

---

Thüringer Mobilitätsnetzwerk

# Arbeitsgruppe 2 „Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in Thüringen (Masterplan) - Potenziale des Schienengüterverkehrs in Thüringen“

Thomas Grewing  
Eisenbahnbetriebsleiter der Erfurter Bahn GmbH

---

# Vorstellung der Arbeitsgruppe

## Mitglieder:

- Thomas Grewing Erfurter Bahn
- Torsten Wilson Deutsche Bahn
- Matthias Asse DUSS Terminal Vieselbach
- Philip Aubert CargoBeamer
- Frank Rudolf Raildox
- Stephan Sander Thüringer Eisenbahn
- Willi Kreykenbohm ACT – Adelebser Container Terminal
- Matthias Scheidhauer VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- Franz-Josef Willems Initiative Erfurter Kreuz
- Matthias Altmann EVG – Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- Olaf Behr PRO BAHN Thüringen
- Anna Lammert TMDI
- Stefanie Malcherek TMDI
- Thomas Zill LEG

# Projekte

1. Weiterentwicklung des Masterplans Schienenverkehr
2. Projekte zur Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie
- 3. Entwicklung des Schienengüterverkehrs**
4. Güterverkehrsterminal Erfurter Kreuz
5. Einsatz Wasserstoffprototyp RS Zero von Stadler

# Weiterentwicklung des Masterplans Schienenverkehr

- Streckenausbau und Elektrifizierung gemäß Bundesverkehrswegeplan und unter Nutzung des GVFG-Bundesprogramms
- Elektrifizierung und Ausbau Mitte-Deutschland-Verbindung -> Weimar – Jena – Gera – Altenburg/Gößnitz
- Streckenausbau ERNO, Erfurt – Nordhausen -> SPNV-Musterstrecke
- Elektrifizierung Gotha – Leinefelde -> BVWP – vordringlicher Bedarf, noch nicht begonnen
- Bau von Ladeinseln in Bad Langensalza, Gotha, Fröttstädt und Ilmenau
- Streckenreaktivierungen
  - finanzielle Restriktionen für SPNV-Betrieb -> Regionalisierungsmittel
  - Güterverkehr denkbar und möglich -> Verladestellen



# Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie

- Elektrifizierungsgrad Schienennetz
  - Europa: 57 %
  - Deutschland: 61 %
  - Thüringen: 33 %
- Neubau von Dieselfahrzeugen läuft aus
- Freistaat Thüringen plant daher ab 2028 batterieelektrische Fahrzeuge einzusetzen; Überbrückung von oberleitungsfreien Streckenabschnitten
- Ziel 1: weitgehender Verzicht auf den Einsatz von Dieselfahrzeugen
- Ziel 2: Überbrückung des Zeitraums bis zur Elektrifizierung der Thüringer SPNV-Strecken
- ab 2036 weitestgehend keine Dieselfahrzeuge im SPNV im Einsatz

# Mittelthüringer Akkunetz und Thüringer Elektronetz

- Generationenwende der in Thüringen verwendeten Antriebstechnologien im Schienenpersonennahverkehr: Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen
- Mittelthüringer Akkunetz (MAN) Umsetzung ab Dezember 2028
- Dekarbonisierung von 13 Prozent des Thüringer Eisenbahnnetzes
- SPNV-Linien in Nord- und Mittelthüringen
  
- Thüringer Elektronetz (TEN) Umsetzung ab Dezember 2029
- Dekarbonisierung von weiteren 8 Prozent des Thüringer Eisenbahnnetzes
- SPNV-Linien in Nord-, Mittel- und Ostthüringen
- mit Umsetzung MAN und TEN verkehren auf 54 % des Eisenbahnnetzes batterieelektrische bzw. elektrische Fahrzeuge

# Einsatz Wasserstoffprototyp RS Zero



24.09.2024 Unterzeichnung Absichtserklärung von Stadler, Erfurter Bahn, TMIL  
Ziel: Einsatz Wasserstoffprototyp RS Zero in Thüringen als Pilotprojekt ab Mitte  
2026 auf oberleitungsfreien Strecken / Betrieb je nach Einsatzort von Erfurter  
Bahn oder Süd-Thüringen-Bahn

# RS Zero als BEMU oder HEMU



**RS ZERO  
BEMU**



**RS ZERO  
HEMU**

# Entwicklung des Schienengüterverkehrs

## Ausgangslage:

- Der Güterverkehr nimmt zu, in Thüringen, in Deutschland, in Europa
- Verkehrsleistung hat sich in 20 Jahren verdoppelt auf 140 Milliarden tkm p.a.
- 20 % werden aktuell in Deutschland per Schiene transportiert
  - in 2000 -> 16,2 %
  - in 2022 -> 19,8 %
  - Österreich -> 26 %
  - Schweiz -> 40 %
- bis 2030 soll der Anteil in Deutschland auf 25 % erhöht werden
  - > ehrgeiziges Ziel

# Entwicklung des Schienengüterverkehrs

## Herausforderungen:

- Wo gibt es wie viel Frachtaufkommen in Thüringen?
- Welche Potenziale für Schienengüterverkehr bestehen?
- Ziel: Lokalisierung des Potenzials an schienenfähigen Gütern in der Nähe bestehender Verladestellen oder Bahnlinien
- Mögliche Umschlagorte / Verladestellen in Thüringen identifizieren, wo Güter vom Lkw auf die Schiene umgeschlagen werden können
- Standortentwicklungsoptionen feststellen und in einem Konzept für den gesamten Freistaat erheben
- Mit relevanten Akteuren vor Ort in einen Dialog treten
- Potenzielle Investoren begeistern und beteiligen

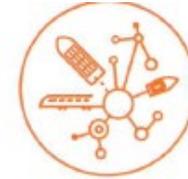
# Entwicklung des Schienengüterverkehrs

## Umsetzung:

Rail4Regions

=

verbesserte  
Anbindung  
ländlicher  
Regionen an den  
Schienengüter-  
verkehr



Interreg  
CENTRAL EUROPE



Co-funded by  
the European Union

Rail4Regions



# Entwicklung des Schienengüterverkehrs

## **Rail4Regions als Planungsinstrument entwickeln:**

- Federführung hat Freistaat Thüringen (Herrn Dr. Bongartz und Team)
- Förderung über Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)
- Projektkonsortium bündelt das Fachwissen von Behörden, Bahndienstleistern und Hochschulen.
- Beteiligung: zwölf Forschungsinstitute, Regionalverwaltungen, Infrastrukturbetreiber und Transportdienstleister aus Deutschland, Österreich, Slowenien, Kroatien, Italien, Tschechien, Ungarn, Polen und der Slowakei
- Ziel: Entwicklung von innovativen, praxisrelevanten und europaweit übertragbaren Lösungen
- Kernelement – RailHub Finder: das interaktive Kartentool soll zukünftig die Zugänge zur Schienenverladeinfrastruktur in Thüringen auf einer digitalen Karte verorten.

# Schiengüterverkehr am Beispiel CargoBeamer

- CargoBeamer ist eine AG, die europaweit im kombinierten Verkehr tätig ist (Hauptsitz ist Leipzig)
- Geschäftsfelder:
  - Produktion von CargoBeamer-Waggons (u. a. in Erfurt) als Spezialwagen für die Rollende Landstraße
  - Durchführung von Zugleistungen
  - Betreibung von Terminals



# Wie funktioniert CargoBeamer ?

Ankunft



Der Lkw kommt mit einem Sattelaufleger zum Terminal. CargoBeamer kann jede Art von Sattelauflegern verladen.

Keine Wartezeit



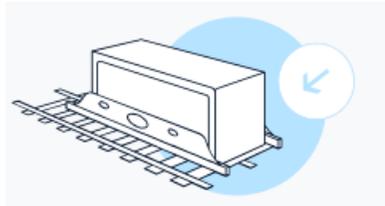
Zugmaschine und Fahrer können das Terminal sofort wieder verlassen oder direkt einen neuen Sattelaufleger mitnehmen.

Bereitstellen



Der Sattelaufleger wird von einem Terminalfahrzeug auf eine bereitstehende Transportwanne neben dem Umschlaggleis gefahren.

Be- und Entladen



Nach Einfahrt des Zuges erfolgt automatisiertes Be- und Entladen. Der Prozess dauert für einen gesamten Zug nur 20 Minuten.

Abfahrt



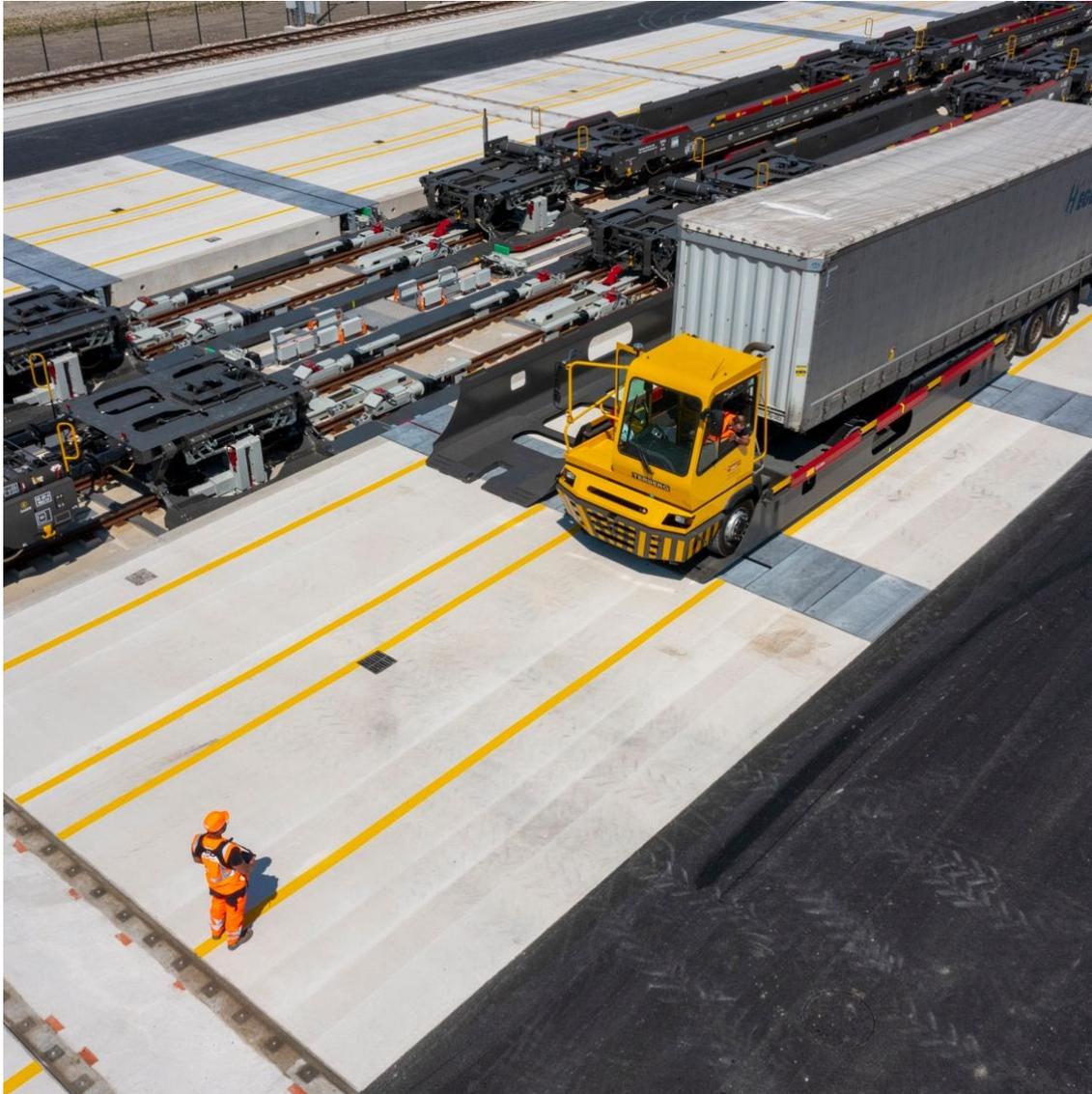
Ein vollständig neu beladener Zug kann nun wieder abfahren.

# So funktioniert CargoBeamer

(Calais – Frankreich)



# So funktioniert CargoBeamer



# Projekt CargoBeamer

## Voraussetzungen für Wirtschaftlichkeit:

- mindestens 1 Zug pro Tag mit 36 Trailerplätzen hin und zurück
- Transport über mindestens 400 km
- Vorteil: Terminalfläche und Reachstacker als Dienstleistung einkaufen

## Infrastruktur:

- Platz für mindestens 100 Parkplätze
- Straße muss verkehrstechnisch geeignet sein, um verstärkten Trailerverkehr aufzunehmen
- Autobahnanschluss in der Nähe
- Möglichst nahe an elektrifizierter Hauptstrecke

# Beispielstandorte...



# Alternative Reachstacker

Schnelles Agieren möglich, da nur Gleis und Ladestraße erforderlich



Ein starker Schienengüterverkehr ist  
Rückgrat und Chance für eine klimafreundliche  
Wirtschafts- und Verkehrspolitik  
im Freistaat Thüringen

---

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

---