


[\[zurück\]](#) **Seite drucken**

Bericht über die Fachtagung

„Infrastruktur – Wachstumsbremse für den Marktanteil des Schienenverkehrs?“

Die DMG-Bezirksgruppe Berlin behandelte in Zusammenarbeit mit dem Institut für Bahntechnik (IFB) und dem Interdisziplinären Forschungsverbund Bahntechnik (ifv) am 15.06.2007 in einer Fachtagung die Bedeutung der Infrastruktur für den Schienenpersonenfernverkehr. Diese setzt dem Wachstum des Verkehrsträgers Bahn punktuell schon heute spürbare Grenzen.

In seinem Referat „*Mögliche Strategien für einen größeren Marktanteil des Schienenpersonenfernverkehrs*“ analysierte Dipl.-Ing. Tobias Hauswald (Technische Universität Berlin) zuerst die Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes und Modal-Splits. Während in den letzten 10 Jahren im deutschen Luftverkehr das neu hinzugekommene Segment der Billigflieger nahezu für eine Verdoppelung der Verkehrsleistung sorgte, gab es kaum noch Veränderungen bei den Anteilen des Individualverkehrs und des Verkehrsträgers Bahn, obgleich in dem genannten Zeitraum zahlreiche Schnellfahrstrecken in Betrieb gegangen sind. Für eine starke Zunahme der Verkehrsleistung der Bahn bedarf es eines differenzierteren Angebotes.

Im Personenfernverkehr reagieren die verschiedenen Nutzersegmente sehr unterschiedlich auf die Einflussfaktoren Reisezeit (Fahrzeit, Zugangs- und Umsteigezeiten, Taktzeiten), Reisepreis und Reisekomfort (mit z. B. Information zur Reiseplanung, Service-Angeboten, Einbindung anderer Verkehrsträger). Hauswald systematisierte wesentliche Faktoren und schlug konkret mögliche Verbesserungsmaßnahmen vor. Er quantifizierte deren Effizienz durch die Ermittlung einer Bandbreite der Kosten pro gesparte Reisezeit-Minute je Passagier.

Unter dem Thema „*Berlin - Köln/Düsseldorf unter 3 Stunden – wie ist das möglich?*“ berichtete Dipl.-Ing. Mikko Gumprecht (IFB) über seine Untersuchungen zu Ausbaumöglichkeiten der Infrastruktur unter sehr unterschiedlichen Voraussetzungen. Im östlichen Teil besteht eine Neubaustrecke für 250 km/h mit einer Umfahrung von Stendal und einer Langsamfahrstrecke (von 200 km/h) im Trappenschutzgebiet; es wird eine Anhebung auf durchgängig 300 km/h vorgeschlagen.

Der niveaugleiche westliche Abzweig nach Stendal, heute Ursache für häufige Zwischenhalte der ICE auf freier Strecke aufgrund von Fahrstraßenausschlüssen bei geringfügigen Verspätungen der über Stendal verkehrenden Fernzüge, muss durch eine Überwerfung beseitigt werden.

Für den Knoten Hannover, der völlig überlastet ist, wird anstelle der Erweiterung der Stadtdurchfahrt eine nördliche Umfahrungsmöglichkeit mit Halt am Flughafen Hannover-Langenhagen vorgeschlagen. Der Streckenabschnitt westlich von Hannover muss ausgebaut werden, da er heute ein Engpass für die Entwicklung des Personenfernverkehrs und des Güterverkehrs ist. Statt eines reinen Ausbaus bis Minden

wird jedoch (entgegen der BWVP) eine abschnittsweise Neutrassierung (Hannover - Haste und Bückeburg - Bielefeld) vorgeschlagen.

Da sich durch einen Ausbau des westlichen Streckenbereichs (Köln/Düsseldorf - Dortmund) keine deutlichen Fahrzeitgewinne realisieren lassen, wurde hierfür eine Neubaustrecke Köln - Dortmund für 300 km/h mit einem Abzweig nach Düsseldorf konzipiert.

Die Untersuchungen verschiedener Maßnahmen für das Beispiel Berlin - Köln in 2,5 bis 3 Stunden – von kleineren bis hin zu den großen – zeigen auf, dass Investitionen in die Infrastruktur kosteneffizient direkten Nutzen durch Fahrzeitgewinne und Kapazitätserweiterung für zusätzliche und differenziertere Angebote erzeugen können.

Die Vorträge und die angeregte Diskussion zeigten einige Maßnahmen zur effektiveren Nutzung der Infrastruktur auf:

- Infrastrukturelle Engpässe müssen beseitigt werden
- HGV-Neubaustrecken sind effektiv, sie bewirken eine Entmischung, Beschleunigung und Kapazitätserweiterung und somit die Möglichkeit zur Leistungs- und Angebotsverbesserung nicht nur für den HGV, sondern auch für den Regional- und Güterverkehr
- Differenzierung und Optimierung der Angebote: Häufigerer Betrieb ggf. mit kürzeren Zügen und einzelnen Zügen mit weniger Zwischenhalten
- Stärkere Verzahnung der Verkehrsträger Schiene und Straße
- Verbesserung des Service, z. B. bei der Information, sind sehr kosteneffizient
- Differenzierung der Fahrpreise zur besseren Auslastung der Züge

Eine gute Auslastung der Infrastruktur ist der wichtigste Hebel für die Wirtschaftlichkeit eines Eisenbahnbetriebs.

Die Entwicklung einer langfristigen Strategie für den Ausbau und ergänzende Maßnahmen ist wegen der hohen Investitionskosten und der sehr langen Planungs- und Realisierungszeiträume in Deutschland dringend erforderlich.

Prof. Dipl.-Ing. Karl Dreimann
(Vorsitzender der DMG-Bezirksgruppe Berlin)