

■ Überregional

2006 nur noch eingeschränkter Ausbau?

aus SIGNAL 03/2005 (Juni/Juli 2005), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10002724)
IGEB Fernverkehr

Hochgeschwindigkeitsverkehr der Deutschen Bahn

Markterkenntnisse messen den Kriterien Schnelligkeit neben Preis, Zuverlässigkeit und Flexibilität sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine dominierende Rolle zu. Mit der Inbetriebnahme längerer Neubaustreckenabschnitte, schwerpunktmäßig seit Mai 1988 (Edesheim--Nörten-Hardenberg und Fulda--Würzburg), konnten seitdem in vielen Relationen auf der Schiene deutliche Reisezeitreduzierungen erzielt werden. Fraglich bleibt derzeit jedoch die Realisierung weiterer wichtiger Infrastrukturprojekte und damit die weitere Attraktivitätssteigerung der Bahn sowohl im Schienenpersonenfern- als auch im Güterverkehr.

Die Realisierung der bisherigen Neu- und Ausbaumaßnahmen mit zum Teil erheblichen Fahrzeiteinsparungen - bis hin zur Halbierung - war ein bedeutender Schritt zur Erhöhung der Marktfähigkeit und zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der Bahn gegenüber Pkw und Flugzeug.

Seit 1988 wurden mehrere wichtige Neubaustrecken (NBS), die Geschwindigkeiten von 250 km/h bzw. mehr zulassen, in Betrieb genommen. Daneben konnte auf mehreren Ausbaustrecken (ABS) die Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h angehoben werden.

Derzeit stehen folgende Neubaustrecken zur Verfügung:

- **Hannover Hbf--Würzburg Hbf:** Länge 327 km, planmäßige Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit 164 km/h bei 3 Zwischenhalten in Göttingen, Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda.

Mannheim Hbf--Stuttgart Hbf: Länge 107 km (neu trassiert 100 km), planmäßige Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit 183 km/h (keine Zwischenhalte).

Berlin Zoologischer Garten--Wolfsburg (--Hannover Hbf): Länge Berlin--Wolfsburg (NBS) 180 km, Wolfsburg--Hannover (ABS) 75 km; planmäßige Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, auf der Ausbaustrecke 200 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit 168 km/h bei einem Zwischenhalt in Berlin-Spandau oder Wolfsburg.

Köln Hbf--Frankfurt am Main Hbf: Länge 180 km, zulässige Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit 157 km/h bei einem Zwischenhalt in Frankfurt am Main Flughafen.

Berlin Zoologischer Garten--Hamburg Hbf: Länge 287 km, zulässige Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit 189 km/h.

Köln Hbf--Düren als Bestandteil der ABS Köln--Aachen: Länge 38 km, zulässige Höchstgeschwindigkeit 250 km/h.

Rastatt--Offenburg als Teilabschnitt der ABS/NBS Karlsruhe Hbf--Offenburg--Freiburg Hbf--Basel: Länge 48 km, zulässige Höchstgeschwindigkeit 250 km/h.



Eine deutliche Fahrzeitverkürzung ist in den Mittelgebirgen in der Regel nur mit einer Neutrassierung möglich. Neubaustrecke Hannover--Würzburg bei Fulda. (Foto: Christian Schultz)



Die Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs würde auch zwischen Hamburg und Hannover Betriebsqualität und Leistungsfähigkeit verbessern. Güterzug auf der ICE-Strecke in Bad Bevensen. (Foto: Christian Schultz)

Im Mai 2006 ist die Betriebsaufnahme auf folgender Schnellfahrstrecke geplant:

- **Nürnberg Hbf--Ingolstadt Hbf--München Hbf:** Länge 171 km, zulässige Höchstgeschwindigkeit 300 km/h zwischen Nürnberg Hbf und Ingolstadt Hbf, bis zu 200 km/h zwischen Ingolstadt Hbf und München Hbf.

Nicht überzeugen kann derzeit - gerade wegen der mit 300 km/h befahrenen Neubaustrecke - die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Köln Hbf und Frankfurt am Main Hbf von derzeit lediglich 157 km/h, während auf der ausgebauten Strecke Berlin--Hamburg mit 189 km/h derzeit der beste Wert in der Bundesrepublik erzielt wird.

Kapazitätsengpässe im Personen- und Güterverkehr

Als schwerwiegendes Hemmnis erweist sich das in vielen Relationen aus dem vorigen Jahrhundert stammende Streckennetz, das sowohl quantitativ hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit als auch qualitativ bezüglich der erreichbaren Reisezeiten den Anforderungen des Verkehrsmarktes nicht ausreichend gerecht wird. Hierbei muß auch berücksichtigt werden, daß Engpässe im Schienennetz die mögliche Transportleistung im Schienengüterverkehr vermindern. Um die notwendigen Verlagerungseffekte zugunsten der Schiene zu erreichen, bzw. zur Trennung von schnellen (ICE) und langsameren Zügen (Güterverkehr, Regionalverkehr) kommt der Realisierung folgender Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 hohe Bedeutung zu:

- **ABS/NBS Hamburg/Bremen--Hannover (Y-Trasse):** Länge NBS (Hannover--Isernhagen--Lauenbrück 92 km; ABS Visselhövede--Langwedel 22 km, Entwurfsgeschwindigkeit NBS 300 km/h, ABS 160 km/h, Fahrzeit Hamburg Hbf--Hannover Hbf derzeit 70 bis 74 Minuten (ohne Zwischenhalt), mit NBS 56 Minuten.

Mit dieser Maßnahme werden nicht nur Fahrzeitreduzierungen möglich, hohe Bedeutung hat diese Strecke auch zur notwendigen Kapazitätserhöhung im Seehafen-Hinterlandverkehr. Entsprechend dem aktuellen Hafenentwicklungsplan wird für das Jahr 2015 allein für den Hamburger Hafen ein Gesamtumschlag von 221,6 Mio t prognostiziert (Gesamtumschlag im Jahr 2004: 114,5 Mio. t). Der Containerumschlag wird sich dabei weitaus dynamischer entwickeln. Die Bahn hat hier derzeit einen erfreulich hohen, aber dennoch ausbaufähigen Anteil am Modal-Split der Verkehrsträger. Dieser ist durch folgende Kenngrößen charakterisiert:

Mit der Bahn werden transportiert - knapp 30 % des gesamten Seehafenumschlags, 55 % der Güter im Hinterlandverkehr außerhalb der Metropolregion Hamburg, 70 % aller Container im Fernverkehr (über 150 km)!

Täglich verkehren derzeit 170 bis 180 Güterzüge zwischen dem Hamburger Hafen und dem Binnenland.

Eine verkehrspolitisch fatale Entwicklung wäre es, wenn angesichts bereits heute

bestehender Trassenkonflikte auf der Bahnstrecke Hamburg--Uelzen--Hannover künftig ein zunehmend höherer Anteil z.B. von Containertransporten in immer längeren Lkw-Kolonnen über die Autobahn erfolgte!

- **NBS Rhein/Main--Rhein/Neckar:** Neubaustrecke Frankfurt am Main Sportfeld--Mannheim Hbf; Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim Hbf--Stuttgart Hbf, Entwurfsgeschwindigkeit 300 km/h. Auch dieses Projekt ist eines der wichtigsten Projekte zur Kapazitätserhöhung bzw. Pünktlichkeitserhöhung; Bedeutung hat die Kapazitätserweiterung in diesem Korridor u.a. als Zulauf für die Alpenquerungen durch die Schweiz.

ABS/NBS Karlsruhe Hbf--Offenburg--Freiburg Hbf--Basel Bad Bf (fertiggestellt: Rastatt--Offenburg, s.o.): Länge 190 km, zzgl. Güterumfahrung Freiburg 44 km, Entwurfsgeschwindigkeit NBS 250 km/h, für die Güterumfahrung Freiburg und Ausbau der Rheintalbahn abgestuft 160 km/h bis 200 km/h, Fahrzeit vor Baubeginn 100 Minuten, nach Bauende 69 Minuten.

Dieses Projekt hat besondere Bedeutung bezüglich der Beseitigung von Kapazitätsengpässen und zur Verbesserung des Zulaufs für den die Alpen querenden Verkehr. Mit dem in Bau befindlichen Lötschberg-Basistunnel (Fertigstellung voraussichtlich 2007) und dem Gotthard-Basistunnel (Fertigstellung voraussichtlich 2015) wird die Bedeutung der Bahn in dieser Relation künftig deutlich zunehmen. Mit den Schweizer Tunnelprojekten werden die Voraussetzungen geschaffen, daß ein Großteil des die Alpen querenden Güterverkehrs per Bahn transportiert werden kann. Diese Infrastrukturprojekte nutzen als isolierte Maßnahmen jedoch wenig, wenn keine ausreichenden Kapazitäten auf den Zulaufstrecken der jeweiligen Nachbarländer zur Verfügung stehen.

ABS/NBS Halle/Leipzig--Erfurt--Nürnberg: Länge NBS Halle/Leipzig--Erfurt--Ebensfeld 230 km, ABS Ebensfeld-- Nürnberg 83 km, Entwurfsgeschwindigkeit NBS 300 km/h, ABS bis zu 230 km/h.

Speziell in dieser Relation ist die Wettbewerbsposition der Bahn gegenüber dem Pkw und dem innerdeutschen Flugverkehr derzeit sehr unbefriedigend. Die aktuellen Probleme bezüglich der Angebotsgestaltung in der Relation Berlin--München wurden bereits in SIGNAL 5/2004 dargestellt. Nach dem Bauende können die Fahrzeiten zwischen Berlin und München auf weniger als 4 Stunden reduziert werden!

Ausbau der Schieneninfrastruktur auf Sparflamme - dafür aber mehr Fahrstreifen auf Autobahnen?

Während das Autobahnnetz angesichts sehr günstiger Trassierungsverhältnisse praktisch bundesweit attraktive Fahrzeiten zuläßt, besteht bei der Eisenbahn-Infrastruktur noch immer erheblicher Nachholbedarf. Hinzu kommt die oben benannte Problematik bezüglich der heutigen bzw. künftigen Kapazitätsengpässe einzelner Strecken. Um weitere Verlagerungseffekte sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zugunsten der Schiene zu erreichen, sind daher entsprechende ordnungs- und investitionspolitische Maßnahmen erforderlich. Damit kann u.a. auch folgenden

verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 Rechnung getragen werden:

- Gewährleistung einer dauerhaft umweltgerechten Mobilität,
Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem Kohlendioxid),
Förderung der europäischen Integration.

Daß mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr die Nachfrage deutlich belebt werden kann, beweist aktuell die ausgebaute Strecke Berlin--Hamburg. Seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 hat sich das Fahrgastaufkommen hier um rund ein Drittel erhöht!

Zielführend ist daher - gerade angesichts knapper Kassen - eine deutliche Verschiebung der Mittelverteilung zugunsten der Schiene bzw. zu Lasten der Straße. Zusätzliche Investitionsmittel können daneben u.a. durch folgende Maßnahmen bereitgestellt werden:

- Verdoppelung der Maut in einer 2. Stufe für nicht in der Bundesrepublik zugelassene Lkw. Diese Maßnahme würde auch dazu beitragen, den zunehmenden Dumping-Wettbewerb u.a. aus Osteuropa zumindest teilweise auszugleichen;
Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen;
Einbeziehung von Fernreisebus-Verkehren in die Maut-Pflicht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002724>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten