SIGNALARCHIV.DE

Eisenbahn Infrastruktur

Bundesverkehrswegeplan 2015

aus SIGNAL 04/2013 (September 2013), Seite 20-21 (Artikel-Nr: 10003050)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Bahnhof Szczecin Glówny. Mit der längst überfälligen Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Passow und Szczecin-Gumience könnte das Bahnangebot zwischen Berlin und der polnischen Hafenstadt Szczecin (Stettin) deutlich attraktiver werden; u. a. könnte das derzeit unbequeme Umsteigen in Angermünde entfallen. (Foto: Christian Schultz)

Bahnhof Husum in Schleswig-Holstein. Die lediglich bis Itzehoe erfolgte Elektrifizierung der Marschbahn ist Ursache dafür, dass auf der insgesamt 238 km langen Strecke zwischen Hamburg-Altona und Westerland (Sylt) u. a. die Züge der Nord-Ostsee-Bahn mit Dieseltraktion fahren müssen. (Foto: Christian Schultz)

Vorschläge des DBV zum Ausbau der Schieneninfrastruktur

Im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wurde auch vom Deutschen Bahnkunden-Verband ein Projektkatalog zum Ausbau der Schieneninfrastruktur beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingereicht. Die DBV-Vorschläge enthalten keine Neubaustrecken, da der Investitionsbedarf bei diesen im Vergleich zu Ausbauprojekten extrem hoch ist. Außerdem können die Kunden des Reise- und Güterverkehrs von Investitionen in den Ausbau wesentlich schneller profitieren. Nicht berücksichtigt wurden vom DBV Maßnahmen, bei denen die Bauarbeiten begonnen haben wie zum Beispiel beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn.

Verkehrspolitisches Ziel muss angesichts der sich verschärfenden Energie- und Klimaproblematik eine konsequente Verlagerung langlaufender Verkehre auf die Schiene sein. Dies gilt umso mehr, da künftig speziell im Güterverkehr noch eine erhebliche Zunahme prognostiziert wird. Der Schienenverkehr hat bezüglich der Energieeffizienz gegenüber anderen Verkehrsträgern deutliche Vorteile.

Daneben setzt das EU-Weißbuch Verkehr vom März 2011 deutliche Akzente zugunsten eines ressourcenschonenden Verkehrssystems. Als wesentliches Ziel wurde ausdrücklich die stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger formuliert: »30% des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 Prozent bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.«

Viele überregional wichtige Schienenstrecken sind noch immer nicht elektrifiziert!

Entsprechend einer Statistik der Allianz Pro Schiene liegt der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Deutschland mit gerade einmal 58,8 Prozent zum Teil weit hinter dem anderer Staaten Kerneuropas wie z. B. Österreich (68,0 Prozent), Schweden (71,4 Prozent), Niederlande (76,1 Prozent) und Schweiz (99,3 Prozent). Der Nachholbedarf ist in Deutschland also erheblich.

Aus den genannten Gründen sollten die nachfolgend beschriebenen Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015 deshalb in die Kategorie VORDRINGLICHER BEDARF PLUS (VB+) eingestuft werden.

1. Projekt: Elektrifizierung der Strecken Hamburg--Westerland bzw. Wilster--Brunsbüttel und zweigleisiger Ausbau derzeit noch eingleisiger Abschnitte Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bis 160 km/h

Auf der Marschbahn Hamburg--Westerland endet die Fahrleitung noch immer im

Bahnhof Itzehoe mit der Folge, dass die zum Teil schweren Reise- und Autotransportzüge mit Dieselloks nach Westerland (Sylt) befördert werden müssen. Unnötige Umspannaufenthalte, daraus resultierende zusätzliche Betriebskosten und entsprechende Fahrzeitverluste für den InterCity-Verkehr gehören ebenfalls zu den negativen Folgen. Die Elektrifizierung schafft in dieser Relation notwendige Verbesserungen. Wegen der Bedeutung für den Güterverkehr muss auch die Elektrifizierung des Abschnitts Wilster--Brunsbüttel Bestandteil dieses Projekts sein.

Der zweigleisige Ausbau der Abschnitte Bredstedt--Hattstedt, Niebüll--Klanxbüll und Morsum--Westerland beseitigt bestehende Engpässe bzw. schafft die Voraussetzungen für eine verbesserte Fahrplanstabilität.

2. Projekt: Elektrifizierung der Strecke (Berlin--) Passow--Szczecin (Stettin) Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h

Hohe Priorität haben in dieser Relation die Elektrifizierung zwischen Passow und Szczecin-Gumience (lediglich 40 km!) sowie ein durchgängiger Ausbau der Strecke Berlin--Szczecin für 160 km/h. Ziel muss dabei eine Realisierung deutlich vor 2020 sein.

3. Projekt: Wiederaufbau der Darßbahn im Abschnitt Barth--Zingst--Prerow

Der eingleisige Wiederaufbau dieser Strecke leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Tourismus dieser Urlaubregion.

4. Projekt: Elektrifizierung der Strecke Lüneburg--Büchen--Lübeck Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h

Mit Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung müssen die Zulaufstrecken sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite ausgebaut bzw. elektrifiziert werden. Mit der direkten Führung durchgehender Güterzüge in/aus Richtung Süddeutschland über die künftig elektrifizierte Strecke Lüneburg--Büchen--Lübeck können Umwegfahrten über den bereits heute hoch belasteten Bahnknoten Hamburg vermieden und zudem noch Fahrzeitverkürzungen realisiert werden. Für Züge des Fernreiseverkehrs in der Relation Berlin--Kopenhagen können ebenfalls Umwegfahrten über Hamburg vermieden werden. Durch einen sukzessiven zweigleisigen Ausbau dieser Strecke kann die Kapazität noch deutlich gesteigert werden.

5. Projekt: Ausbau des »Ostkorridors» Hamburg--Uelzen--Stendal--Leipzig--Hof--Marktredwitz--Regensburg (Seehafen-Hinterlandverkehr) bzw. Grenze Deutschland/Tschechien--Marktredwitz--Nürnberg

In diesem Korridor sind folgende Maßnahmen notwendig:

- a) dreigleisiger Ausbau/Elektrifizierung im Abschnitt Lüneburg--Uelzen (zwischen Hamburg und Lüneburg in Bau)
b) zweigleisiger Ausbau/Elektrifizierung im Abschnitt Uelzen--Stendal
c) Ausbau/Elektrifizierung der Abschnitte Hof--Regensburg und Grenze Deutschland/Tschechien--Marktredwitz--Nürnberg

Während die Strecke zwischen Reichenbach und Hof (teilweise mit EU-Mitteln) bis Ende 2013 elektrifiziert wird, gibt es für die weiterführende Elektrifizierung derzeit keine verbindliche Zeitplanung. Die Planungen müssten hier eigentlich soweit fortgeschritten sein, dass dieses Projekt spätestens nach der fertiggestellten Elektrifizierungsmaßnahme zwischen Reichenbach und Hof ohne Zeitverzug fortgeführt werden kann. Die Elektrifizierung des Abschnitts Hof--Regensburg ist z. B. wichtiges Kernelement für den geplanten »Ostkorridor» Hamburg--Uelzen--Stendal--Leipzig--Hof--Regensburg--Passau bzw. München. Mit dieser Ausbaumaßnahme werden für den Schienengüterverkehr eine leistungsfähige Alternativroute bzw. zusätzliche Kapazitäten zu heute bereits stark belasteten Strecken im Seehafen-Hinterlandverkehr geschaffen.

6. Projekt: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke (Bremen--) Langwedel--Uelzen
Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h
(Seehafen-Hinterlandverkehr)

Der Ausbau bzw. die Elektrifizierung dieser Strecke hat schwerpunktmäßig im Seehafen-Hinterlandverkehr zwischen Bremerhaven bzw. dem neuen Tiefwasserhafen JadeWeserPort und Polen bzw. Tschechien Bedeutung.

7. Projekt: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke (Berlin--) Wustermark--Oebisfelde (Stammstrecke der Lehrter Bahn)
Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h

Zur kapazitiven Erweiterung wurden bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Stammstrecke der Lehrter Bahn aufgenommen, verbunden mit einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h. Geschehen ist bislang nichts! Mit Realisierung dieser Maßnahme werden jedoch zusätzliche Kapazitäten im Schienengüterverkehr in/aus Richtung Osteuropa geschaffen, außerdem lassen sich ICE- und Güterverkehre, die heute gemeinsam auf den Hochgeschwindigkeitsgleisen abgewickelt werden müssen, entmischen. Des Weiteren wird eine Ausweichmöglichkeit für Störungen, z. B. auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke, geschaffen.

8. Projekt: Zwei- bzw. eingleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke Berlin-Gesundbrunnen--Hohen Neuendorf (--Rostock) / Nordbahn

Der Vermeidung von Umwegfahrten über das Karower Kreuz dienen der Wiederaufbau und die Elektrifizierung der Ferngleise der Nordbahn innerhalb Berlins. Mit dem abschnittsweisen eingleisigen Wiederaufbau der Fernbahntrasse auf Berliner Gebiet lassen sich trassenparallele Eingriffe begrenzen.

9. Projekt: Eingleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke (Berlin--) Ducherow--Swinoujscie (Swinemünde)--Heringsdorf
Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h

Der Wiederaufbau bzw. die Elektrifizierung dieser Strecke ermöglicht eine deutliche Beschleunigung der Züge in der Relation Berlin--Usedom. Die Bahn wird damit im Sinne eines nachhaltigen Tourismus zu einer umweltschonenden Alternative zur

Autonutzung auf saisonal völlig überlasteten Straßen in dieser Urlaubsregion. Daneben wird die Anbindung der Stadt Swinoujscie verbessert. Auch der Hafen von Swinoujscie profitiert von einer verbesserten Anbindung im Schienengüterverkehr. Gemäß einer Untersuchung der DB Netz AG vom August 2012 betragen die Investitionskosten rund 100 Mio. Euro für einen Minimalausbau.

10. Projekt: Ausbau der Strecke Berlin--Dessau für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h

Mit dem Ausbau dieser Strecke für 160 km/h kann die RegionalExpress-Linie 7 zwischen Berlin und Dessau beschleunigt und damit attraktiver werden. Die hier eingesetzten Talent 2-Züge sind für diese Höchstgeschwindigkeit zugelassen.

11. Projekt: Zweigleisiger Ausbau der Strecke Berlin--Kostrzyn und Elektrifizierung
Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bis 160 km/h

Zur Beschleunigung der Bahnverbindungen Deutschland--Polen wird der zweigleisige Ausbau dieser Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bis 160 km/h einschließlich Elektrifizierung vorgeschlagen. Die Strecke dient der Entlastung der schon heute und erst recht in der Zukunft mit Personen- und Güterzügen stark ausgelasteten Strecke Berlin--Frankfurt (Oder).

12. Projekt: Zweigleisiger Ausbau der Strecke Münster--Lünen
Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h

Ziel bei dieser Maßnahme sind die Beschleunigung der InterCity-Züge in der stark nachgefragten Relation Hamburg--Rhein/Ruhr und eine verbesserte Fahrplanstabilität.

13. Projekt: Elektrifizierung der Strecken Cottbus--Görlitz und Dresden--Görlitz
Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von minimal 120 km/h

Beide Strecken haben für die Beschleunigung sowohl des internationalen Personen- als auch Güterverkehrs hohe Bedeutung, z. B. in der Relation Berlin--Wroclaw (Breslau). Die Fahrzeit der EuroCity-Züge in der Relation Berlin--Wroclaw kann mit der Linienführung über Cottbus--Spremberg--Horka--Wegliniec (Kohlfurt) von rund 5 Stunden auf dann 3:20 Stunden deutlich reduziert werden.

14. Projekt: Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Strecke Weimar--Jena--Göschwitz--Gera--Gößnitz und Elektrifizierung

Durch die Neubaustrecke wird künftig der Knoten Erfurt Hbf erheblich an Bedeutung gewinnen. Die Stadt Jena wird dagegen ihre Fernverkehrsanbindung weitgehend verlieren, Gera wird derzeit im Fernverkehr überhaupt nicht mehr und voraussichtlich erst ab Ende 2016 mit lediglich 3 InterCity-Zugpaaren bedient. Daher muss die Angebotsqualität auf dieser Zubringerstrecke deutlich verbessert werden.

15. Projekt: Elektrifizierung der Strecken Ulm--Friedrichshafen--Lindau und (München--) Geltendorf--Lindau

Die Planungen für die Elektrifizierung der beiden Strecken nach Lindau sind weit vorangeschritten; Ziel muss eine Fertigstellung dieser für den internationalen Verkehr wichtigen Strecken bis Ende 2016 (Geltendorf--Lindau) bzw. 2017 (Ulm--Lindau) sein.

16. Projekt: Kombinierter Ladungsverkehr (KV)

Resultierend aus den eingangs genannten Forderungen des EU-Weißbuchs müssen die Rahmenbedingungen verbessert werden, die eine Verlagerung langlaufender Lkw-Verkehre auf die energieeffizientere Schiene ermöglichen. Dazu gehört u. a. auch der Ausbau von KV-Systemen, die eine Verladung nicht kranbarer Sattelauflieger auf Bahnwaggons ermöglichen. Mit dem System MODALOHR oder Cargobeamer sind praxiserprobte technische Möglichkeiten vorhanden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003050.

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