

Vortrag

Dipl.-Ing. Günther Schnellbögl

Vorsitzender der Fachabteilung Eisenbahnoberbau
des Bayerischen Bauindustrieverbandes

bei der Schienenkonferenz Schwaben

Schwabens Schienen: Wege zu moderner Mobilität
am 15.07.2009 in Bad Wörishofen

Thema: Bayern Visionen 2030 – Visionen für die Schiene

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

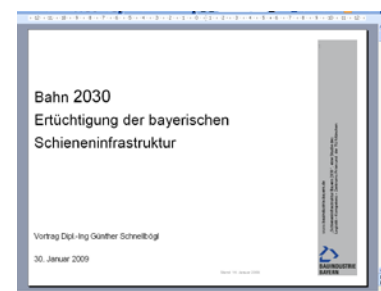
Ich freue mich, Ihnen heute als Einleitung zum heutigen Tag einige Ergebnisse einer im Auftrag des Bayerischen Bauindustrieverbandes erstellten Studie „Bahn 2030: Ertüchtigung der bayerischen Schieneninfrastruktur“ präsentieren zu können.

Ein gutes Schienennetz, meine Damen und Herren, ist ein bedeutender Teil einer hochleistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, es ist damit ein wichtiger Standortfaktor für unsere Wirtschaft.

Bayern und Deutschland sind das Zentrum der erweiterten EU. Unsere Verkehrsinfrastruktur, vor allem die Schiene, ist hier jedoch nicht mitgewachsen.

Das bayerische Schienennetz ist im Wesentlichen sogar noch so, wie es zu Zeiten König Ludwigs I. schon war. Lediglich die Verbindung München - Nürnberg wurde als ICE-Strecke ausgebaut.

Begrüßung



Zustand des Schienennetzes wie zu König Ludwigs Zeiten



Das ist gewiß nicht zeitgemäß! Das ist sogar ein erheblicher Standortnachteil!

Das Problem ist nicht nur der vernachlässigte Streckenausbau. Dazu kommt der unzureichende Erhalt des Bestandsnetzes.

Der teils sehr unzureichende Zustand des bayerischen Schienennetzes verschlechtert die Nutzbarkeit für Personen- und Güterverkehr beträchtlich.

Bedenken Sie, meine Damen und Herren, jede Langsamfahrstelle, also wenn ein Zug aufgrund von Mängeln auf der Strecke nur langsamer fahren kann als ursprünglich vorgesehen, bremst einen Zug nicht nur direkt an dieser Stelle, sondern über viele Kilometer darüber hinaus ab. Er braucht auch mehr Energie, weil er hernach wieder beschleunigen muss. Und es wird mehr CO₂ ausgestoßen.

Ursache für diesen Zustand ist, dass keine echten, strukturverbessernden Investitionen vorgenommen werden. Die Schäden werden meist nur notdürftig beseitigt. Damit bestehen die Langsamfahrstellen über sehr lange Zeit und werden irgendwann in den regulären Fahrplan übernommen. Die Verzögerungen werden hingenommen – „Das ist halt so“.

Auch andere Faktoren beeinträchtigen die Leis-

Defizite durch mangelnden Ausbau und mangelnde Erhaltung des Bestandes

Eingeschränkte Lichtraumprofile von Tun-

Andere Städte, wie beispielsweise Großostheim, Kelheim oder Königsbrunn haben überhaupt keinen Schienenverkehrsanschluss.

Ein Land, das hier ein vorbildliches Beispiel bietet ist die Schweiz. Ich will aber unserem heutigen Referenten Dr. Max Friedli, Direktor des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr, nicht vorgehen.

Trotz der vielen Probleme und Defizite des bayerischen Schienennetzes gibt es einen Lichtblick: Es bedarf gar nicht mal einer Jahrhundertanstrengung, um einige der Mängel zu beheben. An mancher Stelle reichen schon recht einfache und klare Maßnahmen und gezielte Veränderungen, um eine merkliche Verbesserung zu erzielen.

Ein konkretes Beispiel hierfür ist die Verbindung Hof – Nürnberg bzw. Schirnding - Nürnberg: Aufgrund von einer ganzen Reihe von Tunnels, die ein zu geringes Lichtraumprofil aufweisen, muss ein großer Umweg z.B. über Lichtenfels und Bamberg in Kauf genommen werden.

Der Ausbau von 10 Tunnels könnte die genutzten Schienenwege deutlich verkürzen, d.h. Zeit, Energie und Kosten sparen.

Oder betrachten wir die Verbindung Deggendorf – Landshut – München:

Die Strecke zwischen Deggendorf, Plattling und Landshut ist nicht adäquat ausgebaut. Da sich auf

Vorbild Schweiz

Verbesserungen im bayerischen Netz durch einfache Maßnahmen möglich

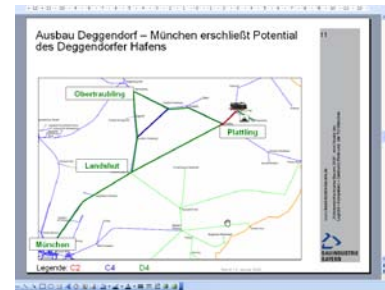
Tunnelaufweitung Nürnberg / Hof



[ANIMATION!]

Ausbau Deggendorf – München

der Verbindung Plattling – Landshut, auf einem kurzen Stück zwischen Plattling und Otzing zwei kleine, nur gering belastbare Straßenbrücken befinden, muss ein großer Umweg über Obertraubling in Kauf genommen werden. Auch das kostet wieder unnötig Zeit, Energie und Geld. Besonders problematisch dabei ist, dass aufgrund dieser schlechten Schienenanbindung der Hafen in Deggendorf nicht in vollem Umfang genutzt werden kann. Was hilft es, wenn die Güter sauber und kostengünstig per Binnenschiff in Deggendorf ankommen, aber dann nicht anständig weitertransportiert werden können?



[ANIMATION!]

Ein weiteres Beispiel: Das Chemiedreieck um Burghausen. In dieser Region steckt Wachstum und wirtschaftliches Potential. Waren müssen angeliefert und abtransportiert werden. Die Infrastruktur, allen voran das Schienennetz, kann das jedoch nicht sinnvoll leisten.

Chemiedreieck: Burghausen - München



Ein Teil der Strecke ist nicht elektrifiziert, ein anderer Teil nur eingleisig befahrbar. An manchen Stellen weist die Strecke eine so starke Neigung bzw. Steigung auf, dass der Zug nur sehr langsam vorankommt. Die Gesamtmaßnahme hat ein Volumen von ca. 1,6 Mrd. Euro. Einige der Teilmaßnahmen sind bereits im Bau, einige schon in Planung, bei anderen hapert es jedoch noch. Der erzielbare Erfolg wäre eine Fahrzeitverkürzung von 20 %!

Schauen wir weiter nach Westen: Wie lange bräuchten wir mit dem Zug vom Wirtschaftszentrum Ulm über Ingolstadt nach Regensburg? Unter 4,5 Stunden ist das nicht zu schaffen. Mit dem Pkw ist man 2 Stunden schneller.

Auch hier der Schwachpunkt: Die teils nur ein-gleisige Schienenverbindung.

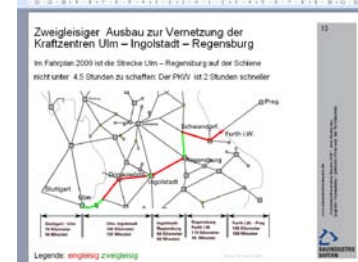
Auf einer Strecke von ca. 96 km zwischen Neuoffingen und Ingolstadt gibt es nur ein Gleis, das sich Personen- und Güterverkehr in beiden Richtungen teilen müssen. Die Wartezeiten und Störungsanfälligkeit sind hoch, die Leistungskapazität extrem niedrig.

Mit einem zweigleisigen Ausbau dieser Verbindung kann eine mehr als doppelt so hohe Auslastung der Strecke erzielt werden. Die Bahn wäre wieder eine echte Alternative zur Straße.

Besonders viel kann man bei der Schienenanbindung Bayerns an die Übersee-Häfen verbessern. Als Exporteur gehört zu den Top-Twenty. Der Satz des früheren Bayerischen Wirtschaftsministers Otto Wiesheu „Export ist Transport“ gilt zwar ewig.

Jedoch gibt es nahezu keine adäquat ausgebaute Schienenanbindung Bayerns an die europäischen Südhäfen. Darum werden Waren oft tagelang per Schiff um ganz Europa herum und dann per Zug oder Lkw quer durch Deutschland gefahren, bis

Vernetzung der Kraftzentren Ulm - Ingolstadt – Regensburg



Mehr als doppelt so hohe Auslastung möglich

Schlechte Anbindung der Seehäfen Europas an Schienenhinterlandanbindung



[ANIMATION!]

sie endlich in Schwaben ankommen. Gleiches gilt für Exporte aus Schwaben.

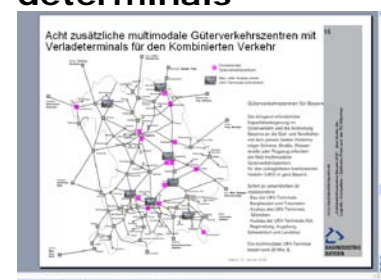
Die nötige Maßnahme wäre eine Öffnung und ein Ausbau der Schienenwege Bayerns nach Süden, beispielsweise eine Anbindung an den Brenner-Basis-Tunnel. Die Einsparungen an Zeit, Energie und Kosten wären auch hier enorm.

Natürlich wären die Südhäfen Koper und Rijeka niemals in der Lage, den gesamten Außenhandel Bayern zu bewältigen. Daher ist es weiterhin erforderlich, die Schienenanbindung Bayerns an die Nordhäfen auszubauen. 90 Prozent der Containertransporte könnten so per Schiene transportiert werden, wie unsere Studie belegt. Das wären täglich bis zu 17 Güterzüge zwischen Bayern und Hamburg.

Zu der verbesserten Anbindung an die Häfen bedarf es gleichzeitig auch gesteigerter Güterverladekapazitäten. Nur so kann das Potential des Kombinierten Verkehrs (KV) ausgeschöpft werden. Grundlage hierfür ist ein leistungsstarkes Netz multimodaler Güterverkehrszentren. So kann der jeweils beste Verkehrsträger – Schiene, Straße, Wasserstraße oder Flugzeug – genutzt werden.

Die Kosten für ein multimodales Terminal belaufen sich auf rund 20 Mio. Euro. Rund acht davon wären nötig, damit Bayern einigermaßen versorgt

Multimodale Güterverkehrszentren / Verladeterminals



ist.

Insgesamt gibt es viel zu tun am bayerischen Schienennetz. Eine stabile und hohe Qualität können wir jedoch nur erzielen, wenn wir uns auf gemeinsame Ziele und Richtwerte einigen und einheitliche Standards festlegen.

Ein solches Modell anzustrebender Standards für ein modernes Schienennetz wurde von der Bayerischen Bauindustrie entwickelt:

Das Drei-Ebenen-Modell des Bayerischen Bauindustrieverbandes

- Ein bayerisches Hochgeschwindigkeitsnetz mit einer Zielgeschwindigkeit von 300 km/h
- Regionalverbindungen mit einer Zielgeschwindigkeit von 180 km/h
- Der Nahverkehr mit einer Zielgeschwindigkeit von 120 km/h

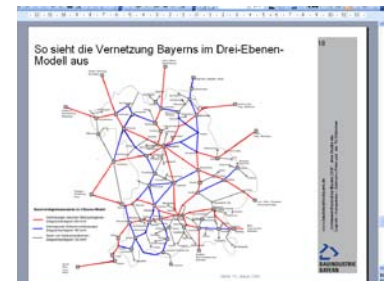
Wie könnte das bayerische Schienennetz mit so einem Modell aussehen?

Wir hätten ein besser ausgebautes Netz von Hochgeschwindigkeitsstrecken, welches die größeren Städte und Metropolregionen miteinander verbindet. Die Peripherie wäre gut über Interregionalverbindungen erschlossen und Stadt- und Stadtumlandbahnen ermöglichten eine gute Tür-zu-Tür-Erreichbarkeit.

Das Drei-Ebenen-Modell der Bayerischen Bauindustrie



Vernetzung Bayerns im Drei-Ebenen-Modell



Das gesamte bayerische Netz könnte an Leistungsfähigkeit gewinnen.

Mit dem Ausbau der Strecken, der Optimierung der Verbindungen und einer Systemzeittaktung nach dem Schweizer Vorbild wären weitaus kürzere Fahrzeiten und bessere Erreichbarkeiten zu realisieren.

Meine Damen und Herren, ein leistungsstarkes bayerisches Schienennetz mit guten Erreichbarkeiten und hohen Transportkapazitäten ist keine Utopie. Wie Sie gesehen haben, können wir uns mit überschaubaren und konkreten Maßnahmen herantasten.

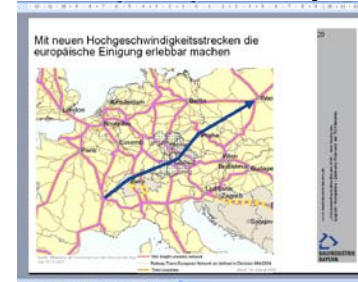
Lassen Sie uns an dieser Stelle aber auch noch einmal einen kurzen Blick über den bayerischen Tellerrand hinaus werfen:

Was hilft uns ein gutes Schienennetz in Bayern, wenn an der Landesgrenze Schluss ist? Wenn wir den Anschluss an Europa verpassen?

Bayern liegt im Zentrum des neuen Europa. Transeuropäische Hochgeschwindigkeitsverbindungen dürfen nicht an Bayern vorbei führen. Die wichtigsten Knotenpunkte können und sollen in Bayern liegen, damit die europäische Einigung für uns hier und für alle anderen erlebbar wird. Beste Beispiele hierfür sind auch die TEN-Achsen von Paris über München nach Prag und eine adäquate Nord-Süd-Verbindung durch Bayern. Auch dafür

Höhere Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes

Hochgeschwindigkeitstrecken für Europa



müssen wir uns stark machen!

Wie gesagt, wir reden hier nicht von Utopien. Vielmehr geht es um konkrete, umsetzbare und Erfolg versprechende Maßnahmen.

Zum Abschluss möchte ich Ihnen unsere Ansätze und Kernforderungen zur Verbesserung der baye-rischen Schieneninfrastruktur noch einmal im Hinblick auf eine strukturierte Vorgehensweise zusammenfassen:

Erste Schritte und kurzfristige Aufgaben sind:

1. Alle Langsamfahrstellen beseitigen
2. Den Containerverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Das Ziel heißt 90%!

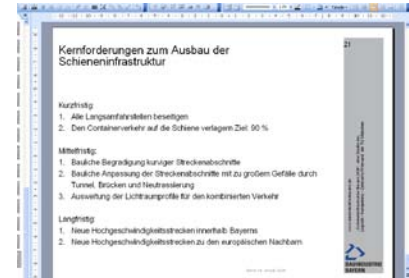
Mittelfristige Maßnahmen sind:

1. Die bauliche Begradigung kurviger Streckenabschnitte
2. Die bauliche Anpassung der Streckenabschnitte mit zu großem Gefälle durch Tunnel, Brücken und Neutrassierungen
3. Die Ausweitung der Lichtraumprofile für den kombinierten Verkehr

Langfristig müssen folgende Aufgaben bewältigt werden:

1. Der Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken innerhalb Bayerns
2. Der Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken zu unseren europäischen Nachbarn

Kernforderungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur



All das sind Maßnahmen, die Geld kosten, sicherlich viel Geld.

Sehr geehrte Damen und Herren, was wir uns tatsächlich bewusst machen sollten ist, dass wir nur mit solchen Maßnahmen eine echte Chance haben. Denn eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist einer unserer wichtigsten Standortfaktoren. Nur mit ihr können wir, kann Bayern, weiterhin im Konzert der leistungsfähigsten Wirtschaftsstandorte an vorderster Stelle mitspielen. Es geht um unsere Zukunft!

Bauen wir
reale Werte!

Vielen Dank.