

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)388-E

Stellungnahme zur ÖA - 84. Sitzung
am 07.11.2016



Technische Universität Braunschweig
Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb
38106 Braunschweig | Deutschland

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail:
verkehrs-ausschuss@bundestag.de

Öffentliche Anhörung am 7. November 2016 Stellungnahme Prof. Dr.-Ing. Th. Siefer

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

ein Hochschullehrer hat zum Bundesverkehrswegeplan sicherlich eine andere Beziehung als die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder die ausgewiesenen Interessenvertreter des Sektors Bahn und Verkehr.

Für einen Hochschullehrer gibt es zwei besonders hervorstechende Dinge, die interessieren:

- eine kontinuierliche Förderung des Systems Schiene, damit die Studierenden eine verlässliche Perspektive haben und bei der Schwerpunktsetzung Studieninhalte des Systems Bahn wählen. Ohne entsprechenden Nachwuchs lassen sich keine Planungen für die Bahn umsetzen.
- die Modelle und Ansätze, die für die Planungen für die zukünftige Entwicklung des Sektors Bahn gewählt werden.

An der Hochschule findet ein Wettbewerb um die Studierenden statt. Dabei hat das System Straße derzeit vielfach bessere Argumente auf seiner Seite. Allerdings können Studierende für ein nachhaltiges Verkehrssystem begeistert werden, wenn auch klar ist, dass in diesem Bereich nach dem Studium interessante Aufgaben warten. Hierfür ist es notwendig, dass die derzeitigen Investitionen in den Bereich Schiene auch tatsächlich durchgeführt werden.

Die Planungen und Realisierungen für das System Schiene benötigen in den letzten Jahren einen erheblich längeren Zeitraum als bei der Straße. Dies ist u.a. durch verstärkte Bürgerproteste begründet, die wiederum dadurch entstehen, dass die Planungen für das System Schiene deutlich schwieriger zu vermitteln sind.

Während Staus auf der Straße klar zu erkennen sind, sind die Überlastungen der Schiene nicht klar erkennbar. Die Straße kann jedermann benutzen, auch wenn offensichtlich ist, dass es zu einer Überlastung des Systems kommen wird. Dies ist jedes Jahr im Ferienverkehr zu erkennen. Ein freier Zugang zum System Schiene ist nicht gegeben. Jede Zugfahrt benötigt einen auf Konfliktfreiheit geprüften Fahrplan, erst dann kann die Fahrt erfolgen. Ist ein ent-



Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

Technische Universität Braunschweig
Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb
Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer
Pockelsstraße 3
38106 Braunschweig
Deutschland

Tel. +49 (0) 531 391-63610
Fax +49 (0) 531 391-63608
ive@tu-braunschweig.de
www.tu-braunschweig.de/ive

Datum: 06. Nov. 2016

Ihr Zeichen: PA15
Ihre Nachricht vom: 26. Okt. 2016
Unser Zeichen: sf/we

sprechender Fahrplan nicht zu konstruieren, so wird der Fahrtwunsch abgelehnt. Die eigentliche Überlastung wird dadurch verhindert, Überlastung lässt sich dann durch die abgelehnten Trassenwünsche ausdrücken. Vielfach versuchen die EVUs dann über andere Strecken den Transport abzuwickeln oder aber verlegen die Transporte auf die Straße oder Wasserstraße.

Vor diesem Hintergrund können Staus kein verlässlicher Indikator für die Überlastung des Systems Schiene sein. Unter Beachtung der langen Planungs- und Umsetzungszeiträume kommt daher im Sektor Bahn den Modellen für die Verkehrsplanung eine besondere Aufgabe zu. Für die entsprechenden zukünftigen Zeiträume sind die Verkehrsnachfragen zu ermitteln, damit dann die entsprechende Infrastruktur Schiene vorgehalten, ertüchtigt oder neu gebaut werden kann.

Hier ist mit dem BWVP 2030 eine wichtige Veränderung eingetreten. Aus den Prognosedaten wurden Fahrplankonzepte entwickelt, aus denen dann mögliche Fahrpläne abgeleitet wurden. Im nächsten Schritt erfolgte dann eine „Fahrplanbasierte Infrastrukturplanung“. Durch diesen Schritt ist es möglich, die Infrastruktur so auszulegen, dass Wunsch-Fahrzeiten für die Verbindung wichtiger Knoten erreicht werden unter Berücksichtigung aller anderen Verkehre, die auf den Strecken und in den Knoten verkehren. Dies Verfahren ist von besonderer Wichtigkeit, wenn vertaktete Verkehre geplant werden. Dank immer leistungsfähigerer Softwaresysteme in Kombination mit entsprechender Hardware können technische als auch die betrieblichen Planungen des Schienenverkehrs mit allen Randbedingungen mikroskopisch exakt bundesweit geplant werden.

Generell ist zu bedenken, dass der Schienenpersonenfernverkehr und der Güterverkehr als eigenwirtschaftliche Verkehre durchgeführt werden. Das Vorhalten der Schieneninfrastruktur ist ein Angebot an die Verkehrsunternehmen, das sie aber nur nutzen werden, wenn sich entsprechende Verkehre gewinnbringend durchführen lassen.

Als besondere Herausforderung ist zu sehen, dass auf den meisten Strecken in Deutschland im Mischverkehr Schienenpersonen- und -güterverkehr abgewickelt wird. Die hieraus entstehenden Konflikte sind im Vorfeld planbar und bei entsprechender Infrastrukturplanung auch lösbar.

Der Fernverkehr hat die Aufgabe, über längere Distanzen attraktive Fahrzeiten zu erzielen, die wettbewerbsfähig zu Flugzeug und Auto sind. Andererseits ist es nur durch ein abgestimmtes Angebot von Fern- und Nahverkehr möglich, auch Bewohnern außerhalb der Ballungsräume ein attraktives Angebot mit der Bahn zu machen. Hieran zeigt sich, wie wichtig es ist, dass bei der Planung der Infrastruktur die Belange des Personenfern- und -nahverkehrs berücksichtigt werden. Intramodale Reiseketten haben einen immer größeren Anteil am Verkehr.


Unter der Randbedingung, dass mit den investierten Geldern für die Schieneninfrastruktur der größtmögliche Nutzen erreicht wird, ist zu erwarten, dass Maßnahmen, die für Personen- und Güterverkehr Vorteile generieren, die besten Nutzen-Kosten-Relationen erreichen. Durch die neue fahrplanbasierte Infrastrukturplanung, die immer einen ganzheitlichen, netzweiten Ansatz verfolgt, können alle Nutzen dargestellt werden, auch wenn ein Projekt vordergründig beispielsweise nur dem Fernverkehr dient. Die Trassen, die durch eine Verlegung dieser Verkehre frei werden, können dann vom Nahverkehr oder Güterverkehr genutzt werden und erzielen so Beiträge zum Gesamtnutzen.

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass im BWWP auch Maßnahmen zu finden sind, die NE-Bahnen einschließen. Hier wird deutlich, dass die Kapazitätssteigerungen auf der Infrastruktur des Bundes in bestimmten Fällen zu erreichen sind, wenn gesamtheitlich auch NE-Bahnen in die Betrachtungen eingeschlossen werden.

Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass der Schienenverkehr einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der ehrgeizigen Klimaziele liefern kann. Vor dem Hintergrund, dass die schädlichen Emissionen des Verkehrs einen prozentual immer größeren Anteil an der Gesamtemission einnehmen, muss dem Sektor Bahn eine noch größere Aufgabe gewiesen werden.

Neben den hier skizzierten positiven Entwicklungen gibt es weitere Schritte, wie zum Beispiel die Untersuchung zur Zuverlässigkeit der Infrastruktur, die zeigen, dass die Bewertungsverfahren einer dynamischen Weiterentwicklung unterliegen und so sich einem entwickelnden Verkehrsmarkt anpassen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Siefert', is written over the typed name.

Dr.-Ing. Thomas Siefert
Universitätsprofessor