

Generalsanierung Schienenkorridore

Positionierung

Auf einen Blick

Der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO saniert die hochbelasteten Schienenkorridore in Deutschland. In mehrmonatigen Vollsperrungen sollen sämtliche Arbeiten erledigt werden. Sowohl Gleise und Weichen, Leit- und Sicherungstechnik als auch Bahnhöfe, Bahnübergänge und Lärmschutzwände werden erneuert und ausgebaut. Die Bündelung aller Gewerke verspricht einen effizienteren Bauablauf. Mit der Generalsanierung soll ein stabilerer Bahnbetrieb ermöglicht werden. Ungeplante ad-hoc-Baustellen soll es dann nicht mehr geben.

Die IHK begrüßt das Vorhaben, fordert jedoch ein tragfähiges Verkehrskonzept für den Personen- und für den Güterverkehr, damit der Wirtschaftsstandort Oberbayern auch während der Bauzeit erreichbar bleibt. Mit der Sanierung der Abschnitte München-Rosenheim (55 km) und Rosenheim-Salzburg (85 km) ist die Hauptachse im Italienverkehr betroffen und damit der Warenhandel in der Nord-Südverbindung.

Verkehrskonzept während der Bauzeit

Schienenpersonennahverkehr: Kundenfreundliche Ersatzverkehre

Während der Sperrung der Schienenkorridore werden für den Nahverkehr ersatzweise Busse eingesetzt. Damit insbesondere Berufspendler dieses Angebot nutzen, sind folgende Aspekte zu beachten bzw. zu prüfen:

- Die frühzeitige Kommunikation und ein umfassendes Informationsangebot.
- Die Abstimmung mit den regionalen Verkehrsverbänden.
- Der Einsatz gut ausgestatteter Expressbusse.
- Die Übernahme der Feinverteilung mit Taxiunternehmen.
- Die Freigabe des Seitenstreifens für den SEV auf parallel verlaufenden Autobahnen.
- Die Lenkung des Ausflugs- und Freizeitverkehr in baustellenfreie Regionen.

Schienengüterverkehr: Gewerbefreundliche Umleitungsverkehre

Die Sperrung der Schienenkorridore macht für den Güterverkehr weiträumige Umleitungen notwendig, die pro Zugfahrt zusätzlich mehrere Hundert Kilometer betragen können. Sie führen teilweise über das Gebiet der Nachbarstaaten Österreich, Tschechien und Polen. Es entstehen Mehrkosten für die Wegstrecke (Energie), die Fahrzeit (Personal) und veränderter Lok-Wagen-Umläufe. Um den Schienengüterverkehr sowohl für die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch die Verlader attraktiv zu halten, braucht es neben einem möglichst gewerbefreundlichen Verkehrskonzept auch die Kompensation des Mehraufwands. Diese Kosten können nicht den Güterbahnen oder der verladenden Wirtschaft aufgebürdet werden, denn ansonsten droht die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße.