

Statusbericht der DB International GmbH zur Untersuchung möglicher Strecken für Hochgeschwindigkeitsverkehre (Personen- und Güterverkehr) in Norwegen.

Im Auftrag von Norsk Bane AS

Bisherige Arbeiten zu einem zukünftigen schienengebundenen Hochgeschwindigkeits-system in Norwegen haben gezeigt, dass mit den dadurch erreichbaren erheblichen Verbesserungen des nationalen Verkehrssystems ein beachtliches Verkehrsaufkommen erreicht werden kann. Zusammen mit den zu erwartenden positiven Auswirkungen in den Bereichen Umwelt, Sicherheit, Kosten und Raumplanung rechtfertigt dies eine weitere detaillierte Untersuchung des Themas.

Im Auftrag von Norsk Bane AS prüft die DB International GmbH derzeit die Machbarkeit der Einführung eines schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) für Norwegen. Die Studie soll eine Qualität aufweisen, die es erlaubt, sie als eigenständige Unterlage für die Beschlüsse der norwegischen Regierung und des Parlaments zum Nationalen Transportplan 2010 – 2019 im Frühjahr 2009 vorzulegen. Dies beinhaltet auch Empfehlungen zu weiteren Schritten zur eventuellen Realisierung von Hochgeschwindigkeitsverkehren in Norwegen.

Nach Abschluss der 1. Projektphase sind folgende Aussagen möglich:

Hauptziele der Einführung eines HGV-Systems sind die Verkürzung der Reisezeiten, die Erhöhung der Sicherheit, die Entlastung der Umwelt, die Senkung der Transportkosten, die Verbesserung der Erreichbarkeit, die Verbesserung des Komforts und die Entlastung der Straßen.

Aus der weltweiten Erfahrung heraus ist nur ein HGV-System in durchgehend internationalem Standard in der Lage, maßgeblich zur Erreichung der vorgenannten Ziele beizutragen. Ein punktueller Ausbau bestehender konventioneller Bahnsysteme kann insbesondere bezüglich der Reisezeiten nicht die grundsätzlichen Qualitätsverbesserungen bewirken, die im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsmitteln Flugzeug und Pkw notwendig sind.

Bei einer Untersuchung eines HGV-Systems für Norwegen sind unbedingt die sehr ausgeprägten lokalen Randbedingungen zu beachten:

- relativ geringe Bevölkerungsdichte
- hohen Mobilität im europäischen Vergleich
- Konzentration der Bevölkerung entlang der Hauptverkehrsachsen
- Anspruchsvolle Topographie bei allerdings günstigen geologischen Verhältnissen
- HGV-affine Distanzen zwischen den Bevölkerungsschwerpunkten
- schwierige klimatische Verhältnisse insbesondere für den Straßenverkehr im Winter

Überschlägige Berechnungen der möglichen HGV-Fahrzeiten ergaben einen deutlichen Vorteil gegenüber den bestehenden Verkehrssystemen. Die Gesamtreisezeit würde sich beispielsweise in der Relation Oslo – Trondheim auch unter Berücksichtigung einiger Zwischenhalte um ca. 1 Stunde gegenüber dem Luftverkehr verkürzen. Vergleichbare Auswirkungen ergäben sich für die Korridore Oslo – Bergen und Oslo – Stavanger.

Mit einem der Nachfrage angepassten Fahrplan mit alternierenden Halten an Orten zwischen den Endbahnhöfen ist es möglich, für viele weitere Fahrgäste auf Regionalstrecken erhebliche Reisezeitverbesserungen zu erreichen. Hiermit sind zweifellos positive raumordnerische Effekte (Vermeidung Landflucht) verbunden. Der Aufbau eines HGV-Netzes würde die genannten Auswirkungen überproportional verstärken.

Neue HGV-Strecken sollten auch für den Güterverkehr nutzbar sein. Hierdurch kann eine Verringerung der Transportkosten, eine Steigerung der Zuverlässigkeit (Winterbedingungen) und der Sicherheit sowie einer Senkung der Transportdauer bei deutlicher Entlastung des Fernstraßensystems erreicht werden.

Durch die gegenüber den anderen Verkehrsträgern geringeren Emissionen des HGV kann bei einer Realisierung durch die zu erwartenden Verlagerungen von Reisenden und Gütern eine deutliche Verbesserung der Umweltbilanz im Verkehrssektor erreicht werden (z.B. CO₂-Emission). Diese Effekte vergrößern sich nochmals bei einer Nutzung von regenerativer Energie. Verglichen mit einer Straße weist eine neue HGV-Strecke bei gleicher Kapazität einen geringeren Flächenbedarf auf.

In der 1. Projektphase wurden noch keine detaillierten Untersuchungen zu Kosten und Einnahmen neuer Strecken in Norwegen durchgeführt. Internationale Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Einnahmen von HGV-Systemen bei ausreichender Nachfrage die Kosten des laufenden Betriebs decken und einen Teil zu den Baukosten beitragen.

Die bisher durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass bei einer Realisierung von HGV-Verbindungen in den wichtigsten norwegischen Verkehrsrelationen erhebliche Nachfragepotentiale erschlossen werden können. Die zu erwartenden Verkehre erscheinen hinreichend groß, um neue Strecken zu rechtfertigen. Das zu erwartende Aufkommen ist auch im internationalen Vergleich beachtlich.

Diese Ergebnisse lassen weitere, detaillierte Untersuchungen notwendig erscheinen. Es empfiehlt sich daher weitere Untersuchungen im Laufe des Jahres 2008 wie geplant durchzuführen.

Frankfurt am Main, 28.04.2008