

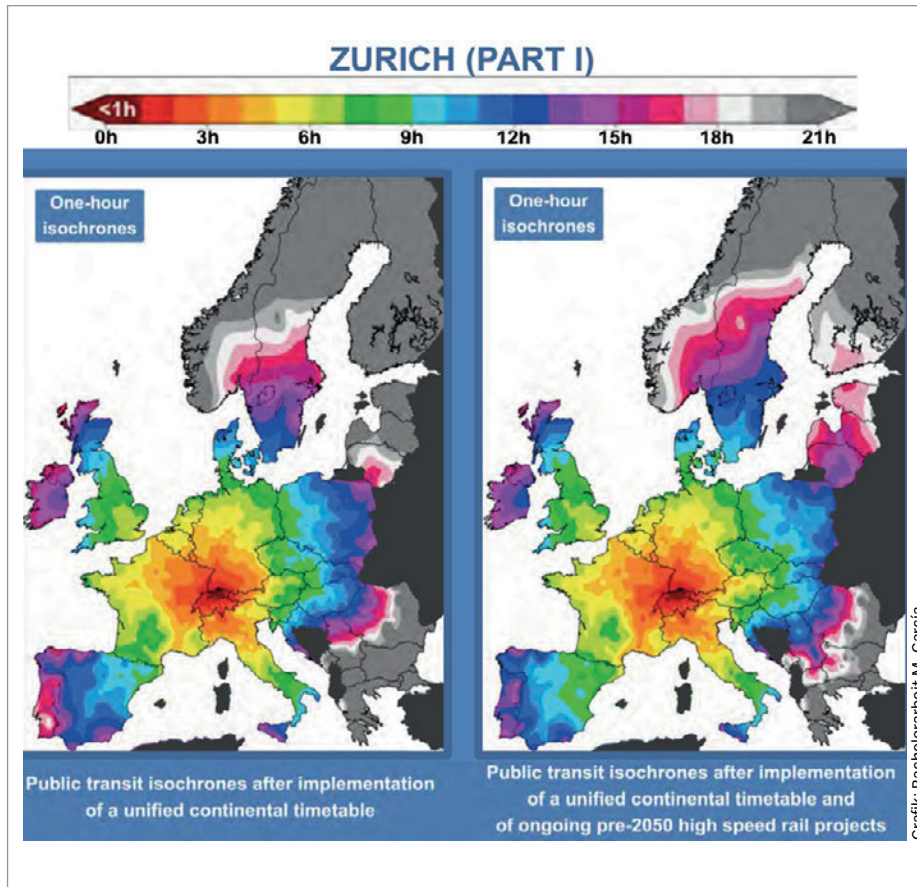
Berechnungen zeigen: Reisezeiten könnten erheblich kürzer sein

Fahrpläne Anlässlich eines Symposiums der Bahnjournalisten Schweiz stellte Matthias García, Student an der ETH Zürich, erstmals seine Bachelor Arbeit zum Thema „Zeiteinsparungspotenziale durch eine kontinentale Fahrplanoptimierung der internationalen Schienenpersonenfernverkehrskorridore in Europa“ vor. Litra, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, zeichnete die Bachelorarbeit mit dem mit 3000 CHF dotierten Prix Litra aus.

García legte in seiner Arbeit dar, dass bereits mit einfachen Fahrplananpassungen der grenzüberschreitende Langstrecken-Personenverkehr massiv verbessert werden könnte. Er zeigte ein paar abschreckende Beispiele. Für die 1774,5 km von Tallinn nach Berlin benötigt die beste Verbindung eine Reisezeit von mindestens 2d 2h 45m, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h entspricht. Dabei bestehen Umsteigezeiten von 17m in Riga, 14h 3m in Kaunas und 4h 40m in Warszawa, total 19h. In der Gegenrichtung beträgt

bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von noch 23,9 km/h die Reisezeit 3d 2h 9m und die Umsteigezeiten erreichen 1d 16h 58m. Dabei müsste die Verbindung unter 24h zu realisieren sein, meint García.

Paris – Istanbul von heute 2d 17h 10m umgehend auf 1d 13h 11m reduzieren und zukünftig auf 1d 2h 10m. Über alle möglichen Verbindungen erscheint eine gewichtete Reisezeitreduktion von 21 % erreichbar.



Die Isochrone für Zürich, links mit Fahrplanoptimierung, bei heutiger Infrastruktur, rechts 2050 inklusiver geplanter Infrastrukturveränderungen

Umfangreiche Karten mit Isochronen und Tabellen veranschaulichen die möglichen Zeiteinsparungen ab verschiedenen Städten. Die Grafik zeigt Isochrone für Zürich. Die Arbeit in Englisch (Time Reduction

García zog in seine Datenanalyse 31616 Bahnhöfe in 30 Ländern mit 34618 Verbindungen mit ein, zudem auch Szenarien mit ab 2050 voraussichtlich bestehenden Neubaustrecken. So liesse sich z.B. die Verbindung

Potential through a Continental-Scale Schedule Optimisation of Long-Distance International Passenger Rail Corridors in Europe) ist auf der Webseite von Litra zu finden. <https://tinyurl.com/ycy2937a>

DAC-Einführung muss freiwillig bleiben, fordern Güterbahnen

Güterverkehr Am 11.11.2024 veranstalteten die Bahnjournalisten Schweiz ein Panel „Wettbewerb in und durch die Schweiz im Schienengüterverkehr“. Dabei war auch die Digitale Automatische Kupplung (Digital Automatic Coupling – DAC) ein Thema. Wie schon bei vorher veranstalteten Panels äusserten sich mehrere Bahnen kritisch. Der CEO der BLS Cargo, Dirk Stahl, hielt explizit fest,

dass die DAC kein Business Case für den Ganzzugverkehr und den Kombinierten Verkehr sei. Zudem sei die Finanzierung wie bei zahlreichen weiteren technologischen Innovationen, die parallel verfolgt werden (z.B. ERTMS/ETCS), nicht sichergestellt. Die konsequente Finanzierung von ERTMS/ETCS-Onboard-Ausrüstung sei gegenüber der Finanzierung von neuen Projekten zu prio-

risieren. Abschliessend hielt Stahl fest, da im Ganzzugverkehr kein Business Case bestehe, könne eine DAC-Pflicht nicht akzeptiert werden. Der Markt und die Unternehmen (Bahnen, Operateure, Wagenhalter) müssten über die Einführung entscheiden. Ganz ähnlich, wenn auch weniger explizit, äusserte sich der CEO der SBB Cargo International, Sven Flore.