

Bod obratu pro německou železniční síť? Poprvé bez zhoršení.

(<https://www.transportminutes.eu/bod-obratu-pro-nemeckou-zeleznicni-sit-poprve-bez-zhorseni/>)



ICE 4 Deutsche Bahn © DB AG / Claus Weber

Deutsche Bahn zatím dokázaly zastavit další zhoršování zchátralé železniční sítě. Infrastruktura ale zůstává nadále v žalostném stavu. Všimají si toho i cestující

S miliardami eur investovanými do infrastruktury se Deutsche Bahn loni alespoň částečně podařilo zpomalit další zhoršování chátrající železniční sítě. Týká se to zejména stanic, výhybek a kolejí, jak ukazuje „Zpráva o stavu sítě“ za rok 2024 předložená státním podnikem.

Zpráva dává celé železniční síti známku 3,0. To znamená, že poprvé od zavedení tohoto systému hodnocení v roce 2021 se celkový stav dále nezhoršil. Důvodem byla vysoká míra investic, které předchází federální vláda zahájila.

Investice ve výši téměř 20 miliard eur v roce 2024

Loni bylo proinvestováno téměř 20 miliard eur, řekl Philipp Nagl, šéf infrastrukturní společnosti DB InfraGo. „Nyní je důležité konsolidovat tyto fondy v dlouhodobém horizontu – pak lze dosáhnout skutečného obratu,“ řekl. „Navzdory našemu současnému úspěchu je mnoho našich zařízení a stanic stále ve špatném stavu.“

Podle zprávy byla v loňském roce železniční zařízení v hodnotě téměř 110 miliard eur považována za „špatná“, „nedostatečná“ nebo „omezující“, a proto bylo naléhavě nutné je nahradit. To odpovídá téměř 17 procentům celkové hodnoty všech investic zkoumaných pro zprávu.

Žádné zlepšení pro cestující

Cestující denně pocítují trvale špatný stav infrastruktury. Jen v březnu byla kvůli četným stavbám na síti zpožděna dobrá třetina všech dálkových vlaků – nepočítaje zrušení vlaků. Očekává se, že do roku 2027 se míra dochvilnosti zvýší na 75 až 80 procent. Současné hodnoty k tomu mají ovšem daleko.

Aby to dráha změnila, hodlá mimo jiné do 30. let 20. století komplexně zrekonstruovat a zmodernizovat více než 40 vytížených železničních koridorů. Loni byla tímto přístupem

renovována tzv. Riedbahn mezi Frankfurtem a Mannheimem. Výhybky, trolejová vedení, stavědla, stanice – vše bylo obnoveno během téměř půlroční výluky železniční trati.

Renovace Riedbahn úspěšná

To se nyní odráží ve zprávě. Stav tratí na Riedbahn se zlepšil ze stupně 3,7 v roce 2023 na loňských 2,19. Více než polovina zařízení na trase je nyní považována za v novém nebo dobrém stavu. V předchozím roce to platilo jen o necelé třetině. Letos je na řadě dálkový spoj mezi Hamburkem a Berlínem, který bude kvůli pracím zhruba devět měsíců uzavřen.

Další těžiště rekonstrukcí je na osobních nádražích. Zejména přijímací budovy nejsou v dobrém stavu a ve zprávě dostaly pouze známku 3,58. Podobně špatná situace je u osobních výtahů. Celkově se však hodnota v loňském roce mírně zlepšila o 0,06 bodu na skóre 3,03 v důsledku investic.

Stav sdělovací a zabezpečovací techniky se výrazně zhoršil. Patří sem návěstidla, z nichž výrazně více než polovina je v minimálně „špatném“ stavu. Podíl se dokonce oproti předchozímu roku opět zvýšil. Mnohé ze systémů jsou staré více než 100 let a musí být ovládány ručně. Technologie digitálního blokování je považována za důležitý faktor pro zlepšení přesnosti ve střednědobém horizontu.

Federální vláda chce dále zvýšit investice

Pro federální vládu nejsou známky udělené železnicí za vlastní síť relevantní. Systém hodnocení má především usnadnit spotřebitelům jeho pochopení. Základem pro průmysl a politiku je tzv. Zpráva o stavu a rozvoji infrastruktury, kterou Spolkový železniční úřad zveřejňuje každoročně začátkem května.

Potenciální nová vláda již oznámila záměr zvýšit investice do železniční sítě. V koaliční smlouvě má pro železnici zřízen infrastrukturní fond, o kterém se už nějakou dobu mluví. To by mohlo být financováno mimo jiné ze speciálního fondu pro infrastrukturu, který má činit zhruba 500 miliard eur.

Železnice již oznámila, že do roku 2034 bude potřebovat až 150 miliard eur, aby mohla vedle renovace stávající infrastruktury posunout kupředu digitalizaci, novou výstavbu a rozšiřování sítě. Navíc počítá s rozpočtovými prostředky ve výši zhruba 140 miliard eur.

Cestující tak mohou doufat, že se situace v příštích letechlepší. Předchozí federální vláda si výměnou za své investice stanovila konkrétní cíle. Počet cestujících by se měl do roku 2030 oproti roku 2015 zdvojnásobit a podíl nákladní dopravy po železnici by měl stoupnout na 25 procent. V nové koaliční smlouvě o tom ale není ani zmínka.