

Zahraníční zkušenosti s využitím potenciálu tratí regionálního významu – Spolková republika Německo

Základní geografické údaje

Spolková republika Německo je jedním ze sousedních států České republiky. S Českou republikou je Německo historicky celkem silně spjato. Dnešní Spolková republika Německo vznikla spojením tzv. Východního a Západního Německa v roce 1990 ve spolkovou zemi s rozlohou 357 021 km² s celkovým počtem obyvatel cca 80 milionů (2012), což z ní činí nejlidnatější republiku EU. Zajímavostí je, že Německo je údajně domovem třetí největší populace imigrantů na světě. Hustota zalidnění je 225 obyvatel/km². Německo sousedí kromě České republiky s Dánskem, Polskem, Rakouskem, Švýcarskem, Francií, Lucemburskem, Belgií a Nizozemskem. Na severu německé břehy omývá Severní a Baltské moře.

Struktura osídlení

Sídelní struktura odpovídá geografickým podmínkám země, kdy severní část země je převážně rovinatá a jižní hornatější včetně části Alp, ve které leží nejvyšší vrchol Německa Zugspitze (2962 m). V Německu se nachází cca 80 měst s populací nad 100 000 obyvatel, 14 měst má dokonce nad 500 000 obyvatel, největší a zároveň hlavní město je Berlín s přibližně 3,5 miliony obyvateli. Mezi další významná města patří konurbace měst (Bonn, Düsseldorf, Essen, atd.) kolem Kolína nad Rýnem a dále města jako Mnichov, Frankfurt, Hamburg a další.

Organizace železniční dopravy

Německo je dnes ve využívání železnice před ČR, přesto, že mělo před válkou nejhustší železniční a tramvajovou síť na světě, byly tratě po druhé světové válce masivně rušeny, a to i přes odpor obyvatelstva. Po sjednocení Německa ovládnutím bývalých Německých říšských drah (DR) západní Deutsche Bahn (DB) a přeměně DB na akciovou společnost DB AG došlo k největší cílené likvidaci železnice v Evropě – od roku 1990 do roku 2004 byla zastavena železniční doprava na 2314,3 kilometru tratí, nejvíce v nové spolkové zemi Sasko-Anhaltsko 823,4 kilometru tratí! Tratě byly rušeny často bez hlubší analýzy, například v okolí Magdeburgu byly zrušeny celé skupiny tratí, to samé v Durynsku. Rovněž se týkalo rušení tratí v okolí Berlína.

Základem velkých změn v železniční dopravě se stala tzv. Reforma železnice v roce 1993 („Bahnreform“), která jednak reformovala společnost DB a jednak znamenala změny v objednávání a placení regionální železniční dopravy, kdy se odpovědnost přenesla na jednotlivé spolkové země. Od této doby lze mluvit o postupné renesanci regionálních tratí, některé byly převedeny na soukromé společnosti, některé zůstaly v majetku spolkových zemí, výsledkem však je nárůst ukazatelů o cca 25,5% vlkm a 48% cestujících. I přesto

některé tratě zanikly, většinou jsou jejich tělesa následně využita pro vybudování infrastruktury pro pěší a cyklisty.

Například spolková země Niedersachsen nechala v nedávné době vypracovat studii na obnovu 78 zrušených tratí, z nichž bylo vybráno 28 prioritních úseků, první tratě by se měly začít reaktivovat v průběhu roku 2014.

Vzhledem k rozsáhlosti Německé sítě železnic a nemožnosti dohledat veškeré údaje o regionálních tratích v Německu v českém či anglickém jazyce, uvádíme pouze několik reprezentativních příkladů:

- **Schönbuchbahn** je trať nedaleko Stuttgartu v Badensku –Württembersku, na které byla osobní doprava ukončena v roce 1965 a která byla znovuotevřena v roce 1996. Na trať byly nasazeny moderní motorové jednotky Siemens Desiro a trať prošla rekonstrukcí. Počet cestujících se ztrojnásobil oproti autobusové dopravě ve stejné relaci.
- Trať **Pritzwalk – Neustadt** v Braniborsku, která vede v řídce osídlené oblasti byla dlouhou dobu považována za beznadějný případ, po zkvalitnění služeb se však počet cestujících zdvojnásobil. V současné době je však doprava opět omezována.
- **Usedomer Bäderbahn** ve spolkové zemi Meklenbursko-Předpomořansko je železniční trať v turistické oblasti, kde se po znovuotevření počet cestujících přibližně zdesetinásobil
- **Euregiobahn** je přeshraniční železniční trať v Porýní – Westfálsku, kde se postupným rozšiřováním tratě počet cestujících přibližně zdvojnásobil. Trať byla znovu otevřena v roce 1992
- **Karlsruhe** (vlakotramvajová síť) systém dopravy, který se stal vzorovým modelem pro vlakotramvajové sítě, ukázal, jak je možné přilákat cestující. Propojením tramvajového systému a systému regionálních tratí do jediného systému došlo k zmnohonásobení počtu cestujících na všech tramvajových a železničních tratích od 80. let až po současnost.

Obecně lze úspěchy nárůstu cestujících na regionálních tratích v Německu přisoudit těmto zásahům:

- Lepší jízdní řády (zkrácení intervalů, koordinace jízdních řádů)
- Řízení (objednávání a správa) na regionální úrovni
- Kvalita a spolehlivost drážního systému
- Atraktivní tarif
- Moderní drážní infrastruktura

- Moderní vozidla

Na závěr jeden negativní příklad:

- Trať **Reitzenhain – Marienberg** je příkladem tratě, kde byl v roce 1994 ukončen provoz a v roce 2013 sneseny koleje za účelem zřízení stezky pro pěší a cyklisty. Navazující úsek tratě z Marienbergu do německého vnitrozemí sloužil svému účelu do konce roku 2013, kdy na něm byly zrušeny poslední osobní vlaky přestože je úsek zrekonstruován a byly na něm provozovány moderní motorové jednotky. Naopak z úseku Reitzenhain – Křimov již zbylo od 50. Let 20. století pouze drážní těleso bez dalšího využití. Podobného osudu se bohužel dočkalo více přeshraničních úseků v Krušnohoří.

Zdroje: http://byznys.lidovky.cz/nemecko-obnovuje-regionalni-trate-na-to-by-meli-pristoupit-i-cesti-politici-17i-/doprava.aspx?c=A131109_165220_In-doprava_sk

Wikipedia.org

Vlaky.net

<http://www.zeleznice.vanovi.net/>

www.allianz-pro-schiene.de