
BAHNHOF HERGATZ

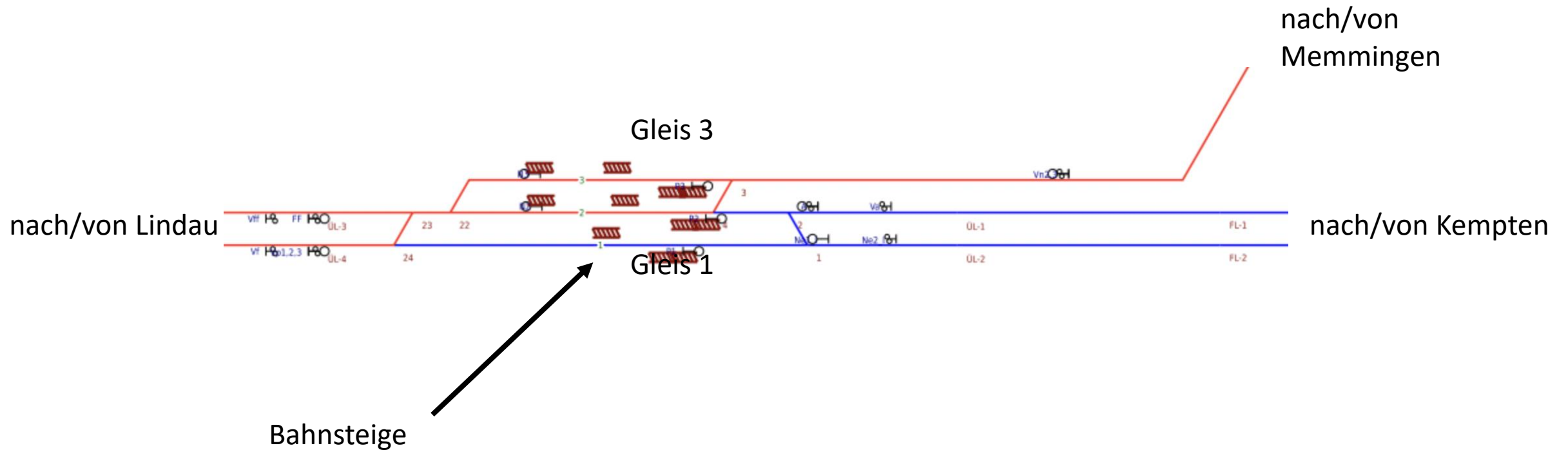
Hergatz ist ein Beispiel für die fehlende Berücksichtigung betrieblicher Stabilität bei der Planung von Infrastruktur



Bahnhof Hergatz nach Elektrifizierung

Rot: elektrifiziert

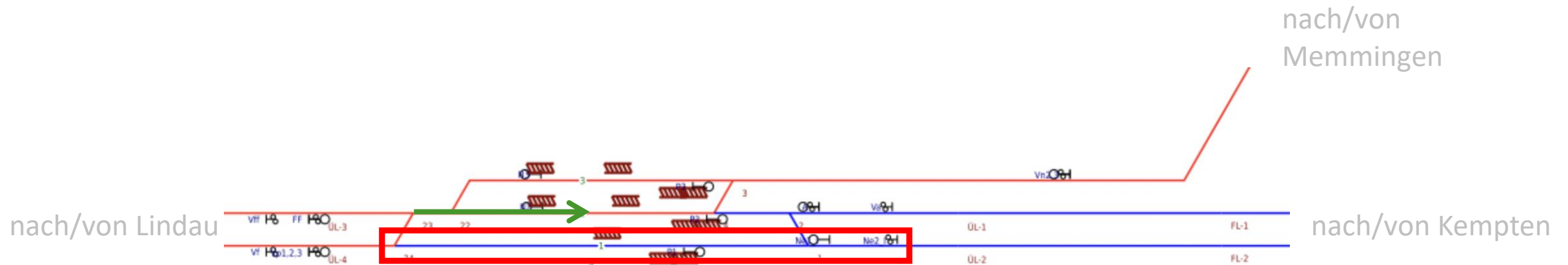
Blau: nicht elektrifiziert



Zwei Probleme

Rot: elektrifiziert

Blau: nicht elektrifiziert



Gleis 1 (unten) nicht elektrifiziert.
→ Eingeschränkte Flexibilität des Bahnhofs
(vgl. erste EC Fahrt Zürich-München)
→ Für Elektrifizierung Bau von zusätzlichen
Weichen im östlichen Bahnhofsteil (rechts)
notwendig.



Fehlende Elektrifizierung bei erster Eurocity-Fahrt



nach/von Lind

n/von
mningen

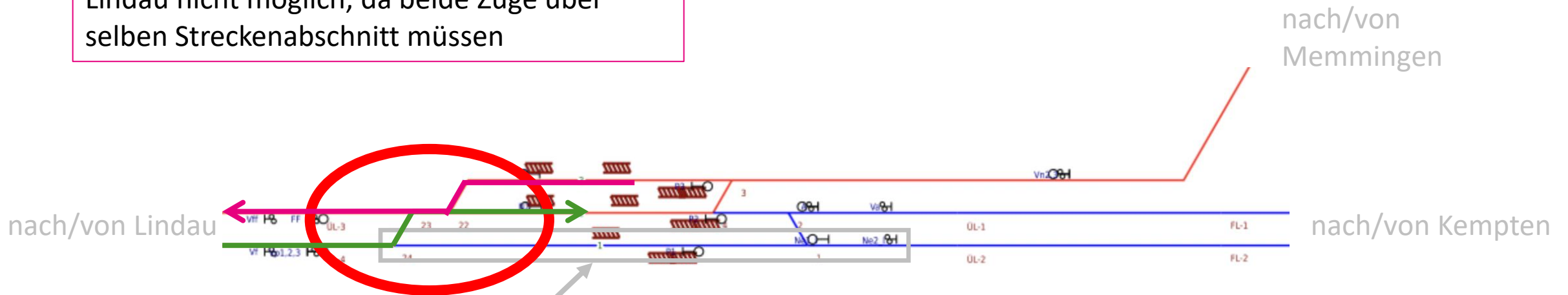
nach/von Kempten



Zwei Probleme

Gleichzeitige Einfahrt aus Lindau Richtung Memmingen mit gleichzeitiger Ausfahrt nach Lindau nicht möglich, da beide Züge über selben Streckenabschnitt müssen

Rot: elektrifiziert
Blau: nicht elektrifiziert

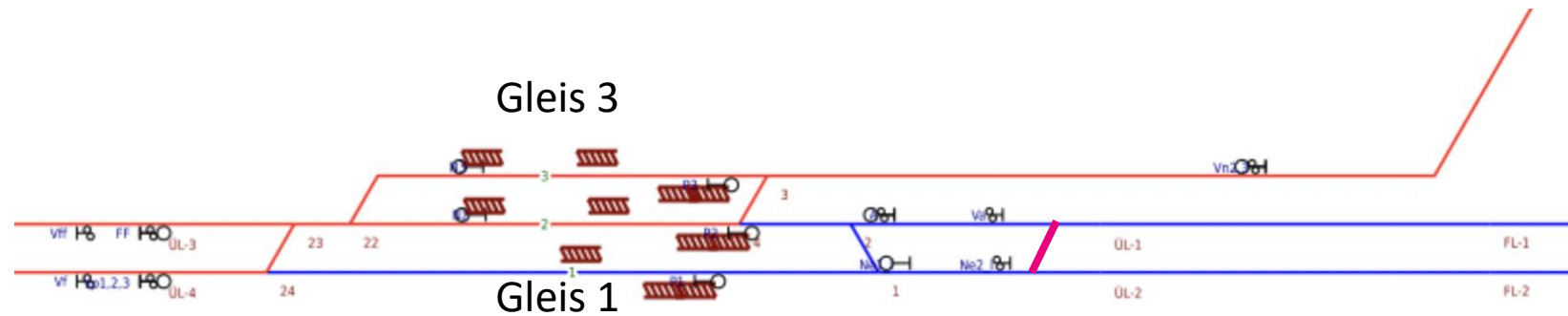


- Gleis 1 nicht elektrifiziert.
- Eingeschränkte Flexibilität des Bahnhofs (vgl. erste EC Fahrt Zürich-München)
- Für Elektrifizierung Bau von zusätzlichen Weichen im östlichen Bahnhofsteil notwendig.



Geplante Umbauten

Rot: elektrifiziert
Blau: nicht elektrifiziert



Zusätzliche Weiche von Gleis 2 auf Gleis 1
(damit können Züge von Kempten auf Gleis 1 enden und
wieder zurückfahren)



Fazit

Im Zuge der Elektrifizierungsarbeiten hätten gleichzeitig auch **betriebsstabilisierende Maßnahmen ergriffen** werden können.

Dies verschlechtert jedoch das Nutzen-Kosten Verhältnis, da solche **Maßnahmen nicht als Nutzen anerkannt werden**.
Dadurch werden sie oftmals eingespart

→ Es braucht dringend eine umfassende **Überarbeitung der Bewertungsmethodik** für schienenengebundene Infrastruktur.

