

Rapport fra studietur til Berlin

- udvalget vedr. den regionale kollektive trafik og infrastruktur

Formål

Formålet med studieturen var at få indblik i, hvordan den kollektive trafik er organiseret i Berlin samt blive præsenteret for projekter, hvor der gøres brug af vedvarende energi som brændstof i den kollektive trafik. Formålet var endvidere at få en dialog med Deutsche Bahn omkring deres engagement i den kollektive trafik og godstransport i Danmark.

Deltagere

Udvalgsmedlemmer: Bent Ove Pedersen, Bjarne Schmidt Nielsen, Laila Munk Sørensen, Poul Dahl, Ernst Greve.

Fra administrationen: Henrik Brask Pedersen, Per Tankred Holm, Hanne-Marie Sieg Sørensen.

Tidspunkt

Studieturen fandt sted fra onsdag den 10. oktober 2007 til fredag den 12. oktober 2007. Afgang med tog fra Viborg den 10. oktober kl. 12:55 og med ankomst til Berlin kl. 23:12. Hjemrejse den 12. oktober med fly fra Berlin kl. 14:30 med ankomst til Billund kl. 15:35.

Program

Torsdag den 11. oktober

- Kl. 09:00 – 15:00 Besøg hos Berlin Verkehrsbetriebe (BVG)
- Besøg i BVG's kontrolcenter
 - Præsentation af BVG's projekt med brintbusser (inkl. køretur i en brintbus), v/ Burkhard Eberwein, BVG
 - Besøg og rundvisning på brinttankstation, v/ Stefan Leonards, Clean Energy Partnership (CEP)
- Kl. 15:30 – 17:30 Møde med brugergruppen IGEB/BGV om brugerdeltagelse i planlægningen af den kollektive trafik, v/ Artur Frenzel
- Præsentation af BUSREP-projekt ved Nexus Institutet, v/ Martin Schiefelbusch

Fredag den 12. oktober

- Kl. 09.00 – 11:00 Møde hos Deutsche Bahn
- Velkomst, v/ Ludwig Bölkow, Manager for Foreign Affairs
 - Præsentation af Deutsche Bahns engagement inden for godstransporten, v/ Tim Zeisset, Strategy DB logistics
 - Præsentation af Deutsche Bahns deltagelse i bustransport i andre lande, herunder overtagelse af Pan Bus, v/ Frederik Aldag, leder af "Angebotsmanagement der DB Stadtverkehr", Frankfurt/M.
- Kl. 11:15 – 12:00 Guidet rundvisning på Berlins nye hovedbanegård

Referat

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Hos BVG, som er Berlins trafikselskab fik vi først en introduktion til deres kontrolcenter for buskørsel. BVG har dagligt 1.200 busser i omløb. Busserne er alle udstyret med GPS-systemer, og vi fik demonstreret, hvordan overvågning af trafikken og realtidsinformation om busankomster fungerer i praksis, samt hvordan BVG håndterer uheldssituationer.

Lidt baggrundsinformation om BVG

BVG har i alt 148 ruter i dagtimerne og 57 ruter i nattetimerne. Desuden 12 ekspresbusruter. Hver dag kører busserne tilsammen 300.000 kilometer og betjener 6.763 stoppesteder. Årligt passagertal er 350 mio.

Foruden busserne er BVG også ansvarlig for U-banen og sporvejene. Der er i alt 28 sporvogns-linier i dagtimerne og 5 i nattetimerne, hovedsageligt i det tidligere Østberlin. Der er i alt 189 km sporvejsnet med 791 stoppesteder og 460.000 passagerer dagligt. U-banen har i alt 9 linier med et samlet net på 152 km og 170 stationer. U-banen transporterer dagligt omkring 1 mio. passagerer.

Brintbusser i den daglige drift

BVG har indkøbt 14 busser som udelukkende kører på brint (4 busser er foreløbig i drift). Brinten opbevares i tryktanke (350 Bar) oppe på bussens tag, og én tankning rækker til 200 km, hvilket kræver flere optankninger i løbet af dagen. Vores umiddelbare reaktion var, om man ikke kunne sætte flere tryktanke op på taget. Men det var ikke muligt på grund af tankenes vægt.



Der er i dag to brinttankstationer i Berlin. Her bliver brinten opbevaret på to forskellige måder, dels under tryk og dels i flydende form. For at gøre brinten flydende skal temperaturen helt ned på minus 253 °C. På tankstationen blev vi desuden præsenteret for to biler, som kørte på brint, en Mercedes og en BMW. Flere af de store bilfabrikker indgår i partnerskabet og har fremstillet prototyper på biler, som kører på brint, men er baseret på forskellige brintteknologier, brændselsceller, flydende brint og brint i gasform under tryk. Fordelen ved flydende brint frem for brint under tryk er, at flydende brint fylder mindre end i gasform. De to biler, vi blev præsenteret for, brugte forskellige teknologier. Mercedes'en kørte på brændselsceller. BMW'en kørte på brint, som var i flydende form, men kunne også slås over på benzin. Motoren var en forbrændingsmotor, som var bygget til både at kunne køre på flydende brint og benzin. De forskellige prototyper indgår i et demonstrationsprojekt, hvor forskellige firmaer bruger bilerne til ganske almindelig transport.



De fleste udvalgsmedlemmer fik også en prøvetur i en af disse biler. Der var enighed om, at en BMW er en BMW – uanset hvilket brændstof den bruger.

Lokal brugergruppe

Om eftermiddagen besøgte vi brugergruppen Berliner Fahrgastverband IGEB. Gruppen varetager passagerinteresser og lobbyvirksomhed over for BVG og forvaltningen. Gruppen har bl.a. været medvirkende til, at der blev lavet brugerundersøgelser i forbindelse med planlægningen af enkelte busliniers ruteforløb og er kommet med flere forslag til udbygning af den kollektive trafik. Gruppen har eksisteret siden 1980 og består af frivillige. Gruppens eksistens skal bl.a. ses på baggrund af, at borgernes muligheder for at udøve indflydelse på udformningen af køreplaner er mere begrænset end i Danmark.

Med til mødet var også Nexus Instituttet, som har forestået ovennævnte brugerundersøgelser. De gennemgik en af undersøgelserne og dens resultater.

Deutsche Bahn - en vigtig medspiller

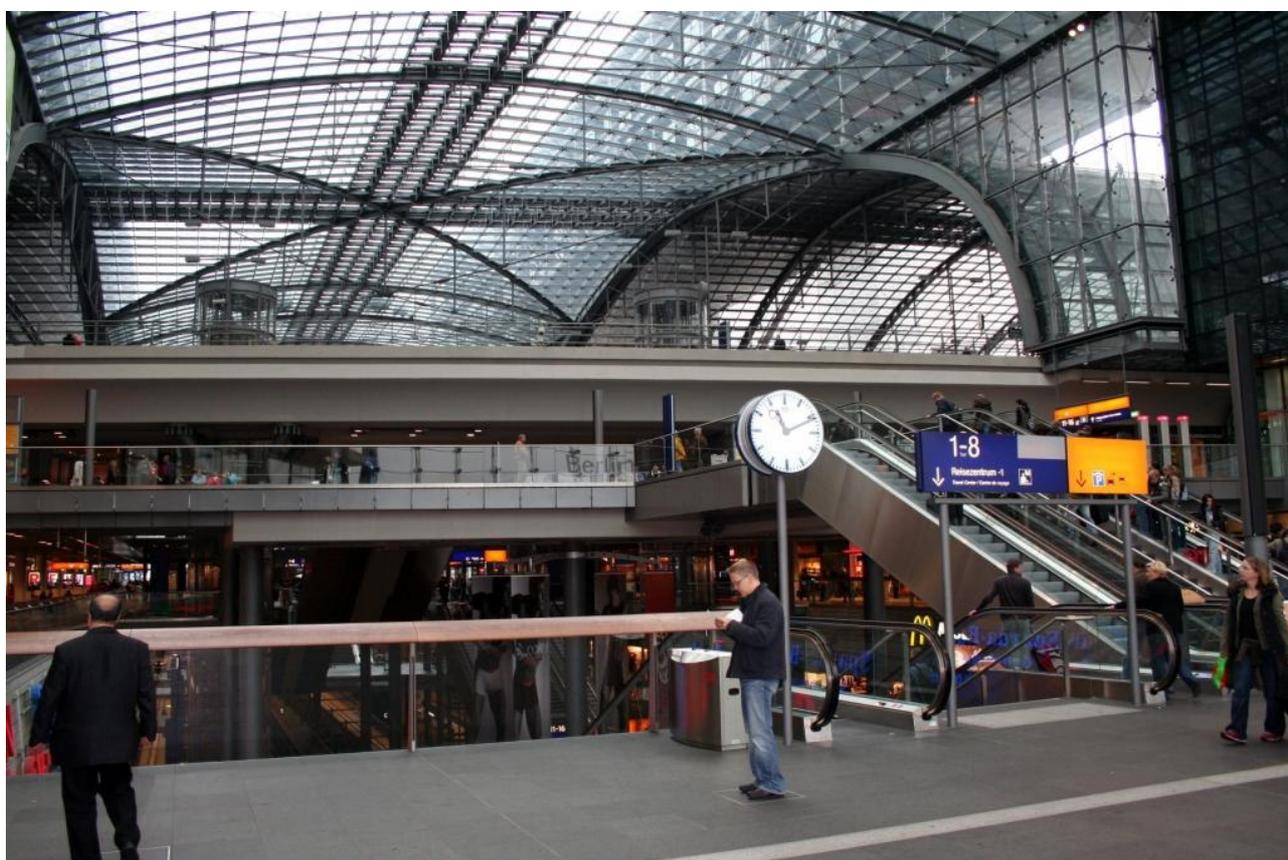
Fredag startede med et besøg hos Deutsche Bahn (som har ændret navnet til Die Bahn), hvor vi blev budt velkommen af chefen for udenlandske anliggender. Dernæst fik vi et oplæg om DB's involvering i godstransport. DB er via en række selskaber (hvor DB er hovedejer) involveret i alle former for godstransport, gennem Railion på jernbane, gennem Intermodal i intermodale transport, via Schenker i landtransport, lufttransport, søtransport og logistik. Vi fik et godt indtryk af de mangeartede transportaktiviteter, DB er involveret i. Det fremgik, at DB især ser store udviklingspotentialer i Østeuropa og Asien, og derfor satser på godstransport hertil.

Herefter fik vi et oplæg om DB's engagement i den kollektive trafik i andre lande, med særligt fokus på deres aktiviteter i Danmark. Her har de som bekendt overtaget PAN-bus, som bl.a. kører her i Region Midtjylland. Og DB havde netop vundet buskørslen i Silkeborg Kommune.

DB lagde ikke skjul på, at de satser stort. Når de engagerer sig i et andet land, går de sjældent efter mindre end 20 % af markedet. Derfor må vi også regne med, at de vil forsøge at komme i betragtning, når bybuskørslen i Århus skal udbydes.

Ny hovedbanegård myldrer med liv

Studieturen sluttede med en guidet rundvisning på den nye hovedbanegård i Berlin. Det er en meget stor hovedbanegård, hvor togene kører i to etager, øst-vest-gående togtrafik øverst oppe og nord-syd-gående trafik nederst. Ind imellem er der flere etager med shoppingcenter o.l. Berlins hovedbanegård har tidligere ligget på dette sted (Lehrter Bahnhof), men efter opdelingen i Øst- og Vestberlin blev den jævnet med jorden. Opførelsen af den nye hovedbanegård blev påbegyndt i 2002, og den har kostet 3 mia. EURO. Dagligt passerer 300.000 passagerer hovedbanegården, men den har en kapacitet, som rækker langt ud i fremtiden. I 2010 regnes med, at 50 mio. passagerer i fjerntrafikken og 85 mio. passagerer i regionaltrafikken kommer gennem Berlins hovedbanegård. Hertil kommer nærtrafikken på S-bahn, som dagligt transporterer mere end en mio. passagerer i hele Berlin.



Vi prøvede det selv

I løbet af studieturen var der i øvrigt god lejlighed til at bruge den kollektive trafik. Allerede på turen derned blev brugt tre forskellige slags tog: Regionaltoget fra Viborg til Århus, Eurocity-toget fra Århus til Hamburg og endelig ICE-toget fra Hamburg til Berlin. ICE-toget kører med en hastighed på omkring 300 km/t og gav en god fornemmelse af, hvilke perspektiver det kan åbne her i Danmark, hvis vi får hurtigtog på de danske skinner.

Under transporten rundt i Berlin brugte vi både U-bahn og S-bahn (ejes af staten) samt bus (og taxa).

Vigtige erfaringer fra turen til det videre arbejde

Togtrafik - fjerntrafik:

Hurtigtog som ICE-togene bør snarest indføres i Danmark. Herved vil rejsetiden blive betydelig kortere, og landet vil komme til at hænge bedre sammen. Indførelse af hurtigtog skal naturligvis ses i sammenhæng med en opgradering og vedligeholdelse af skinnerne og skal på sigt kobles sammen med en fast forbindelse over Kattegat.

Nærbanetraffic:

Berlin havde et yderst velfungerende nærbanenet, bestående af U-bahn og S-Bahn – og i det tidligere Østberlin også sporveje. Et nærbanenet er en effektiv og hurtig måde at transportere mange mennesker på. Det viser nødvendigheden af snarest muligt at komme i gang med letbanen i Århus-området.

Bustrafik:

Besøget hos Berlin Verkehrsbetriebe gav inspiration til det videre samarbejde med Midttrafik, bl.a. må brugen af GPS i busserne indgå i de fremtidige overvejelser med henblik på at forbedre information til kunderne om den aktuelle trafiksituation.

Nye samarbejdspartnere i den kollektive trafik:

Det stod klart efter mødet med Deutsche Bahn, at vi må regne med fremover at se større aktører byde ind på den kollektive trafik her i regionen.

Brug af vedvarende energi i den kollektive trafik:

Det var opløftende at se brint brugt som brændstof i busser, som kører almindelig rutekørsel. Der er ingen tvivl om, at man i Tyskland er langt foran os. Herhjemme er vi stadig i gang med småskalaforsøg med mindre trucks m.v.



Regnskab for studieturen

Beskrivelse	Budget i kr.	Regnskab i kr.
Rejse med fly/tog	15.000	15.857,00
Overnatning	15.000	10.631,76
Forplejning	12.000	7.614,20
Planlægning/arrangementer	23.000	23.894,98
Diverse (taxa, entre m.v.)	10.000	3.098,20
I alt	75.000	61.096,14