



Das einstige irische Bahnnetz umfasste in seiner Blütezeit 5600 Kilometer, heute sind noch deren 2760 im Betrieb. Mit der geplanten Bahnreform sollen 670 Kilometer mit einer Wiederinbetriebnahme respektive mit Neubaustrecken realisiert werden.

## Irland

# Die grüne Insel steht vor der größten Bahnreform

Der Reiseverkehr auf der irischen Insel könnte sich in den nächsten Jahrzehnten nachhaltig verändern, wenn die Regierungen auf beiden Seiten der Grenze die Empfehlungen des All-Island Strategic Rail Berichts bis 2050 umsetzen.

Die nordirische Infrastrukturministerin Nicola Mallon und der irische Verkehrsminister Eamon Ryan hatten 2021 eine Überprüfung eines Schienennetzes für die gesamte irische Insel eingeleitet. Ziel ist die Verbesserung der Bahnbindung zwischen den Großstädten und die Ausweitung der Erreichbarkeit. Die Verpflichtung hierzu wurde bereits im „New Decade, New Approach“-Abkommen zwischen den beiden Regierungen 2020 dargelegt. Das Resultat dieser Maßnahmen ist die All-Island Strategic Rail Review, die im Juli 2023 veröffentlicht wurde und dreißig Empfehlungen an die beiden Regierungen beinhaltet.

### Irlands Bahn-Transformation

Der vom Berater Ove Arup unter Einbezug der Bevölkerung verfasste Vorschlag einer Bahnreform fordert die Wiederinbetriebnahme und neue Strecken zur Verbesserung der Konnektivität,

Streckenertüchtigungen zur Leistungssteigerung sowie ein Programm zur umfassenden Elektrifizierung in Verbindung mit Investitionen zur Dekarbonisierung des Diesel-Schienenverkehrs.

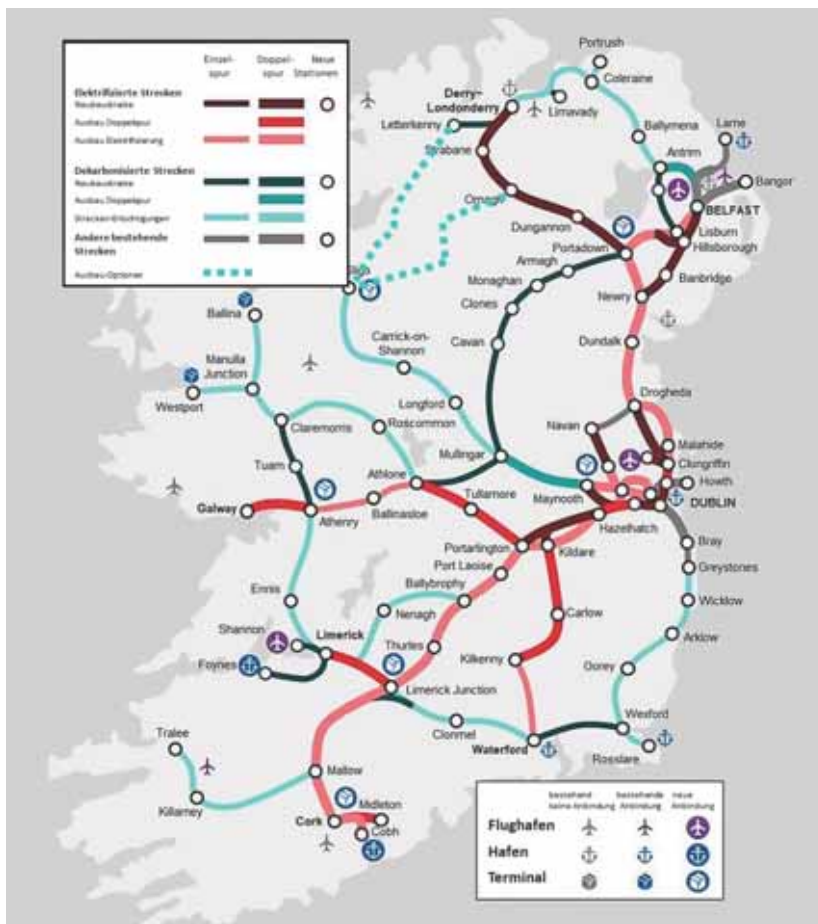
In den nächsten 25 Jahren soll ein Investitionsvorhaben von knapp 37 Milliarden Euro umgesetzt werden. Ziele sind 80 Prozent der Strecken elektrifiziert zu betreiben und die Konnektivität im Fünf-Kilometerbereich um die Bahnhöfe um einen Viertel zu steigern. Der Kostenschlüssel wird sich im Bereich von Dreiviertel für die Republik Irland und zu einem Viertel für Nordirland bewegen. Damit soll das heutige Schienennetz um über einen Viertel durch 670 Kilometer erweitert werden. Hierbei geht es um Neubaustrecken in den Regionen um Dublin und Belfast sowie einer neuen Inland-Nord-Südachse respektive Wiederinbetriebnahme von Londonderry über Portadown

und Mullingar nach Athlone (siehe Grafik). Ein nicht unerheblicher Teil der Investitionen soll in die Elektrifizierung der Strecken Belfast–Dublin–Galway/Cork fließen. Die ländlichen Strecken sollen ertüchtigt und vom Diesel auf Batterie- oder Wasserstoff-Betrieb umgestellt werden. So laufen bei der Iarnród Éireann (Irische Staatsbahn) bereits ein Projekt mit der lettischen Engineering-Firma DIGAS zur Umrüstung von 18 Diesellokomotiven auf Wasserstoffantrieb und für den SPNV des Dublin Area Rapid Transit (DART) wurden 2021 bei Alstom dreizehn batteriebetriebene X'trapolis-BEMU und sechs EMU bestellt.

### Projekt Güterverkehr

Während in Nordirland kein Bahngüterverkehr mehr stattfindet will die Republik Irland den Güterverkehr im Rahmen der Klimastrategie revitalisieren. Das Projekt „Rail Freight 2040 Strategy“ umfasst 25 strategische Initiativen mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 500 Millionen Euro in den nächsten zwanzig Jahren. Diese Investitionen in Verbindung mit den damit

FOTO: P.TRIPPI-SERVICES; GRAFIK: ARUP/DFI ERGÄNZT DURCH PTS.



Mit dreißig Projektmaßnahmen soll das Bahnnetz auf der irischen Insel bis 2050 transformiert werden.

verbundenen Serviceentwicklungen und organisatorischen Veränderungen werden die Schienengüterverkehrsinfrastruktur verändert und Iarnród Éireann in die Lage versetzen, Unternehmen und moderne Lieferketten besser zu unterstützen. Die Strategie umfasst einen Plan zur Entwicklung eines Netzwerks intermodaler Frachteinrichtungen in Zusammenarbeit mit der Fracht- und Logistikbranche, beginnend mit strategischen Terminals in Limerick und Dublin, bis hin zu Regionalterminals in Cork, Galway und Sligo. Darüber hinaus wird die Wiederanbindung der Häfen von Foynes und Cork an das Schienennetz bei gleichzeitiger Verbesserung der Dienstleistungen in anderen primären Häfen durch die gezielte Anbindung einiger Industriestandorte und die Modernisierung der Fahrzeugflotten zu einem nachhaltigen Volumenwachstum führen.

### Rückblick

Irlands Eisenbahn-Geschichte begann 1834. Die größte Ausdehnung erreichte das Streckennetz 1920 mit 5600 Kilometern. Nachdem anfänglich verschiedene Spurweiten im Gebrauch waren wurde 1846 per Gesetz eine irische Breitspur von 1600 Millimetern festgelegt.

Als sich 1922 der Irische Freistaat vom Vereinigten Königreich trennte, das heutige Nordirland aber dort verblieb, durchschneit die neue internationale Grenze auch eine Reihe von Eisenbahnstrecken. Im Irischen Freistaat wurden 1925 die verschiedenen Bahngesellschaften zur Great Southern Railways zusammengeschlossen. Die GSR wurde 1945 mit der Dublin United Transport Company zur Córas Iompair Éireann (CIÉ) zusammengeschlossen. Im Jahr 1987 wurde die CIÉ in eine Holdinggesellschaft umgewandelt und

für den Bereich Schienenverkehr wurde das eigenständige EVU Iarnród Éireann als operative Gesellschaft gegründet. 2019 transportierte IE über 50 Millionen Passagiere und 71,6 Millionen Tonnenkilometer an Güter. Das Streckennetz der Republik umfasst heute noch 2400 gegenüber ehemals 4150 Kilometern.

Ab den sechziger Jahren schrumpfte das nordirische Streckennetz von 1450 auf die heutigen 362 Kilometer. 1996 wurden die nationale Gesellschaft Iarnród Thuaisceart Éireann – Northern Ireland Railways (NIR), Citybus und Ulsterbus in die Holding Translink zusammengeführt. NIR transportierte 2019 fünfzehn Millionen Bahn-Passagiere. Gegenüber 2010 verzeichnete sie einen Passagierzuwachs von 50 Prozent.

### Regierungsinterne Querelen

Als der Vorsitzende der Grünen Partei und Verkehrsminister Irlands Eamon Ryan die All-Island Strategic Rail Review verkündete legte er sich quer mit dem Premierminister Leo Varadkar. Dieser ist der Ansicht, dass der strategische Plan für ein höheres Maß an Investitionen in Straßenprojekte spreche, da der Bahn-Modalanteil der Passagiere und Güter nur auf sechs Prozent beziehungsweise zehn Prozent steigen würde.

Nordirland hat wegen einer politischen Blockade seit über 600 Tagen keine Regierung und kann folglich die All-Island Strategic Rail Review nicht weiter behandeln. Wegen dem Streit um die wirtschaftlichen Brexit-Regelungen mit der EU weigert sich die fünfgrößte Partei im Unterhaus, die Democratic Unionist Party (DUP), eine Regionalregierung zu bilden.

### Strategie, Vision oder Utopie?

Oder alles in einem – ein Anfang ist gemacht. Die laufenden Konsultationen werden die technische Machbarkeit, die finanzielle Tragbarkeit und den politischen Willen von Nord und Süd konkretisieren. Der Nutzen für die Reisenden und das Klima wären unbestritten, nur das Umsetzen ist ungleich schwieriger. *Peider Trippi*