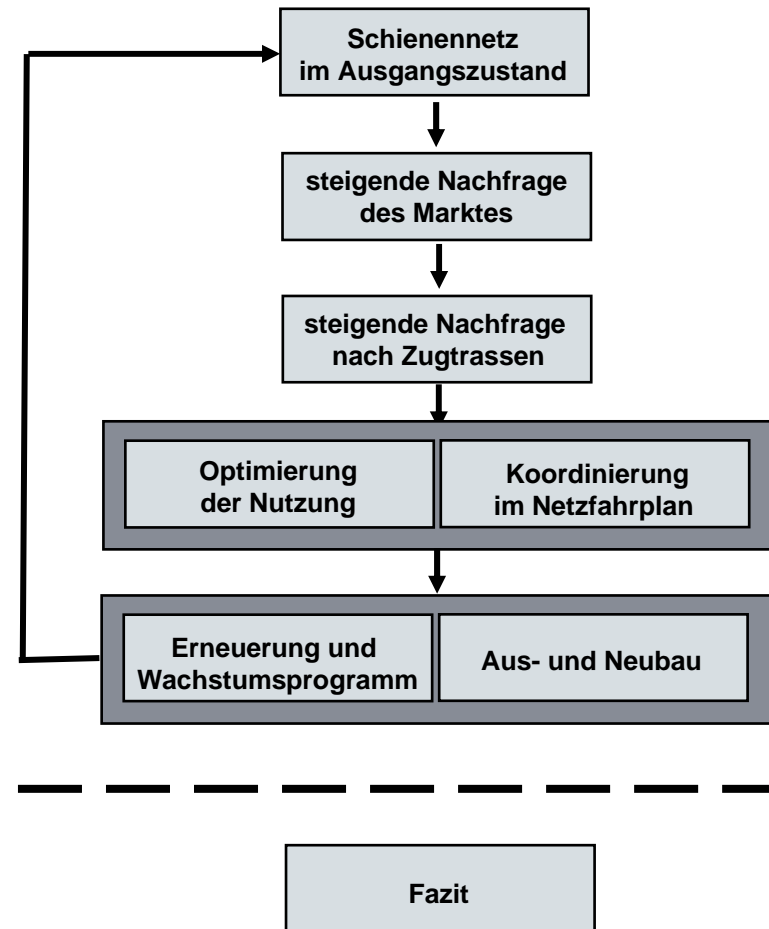
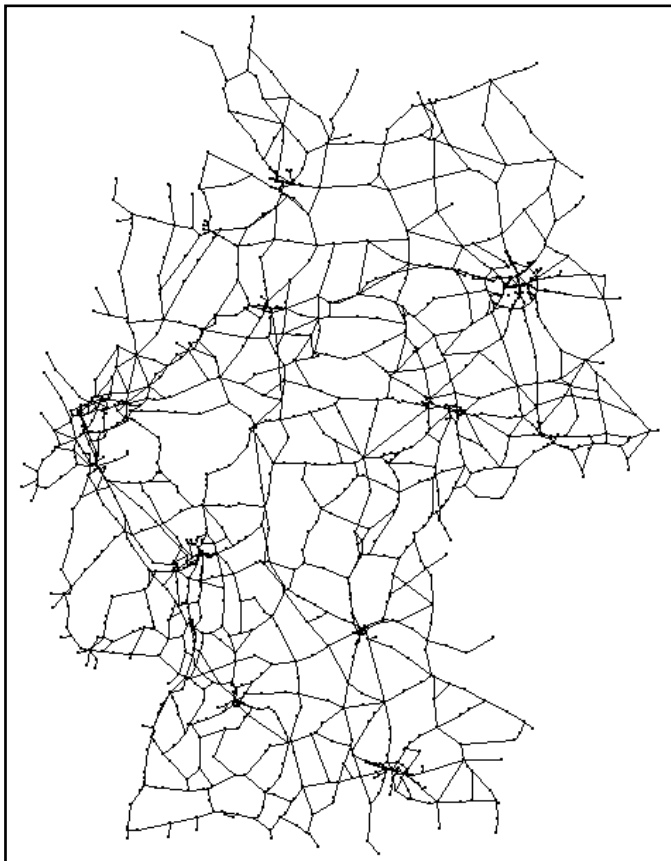




Die Eisenbahninfrastruktur – das Nadelöhr im SPNV ?

Eisenbahninfrastruktur – das Nadelöhr (nicht nur) im SPNV!

Agenda als vereinfachte Prozessdarstellung



Ausgangssituation

Infrastrukturzustand und Mittelverwendung



Mittelverwendung und Infrastrukturqualität nach LuFV

Ziel

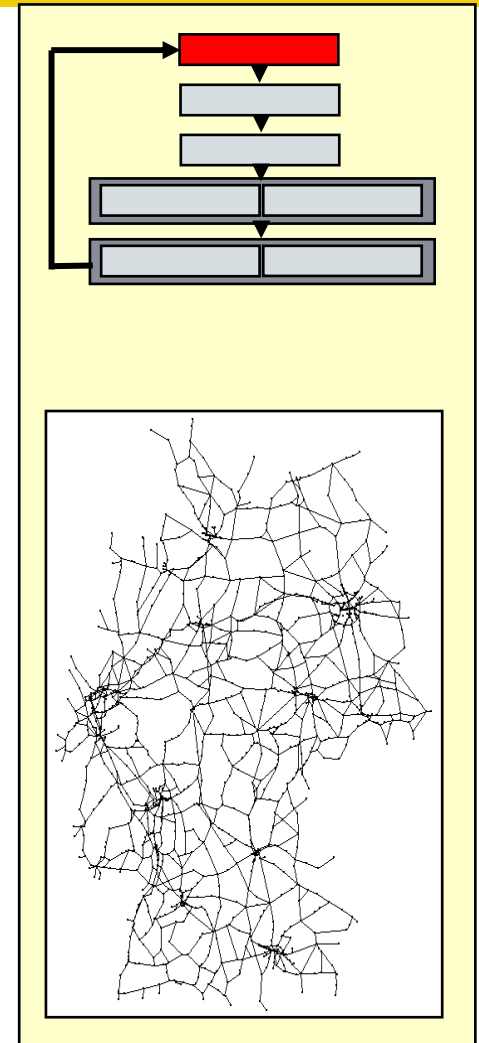
- | | |
|---|--------------|
| ▪ Mindest <u>instandhaltungsbeitrag</u> der EIU | 1.250 Mio. € |
| ▪ Mindest <u>ersatzinvestition</u> , Beitrag Bund | 2.500 Mio. € |
| ▪ Mindest <u>ersatzinvestition</u> , Eigenmittel | 500 Mio. € |
| ▪ Theoretischer Fahrzeitverlust eingehalten | |

DB Netze haben 2009 alle Bundesmittel vollständig abgerufen und das Leistungsversprechen sowie die Vertragsziele der LuFV vollständig erfüllt!

Unternehmensergebnis und Netzzustand

- Netzsparte führt für 2009 rund 750 Mio. € an den Konzern ab (SZ vom 04. März 2010); (Einmaleffekte aus div. Rückstellungen oder Ergebnis aus planvollem Wirtschaften?)
- Welche Ergebnisse sollen in MiFri zukünftig erreicht werden?
- La-Stellen, VzG-La, Instandhaltungs- und Erneuerungsrückstände existieren weiterhin, allenfalls sind wir auf dem Weg der Besserung.

Bildet die LuFV den Evaluierungsmaßstab korrekt ab?



Entwicklung des Marktes

Wie entwickelt sich der Schienenverkehr kurz-, mittel- und langfristig?



Güterverkehr

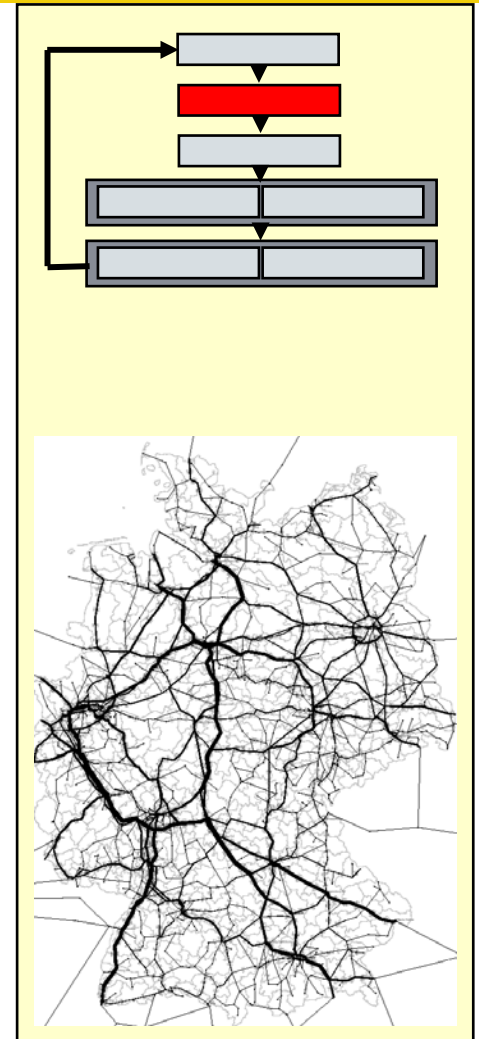
- **Trotz aktueller Entwicklung** ist mittelfristig mit starkem **Wachstum** zu rechnen.
- **Internationaler Güterverkehr** wächst, verstärkt Trend zum **Transitland D**
- Anteil des **kombinierten Verkehrs** nimmt überproportional zu
- Marktdynamik vs. mittel- und langfristiger Planbarkeit

Fernverkehr

- **Langsam wachsender Markt** mit Schwerpunkt in den Ballungsgebieten
- **Internationaler Fernverkehr** wächst, aber stark abhängig von der Verfügbarkeit der Infrastruktur
- Eigenwirtschaftlichkeit vs. mittel- bis langfristiger Planbarkeit

SPNV

- **Langsam wachsender Markt**, stark abhängig von der Verfügbarkeit der Infrastruktur, insbesondere in den Knoten
- Vermehrt **Vertaktung** und **integrale Verknüpfung** zur Sicherung der Transportketten
- Gemeinwirtschaftlichkeit führt zu hoher Planbarkeit und langfristiger Sicherung

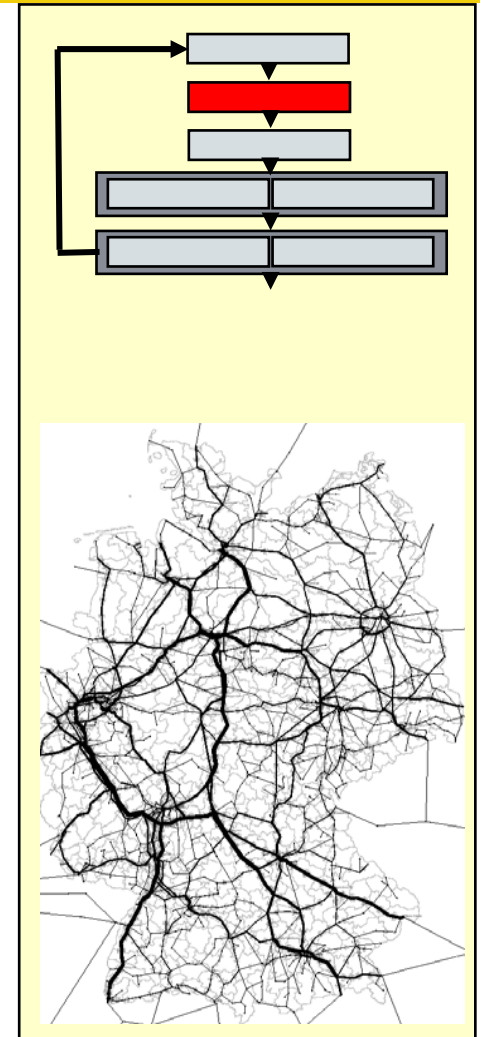


Entwicklung des Marktes

Zwischenfazit



- Bereits im **Fahrplan 2008** kam es aufgrund der deutlichen Verkehrszunahme gegenüber 2007 zu **spürbaren Kapazitätsengpässen**.
- Bei anhaltendem Trend 2009 und 2010 wären die Konflikte bereits massiv und konkret.
- Aufgrund der globalen Finanzkrise ist der Güterverkehr zwar in 2009 so stark geschrumpft wie seit Jahrzehnten nicht mehr.
- Nimmt das Wirtschaftswachstum aber wieder Fahrt auf, werden bereits kurzfristig **verstärkte Trassenzugangs- und Prioritätskonflikte** auftreten.
- Die im **Netzfahrplan 2010** spürbar zunehmenden Trassenbestellungen in internationalen Relationen **rütteln** die eingespielten Planungsprozesse **gehörig durcheinander**. Dies gilt insbesondere für den SPFV und GV!
- **Der Verteilungskampf um die knappe Ressource Trasse ist konkret!**

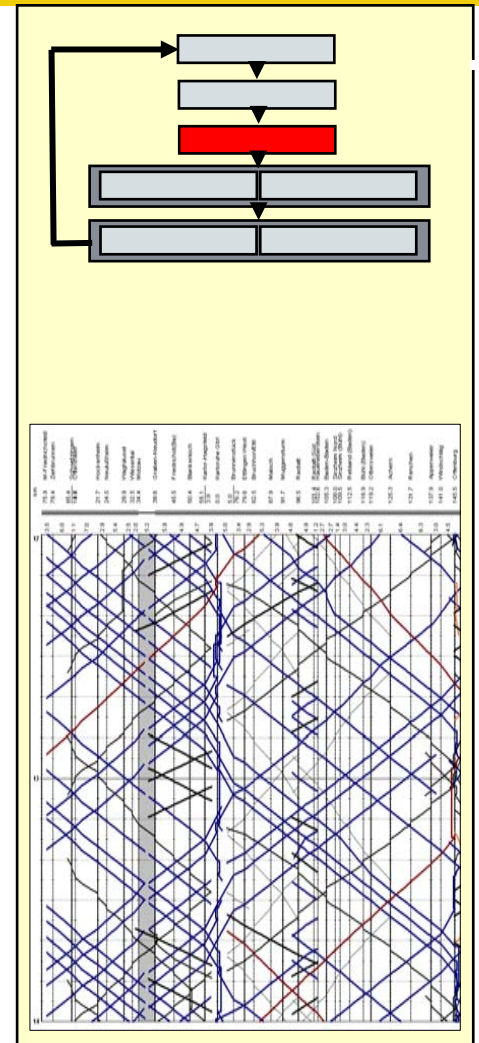


Aktuelle Netzzugangssituation

- Es drängen verstärkt **internationale** und vermehrt **vertaktete** (ins Netz eingebundene) **Personen-** und **Güterverkehre** auf das deutsche Netz.
- **Güterverkehre** konkurrieren zunehmend in der **HVZ** mit dem SPFV und SPNV.
- Die **Infrastruktur in den Ballungsräumen** und insbesondere in den **Knoten** wird vermehrt beschränkendes oder sogar verhinderndes Netzzugangskriterium.
- Die Vorrangkriterien nach EIBV führen zu Störungen von Takten und Anschlusssituationen **vor allem im SPNV**.

Folgen sind:

- noch stärkerer Druck auf Erhöhung der Verfügbarkeit Infrastruktur und Planbarkeit der Verkehre: **effiziente** und **prophylaktische Instandhaltung**, **Null-La-Strategie**, **Bereinigung des VzG**, aber auch Baustellenplanung, Umleitungen usw.
- Zwang zur Erarbeitung einer **langfristigen** und **kapazitätsorientierten Netzstrategie** – und deren Implementierung in den BVWP!
- Abkoppelung der mittel- und langfristigen Netzstrategie von den konzerninternen Monopolbestellern erscheint nötig!



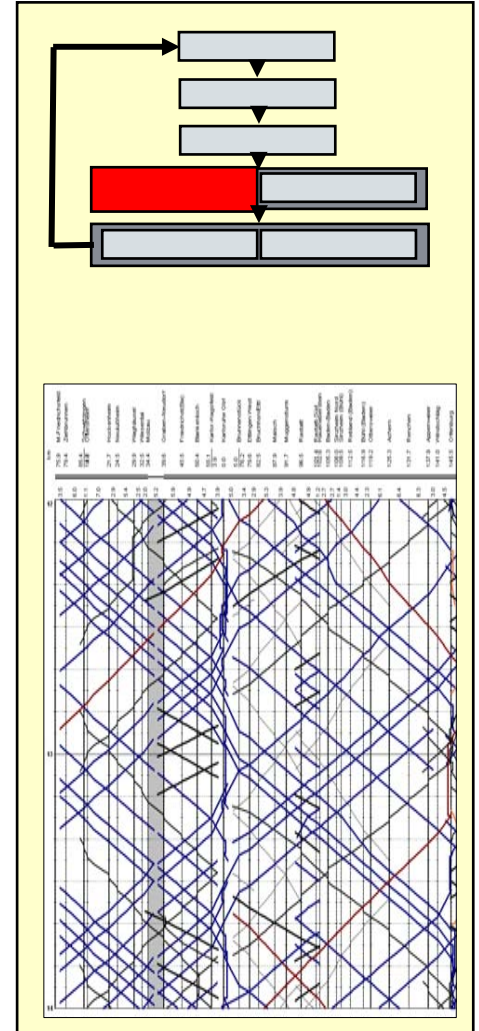
Optimierung der Nutzung

Weiterentwicklung des Betriebs- und Planungsregimes zu einem neuen Leitbild



Alle Aktivitäten in Planung und Durchführung werden sich an der optimalen Ausnutzung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten ausrichten müssen! Was bedeutet das für die Akteure?

- **kapazitätsorientierte Netzberechnung**
- **nicht „so schnell wie möglich“**, sondern „so schnell wie aus kapazitiver Sicht geboten!“
- Entwicklung von **Zuglaufabschnitten** für GV
- Entwicklung von **Systemtrassen – nicht nur für GV**
- **integrierter Planung** über kapazitätsrelevante Bereiche



Koordinierung im Netzfahrplan

Rahmenverträge

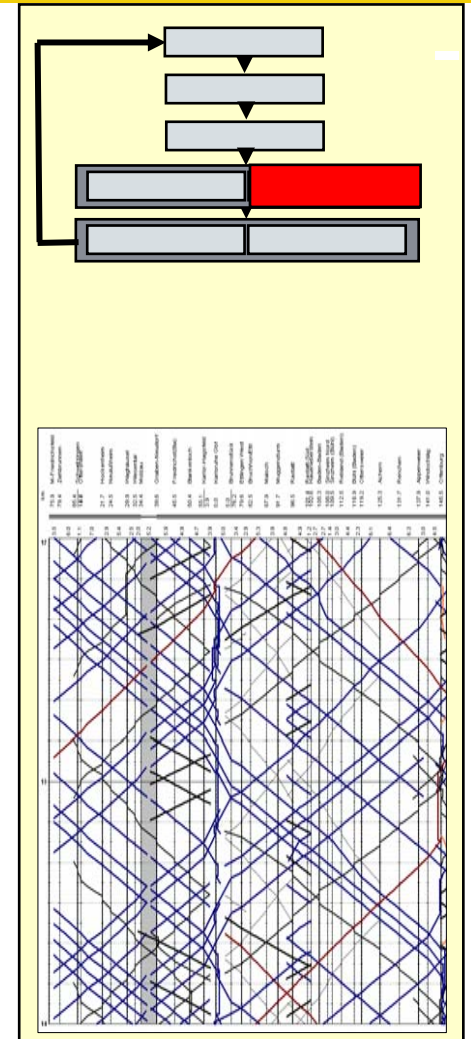


Aktuelle Situation/Einschätzung:

- GV will sie nicht; FV will sie nicht, NV will sie nicht – aber alle machen mit!
- Grund ist: Eigene **potenzielle Zugangsnachteile** vermeiden.
- Netz übt am Koordinierungs- und Entscheidungsprozess.
- Endgültige Klarheit wird vermutlich erst das Eingreifen der BNetzA bringen.

Wo liegen die Probleme?

- Rahmenverträge wirken verstärkt als **Netzzugangsregulativ**. Ihre Wirksamkeit muss erst noch bewiesen werden.
- Kritisch wird sich die determinierende Wirkung der vergebenen Trassenkorridore mit Rahmenverträgen auf die verfügbare Gesamtkapazität erweisen.
- Unter Umständen stehen dadurch weniger Trassen im Bezugszeitraum HVZ zur Verfügung, als ohne Rahmenverträge.
- Es entsteht ein sehr **hoher Prozessaufwand** mit noch immer teilweise ungelösten Vergabekonflikten; die Entscheidungsverfahren vor der BNetzA werden massiv zunehmen.
- **Ungewisser Ausgang von Prozess und Effizienz**



Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene

Das Spannungsfeld von Bedarf und Mittelknappheit

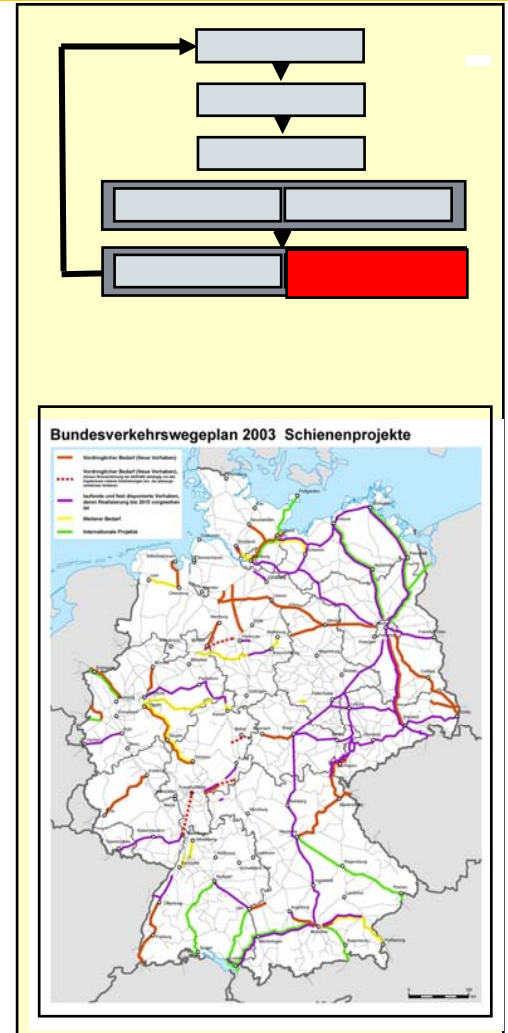


Bedarfsplan 2004

- Vordringlicher Bedarf (laufende, fest disponierte und neue Vorhaben) 57 Vh
- Weiterer Bedarf 11 Vh
- Internationale Projekte 11 Vh
- IRP Schiene 2006 – 2010 18 Mrd. €
 - davon Bestandsnetz 12,5 Mrd. €
 - davon Bedarfsplan 5,5 Mrd. €
 - die eingeleiteten Maßnahmen bedeuten ab 2011 ein weiteres Investitionsvolumen von etwa 19 Mrd. € (Preisstand 2004!)
- **Der ermittelte Investitionsbedarf für Schienenwege übersteigt die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes. Ausbau nur langfristig realisierbar!**

Derzeitiger Sachstand (März 2010)

- Bedarfsplanprojekte im Bau bzw. mit FinV hinterlegt 33 Vh
- Finanzierung der Planung gesichert 7 Vh
- Vordringlicher Bedarf, aber noch ohne/tw ohne FinV 25 Vh



Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene

Das Spannungsfeld von Bedarf und Mittelknappheit

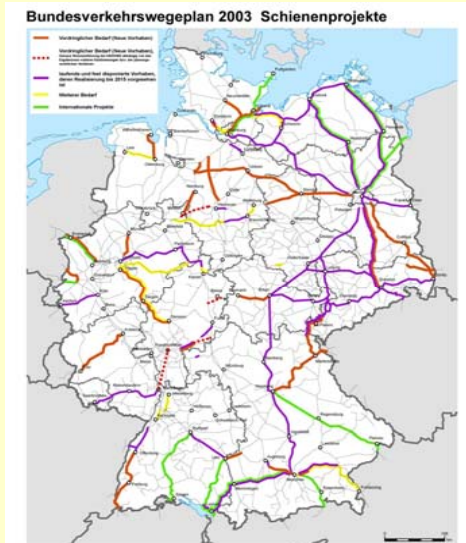
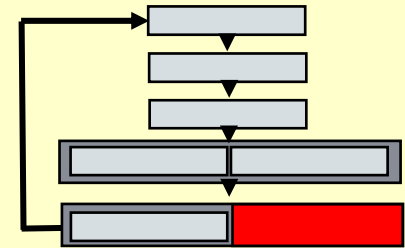


- **Projekte werden immer teurer und dauern immer länger!**
 - Preisstände oft mehr als 10 Jahre alt
 - neue Anforderungen an Tunnel und LST; steigende Planungsdauer
 - Nichtentscheidung, Nichtbeginn oder Nichtfertigstellung gefährdet positive NKU!

- **Bahn: Wir brauchen mehr Geld!**
 - „Einige der auferlegten Projekte wollen wir gar nicht!“
 - „Die Politik hat uns das auferlegt!“
- **Politik: Der Haushalt gibt nicht mehr her!**
 - Bahn hat in den letzten Jahren so viel Geld erhalten wie noch nie
 - Prioritäten beeinflusst von diversen Interessen

Ein **namhafter Verkehrspolitiker** bewertet:

- Politik stellt **fahrlässig geringe** Investitionen zur Verfügung!
- Konstrukt der **organisierten Verantwortungslosigkeit!**
- **Mehr Rationalität ins Spiel bringen!**



Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene

Das Spannungsfeld von Bedarf und Mittelknappheit



- **BMVBS räumt erstmals ein: Zentrale Schienenprojekte ohne Finanzierung!**
 - Bahn benötigt 1,8 Mrd. €/a, um Projekte des vordringlichen Bedarfs bis 2025 fertig zu stellen
 - BMVBS stellt nur 1,2 Mrd. €/a zur Verfügung! (kann nur einplanen!)

Beispiele:

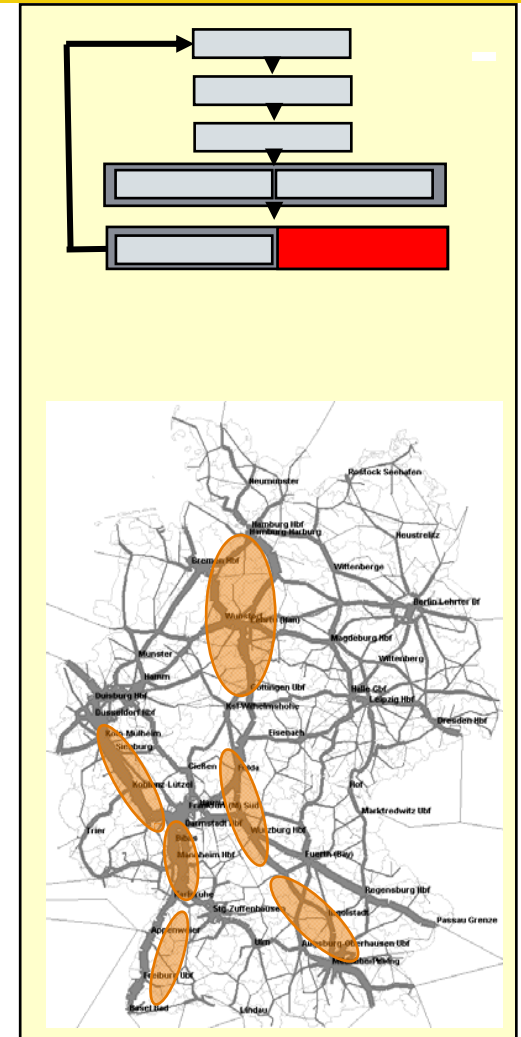
- Fertigstellung Rheintalschiene nicht gesichert
- Rhein/Main – Rhein/Neckar keine Finanzierungsvereinbarung
- Y-Trasse: nur Planung gesichert
- Knoten Mannheim, Dresden, Berlin, Frankfurt bedroht

(Allianz pro Schiene v. 04.03.2010)

- **Wann werden die Projekte des Vordringlichen Bedarfs dann fertig?**
- **Spielt das für unser heutiges Kapazitätsproblem dann noch eine Rolle?**

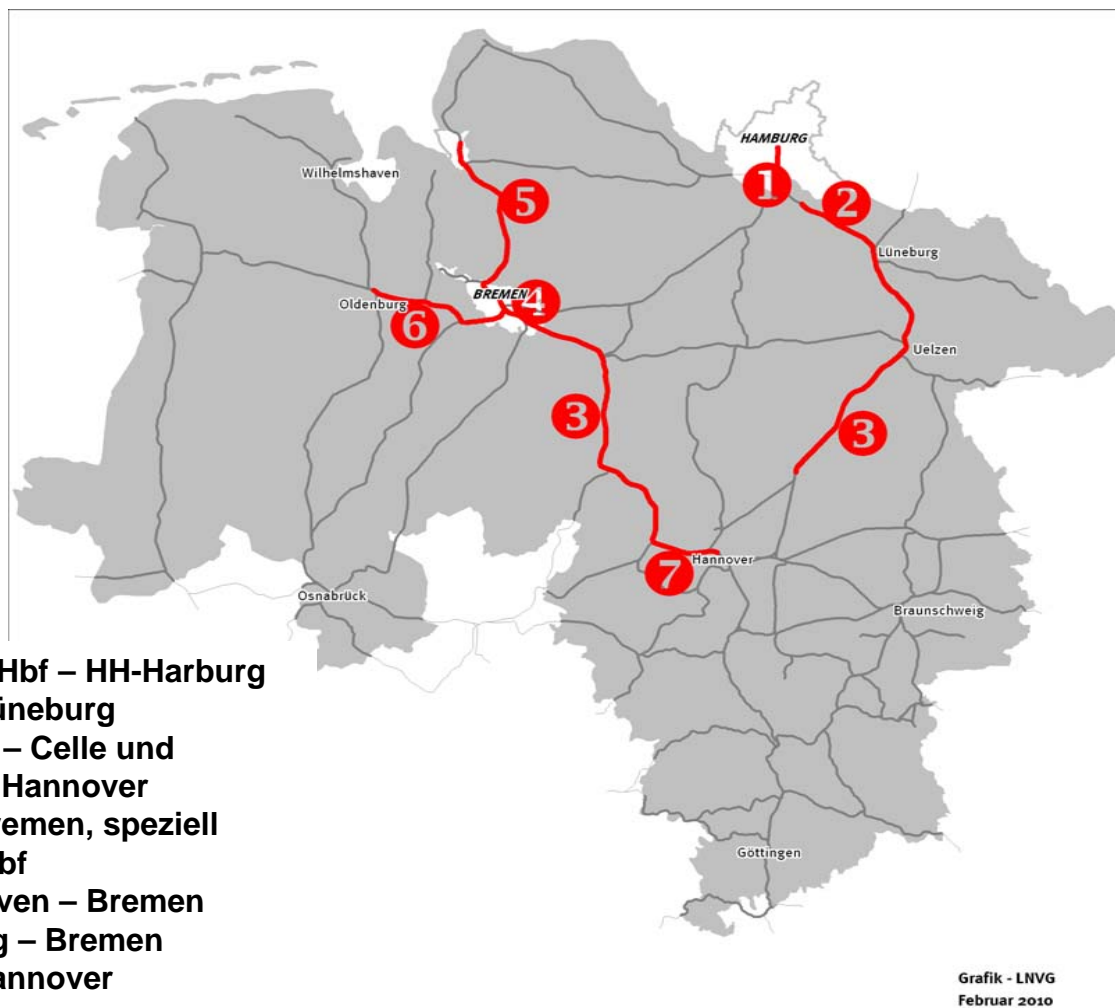
2035?

NEIN!

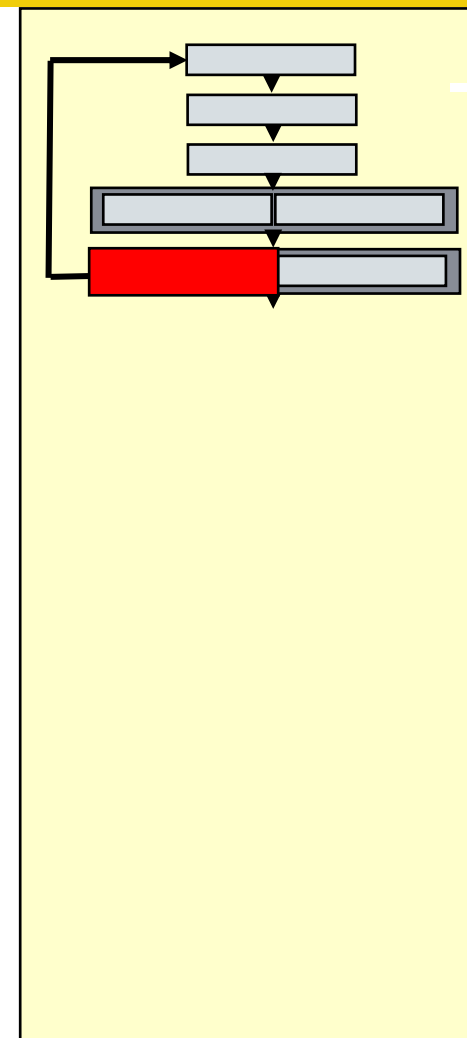


Erneuerung und Wachstumsprogramm

Engpässe im niedersächsischen Schienennetz - Beispiele

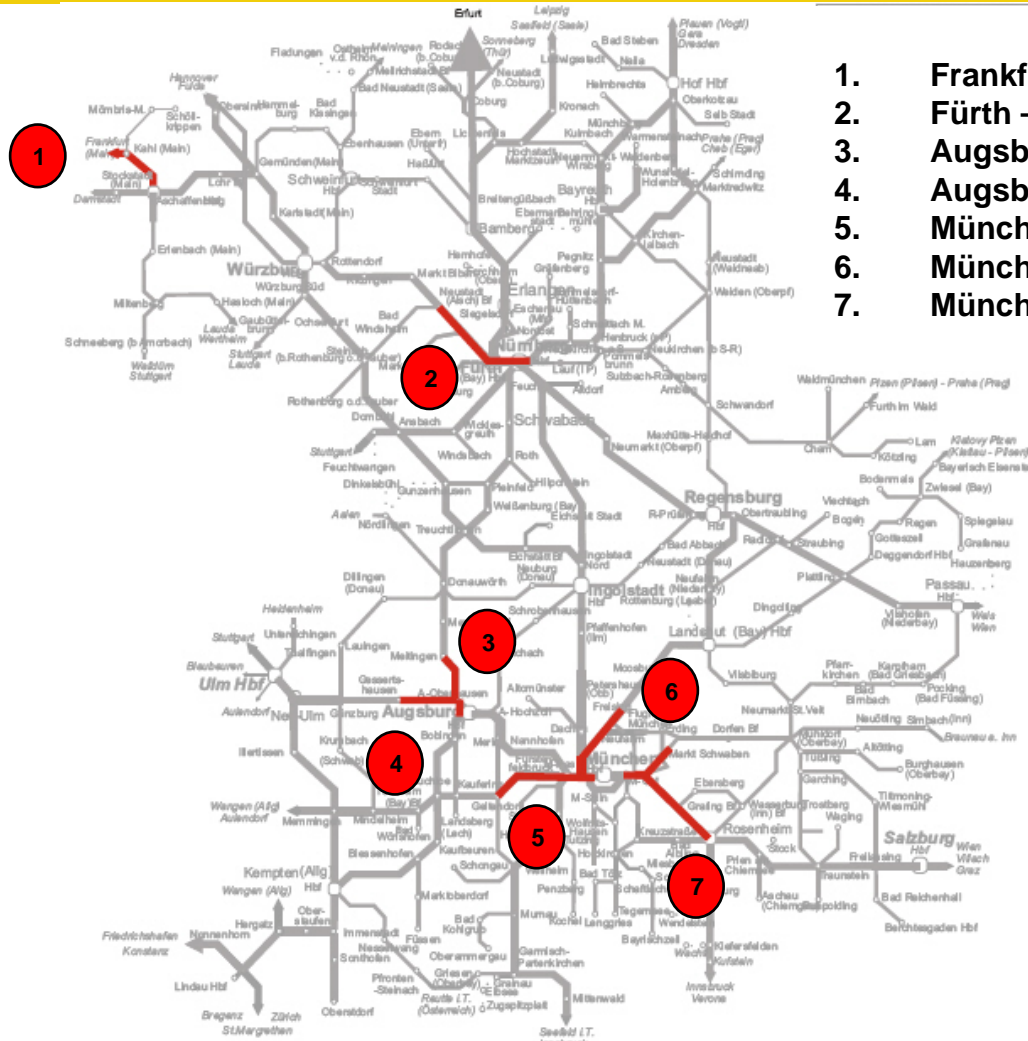


- 1. Hamburg Hbf – HH-Harburg
- 2. Stelle – Lüneburg
- 3. Lüneburg – Celle und Bremen – Hannover
- 4. Knoten Bremen, speziell Bremen Hbf
- 5. Bremerhaven – Bremen
- 6. Oldenburg – Bremen
- 7. Knoten Hannover

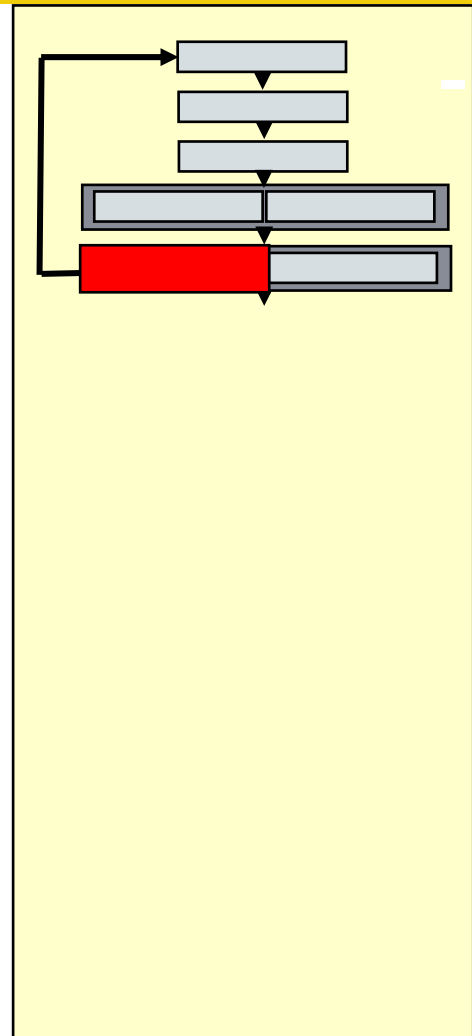


Erneuerung und Wachstumsprogramm

Engpässe im bayrischen Schienennetz - Beispiele für Engpässe im SPNV



1. Frankfurt – Aschaffenburg
2. Fürth – Neustadt/Aisch
3. Augsburg – Donauwörth
4. Augsburg – Dinkelscherben
5. München – Geltendorf
6. München – Freising
7. München – Rosenheim



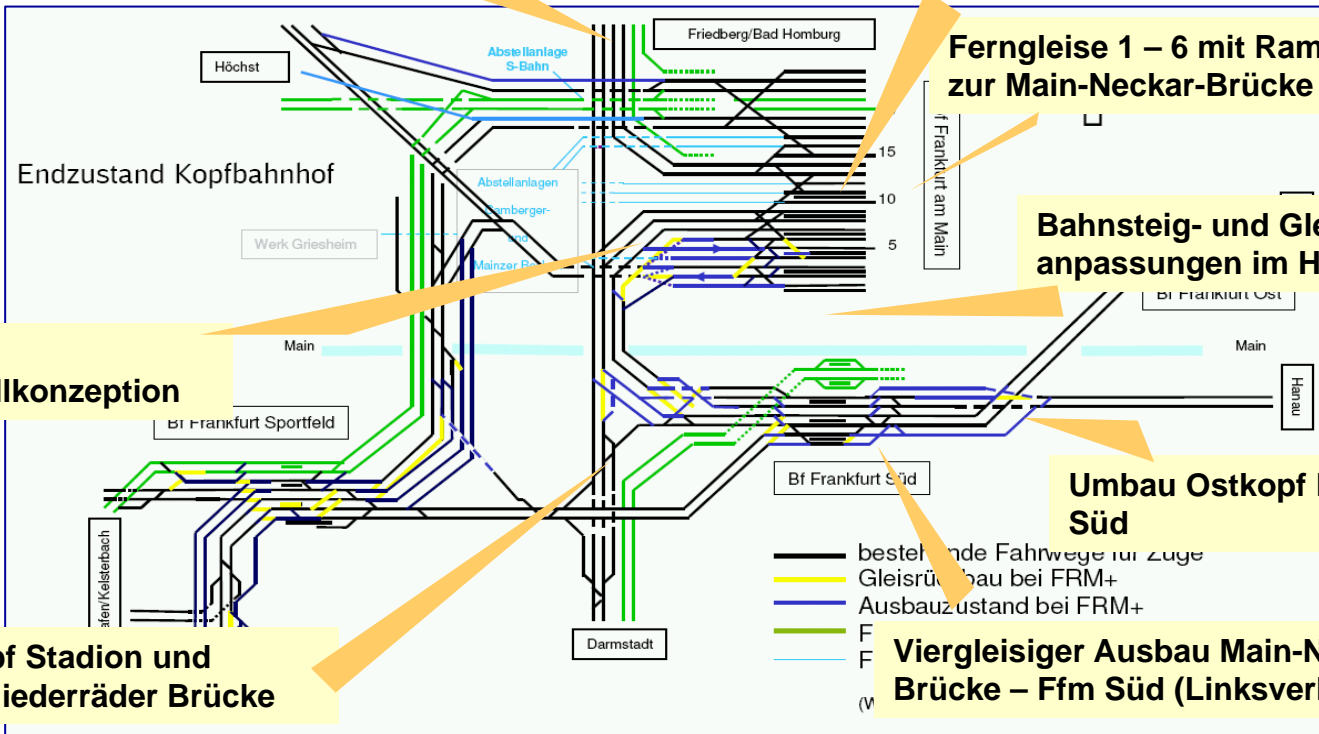
Erneuerung und Wachstumsprogramm

Engpässe in Knoten – Beispiele für Knotenmaßnahmen in Frankfurt/Main



Homburger Damm und Umgestaltung Hbf Nordseite

Vorfeldmaßnahmen im südl. Hauptbahnhofsbereich



Ferngleise 1 – 6 mit Rampen zur Main-Neckar-Brücke

Bahnsteig- und Gleisplananpassungen im Hbf

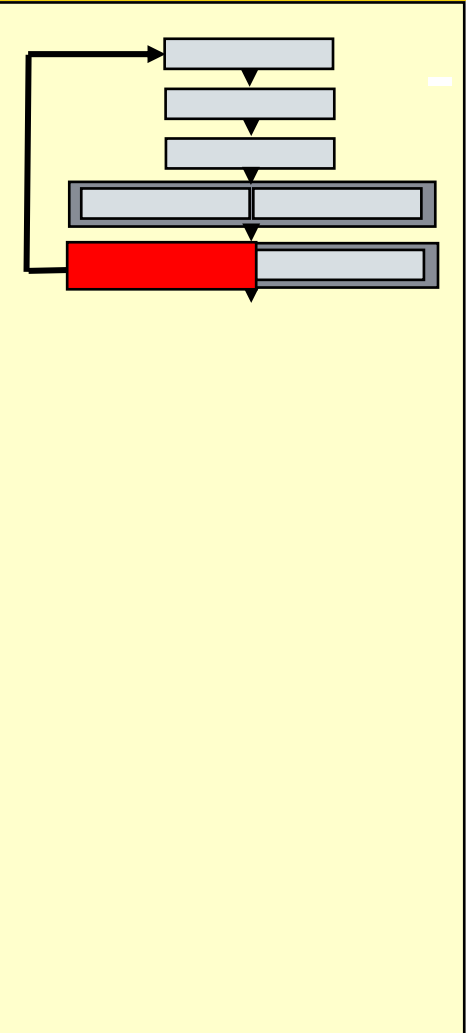
Umbau Ostkopf Ffm Süd

neue Abstellkonzeption

Ostkopf Stadion und neue Niederräder Brücke

- bestehende Fahrwege für Züge
- Gleisrückbau bei FRM+
- Ausbauzustand bei FRM+
- F
- F
- (V)

Viergleisiger Ausbau Main-Neckar-Brücke – Ffm Süd (Linksverkehr)



Wachstumsprogramm

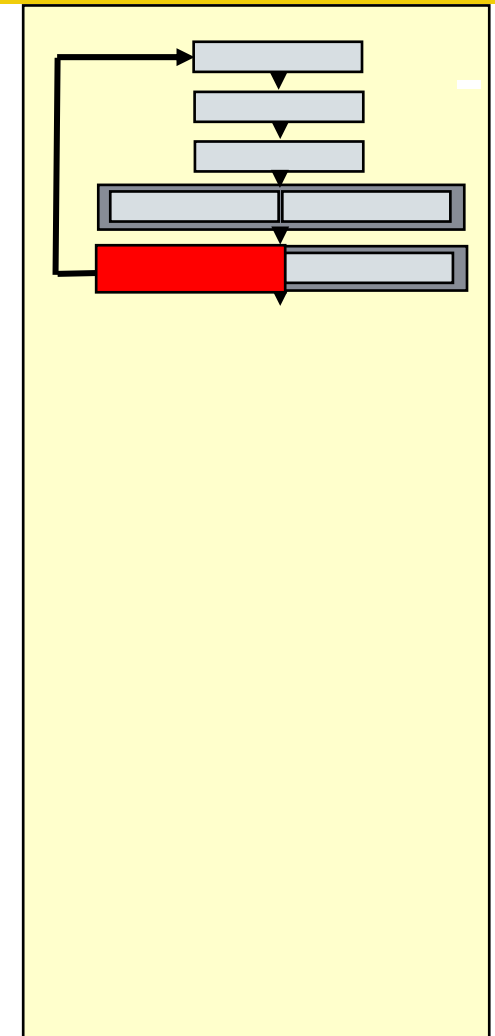
DB Netz setzt für eine Übergangszeit auf ein sog. Wachstumsprogramm

Ziel des Wachstumsprogramm ist es, die Infrastruktur auf bestimmten Entlastungskorridoren für den Güterverkehr zu ertüchtigen bis die Bedarfsplanmaßnahmen wirken:

- schnell,
- kostengünstig
- wirksam

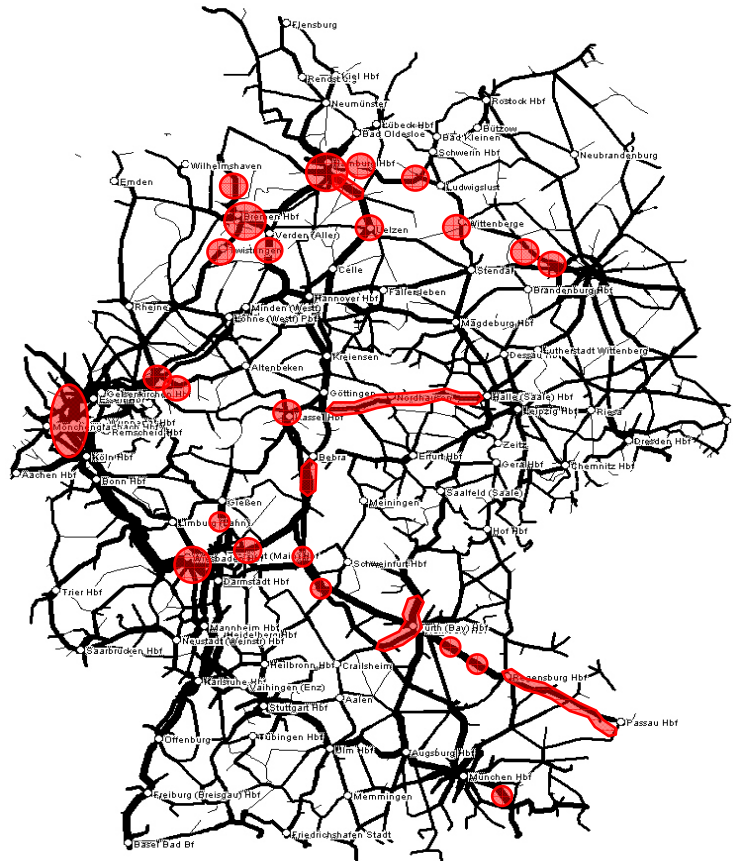
Die Umsetzung soll in Stufen erfolgen:


- | | | |
|-------------------------------------|----------------|-----------------|
| ▪ Identifizierung der Engpässe: | | bereits erfolgt |
| ▪ Realisierung Sofortprogramm | (120 Mrd. tkm) | bis 2013 |
| ▪ Realisierung Wachstumsprogramm | (150 Mrd. tkm) | bis 2017 |
| ▪ priorisierte Bedarfsplanmaßnahmen | (175 Mrd. tkm) | ab 2017 |



Sofortprogramm

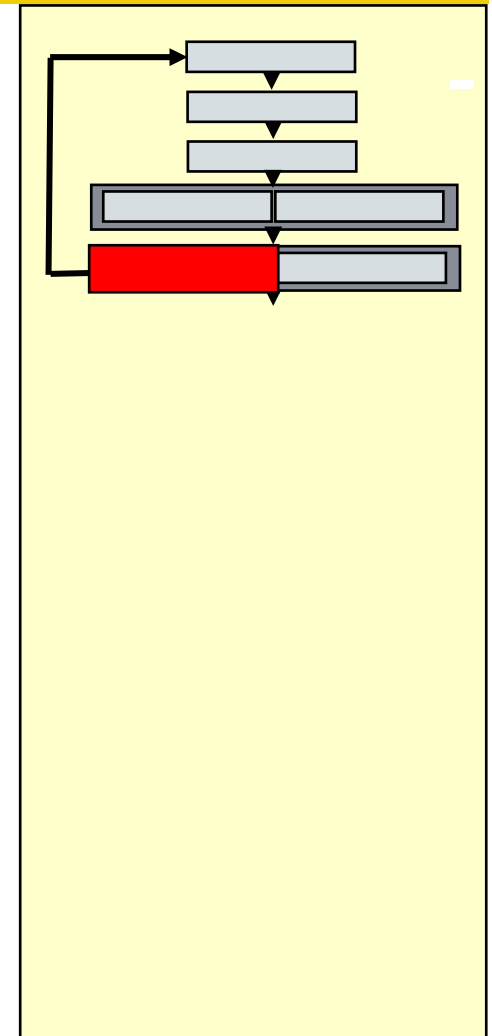
ist zur Entlastung der Hauptkorridore dem Wachstumsprogramm vorgeschaltet



 Maßnahmen bis 2013

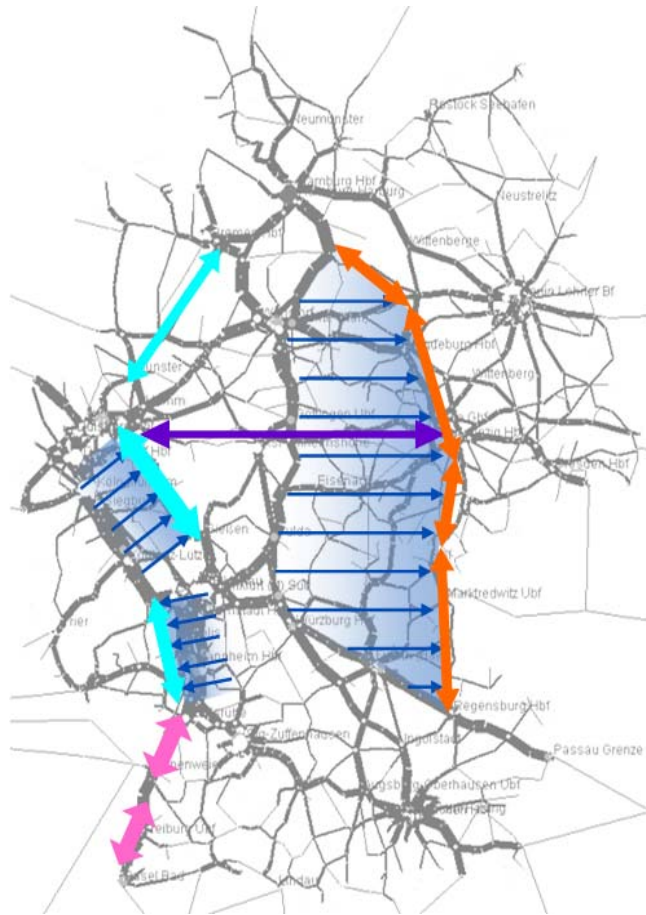
Bundesweit soll das Sofortprogramm eine Entlastung der Hauptkorridore bringen und muss unverzüglich angegangen werden. Z. Bsp.:

- 3-gl. Stelle – Lüneburg
- Hailer – Gelnhausen
- Überwerfungsbauwerk Mainz
- Erste Stufe VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg - Fürth
- Maßnahmen SHHV
- PEK – Maßnahmen
- Bestandsnetzmaßnahmen ergänzen das Sofortprogramm, z. Bsp. VZG Halle – Eichenberg



Wachstumsprogramm

Das Wachstumsprogramm schafft dann durchgängige Entlastungskorridore



Ertüchtigung Westkorridor, u. a.

- Hagen – Gießen (Tunnel auf PC 400)
- Leistungssteigerung Gießen-Friedbg)
- Koblenz – Mainz (Tunnel auf PC 400)
- Pfalzstrecken nutzen

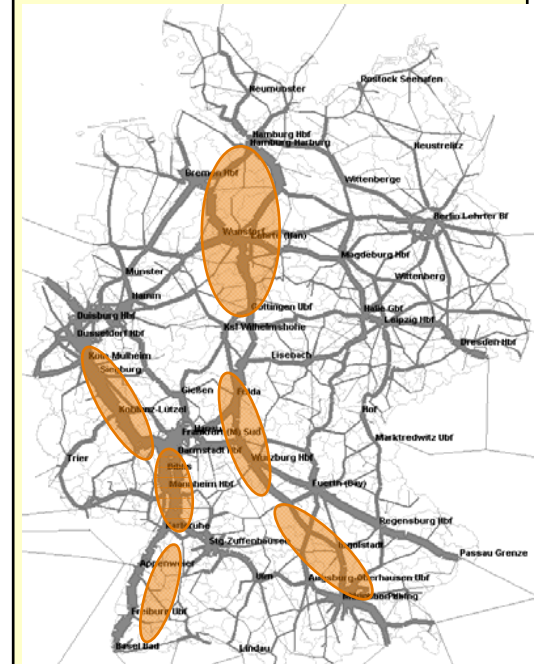
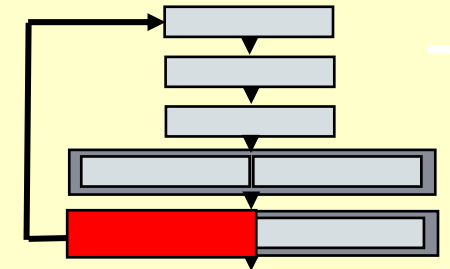
Ertüchtigung Ostkorridor, u. a.

- Uelzen – Stendal (2-gl. Ausbau)
- Reichenbach – Hof – Regensburg (Elektrifizierung)

Ertüchtigung Ost-West-Korridor:

- Kasseler Kurve (Entflechtung Minden – Hannover – Lehrte)

➔ Verlagerung im GV

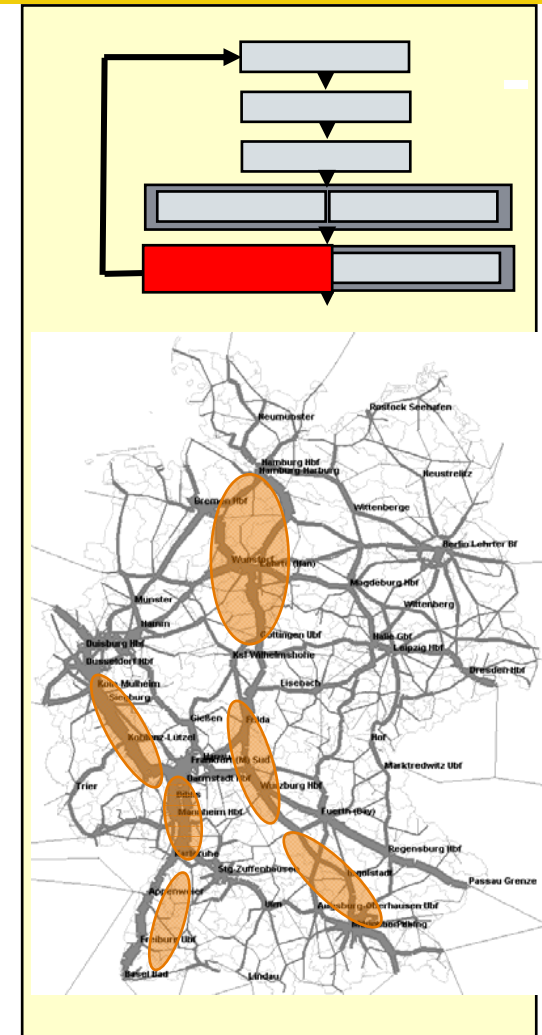
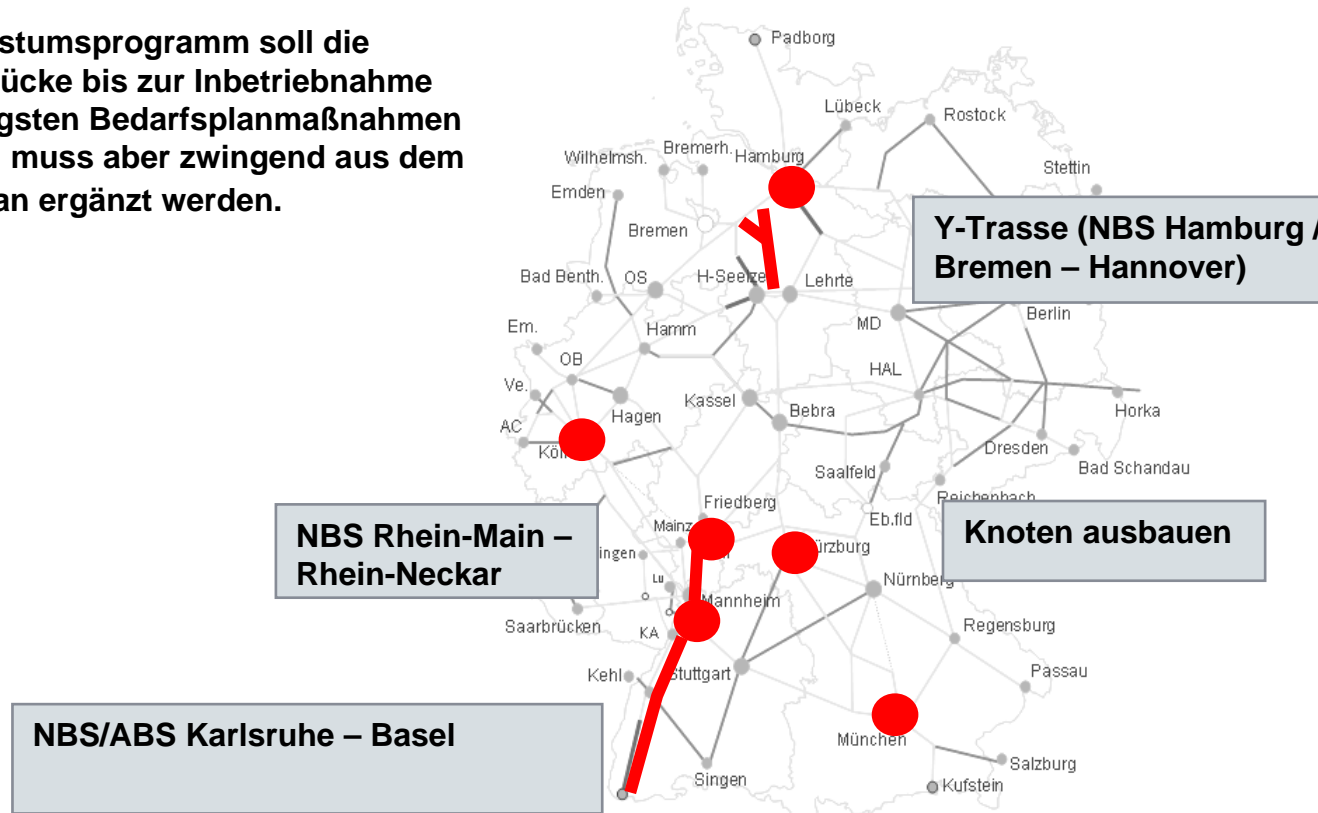


Wachstumsprogramm

Das Wachstumsprogramm muss aber noch aus dem Bedarfsplan ergänzt werden



Das Wachstumsprogramm soll die zeitliche Lücke bis zur Inbetriebnahme der wichtigsten Bedarfsplanmaßnahmen schließen, muss aber zwingend aus dem Bedarfsplan ergänzt werden.



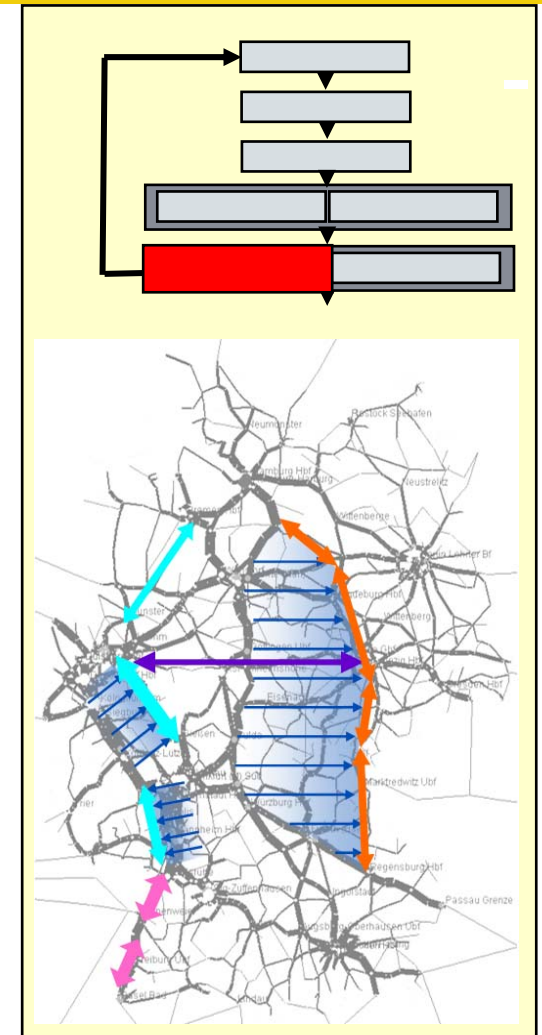
Wachstumsprogramm

Auch das Wachstumsprogramm muss finanziert werden – das Definitionsdilemma!



- **LuFV 2009 – 2013:**
 - zielt auf 1:1-Ersatz - DB interpretiert 1:1-Ersatz extrem restriktiv
 - verweigert mit der Begründung der LuFV-Ziele sogar vernünftige Verbesserungsmaßnahmen im Zuge von Erneuerungen
 - hat in Summe aber sicher nicht den Spielraum zur Kofinanzierung WP
- **LuFV Anlage 8.7 – SV 5/ehemals BSchwAG § 8(2):**
 - gezielt für Aus- und Weiterentwicklung SPNV
 - nicht verursachergerecht für Finanzierung WP
- **Position Bund/EBA:**
 - Viele Elemente des WP sollen im Zuge der planmäßigen Erneuerung aus der LuFV finanziert werden.

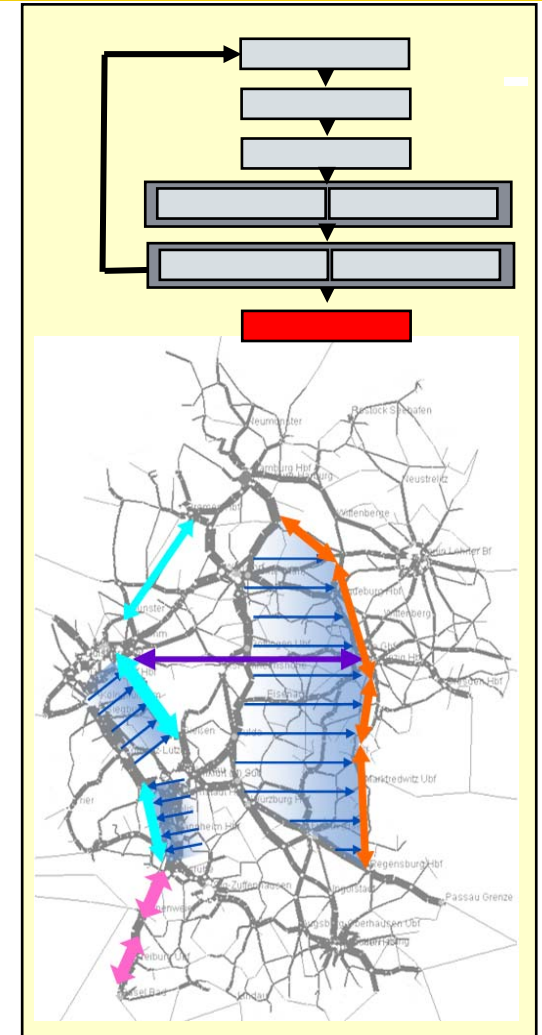
Eine intelligente Erneuerungs- und Erweiterungsstrategie zur schnellen Umsetzung des Sofort- und Wachstumsprogramms wird durch Definitionsfragen und strittige Posteritäten blockiert! Dies muss schnellstens geklärt werden!



Fazit (I)

Welche Folgen entstehen für den SPNV?

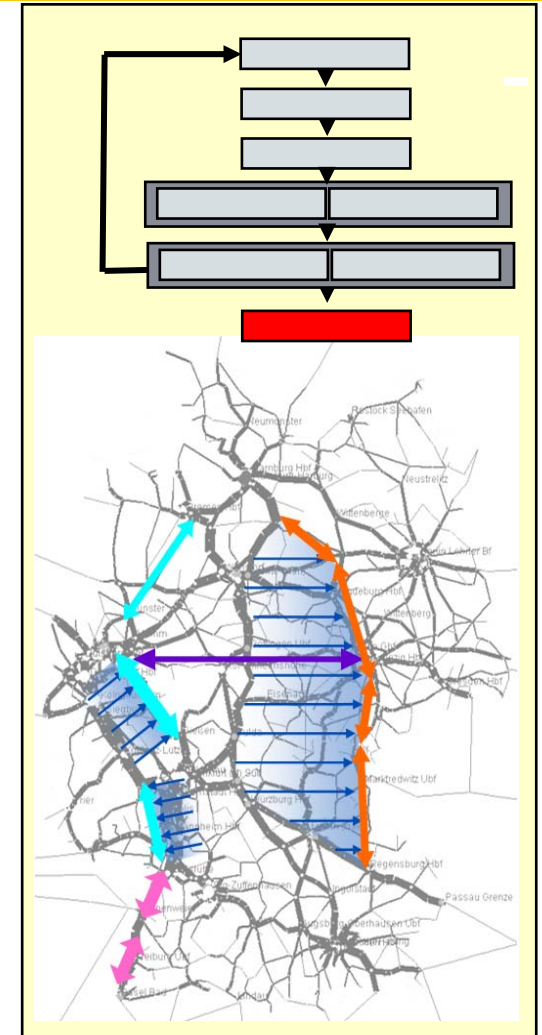
- Der SPNV konkurriert mit GV und SPFV um die besten Trassen und Taktlagen. Das „Nadelöhr“ trifft alle – auch den SPNV!
- Ins Netz eingebundene Güterverkehre und verstärkt Dritte im SPFV drängen vermehrt in die HVZ.
- Rahmenverträge und Vorrangregeln der EIBV verhindern Konflikte grundsätzlich nicht. Im Höchstpreisverfahren droht der SPNV regelmäßig zu verlieren.
- Taktangebote und Reiseketten drohen durch Infrastrukturdefizite in den Knoten und durch immer mehr hoch belastete Streckenabschnitten gesprengt zu werden.
- Die Fragmente des Leitbilds ITF – in Deutschland eher schwach und inkonsequent ausgeprägt – sind konkret in Gefahr.
- Unverträglichkeiten in den Planungszyklen sind dramatisch! Wenn man den Engpass spürt, ist es längst zu spät, um ihn noch schnell beseitigen zu können.
- Und DB Netz ist erst in der Sensibilisierungsphase



Fazit (II)

Schlüsselbotschaften

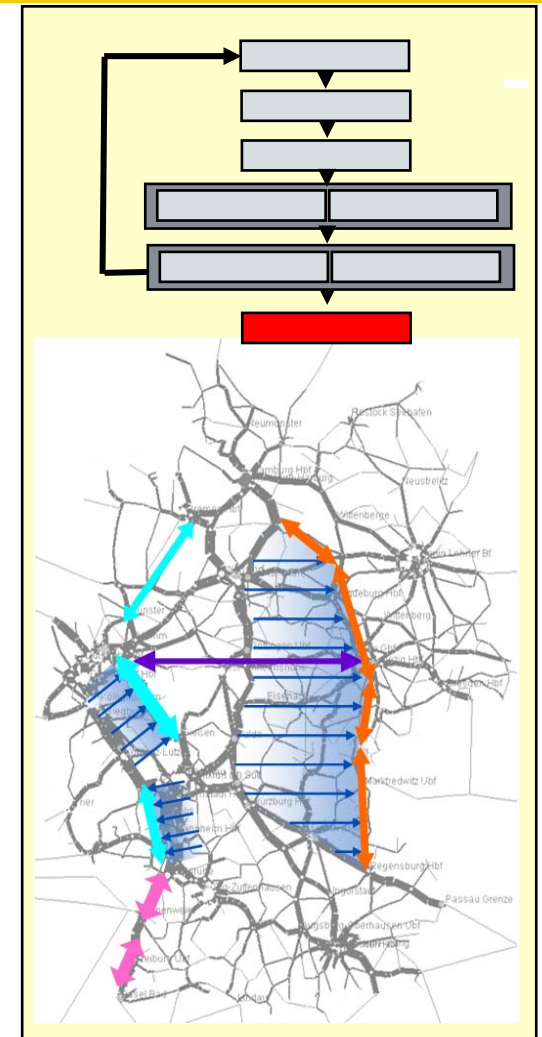
- Wettbewerb um Trassen findet inzwischen tatsächlich statt – im GV, FV und NV!
- Ressource Trasse ist ein knappes Gut!
- Erwartete infrastrukturelle Entlastungswirkung aus Bedarfsplan findet für weitere 20 Jahre faktisch nicht statt!
- Es braucht einen Plan B! Die notwendige Entlastung muss auf andere Art und Weise geschaffen werden.
- Der Plan B heißt Wachstumsprogramm: Summe koordinierter Erneuerungs- und Verbesserungsmaßnahmen mit schnellem und hohem Nutzen.
- Bund und Bahn müssen ihren Beitrag dazu leisten:
 - Netz muss neue Rolle im Trassen- und Kapazitätsmanagement annehmen und konsequent weiterentwickeln
 - Bund muss die Erkenntnisse in die lfd. Überprüfung des Bedarfsplans einbringen und auch in der LuFV 2013 – 2017 berücksichtigen.



Fazit (III)



- Die LuFV ist im Sinne der kapazitätsorientierten Infrastrukturentwicklung nach Inhalt und Höhe zu evaluieren.
- Nutzerfinanzierte Kreisläufe müssen geschlossen werden. Gewinne des Netzes gehören in die Erhaltung sowie in Aus- und Neubau – nicht in den Konzern!
- Mehr Rationalität in den Bedarfsplan. Das Zeit- und Finanzgap muss verkleinert werden.
- Wachstumsprogramm ist finanzierbar:
 - durch Umschichtung innerhalb des Bedarfsplans (1/3)
 - durch intelligente Finanzierungsregeln innerhalb der LuFV (1/3)
 - durch Erhöhung des EM – Anteils Bahn (1/3)
- 400 – 600 Mio. € können so für das dringend notwendige WP generiert werden!



Fazit (IV)



- Herr Grube wird von niemandem gehindert, sofort 200 Mio. € aus dem Überschuss des Netzes in die Planung und Realisierung des Wachstumsprogramms als Zukunftssicherung des Netzes zu investieren!
- 100 % Zielerreichung LuFV sind eben manchmal nicht genug!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

