



DB Netze – Infrastruktur erfolgreich managen Leistungsfähige Infrastrukturen für den Seehafen- hinterlandverkehr

Deutsche Bahn AG

Vorstand Infrastruktur

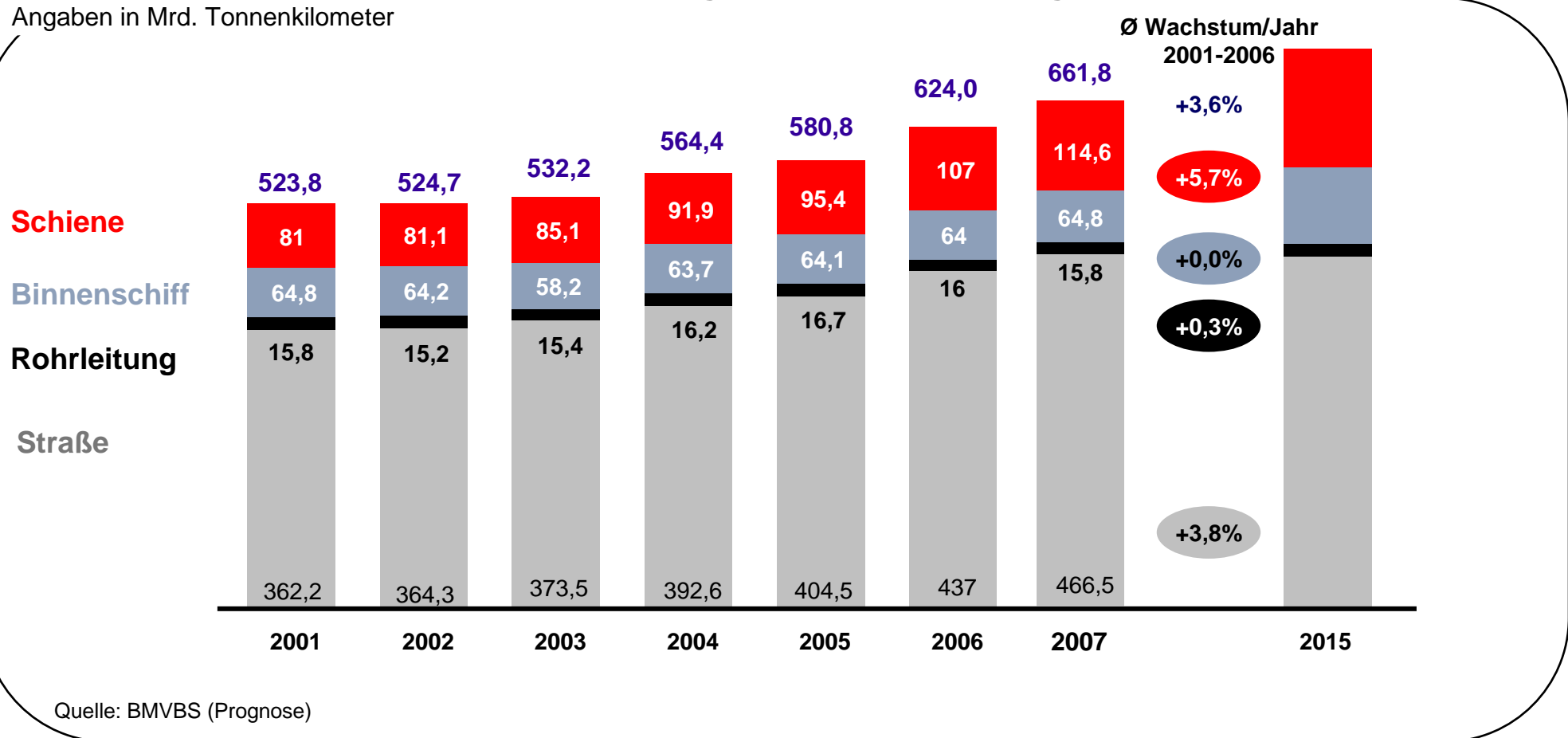
Stefan Garber

Berlin, 5. März 2009

Der Transportmarkt boomt: Schienengüterverkehr ist Vorreiter beim Wachstum, 2015 werden über 150 Mrd. tkm für die Schiene erwartet

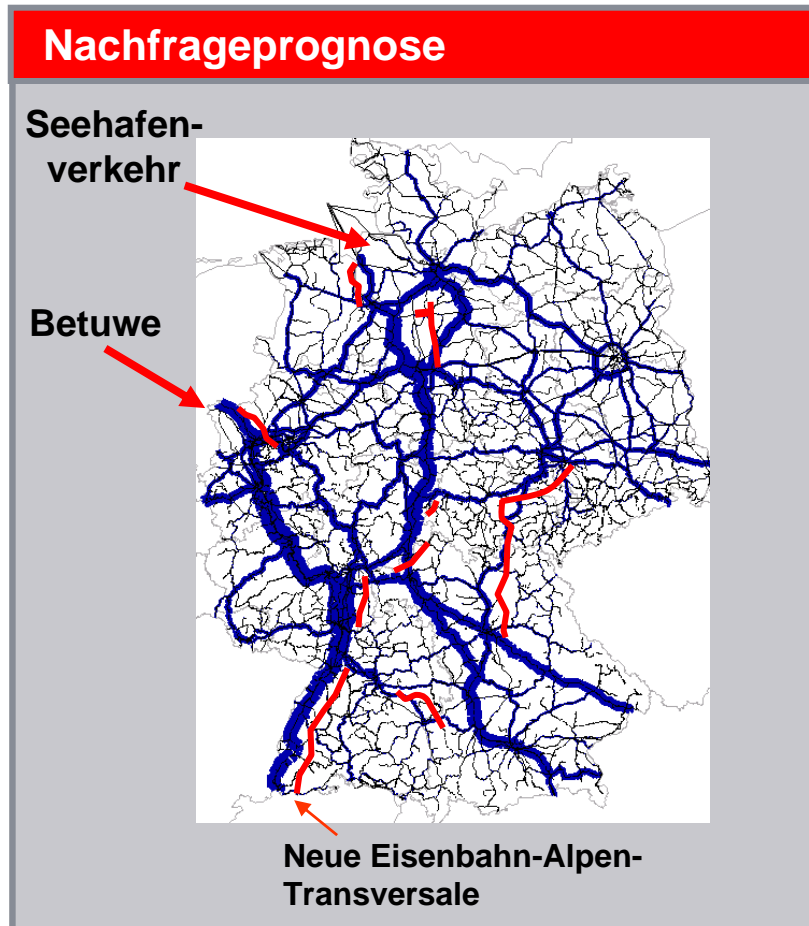
Gesamtmarkt in Deutschland – Entwicklung der Verkehrsleistung

Angaben in Mrd. Tonnenkilometer



Steigende Verkehrsnachfrage auf Hauptkorridoren und in den Knoten

Nachfrageprognose und Handlungsbedarf



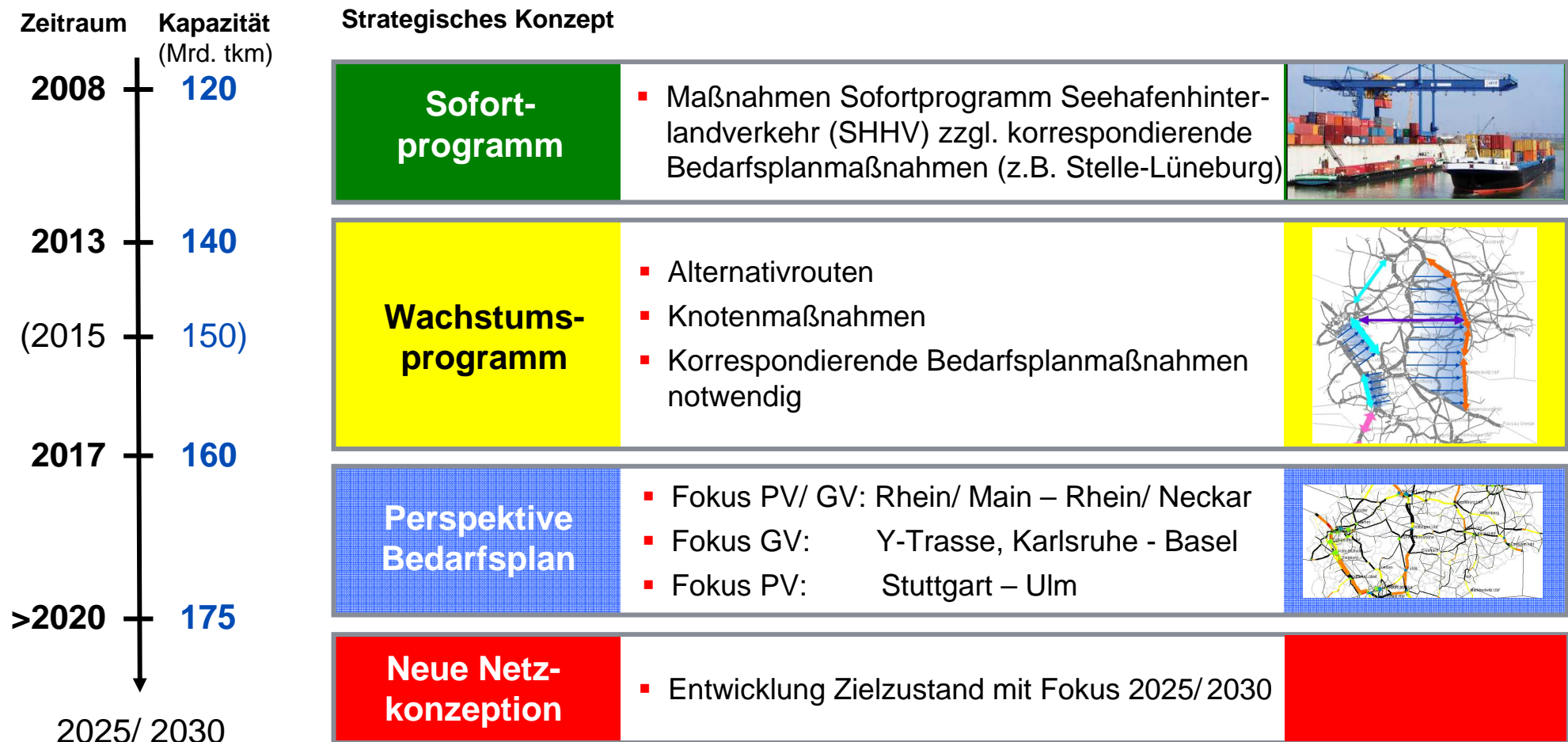
Handlungsbedarf

- **Beseitigung Engpässe** auf Verkehrsachsen und in Knotenpunkten mit hohen Wachstumsprognosen
- **Verknüpfung deutsches Kernnetz** mit internationalen Verkehrsachsen
- **Ausbau Seehafen hinterlandverkehre** in Europa
- **Optimierung Hafenanschlüsse** an Verkehrsinfrastruktur

 Höhe Verkehrsaufkommen
  Geplante/ im Bau befindliche Ausbaumaßnahmen

Die Schienennetzkapazität wird stufenweise durch Sofortprogramm SHHV, Wachstumsprogramm und Bedarfsplan erhöht

Einzelschritte Kapazitätserhöhung bis ca. 2025/ 2030

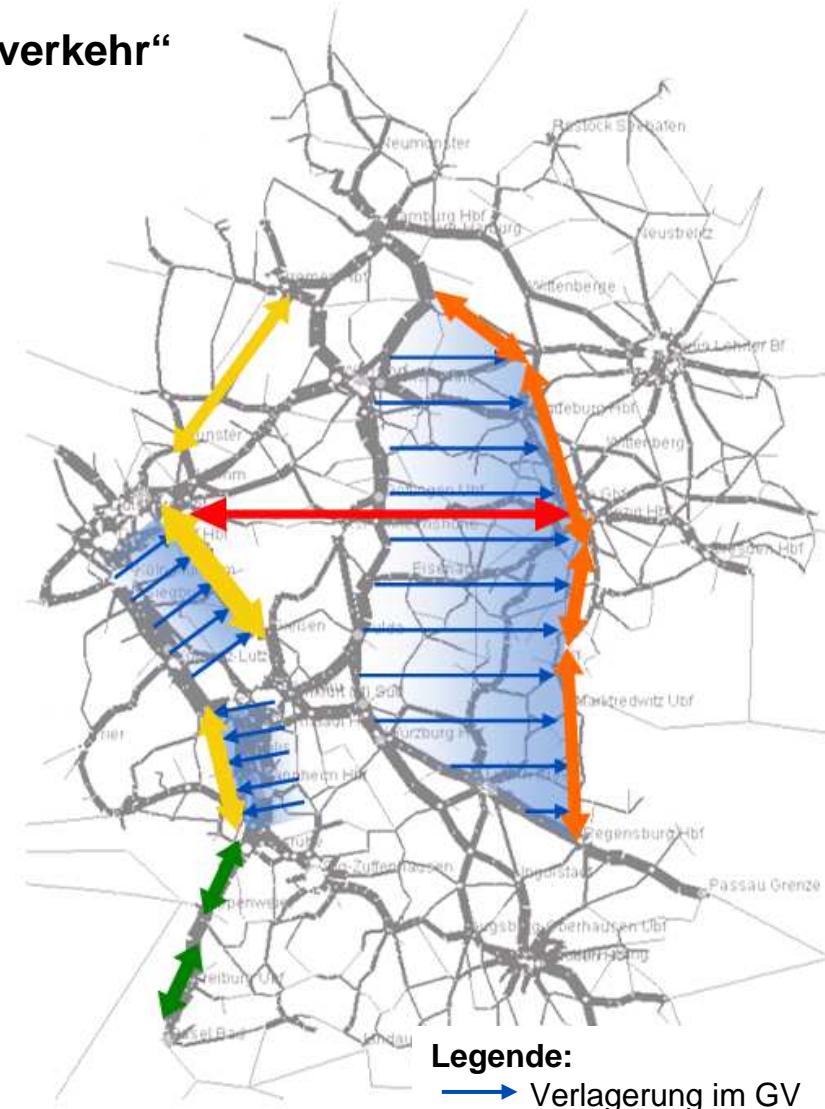


2025/ 2030

Wachstumsprogramm für zunehmende Verkehre: Ertüchtigung von Alternativerouten und Knoten

Ableitung „Wachstumsprogramm“ aus „Wachstum Güterverkehr“

- Ruhr-Sieg** muss Verkehr Bremen - Mannheim und Emmerich/Hagen – Würzburg aufnehmen; **Alsensbahn** muss Abschnitt Bingen – Mainz entlasten ↔
- Mehrverkehr Nord - Süd Ri Passau/München **über Ostachse** lenken; **Uelzen – Stendal** 2-gleisig und **Reichenbach – Hof** elektrifizieren ↔
- Mehrverkehr Ost – West **über Hamm – Altenbeken – Kassel** lenken ↔
- Kapazität **Ri Basel** erhöhen **durch** Realisierung **NBS Durmersheim – Rastatt Süd** und **Harmonisierung** im südlichen Bereich ↔
- Verlängerung von **Überholungsgleisen** und **Wartegleisen** in Knotenbahnhöfen **auf 750m**
- Knotenmaßnahmen** für Güter- und Personenverkehr zur Kapazitätssteigerung und auch zur Qualitätssteigerung



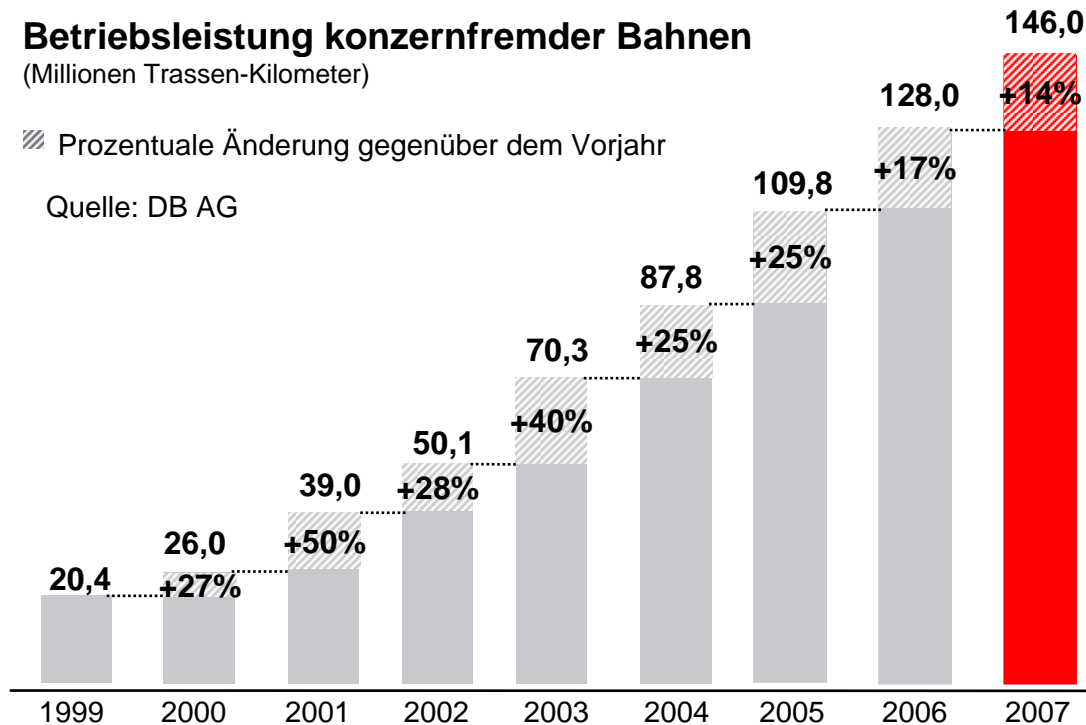
Exkurs: Der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur funktioniert

Betriebsleistung konzernfremder Bahnen

(Millionen Trassen-Kilometer)

▨ Prozentuale Änderung gegenüber dem Vorjahr

Quelle: DB AG



Wettbewerb auf der Schiene funktioniert

- DB Netz AG hatte 2007 erneut mehr als 300 konzernexterne Kunden
- Deren Betriebsleistung stieg im Vergleich zum Vorjahr um 14 Prozent auf 146 Mio. Trassen-Kilometer
- Der Anteil der Wettbewerber an der gesamten Betriebsleistung der DB Netz AG beträgt etwa 14 %.
- Mehr als 100 Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen Bahnhöfe als Zugang zu den Verkehrsangeboten.
- Der diskriminierungsfreie Zugang wird von der Bundesnetzagentur überwacht.

Beispiel: Netzfahrplan 2009

- 49.000 Trassenanmeldungen (+6% ggü. Vorjahr)
- Integration der doppelten Anzahl von Baumaßnahmen in den Fahrplan
- Nur drei Trassenablehnungen aufgrund von Belegungskonflikten; Bundesnetzagentur hat am 28.08.08 erklärt, keinen Einspruch zu erheben



ProNetz - Modernisierung des Bestandsnetzes: wichtige Fortschritte für hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur

ProNetz zeigt messbare Erfolge

Qualität auf hohem Niveau

- **Pünktlichkeitsniveau** über 90% im Personenverkehr bei gleichzeitigem Baugeschehen in einem Volumen, wie nie zuvor
- Mehr als Halbierung der **Langsamfahrstellen** in 2007, Halbierung der dadurch bedingten Verspätungen, **derzeit nur 2 Mängel-La in Sachsen.**
- Abwicklung aller **Korridor-Baumaßnahmen nach Plan**
- Verstärkung von **Präventionsmaßnahmen**

Wirtschaftlichkeit verbessert

- Erstmals positives **wirtschaftliches Ergebnis** der DB Netz in 2007
- Kompletter **Abruf der Bundesmittel** für Infrastruktur-Investitionen (zweites Jahr in Folge)
- **Senkung der Kosten** z.B. durch Bestelloptimierung bei Leit- und Sicherungstechnik

Qualität

Kosten

Ergebnis

Störungen



Wird die Schieneninfrastruktur nicht adäquat ausgebaut, droht der Verkehrsinfarkt im Hinterland der Seehäfen

Beispielprognose: Hafen Hamburg 2015

- Steigerung im Kombinierten Verkehr seeseitig
- Anteil der Schiene wird sich verdreifachen
- 50% zur Weiterbeförderung im Seehafenhinterlandverkehr
- Anzahl der Züge verdoppelt sich auf 400 Züge pro Tag

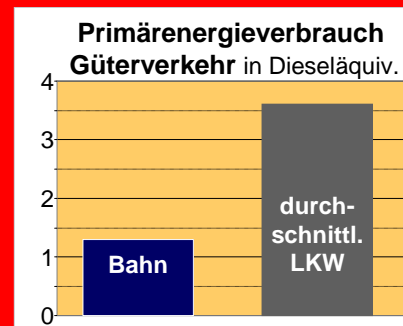
Quelle: DB AG

Ohne Ausbau der Hafenzufahrten und Hauptstrecken keine wesentlichen Steigerungen!
Folgen des Transports der Mehrmengen per LKW:

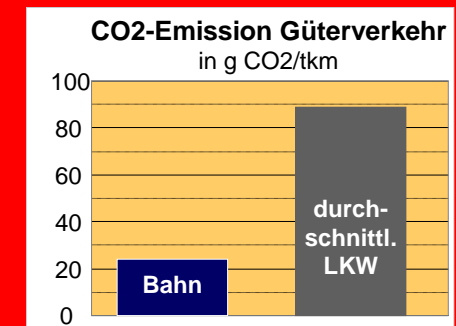
10.000
LKW-
Fahrten
pro Tag
zusätzlich



Dreimal höherer Energieverbrauch

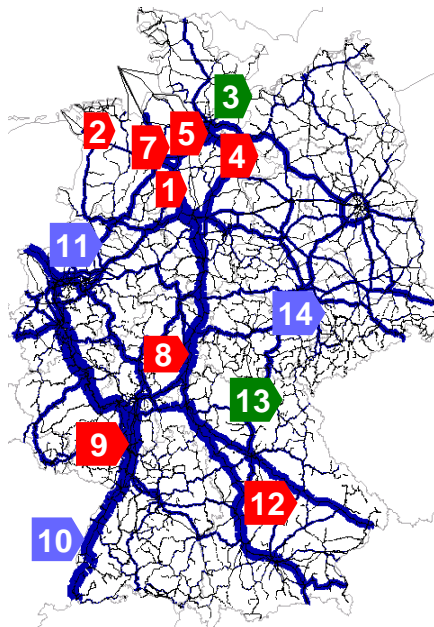


Viermal höherer CO₂-Ausstoß



Ausbau wichtiger Verkehrsrelationen ist zwingend erforderlich, um Mehrverkehr auf der Schiene aufnehmen zu können

Notwendiges Investitionsvolumen für Seehafen hinterlandverkehr



Primär Seehafen hinterland: 2,4 Mrd. €

Projektbeispiele:

- 1** NBS Hamburg/Bremen – Hannover (Y)
- 2** ABS Oldenburg – Wilhelmshaven (2. und 3. BS)
- 3** ABS Hamburg – Lübeck
- 4** ABS Stelle – Lüneburg (3. Gleis)
- 5** Knoten Hamburg
- 6** KLV 2. Stufe (Hamburg – Billwerder, MegaHub Lehrte)
- 7** Knoten Bremen

Sekundär Seehafen hinterland: 12,6 Mrd. €

Projektbeispiele:

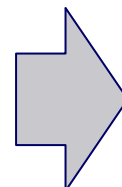
- 8** ABS/NBS Hanau-Fulda/Würzburg-Erfurt
- 9** NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar
- 10** ABS/NBS Karlsruhe – Basel
- 11** ABS Emmerich – Oberhausen
- 12** ABS Nürnberg – Passau
- 13** VDE 8.2 NBS Erfurt – Leipzig / Halle
- 14** VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt

Finanzierungsvereinbarung noch nicht abgeschlossen

Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen

Finanzierungsvereinbarung teilweise abgeschlossen

**Erforderliche Gesamtinvestition bis 2020:
ca. 15 Mrd. €**



**Ein Großteil der Maßnahmen ist noch
nicht finanziert**



Vielen Dank!