

# Zwischen Wunsch und Wirklichkeit

## Die deutsche Schieneninfrastruktur - ein Statusbericht aus Sicht der deutschen Güterbahnen

Peter Westenberger

CombiNet-Tagung Wien, 07. November 2024

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

  
**DIE GÜTERBAHNEN**  
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

07.11.2024

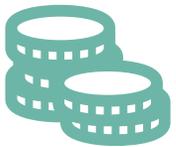
# Das deutsche Schienennetz - Ein System am Limit im Autoland



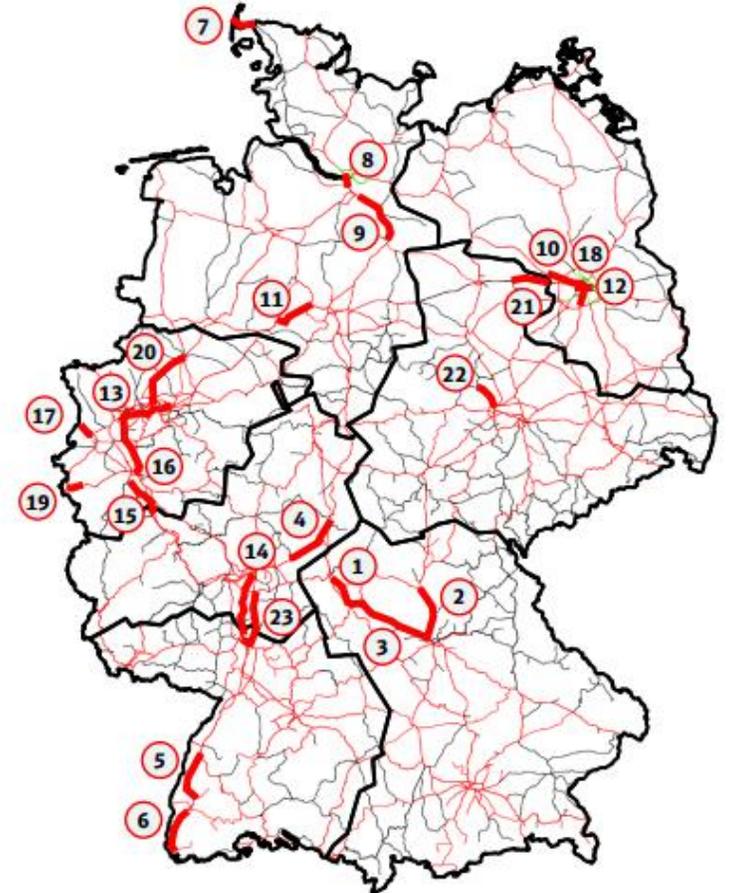
Jahr	Betriebslänge	Weichenanzahl
2023	ca. 33.464 Kilometer	64.468 Stück
2022	ca. 33.469 Kilometer	64.738 Stück



Elektrifizierung  
Aktuell ca. 62 Prozent  
Ziel bis 2030: 75 Prozent



Pro-Kopf-Investitionen des Bundes  
Deutschland: 115 Euro  
Österreich: 336 Euro



Offiziell überlastete  
Schienenwege

Stand Dezember 2022

# Keine einheitliche Sicht auf mangelnde Qualität



- Gefühlte Realität: starke Abnahme von Verfügbarkeit und Pünktlichkeit
- Offizielle Realität bis 2022 und ab 2024: Infrastruktur für 10 bis 18 Prozent der Verspätungen verantwortlich – außerdem Zunahme von Baustellen und Netzbelastung
- Offizielle Realität 2022 und 2023: Infrastruktur für 80 Prozent der Störungen verantwortlich
- Widersprüche sind in ungeeigneter Primärdatenerfassung und fehlender unabhängiger Auswertung begründet
- GÜTERBAHNEN: Steigende und weiterhin schlecht koordinierte Baumaßnahmen in einem weiter alternden Netz mit zunehmenden Störungen treiben die Unzuverlässigkeit der Infrastruktur und verursachen Folgeeffekte. Die sinkende Dienstleistungsqualität der DB InfraGO verschärft die Lage weiter

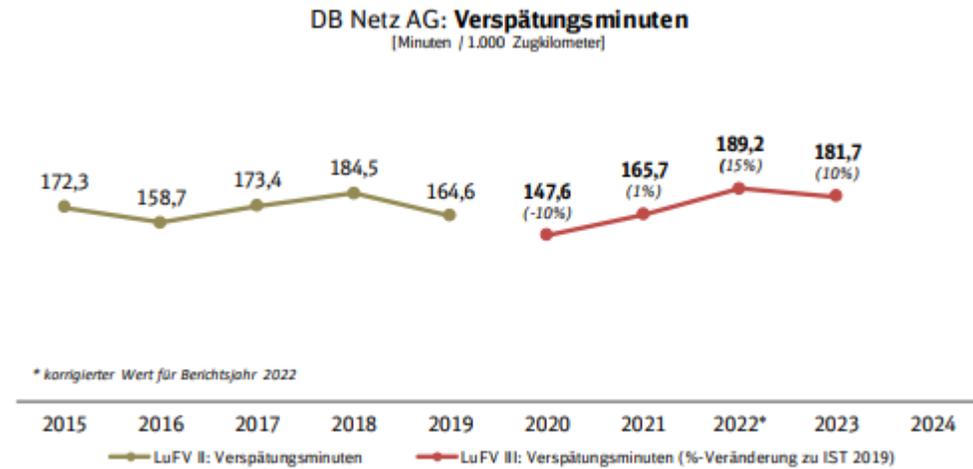


Abbildung 26: Entwicklung Verspätungsminuten

Netzverfügbarkeit [in %]	2020 <sup>1)</sup>	2020 <sup>2)</sup>	2021 <sup>3)</sup>	2022 <sup>3)</sup>	2023
<b>uneingeschränkte Netzverfügbarkeit</b>	<b>95,95</b>	<b>95,66</b>	<b>95,37</b>	<b>95,23</b>	<b>93,55</b>
<b>eingeschränkte Netzverfügbarkeit</b>	<b>4,05</b>	<b>4,34</b>	<b>4,63</b>	<b>4,77</b>	<b>6,45</b>
davon Einschränkungen aufgrund Baumaßnahmen	3,52	3,81	3,93	3,98	5,36
davon Einschränkungen aufgrund Mängel innerhalb Jahresfahrplan	0,44	0,44	0,42	0,41	0,53
davon Einschränkungen aufgrund Mängel außerhalb Jahresfahrplan	0,07	0,07	0,14	0,21	0,27
davon Einschränkungen aufgrund mangelbedingter Streckensperrungen	0,02	0,02	0,14	0,18	0,29

<sup>1)</sup> vor Prüfung EBA  
<sup>2)</sup> nach Prüfung EBA  
<sup>3)</sup> ohne Prüfung

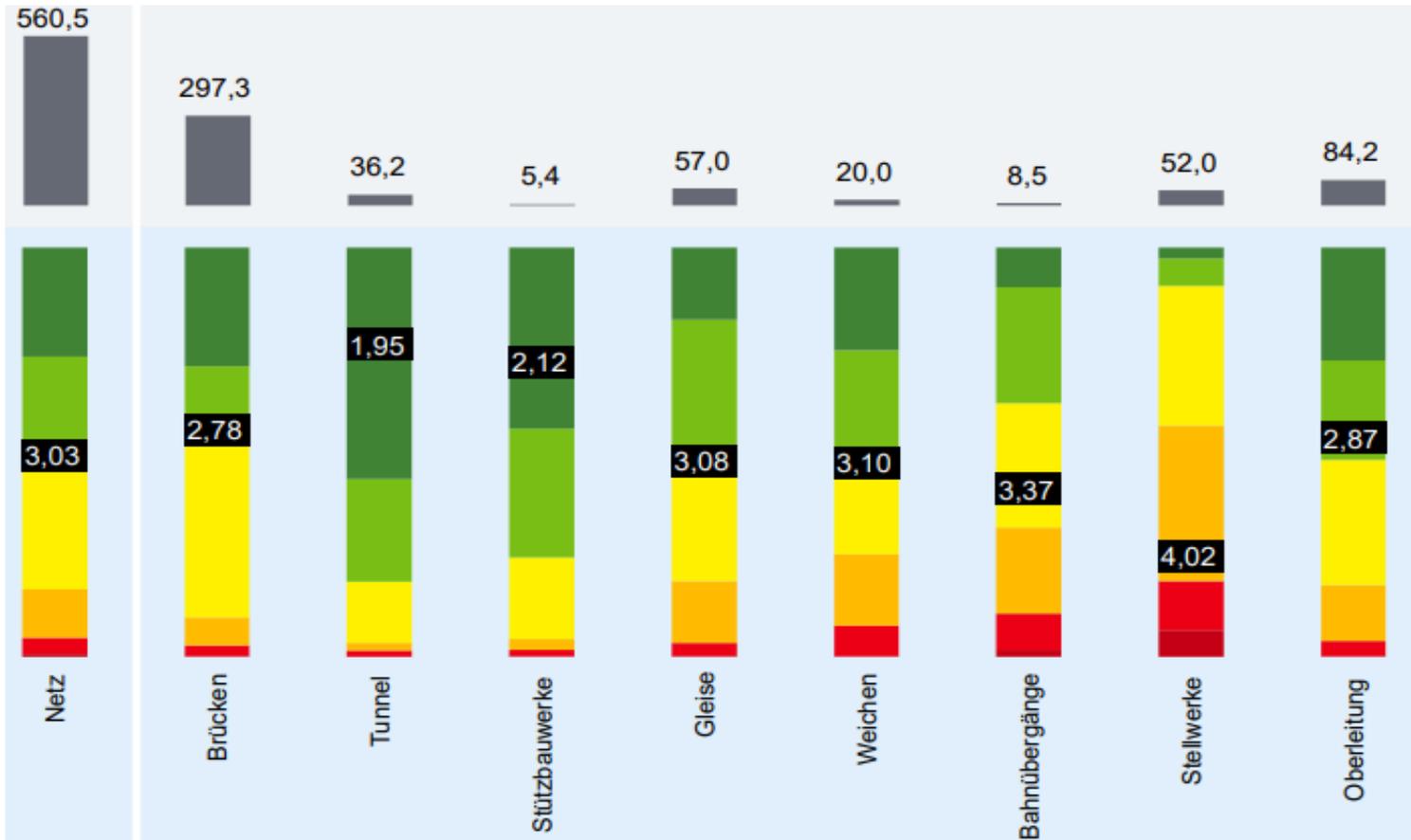
Abbildung 109: Entwicklung Qualitätskennzahl Netzverfügbarkeit 2020 bis 2023

# Desolates Berichtswesen



Netzzustandsbericht	Infrastrukturzustands- und – entwicklungsbericht (LuFV III)
DB InfraGO	DB & Eisenbahn Bundesamt (EBA)
Seit 2023	Seit 2009
<ul style="list-style-type: none"><li>• Dient der internen Bewertung und Transparenz des Zustands des Schienennetzes und der Bahnhöfe der DB InfraGO</li><li>• Bewertung des Zustands und des Erneuerungsbedarfs der eigenen Infrastrukturanlagen der DB InfraGO mithilfe von Zustandsnoten (ähnlich wie in Österreich, der Schweiz und Norwegen).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Soll die Einhaltung von Qualitätskennzahlen überprüfen, die seitens der DB InfraGO im Gegenzug für eine pauschale Zuweisung von Mitteln für Ersatzinvestitionen eingehalten werden müssen.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nicht qualitätsgesichert und vom Bund nicht akzeptiert</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Überwiegend kritisch bewertetes Kennzahlensystem, das die negative jüngere Entwicklung nicht dokumentiert.</li></ul>

# Netzzustandsbericht: Das bessere Dokument des Verfalls



## Mittlere Zustandsnote und Wiederbeschaffungswert

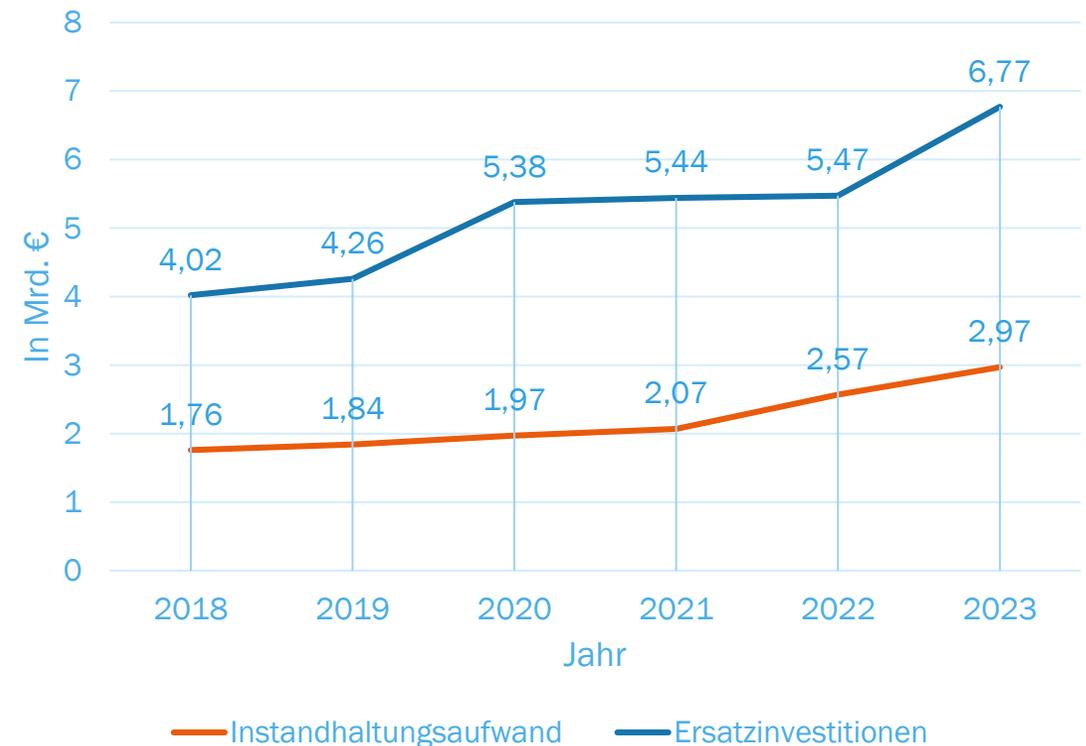
- Netzzustandsnote 2023: 3,03
- Im Vorjahr 3,01
- Im sog. „Hochleistungsnetz“ 3,08
- Der durchschnittliche Anteil der Anlagen in der Zustandsnote 3 beträgt rund 36 Prozent im Gesamtnetz
- Wiederbeschaffungswert 560,5 Milliarden Euro
- Anlagen im Wert von 92,2 Milliarden Euro im sogenannten zustandsbasierten Nachholbedarf

# Sinkende Qualität trotz steigender Mittel?



Laut Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2023 wurden rund 9,74 Milliarden Euro für den Erhalt der Schienenwege verwendet

- 6,77 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen für Schienenwege
- 2,97 Milliarden Euro Aufwand für Instandhaltung der Schienenwege

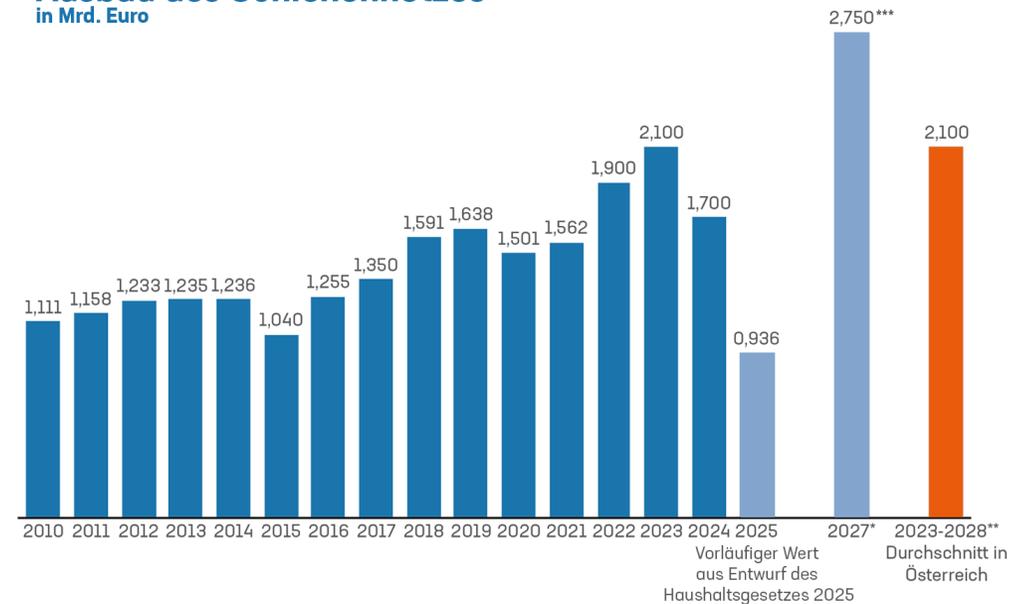


# Der Bund erhöht die Mittel signifikant, aber...



- Im Mittel wurden jeweils rd. 5,5 Milliarden Euro zusätzlich für die Jahre 2024, 2025, 2026 und 2027 für Schieneninfrastrukturinvestitionen politisch zugesagt
- Überwiegend als Eigenkapitalerhöhungen und nicht wie bisher als Baukostenzuschüsse
- Führt zu drastischen Trassenpreissteigerungen
- Fokus auf (Korridor-)Sanierung bei gleichzeitige Mittelkürzung bei ETCS, Elektrifizierung sowie Neu- und Ausbauvorhaben
- Ca. 200 Projekte gestoppt, nur 60 Projekte werden fortgesetzt
- Kleine und Mittlere Maßnahmen sollen Resilienz im Bestandsnetz verbessern

**Geplante Bundesmittel für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes**  
in Mrd. Euro



\*nach Angaben des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Staatssekretär Michael Theurer

\*\*laut ÖBB-Rahmenplan 2023-2028

\*\*\*exkl. Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Umsetzung des Deutschland-Taktes

# 2022: Befreiungsschlag Generalsanierung?



## DB: Schaffung eines Hochleistungsnetzes

- Umfasst ca. 3.500 Kilometer (10 %)
- Derzeit ca. 25 Prozent der Fahrten
- Anwachsen auf rd. 9.000 Streckenkilometer bis 2030 erwartet
- Rd. 4.000 Kilometer sollen in rd. 40 Abschnitten im Rahmen einer Generalsanierung bis 2030 saniert werden
- Je fünfmonatige Vollsperrung mit Bündelung aller Baumaßnahmen zu Sanierung und Modernisierung



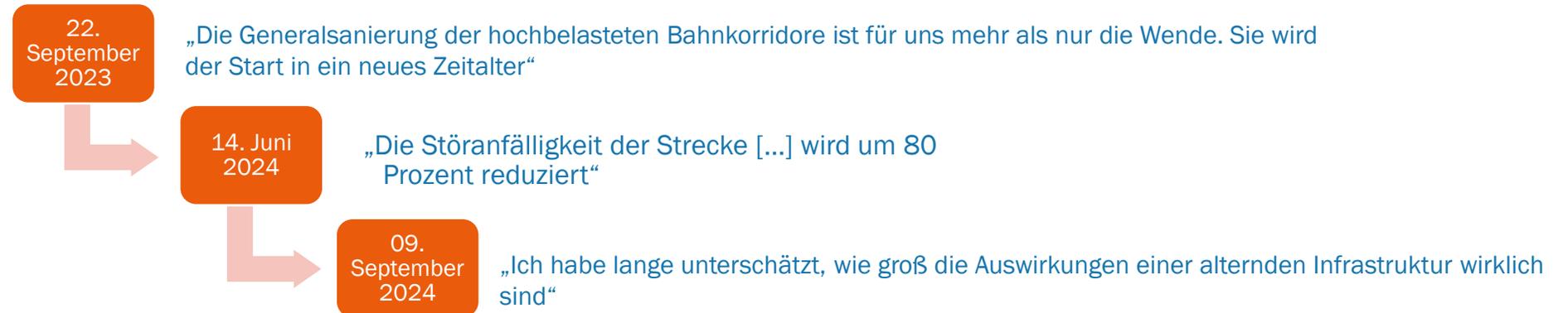
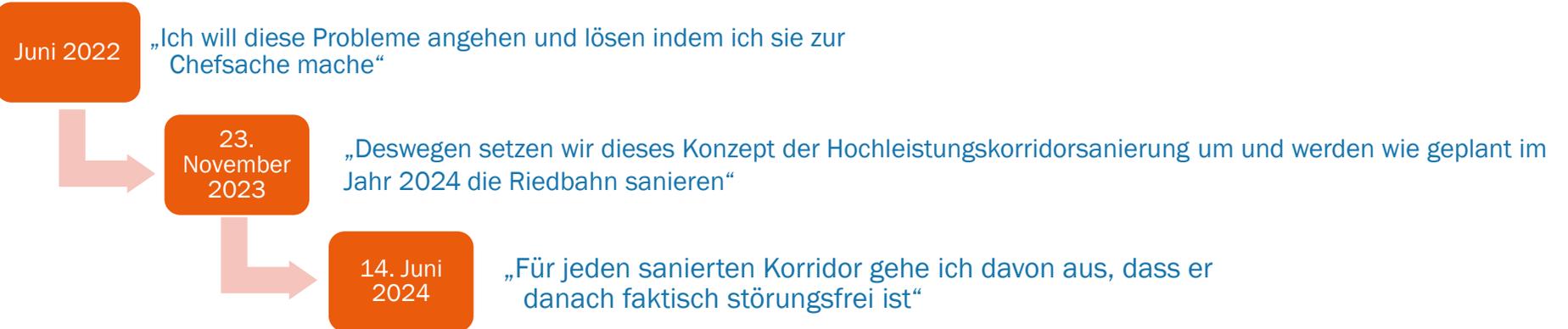
### Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) § 11c Generalsanierung Hochleistungskorridore

(1) Das Konzept der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes hat das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen während einer einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung vorzusehen. Das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes kann in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr von der einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung gemäß Satz 1 abweichen.

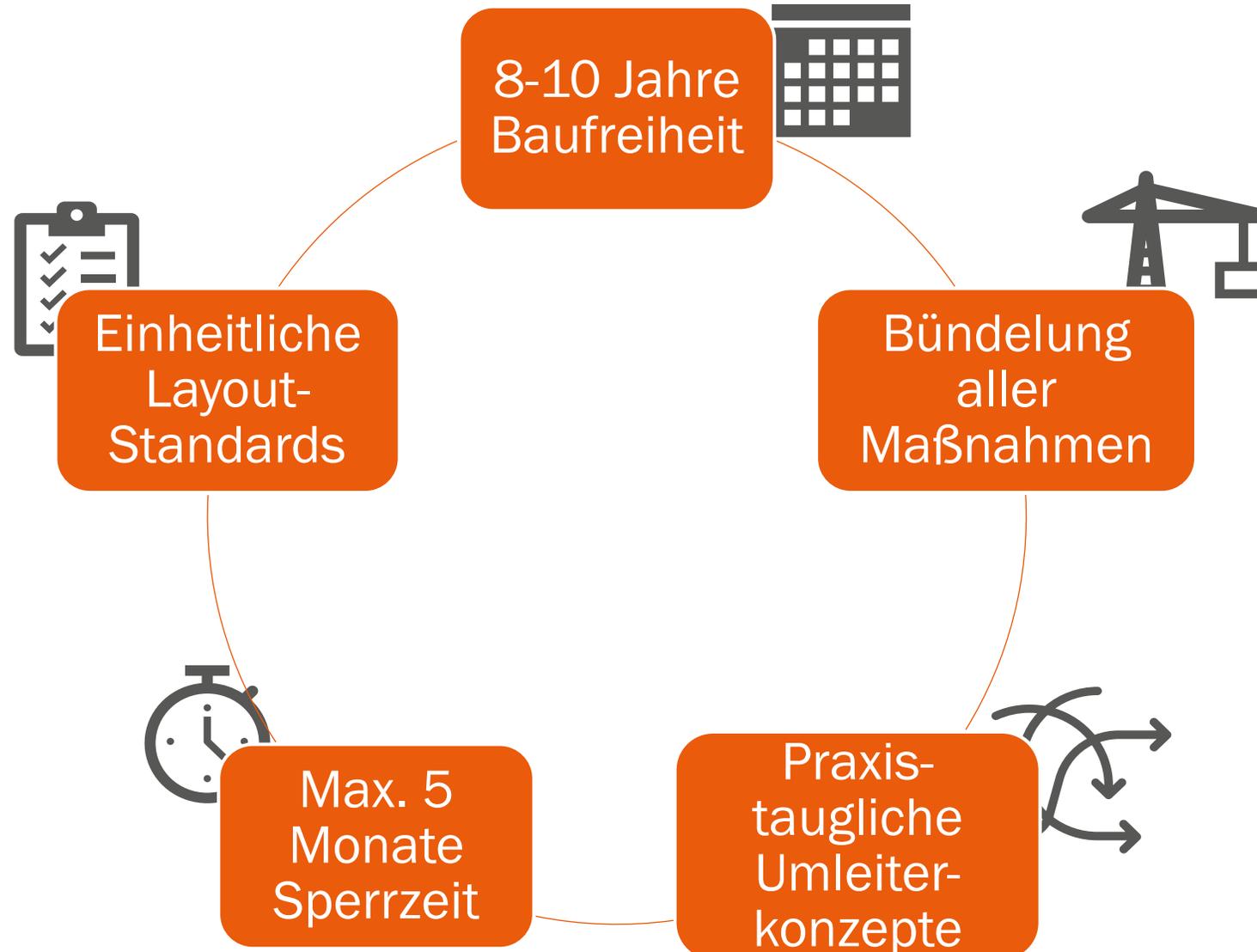
(2) Hochleistungskorridore im Sinne von Absatz 1 Satz 1 sind insbesondere:

1. Frankfurt am Main — Mannheim;
2. Emmerich — Oberhausen;
3. Hamburg — Berlin/Spandau;
4. Köln — Hagen;
5. Nürnberg-Reichswald — Regensburg;
6. Obertraubling — Passau;
7. Troisdorf — Koblenz;
8. Koblenz — Wiesbaden;
9. Frankfurt am Main — Heidelberg;
10. München-Ost — Rosenheim;
11. Berlin — Lehrte;
12. Bremen — Bremerhaven;
13. Rosenheim — Salzburg;
14. Köln — Dortmund — Hamm;
15. Hamburg — Lübeck;

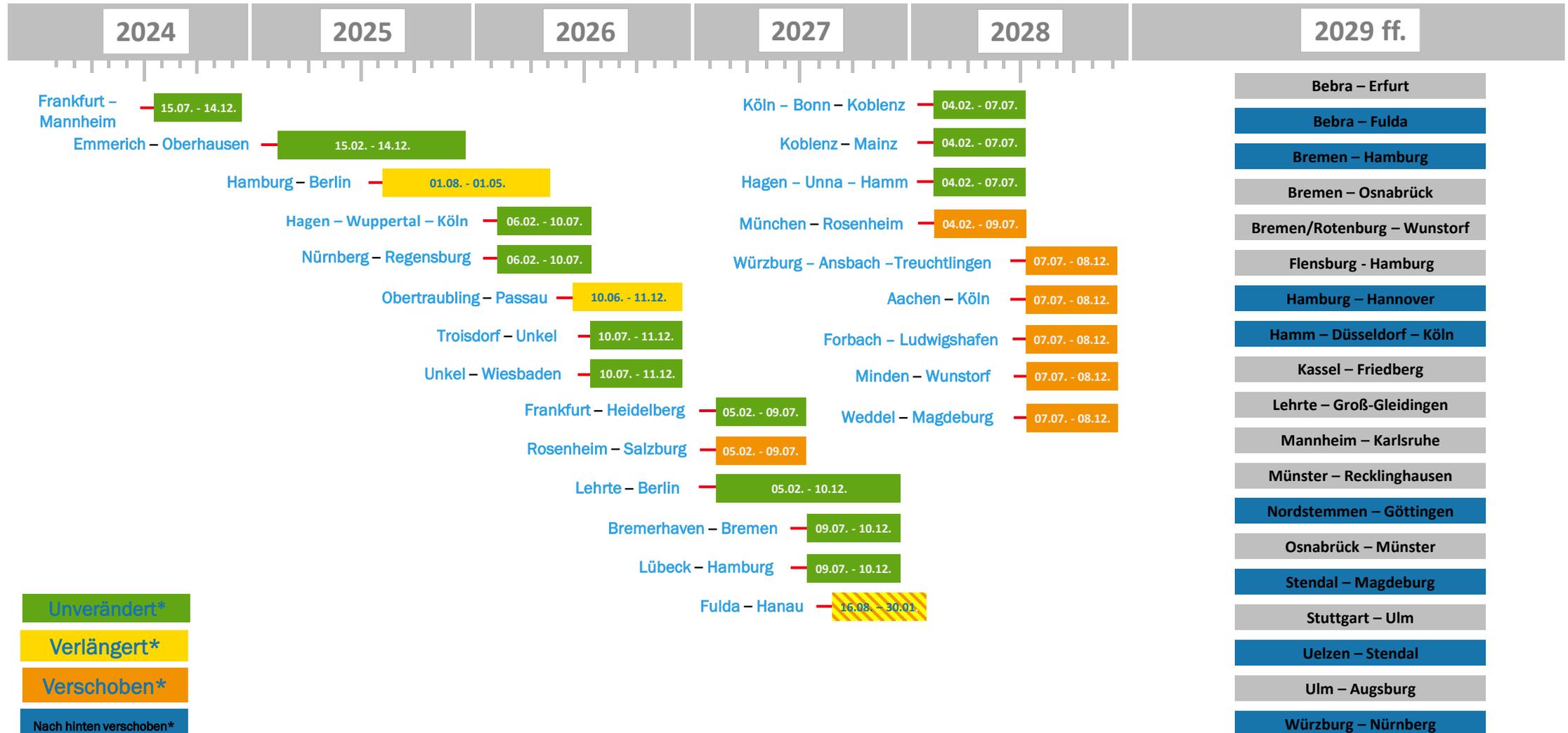
# Uneinheitliche Aussagen schon zum Piloten Riedbahn



# Keines der Anfangsversprechen wird gehalten



# Die Planung von 2022 ist weitgehend Makulatur



\*gegenüber Schienengipfel 14.09.2022

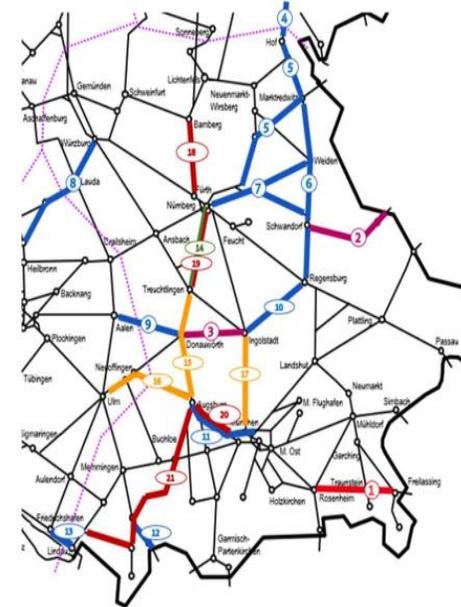
# Und jenseits der Generalsanierung? Was heißt SB<sup>2</sup> und warum spricht die DB von einer „neuen Baulegik“?



SB<sup>2</sup>: „Sperrpausenoptimiertes Bauen“

Invest-Container	IH-Container
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für größerer Bau- bzw. Sanierungsmaßnahmen</li> <li>• Ähnelt der Generalsanierungslogik</li> <li>• Invest-Container ab Fahrplanjahr 2027</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dienen der kurzfristigen Instandhaltung/Wartung</li> <li>• Prävention, Ersatz und Prüfung</li> <li>• Kurze TSP, meist nachts</li> <li>• Container nicht zwangsläufig „gefüllt“</li> </ul>

## Container 2027 Region Süd (Gesamtübersicht)



### A-Container (22 Wochen Tsp/Strsp)

- ① GSH Rosenheim – Freilassing (05.02.-09.07.2027)

### B-Container (14 Wochen Tsp/Strsp)

- ② Schwandorf – Furth im Wald Gr. (05.02.-14.05.2027)
- ③ Donauwörth – Ingolstadt (09.07.-15.10.2027)

### C-Container (8 Wochen Tsp/Strsp)

- ④ Werdau – Hof (14.05.-09.07.2027) (überw. Region SO)
- ⑤ Hof – Marktredwitz – Hersbruck (19.03.-14.05.2027)
- ⑥ Marktredwitz – Regensburg (15.10.-10.12.2027)
- ⑦ Nürnberg – Weiden/Irrenlohe (14.05.-09.07.2027)
- ⑧ Würzburg – Bad Friedrichshall (15.10.-10.12.2027) (mit Region SW)
- ⑨ Goldshöhe – Donauwörth (14.05.-09.07.2027)
- ⑩ Ingolstadt – Regensburg (14.05.-09.07.2027)
- ⑪ Augsburg – München Nord Rbf (15.10.-10.12.2027) (NV/GV-Gleise)
- ⑫ Kempten – Pfronten (14.05.-09.07.2027)
- ⑬ Friedrichshafen – Lindau (14.05.-09.07.2027)

### D-Container (22 Wochen Esp)

- ⑭ Nürnberg – Treuchtlingen (09.07.-10.12.2027)

### E-Container (14 Wochen Esp)

- ⑮ Treuchtlingen – Augsburg (09.07.-15.10.2027)
- ⑯ Ulm – Augsburg (05.02.-14.05.2027) (Unterbrechung 19.03.-02.04.2027)
- ⑰ Ingolstadt – München (05.02.-09.04.2027) (verkürzter Korridorzeitraum)

### F-Container (8 Wochen Esp)

- ⑱ Bamberg – Fürth (14.05.-09.07.2027)
- ⑲ Nürnberg – Treuchtlingen (14.05.-09.07.2027) (im Anschluss D-Container)
- ⑳ Augsburg – München (14.05.-09.07.2027) (HGV-Gleise)
- ㉑ Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (14.05.-09.07.2027)

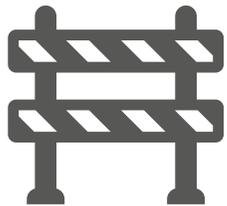
# Grenzenloser Stillstand

Wie Österreich unter Deutschlands Schienensanierung leidet

# Planlos ging der Plan los - Verkehre D/AT gefährdet



Der DB offenbar nicht bewusst: Abstimmung mit vielen Nachbarländern und Infrastrukturbetreibern erforderlich



Österreich besonders stark betroffen:

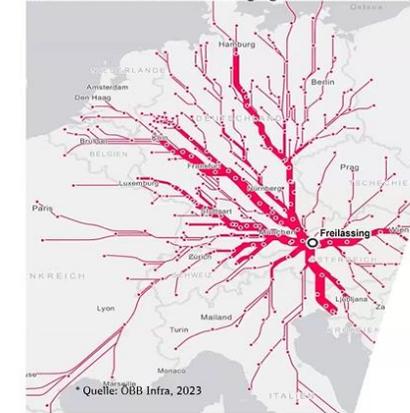
- Wenige leistungsfähige grenzüberschreitende Strecken
- Wechselseitige Umleiterfunktionen von München-Rosenheim-Salzburg und der Donauachse erfordern im Nahverkehr nicht nur in Deutschland drastische Maßnahmen, wenn Güter- und Personenfernverkehr umgeleitet werden müssen (bis zu 80 Züge pro Tag via Salzburg)



## Quell- und Zielverkehr SGV am Grenzübergang Freilassing ist geprägt von fünf Hauptachsen



Güterzielverkehre auf Basis von Wagengewicht am Grenzübergang Freilassing



SGV auf diesem Korridor fokussiert sich auf fünf Hauptachsen ausgehend vom Grenzübergang Freilassing:

- Freilassing – Hamburg
- Freilassing – Ruhrgebiet/Niederrhein
- Freilassing – Neckarraum
- Freilassing – Triest/Slovenien
- Korridorverkehr intra Österreich West-Ost

Um die Auswirkungen auf Ihre Güterverkehre so gering wie möglich zu halten, sieht unser Verkehrskonzept sechs geographisch naheliegende Umleitewege vor:

- Villach – Selzthal – Phyrn – Wels – Passau – München
- Villach – Selzthal – Phyrn – Wels – Passau – Nürnberg
- Villach – Selzthal – Bischofshofen – Schwarzach – Wörgl – München
- Salzburg – Schwarzach – Wörgl – Innsbruck
- Salzburg – Freilassing – Möhldorf – München
- Triest – Verona – Innsbruck – Wörgl – München\*

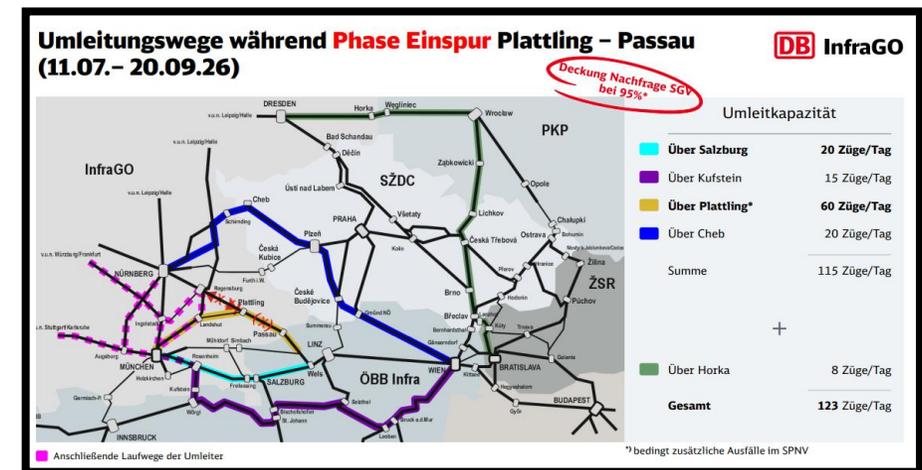
\* Phase 2 mit RFI Zuc da Bor TSP

DB InfraGO AG | Generalisierung Rosenheim – Salzburg | 25.10.2024

# Problemkorridor Obertraubling - Passau



- DIE GÜTERBAHNEN kämpften gegen das anfängliche Sperrungs- und Umleiterkonzept
  - Es drohten riesige Umleitungswege und trotzdem „Zugausfälle“
  - Parallel liegende internationale und nationale Baustellen, etwa im Elbtal wurden nicht berücksichtigt
- Nach Eskalation einigte man sich in einem gemeinsamen Workshop auf 4-phasiges Umleiter- bzw. Sperrkonzept
- Hauptumleiterstrecke während TSP ist Salzburg
- Während Baustellen in AU/IT eingleisige Sperrung zwischen Plattling und Passau
- Nach der sog. „Fahrlagenberatung“ wird das Konzept in der Branche als „tragbar“ bezeichnet



# Internationale Baustellenharmonisierung erforderlich



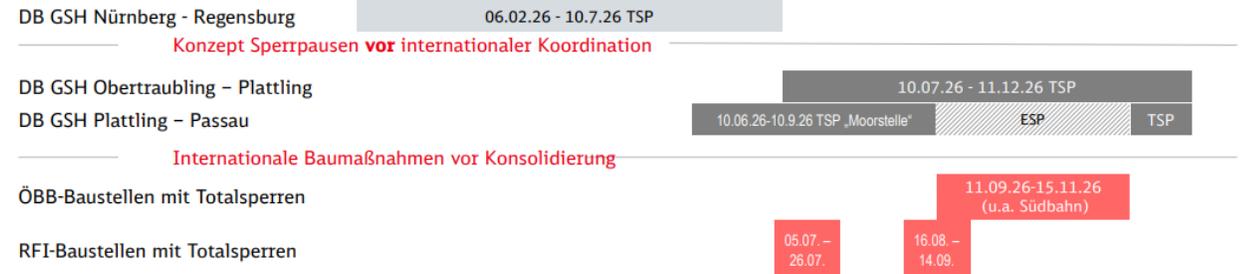
## Beispiel Donauachse

Arbeitsstand  
02/2024

- Deckung Nachfrage SGV im Bereich 45 – 75 % (2. Hj)
- GÜTERBAHNEN drohten mit Entzug der Unterstützung für die Gesamtkonzeption
- Forderung: Hauptumleiter via München – Rosenheim - Salzburg

Aktuelles  
Sperr-  
konzept

- Deckungsquote über alle Phasen bei 95 – 99 %
- Erhöhung der Umleiterkapazität auf der Hauptumleiterstrecke via Salzburg auf bis zu 80 Züge
- Konzept wird aktuell als „tragbar“ bewertet

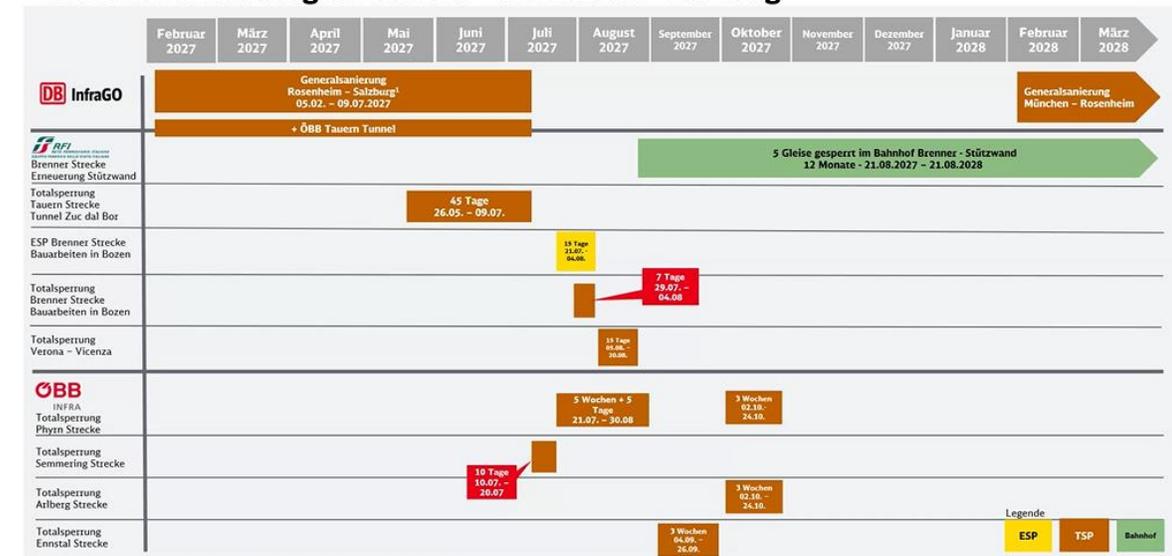


# Finale Kaskadeneffekte noch nicht final gebannt



- Trilaterale Abstimmungen zwischen ÖBB-Infrastruktur, RFI und DB InfraGO Anfang 2024
  - Rosenheim - Freilassing: 05.02.- 09.07.2027
  - München – Rosenheim: 05.02.- 09.07.2028
- Korridore getauscht!
  - Durch Abstimmung intern. Verschiebung bzgl. alpenquerender Verkehre (Brenner etc.)
  - Aus Anpassungen der Planungen für 2026 resultieren weitere unvereinbare Baustellen
  - Weitere, dringende Baumaßnahmen im Jahr 2027 notwendig.

## Koordination aller Baumaßnahmen im Alpenraum DE-AT-IT zusammen mit den Generalsanierungen München – Rosenheim – Salzburg



DB InfraGO AG | Generalsanierung Rosenheim – Salzburg | 25.10.2024 (1) Baumaßnahme endet in Freilassing

# Auch Nürnberg-Regensburg ist ein Problemfall



- Beschwerde bei der Bundesnetzagentur durch den Nahverkehrsbetreiber agilis/BeNEX – Verfahren eingeleitet
- Agilis: Betriebswirtschaftliche Kosten bei Totalsperrung nicht tragbar
- Verschärfung durch Nahverkehrs-Streichung auf der Strecke Ingolstadt–Regensburg, die umzuleitende Güterverkehre aufnehmen soll
- Gleichzeitig noch Sperrung der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt
- Forderung nach Überprüfung der Wirtschaftlichkeit einer Vollsperrung im Vergleich zur eingleisigen Sperrung

! DB: „Die DB InfraGO hat zu den in Antwort zu Frage 2 dargelegten Versionen keine Wirtschaftlichkeitsrechnung durchgeführt“ !

- Möglicherweise Präzedenzfall für weitere Korridore
- Termin bei der Bundesnetzagentur: 27. November 2024



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger

Geschäftsführer

Reinhardtstraße 46, D-10117 Berlin

Tel.: +49 30 53 14 91 47-3

Tel.: +49 170 485 486 4

Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)

Social-Media: [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.



  
**DIE GÜTERBAHNEN**  
Weil Gut auf der Schiene besser ist.