



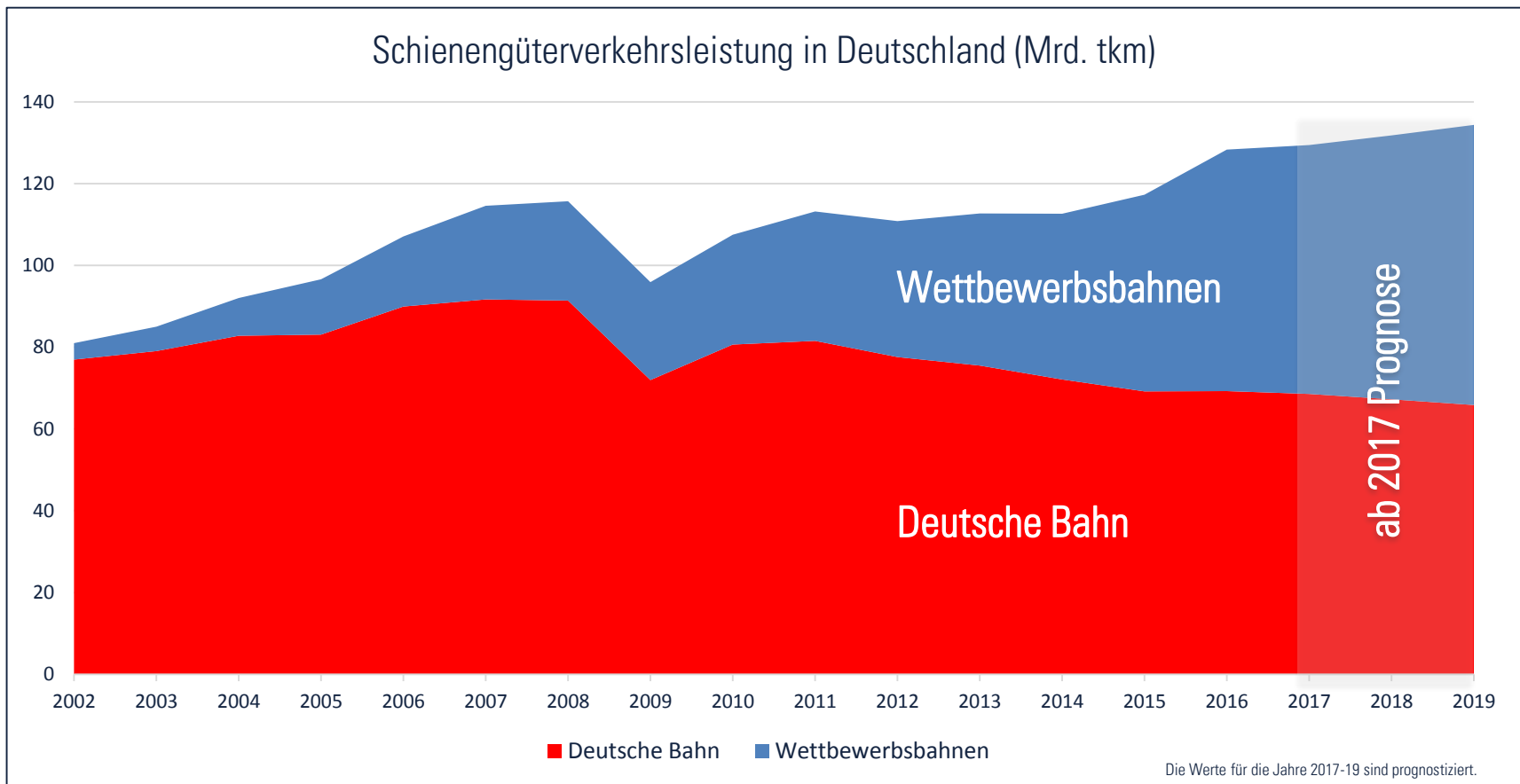
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

# SCHRUMPFT DIE SCHIENE SICH PÜNKTLICH?

## EINE POLITISCHE ANALYSE

Praxisworkshop Eisenbahnregulierung  
15. Mai 2019  
Neele Wesseln

## Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr steigt!

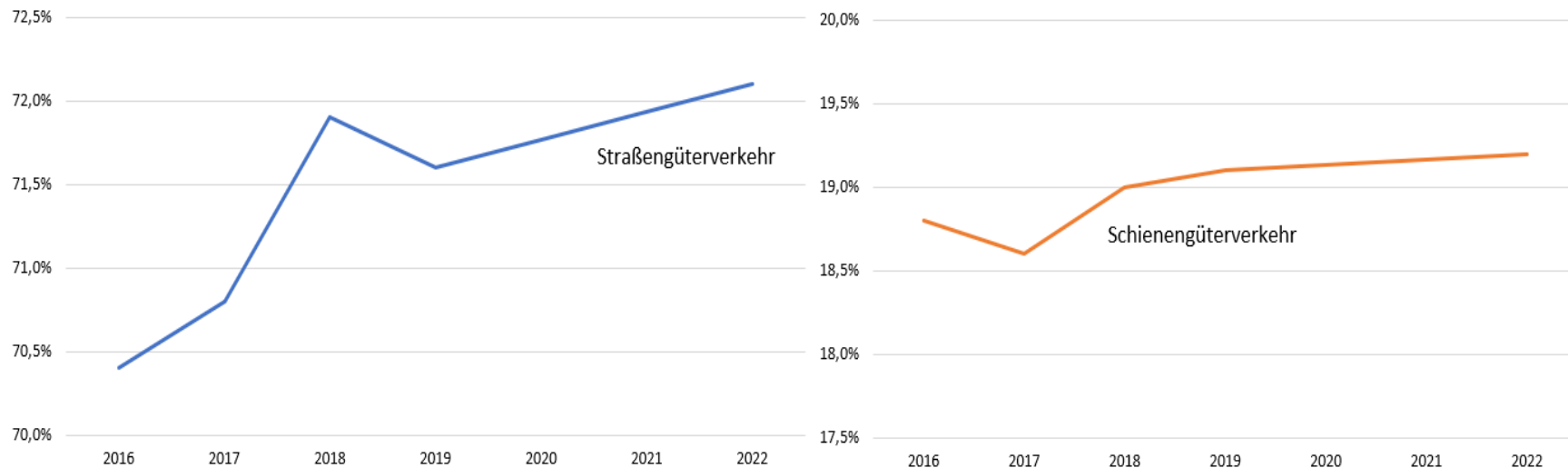


Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr ist von 69,7 Mrd. tkm im Jahr 1996 bis auf 129,4 Mrd. tkm im Jahr 2017 angestiegen. **Das sind 85 % plus!**

## Verkehrsverlagerung auf die Schiene findet jedoch nur schleichend bis gar nicht statt!

### ■ Marktanteil im Güterverkehr (2019)

- Straße: 71,6 Prozent
- Schiene: 19,1 Prozent



Quelle: BAG - Gleitende Mittelfristprognose Winter 2018/2019

## 150x mehr neue Straßen als neue Schienen seit 1994

- Verlängerungen seit 1994
  - Deutsches Straßennetz: um 250.000 Kilometer
  - Deutsches Schienennetz: um 1.709 Kilometer
- Massiver Vorsprung des Straßenverkehrs an Netzdichte und Kapazitätsangebot durch die langjährige massive Investitionstätigkeit der öffentlichen Hand (Bund, Länder und Kommunen!)



# Die Schiene kann im Güterverkehr 2035 doppelt so viel Leistung erbringen als heute!

Perspektiven zur Entwicklung des Marktanteils bis 2030:

- VDV: 22 %
- Bundes-Schienenbeauftragter StS Enak Ferlemann: 25 %
- Agora Verkehrswende: 28 %

■ **NEE: 35% bis 2035**

Das 35/35-Szenario unterstellt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr.

## Kapazitätserhöhung muss höchste Priorität erhalten beim Bund und DB Netz!

- Infrastruktur ist in vielen Fällen limitierender Faktor.
- Scheinbar banale Themen führten in der Vergangenheit zu falschen strategischen Entscheidungen, sodass heute eine faktische Limitierung der Wachstumsgeschwindigkeit vorliegt.
- Chancen anderer Verkehrsträger zur Lösung der Herausforderungen der Zukunft werden höher bewertet als die der Schiene.

### Daher vollkommen richtig und wichtig:

- Thema „Kapazität“ in den Fokus einer sektorinternen Diskussion rücken!
- Zu lösende Problemfelder müssen ausgewiesen werden!
- Die Infrastrukturkapazität muss ausgeweitet werden!

## Wird der Runde Tisch Baustellenmanagement einfach umbenannt?

- Exkurs: Beginn Anfang 2016, ausgeschriebenes Ziel: Kapazitätsschonendes Bauen; Abschlusserklärung des RTB wurde im Juni 2018 dem Bundesverkehrsminister übergeben

Im Herbst dann die Krise des RTB und Laufzeitverlängerung

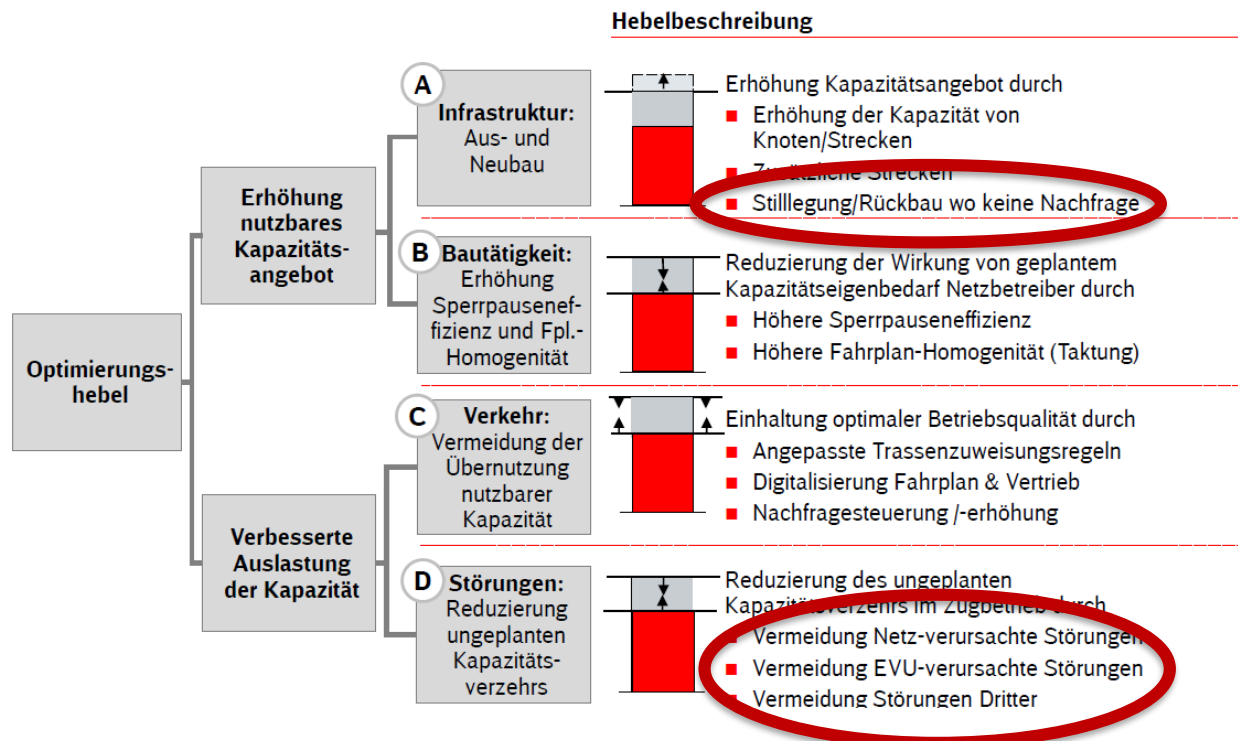
- ➔ Es wurden bisher keine in der Praxis spürbaren Verbesserungen in den vereinbarten Punkten erreicht.
- ➔ Das Konzept „Runder Tisch“ hat durch den „Runder Tisch Baustellenmanagement“ einen hohen Vertrauensverlust erlitten.



21. Februar 2019: Fachveranstaltung BAG SPNV:  
Vortrag "Kapazitäten richtig nutzen!" von DB Netz AG

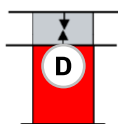
# Im ersten Entwurf: Statt eines Stopps von Rückbaumaßnahmen, wird dieses Instrument sogar als Maßnahme beschrieben!

Auch die wertschöpfende Nutzung der Netzkapazität für den Zugverkehr muss weiter erhöht werden (2)



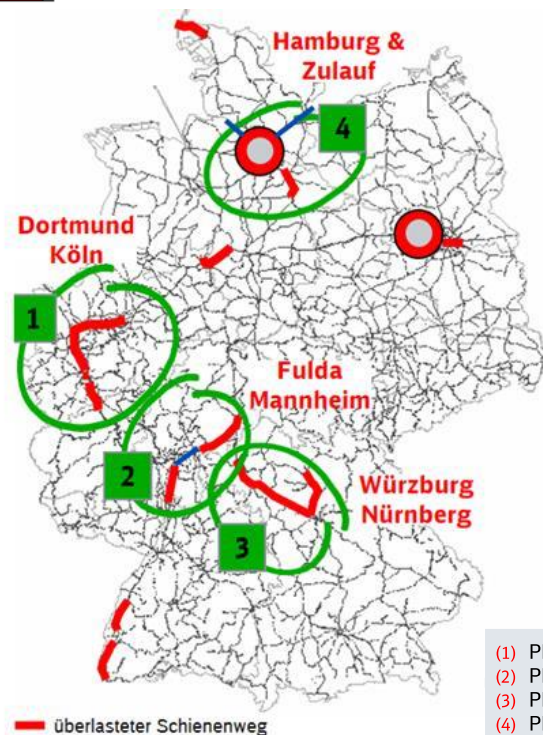


# Sind Plankorridore nicht ein Instrument zur Beherrschung, und nicht zur Vermeidung von Störungen?



Damit auch im Betrieb Kapazitätsangebot und -nutzung besser abgestimmt sind, werden Plankorridore etabliert

**DB NETZE**



- (1) PlanKorridor West
- (2) PlanKorridor Mitte
- (3) PlanKorridor Süd
- (4) PlanKorridor Nord

- Planmäßiges Fahren im hoch belasteten **Plankorridor West** (Dortmund-Köln) wurde **2018 erfolgreich gestartet** und wird 2019 auf den **Plankorridor Mitte** (Fulda-Mannheim) **ausgeweitet**
- Die **Plankorridore Süd** (Würzburg-Nürnberg) **und Nord** (Hamburg & Zulauf) werden auf **2019 vorgezogen**
- Durch **intensive Zugsteuerung** im Verbund (DB Netz & alle EVU) in den Plankorridoren sollen **die Pünktlichkeitsziele** auf diesen überlasteten Schienenwegen **abgesichert werden**

# Möchte sich DB Netz mehr Reserven für die Fahrplanung verschaffen? Durch planmäßig weniger Zugverkehr?

 Mit Optimierung Trassenzuweisung wollen wir auslastungsbedingte Verspätungsspitzen stoppen



## Vergleich: Luftfahrt/ Flughafen



© Deutsche Bahn AG / Volker Emerleben



**Steuerungshebel:**  
**Anzahl Flugbewegungen**  
**pro Zeiteinheit**

Eckwerte der aktuellen Saison:

	Intervall	Arrival	Departure	Movements
0600-1359	10 min	13	13	20
	30 min	33	31	57
	60 min	58	57	104(+2)
1400-2059	10 min	13	13	20
	30 min	33	33	57
	60 min	60	60	104(+2)

Quelle: Fraport 2018

## Auslastungsgrenze für optimierte Trassenzuweisung

### Situation heute:

- Verkehrsmengenwachstum bei gegebener Infrastruktur absehbar – dabei Nachfragezuwachs insbesondere in bereits stark ausgelasteten Bereichen – Zugfolgeverspätungen = Staueffekte

### Was tun wir?

- Einführung einer Auslastungsgrenze in der Trassenzuweisung
- Gestaltung kapazitätsstärkender Betriebskonzepte

### Was schaffen wir damit?

- Durchgängige Transparenz über die Netzauslastung & Leistungsfähigkeit
- Fahrplanung mit Einhalten einer Mindest-Betriebsqualität
- Weniger Folgeverspätung durch optimierte Kapazitätsausnutzung

→ **Steuerungshebel: maximale Anzahl Zugfahrten pro Strecke und Zeiteinheit**

## Inhalt, der uns wundern lässt:

- „Nur durch eine engpassorientierte Steuerung können kurzfristig Qualität und das Angebot für Endkunden verbessert werden.“  
- Seite 1, Zeile 6f.
- „Die bisherigen Konstruktionsregeln lassen zu viel Kapazitätsangebot zu. Die Fahrpläne müssen qualitätsorientierter gestaltet werden. Das impliziert weniger Auslastung oder aber mehr Auslastung und weniger Qualität.“  
- Seite 3, Zeile 1ff.
- „So muss sich die Branche mit der Frage auseinandersetzen, wie sie mit zunehmenden Verkehrswachstum und gleichzeitig wachsenden Qualitätsansprüchen umgehen möchte.“  
- Seite 2, Zeile 31ff.

Quelle: Konzeptpapier vom 21. März 2019 zu „Runder Tisch Kapazität“

## Herausnahme von Last = Herausnahme von Verkehr?

Bildung mit der Absicht Kapazität bzw. Verkehr aus dem Netz zu nehmen und dafür Kunden, Politik und Regulierer zur Zustimmung zu bewegen?

- Zeitgewinn?
- Warum geht der Infrastrukturbetreiber nicht selbst mit Maßnahmen vor?

### Was steht fest:

Der Betrieb aller Verkehrsarten muss planmäßiger abgewickelt werden, um v.a. Folgestörungen zu Lasten der Kunden im PV und GV deutlich zu senken.

Es gilt, dass eine bessere Verteilung knapper Kapazität Tagesgeschäft und keine strategische Maßnahme ist.

Das Störungsmanagement muss verbessert und die Eingreifzeiten zur Behebung von Störungen verkürzt werden.

## Unser Vorschlag...

- Realistische Ziele für das SGV-Wachstum müssen durch Infrastrukturverantwortlichen und -betreiber gestützt werden.
- Die DB Netz stellt ihr Wissen in einer Runde offen und gibt es zur Diskussion frei.
- Alle Stakeholder formulieren gemeinsam ihre Anforderungen.
- Gemeinsam und auf Augenhöhe an einer Lösung arbeiten.



### Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit:

- Es muss eine systematische Analyse der Probleme samt bisheriger und nach derzeitigem Stand geplanter Entwicklung beim Netzbetreiber vorangestellt werden.
- Präzise Benennung der Kapazitätsprobleme durch den Infrastrukturbetreiber inkl. Vorschläge zur Behebung der bestehenden bzw. drohenden Probleme.
- Definition einer effizienten Arbeitsstruktur
- Regelungen für den Konfliktfall vorab klar benennen



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Neele Wesseln

Verkehrs- und eisenbahnpolitische Referentin

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