



# **Seehafenhinterland-Anbindung: Anforderungen an das norddeutsche Schienennetz**

**6. VCD-Bahnkongress Niedersachsen**

**Michael Holzhey, Partner KCW**

**Hannover, 17. November 2011**

## Ausgangssituation

- **Schienengüterverkehr (SGV) hat höchstes Wachstumspotenzial**
- **Reichweite der Transporte von 300 bis 1.500 km**
- **Haupthäfen in D: Hamburg, Bremerhaven, Bremen, JWP (künftig)**
- **Verkehrsleistung SGV ist 2011 auf Vorkrisenniveau, aber: schwache Margen (v.a. bei DBSR)**
- **Nachfrage nach Trassen auf norddeutschem Netz ist an mehreren Stellen nahe oder an der Kapazitätsgrenze**
- **Chronische Knappheit der finanziellen Mittel mit Tendenz zur Verschärfung (Schuldenbremse; Eurozone; BHH-Linie 2012: +1 Mrd., aber davon nur +100 Mio. für Schiene)**
- **Baukosten explodieren**
- **Ausbaupolitik hinkt Bedarf eklatant hinterher**

# Zielnetz Güterverkehr 2025/2030



Abbildung 17:  
Übersichtskarte der  
Korridore im Schien-  
engüterverkehr

Quelle: Eigene Darstellung

# Schienenwegeausbau bis 2020 – Verwaltung des Mangels

BMVBS

Abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen laufender Bedarfsplanvorhaben

Anlage

Vorhaben (Angaben in TEUR)	Gesamtkosten	Kosten 2010 bis 2020	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ABS Augsburg - München (Augsburg - Mering - Olching)	533.191	48.666	34.721	13.945									
ABS Berlin - Cottbus - Görlitz, Königs Wusterhausen - Lübbenau	140.935	140.935	130.129	3.913	6.893								
ABS Berlin - Dresden, 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe	205.012	187.353	72.633	61.784	52.936								
ABS Berlin - Dresden, ESTW Doberlug-Kirchhain	13.600	13.600	9.454	4.146									
ABS Berlin - Frankfurt(Oder) - Grenze D/PL	351.946	159.679	23.100	44.800	54.600	37.179							
ABS Emmerich - Oberhausen, 2. Baustufe (ESTW Emmerich)	85.327	49.838	24.311	9.280	8.127	8.120							
ABS Fulda - Frankfurt a.M., 3. Baustufe LV Neuhof	48.580	22.942	16.791	2.069	3.811	271							
ABS Hamburg - Lübeck - Travemünde, Elektrifizierung+2gl. Ausbau	157.100	23.560	21.240	2.320									
ABS Hildesheim - Großgödingen	80.003	70.607	23.670	23.775	16.009	5.725	1.312	116					
ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden (Franken-Sachsen-Magistrale)	898.472	147.217	27.230	24.308	34.336	28.445	32.898						
ABS Kehl - Appenweier (POS Süd), 1. Baustufe	56.335	24.283	17.590	6.693									
ABS Köln - Aachen - Grenze D/B, Erneuerung alter Buschtunnel	15.441	9.307	7.407	1.900									
ABS Ludwigshafen - Saarbrücken (POS Nord), 1. Baustufe	240.624	72.386	30.861	17.494	24.031								
ABS Ludwigshafen - Saarbrücken (POS Nord), 2. Baustufe	233.271	118.560	7.367	17.488	24.272	31.938	28.986	8.529					
ABS Mainz - Mannheim, Nordkopf Mainz	37.470	37.470	10.393	5.949	11.614	7.811	1.142	761					
ABS München - Mühldorf - Freilassing, Ampfing - Mühldorf + Innbrücken	62.106	33.732	27.468	6.264									
ABS München - Mühldorf - Freilassing, ESTW Burghausen	18.828	14.873	14.873										
ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, Baustufe II (Anbindung Jade-Weser-Port)	23.097	21.937	15.080	5.220	1.160	477							
ABS Paderborn - Chemnitz, 1. Teil	119.308	708	708										
ABS Paderborn - Chemnitz, 2. Teil Erfurt - Glauchau - Schönbrönchen	45.892	3.892	3.892										
ABS Paderborn - Chemnitz, 3. Teil Erfurt - Glauchau - Schönbrönchen	57.441	28.519	23.790	4.729									
ABS Stelle - Lüneburg, 3. Gleis	260.391	258.062	41.446	52.524	32.866	79.255	41.781	10.190					
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, StA 9.1 (mit Katzenbergtunnel)	584.827	117.500	59.100	48.415	8.120	1.885							
Elektrifizierung Reichenbach - Hof	86.507	86.507	10.800	22.821	22.214	25.405	5.267						
Hinterlandanbindung Fehmarn-Belt-Querung, Planung	14.100	10.950	4.225	3.825	2.000	900							
Knoten Berlin, Nord-Süd-Verbindung	1.685.743	136.405	712	1.160	1.160	1.160	1.160	1.160	87.551	26.650	15.662		
Knoten Berlin, Ostkreuz	119.281	74.918	14.556	11.427	8.736	8.715	11.957	7.618	6.618	5.291			
Knoten Berlin, Schienenanbindung Flughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI)	576.000	236.000	56.215	45.480	50.000	48.305	36.000						
Knoten Chemnitz	92.932	72.621	18.744	21.195	16.388	12.562	3.732						
Knoten Erfurt, 2. Baustufe	135.764	33.641	10.749	8.120	8.924	5.848							
Knoten Erfurt, 3. Baustufe (Einbindung VDE 8.1/8.2)	156.765	150.181	11.197	28.546	19.979	18.803	9.601	10.201	37.615	13.755	465		
Knoten Frankfurt a.M., Sportfeld (1. Baustufe)	69.672	20.189	5.268	5.074	4.581	5.266							
Knoten Halle/Leipzig, 1. Baustufe	180.641	43.569	19.572	10.551	13.446								
Knoten Magdeburg, 1. Baustufe	121.733	459	459										
Knoten Magdeburg, 2. Baustufe	243.388	206.830	38.235	29.027	30.076	28.930	18.560	29.000	18.757	14.245			
NBS/ABS Hamburg/Bremen - Hannover (Y-Trasse), Planung	19.000	19.000	3.000	4.000	12.000								
NBS/ABS Stuttgart - Ulm - Augsburg, Wendlingen - Ulm	923.800	923.800							231.327	288.541	217.563	136.369	50.000
Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planung	20.000	9.000	4.500	4.500									
Stuttgart 21	563.800	541.200	20.300	20.300	58.600	84.600	107.000	92.500	73.300	45.100	11.300	28.200	
Ubf Hamburg-Billwerder	15.931	13.930	5.303	8.627									
Ubf Köln-Eifeltor	28.698	26.378	6.368	19.188	822								
Ubf München-Riem, 3. Modul	17.358	5.800	5.800										
Ubf Nürnberg Hafen	28.567	2.566	2.566										
Ubf Regensburg Ost	4.408	3.233	3.233										
VDE 4, ABS Hannover - Lehrte	310.876	2.018	2.018										
VDE 4, Hannover - Lehrte - Berlin (Stammstrecke)	219	20	20										
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Fürth	199.603	136.436	21.000	60.159	38.483	16.794							
VDE 8.1, NBS Ebensfeld - Erfurt	2.711.466	1.900.762	175.820	214.053	207.000	166.000	185.128	204.640	170.000	180.000	195.360	122.761	80.000
VDE 8.2, NBS Erfurt - Gröbers (- Leipzig/Halle)	1.948.666	1.445.819	163.564	160.000	180.000	170.000	180.000	150.000	130.000	120.000	100.000	90.000	2.255
VDE 8.2, Südanbindung Halle, Projektabschnitt 2.6	37.794	1.172	1.172										
VDE 9, ABS Leipzig - Dresden, 2. Baustufe	151.554	5.598	3.282	1.125	1.191								
VDE 9, ABS Leipzig - Dresden, 3. Baustufe	292.060	231.473	62.849	22.620	52.010	40.020	24.505	29.469					
<b>Summe</b>	<b>15.025.523</b>	<b>7.946.081</b>	<b>1.314.781</b>	<b>1.058.794</b>	<b>1.006.384</b>	<b>834.194</b>	<b>689.029</b>	<b>544.184</b>	<b>755.168</b>	<b>693.612</b>	<b>540.350</b>	<b>377.330</b>	<b>132.255</b>



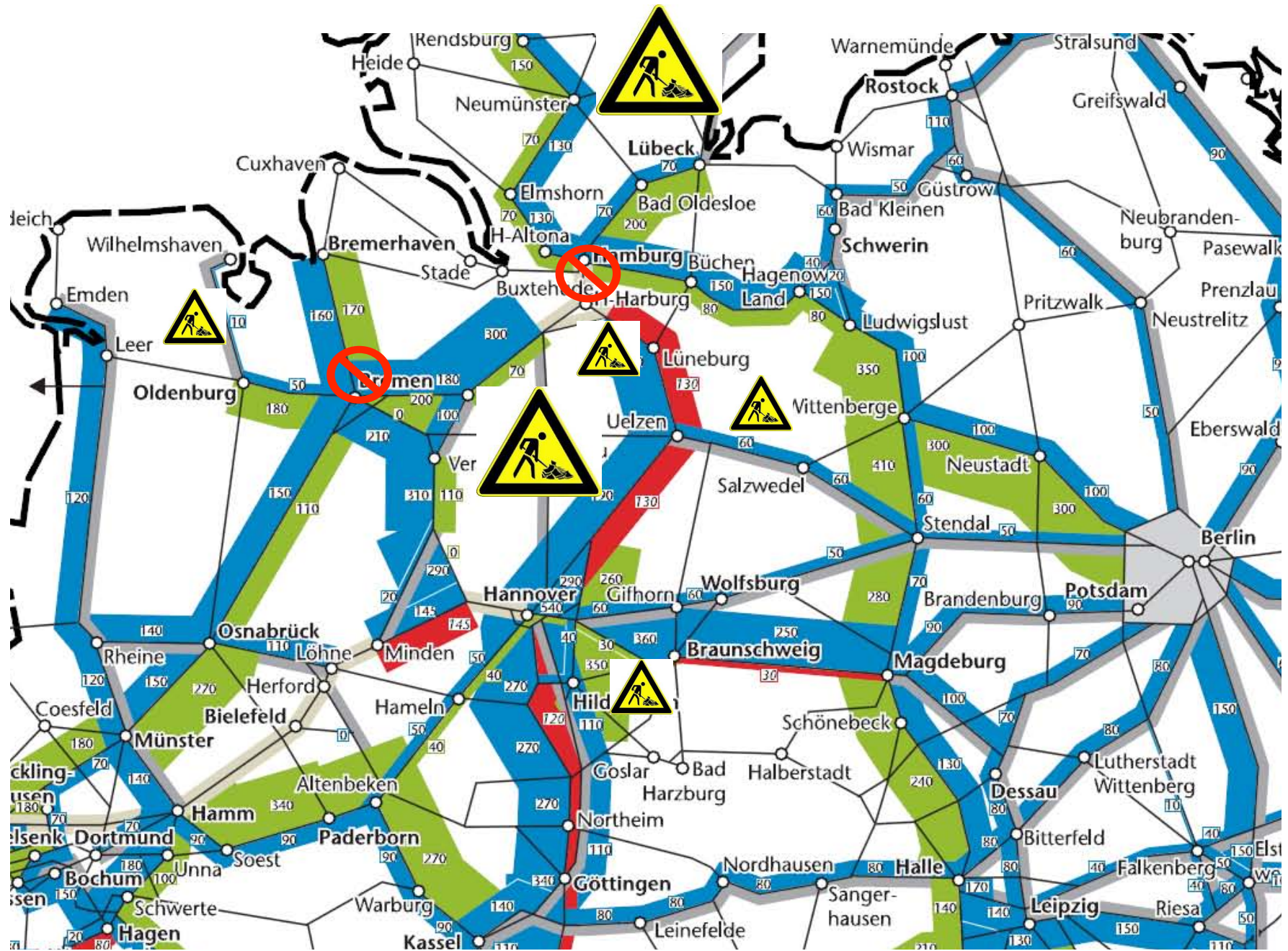
8.000.000



# Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 (Entwurf)

Investitionsbereich	Gesamtinvestitionen ab 2011 (Planungsskizzen) [Mrd. €]	Geplante Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015 [Mrd. €]	Anteil an den geplanten Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015
1	2	3	4
Bestandsnetzinvestitionen (Erhaltung)	-	12,6	61,5 %
Bedarfsplaninvestitionen (Aus- und Neubau)	rd. 11,4	rd. 6,4	31,2 %
<i>davon</i> Laufende Vorhaben bzw. Teilvorhaben	rd. 7,9	rd. 5,2	81,2 %
Noch nicht begonnenen Projekte	rd. 3,5	rd. 1,2	18,8 %
Sonstige Investitionen	-	rd. 1,5	7,3 %
<b>Gesamt</b>	-	<b>rd. 20,5</b>	<b>100 %</b>

# Engpässe versus Ausbauplanung



## Y-Trasse: Lösung der Kapazitätsprobleme?

### Was könnte pro Y sprechen?

- höherer Planungsstand (ROV)?
- geringere Lärmbetroffenheit?
- Vorzugsvariante der Politik?
- beschleunigt SPFV

### Was spricht gegen das Y?

- Baukosten mind. 4 Mrd. €
- „Alles-oder-nichts“-Projekt
- nicht vor 2025 realistisch
- verkehrlich ineffektiv, Maximum = 230 Züge
- betriebliche Funktionalität fraglich (bei  $V_{\max}$  250 km/h)
- nahezu null Entlastung für Bremen/Brhvn/JWP
- Neubewertung BVWP 2010 ist methodisch wertlos

## Hausaufgaben

- **BVWP-Methodik muss grundlegend reformiert werden (Kriterien der Leitwegeermittlung, Einbeziehung neuer Betriebskonzepte, realistische Bezugsfälle/Zielnetze usw.)**
- **neun vorläufig ausgeschiedene Planfälle – u.a. Langwedel – Uelzen (Amerika-Linie) müssen neu bewertet werden**
- **Y-Trasse muss Alternativen unter realistischen Bedingungen gegenübergestellt werden**
- **Anachronistische Trennung zwischen Bundes- und NE-Infrastruktur muss aufgehoben werden**

Es spricht viel dafür, dass Ausbaupaket aus Lüneburg – Uelzen – Stendal, ROW-Verden (- Minden), Langwedel – Uelzen verkehrspolitisch sinnvoller und kostengünstiger ist als die Y-Trasse

 **Lackmustest für Nachfrageorientierung der DB-Planung**