

Investitionsbedarf für das Bundes- schienenwegenetz aus Sicht der Nutzer

Siebte VDV-Maßnahmenliste

Ergebnisse der siebten Unternehmensbefragung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unter Mitarbeit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV)

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

Ansprechpartner

Steffen Kerth
T 0221 57979-172
F 0221 57979-8172
kerth@vdv.de

Einführung

Zum siebten Mal in jeweils zweijährigem Abstand hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer 2014 die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie – mit Unterstützung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV – die Verbünde und Aufgabenträger nach dem aus ihrer jeweils spezifischen Sicht bestehenden Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz befragt. Die Ergebnisse bieten wie in den Vorjahren einen konkreten Überblick über die aus Sicht der Nutzer der Schienenwege bestehenden Probleme sowie über die jeweiligen Lösungsvorschläge.

Die VDV-Maßnahmenliste hat sich in den vergangenen Jahren immer mehr zu einem Erfolgsmodell für alle Beteiligten entwickelt. Für die Nutzer, weil ihnen ein Instrument geboten wird, das dabei hilft, die infrastrukturell bedingten Restriktionen im Netz genau dort – namentlich bei der DB Netz AG und beim Bund – zu adressieren, wo die Entscheidungen über die Verwendung der verfügbaren Investitionsmittel getroffen werden. Für die DB Netz AG, weil sie sehr konkrete Informationen über die Bedürfnisse des Marktes und dessen Vorstellungen zur Beseitigung von Schwachstellen erhält. Für den Bund, weil er als wesentlicher Financier der Eisenbahninfrastruktur erfährt, ob die Strukturen der öffentlichen Netzfinanzierung – Finanzierungsinstrumente, Mittelverwendung, Finanzierungslinie – den Anforderungen der Eisenbahnen und ihrer Kunden und damit auch seinen eigenen verkehrspolitischen Zielsetzungen gerecht werden.

Auch seit Veröffentlichung der Vorgängerliste im Februar 2013 sind wieder zahlreiche Maßnahmenvorschläge umgesetzt worden oder befinden sich in der Umsetzung: 16 Maßnahmen wurden seitdem vollständig oder in Teilen in Betrieb genommen. Weitere 30 Projekte der Maßnahmenliste 2011 befinden sich derzeit im Bau.

Die VDV-Maßnahmenliste hat in den vergangenen Jahren wesentlich dazu beigetragen, dass nicht mehr nur Großprojekte im Fokus der Infrastrukturplanung stehen, sondern zunehmend auch die Wirksamkeit vergleichsweise kleiner Maßnahmen betrachtet wird. So hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Verfahren zur Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans erstmals auch für Maßnahmenvorschläge mit vergleichsweise geringem Investitionsvolumen geöffnet. Außerdem hat die DB Netz AG schon 2011 unter ausdrücklicher Berufung auf die Maßnahmenliste des VDV mit dem Netzfonds ein zusätzliches Finanzierungsinstrument geschaffen, aus dem kleinere Vorhaben, die über die Regelfinanzierung nicht realisierbar wären, mit Eigenmitteln finanziert werden sollen.

Insofern ist es nicht überraschend, dass auch die Umfrage des VDV im Sommer 2014 auf starke Resonanz gestoßen ist. Insgesamt sind 60 neue Projektvorschläge in die Maßnahmenliste 2015 übernommen worden. Die SPNV-Aufgabenträger in Nordrhein- Westfalen verfügen – neben zahlreichen neu in die Liste übernommenen Maßnahmen – über einen erheblichen zusätzlichen Vorrat an Vorschlägen. Auf eine Übernahme dieser Maßnahmenvorschläge in die aktuelle Liste wurde verzichtet, weil Sie mit einer sehr langfristigen Umsetzungsperspektive versehen waren. Ihre Übernahme wird jedoch bei den folgenden Aktualisierungen der Maßnahmenliste aufs Neue zu prüfen sein.

Die aktuelle Maßnahmenliste enthält nun insgesamt 431 Einzelvorschläge, die von insgesamt 71 Unternehmen eingebracht worden sind. Die Ausprägungen der Einzelmaßnahmen sind mit denen der Vorjahre durchaus vergleichbar: Von vielen Unternehmen insbesondere des Güterverkehrs wird der Mangel an angemessenen Überholungsmöglichkeiten, Weichenverbindungen sowie von Neben-, Abstell- und Ladegleisen kritisch bewertet. Auch von Personenverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des SPNV wird mehr Flexibilität im Zuschnitt und in der Auslegung der Infrastrukturen gefordert, um die Betriebsprogramme an sich ändernde Nachfragestrukturen anpassen zu können, aber auch die Steigerung der Leistungsfähigkeit zur Ausweitung des Angebots..

Güter- und Personenverkehrsunternehmen verweisen zudem regelmäßig auf den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Wenn die Wettbewerbsposition der Schiene gehalten oder gar verbessert werden soll, muss das Verkehrsangebot kontinuierlich weiter entwickelt werden. Dies erfordert aus Sicht der Unternehmen im Personenverkehr häufig infrastrukturelle Voraussetzungen. Zu geringe Streckengeschwindigkeiten, Geschwindigkeitseinbrüche an Bahnübergängen, lange Aufenthaltszeiten in Kreuzungsbahnhöfen oder lange Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen stehen dem oft entgegen. Auch aus Sicht der Güterbahnen können höhere Streckengeschwindigkeiten und Achslasten oder geeignete signaltechnische Einbindungen von Güterverkehrsanlagen deren intermodale Wettbewerbsposition positiv beeinflussen.

Wie auch in den Vorjahren haben VDV und DB Netz AG alle Maßnahmen aus der Vorgängerliste sowie die neu vorgeschlagenen Maßnahmen einer eingehenden Prüfung und Bewertung unterzogen. Dabei wurden insgesamt knapp 500 Vorschläge betrachtet. Neben den bereits erwähnten Maßnahmenvorschläge, die bereits umgesetzt wurden bzw. im Bau sind, sind ca. 10 Maßnahmen der Vorgängerliste, deren Umsetzung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder Verkehrsbedürfnisse übereinstimmend nicht mehr als zielführend erscheint, nicht in die aktuelle Liste nicht übernommen worden.

Von den 431 verbleibenden Projektvorschlägen befinden sich 216 in der Planung; einige davon sein derzeit geltenden Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege enthalten. Für einen Teil dieser Maßnahmen ist allerdings die Finanzierung noch nicht sichergestellt. Bei weiteren 60 Maßnahmen werden die von den Nutzern dargestellte Problemkonstellation sowie die projektbezogene verkehrliche Wirkung auch vom Infrastrukturbetreiber im Kern anerkannt. Die DB Netz AG sieht allerdings keine Möglichkeit, diese Vorschläge im Rahmen der verfügbaren Mittel wirtschaftlich zu realisieren. Für weitere 128 Vorschläge liegen noch keine belastbaren Erkenntnisse vor. Die DB Netz veranlasst hierzu weitere Untersuchungen, die im Einzelfall auch alternative Lösungsmöglichkeiten für die jeweils beschriebene Problemkonstellation einbeziehen können. Insgesamt 27 Projektvorschläge werden von der DB Netz AG meist aus betrieblichen Erwägungen als nicht weiter verfolgenswert angesehen. Da der VDV diese Projekte in Abstimmung mit den meldenden Unternehmen im Grundsatz als sinnvoll erachtet, werden sie in der Bedarfsliste weitergeführt. Im Dialog zwischen allen Beteiligten soll jedoch bis zur nächsten Aktualisierung der Liste geprüft werden, wie mit diesen Maßnahmen weiter verfahren wird.

Trotz des bereits erwähnten Netzfonds der DB Netz AG und der grundsätzlichen Öffnung des Bundesverkehrswegeplans für kleinere Vorhaben ist festzustellen, dass zahlreiche Projekte der VDV-Liste zwar einerseits hohe Beiträge zur Betriebsstabilität oder zur Attraktivitätssteigerung des Verkehrsangebots versprechen, andererseits aber mangels darauf bezogener Finanzierungsinstrumente keine Aussicht auf Realisierung haben. Mit der Vorlage der aktuellen Maßnahmenliste schlägt der VDV deshalb erneut vor, einen zusätzlichen Finanzierungstopf in einer Größenordnung von 50 bis 100 Mio. Euro pro Jahr zu schaffen, aus dem genau diese Maßnahmen finanziert werden könnten. Die Entwicklung eines solchen Finanzierungsinstruments, das selbstverständlich zusätzlich zu dem aus Eigenmitteln der DB Netz AG gespeisten Netzfonds auf die Realisierung kleiner Vorhaben gerichtet ist, könnte die öffentliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ganz im Sinne der VDV-Maßnahmenliste sinnvoll ergänzen.

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1740	Bremen-Burg	Abzw. Bve (Bremen Rbf)	Überlastung des Knotens Bremen, insbesondere im Bereich Bremen Hbf	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Strecke zwischen Bremen-Burg und Abzw. Bve (4 km), insbesondere durch Blockverdichtung
1740 1745	Nienburg/Weser	Rotenburg/Wümme	Zu den Stoßzeiten (Abrollen der Seehafenzüge aus Bremen/Bremerhaven) ist kaum in dieser Richtung eine Fahrplantrasse zu erlangen - Gleiches gilt für die Gegenrichtung in den Morgenstunden (Züge von Süden nach Bremen).	Kapazitätsausweitung, insbesondere Nienburg - Verden.
1740 2200	Twistringen	Bremerhaven	Schlechte Betriebsqualität auf der Relation Twistringen - Bremen - Bremerhaven wegen hoher Einbruchverspätungen im SPFV im Abschnitt Twistringen - Bremen gepaart mit hoher Streckenauslastung im Abschnitt Bremen - Bremerhaven; Kapazitätsengpässe in den Bahnhöfen Bremerhaven Hbf und -Lehe	Ableitung von Maßnahmen aus Knotenuntersuchung Bremen
1741	Nienburg	Minden	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn)	Zweigleisiger Ausbau und Ertüchtigung als Hauptbahn mit durchgängiger Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.
1741	Nienburg	Minden	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn)	Bis zu einem später zu erwartenden zweigleisigen Ausbau Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch kleinere sicherungstechnische Maßnahmen (Zugschlussbeobachtung).
1743	Nienburg	Liebenau	Veraltete Sicherungstechnik bei Bü in km 6,542 führt zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs (handbediente Schranke und fehlende Randwege machen Parallelfahrten der Infrastrukturnutzer mit dem Pkw erforderlich)	Ausrüstung des Bü mit automatischer Sicherungstechnik oder halbautomatischer Lichtzeichenanlage (Automatik-Hilfseinschalttaste oder Schlagschalter-Bedienung)
1745	Rotenburg (Wümme)	Verden	Mangelnde Leistungsfähigkeit eingleisigen Strecke. Verstärkte Nutzung durch den Güterverkehr nach Abschluss des Ausbaus der EVB-Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (vor allem nach Bau der Verbindungskurve in Richtung Verden). Verdrängung des SPNV.	Zweigleisiger Ausbau
1760	Hannover	Linden/Ricklingen	Zur besseren Vernetzung zwischen den S-Bahn-Linien und dem Stadtbahnast B-Süd fehlt an der Hildesheimer Straße eine Umsteigeanlage (vgl. auch Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover)	Bau einer S-Bahn-Station mit notwendiger Anpassung der Netzinfrastruktur
1760	Paderborn Hbf	Altenbeken	Geringe Geschwindigkeit aufgrund Streckenführung	Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Beseitigung Benhauser Bogen
1760	Bf. Paderborn Hbf			Knotenertüchtigung durch Einbau von neuen Weichenverbindungen Ziel: Erhöhung der Bahnhofskapazität
1774	Sorsum	Himmelsthür	Behinderung im Fahrplan und Betrieb im FV; mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Eingleisigkeit	Zweigleisiger Streckenausbau
1900 1911	Braunschweig-Buchhorst	Abzw. Weddel (- Helmstedt)	Hohe Belastung des Streckenabschnitts Buchhorst - Abzw Weddel (gesamter Durchgangsverkehr durch den Knoten Braunschweig von/nach Helmstedt und Wolfsburg - SFS über zwei Streckengleise)	Dreigleisiger Ausbau Bei Umsetzung ist der Zusammenhang mit der Maßnahme an der HWEA Weddel (Abzw.) "Höhenfreier Abzweig" zu beachten
1900 1956	Abzw. Weddel		Kapazitätsprobleme, Verspätungsanfälligkeit, kreuzende Verkehre	Höhenfreier Abzweig

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1902 1962	Braunschweig Hbf Wieren	Hohe Anzahl nicht technisch gesicherter BÜs, veraltete Leit- und Sicherungstechnik	Durchgehender Ausbau für Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h
1923	Salzgitter Drütte Salzgitter Lebenstedt	Langsamfahrstelle Abzweig Drütte	Beseitigung Langsamfahrstelle Abzweig Drütte, Anheben der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit
1956	Weddel Fallersleben	Zu geringe Trassenkapazität; gewünschte Taktfrequenz nicht möglich; hohe Verspätungsanfälligkeit	Durchgängiger 2-gleisiger Ausbau Bei Umsetzung ist der Zusammenhang mit der Maßnahme "Höhenfreier Abzweig" in Weddel zu beachten
1960	Uelzen Langwedel	Fehlende Leistungsfähigkeit der Strecke im Seehafenhinterlandverkehr wegen Einleisigkeit und fehlender Elektrifizierung	Elektrifizierung und Zweigleisigkeit - alternativ eingleisig mit Begegnungsabschnitten - zur Verbesserung der Anbindung des Seehafenhinterlandverkehrs
1960	Langwedel Uelzen	Geringer Ausbauzustand der Strecke erschwert kundengerechtes Angebot im SPNV und steht stärkerer Nutzung dieser Infrastruktur entgegen	Wiederherstellung der ursprünglichen Streckengeschwindigkeit ggfs. Blockteilung
2000	Münster Hbf Lünen Hbf	Eingleisige Strecke, Zugkreuzung mit Fernverkehr	Zweigleisiger Ausbau
2013	Münster Hbf Rheda-Wiedenbrück	Niedrige Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h im Abschnitt Münster – Warendorf und 80 km/h im Abschnitt Beelen – Rheda-Wiedenbrück, insbesondere Beseitigung der Langsamfahrstellen < 40 kmh.
2014	Münster Gronau	Kapazitätsengpässe	Einrichtung zweigleisiger Abschnitte
2014 2931	Bf. Münster Hbf		Einrichtung Bahnsteig Gleis 21 Ziel: Erhöhung der Bahnhofskapazität
2103 2423 2821 2810 2813	Dortmund Hbf Brügge Lüdenscheid	Mangelnde Leistungsfähigkeit	Zur Taktverdichtung und betrieblichen Sicherheit ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau erforderlich. Daneben ist der Ausbau und die Verlegung der Haltepunkte Dortmund-Tierpark und Dortmund-Löttringhausen vorgesehen. Für den Abschnitt Lüdenscheid-Hagen ist ein 30-Min.-Takt vorgesehen. Um dann einen 30-Min.-Takt fahren zu können, muss in Brügge ein 3. Bahnsteig gebaut werden. Außerdem ist die Verlegung von Gleisen erforderlich.
2103	Strecke Dortmund Hbf - Dortmund-Hörde		Blockverdichtung Ziel: Verbesserung der Betriebsqualität im überlasteten Streckenabschnitt
2132	Dortmund-Obereving Gbf	Hohe Zugfrequenz verursacht Kapazitätsprobleme.	Kapazitätserweiterung durch Wiederinbetriebnahme von Dortmund-Güterbahnhof und/oder Dortmund-Eving
2158	Dortmund Hbf		Knotenertüchtigung Ziel: Für Umsetzung RRX-Konzept (Entmischung Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr / Kapazitätsausweitungen)
2160 2291	Strecke Essen - Bochum		Einrichten von Überleitstellen zwischen S-Bahn und Fernbahn Ziel: Erhöhung der Betriebsflexibilität
2184 2300 2160 2158	Duisburg Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im SPNV nicht möglich; zu lange Zugfolgezeiten.	Einfahrt Bochum 100 km/h nach Gleis 4 und 6

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
6899	Uelzen Stendal	Nutzung der Strecke zur Bewältigung der starken Verkehrszuwächse im Hinterlandverkehr zu den Seehäfen wegen der weitgehenden Eingleisigkeit im Abschnitt Uelzen - Stendal nur eingeschränkt möglich.	Durchgehender zweigleisiger Ausbau.	
2014 2931	Knoten Münster	Münster Zentrum Nord	Zu geringe Kapazität und Flexibilität (ungünstige Fahrstraßen)	Einrichtung Gleiswechselbetrieb um Parallelfahrten auf den Strecken 2014 und 2931 zu ermöglichen
KN	Knoten Frankfurt am Main		Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	Zweigleisiger Ausbau Abzw. Mainzer Landstraße - Frankfurt Hbf Nordseite (stark betriebsbehinderndes Nadelöhr)
KN	Knoten Leipzig		Kapazitätsproblem Leipzig Hauptbahnhof	Aufbau einer Kehranlage im Anschluss an den City-Tunnel Leipzig zum Wenden von S-Bahnzügen aus Richtung Süden, keine weitere Reduzierung von Bahnsteiggleisen in der Bahnhofshalle, Abbau von Fahrstraßenausschlüssen und Verdichtung der Blockteilungen, um im min. 2-Minuten-Abstand Züge verkehren zu lassen, Ertüchtigung der ESTW-Anlagen, damit ein schnelleres Rangieren innerhalb des Bahnhofes möglich ist, kein Abbruch des Verkehrstunnels oder Ersatzmaßnahme im Gleisvorfeld bei Fertigstellung der NBS Leipzig-Erfurt, um weiterhin die direkte Fahrbeziehung Leutzsch - Leipzig Hbf. - Altenburger/Dresdener/Chemnitzer Schiene zu erhalten
KN	Knoten München		Überlastung des Knotens München	Schaffung einer Verbindung vom Nordring in Richtung Riem (ggf. unter Nutzung der Trasse des aufgegebenen Ostastes des Nordringes) (Daglfinger Kurve)
KN	Knoten München		Überlastung des Knotens München	Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Züge mit Zuglängen über 450 Meter in München-Pasing
KN	Knoten Nürnberg/Fürth		Lange Wartezeiten vor Fürth Gbf wg. hoher Knotenbelastung; lange Fahrstraßenausschlüsse	Bau kreuzungsfreier Einfädelungen in Verbindung mit dem geplanten viergleisigen Ausbau Nürnberg Hbf - Fürth Hbf
KN	Knoten Nürnberg/Fürth		Durch Inbetriebnahme der NBS Nürnberg - Ingolstadt - München und weitere Vertaktung in Personenverkehr ist die Kapazität im Knoten Nürnberg/Fürth ausgeschöpft	Zur Überbrückung bis zum Ausbau im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 8.1 kleine Lösung, Reaktivierung und ggf. Elektrifizierung Gz-Strecke 5952
KN	Knoten Frankfurt am Main		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr	Bau von Überwerfungsbauwerken in Frankfurt (Main) Hbf und Süd
KN	Knoten Hamburg-Harburg		Maßgebliche Einschränkung des SGV aufgrund betrieblich eingeschränkter Durchfahrt des Bf. Maschen	Rbf. Maschen: Bau eines zweiten Umfahrgleises Süd-Nord
KN	Frankfurt (M) Stadion	Frankfurt (M) Gutleuthof	Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	Einrichtung eines 5. und 6. Gleises; Ausbau Niederräder Brücke
KN	Knoten Frankfurt am Main		Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	Viergleisiger Ausbau Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd
KN	Knoten Hamburg		Fehlende direkte Erreichbarkeit der Hamburger Umgebungsbahn aus Richtung Berlin	Schaffung einer Verbindungskurve Nord/Ost in Hamburg-Rothenburgsort
KN	Knoten Hamburg		Überlastung des Knotens Hamburg und mangelnde Leistungsfähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofs in Nord-Süd-Richtung	Ausbau des Knotens Hamburg gemäß Knotenuntersuchung des BMVBS, insbesondere zusätzliche Bahnsteigkanten in Hamburg Hbf, Entflechtung der Personen- und Güterverkehre in Hamburg-Harburg
KN	Knoten Bremen		Containerzüge aus Bremen-Grolland-Roland von und nach Hamburg müssen grundsätzlich in Bremen Rbf umspannen. Hierdurch entstehen Wartezeiten und nicht geringe Kosten.	Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Bremen Rbf und eventuell Bremen-Oberneuland in einem anderen Radius, um hier direkt über Bremen Rbf zu dem Terminal Bremen-Grolland-Roland u.z. fahren zu können.