



Organisation und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs am Beispiel von Schienennetz und Bahnhöfen

Hans-Werner Franz
Geschäftsführer
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Berlin, 22. März 2010

„Der Nahverkehr auf der Schiene
bleibt nur finanzierbar,
wenn wir Organisation und Finanzierung
der Infrastruktur ändern.“

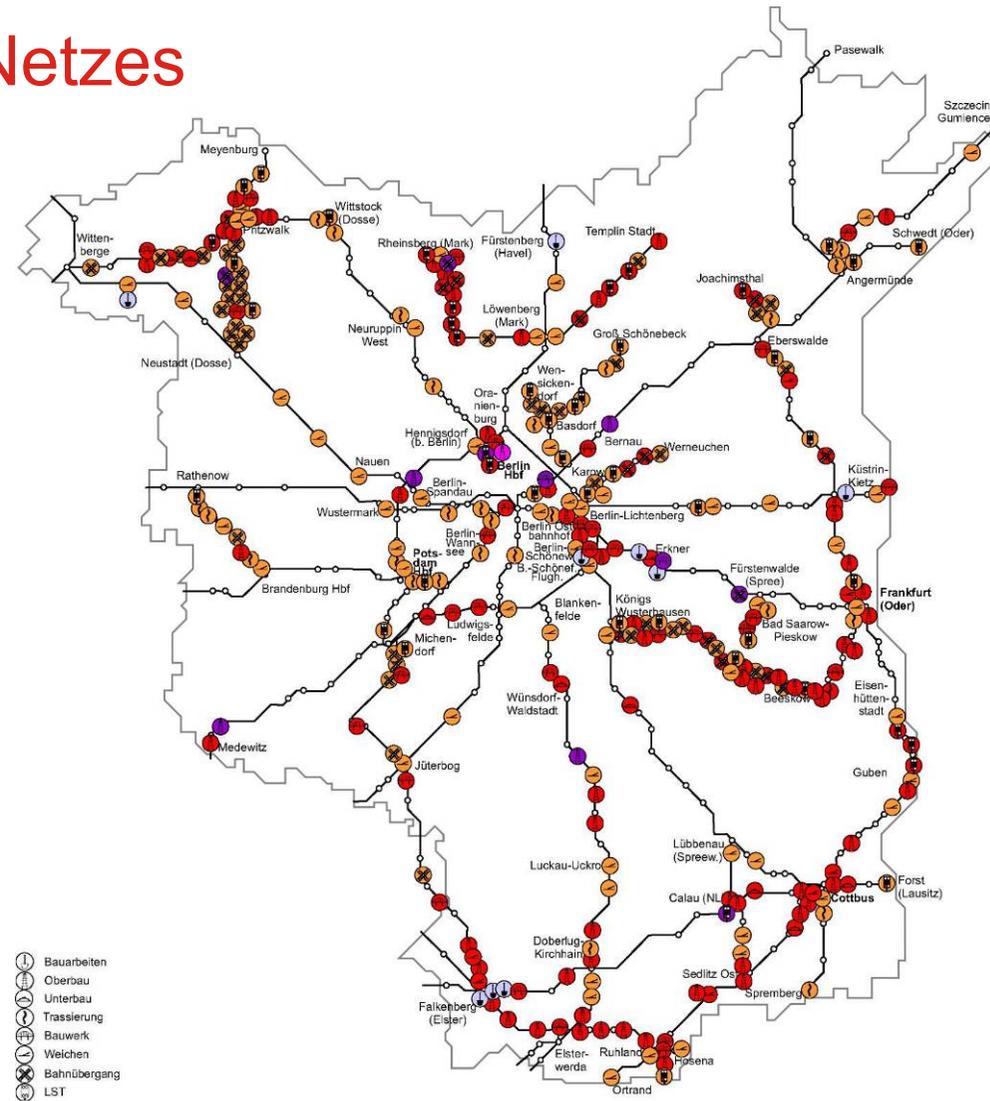
Inhalte

1. Qualität der Infrastruktur
2. Kosten der Infrastruktur
3. Ausbaustrategie und Finanzierung
4. Was müssen wir ändern?



Übersicht relevanter Geschwindigkeitseinbrüche

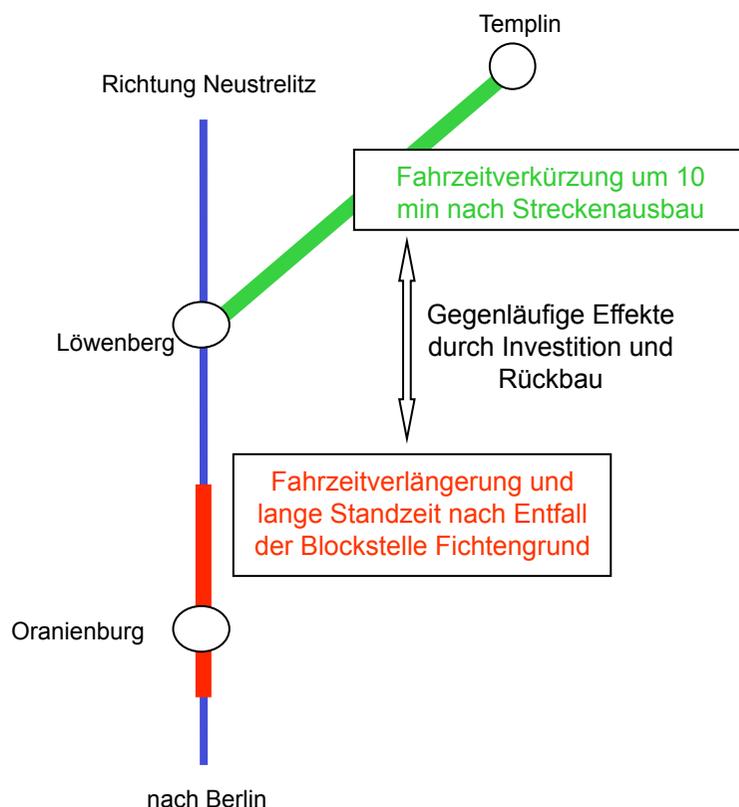
Qualität des Netzes



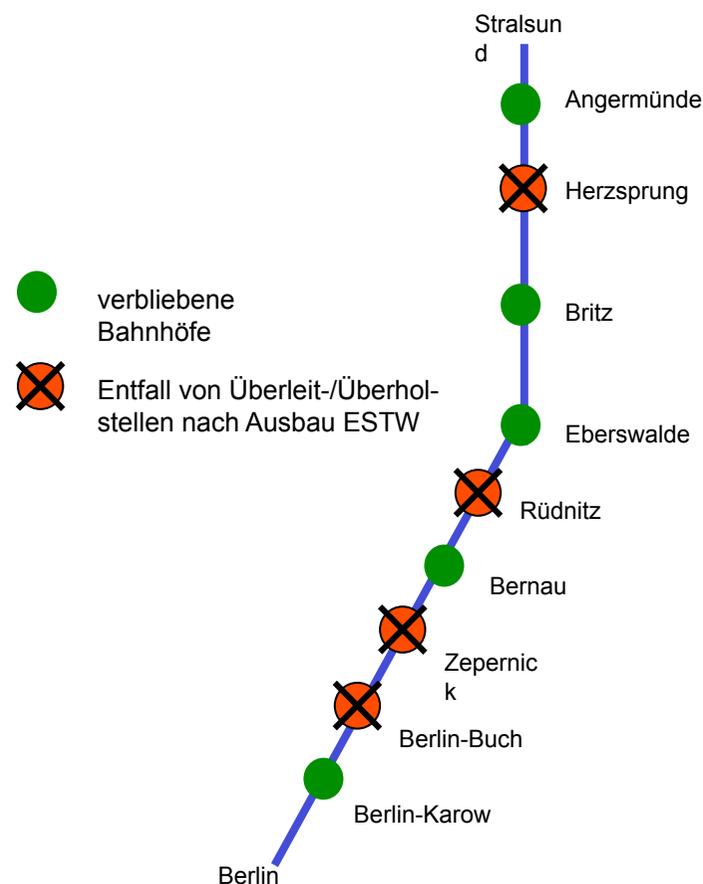
Quelle: http://www.vbbonline.de/download/dokumente/vbb_Qbericht2008bhf.pdf

Kapazität des Netzes

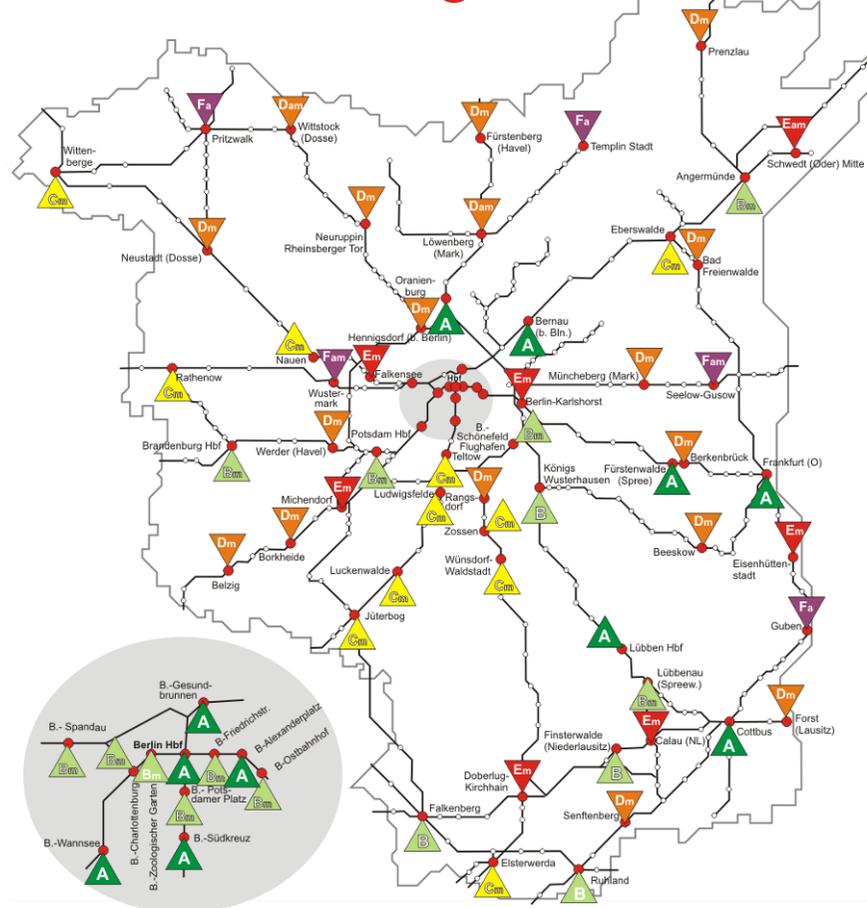
Problemfeld 1: Entfall von Blockstellen



Problemfeld 2: Entfall von Überleit- und Überholstellen nach Inbetriebnahme ESTW



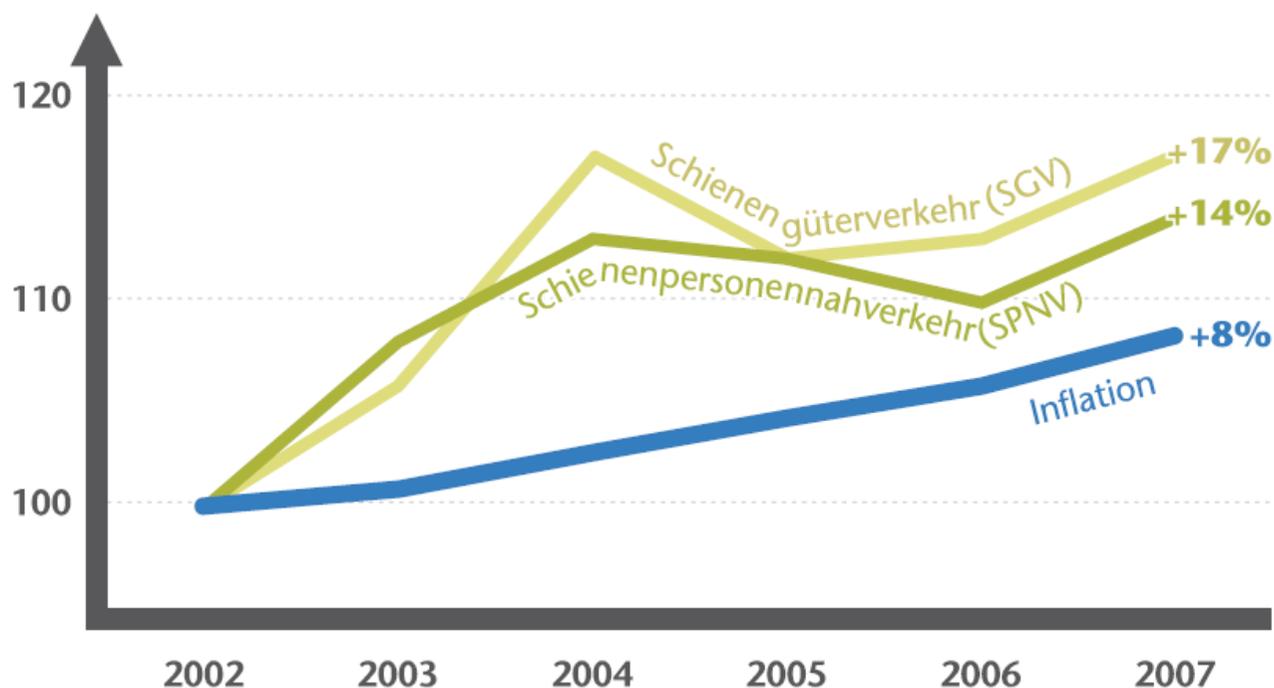
Qualität und Ausstattung der Bahnhöfe



Legende

Sehr gutes Informationsangebot		Verbesserungsmöglichkeiten		Hoher Handlungsbedarf	
Gutes Informationsangebot		Handlungsbedarf		Dringender Handlungsbedarf	
fehlende Ausstattung		festgestellte Mängel			

Problemfeld: Trassen- und Stationspreise



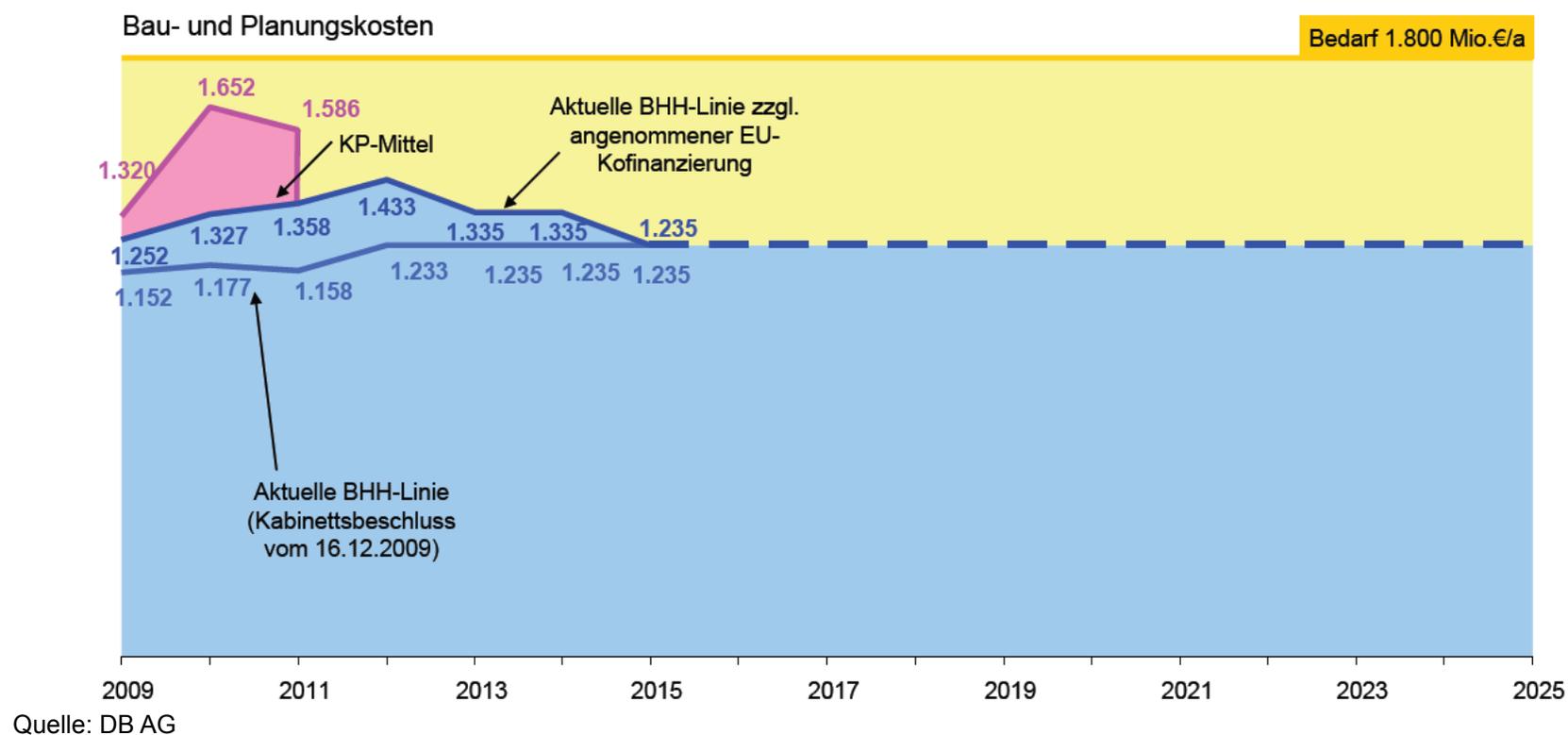
Quotient aus gezahlten Entgelten und Betriebsleistung der EVU der DB AG laut Leistungsverrechnungsdaten des Konzernberichts

Indexiert, 2002 = 100
(Basis: Euro je Trassenkilometer); Anpassung des SGV 2005 um Railion Intermodal Traction

Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG

Problemfeld: Investitionen in die Infrastruktur

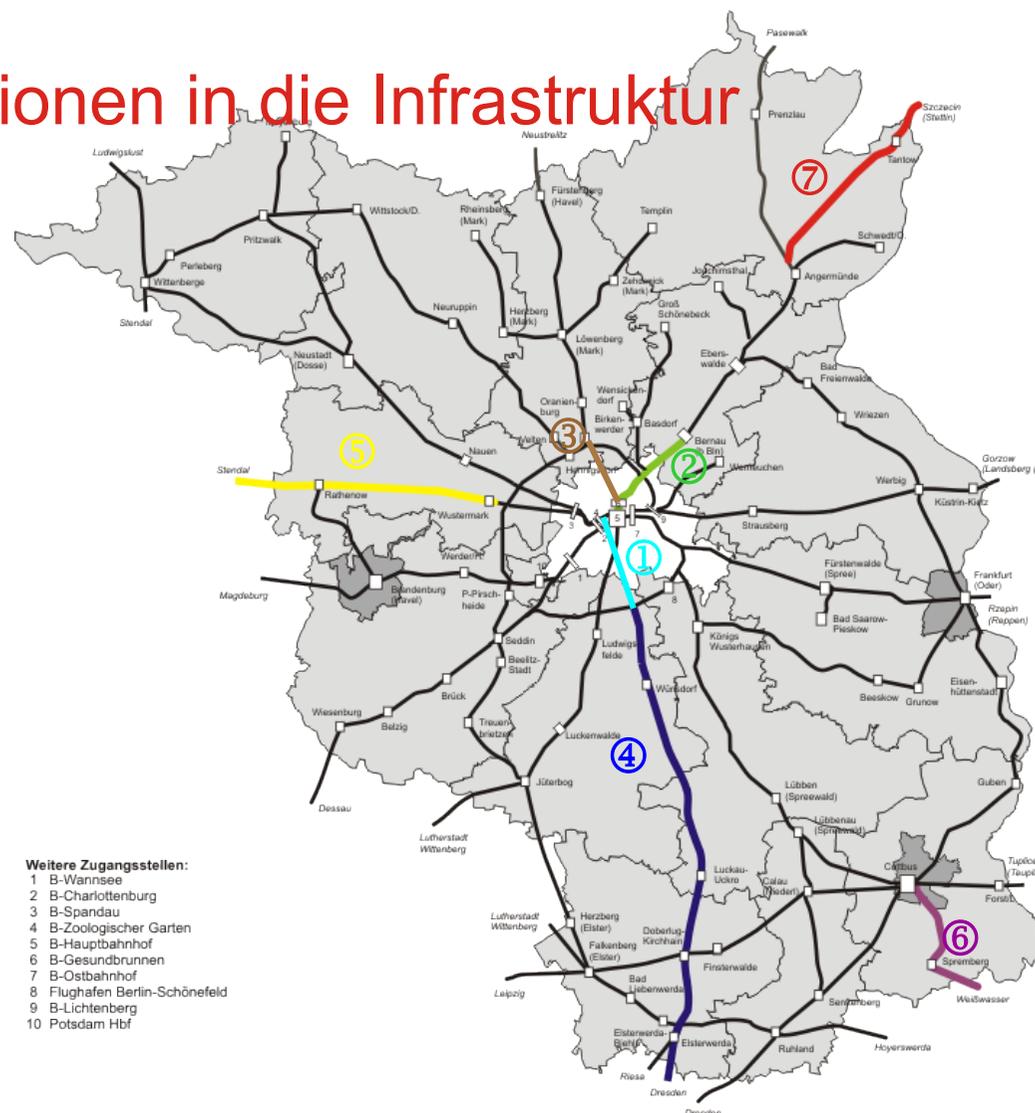
Es zeichnet sich eine Bundeshaushaltlinie ab, die deutlich hinter den erforderlichen 1,8 Mrd. EUR pro Jahr zurückbleibt



Problemfeld: Investitionen in die Infrastruktur

Vorhaben ohne Finanzierung

1. **Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Südkreuz und Berliner Außenring**
2. **Ausbau und Wiederherstellung Zweigleisigkeit Nordkreuz – Berlin-Karow (-Bernau)**
3. **Wiederaufbau Nordkreuz – Birkenwerder**
4. **Ausbau Berlin – Dresden (2. Baustufe)**
5. **Elektrifizierung Stammstrecke Wustermark – Rathenow (-Stendal)**
6. **ABS Cottbus – Görlitz**
7. **Elektrifizierung (Angermünde-) Passow - Stettin**



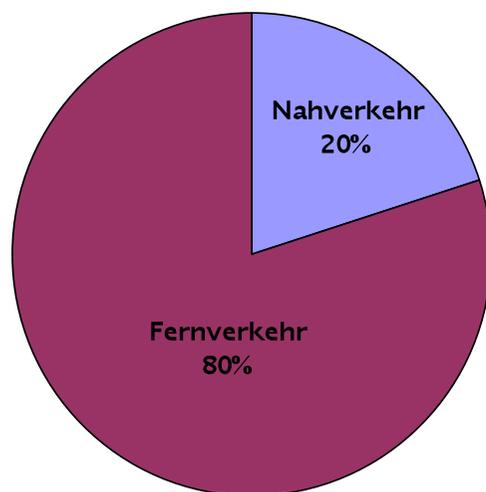
Quelle: Angaben der DB AG vom März 2010

Anmerkung: Ohne Darstellung der S-Bahn Berlin

0 25 50 Kilometer

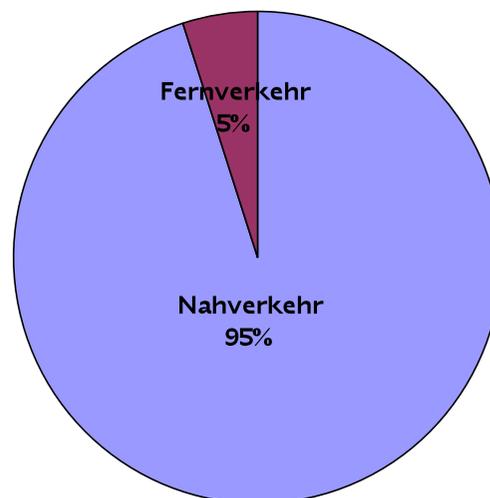
Ausbaustrategie der Infrastruktur

Investitionen ins Netz



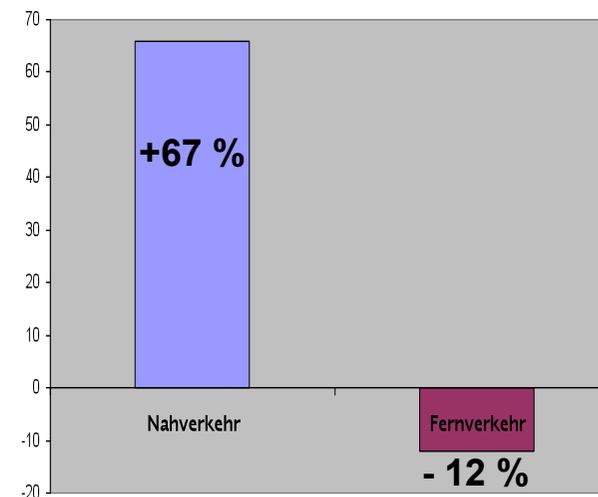
Quelle: BSchwAG

Anteil der Reisenden



Quelle: Verkehr in Zahlen 2009/2010
Stand: 2008

**Fahrgastentwicklung
1995 - heute**

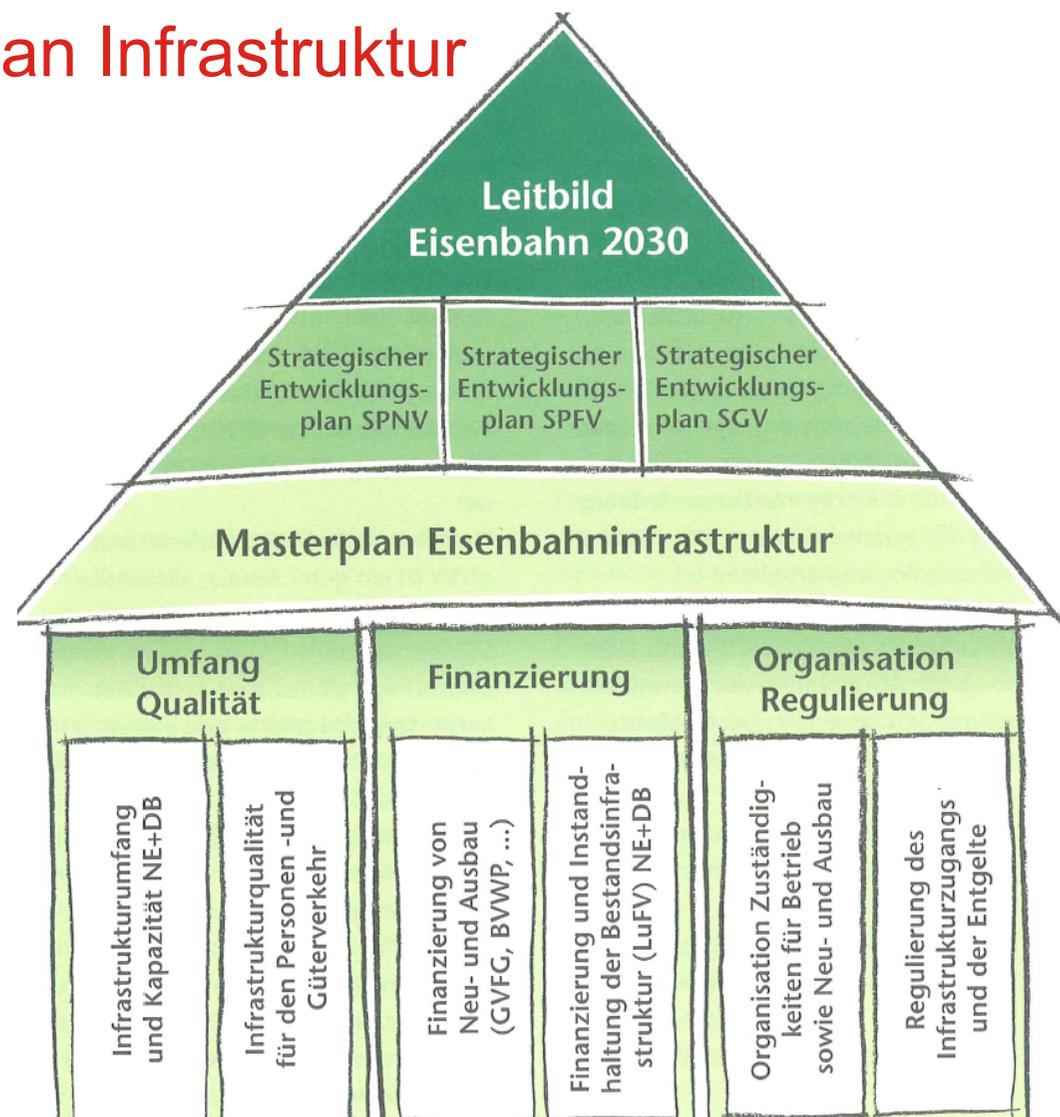


Quelle: Verkehr in Zahlen 2009/2010
Stand: 2008

Was müssen wir ändern?

1. Mehr Qualität und mehr Kapazität
2. Neuausrichtung der Prioritäten
3. Senkung der Trassen- und Stationspreise
4. Auskömmliche Finanzierung der Infrastruktur

Masterplan Infrastruktur



Quelle: BAG
SPNV

Regulierung

- Nachsteuerung der Eisenbahnregulierung notwendig
- Schwächen heute:
 - keine Effizienzkontrolle der Infrastruktur
 - unsauber formulierte Gesetze
 - daher hohe Rechtsunsicherheit
- Handlungsbedarf
 - klarere Gesetze
 - Einführung einer Anreizregulierung
 - Stärkung der Bundesnetzagentur

Regionalisierung der Infrastruktur

- Erfolgsmodell „Regionalisierung“ auf Infrastruktur übertragen
- Modellrechnung des VBB: ca. 1/3 Kostenersparnis bei gleicher Qualität
- Voraussetzung: Bund gibt Anteil der Gelder für Investitionen an Länder
- 1. Schritt: Umsetzung von Pilotprojekten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Alles ist erreichbar !

