

EHTC 
HANSEATIC TRANSPORT CONSULT

Vergleich von Verkehrsprognosen und Verkehrsentwicklung

Eine Bestandsaufnahme der letzten Prognosen



Agenda



Vorstellung



Fazit/Agenda



Zu Prognosen in der Sache

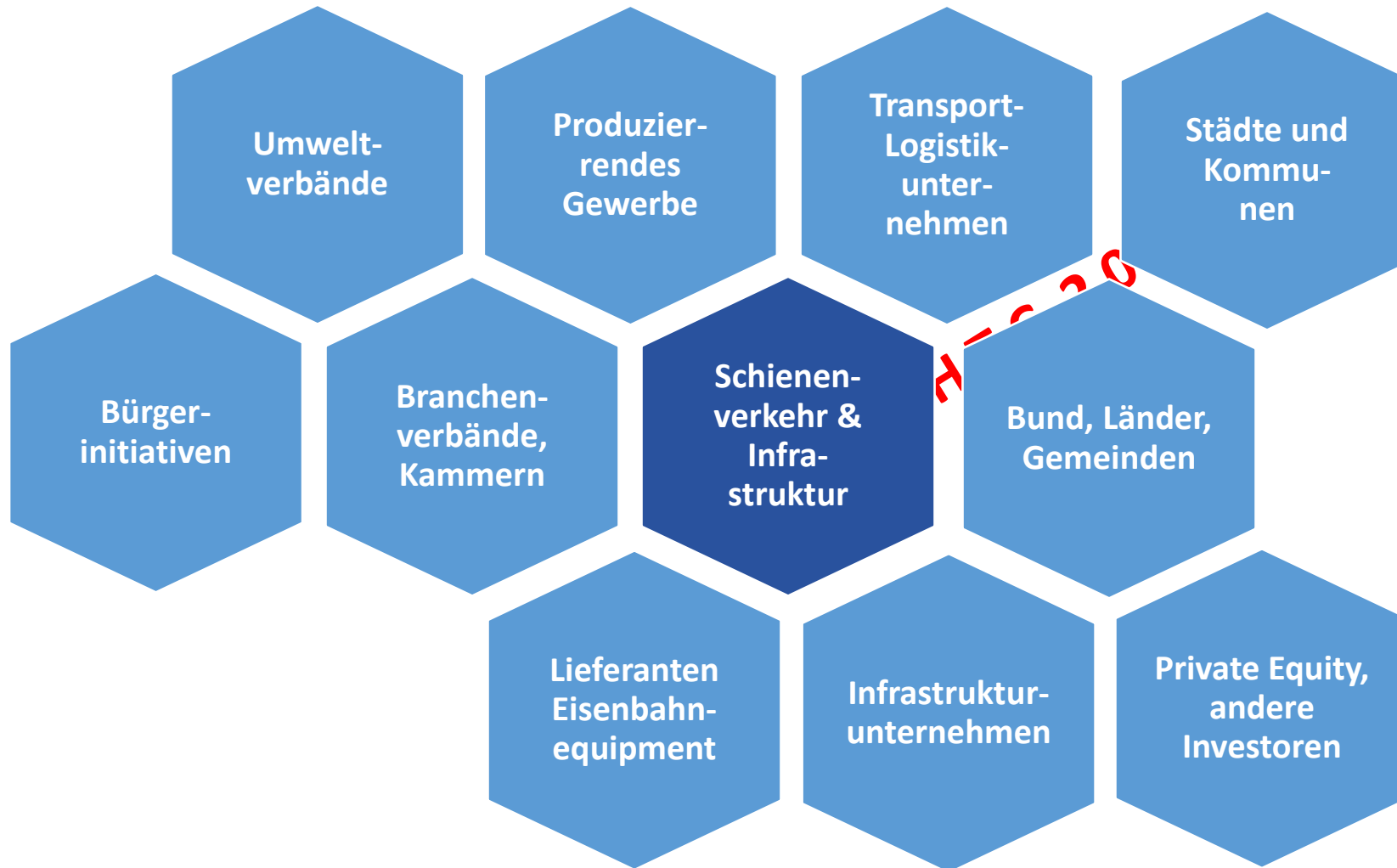


Bisherige Erfahrungen



Infrastruktur- und Verkehrsmärkte

HTC – Management- und Strategieberatung für Schienenverkehr



Dr. Victoria Rössler
Managing Owner
Hanseatic Transport Consult
Johannes Marg & Dr. Victoria Rössler GbR
Spritzenplatz 7a
D-22765 Hamburg

+49 172 32 73 407
Office: +49 40 30 77 12 56
victoria.roessler@htc-consult.de
www.htc-consult.de

Sinn und Zweck – Intelligente Vorbereitung auf die Zukunft

- Der Sinn und Zweck einer Prognose liegt
 - in der fundierten Voraussage zukünftiger Entwicklungen,
 - um fundierte Entscheidungen treffen zu können, Risiken frühzeitig zu erkennen und sich auf kommende Ereignisse vorzubereiten.
 - Prognosen dienen als wichtiges Planungsinstrument, das hilft, Ressourcen effizient zu planen, strategische Entscheidungen zu unterstützen, finanzielle Ziele zu setzen und auf Marktveränderungen zu reagieren.
- Prognosen sind von entscheidender Bedeutung,
 - wenn es darum geht, Risiken zu verringern, Ressourcen effizient zuzuweisen und künftiges Wachstum zu planen.
 - Indem sie Trends vorhersehen und sich auf potenzielle Herausforderungen vorbereiten, können Unternehmen Überraschungen vermeiden, die ihren Betrieb stören oder ihre Finanzen belasten könnten.
 - Durch die Erstellung von Prognosen können Unternehmen außerdem flexibler agieren und ihre Strategien auf der Grundlage neuer Daten und veränderter Marktbedingungen anpassen.
 - Dieser proaktive Ansatz hilft Unternehmen, wettbewerbsfähig zu bleiben und sich durch zeitige Vorbereitung auf den langfristigen Erfolg zu konzentrieren.

© HTC 2025

Fazit – Aufgezeigte Fakten und erkennbare Entwicklungen sprechen eine klare Sprache

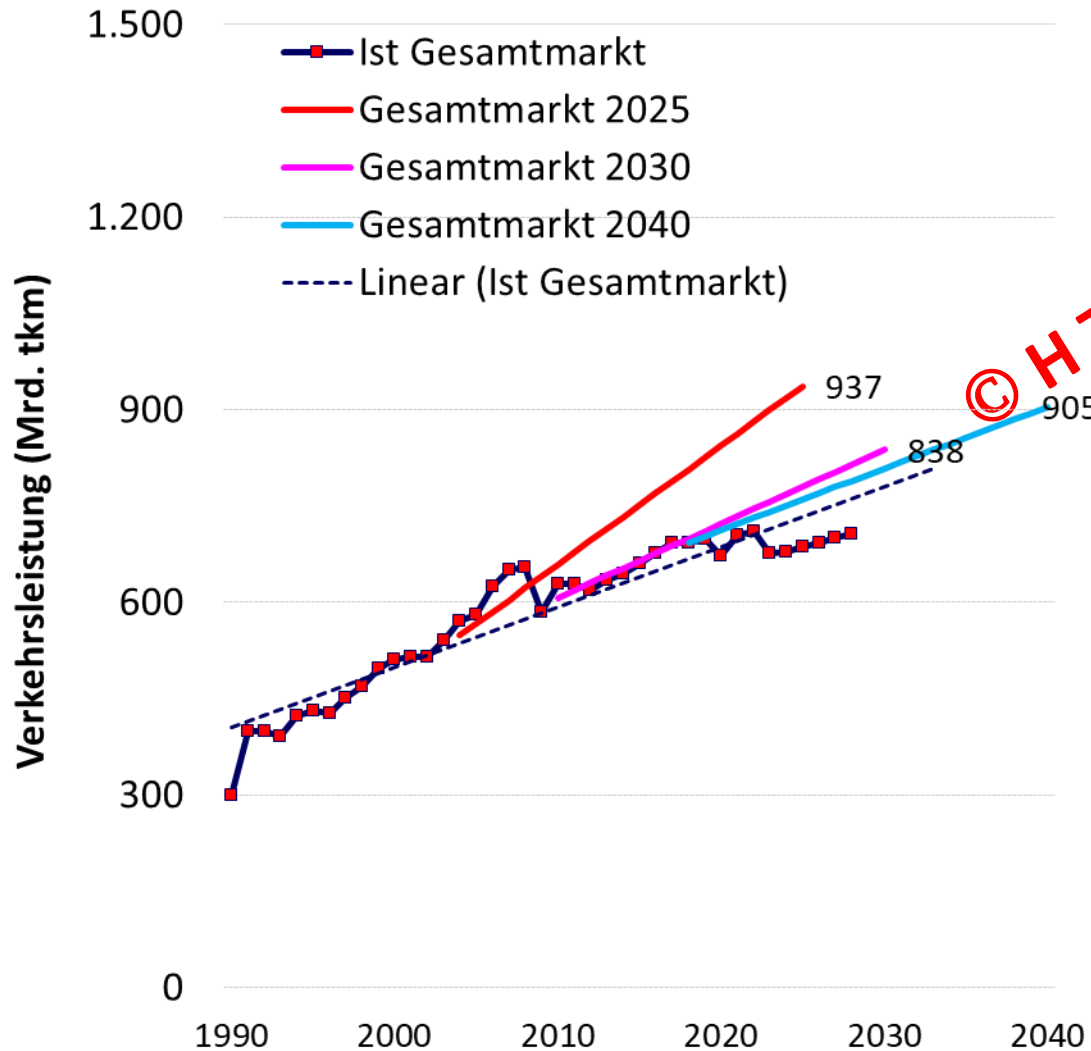
- Bisherige Prognosen dürften kaum ihren Zweck erfüllen, mit der Zukunft „intelligenter“ umgehen zu können
- Verkehrspolitische Wunschvorstellungen unübersehbar, auch eine Fortschreibung ist eine Willensbekundung
- Verkehrsträger des GV und PV zum Teil unter Plan
 - Straße „first“
 - Binnenschifffahrt prognostisch de facto im Auslaufmodus
 - Prognosen für SGV mit wenig Bezug zur Ist-Entwicklung
- Maßnahmen der Infrastrukturentwicklung des BVWP folgen den Prognosen
 - Ausbau des Netzes für PV bei Nutzung prioritär durch den SPV
 - Keine dezidierten NBS für den GV sowie Verdrängung des SGV z.B. in die Nachtstunden
- Investitionsprojekte „Fahrweg“
 - Fokus Strecke, Knoten vernachlässigt
 - Verkehrswende braucht dezidiert „mehr Zugangsstellen“, wenn „mehr Güter/Personen“ umsteigen sollen
 - Substanzverzehr als Folge unzureichender Finanzierung und falscher Prioritätensetzung
- Verkehrswende meint mehr als Steigerung der Transportweiten

Sinn und Zweck – Intelligente Vorbereitung auf die Zukunft

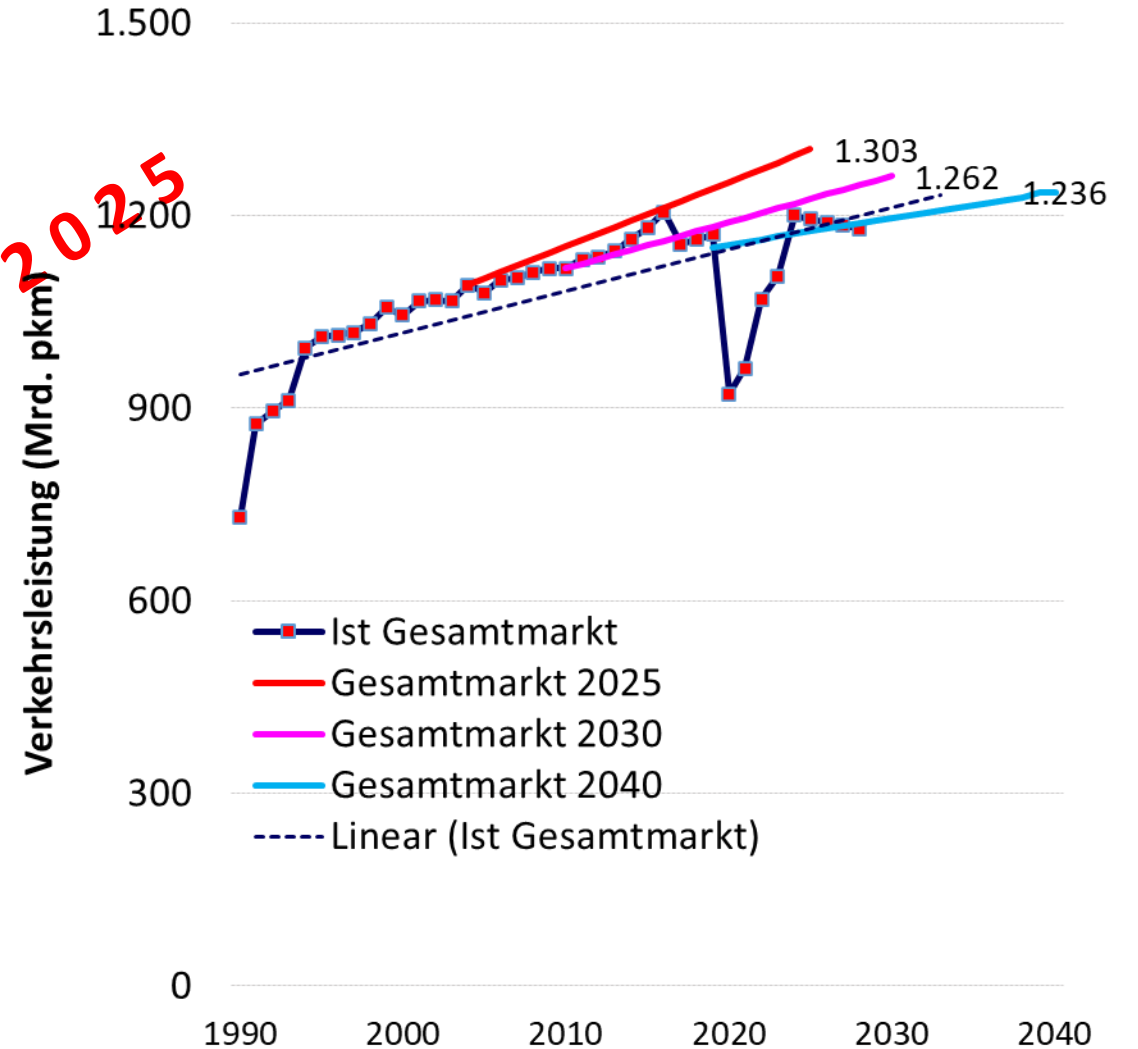
- Auftraggeber für Verkehrsprognosen ist stets der Bund (BMDV)
 - Interessen im Hintergrund
 - Industriepolitik,
 - Umweltpolitik,
 - Verkehrspolitik,
 - Parteipolitische Ziele
- Finanz- und Haushaltspolitik
- Auftragnehmer von Aufträgen für Prognosen mit eigenen Vorstellungen
 - Kommerzielle Interessen dominieren Beratungsaktivitäten
 - Schutzinteressen der Prognostiker stehen transparenter Methodendiskussion entgegen
 - Methodik der Verkehrsprognosen versteht sich als best-practise
 - Beauftragte Wissenschaft sorgt für „Begutachtung“
 - Nicht beteiligte Wissenschaft mit vielen Argumenten
 - Qualität der Prämissen und Eingangsdaten davon unberührt – „Mist rein, Mist raus“!
 - Exogene Störereignisse wie Corona, Finanzkrise lassen sich nicht antizipieren, sie führten jedoch auch nicht zu einer Nachjustierung

Zu den Ergebnissen der letzten Verkehrsprognosen auf Gesamtmarktebene

Prognosen zum Güterverkehr in Deutschland

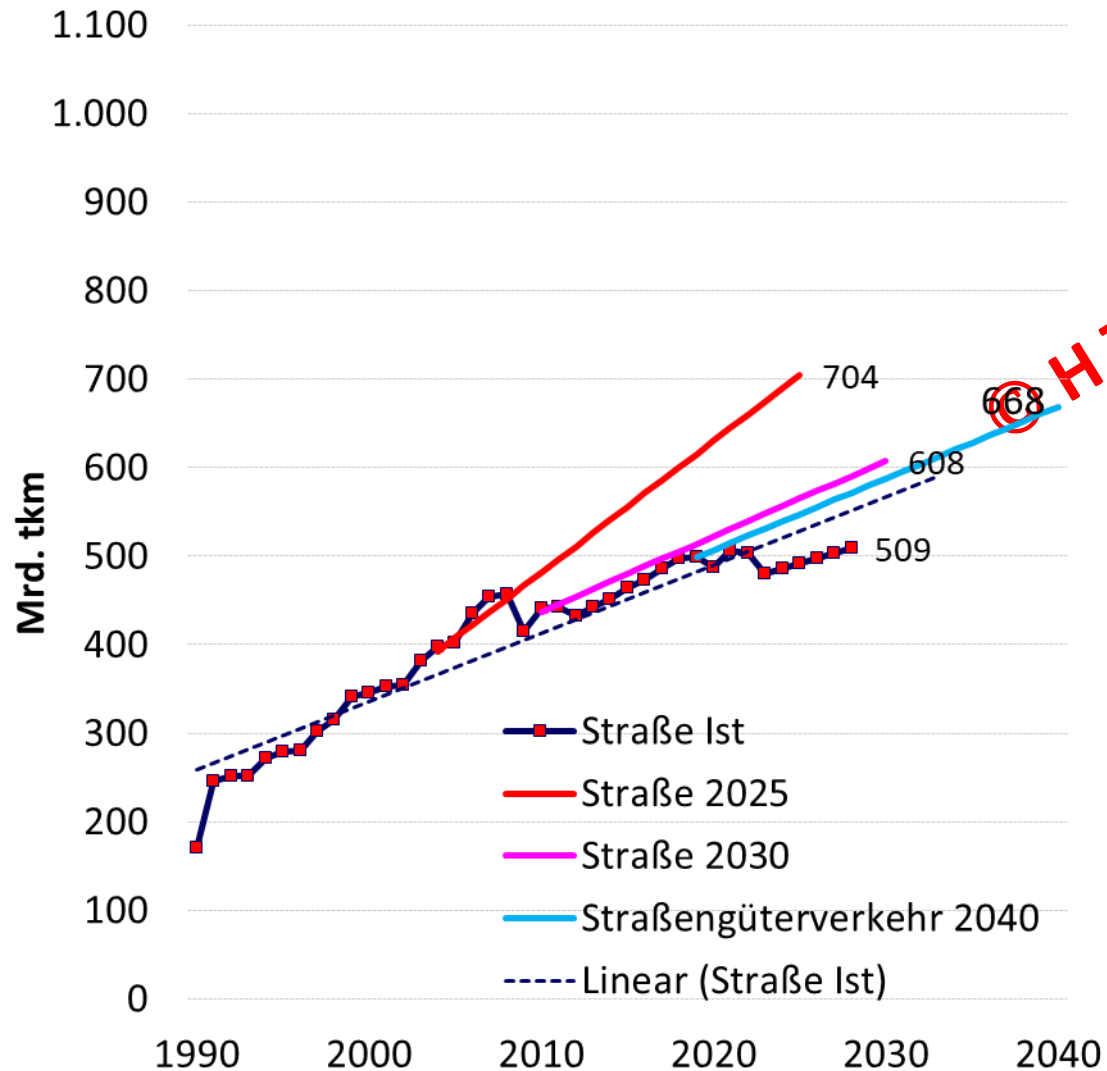


Prognosen zum Personenverkehr in Deutschland

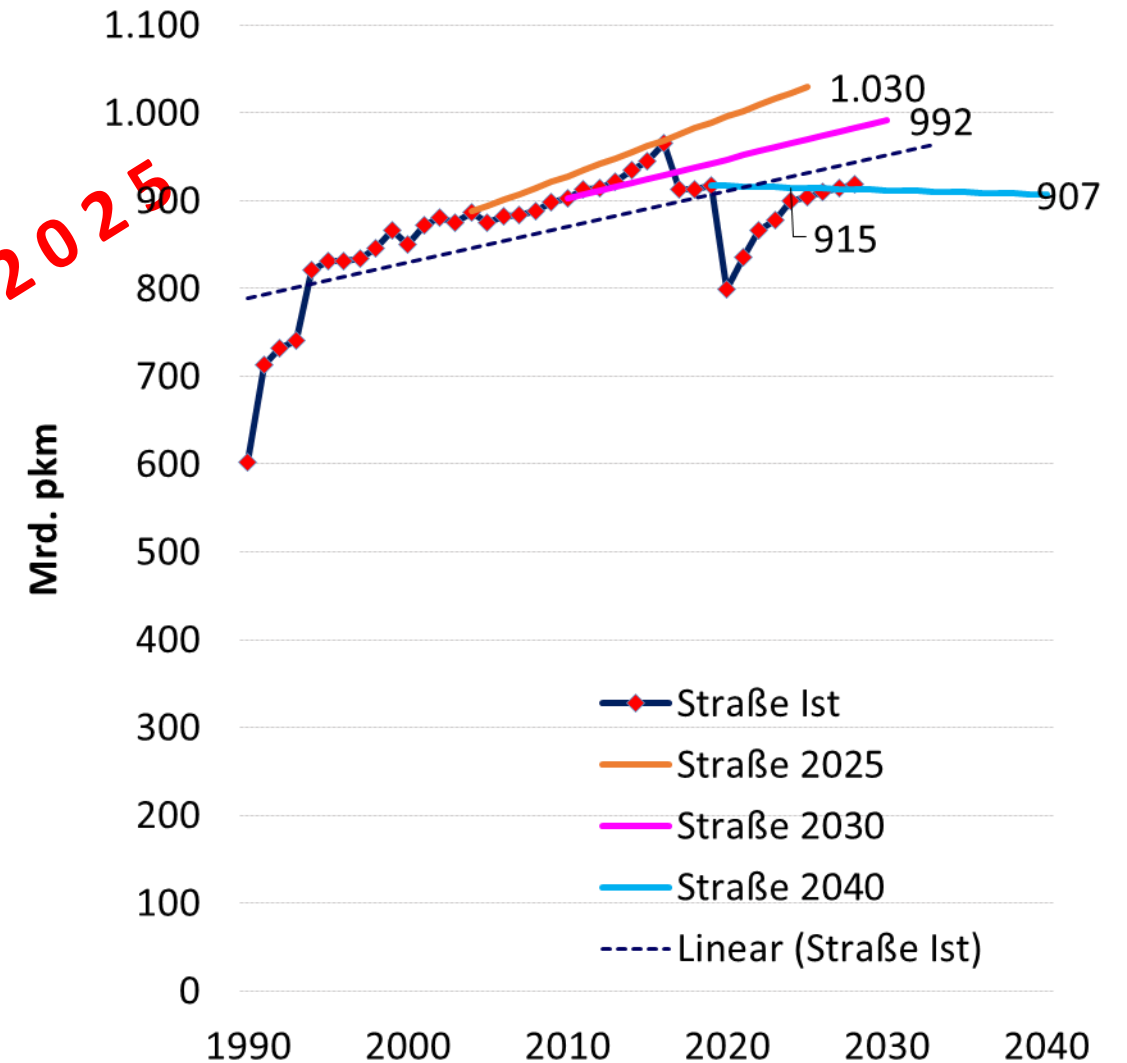


Zu den Ergebnissen der letzten Verkehrsprognosen – Verkehrsträger Straße

Straßengüterverkehr Ist + Mittelfristprognose 2028

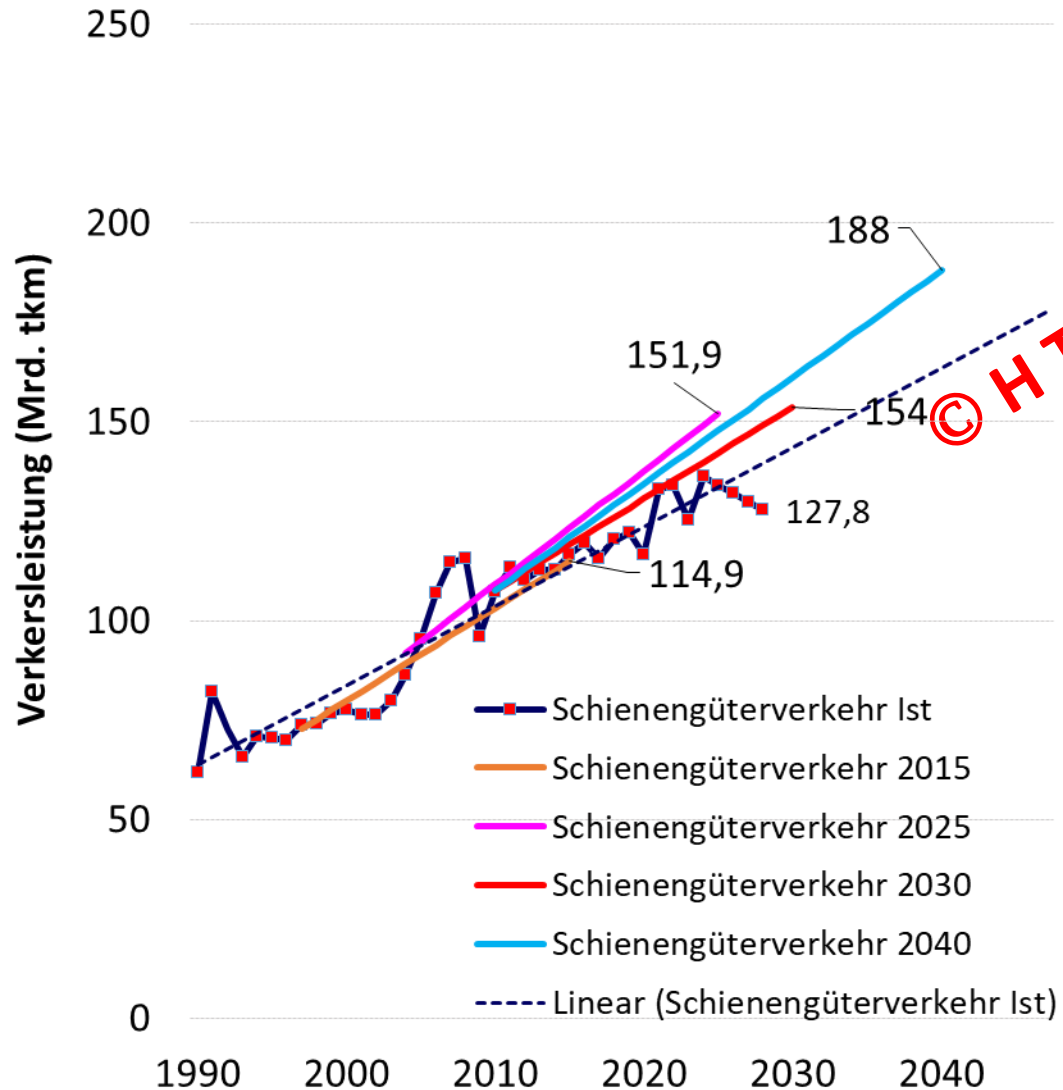


Straßenpersonenverkehr Ist + Mittelfristprognose 2028

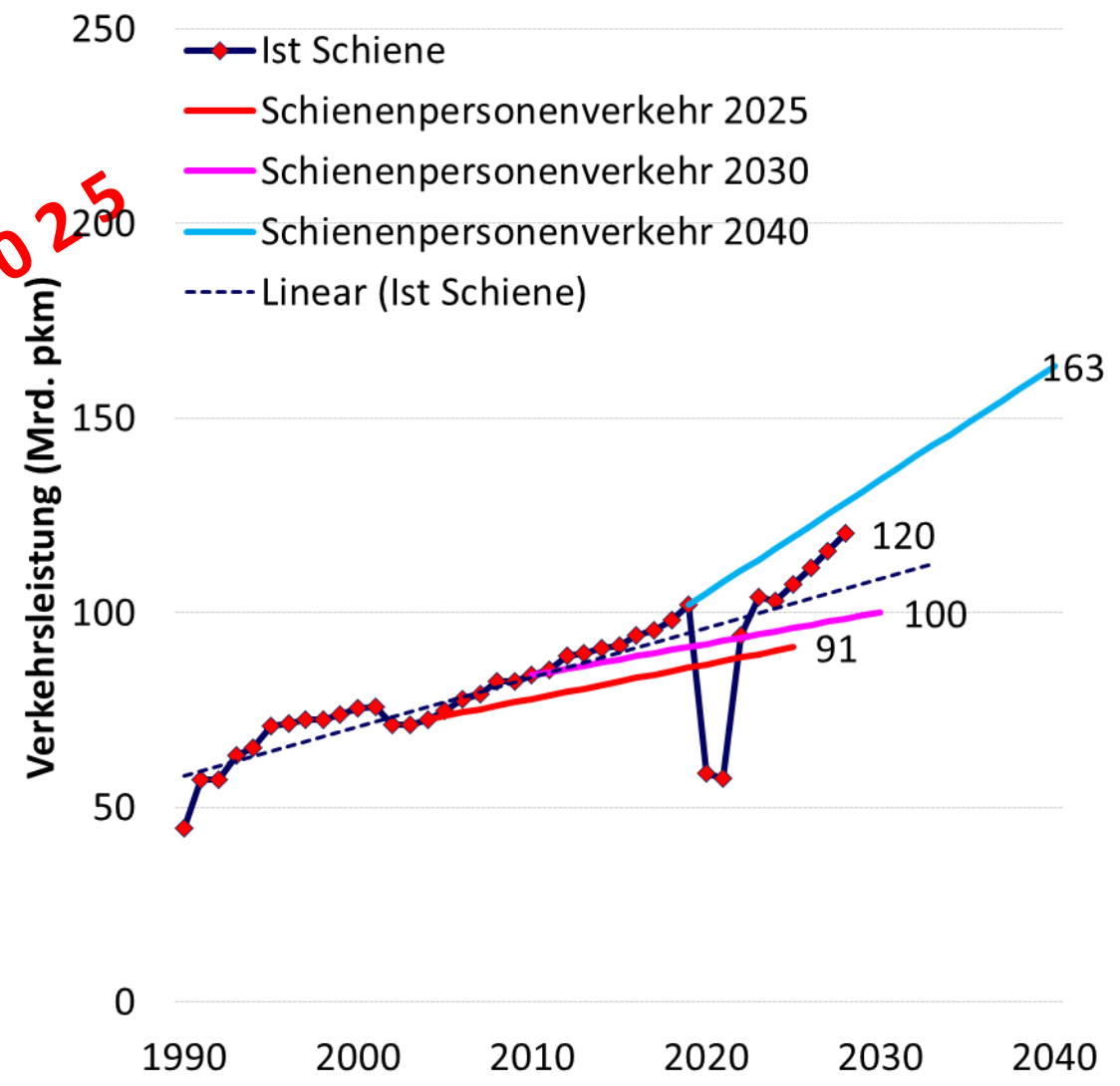


Zu den Ergebnissen der letzten Verkehrsprognosen – Verkehrsträger Schiene

Schienengüterverkehr Ist + Mittelfristprognose 2028

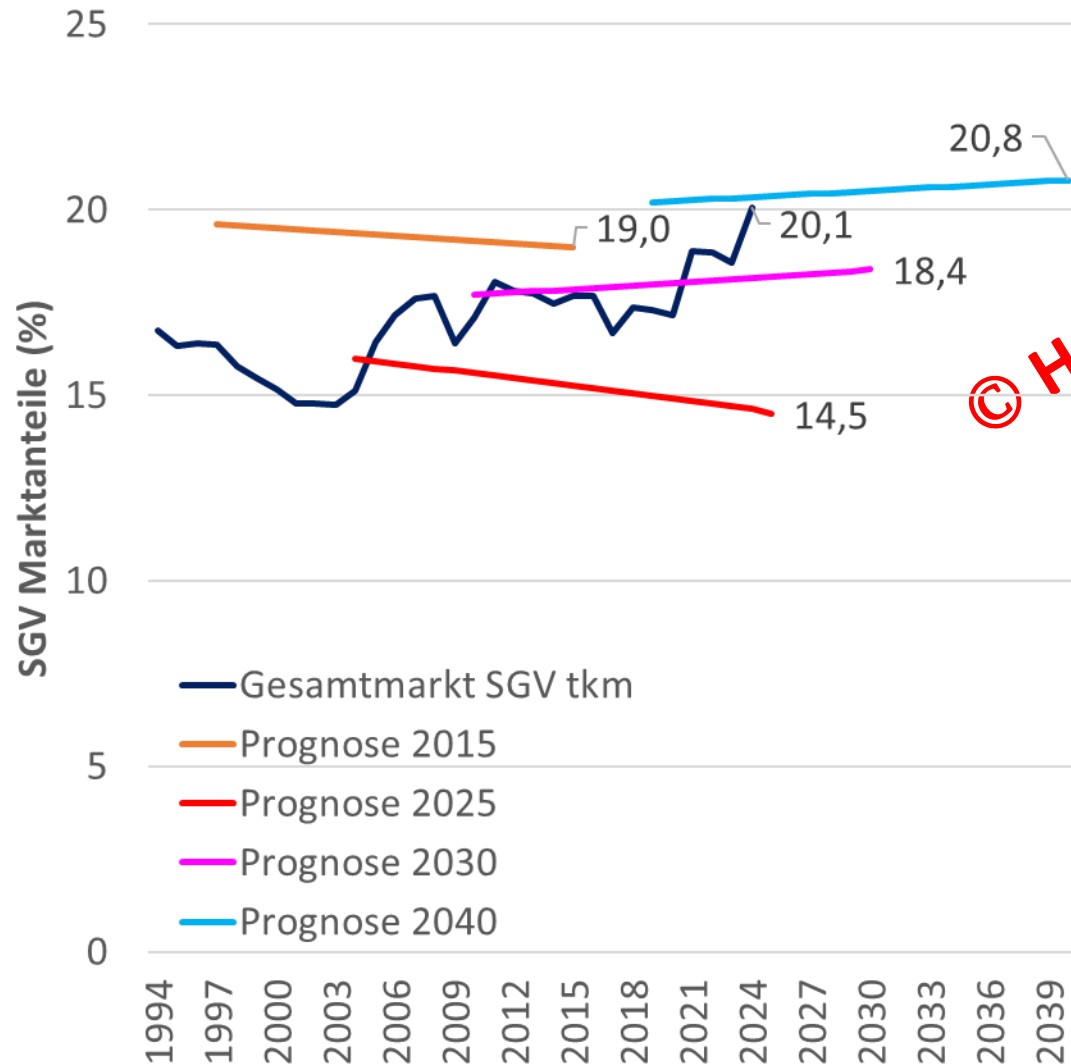


Schienepersonenverkehr Ist + Mittelfristprognose 2028

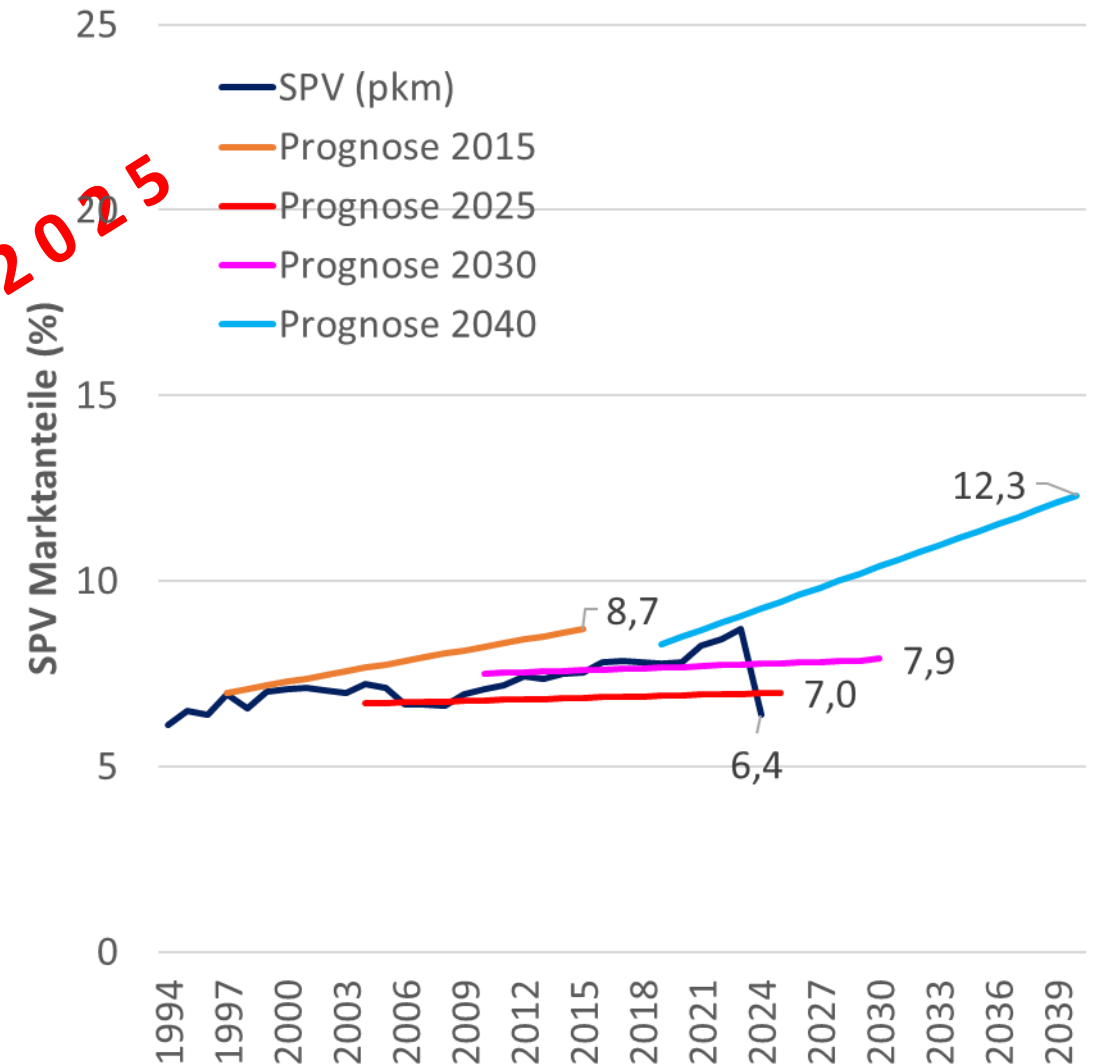


Zu den Ergebnissen der letzten Verkehrsprognosen – Marktanteile Schiene

Schienengüterverkehr nach 1994



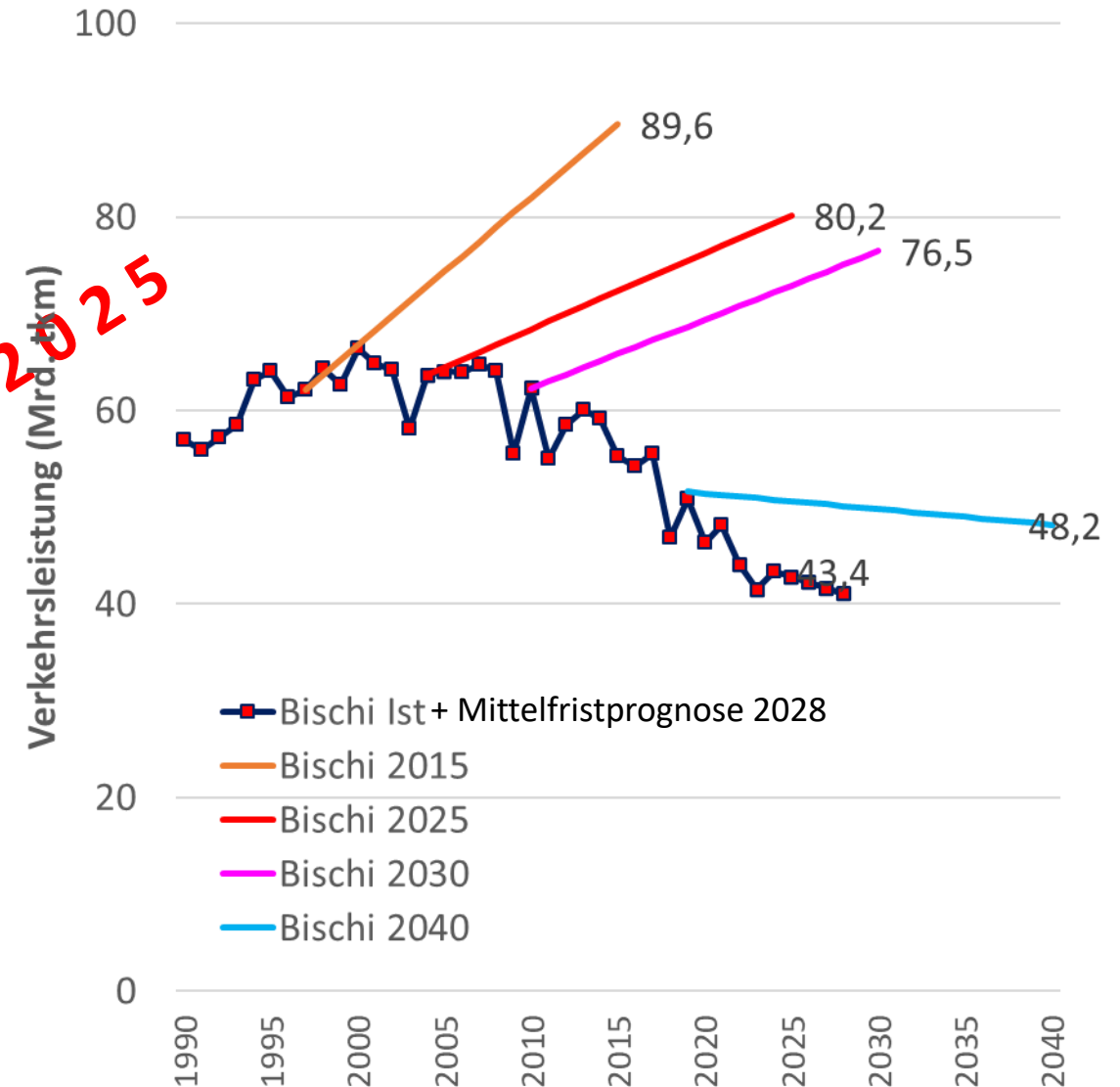
Schienepersonenverkehr nach 1994



Zu den Ergebnissen der letzten Verkehrsprognosen – Verkehrsträger Binnenschiff

Binnenschiffsverkehr nach 1990

- Ein Sektor wird praktisch aufgegeben
- Prognosen bis 2030 ignorieren Ist-Entwicklung
- Prognose 2040 erstmals „ehrlich“
- Investitionen laufen zumeist in andere Verkehrswege
- Binnenhäfen mit massiven Performanceproblemen
- Infrastruktur Binnenschiff großenteils marode
 - Ausfallzeiten
 - Effizienzverluste
 - ...
- De facto Netzreduktion auf den Rhein, bereits bisher das Rückgrat der Binnenschifffahrt (~80 %)
- Zunehmend volatile Wasserstände verhindern gesicherte Position in den Supply-Chains
- Logistische Herausforderungen ähnlich wie im SGV



Anmerkungen zu den Ergebnissen der letzten Verkehrsprognosen

- Bisherige Ergebnisse können nicht wirklich überzeugen
 - Erreichung prognostizierter Marktentwicklungen
 - Keine Planung für dezidierte Verkehrsmarktziele wie z.B. in Österreich
- Schiene
 - Dominanz von Themen des Personen(fern)verkehrs in den Prognosen
 - Prägung der Bundesverkehrswegeplanung durch Personen(fern)verkehr
 - Unvollkommene Nutzen-Kosten-Ermittlung
 - Deutschland-Takt macht SGV zum Netznutzer 2. Klasse
 - Strategischer Irrtum, im Zeitalter der Batterieelektrik auf den Pkw zu setzen.
- Prämissenrahmen entscheidet
 - Annahmen zur Kosten- und Nutzenentwicklung
 - Angebliche Marktanteilsentwicklungen, die angeblich pro Schiene wirken
 - Leistungsfähigkeit der Schienenwege wird wiederholt und systematisch überschätzt
 - Ergo: „Schiene liefert nicht“. Wiederholte Zielverfehlung nervt Verkehrspolitik: „Wir glauben kein Wort mehr..“

Anmerkungen zu den Verkehrsprognosen - Prämissenrahmen 2040 - Schiene

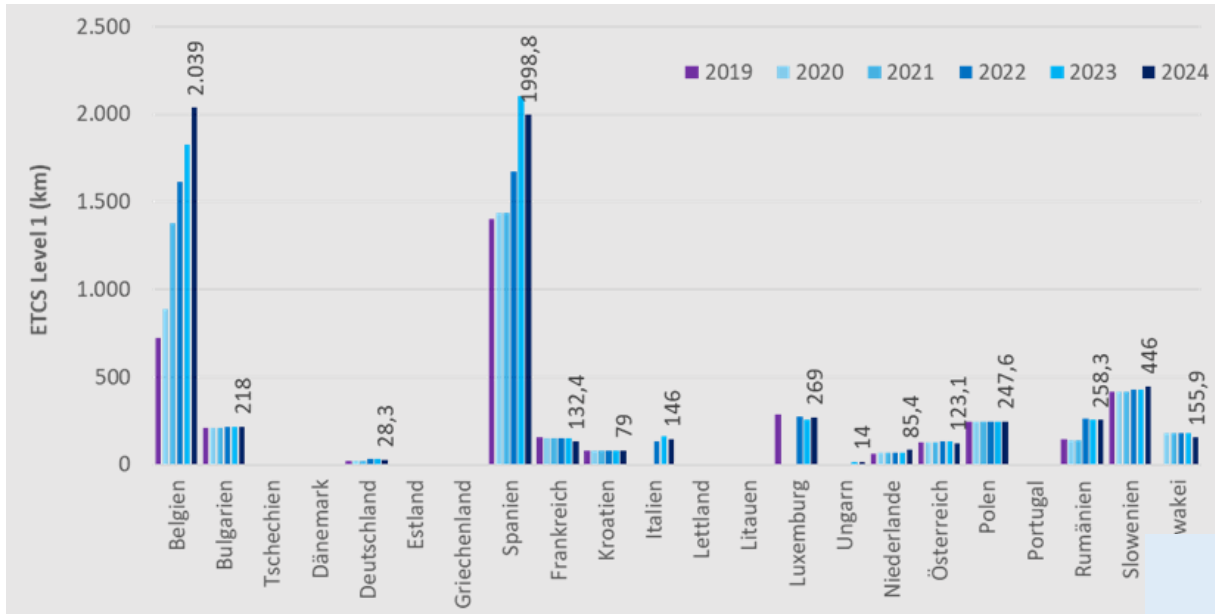
4	Bereich 4 "Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot Schiene"	
4-1	Deutschlandtakt 2040	vollständige Realisierung Zielfahrplan
4-2	Großknoten	Umsetzung gemäß BVWP
4-3	Reaktivierung stillgelegter Strecken	wie im Deutschlandtakt plus zusätzlich geplante (Abfrage bei Ländern durch Fachteil 4 "Eisenbahnverkehrsprognose 2040")
4-4	Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit Schienenpersonenverkehr	keine Verschlechterung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit trotz Angebotsausweitung
4-5	Relevante Ausbauplanungen im Ausland	grenzüberschreitende und überregionale Projekte, soweit im Bau oder verbindlich beschlossen
4-6	Ausbau von KV-Standorten und Gleisanschlüssen im Schienengüterverkehr	nachfragegerechte Erweiterung
4-7	Weitere Ausweisung von Güterverkehrstrassen an Güterverkehrskorridoren	keine weiteren unterstellt
4-8	Lange Güterzüge im In- und Ausland	740 m-Züge
4-9	Lichtraumprofile im Schienengüterverkehr	gemäß geplantem Infrastrukturausbau
4-10	Leistungsfähigkeiten	ETCS Level 2
4-11	Zuverlässigkeit SGV	Prognoseergebnis

Anmerkungen zu den Verkehrsprognosen - Prämissenrahmen 2040 - Schiene

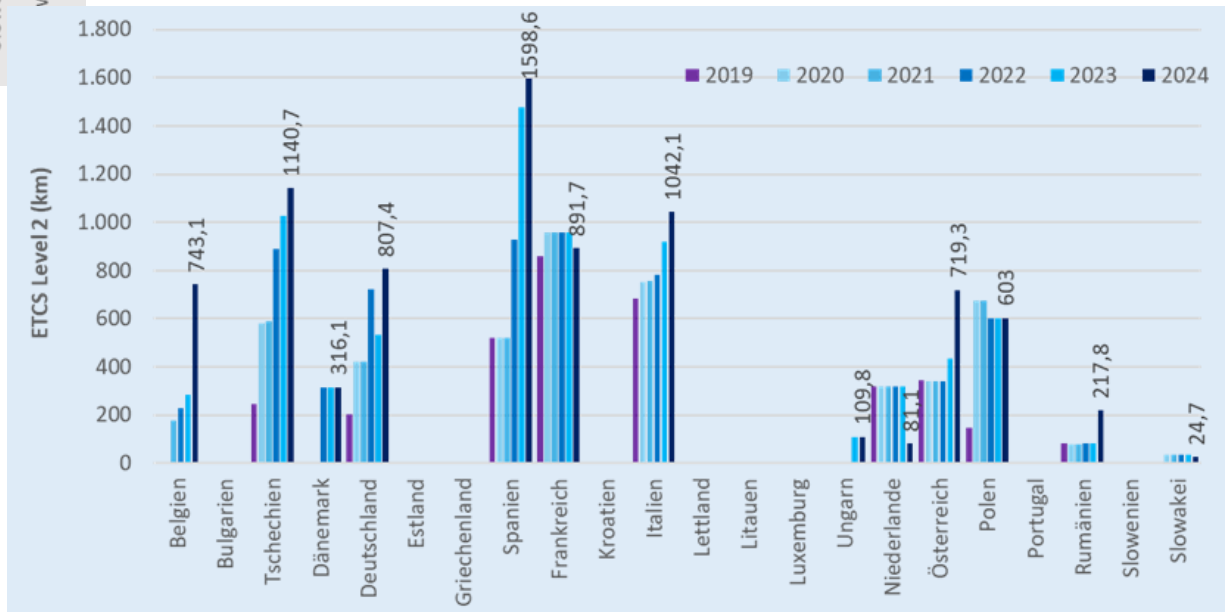
- „Im Rahmen der Umlegungsrechnungen für den Prognosefall 1 wurde vor allem eine höhere Bremsbeschleunigung durch die DAK und die ep-Bremse berücksichtigt. Unterstellt wurde insgesamt eine Reduktion der Zugbildungszeiten um 20 % sowie eine Erhöhung der Bremsleistung um 20 %.“
- „Die wirtschaftliche Bewertung des 3. Gutachterentwurfs des Zielfahrplans des Deutschlandtaktes ergab „für gewisse hochbelastete Streckenbereiche“ Trassen Grenzen des SGV für den Tageszeitraum von 6 bis 22 Uhr. ... konnte dieser dort nur von einer bestimmten Anzahl an Güterverkehrszügen in einer gegebenen Mindestbetriebsqualität befahren werden.“
- “Im Rahmen der Prämissen für die Verkehrsprognose 2040 wurde die Berücksichtigung des ETCS Rollouts in Form einer vollständigen Umsetzung des ETCS-Ausbaus im DB-Netz bis 2040 mit Level 2 ohne Signale und einer maximalen Länge der Blockabschnitte von 2 km festgelegt. Entsprechend wurde dies auch im Basisnetz 2040 berücksichtigt.“
(HTC: Tatsächlich liegt der Blockteiler heute bei $\emptyset > 5\text{km}$)

© HTC 2025

Anmerkungen zu den Verkehrsprognosen - Prämisse Rahmen 2040 – Schiene ETCS



2025



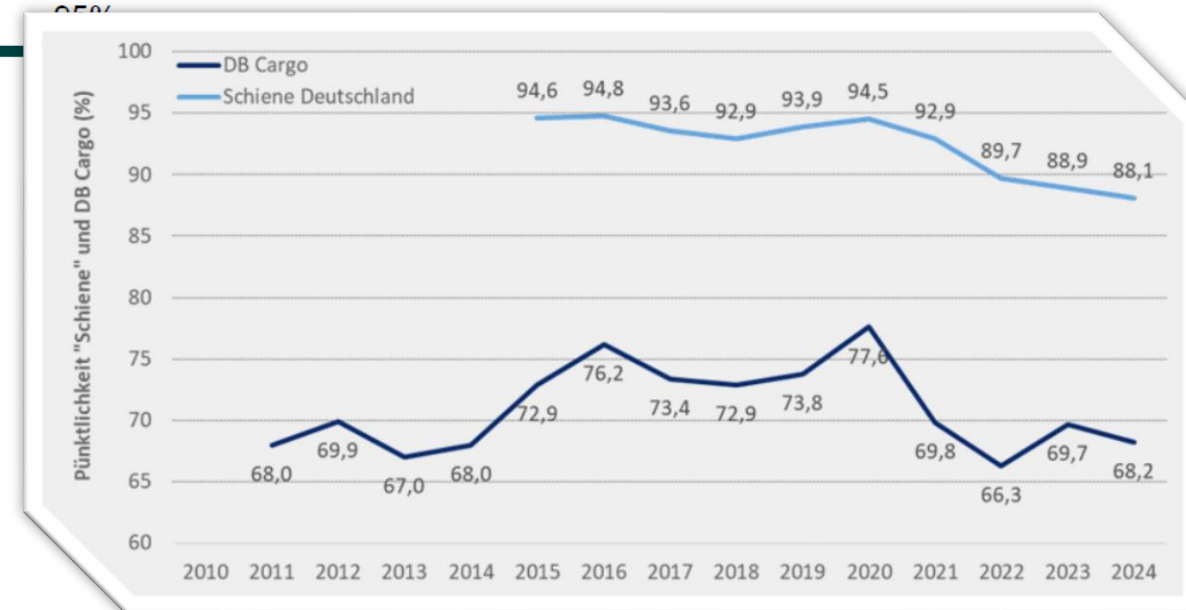
Anmerkungen zu den Verkehrsprognosen - Prämissenrahmen 2040 - Schiene

Für das Verkehrsmittelwahlmodell sind folgende verkehrsträgerspezifische Werte für 2019 und 2040 angesetzt worden. Die Istwerte für das Jahr 2019 stammen aus den Befragungen. Für die Prognose wurde nur für die Bahn eine Pünktlichkeitsverbesserung von 5% angenommen; die Werte für Straße und Binnenschiff wurden konstant gehalten.


Verkehrsträger	2019	2040
Bahn konventionell	85%	90%
Bahn KV	90%	95%
Straße	97%	97%
Binnenschiff (konventionell und KV)	95%	95%

Tabelle 8-8 Verkehrsträgerbezogene Pünktlichkeitswerte in %

Quelle: eigene Berechnungen



Anmerkungen zum BVWP- Prämissenrahmen 2030 – Zielnetz Schiene

Durch die im Zielnetz vorgesehenen Schienenvorhaben werden kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 800 Kilometern abgebaut und sowohl mehr Passagiere als auch mehr Ladung mit der Bahn befördert werden. Hierdurch können rd. 13 % der sonst zu erwartenden Zugverspätungen bzw. 15.200 h an sonst jährlich zu erwartenden Wartezeiten abgebaut werden . Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, sodass über 1,5 Mrd. Pkw-km sowie über 724.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 519 Mio. Lkw-km vermieden werden.

Anmerkungen zum BVWP- Prämissenrahmen 2030 – Zielnetz Schiene ETCS



9.3 ERTM

Laut Eisenbahngesetz (EiStG) sind die Höchstgeschwindigkeiten der Züge durch die Betriebsbedingungen der Linie und die Bauart der Züge bestimmt.

Im Zuge der Modernisierung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind die Züge durch die Betriebsbedingungen der Linie und die Bauart der Züge bestimmt.

In Kapitel 7 des Eisenbahngesetzes (EiStG) sind die Höchstgeschwindigkeiten der Züge durch die Betriebsbedingungen der Linie und die Bauart der Züge bestimmt.

Die in der Richtlinie

- Korridor J
- Korridor E
- Korridor C
- Korridor I
- Korridor E
- Korridor F: Aachen – Terespol/Legnica (über Hannover, Magdeburg und Frankfurt (Oder)/Horka)

¹ European Train Control System

² European Rail Traffic Management System: Kombination von ETCS, Mobilfunksystem GSM-R und Fahrplantransparenzmanagement ETML

Für das Basisnetz 2010 wurde noch unterstellt, dass lediglich der schnelle Personenfernverkehr in den Produktgruppen A und B (ICE/IC) grundsätzlich fähig ist, LZB-Befehle zu verstehen, während die sonstigen Modellzüge (Personennahverkehr und Güterverkehr) stets lediglich mittels PZB geführt werden. Für den Prognosezustand 2030 wird hingegen in Übereinkunft mit DB Netz unterstellt, dass das gesamte Rollmaterial mit LZB bzw. dem dann installierten Nachfolgestandard ETCS Level 2 zurechtkommt. Dies führt, gemeinsam mit einer auf vielen Streckenabschnitten stattfindenden Veränderung des Zugmixes, zu einer höheren Streckenleistungsfähigkeit, da alle verkehrenden Züge die kürzeren Blockabstände der Strecken mit LZB / ETCS Level 2 verstehen können. Es ergeben sich niedrigere Mindestzugfolgezeiten, da sich Sichtzeit und Annäherungsfahrzeit reduzieren.

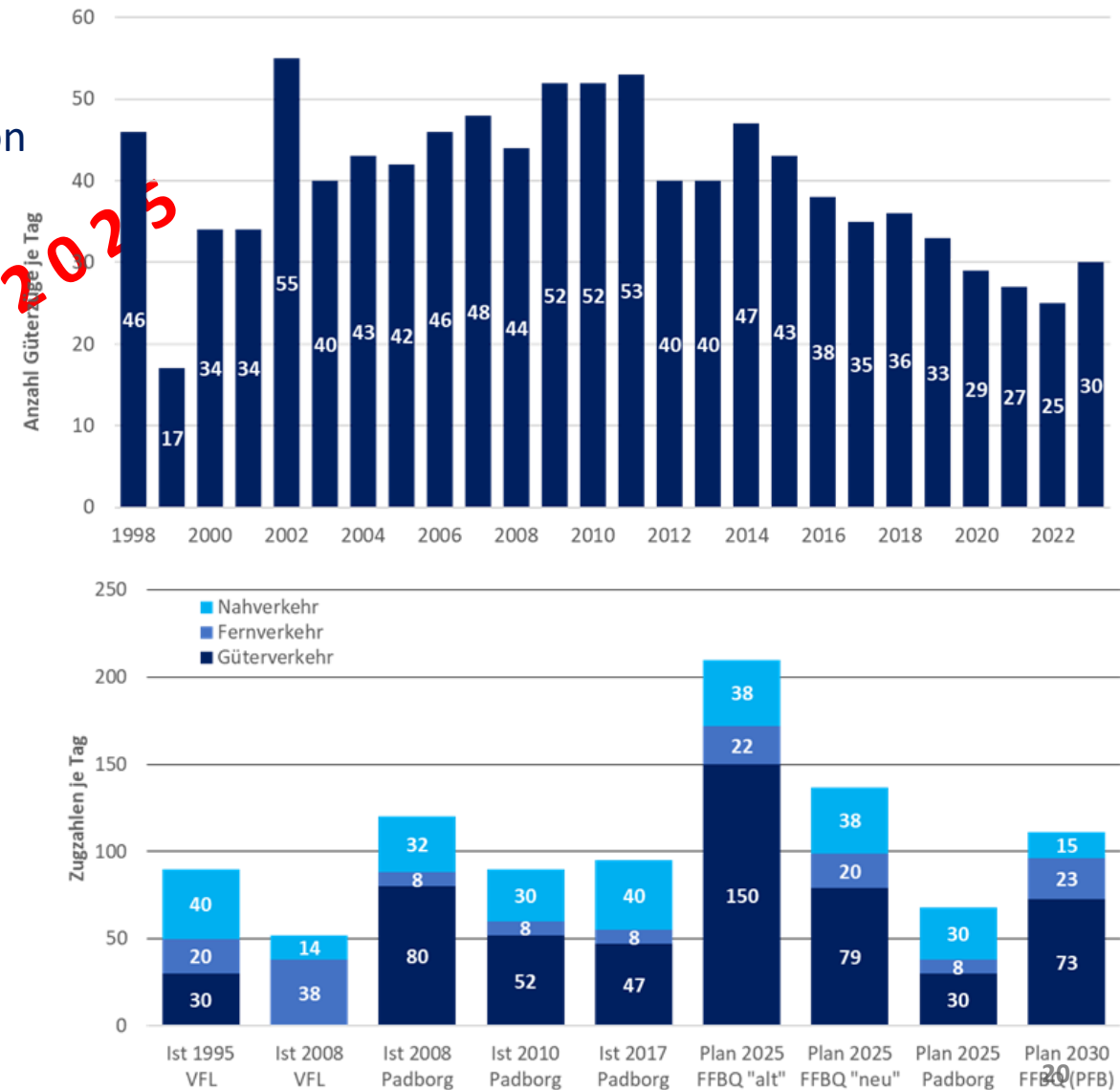
- Bahnstrecke Frankfurt – Fulda
- Bahnstrecke Hamm - Minden
- Bahnstrecke Hamm – Warburg
- Bahnstrecke Hannover – Hamburg
- Bahnstrecke Hannover – Minden

nstige Strecken über ist die folgenden Vor-

Verkehrsprognosen nicht frei von Wunschdenken – Beispiel Skandinavien

- FFBQ benötigt – obwohl bereits in Realisation – in der Diskussion
- Verkehrsprognose 2040 errechnet Verkehrswachstum von +1,6% p.a.
- SGV aufkommen soll auf 170,1 Mio. t in 2040 ansteigen (+ 28% ggü. 2019)
- Wachstum insbesondere im SGV v/n SWE
- Lkw beendet dort intermodale Zuggewinne
- In SWE sinkt der SGV-Marktanteil seit Jahren (~20%)
- **Abnehmende Zugzahlen des dänisch-deutschen grenzüberschreitenden Güterverkehrs – 2023 30 Gz tgl.**
- **2025: Aktuell werden auf der FFBQ tgl. 73 bzw. 76 Güterzüge erwartet**
- Deutsche Prognose damit um rd. 150% über aktuellen Werten
- Prognose 2030 „funktionierte“ nach ähnlichem Muster, ging jedoch noch von noch größerem Wachstum aus

© HTC 2025



Verkehrs- und Infrastrukturpolitik „Schiene“ muss sich auf Strukturveränderungen beziehen

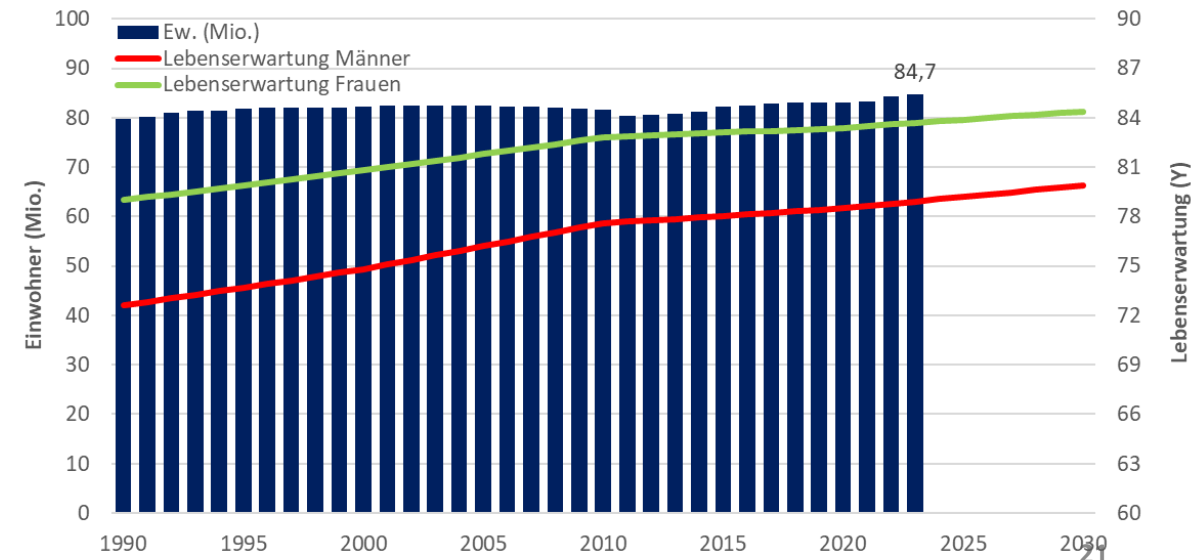
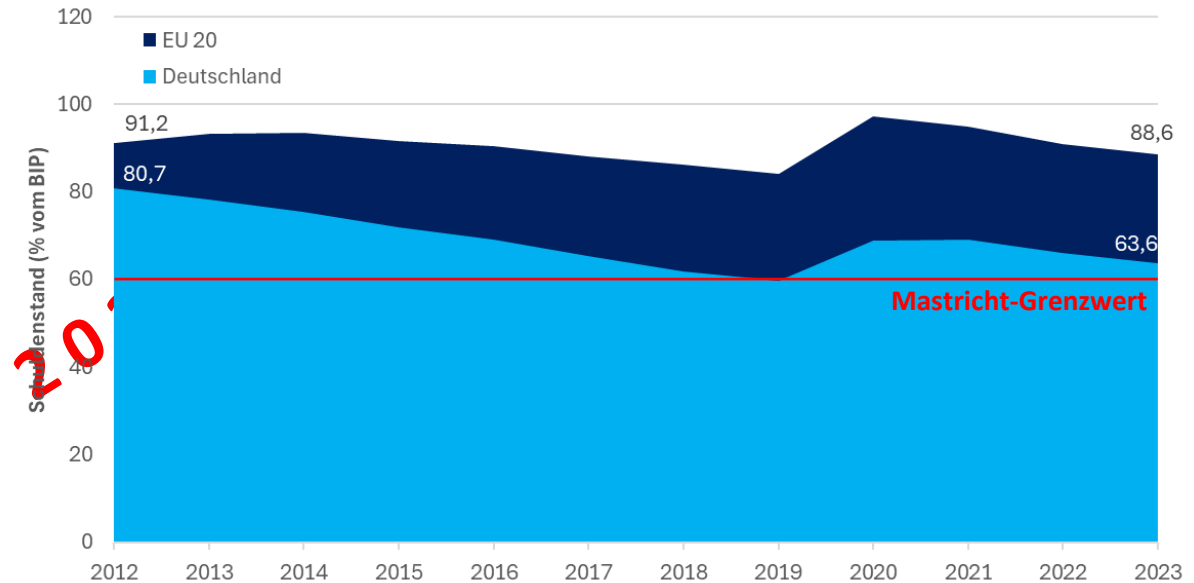
■ Haushaltslage

- Ukraine-Krieg legt Haushalts- und Verwendungsdefizite offen
- Deutschland (noch) mit unterdurchschnittlicher öffentlicher Verschuldung
- ➔ Einhaltung der Schuldenbremse erhöht Mittelkonkurrenz. Verkehr als B-Thema verlor bislang stets an die A-Themen (Soziales, Bildung usw.)

■ Sozio-Demografie

- Wachsende Bevölkerung in Deutschland
- Zunehmende Lebenserwartung bis 2070 (2025):
 - Männer +5,7 Jahre auf 84,6 Jahre
 - Frauen +4,3 Jahre auf 88,2 Jahre
- Steigende Einwohnerzahlen in den 2000er Jahren
- ➔ Steigendes bzw. verändertes Mobilitätsverhalten

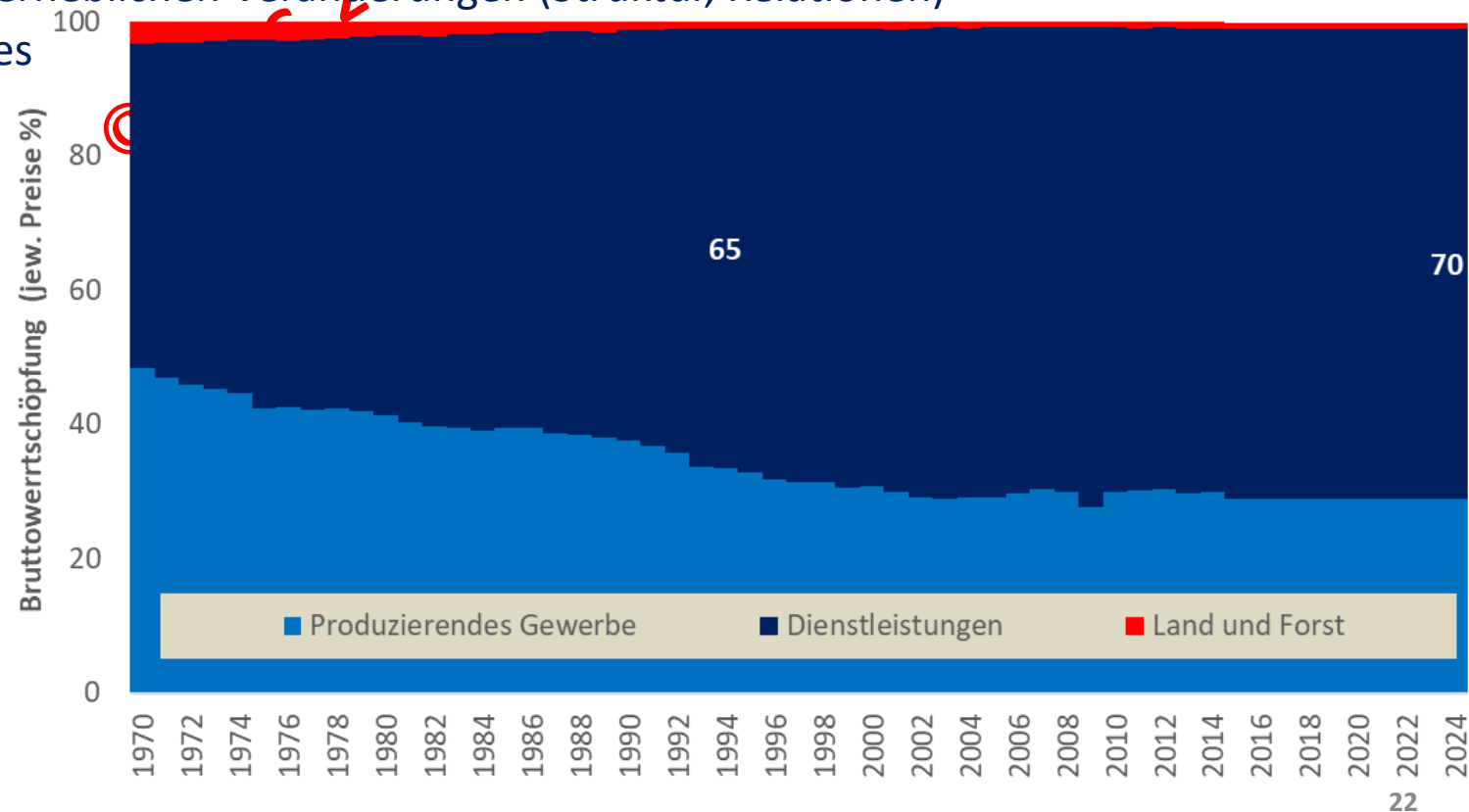
■ Wohlstandsniveau vsl. nicht gesichert 😞



Verkehrs- und Infrastrukturpolitik „Schiene“ muss sich auf Strukturveränderungen beziehen II

■ Terzialisierung der Volkswirtschaften

- Auch Deutschland erlebt Übergang zur Dienstleistungsgesellschaft
- Gegenüber der EU besteht immer noch eine relativ große produzierende/industrielle Basis
- Berufsbezogene Mobilität von Personen des wachsenden Dienstleistungsbereichs verändert sich
- Gütermobilität steht ebenfalls vor erheblichen Veränderungen (Struktur, Relationen)
- Neue Standorte des prod. Gewerbes in aller Regel ohne Zugangsstellen zum Schienennetz
- Neg. Erfahrung mit den neuen Standorten alternativer Energien unterstreicht Handlungsdruck
- Laufender Umbau der Wowi in Richtung Digitalisierung, 3D-Druck, Elektrifizierung und Dekarbonisierung im Produktions- und Dienstleistungssektor

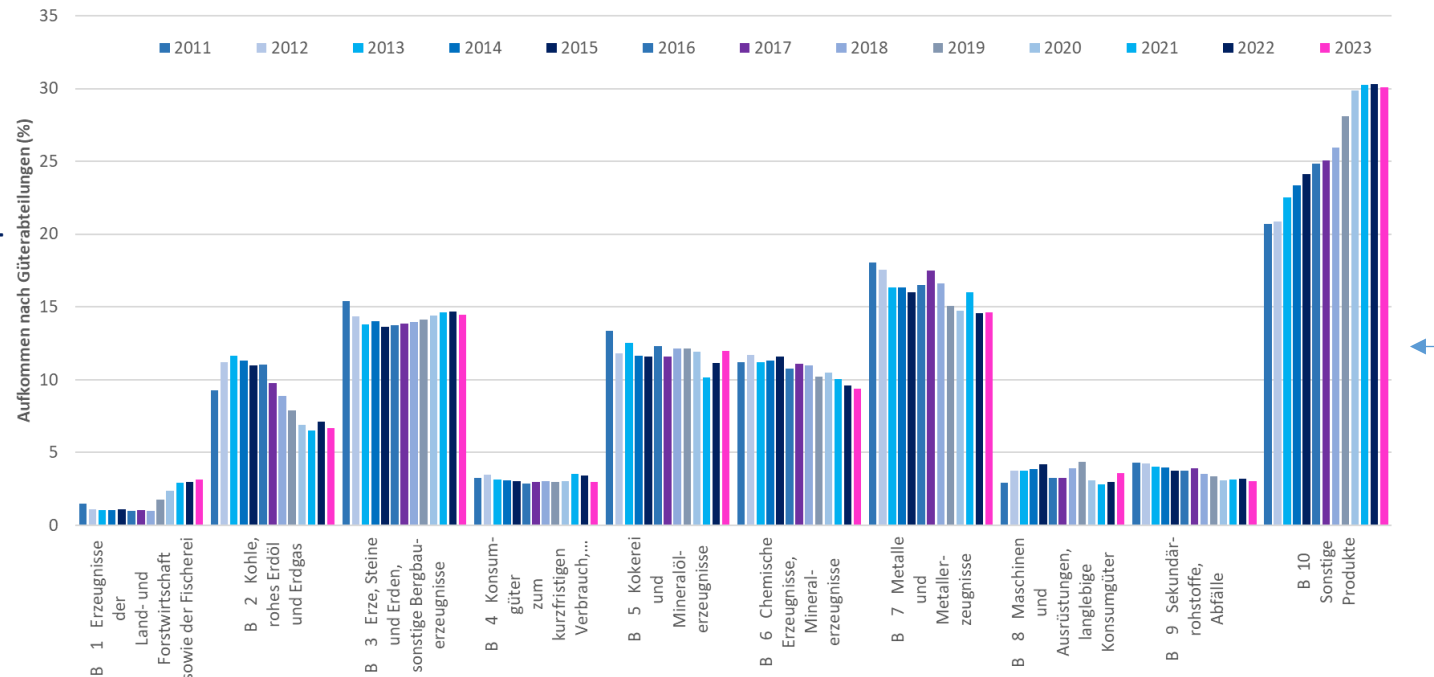


Verkehrs- und Infrastrukturpolitik „Schiene“ muss sich auf Strukturveränderungen beziehen III

- Klassische Gütergruppen verschwinden
 - Kohle, Stahl, Chemie, Montan verlieren
 - Zum Teil Umstellung auf KV
 - Substitution klassischer Güter durch 3D-Druck
- Neue Gütergruppen kommen auf bzw. legen zu
 - Granulate für 3D-Druck, Stückgüter
 - Energieträger: Ammoniak, Wasserstoff, LNG
- Struktur des Außenhandels wird sich entsprechend langfristig verändern
- Infra-Anbindung neuer Unternehmen /Standorte per Schiene!
 - Kümmerer?
 - Bedarfsermittlung?
 - Verfahren?
 - Time to market?

- Internationale Arbeitsteilung der Volkswirtschaften verändert sich fortlaufend
 - Elektrifizierung und Dekarbonisierung treiben Umbau bei Güterstruktur
 - Schiene – Welche Gütergruppen ersetzen gruppenspezifische Ladungsverluste?
 - Frage an die Branche: Was muss Schiene „logistisch“ lernen?

HTC 2025



Quelle: Destatis, Verkehr in Zahlen

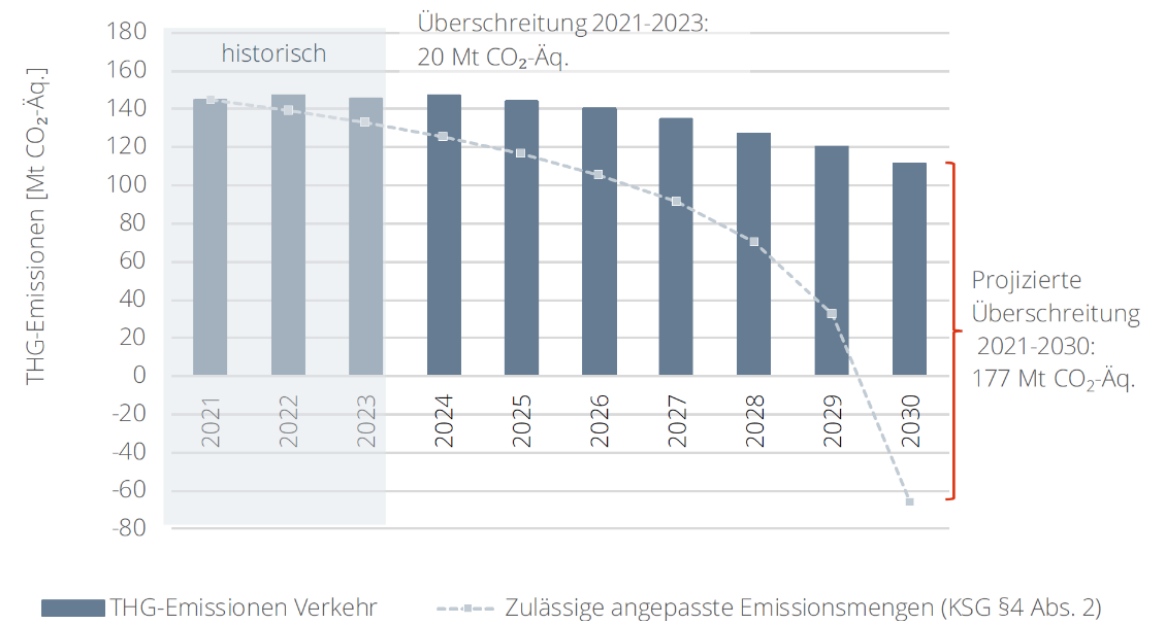
Infrastrukturpolitik „Schiene“ muss sich auf Strukturveränderungen beziehen IV

- Verkehrliche und **Klimasituation** erfordern ein **rasches und entschiedenes** Gegensteuern bei der Infrastruktur-entwicklung und der Rahmensetzung
- Schaffung eines funktionierenden Netzes für Alle!
- Schwerpunkt BVWP „Schiene“ auf schnellen SPfV
 - Megaprojekte belasten Invest-Budgets
 - Bestandsnetz wird vernachlässigt
 - Fokus auf Strecken, statt Knoten und Netzzugänge
 - Fragwürdige Kosten-Nutzenermittlung (Nutzenanteile SPfV dominieren KNI)
- Deutschlandtakt in der bestehenden Form zum Scheitern verurteilt
- Kurzfristige Kapazitäten und Potenziale heben
 - Etappierung Inbetriebnahmen!
 - Maßnahmen <5 Jahre priorisieren!
 - Dispositive/administrative Maßnahmen!

- Klima-Gesetzgebung pönalisiert zukünftige Zielverfehlungen bei der CO2-Reduzierung
- THG-Emissionen müssen 2024-2030 um 23% sinken.
 - ➔ Jährliche Milliarden-Risiken bei Ziel-Verfehlung (bei 20 Mio. t Überschreitung à 200 €/t = 4 Mrd. € p.a.)

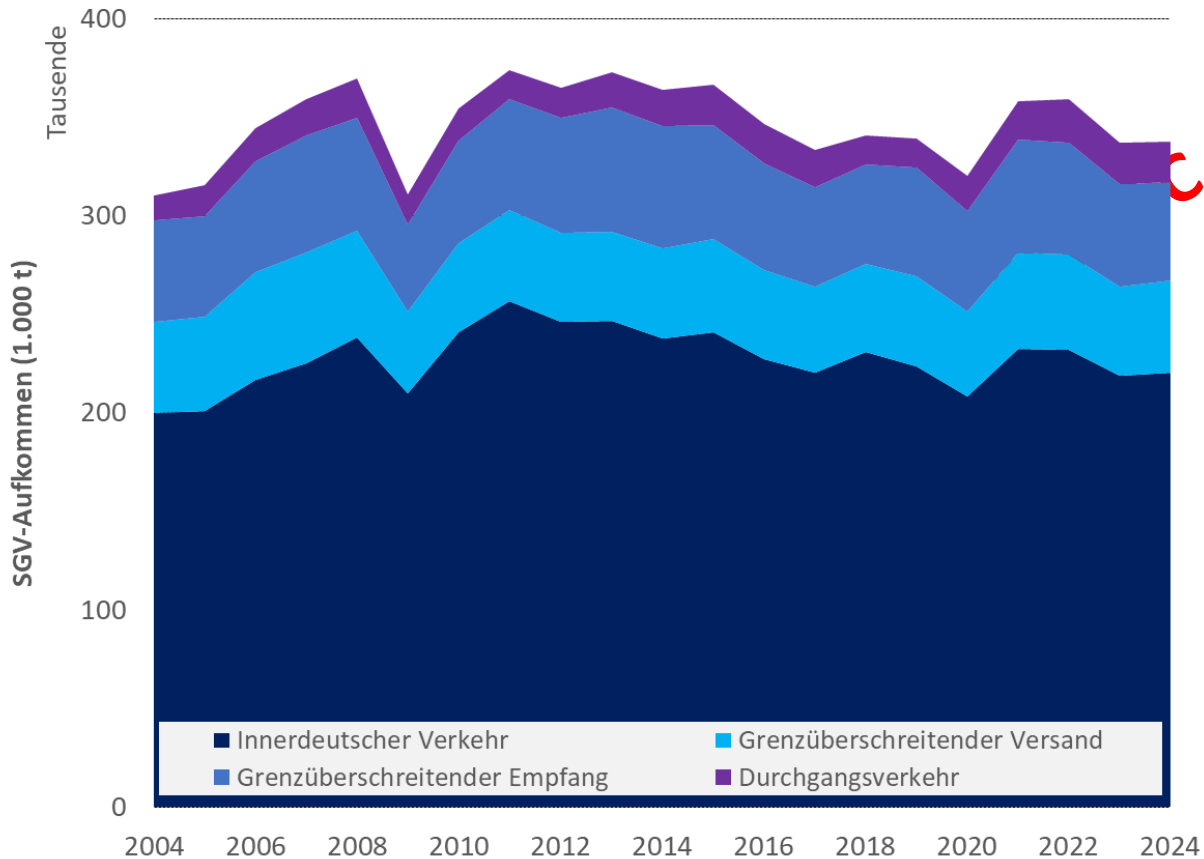
© HTC 2023

Entwicklung der historischen und projizierten THG-Emissionen im Sektor Verkehr

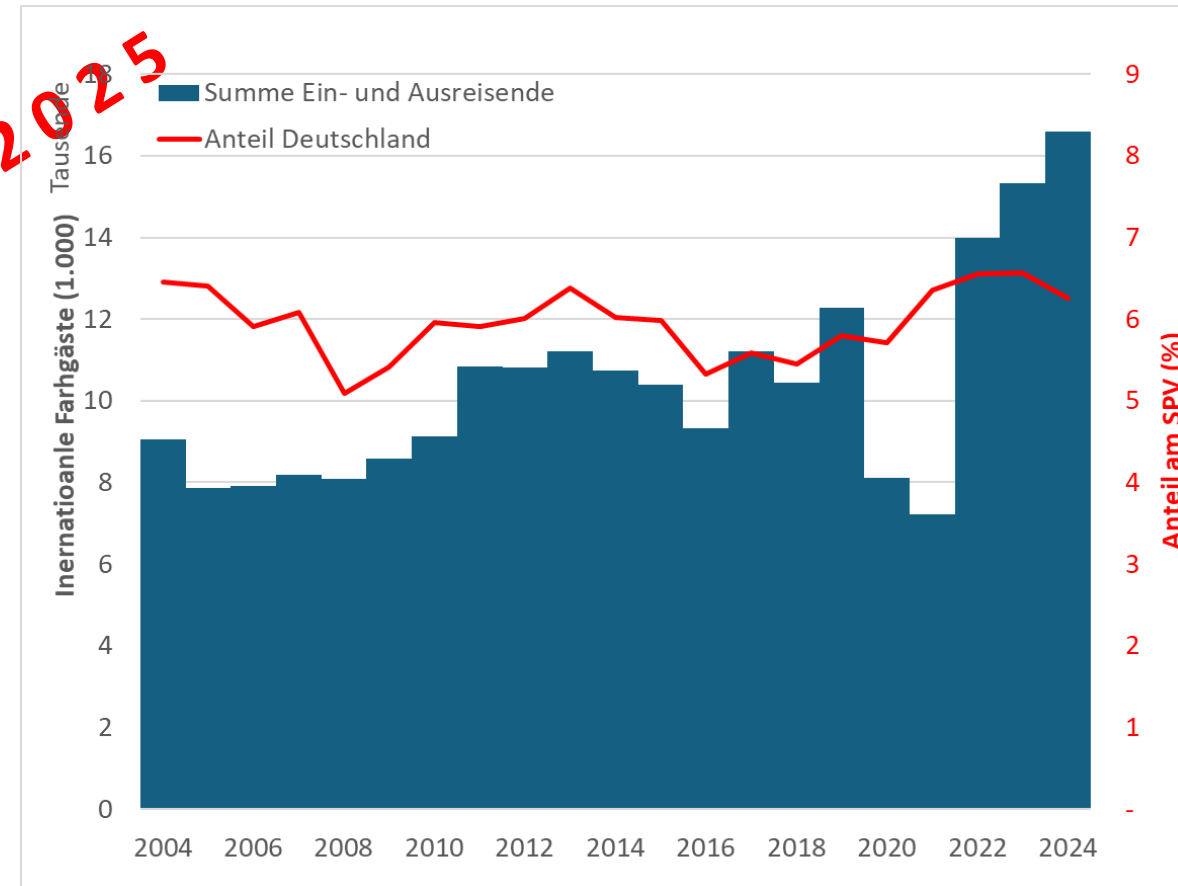


Logik der Verkehrsmärkte (I) – maßgeblich für die Netzentwicklung (?)

- Praktisch keine Internationalisierung im SGV
 - 2004-2024 Ø 34,4 %
 - Prognose 2040 gr.ü. V +47 %, gr.ü. E 32 %, Transit +56 %

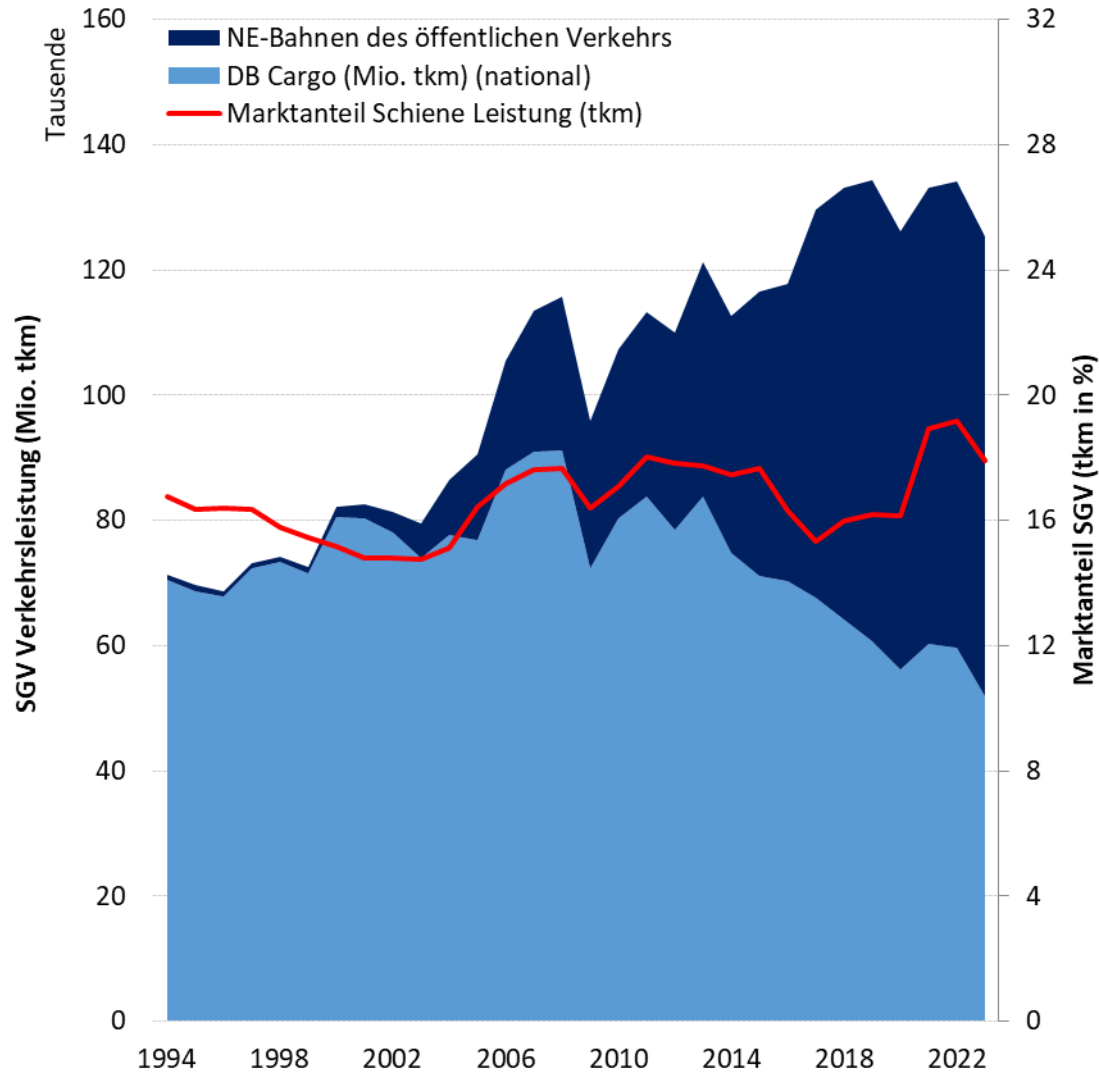


- Praktisch keine Internationalisierung im SPV
 - 2004-2024 Ø 6,5 %
 - Prognose 2040 k.A.

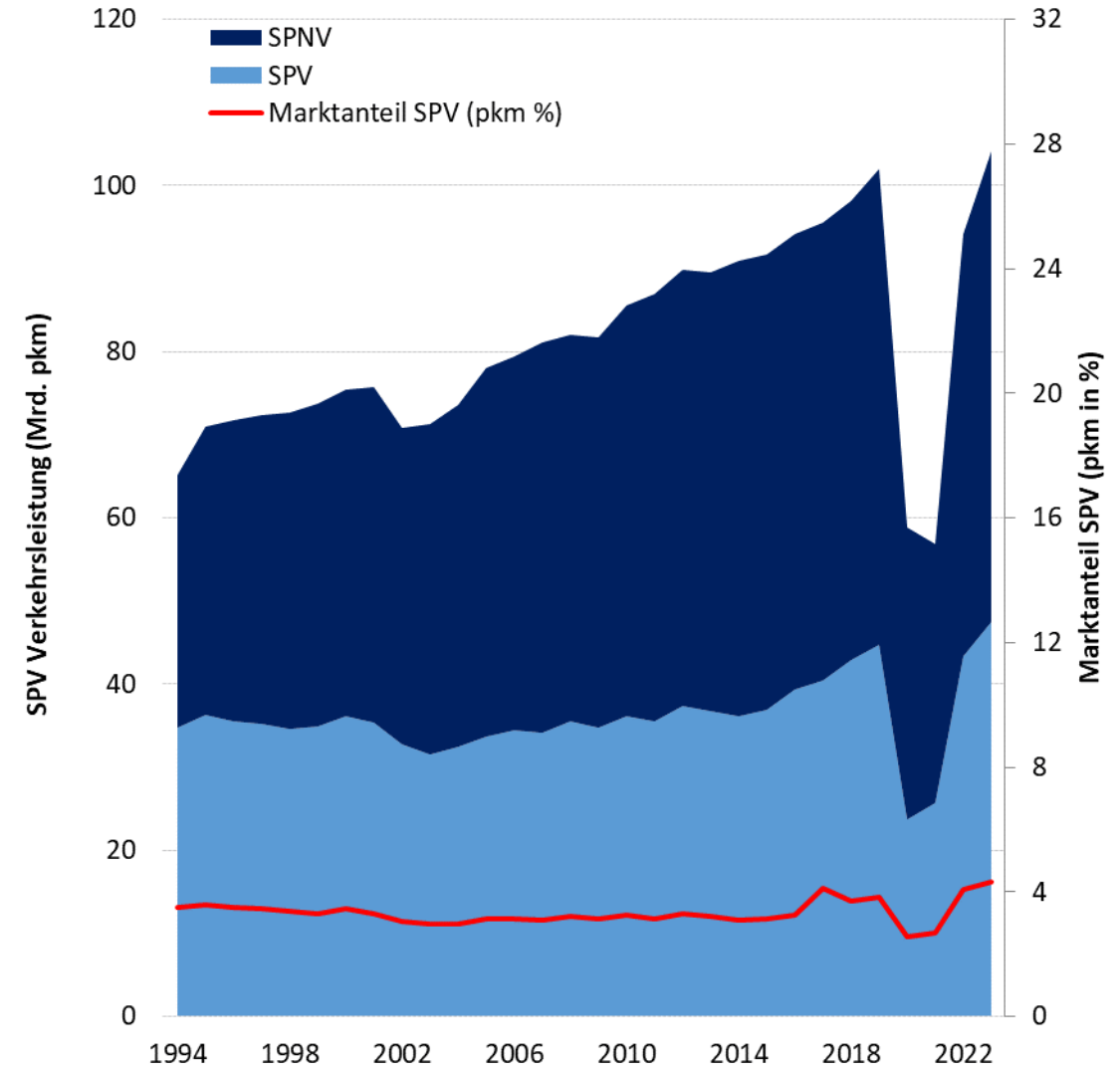


Expansive Verkehre treffen auf ein schrumpfendes und sich verschlechterndes Netz...

Schienengüterverkehr im Zeichen der Marktöffnung



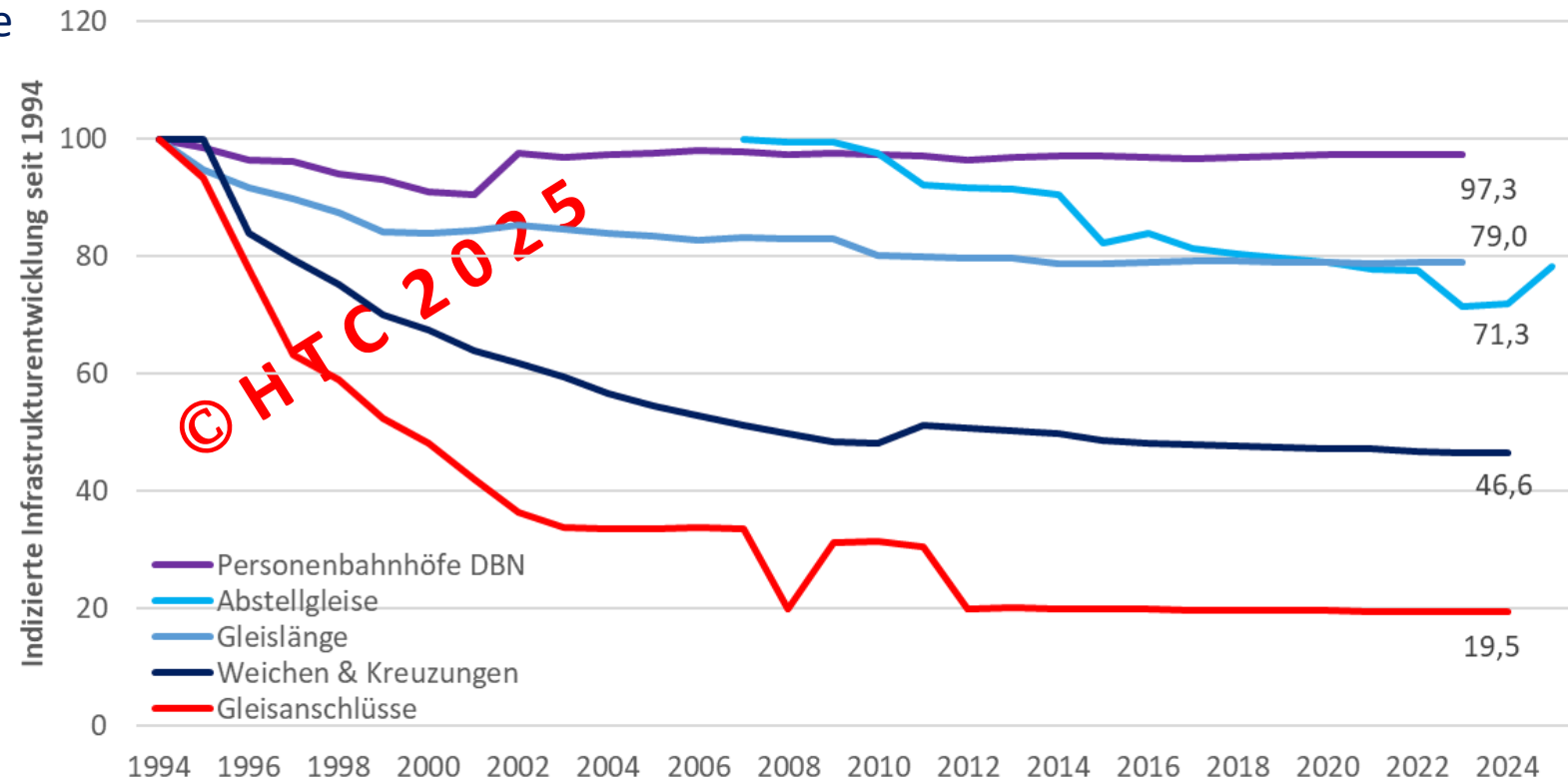
Schienepersonenverkehr im Zeichen der Marktöffnung



Ein schrumpfendes und sich verschlechterndes Netz ungeeignet für „mehr Verkehr“ I

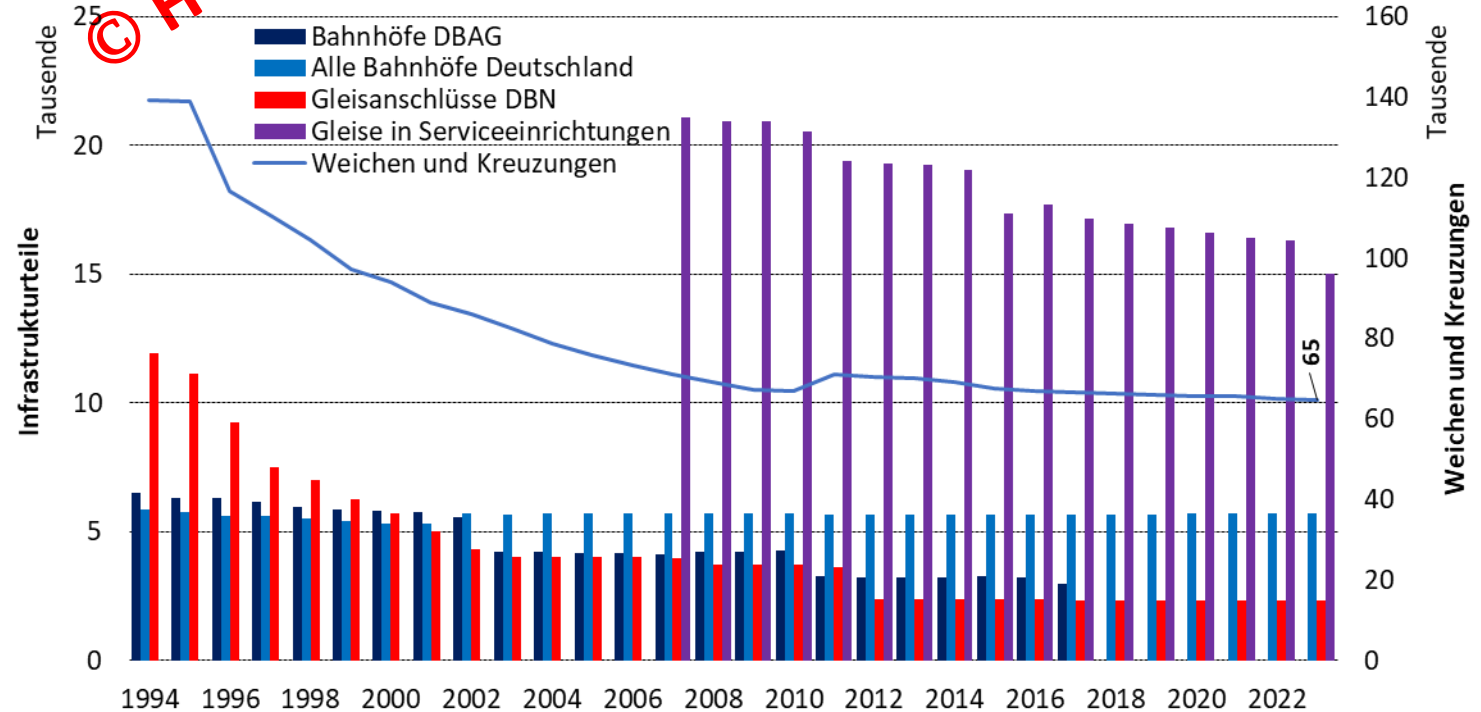
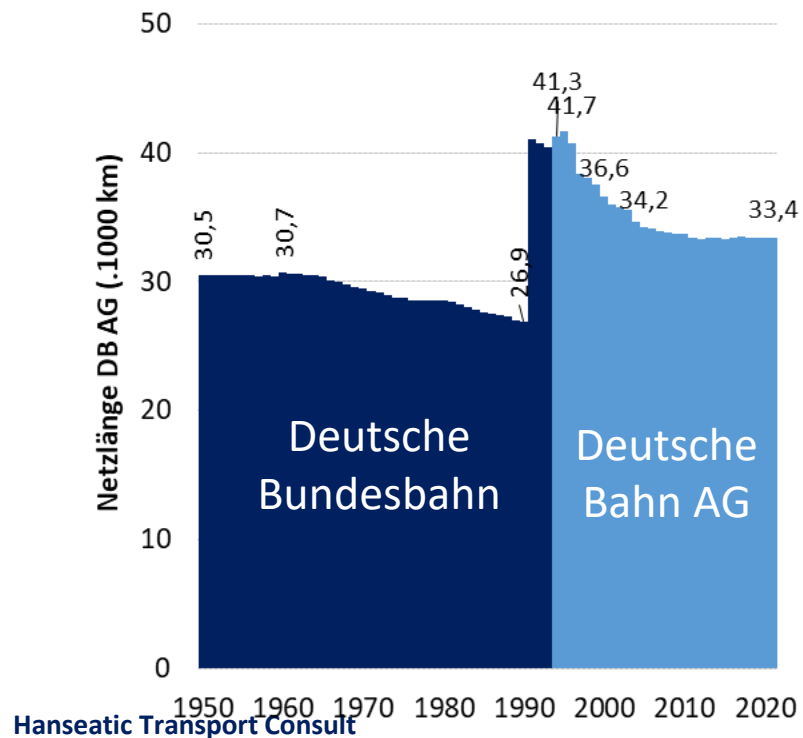
Von Beginn der Marktöffnung wird die Infrastruktur heruntergefahren

- Gleislänge 1994-2023 **-21 %**
- Zugangsstellen zum Netz
 - Gleisanschlüsse **-80,5 %**
 - Pbf leicht reduziert (1994-2023) **-2,6 %**
- Kapazitätsrelevante Veränderungen
 - Abstellgleise **-28,7 %**
 - Weichen und Kreuzungen **-53,4 %**
- Rapide absteigende Anzahl temporär und dauerhaft überlasteter Strecken
- Gravierende Substanzverluste erfordern massive Investitionen ins bestehende Netz
- Digitalisierung scheitert am Geld und fehlender Funktionalität
- Ohne mehr Zugangsstellen zum Netz, keine Verkehrswende im PV und GV



Ein schrumpfendes und sich verschlechterndes Netz ungeeignet für „mehr Verkehr“ II

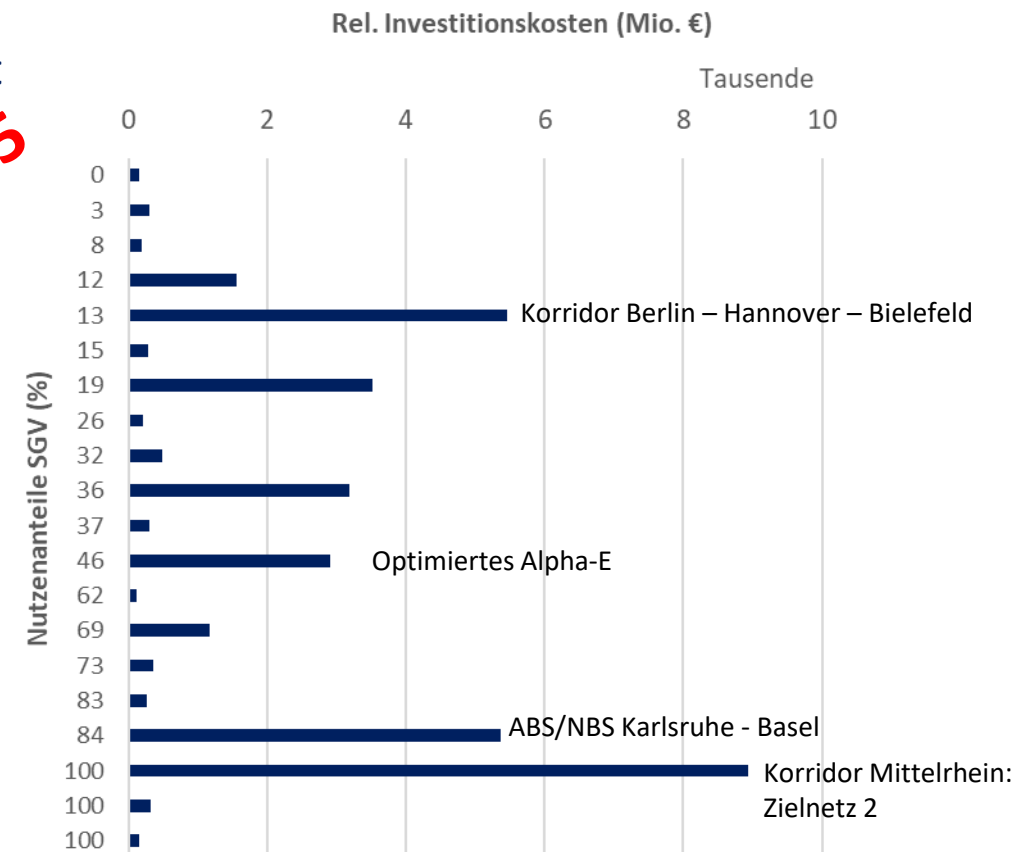
- Der von der DB zu erstellende IZB, das „Qualitätsdokument schlecht hin“, signalisierte in den letzten Jahren vielfach „grünes Licht“ trotz massiver Probleme im täglichen Betrieb
- Wesentliche Netzgrößen noch immer auf Schrumpfungskurs trotz gegenteiliger Verlautbarungen
- Abbau „Streckenlänge“ 1994-2023 -7.836 km (-19 %) (DB 1950-1990 -3.600 km (-11,8 %))
- Entwicklung wirft die Frage nach dem Primat in der Verkehrspolitik auf – Bund oder Bahn?



Wir bauen ein Netz für den Personenverkehr?

- BMDV postuliert für sich „state of the art“ BVWP-Methodik
- Dimensionierung der Nutzen von SPV und SGV nicht plausibel
- Nutzendimensionen des SGV fehlen oder sind nur partiell bewertet
- Ergebnisse der KNI-Ermittlung frei von „Drittinteressen“?
 - FFBQ ursprünglich mit KNI 6,7
 - Alpha-E KNI ≥ 1 nur mit massivem ICE-Verkehr
- SGV als Mitnutzer/-zahler unverzichtbar, jedoch ~~keine~~ dezidierten Projekte für den SGV
- VdE 8.1/8.2 Nürnberg – Erfurt war ursprünglich für 163 Güterzüge (Gz) tgl. geplant, tatsächlich fuhr bislang lediglich ein Gz
- SPfV-Strecken wie Köln – Frankfurt „würde man so heute nicht mehr bauen“
- Planabweichungen bleiben sanktionslos!
„Nachkalkulation“ der Projekte ein stumpfes Schwert

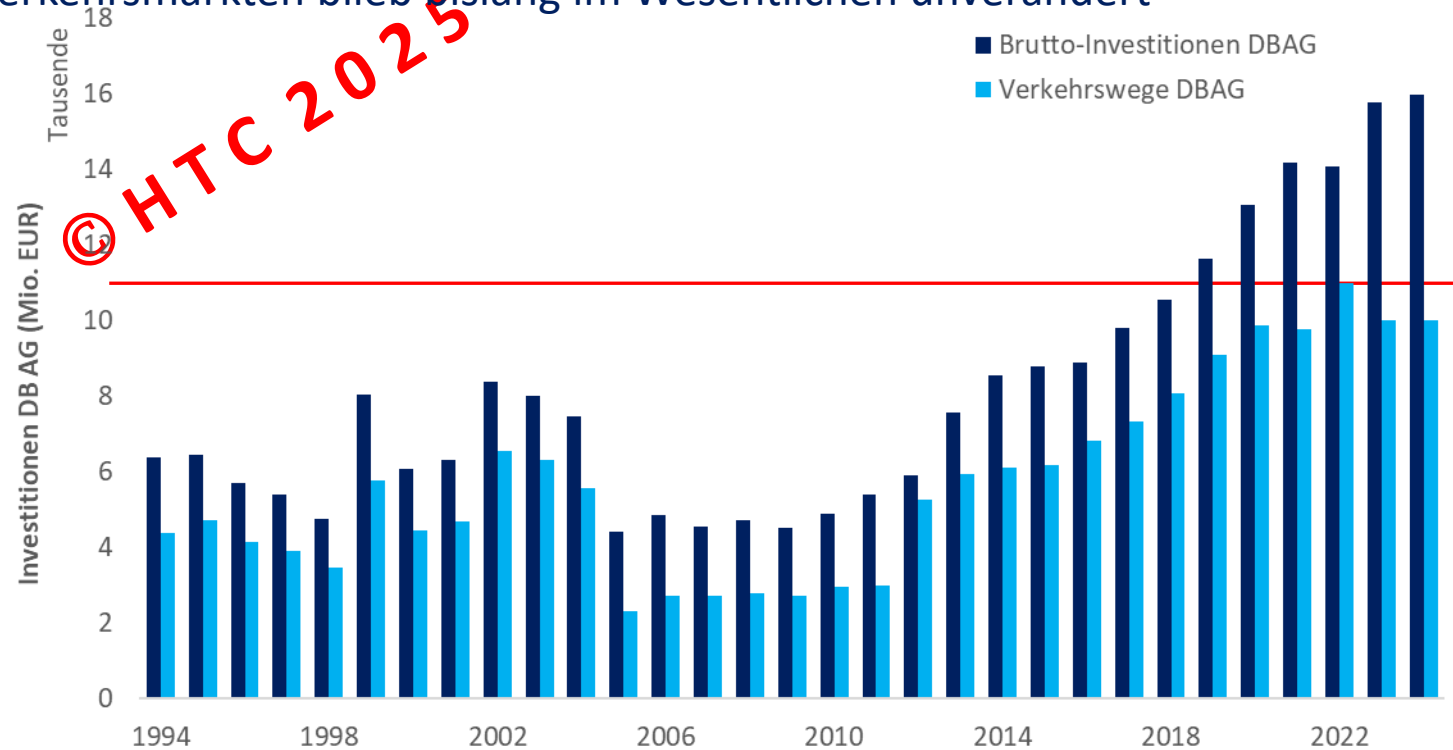
20 aktuelle ABS/NBS Projektbeispiele



© HTC 2025

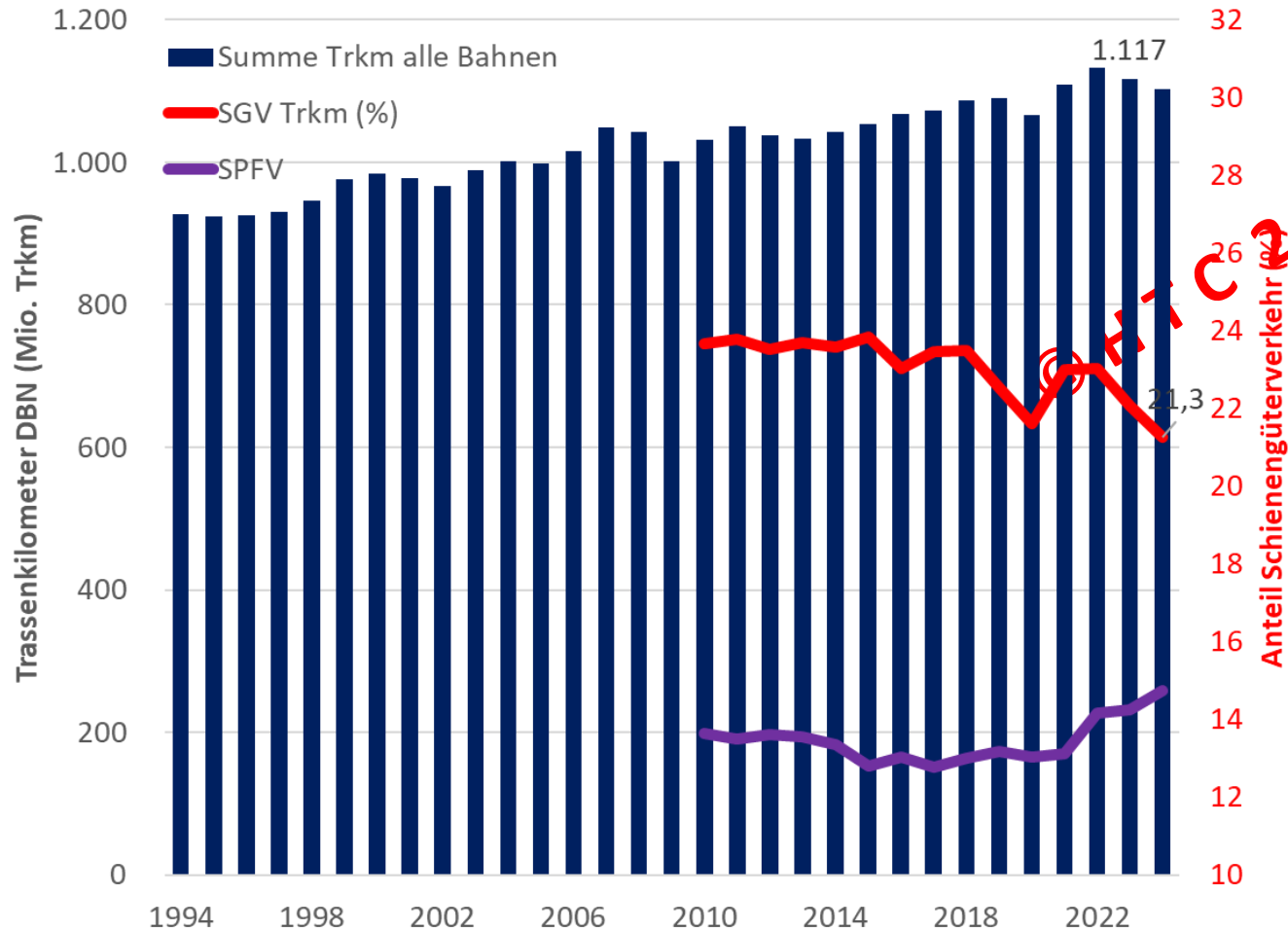
Trotz massiver Investitionen erhebliche Substanzverluste und ausbleibende Marktanteilsverschiebungen für eine Verkehrswende

- Vom Bund wurden seit 1994 in den Verkehrssektor ca. 965 Mrd. € investiert (Bruttoanlageinvestition)
- In die Verkehrswege der DB AG flossen zwischen 1994 und 2023 ca. 134,8 Mrd. €
- Die Verteilung der Marktanteile auf den Verkehrsmärkten blieb bislang im Wesentlichen unverändert
- Es wiederholen sich damit in Deutschland die Erfahrungen aus der Schweiz
- Bei einem Wiederbeschaffungswert aller „Anlageklassen“ von DB Netz von ca. 566 Mrd. € (Preise 2023) und einer mittleren Afa-Periode von 50 Jahren, müssten ein **halbes Jahrhundert pro Jahr 11-12 Mrd. €** investiert werden, um dem fortschreitenden Substanzverzehr entgegenzuwirken.
- Allein für Gleise müssten bei 57 Mrd. € WBW p.a. >1 Mrd. € an Investment in Gleise erfolgen



Miss-Match von Verkehrsmarktlogik und Infrastrukturentwicklung bedarf der Auflösung

- Netznutzung bei DBInfraGo durch den SPNV bestimmt



- Investitionsschwerpunkte vom SPFV bestimmt
 - Kleines Verkehrsmarktsegment erfordert größte investive Anstrengungen
 - Fehlende Zielkonformität zu Prognosezielen
- **EXIT** SGV ohne dezidierte NBS- oder Knotenprojekte 😞
- SGV - Mit-Finanzier für ABS/NBS, jedoch nur 2.-Kl-Kunde bei der Netznutzung
- Nicht-Nutzbarkeit von NBS für SGV ohne Sanktionen
- Netzentwicklung und –nutzung als Beitrag zur Qualitätsverbesserung praktizieren (EVU+EIU)
 - Mehr Zugangsstellen für PV & GV
 - Mehr Abstell- und Zwischenpuffer (Flexibilität ↑ und Kapazität ↑)
 - Harmonisierung von Geschwindigkeiten in Engpassbereichen
 - Blockteiler verringern

Die Ziele von DB InfraGO bis 2030 – unverbindlich, ohne konkrete Zielgrößen und Verantwortlichkeiten – Was tragen sie dazu bei, für mehr und besseren Schienenverkehr zu sorgen?

- Bis 2030 saniert DB InfraGO mehr als 4.000 hochbelastete Streckenkilometer von Grund auf – gebündelt in 40 Hochleistungskorridoren.
- Die rund 24.000 Streckenkilometer des Flächennetzes modernisiert DB InfraGO schrittweise, sodass sich der Zustand der Anlagen auch in der Fläche verbessert.
- Bahnhöfe entwickelt DB InfraGO ganzheitlich zu leistungsstarken und attraktiven Zukunftsbahnhöfen. Sie überzeugen Kund:innen durch attraktive Aufenthaltsqualität und eine moderne, ausreichend dimensionierte digitale Fahrgastinformation und werden zu Mobilitätsdrehscheiben und Visitenkarten für Städte und Gemeinden.
- Schnelle Kapazitätserweiterung und Leistungsfähigkeit im Bestandsnetz schafft DB InfraGO u. a. mit zusätzlichen Überleitstellen, mehr Überholmöglichkeiten für Züge und zusätzlichen Signalen, um den Blockabstand zwischen den Zügen zu verringern.
- Bis 2030 will DB InfraGO viele weitere Strecken digitalisieren und damit mehr Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur schaffen.
- Dringend benötigte Serviceeinrichtungen für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten, insbesondere Abstellgleise, baut DB InfraGO neu und erweitert auch vorhandene Einrichtungen.
- Durch Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung von Strecken schafft DB InfraGO neue Kapazitäten, um den Deutschland-Takt Stück für Stück umzusetzen.

© WTC 2025

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Zur Person



Frau Dr. Victoria Rössler

Frau Dr. Rössler ist heute geschäftsführende Gesellschafterin der im Frühjahr 2025 gegründeten HTC Hanseatic Transport Consult Johannes Marg & Dr. Victoria Rössler GbR in Hamburg.

Zuvor arbeitete Frau. Dr. Rössler in operativer Verantwortung für verschiedene Großunternehmen, darunter Deutsche Bahn und Flughafen Frankfurt.

Bis Ende 2024 arbeitete Frau. Dr. Rössler erfolgreich u.a. als Geschäftsführerin in Gesellschaften der Management- und Verkehrsberatungsgesellschaft mit Ihren Beratungsschwerpunkten Schienenverkehr und Schieneninfrastruktur.

Bis vor wenigen Jahren arbeitete sie auch als Dozentin für Betriebswirtschaftslehre und Logistik an der Technischen Universität Hamburg-Harburg und an anderen Hamburger Hochschulen.

Frau. Dr. Rössler ist ausgewiesene Expertin für Fragestellungen rund um den Schienenverkehr und Schieneninfrastruktur.

Dr. Victoria Rössler

Managing Owner
Hanseatic Transport Consult
Johannes Marg & Dr. Victoria Rössler GbR
Spritzenplatz 7a
D-22765 Hamburg

+49 172 32 73 407
Office: +49 40 30 77 12 56
victoria.roessler@htc-consult.de
www.htc-consult.de

Steuer-Id-Nr.: DE453163318