

Ergebnisprotokoll zur Sitzung

IHK-Verkehrsausschuss

Mittwoch, 15. Mai 2024, 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr
LOKOMOTION Gesellschaft für Schienentraktion,
Kastenbauerstr. 2, 81622 München

Begrüßung

Frau Katrin Eißler, stellvertretende Ausschussvorsitzende, begrüßt und führt kurz ins Thema der Sitzung „Generalsanierung Schienenkorridore“ ein. Sie bedankt sich sehr herzlich bei LOKOMOTION für die Gastfreundschaft und die Möglichkeit, in der Lokführerschule vorab (am Simulator) eine Lokomotive fahren zu dürfen. Ruby van der Sluis, Geschäftsführerin begrüßt von Seiten der Firma LOKOMOTION die Mitglieder des IHK-Verkehrsausschusses. Frau Eißler heißt zudem zwei neue Mitglieder im Ausschuss herzlich willkommen: Frau Guiseppa Santospagnolo, DUSS und Herr Andreas Mekidiche, Taxiunternehmer aus München. Die Tagesordnung wird unverändert angenommen.

Personalwechsel bei der DUSS

Frau Santospagnolo stellt sich den Mitgliedern kurz vor. Sie übernimmt in der DUSS-Gesellschaft die Leitung der Region Süd-Ost (die Standortleitung für das KV-Terminal in München-Riem, übernimmt ihr Kollege Herr Peter Hahn). Sie möchte vor allem die Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse vorantreiben. Eine Lkw-Abfertigung soll papierlos erfolgen; die Durchlaufzeiten sollen sich dadurch spürbar verringern. Drei Terminal-Ausbauprojekte werden aktuell verfolgt: Augsburg (Spatenstich Anfang Juli 2024, Betrieb ab 2026), Regensburg (neues Terminal ab 2029) und München (KV-Terminal Nord).

Aktuelles aus der IHK

Korbinian Leitner, Referatsleiter stellt die Ergebnisse der Evaluation der ehrenamtlichen Mitarbeit im IHK-Verkehrsausschuss vor. Die Fragen wurden von den Mitgliedern überwiegend mit den Schulnoten 1 und 2 bewertet (siehe anhängende Präsentation). Bei der Frage „Kontakt zur Politik“ wünscht man sich mehr Austauschmöglichkeiten.

Martin Drognitz, Bereichsleiter, stellt die Ergebnisse der bayernweiten Konjunkturforschung vor (siehe Anhang). Demnach ist der Sinkflug gestoppt, der Aufwind allerdings bleibt aktuell aus, so seine Zusammenfassung. Der aus Lageurteilen und Erwartungen zusammengesetzte BIHK-Konjunkturindex liegt mit 107 Punkten weiterhin unterhalb des 30-jährigen Durchschnitts von 112 Punkten, auch wenn es gegenüber Jahresbeginn um sechs Zähler etwas aufwärts geht. Während die Geschäftslage konstant bleibt, erwarten die Unternehmen für die kommenden Monate keine wesentliche Erholung. Sie sehen in der fehlenden Nachfrage und in den wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen zunehmende Konjunkturrisiken.

Zur Bundestagswahl 2025 führt die IHK Gespräche mit den Kandidierenden. Es brauche ein „Wirtschaft first“, um letztlich auch wieder den nötigen Spielraum in den öffentlichen Haushalten zu bekommen.

Diskussion um den Abbau administrativer Bestimmungen

Die IHK ist mit dem Entwurf zum Bürokratieentlastungsgesetz nicht zufrieden. Man möchte einen vereinfachten Nachhaltigkeitsstandard für KMUs erreichen. Es wird darauf hingewiesen, dass Auflagen für große Unternehmen an kleine (Zuliefer-)Firmen durchgereicht werden. Dort ist die (relative) Belastung dann ungleich höher. Herr Blösl appelliert, das Ziel der Nachhaltigkeit nicht in Frage zu stellen und das Thema umfassend anzugehen. Herr Dr. Bell ergänzt, lieber mehr Geld in wirksame Maßnahmen, anstatt in das Verfassen von Nachhaltigkeitsberichten zu investieren. Herr Kloiber gibt zu bedenken, dass die wirtschaftliche Basis fehle, um im Transport- und Logistik-Sektor die Mobilitäts- bzw. Verkehrswende zu vollziehen. Erst eine entsprechende Wertschöpfung erlaube es, die Transformation stemmen zu können.

Unternehmenspräsentation LOKOMOTION

Mit einem kurzen Film beginnt Herr Dr. Jarosch die Vorstellung seines Unternehmens. LOKOMOTION ist ein Spezialist im alpenquerenden Schienengüterverkehr auf der Brenner- und Tauernachse. Das Unternehmen hat eine Lizenz und Zulassung für Deutschland und Österreich mit Standorten in München, Kufstein (Lokwerkstatt) und Wien. In Italien gibt es eine zeitgleich gegründete Partnerfirma „Rail Traction Company“. Die Interoperabilität der Loks sorgt für mehr Kapazitäten am Brenner, sodass nur noch ein Lokführerwechsel notwendig ist. Er stellt die Meilensteine seit Gründung vor. In Österreich ist man bereits die zweitgrößte Güterbahn. Durch pünktliche Züge bietet die Firma der verladenden Industrie ein attraktives Angebot und konnte Zuwächse im Gesamtmarkt generieren. Die Qualität seiner Verkehrsleistung zeichnet sich durch Flexibilität, Zuverlässigkeit und Sicherheit aus. Zudem möchte man einen Beitrag für eine klimafreundliche Zukunft leisten: „KV ist ein Umweltauftrag“.

Generalsanierung Hochleistungskorridore im Schienenwegenetz Süd

Herr Dr. Rosenbusch übernimmt kurzerhand den Vortrag mit einem Foliensatz von Klaus-Dieter Josel stellvertretend für die beiden eingeladenen Referenten Alexander Kaufmann und Alexandra Geißert vom Infrastrukturbetreiber DB InfraGO, die sich entschuldigen. Die Generalsanierung ist notwendig, da der Bund in den letzten Jahrzehnten zu wenig investiert hat. Das Verkehrsvolumen steigt, die Pünktlichkeit ist auf ein Rekordtief gesunken. „Ein weiter so geht nicht“. Die Ausrüstung mit ETCS und ein besseres Schienenlayout (mehr Weichen und Überholgleise in den Bahnhöfen) sollen künftig einen störungsfreien Betrieb gewährleisten. Die Hoffnung ist, dass durch die Vollsperrung Baugroßgerät produktiver eingesetzt werden kann. Weil Umleitungsstrecken vorab nicht ertüchtigt worden sind, wird insbesondere der Schienengüterverkehr während der Bauzeit mit kürzeren Zügen, Tonnagebeschränkungen und teilweise nicht elektrifizierten Strecken zurechtkommen müssen.

Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr in Bayern

Herr Hruschka, Betriebsleiter bei LOKOMOTION, erläutert, was die Sanierungspläne der Deutschen Bahn für den operativen Schienenverkehr bedeuten. Seine Einschätzung: Die Sanierung ist dringend notwendig, dennoch schließen sich Fahren und

Bauen gegenseitig aus. Daher teilen die Euphorie der DB zum historischen Sanierungsprogramm die betroffenen EVUs nicht. Denn, während der Personenverkehr mit Hilfe von Ersatzverkehren (SEV) auf die Straße verlagert wird und verlagert werden kann, sollen Güter explizit auf der Schienen bleiben. Es drohe ein dauerhafter Einbruch der Schiene am Modal Split der Verkehrsträger. Die Umfahrung des Korridors München-Rosenheim-Salzburg wird besonders anspruchsvoll. Umleitungen gehen über das benachbarte Ausland. Hier benötigen Lokführer die entsprechende Streckenkunde, ganz zu schweigen von fehlenden Lizenzen, längeren Wegstrecken, Tonnagebeschränkungen, zusätzlichen Energieeinsatz usw. Der Branchenverband der Güterbahnen hat einen Mehraufwand von durchschnittlich 16 Euro pro Umwegkilometer berechnet. Gefordert wird eine Kompensation vom Verursacher. Erschwerend kommt hinzu, dass zeitgleich zu den Korridorsanierungen die Trassenentgelte für den Schienengüterverkehr um 16% erhöht worden sind. Für München ist im vierten Quartal 2024 die teilweise Sperrung des Ostbahnhofs angekündigt; für den Italienverkehr ist von den ÖBB ab November 2024 eine achtmonatige Sperrung der Tauernstrecke geplant. Sein Fazit lautet: es wird herausfordernd, Kunden und Belegschaft während der Sanierungsphase zu halten.

WORKSHOPS zum Personen- und Güterverkehr

Die Mitglieder des IHK-Verkehrsausschusses teilen sich in zwei Gruppen auf und überlegen, wie die Verkehre und Lieferketten während der Bauzeit aufrechterhalten werden können. Die Ergebnisse werden wie folgt zusammengefasst:

Schienenpersonennahverkehr: Kundenfreundliche Ersatzverkehre

Während der Sperrung der Schienenkorridore werden für den Nahverkehr ersatzweise Busse eingesetzt. Damit insbesondere Berufspendler dieses Angebot nutzen, braucht es die frühzeitige Kommunikation und ein umfassendes Informationsangebot seitens der DB InfraGO. Die Abstimmung mit den regionalen Verkehrsverbünden ist zwingend notwendig. Wir empfehlen gut ausgestattete Expressbuslinien. Taxiunternehmen können ggf. die Feinverteilung übernehmen. Die exklusive Freigabe des Seitenstreifens für den SEV auf parallel verlaufenden Autobahnen ist zu prüfen. Ausflugs- und Freizeitverkehr könnte in baustellenfreie Regionen gelenkt werden.

Schienengüterverkehr: Kompensation für Umleitungsverkehre

Die Sperrung der Schienenkorridore macht für den Güterverkehr weiträumige Umleitungen notwendig, die pro Zugfahrt zusätzlich mehrere Hundert Kilometer betragen. Sie führen teilweise über das Gebiet der Nachbarstaaten Österreich, Tschechien und Polen. Es entstehen Mehrkosten für die Wegstrecke (Energie), die Fahrzeit (Personal) und veränderter Lok-Wagen-Umläufe. Um den Schienengüterverkehr sowohl für die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch die Verlager attraktiv zu halten, braucht es die Kompensation des Mehraufwands. Diese Kosten können nicht den Güterbahnen oder der verladenden Wirtschaft aufgebürdet werden. Dann droht die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße.

Verschiedenes

Frau Eißler bedankt sich sehr für die engagierte Teilnahme. Die Herbstsitzung ist für Dienstag, 15. Oktober 2024 vorgesehen.

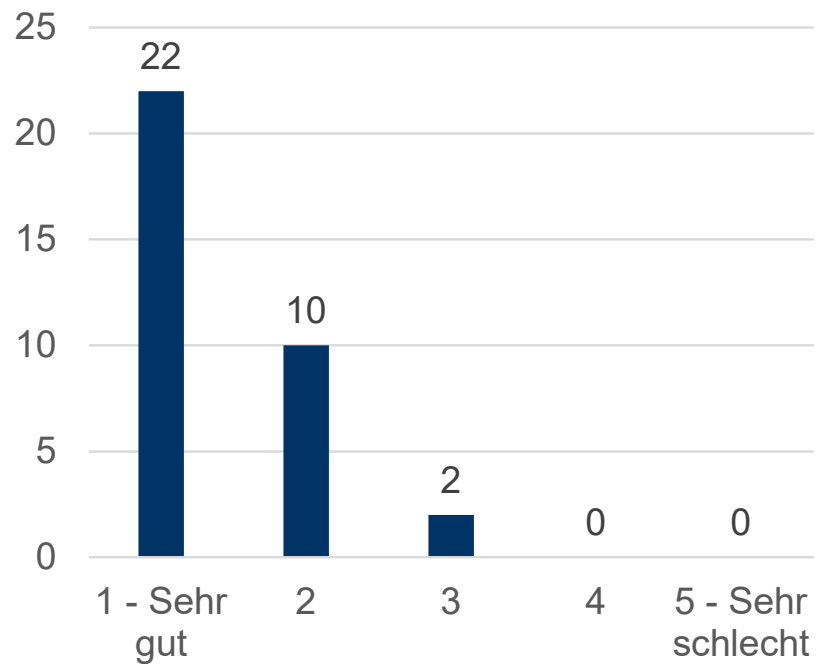
ERGEBNISSE

Halbzeitevaluierung Ehrenamt

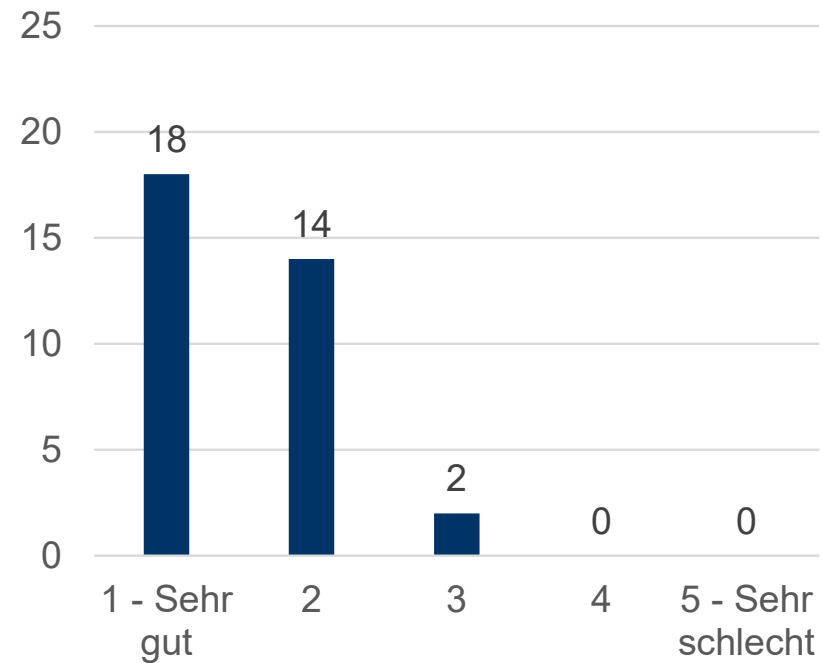
Große Zufriedenheit hinsichtlich der Zusammenarbeit und der Kommunikation



Bewertung der Zusammenarbeit
mit dem IHK Hauptamt

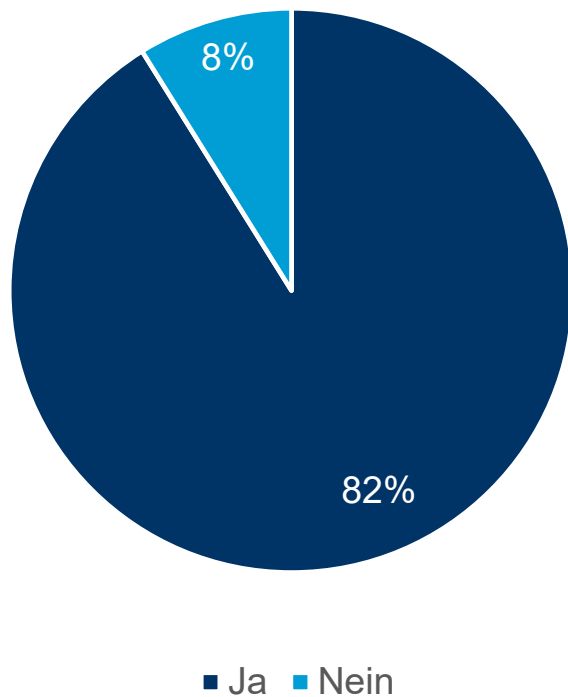


Bewertung der Kommunikation
mit dem IHK Hauptamt

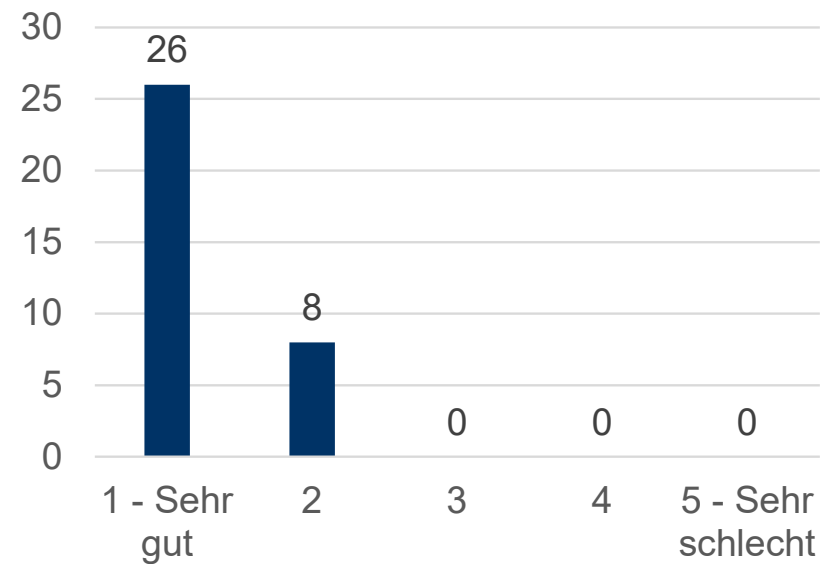


Weiteres Engagement und weitere Empfehlung

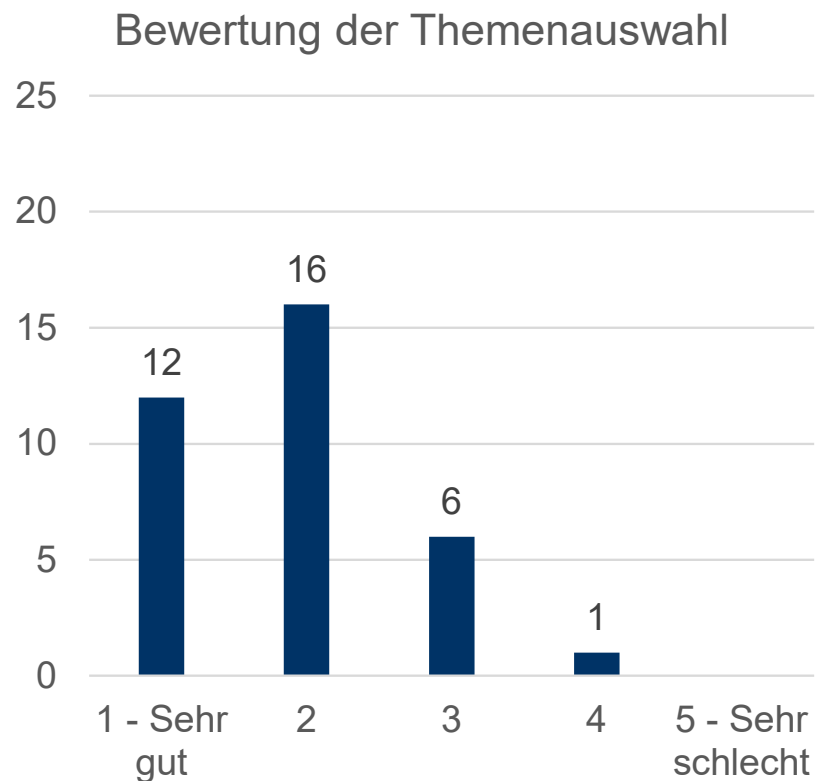
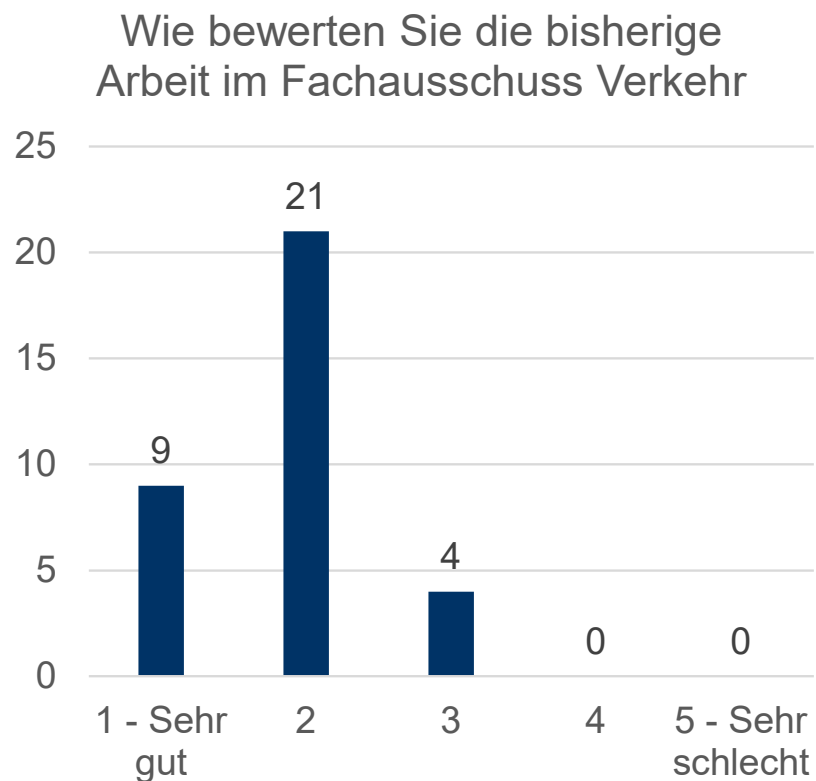
Weiteres Engagement



Würden Sie einem befreundeten Unternehmen empfehlen, sich ehrenamtlich bei der IHK zu engagieren?

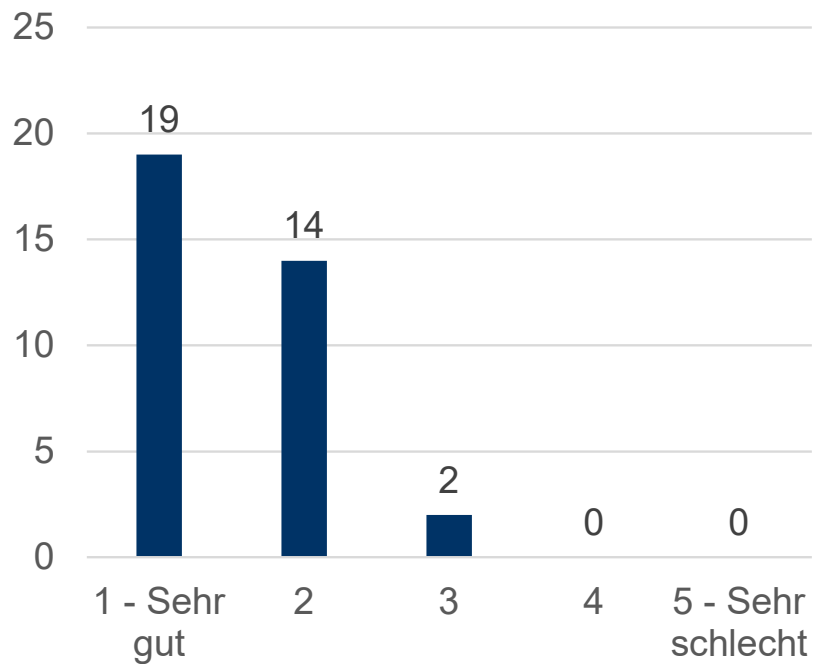


Überwiegende große Zufriedenheit bei der bisherigen Arbeit und Themenwahl

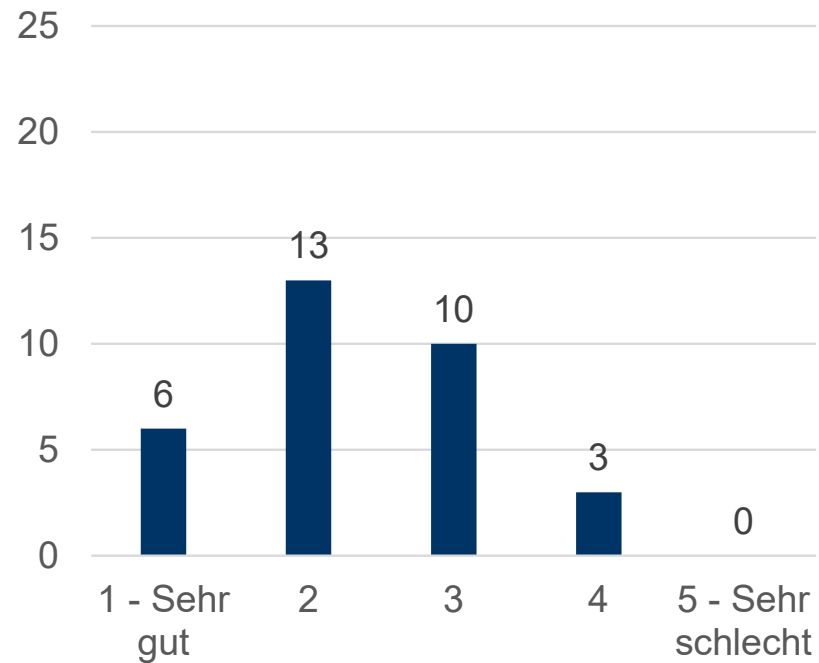


Gute Bewertungen bei den Möglichkeiten zu Netzwerken u. politischen Vert.

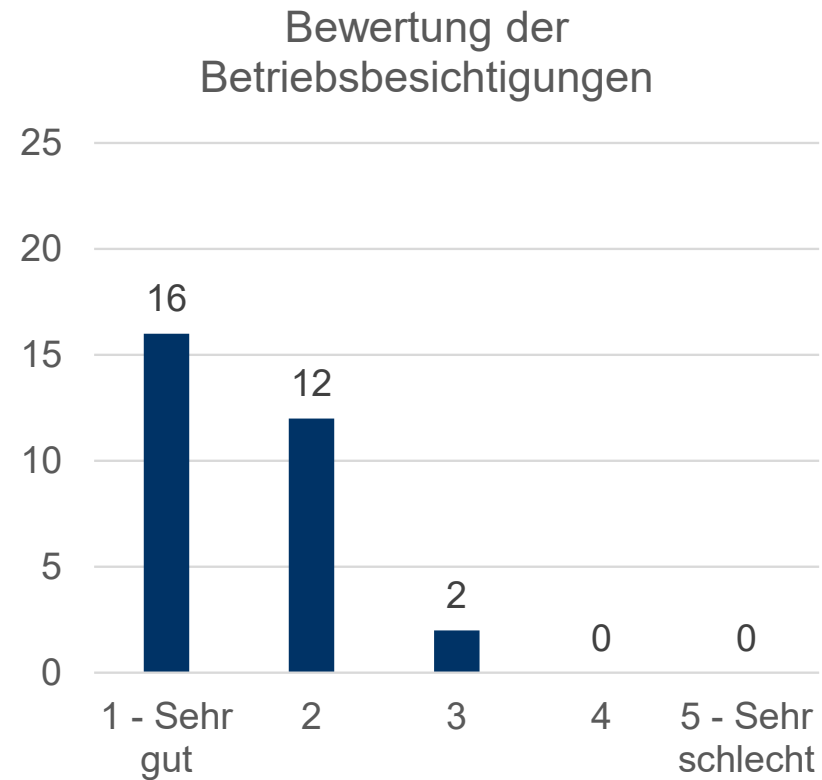
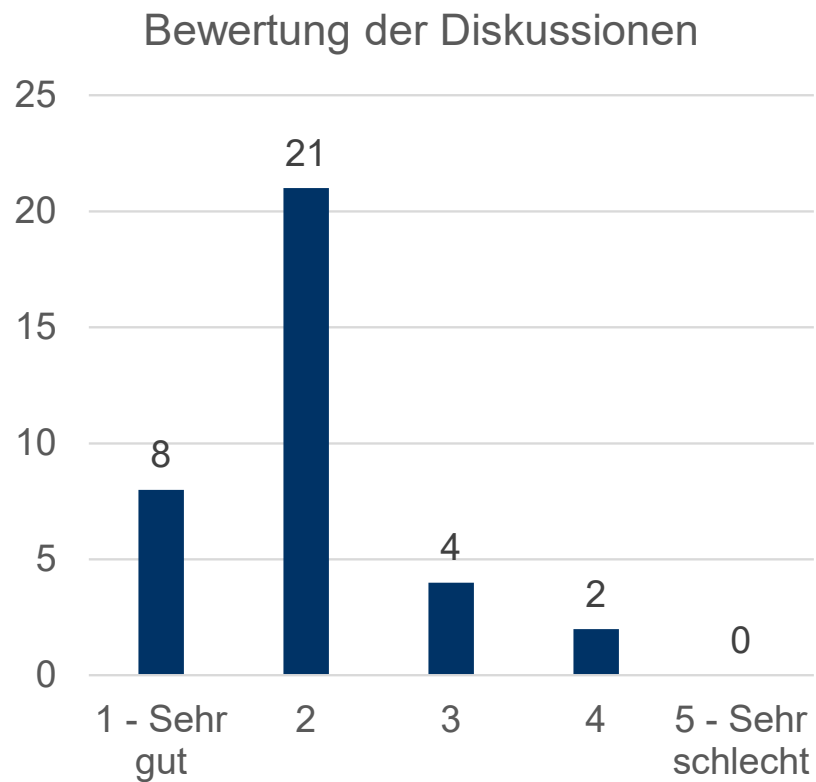
Bewertung der Möglichkeiten zu Netzwerken



Bewertung Kontakt zu politischen Vertretern



Überwiegende Zufriedenheit der Bewertung von Diskussionen u. Betriebsbes.



BIHK-Konjunkturmfrage

Bayerische Wirtschaft festgefroren

Sinkflug gestoppt, Aufwind fehlt

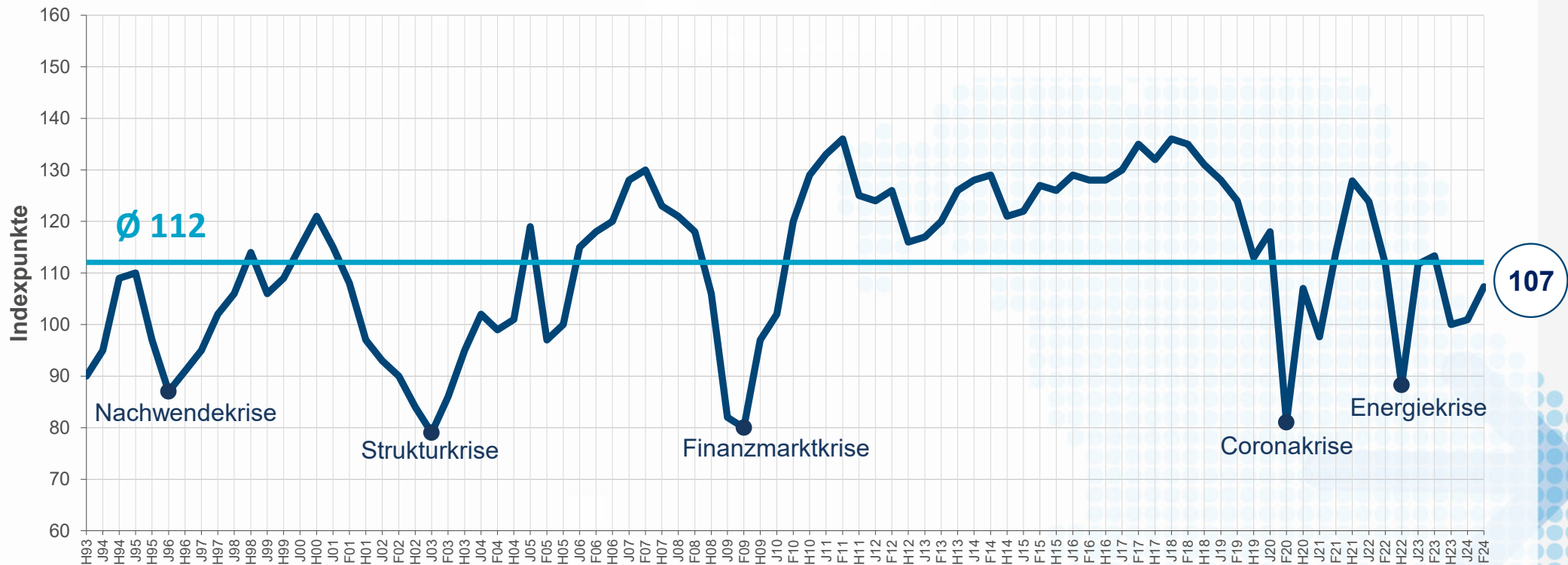
BIHK-Konjunkturumfrage

Befragungszeitraum: 08.04.2024 bis 18.04.2024

Eingegangene Antworten: 3.500

Stimmung weiterhin angeschlagen

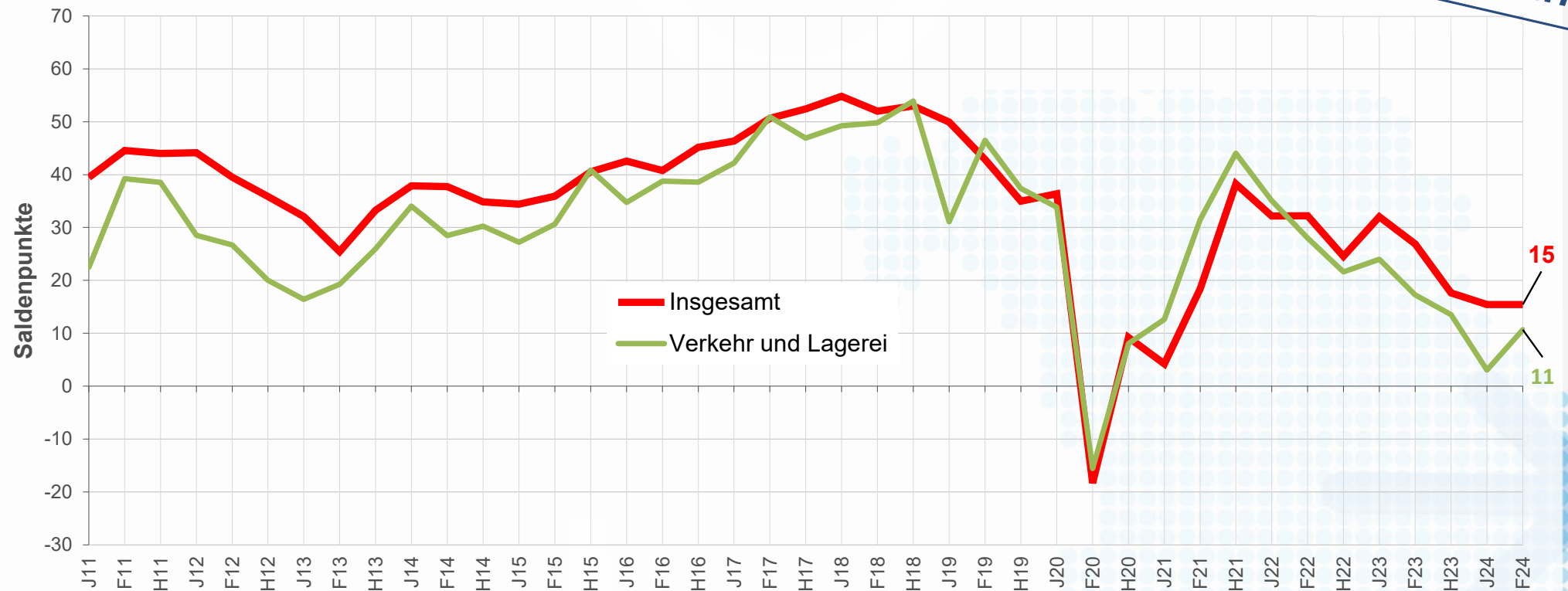
BIHK-Konjunkturindex: Geometrisches Mittel der Lage- und Erwartungssalden



Verkehr und Lagerei: Geschäftslage

Saldo der Anteile guter und schlechter Lageurteile

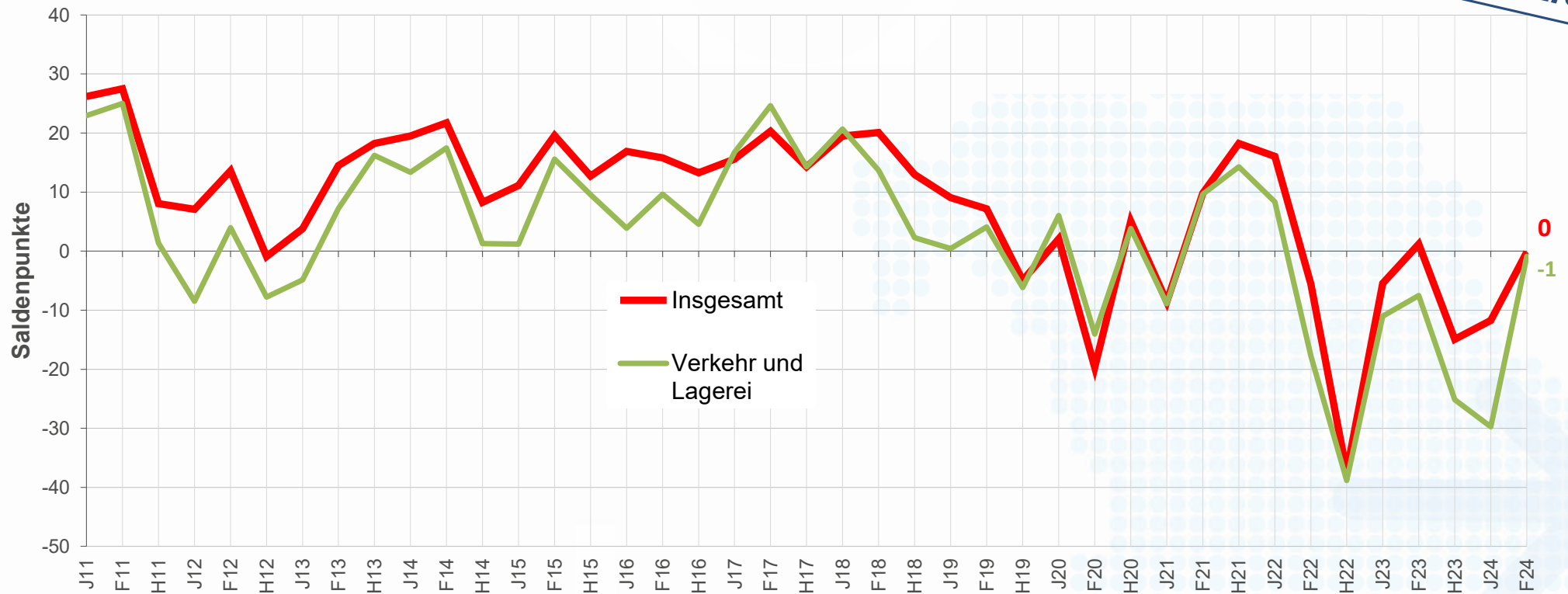
VERTRAULICH



Verkehr und Lagerei: Geschäftserwartung

Saldo der Anteile aus besseren und schlechteren Geschäftserwartungen

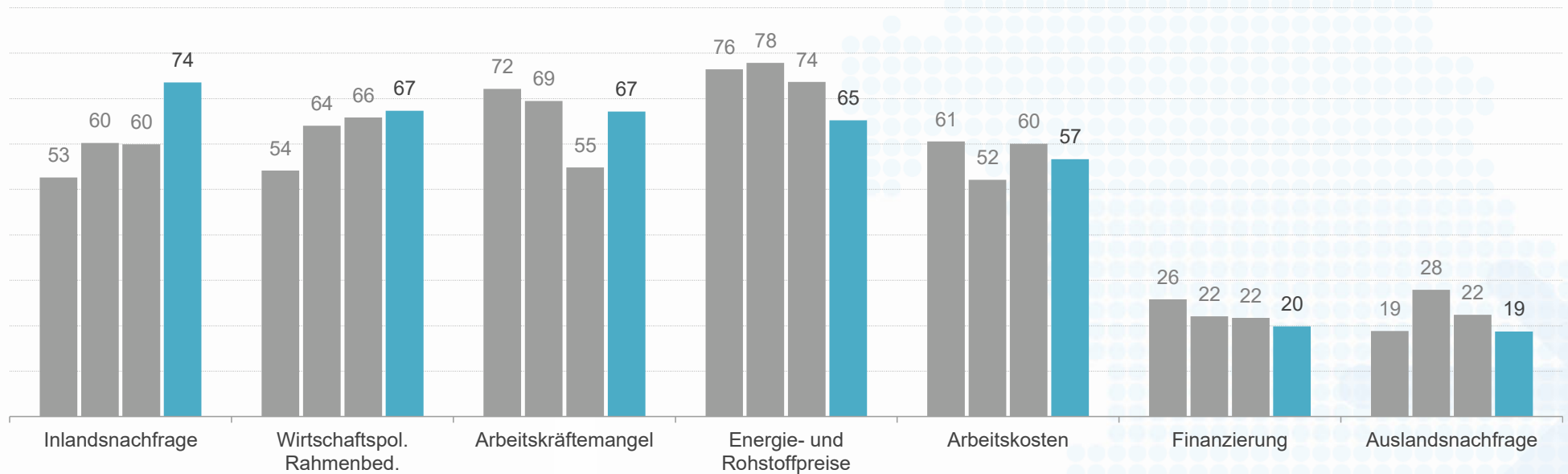
VERTRAULICH



Verkehr und Lagerei: Risikosituation

VERTRAULICH

Worin sehen die Unternehmen die größten Risiken in den kommenden 12 Monaten?



(Mehrfachantworten möglich) Angaben in %; Herbst 2022, Jahresbeginn, Frühjahr, Herbst 2023 (von links nach rechts)

Unternehmenspräsentation

Lokomotion GmbH

München | 15.05.2024

Agenda

1

Unternehmen

2

Markt & Transportlösungen

3

Verkehrsentwicklung

4

Verkehrspolitisches Engagement

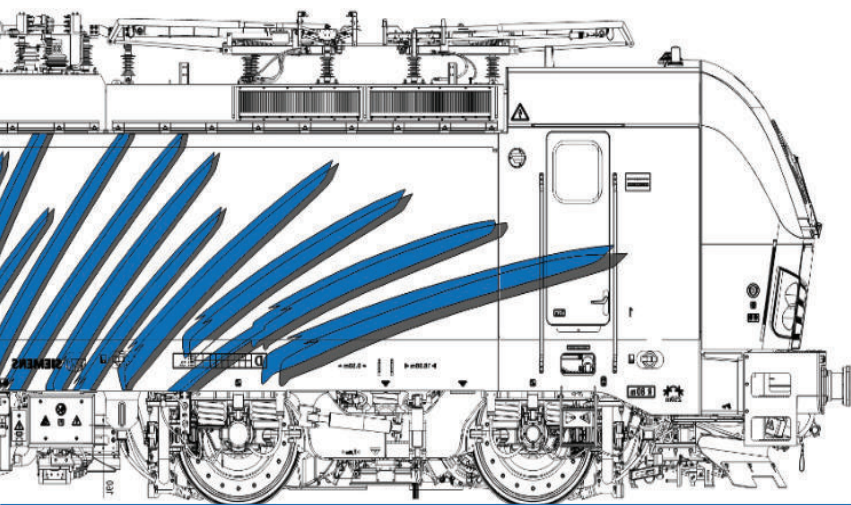
5

Lokwerkstatt

6

Ausbildungszentrum

Unternehmen



Lokomotion

Spezialist im alpenquerenden Güterverkehr



Wer wir sind

- Führender Traktionär am Brenner und Tauern
- Zweitgrößte Güterbahn in Österreich
- Zulassung: Deutschland und Österreich
- Umsatz 2023: 92 Mio. EUR



Standorte

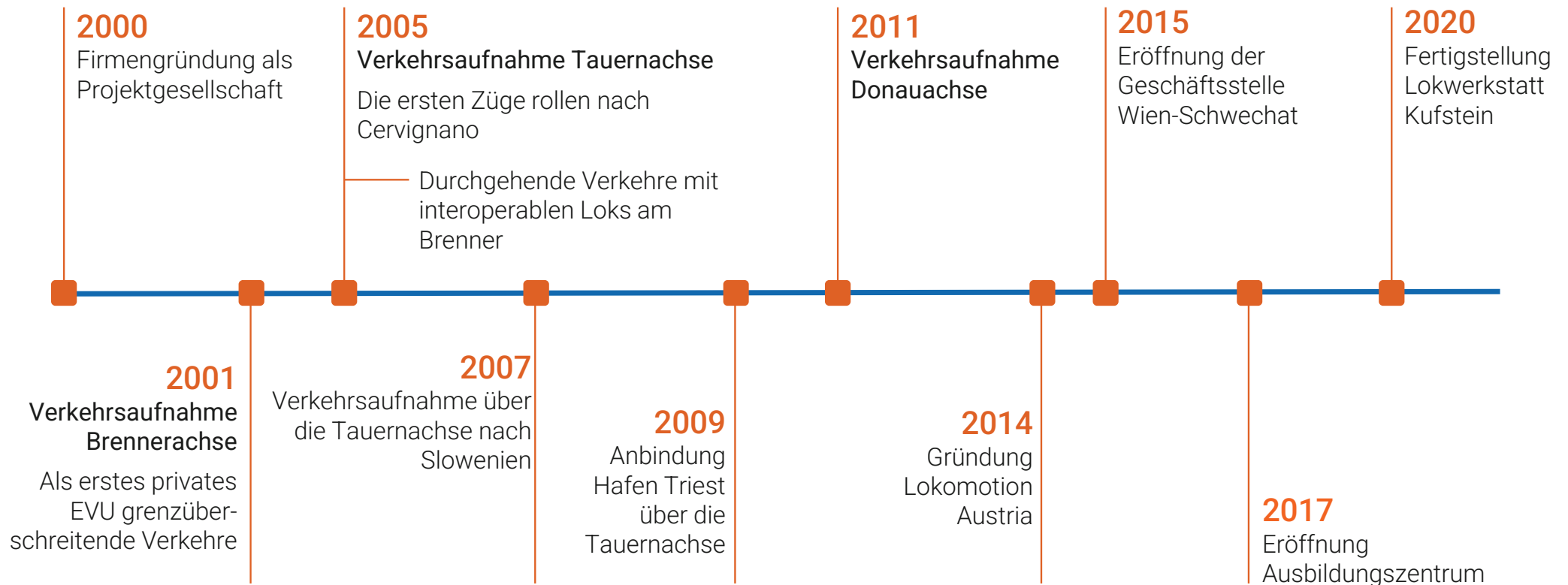
- München: Lokomotion Deutschland
- Wien-Schwechat: Lokomotion Austria
- Kufstein: Lokwerkstatt



Ressourcen

- 265 Mitarbeiter*innen, davon 211 in Deutschland und 54 in Österreich
- 67 E-Loks, davon 42 interoperable E-Loks
- Ausbildungszentrum
- Lokwerkstatt Kufstein

Meilensteine



20 Jahre Lokomotion

Unser Beitrag zur Umwelt

CO₂-Einsparung Brennertransit:
Pro Jahr > 160.000t CO₂

Verkehrsverlagerung von der
Autobahn auf die Schiene:
800 LKW / Tag



Leistungspartner

Deutschland



RBH
RBH Logistics GmbH

Italien



MERCITALIA RAIL
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Leistungspartner

RTC & Lokomotion – Eine starke Partnerschaft



Gründung im Jahr 2000 als Projektgesellschaft



2,6 Mio. EUR

Stammkapital

7,15 Mio. EUR

30% DB Cargo Deutschland AG
20% STR AG (Tochter der A22-Brennerautobahn)
20% Kombiverkehr GmbH & Co. KG
30% Rail Traction Company SpA

Gesellschafter

95,53% STR AG
4,47% DB Cargo Deutschland AG

München, Kufstein

Firmensitz

Bozen, Verona

Deutschland & Österreich

Zulassung

Italien

92 Mio. €

Umsatz 2023

63 Mio. €

265

Mitarbeiter*innen

301

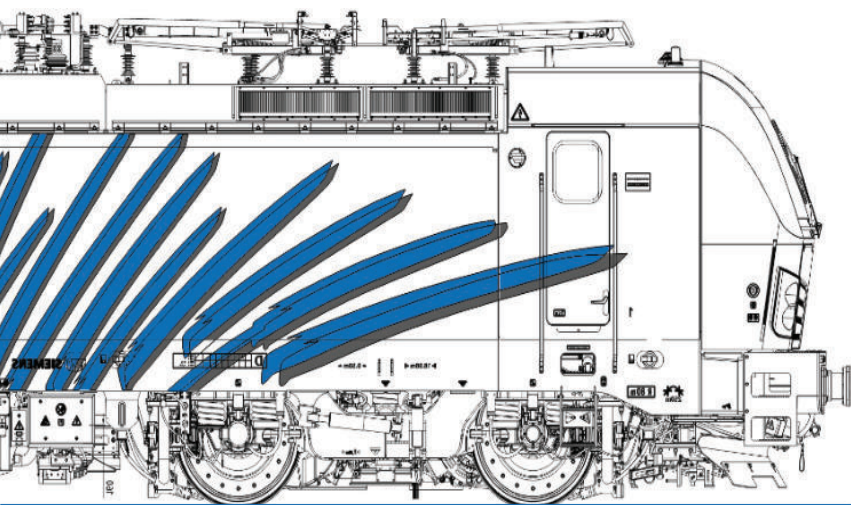
Lokflotte



67 E-Loks, davon 42 interoperable E-Loks



Markt & Transportlösungen



2

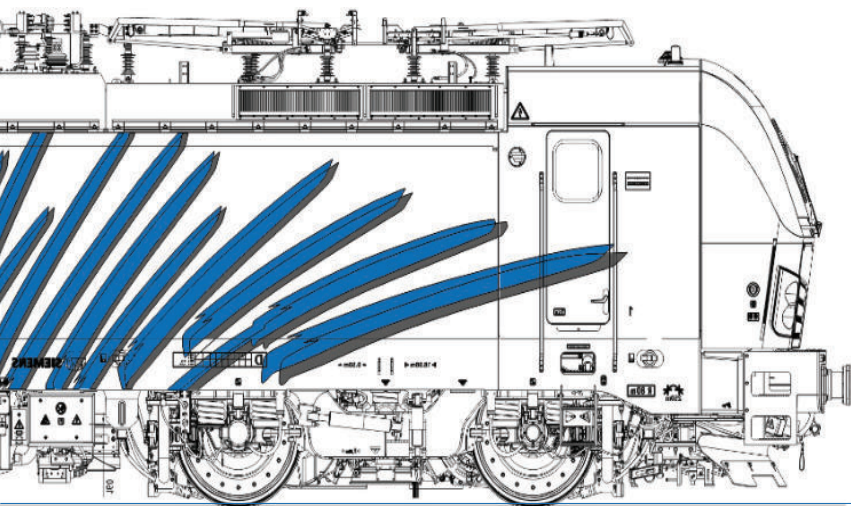
Streckennetz

- Streckennetz umfasst Deutschland, Österreich und Italien – in Zusammenarbeit mit Partnern
- München: Wichtige Drehscheibe
- Ausweitung des Streckennetzes in Richtung Ost- und Südeuropa

Brennerachse: ca. 24 Rundläufe/Tag
Tauernachse: ca. 3 Rundläufe / Tag
Donauachse: ca. 1 Rundlauf / Tag
Allgäu: ca. 1 Rundlauf / Tag

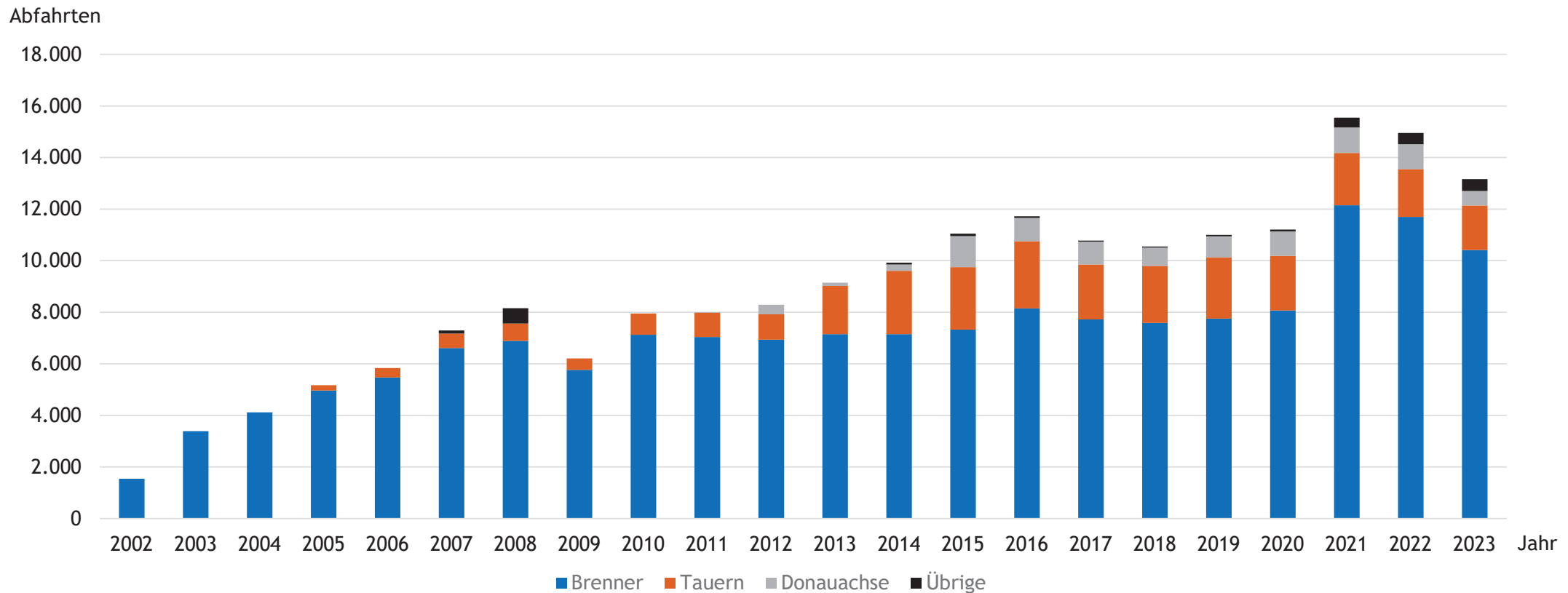


Verkehrsentwicklung

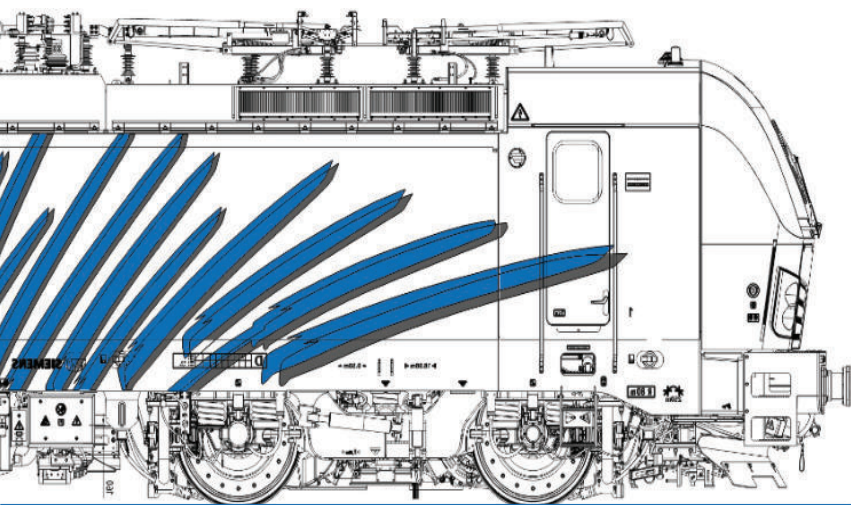


3

Verkehrsentwicklung 2023 - Verkehrsachsen



Verkehrspolitisches Engagement



Verkehrspolitisches Engagement

Internationale Zusammenarbeit mit Institutionen und Verbänden

- Brennergipfel
- Brenner Corridor Plattform/ Scandria
- EU-Projekte (Pact, Bravo, Marco Polo Due, Cream, Cosmos, TalkNET)

Engagement auf Bundesebene

- BMVI und Verbände
- Masterplan Schiene
- Zukunftspakt Schiene

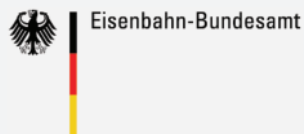
Engagement auf Landesebene

- Bayerisches Verkehrsministerium
- Engagement in IHK
- Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene (u.a. RoLa-Konzepte)

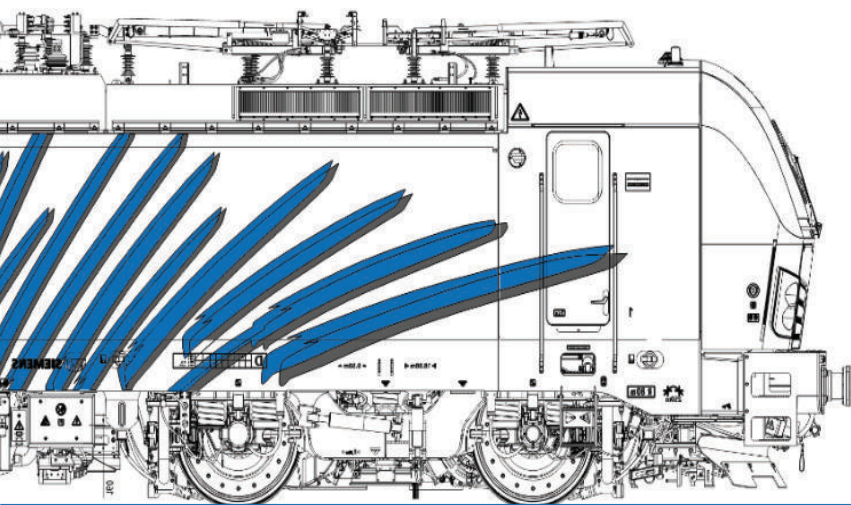
Verbände, Einrichtungen, Partner



- Präsenz Netzbeirat der DB Netz
- Mitglied im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
- Mitglied im Internationalen Eisenbahnverband (UIC)
- Vernetzung mit vielen Partnern



Lokwerkstatt



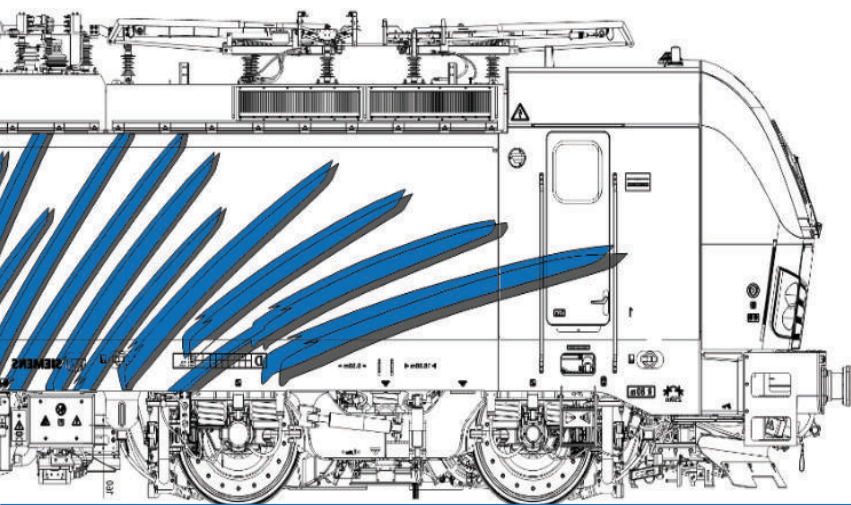
5

Leistungsspektrum

- Instandhaltung an E-Lokomotiven und Diesellokomotiven
 - Korrektiv und präventiv
 - km- als auch zeitabhängige Fristen inkl. Zugfunk und Zugsicherung
- Technische Untersuchungen (z.B. nach Unfällen)
- Modifikationen/Umbauten und Modernisierungen
- Instandsetzungsarbeiten und Fehlerbehebungen
- Gesetzliche Revisionen (z.B. Bremsrevision, Zugsicherungsprüfungen)
- Reparaturen



Ausbildungszentrum



6

Ausbildungszentrum



Qualität durch motivierte, qualifizierte und flexible Belegschaft



Vielen Dank.

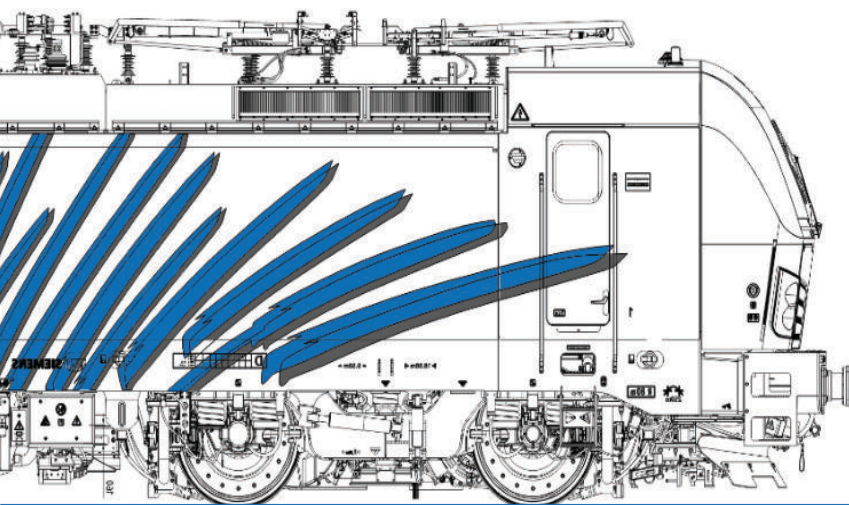
LOKOMOTION

Gesellschaft für Schienentraction mbH

Kastenbauerstraße 2
D-81677 München

Telefon: +49 (0)89 / 20 00 32 – 300
E-Mail: info@lokomotion-rail.de

www.lokomotion-rail.de





Sanierung der Hochleistungskorridore

Lokomotion GmbH

München | 15.05.2024

Sanierung der Hochleistungskorridore Schwierigkeiten aus Sicht des EVU (1)

- Güter können **keinen** Schienenersatzverkehr nutzen => Umleitung oder Ausfall
- Teils **keine** qualifizierten Umleitungsstrecken vorhanden (teilw. Diesel)
- Umleitungsstrecken auch überlastet => mögliche **Kollateralschäden**
- Dramatisch **reduzierte** Zugparameter zu erwarten (Zuglängen & Zuggewichte)
- Hohe **Belastung** der Logistikkunden (insb. Chemie & Automotive)
- **Zusätzlicher Aufwand** (Wagen; Loks; Personal; Energiekosten für Umwege)
- Internationale Absprachen erfolgen ohne zufriedenstellendes Ergebnis
 - Zuständigkeit endet an **Infrastrukturgrenze**(von den EVUs wird Interoperabilität eingefordert)
- => **16 € / gefahrenem Kilometer Mehrkosten** („nur“ innerdeutsch)



Sanierung der Hochleistungskorridore

Schwierigkeiten aus Sicht des EVU (2)

- Fehlende Streckenkunde, **Streckenkundeerwerb** muss „Nebenbei“ erfolgen
- **Notwendige Infrastruktur** (Einsatzstellen, Werkstätten) teils nicht erreichbar
- Umleitungen über Auslandsnetze ggf. aufgrund **fehlender Lizenz** nicht möglich, halten mögliche Partner für den begrenzten Zeitraum entsprechende Ressourcen vor?
- **Keine Berücksichtigung der Terminalslots** (starres System mit bedingter Flexibilität)
- Ressourcenverfügbarkeit – **zeitlich begrenzte Orga von Ressourcen** (Anmietung von Tfz; Fachkräfte / Lokführer / Wagenmeister)
- Forderung: **Bautätigkeit „unter dem rollenden Rad“ / Vollsperrungen vermeiden**



Sanierung der Hochleistungskorridore Wirklich die Lösung?

- Mehrwöchige Sperrungen sind inzwischen gelebter Normalzustand
- Sinkende Infrastrukturqualität zu höheren Preisen (**16,2% Trassenpreiserhöhung für 2025**)
- Beispiel München Ost Rbf – Von September bis Dezember 2024 nur noch sehr eingeschränkt oder gar nicht mehr nutzbar (0 – 50 % **Kapazitätsverfügbarkeit** für ca. 60 Prozent des Brennerverkehrs)
- Beispiel München – Rosenheim – Salzburg: Seit über 10 Jahren regelmäßig Wochenendsperrungen, Großbaustellen, Brücken- und Weichenerneuerungen – **was gibt es dort noch zu sanieren?**
- Auch nach dem HLK ist es utopisch zu glauben dass wir ohne Großbaustellen Betrieb durchführen können

-> Was sind die Lehren und Konsequenzen für DB InfraGO?

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	2025
Instandsetzung Stützmauer Brenner						???						
						Pontebba-sperre	Sperrung Verona P.V. - Vicenza	Gleiserneuerung Bf München Ost Rbf				
							Sperrung Bf Jesenice			Tauernsperre		
							Rheintal-sperre					

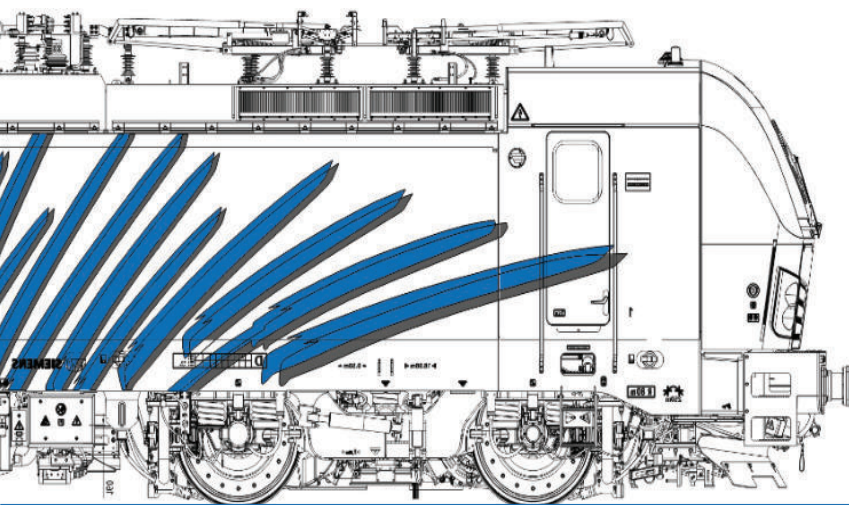
LOKOMOTION

Gesellschaft für Schienentraction mbH

Kastenbauerstraße 2
D-81677 München

Telefon: +49 (0)89 / 20 00 32 – 300
E-Mail: info@lokomotion-rail.de

www.lokomotion-rail.de



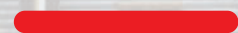




InfraGO

Generalsanierung Hochleistungsnetz

Verkehrsreferentsitzung der BIHK



16.05.2024 | München

1. Die Generalsanierung
2. Überblick zu den Korridorsanierungen 2026 und 2027 in Bayern
3. Verkehrskonzepte

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen

Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

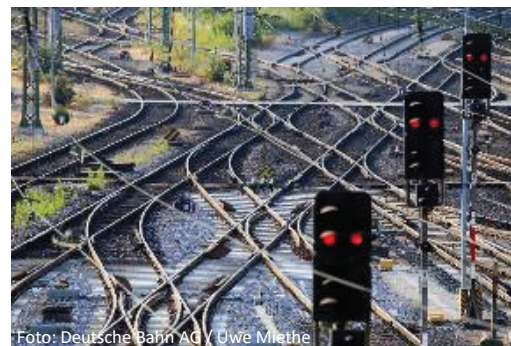
Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs als heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter



Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

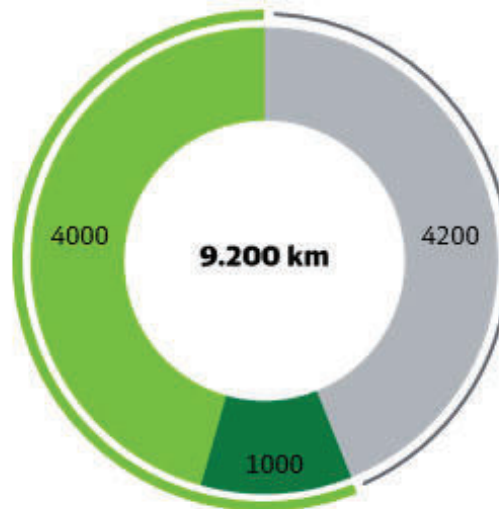
Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



Generalsanierung von über 4.000 km Streckennetz bis 2030 – Aus dem hochbelasteten Netz wird das neue Hochleistungsnetz



Hochleistungsnetz in 2030
[in Strecken-Km]



Generalsanierung
Zustandsnote ≤ 2
Instandhaltung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Die Realisierung des Hochleistungsnetzes wird wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise bringen



● Bisheriges Vorgehen ●

● Hochleistungsnetz ●



Bauen

viele kurze Baustellen



Eine lange Baustelle



Betrieb

eingleisiger Betrieb



Kein Betrieb: Totalsperrung



Gewerke

Fokus auf ein Gewerk



Alle Gewerke parallel



Erneuerung

1:1 Austausch



Verbessertes Layout
Verbesserte Ausrüstung



Fahrplan und Betrieb

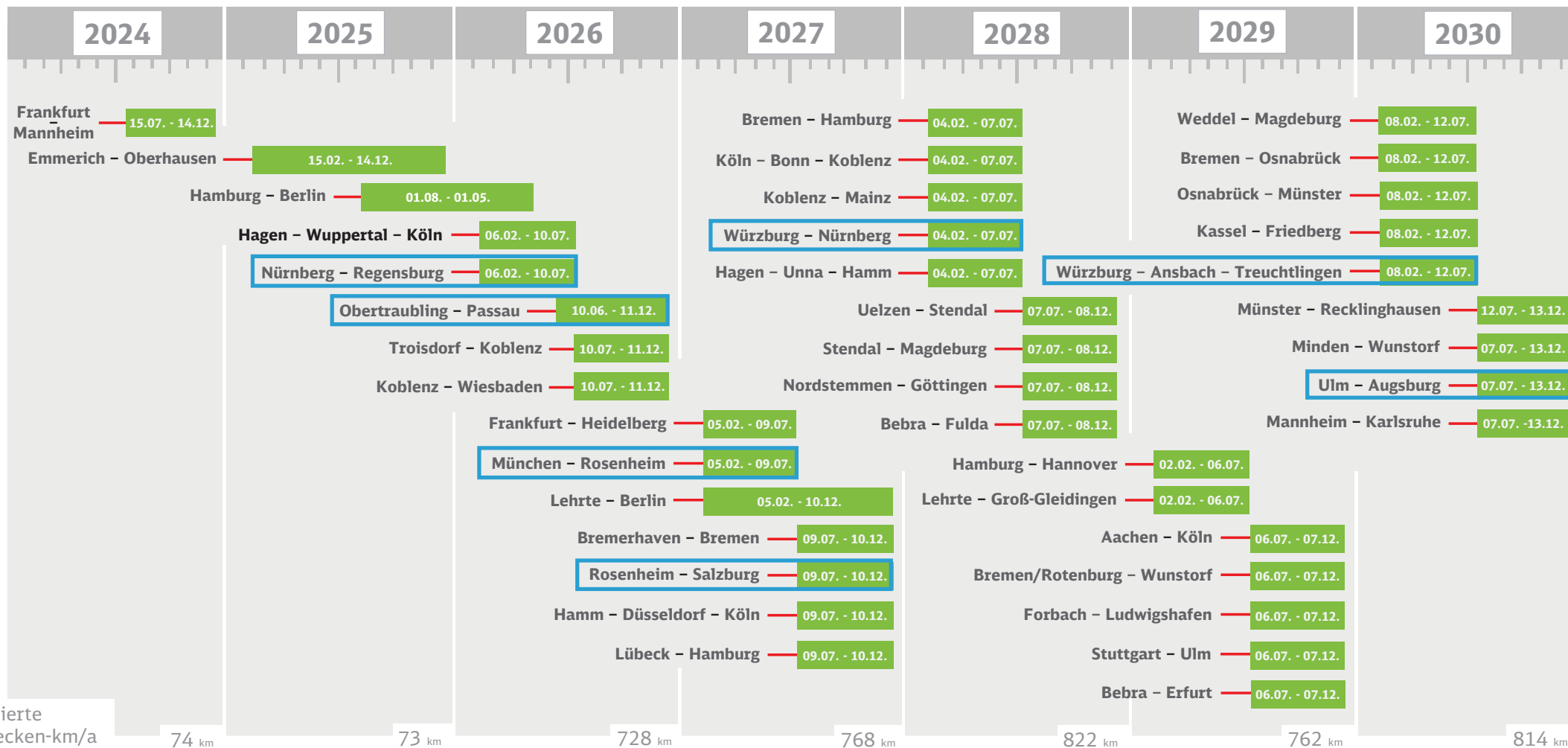
oft instabil



Stabil auf der Schiene und
hochwertiger Ersatzverkehr auf der
Straße

Das aktualisierte Rollout-Szenario bis 2030

Insgesamt sieben Generalsanierungen in Bayern



In Bayern werden bis 2030 sieben Strecken generalsaniert



2026

- Nürnberg – Regensburg (88 km)
- Obertraubling – Passau (115 km)

2027

- München – Rosenheim (55 km)
- Rosenheim – Salzburg (85 km)

2028

- Würzburg – Nürnberg (95 km)

2030

- Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen (170 km)
- Ulm – Augsburg (92 km)

Überblick Generalsanierungen 2026

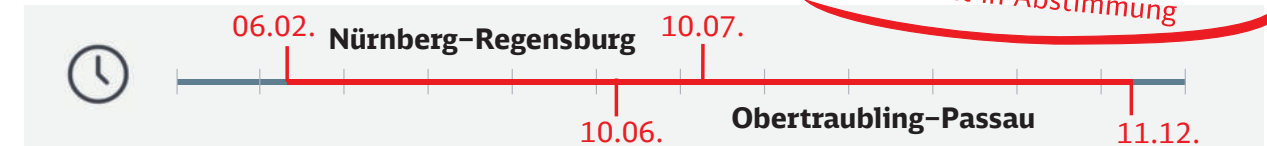
Nürnberg–Regensburg & Obertraubling–Passau

Heutiger Streckenzustand

Zustandsnote ¹	NÜR-REG	OBT-PAS
	3,7	3,6
	2,9	3,0
	3,2	3,7
	-	5,4



Generalsanierung



>180 Gleiskilometer



>100 Weichen



590 Stelleinheiten



>90 Oberleitungskilometer



>27 Bahnhofsattraktivierungen



Dringender Sanierungsbedarf einer **Moorstelle** in Totalsperrung erforderlich

- Enge **Abstimmung mit ÖBB und RFI** zur Entwicklung eines geeigneten Umleitungskonzepts und gemeinsamer Vertiefung im Markt
- **Regelmäßige Arbeitsgruppen und Workshops mit SGV, EVU und Gleisanschließern**
- **Intensive Abstimmung mit den Aufgabenträgern zu SEV-Konzepten**
- **Information der Öffentlichkeit** zum Planungsstand und Ersatzverkehren

(1) Netzzustandsnote Pünktlichkeitsrelevante Gewerke; Basis: NZN 2022
DB InfraGO AG | Generalsanierung Hochleistungsnetz | BIHK München 16.05.2024

Schwerpunkte der Generalsanierungen 2026

Nürnberg–Regensburg & Obertraubling–Passau



Ankermaßnahmen & Fokus

Obertraubling–Passau:

- Fokus Erneuerung Stellwerke und Sanierung der Moorstelle Osterhofen
- Aktuell Ermittlung der genauen Sanierungsmengen unter Berücksichtigung Bauablauf und Logistik

Nürnberg–Regensburg:

- Fokus auf Neubau Oberleitungsabschnitte und Sanierung des Deininger Damms
- Herausforderung topografische Lage und eingeschränkte Zuwegung (Bau in Dammlage und Einschnitten)

Besonderheiten

- Beide Strecken sind wichtige Bestandteile der europäischen Verkehrsachse Rhein–Donau und gehören zu den verkehrsreichsten Strecken in Bayern.
- Nürnberg–Regensburg–Passau ist ein überaus wichtiger Baustein der Bahnverkehre nach Österreich.
- **Der Abschnitt wird stark beansprucht, deshalb besteht ein großer Sanierungsbedarf.**

Überblick Generalsanierungen 2027

München–Rosenheim & Rosenheim–Salzburg

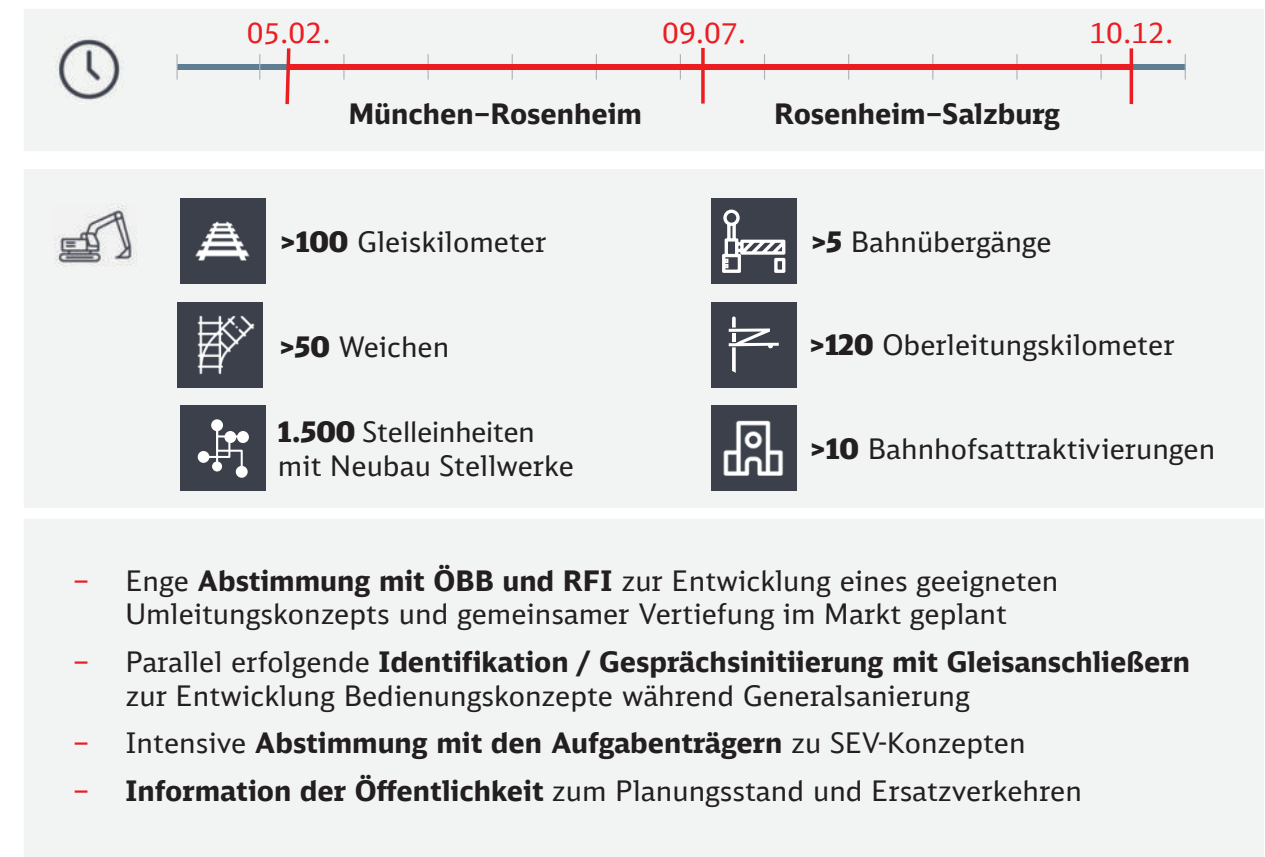
Heutiger Streckenzustand

Zustandsnote ¹	MUC-ROS	ROS-SBG
	4,3	4,0
	3,9	3,4
	4,7	4,1
	4,8	3,8



(1) Netzzustandsnote Pünktlichkeitsrelevante Gewerke; Basis: NZN 2022
DB InfraGO AG | Generalsanierung Hochleistungsnetz | BIHK München 16.05.2024

Generalsanierung



Schwerpunkte der Generalsanierungen 2027

München–Rosenheim und Rosenheim–Salzburg



Ankermaßnahmen & Fokus

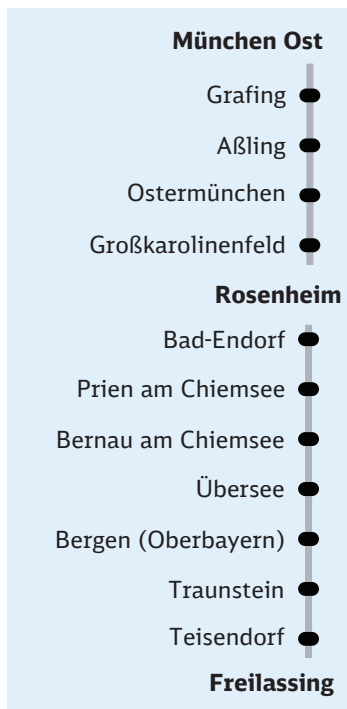
- Fokus auf Erneuerung der Stellwerkstechnik sowie Sanierung mehrerer Brücken, Bahnübergänge und Stützwände
- Die komplette Leit- und Sicherheitstechnik wird auf diesen Abschnitten erneuert und mit ETCS ausgestattet, bietet also dann die Möglichkeit der Fahrt ohne Signale
- An allen 13 Verkehrsstationen zwischen München-Waldtrudering und Freilassing werden Arbeiten stattfinden, um das Kundenerlebnis an den Bahnhöfen aufzuwerten

Besonderheiten

- Beide Strecken bilden zusammen einen wichtigen Teil der europäischen Ost-West-Magistrale von Paris nach Bratislava/Budapest.
- München – Rosenheim liegt auch auf dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor und ist eine wichtige Achse für den europäischen Güterverkehr über den Brenner.
- **Der Abschnitt wird stark beansprucht, deshalb besteht ein großer Sanierungsbedarf.**

Ganzheitliche und kundenorientierte Entwicklung der Verkehrsstationen

Am Beispiel München-Rosenheim-Salzburg



Maßnahmenumgriff Personenbahnhöfe

Unter anderem werden...

- **Bahnsteige** angepasst
- **Bahnsteigdächer** erneuert
- **Empfangsgebäude** umfangreich saniert und gestaltet
- **Personenunterführungen** saniert u./o. gestaltet
- **Beleuchtungsanlagen** neu gebaut

Die genauen Maßnahmen befinden sich noch in Planung

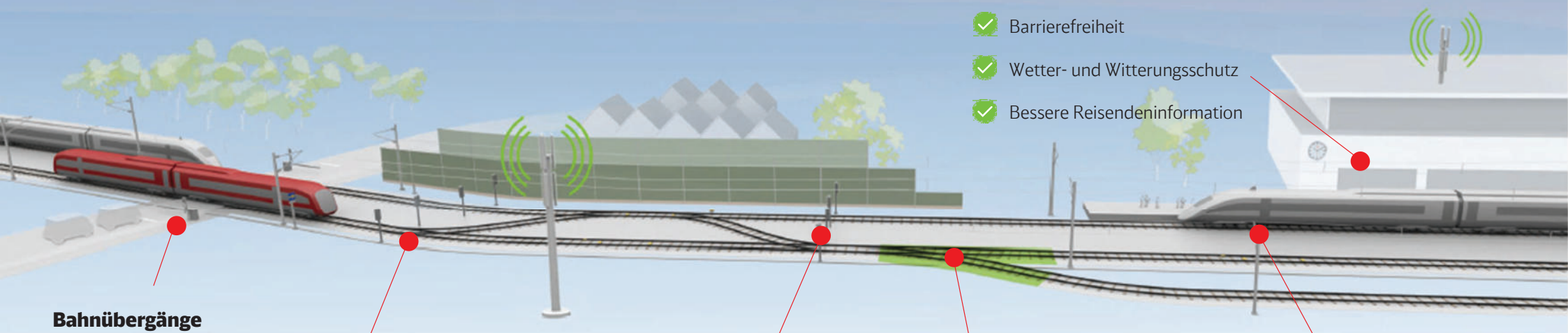


Beispiel: die Verkehrsstation in Teisendorf auf der Strecke Rosenheim – Salzburg.

Während der Generalsanierung werden viele Gewerke gleichzeitig saniert



✓ Was verbessert sich?



Bahnübergänge

Erneuerung oder Rückbau

- ✓ Reduzierung der Störanfälligkeit und Verspätungen

Oberbau

Erneuerung von Schotter, Schwellen und Schienen

- ✓ Vermeidung von Langsamfahrstellen
- ✓ Zukünftig weniger Einzelmaßnahmen mit hohen betrieblichen Einschränkungen

Leit- und Sicherheitstechnik

Neubau der Kabelanlagen und Hochrüstung der Stellwerke auf modernste Technik

- ✓ Erhöhung der Fahrplanstabilität
- ✓ Verdichtung des Gleiswechselbetriebs
- ✓ Mehr Kapazität

Weichen und Überleitstellen

Einbau von neuen Weichen, zusätzlichen Überleitstellen und Heizungen

- ✓ Höhere Geschwindigkeit bei Gleiswechsel
- ✓ Flexibilität durch Ausweichmöglichkeiten bei Störungen oder Baustellen
- ✓ Wetterresistente Anlagen

Bahnhöfe

Kundenorientierte Sanierung unserer Verkehrsstationen

- ✓ Attraktive Bahnhöfe und Bahnhofsumgebungen
- ✓ Barrierefreiheit
- ✓ Wetter- und Witterungsschutz
- ✓ Bessere Reisendeninformation

Oberleitungsanlagen

Erneuerung veralteter Technik

- ✓ Anpassung an erhöhten Energiebedarf
- ✓ Verbesserte Versorgungssicherheit
- ✓ Gesicherte Ersatzteilversorgung bei Neukomponenten

Verkehrskonzepte während der Generalsanierungen werden in 5 Schritten erstellt

Stufenweises Vorgehen zur Entwicklung von Verkehrskonzepten: Genese eines Verkehrskonzepts auf Hochleistungskorridoren

1 Definition möglicher Umleitungsstrecken



- Definition **Umleitungsnetzwerk** (Haupt- und Nebenumleitungsstrecken)
- Identifizierung betroffener **Grenzübergänge** auch in Folge weiträumiger Umleiter
- Identifizierung negativer **Baustellenwechselwirkungen**, ggf. mit Anpassungen in der Baubetriebsplanung

2 Nachfrage- und Kapazitätsanalysen



- Analysen zu **Zugmengen** und Verkehrsaufkommen auf den Umleitungsstrecken während der Totalsperrung
- Abschätzung **umleitbare sowie ausfallende Verkehrsmengen**
- Identifizierung notwendiger/nicht umleitbarer Verkehre (z.B. **Gleisanschließer**)
- Ggf. **Deklaration** temporär **überlasteter Schienenwege**

3 Grobkonzept als Diskussionsbasis



- Ableitung möglicher **Verkehrsmengen je Verkehrsart (VA)** auf den **Umleitungsstrecken**
- Prüfung möglicher Ansätze zur **Kapazitätsoptimierung** (z.B. Geschwindigkeitsharmonisierung)
- Identifizierung potenzieller **Dieselumleitungsverkehre**
- Grobkonzept je Verkehrsart als „**Startlösung**“ für **Marktdiskussion**

4 Gestufte/Iterative Verkehrskonzeptentwicklung



Abstimmungsstufen

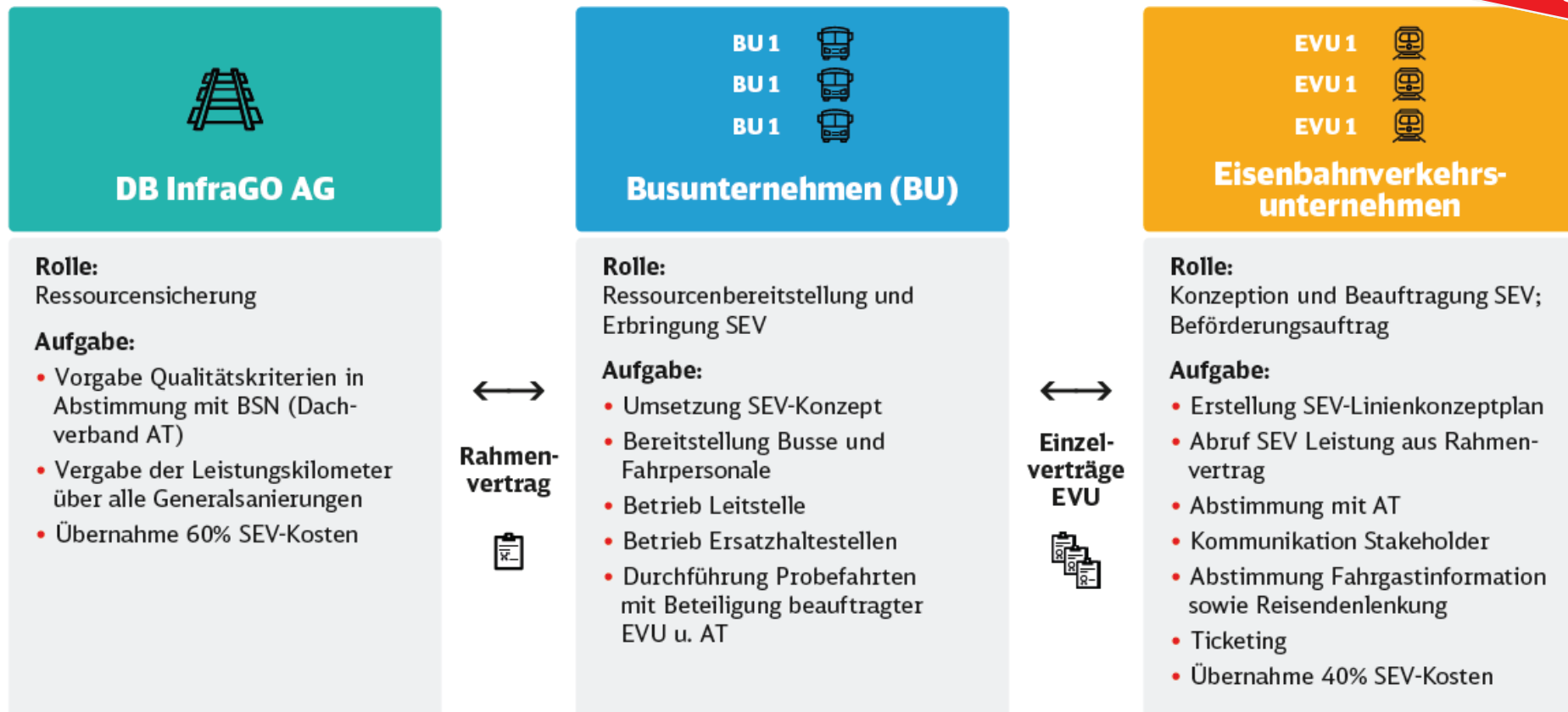
- 1) Abstimmung zu den **Verkehrsmengen je VA/** zum **Verkehrsartenmix** je Umleitungsabschnitt
- 2) Überregionale und Internationale Koordination **weiträumiger Umleitungsverkehre**
- 3) Abstimmung **systematische Verkehre** (Laufweg, Haltepolitik, Fahrzeit etc.)
- 4) Abstimmung zu (noch) möglichen **HVZ-/Einzellagen**

5 Finalisierung und NBN-Verankerung



- Detaillierte Ausplanung der **Schienerersatzverkehre** durch die jeweiligen EVU/Aufgabenträger (Busbedarf/Buskilometer)
- Bei Bedarf: Veröffentlichung von **Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien** zur Optimierung der Kapazitätsnutzung bspw. Verkehrsartenmix, Fahrzeiten, etc. durch DB Netz (NBN)

Erweitertes Rollenmodell führt zu aktiver Rolle der DB InfraGO AG im Kontext SEV bei Generalsanierung



Kontaktmöglichkeit



Für Anfragen zu den Streckenabschnitten und korridorübergreifende Fragen zur Generalsanierung in Bayern schreiben Sie gerne an Generalsanierung-Bayern@deutschebahn.com

Vielen Dank