



---

DB Netz AG

---

Unternehmenspräsentation

---

Limburg, 28.05.2009

---

# Inhalt

---



**Das Unternehmen DB Netz AG**  
**Organisation**  
**Strategie**  
**Investitionen und Modernisierung**  
**Zugang zum Netz**

# Inhalt

---



## **Das Unternehmen DB Netz AG**

Organisation

Strategie

Investitionen und Modernisierung

Zugang zum Netz

# DB Netz AG – das Infrastrukturunternehmen für den Bahnbetrieb in Deutschland

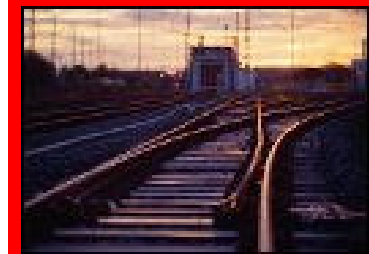
Als Unternehmen des DB-Konzerns ist die DB Netz AG für die komplette Infrastruktur des Bahnbetriebs verantwortlich. Dazu zählen:

- Fahrweg
- Betriebsanlagen und Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs
- Leit- und Sicherungstechnik
- Stellwerke
- elektrische Oberleitungen

Die DB Netz AG stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrpläne und Trassen zur Verfügung und führt die Züge (Betrieb).

Funktionen:

- Erstellung und Koordination Fahrplan sowie Betriebsführung
- Instandhaltung- und Instandsetzung
- Entwicklung des Netzes, Planung und Bau von Neu- und Ausbaumaßnahmen (Bauherrenfunktion)



**Knapp 34.000 km  
Streckennetz sind  
die Basis für den  
Schienenverkehr  
in Deutschland.**

# Inhalt

---



Das Unternehmen DB Netz AG

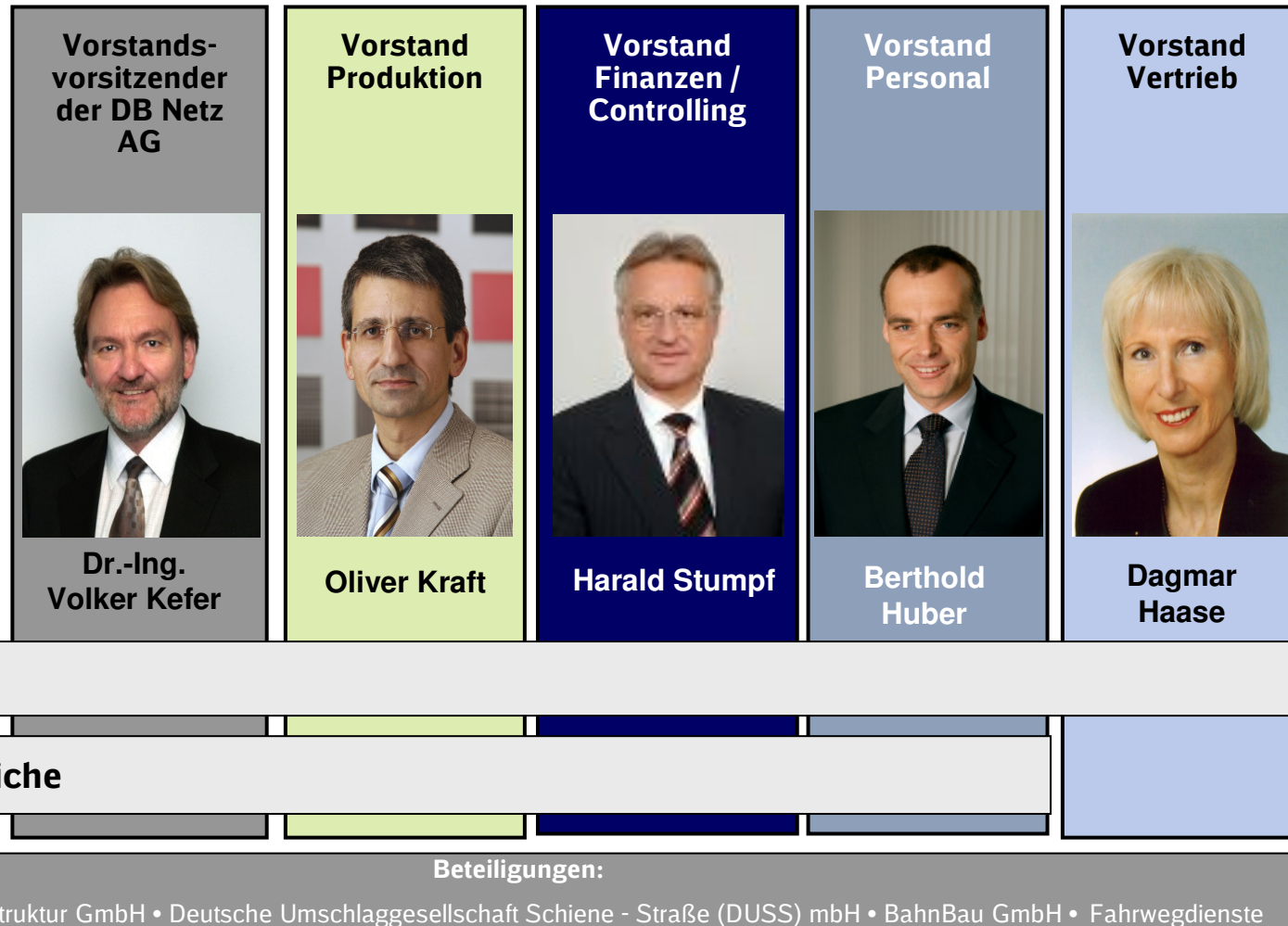
**Organisation**

Strategie

Investitionen und Modernisierung

Zugang zum Netz

# Die DB Netz AG ist in fünf Vorstandsressorts organisiert



# Die DB Netz AG ist in sieben Regionalbereiche gegliedert



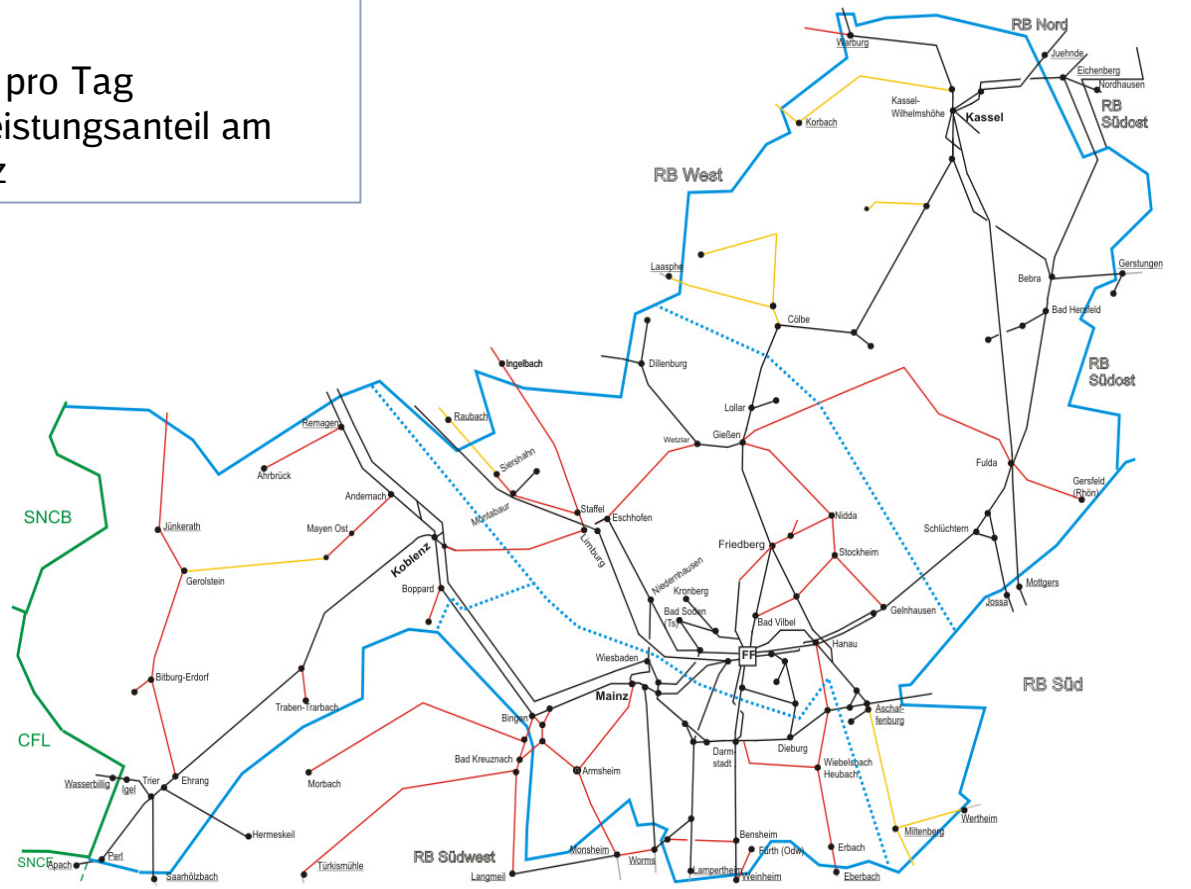
## DB Netz AG ist bundesweit präsent

- Die Regionalbereiche erbringen vor Ort das gesamte Leistungsspektrum:
  - Regionalnetze
  - Kundenmanagement und Fahrplan
  - Produktion
  - Finanzen / Controlling
  - Personalmanagement

# DB Netz AG – Regionalbereich Mitte Übersichtskarte

## RB Mitte

6.100 Züge pro Tag  
ca. 13 % Leistungsanteil am  
Gesamtnetz



- Fern- und Ballungsnetz (Produktion)
- Regionalnetze: Eifel-Rhein-Mosel, Westerwald, Wetterau, Odenwald
- Abgegebene Strecken sowie andere EIU
- Grenze des Regionalbereichs
- ..... Grenze der Bereiche Produktionsdurchführung (Frankfurt am Main, Mainz, Koblenz und Kassel)

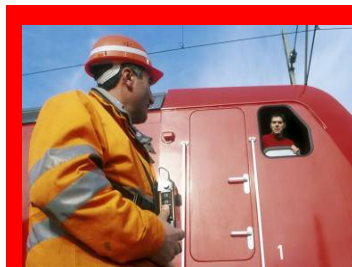


**Auf den Strecken  
des RB Mitte sind  
jeden Tag 6.100  
Züge unterwegs.**

# Geschäftsfeld Netz – Regionalbereich Mitte

## Zahlen - Daten – Fakten 2008

Betriebsleistungen ges. (in Mio. Trkm)	132,336
Länge - Betriebslänge	3.332
davon elektrisch betrieben	2.330
Mitarbeiter gesamt (31.03.2009)	3.965
Weichen und Kreuzungen	7.579
Signale	10.297
Stellwerke	509
davon mechanisch	137
davon elektromechanisch	30
davon Relaistechnik	245
davon elektronisch (ESTW)	88
Bahnübergänge	1.686
Brücken / Tunnel	3.211 / 218
Bahnhöfe	470
Haltepunkte	359
Kunden (TPS / APS / IAV)	32 / 22 / 352



**Rund 4.000  
Mitarbeiter  
sorgen für einen  
hochwertigen,  
reibungslosen  
Betrieb auf dem  
Schienennetz.**

# Die Regionalbereiche erbringen vor Ort das gesamte Leistungsspektrum

**DB Netz AG, Regionalbereich Mitte** – Sitz: Frankfurt am Main, Pfarrer-Perabo-Platz 4

<p><b>RB- Leitung</b></p>	<p><b>Kunden- management Fahrplan</b> Gisbert Brauner</p>	<p><b>Finanzen/ Controlling</b>  Thomas Steinbacher</p>	<p><b>Produktion</b>  Johann Lünemann</p>	<p><b>Personal- management</b>  Harald Georg</p>	<p><b>Regionalnetze</b>  Alois Klingel</p>
<p><b>Ansprech- Partner</b></p>	<p><b>Kundenma- nagement</b> Harald Hartmann</p> <p><b>Fahrplan</b> Rainer Hennings</p> <p><b>Integriertes Manage- mentsystem</b> Alfred Rauner</p>	<p><b>Buchhaltung</b> Günther Lerch</p> <p><b>Finanzierung</b> Ulrich Holst</p> <p><b>Immobilien</b> Karl Haase</p> <p><b>Controlling</b> Holger Kirchmann</p> <p>Michael Otten (Mainz/Koblenz)</p> <p>Oliver Hamann (Frankfurt)</p> <p>Elmer Weckel (Kassel)</p>	<p><b>Betriebszentrale</b> Franz Junker</p> <p><b>Leiter Produktions- durchführung Frankfurt am Main:</b> Stefanie Doffing</p> <p><b>Mainz:</b> Dr. Mustapha Ezzaki</p> <p><b>Koblenz:</b> Stefan Zander</p> <p><b>Kassel:</b> Dr. Reinhard Domke</p>	<p><b>Personal- management Frankfurt am Main:</b> Sylvia Kleim</p> <p><b>Mainz/Koblenz:</b> Christina Beuchel</p> <p><b>Kassel</b> Stefan Trippe</p>	<p><b>Anlagen- Management</b> Michael Häßler</p> <p><b>Regionalnetze Wetterau:</b> Georg Salz- Frühauf</p> <p><b>Odenwald:</b> Frank Schüler</p> <p><b>Westerwald:</b> Wolfgang Vetter</p> <p><b>Eifel-Rhein- Mosel</b> Andrea Kadenbach</p>
<p><b>Std. Stellvertreter des Eisenbahn- betriebsleiters</b> Kurt Nolte</p>					

# Inhalt

---



Das Unternehmen DB Netz AG

Organisation

**Strategie**

Investitionen und Modernisierung

Zugang zum Netz

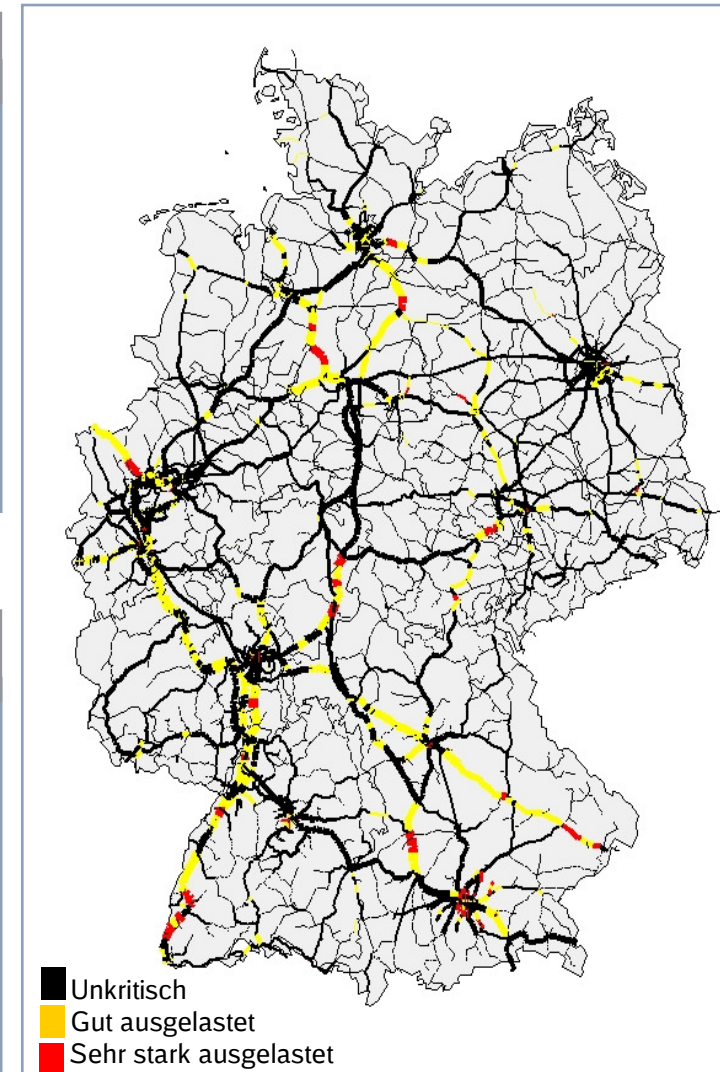
# Um am langfristigen Verkehrszuwachs teilzuhaben setzt der DB Konzern auf eine hoch leistungsfähige Infrastruktur

## Langfristiger Verkehrszuwachs bietet Chancen ...

- Der Güterverkehrsmarkt spielt für die Schiene eine immer größere Rolle. Die Deutsche Bahn will die Chancen nutzen und an diesem stark wachsenden Markt entscheidend partizipieren.
- Erfreulicher Nachfragetrend hat aber bestehendes Netz zum Teil an Kapazitätsgrenze gebracht - insbesondere bei Verkehrsknoten und auf Hauptmagistralen.
- Zudem: Ein Mehr an Personen- und Tonnenkilometern führt zu höherer Beanspruchung der Gleise und Weichen.

## ... die wir gezielt nutzen.

- Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, sind eine leistungsfähige Infrastruktur und ausreichend Kapazitäten nötig.
- Deshalb hat die Bahn das Zukunftsprogramm ProNetz gestartet.
- Kernbestandteil ist die Verstärkung der präventiven Instandhaltung und der Instandsetzung. Im Rahmen von ProNetz sollen in den kommenden Jahren vor allem die Hauptstrecken und Knoten der deutschen Schieneninfrastruktur fit gemacht werden.



# ProNetz: Das Zukunftsprogramm der DB Netz AG für mehr Qualität und Wirtschaftlichkeit

## Programm ProNetz

### 1 Leistungssteigerung im bestehenden Netz

- Verstärkung Bautätigkeit und Prävention, um Leistungsfähigkeit nachhaltig zu stärken
- Enge Verzahnung von Investitions- und Instandhaltungsplanung, um maximale Qualitätssteigerung und Effizienz zu erzielen

### 2 Mehr Effizienz durch Technologieeinsatz

- Engere Kooperation mit der Bahnindustrie zur Entwicklung adäquater und effizienter Technologien
- Bessere Prozessunterstützung durch moderne Technologien (Fahrplanerstellung und Betrieb)

### 3 Weiterentwicklung des Netzes

- Fertigstellung begonnener Projekte
- Gezielter Einsatz knapper Investitionsmittel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen

## Top-Handlungsfelder

- Genaue Einhaltung der Bauplanung dank verbesserter Planungs- und Bauprozesse
- Deutliche Verstärkung der Präventionsmaßnahmen erhöht Qualität und Lebensdauer der Anlagen
- Integrierte Planung von Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen greift
- Umfassende begleitende Reisendeninformation sorgt für hohe Akzeptanz bei Kunden

# Bereits nach einem Jahr konnten mit ProNetz wichtige Fortschritte verzeichnet werden

## ProNetz zeigt messbare Erfolge

### Qualität auf hohem Niveau

- **Pünktlichkeitsniveau** über 90% im Personenverkehr bei gleichzeitigem Baugeschehen in einem Volumen, wie nie zuvor
- **Mängelbedingte Langsamfahrstellen** fast vollständig beseitigt
- Abwicklung aller **Korridor-Baumaßnahmen nach Plan**
- Verstärkung von **Präventionsmaßnahmen**

### Wirtschaftlichkeit verbessert

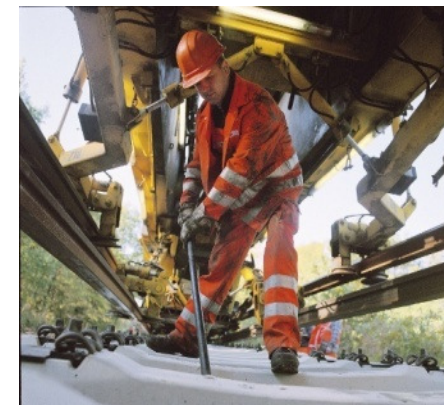
- Zum wiederholten Male positives **wirtschaftliches Ergebnis** der DB Netz AG
- Kompletter **Abruf der Bundesmittel** für Infrastruktur-Investitionen (drittes Jahr in Folge)
- Senkung der Kosten z.B. durch Bestelloptimierung bei Leit- und Sicherungstechnik

Qualität

Kosten

Ergebnis

Störungen



# Inhalt

---



- Das Unternehmen DB Netz AG
- Organisation
- Strategie
- Investitionen und Modernisierung**
- Zugang zum Netz

## Investitionen: Ein zuverlässiger Betrieb braucht eine qualitativ hochwertige Infrastruktur

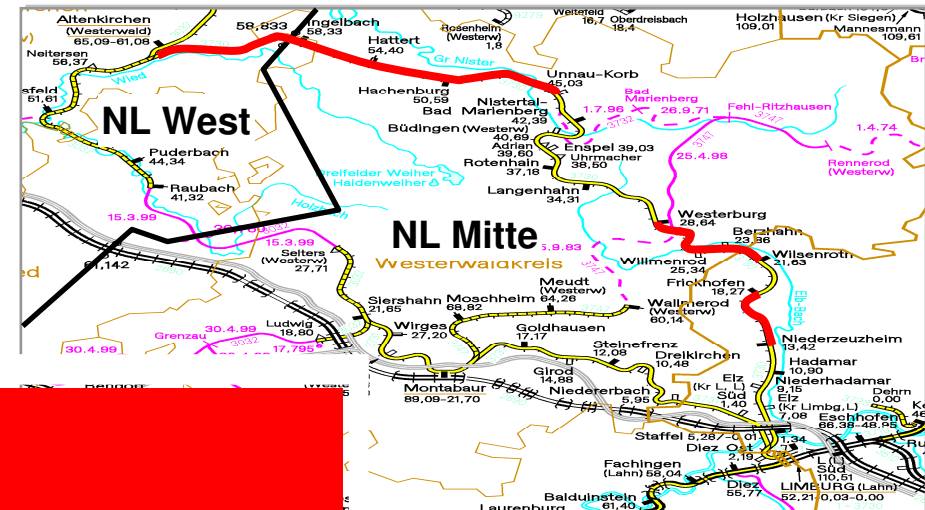
- Die DB Netz AG sorgt dafür, das **gesamte Streckennetz** mit einer Betriebslänge von knapp 34.000 km auf hohem Qualitätsniveau zu halten.
- Der Erhalt und Ausbau des Streckennetzes wird im wesentlichen **aus Bundeshaushaltsmitteln finanziert**.
  - Im vergangenen Jahr wurden insgesamt rund 3,6 Milliarden Euro Bundesmittel für die Eisenbahninfrastruktur bereit gestellt
  - Insgesamt wurden rund 4,6 Milliarden Euro in das Schienennetz investiert (Bruttoinvestition)
- Wichtige im Bau befindliche **Neu- und Ausbauprojekte** sind u. a. :
  - Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 8.1, 8.2)
  - Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel
  - Bahnprojekt Stuttgart - Ulm



**Bauen und  
Modernisieren  
unterm  
rollenden Rad.**

# Investitionsaktivitäten auf der Oberwesterwaldbahn im Regionalnetz Westerwald

- Gleiserneuerung 33KM (2005)
- Erneuerung Fahrbahnplatte EÜ (2006)
- Erneuerung Fahrbahnplatte EÜ Willmenrod (2009)



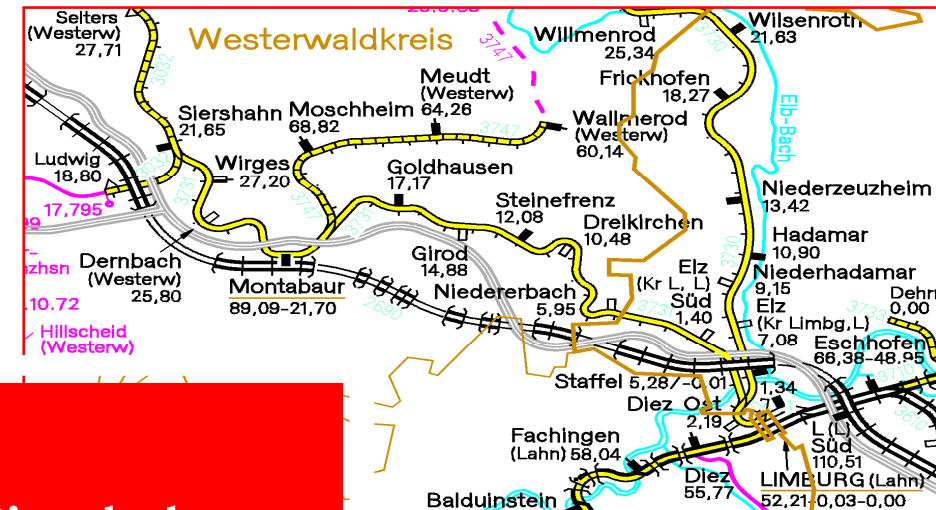
## Oberwesterwaldbahn

### Baukosten

- Gesamtkosten rund 22 Mio. €

# Investitionsaktivitäten auf der Strecke Staffel-Siershahn im Regionalnetz Westerwald

- Gleiserneuerung (2002/03)
- Gleiserneuerung (2005)
- ESTW Erweiterung Stw Montabaur (2006/2007)



**Staffel-Siershahn**

## Baukosten

- Gesamtkosten rund 18,5 Mio. €

# Inhalt

---



- Das Unternehmen DB Netz AG
- Organisation
- Strategie
- Investitionen und Modernisierung
- Zugang zum Netz**

# Die DB Netz AG bietet allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen freien Zugang zu ihrem Schienennetz

## Netzzugang

- Zugangsberechtigt sind gemäß § 14 Abs. 2 AEG:
  - Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz im Inland
  - Spediteure und Verloader
  - Aufgabenträger
  - Behörden
- Grundlage der Nutzung sind die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB)“, die „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS)“ und die „Bedingungen für Wartungseinrichtungen (BfW)“ der DB Netz AG.

## Aktuelle Situation:

- Rund 340 EVU nutzen das Schienennetz der DB Netz AG.
- Davon gehören rund 310 EVU nicht zum DB Konzern.

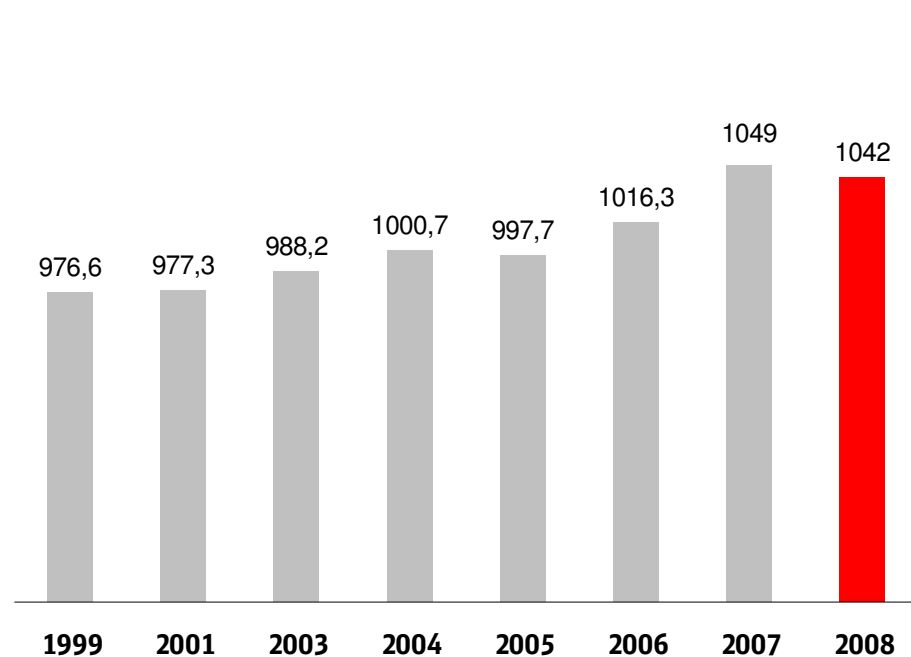
Quelle: DB AG



**Die DB Netz AG garantiert allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen freien Zugang zu ihrem Schienennetz.**

## Die Betriebsleistung im Schienenverkehr konnte seit der Bahnreform kontinuierlich gesteigert werden

Betriebsleistung DB Netz AG (in Millionen Trassenkilometern)



\*

### Steigerung im Schienenverkehr

- In den vergangenen Jahren wuchs die Betriebsleistung von DB Netz AG konstant auf über eine Mrd. Trassenkilometer
- Diese Leistungssteigerungen gehen auf steigende Zahlen im Personen- und Güterverkehr zurück.

Quelle: DB AG

\* Rückgang bedingt durch Wirtschaftskrise

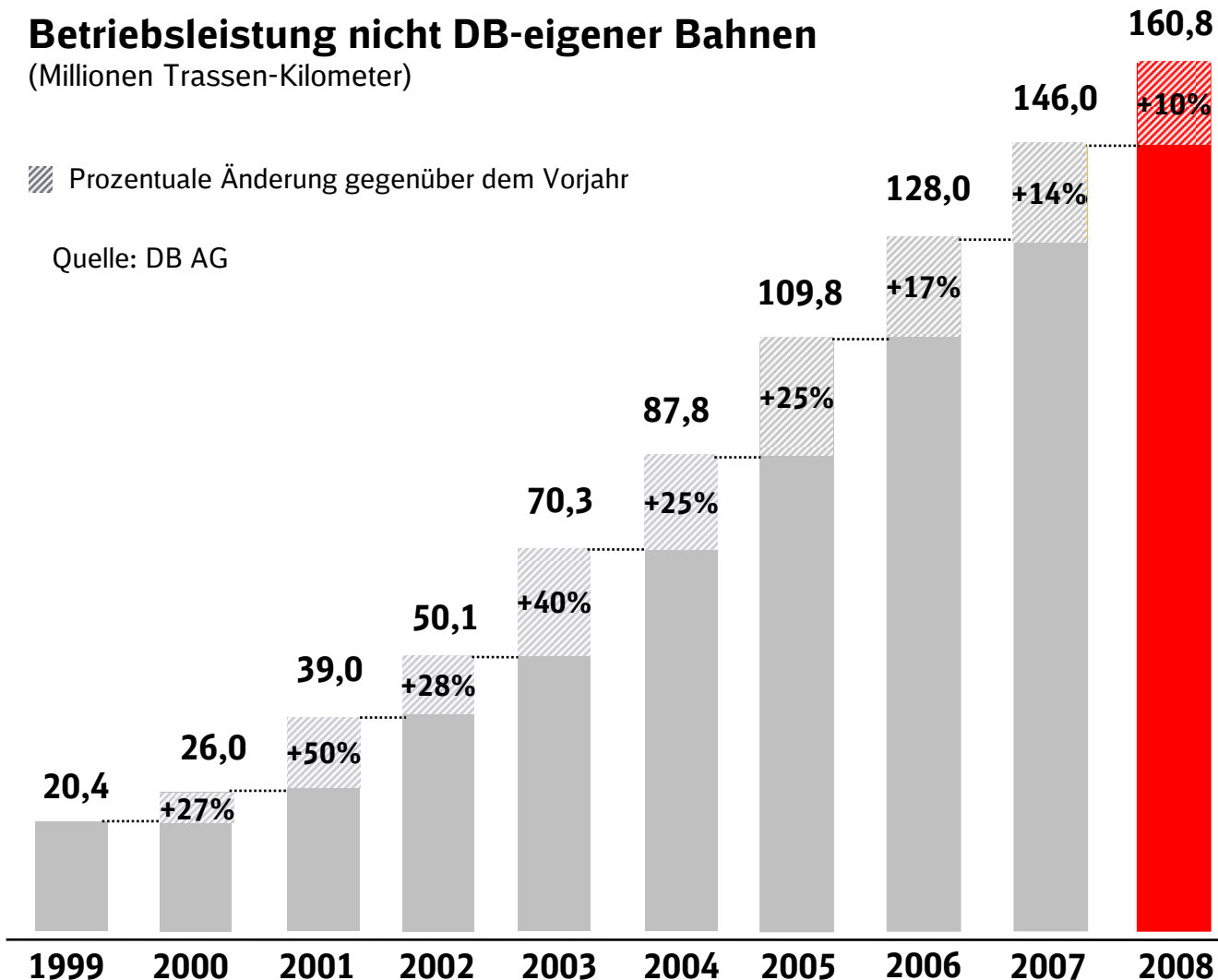
# Kräftiges Wachstum der mehr als 300 nicht DB-eigenen Bahnen

## Betriebsleistung nicht DB-eigener Bahnen

(Millionen Trassen-Kilometer)

▨ Prozentuale Änderung gegenüber dem Vorjahr

Quelle: DB AG



- DB Netz hatte 2008 erneut mehr als 300 nicht zum DB-Konzern gehörende EVU
- Deren Betriebsleistung stieg im Vergleich zum Vorjahr um 10 Prozent auf 160,8 Mio. Trassen-Kilometer
- Im Durchschnitt der letzten neun Jahre betrug das Wachstum der nicht DB-eigenen Bahnen circa 26 Prozent
- Der Anteil der nicht DB-eigenen Bahnen an der gesamten Betriebsleistung der DB Netz AG beträgt etwa 15,6 Prozent

# Die Bundesnetzagentur überwacht den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz in Deutschland

**Befugnisse gelten gegenüber EIU (DB Netz, DB S&S, DB Energie);  
die allgemeinen Befugnisse nach § 14c gelten auch gegenüber den Zugangsberechtigten**

Allgemeine Befugnisse § 14 c	Besondere Mitteilungspflichten § 14 d	Vorabprüfung § 14 e	Nachträgliche Prüfung § 14 f
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Betretungsbefugnisse</b> zu Geschäftsräumen, Betriebsanlagen zu den üblichen Geschäftszeiten</li> <li>■ <b>Einsichtsbefugnisse</b> in Bücher, Geschäftspapiere, Dateien, sonstige Unterlagen</li> <li>■ EIU/ZB haben erforderliche <b>Auskünfte</b> zu erteilen, <b>Nachweise</b> zu erbringen, <b>Hilfsmittel</b> zu stellen und <b>Hilfsdienste</b> zu leisten</li> </ul>	<p>über die Absicht ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ zur <b>Ablehnung</b> des Zugangs zum Netz oder zu Serviceeinrichtungen</li> <li>■ zum Abschluss von <b>Rahmenverträgen</b></li> <li>■ ein ggü. SNB <b>erhöhtes Entgelt</b> zu verlangen</li> <li>■ <b>Neufassung/Änderung</b> von Nutzungsbedingungen einschließlich der vorgesehenen Entgelte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Regulierungsbehörde hat nach Eingang einer Mitteilung nach § 14 d <b>Widerspruchsrecht</b></li> <li>■ Bei <b>Ausübung des Widerspruchsrecht</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- treten <b>Nutzungsbedingungen (SNB/NBS) und Entgelte</b> nicht in Kraft</li> <li>- in <b>Zugangsfragen</b> unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde ist zu entscheiden</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ von Amts wegen <b>hinsichtlich Nutzungsbedingungen, Höhe und Struktur der Entgelte</b></li> <li>■ von Amts wegen oder auf Antrag <b>Überprüfung der Zugangsverweigerung</b> oder des <b>Nichtabschlusses eines Rahmenvertrages</b></li> </ul>

**Behördliche Entscheidungen sind gemäß § 37 AEG sofort vollziehbar!**

# Die DB Netz AG bietet umfassende Leistungen und Produkte für Eisenbahnverkehrsunternehmen an

## Trassen und Serviceeinrichtungen sind die Kernprodukte der DB Netz AG

Trassen	Serviceeinrichtungen	Infrastrukturanschlüsse	Nebenleistungen	Zusatzleistungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Personenverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Express-Trasse</li> <li>- Takt-Trasse</li> <li>- Economy-Trasse</li> <li>- LZ-Trasse</li> </ul> </li> <li>■ <b>Güterverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Express-Trasse</li> <li>- Standard-Trasse</li> <li>- Zubringer-Trasse</li> <li>- LZ-Trasse</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zugbildungsanlagen</li> <li>■ Abstell- und Bereitstellungsanlagen</li> <li>■ Dispogleise</li> <li>■ Periphere Anlagen (z.B. Gleiswaagen, Bremsprobeanlagen)</li> <li>■ Ladestellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schnittstellen zwischen der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG und anderen Betreibern von Schienenwegen -</li> </ul> <p>sie ermöglichen eine ununterbrochene Schienentransportkette zwischen Absender und Empfänger</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)</li> <li>■ Betriebsprogrammstudien</li> <li>■ Buchfahrpläne geschlossene Darstellung</li> <li>■ Eisenbahnkarten</li> <li>■ Fahrzeitberechnungen</li> <li>■ Fahrplanstudien</li> <li>■ Leitsystem zur Netzdisposition Kunde (LeiDis-NK)</li> <li>■ Lizenz zur Datenabnahme</li> <li>■ Statistiken</li> <li>■ Trassengrafiken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes</li> <li>■ Erstellung von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte</li> <li>■ Fahrplananpassungen nach Abgabe der Trassenanmeldung (Änderung)</li> <li>■ Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten</li> </ul>

# Überblick der wesentlichen Einflussgrößen des Trassenpreissystems



## Trasseneigenschaften

➔ Welche Trasseneigenschaften wünscht der Kunde?

➔ Werden Personen oder Güter transportiert?

➔ Werden besonders schwere Güter bewegt?

➔ Sind Verspätungen entstanden?

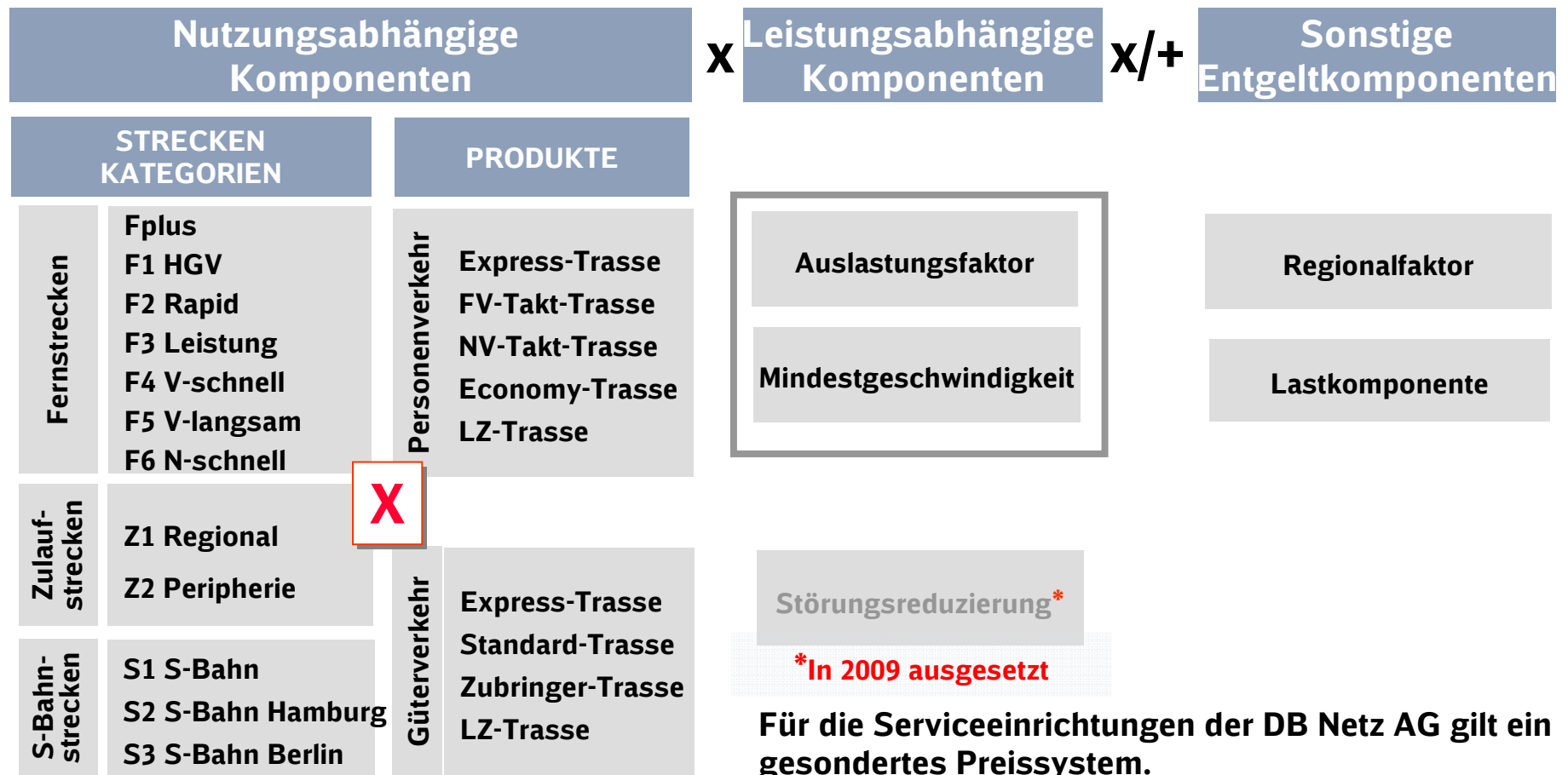
## Infrastruktureigenschaften

➔ Welche Strecke nutzt der Kunde?

➔ Wie hoch ist die Auslastung auf der Strecke?

# Das Trassenpreissystem der DB Netz AG bietet allen Kunden marktgerechte Preise zu gleichen Konditionen

## TPS 2009 – Komponenten des TPS (Gültig ab 14.12.2008)



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**