

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

# **N i e d e r s c h r i f t**

## **Wirtschaftsausschuss**

16. WP - 40. Sitzung

Dienstag, den 6. März 2007, bis Freitag, den 9. März 2007,  
in Berlin

### **Anwesende Abgeordnete**

Hans-Jörn Arp (CDU)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Jürgen Feddersen (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Anette Langner (SPD)

Regina Poersch (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

### **Weitere Abgeordnete**

Lars Harms (SSW)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

## **Tagesordnung:**

### **Dienstag, 6. März 2007**

17:00 Uhr **Treffpunkt Kiel Hbf - Servicepoint/Reiseantritt**

### **Mittwoch, 7. März 2007**

9:00 Uhr **Sitzung in der Konzernzentrale der DB AG**

15:00Uhr **Beginn des Besuchs der Internationalen Tourismusbörse**

**Rundgang bei den Ausstellern aus Schleswig-Holstein**

16:00 Uhr **Gespräche mit Tourismusvertretern von Mecklenburg/Vorpommern und Hamburg**

### **Donnerstag, 8. März 2007**

9:30 Uhr **Gespräch im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

14:00 Uhr **Fortsetzung des Besuchs der ITB**

### **Freitag, 9. März 2007**

10:00 Uhr **Besuch beim Deutschen Bundesrat und in der Landesvertretung des Landes Schleswig-Holstein beim Bund**

**Dienstag, 6. März 2007**

Die Ausschussmitglieder beginnen ihre Gemeinschaftsfahrt mit der DB um 17:21 Uhr in Kiel beziehungsweise um 19:17 Uhr in Hamburg Hbf.

**Mittwoch, 7. März 2007**

Der Vorsitzende, Abg. Arp, eröffnet die Sitzung um 9 Uhr in der **Konzernzentrale der DB AG**.

Herr Dr. Wiesheu, DB-Vorstand für Wirtschaft und Politik, geht zunächst auf das Thema Kapitalprivatisierung der DB AG ein und verweist hierzu einleitend auf die Beschlusslage im Deutschen Bundestag seit dem 24. November 2006 (der Entschließungsantrag der Fraktionen von CDU/CSU und SPD vom 21. November 2006 liegt dem Ausschuss mit Umdruck 16/1686 vor). Herr Dr. Wiesheu betont, dass der Referentenentwurf eines Privatisierungsgesetzes wohl nächste Woche fertiggestellt sein werde und er damit rechne, dass der Regierungsentwurf in der ersten Mai-Hälfte dem Deutschen Bundestag vorliegen werde; anschließend könnten dann die parlamentarischen Beratungen hierüber beginnen. Zeitlich werde sich der Schwerpunkt der Beratungen wohl auf die Monate September und Oktober verlagern, sodass die Bahn noch in diesem Jahr in die Lage versetzt werden könnte, den Teilprivatisierungsprozess durchzuführen.

Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG - so fährt Vorstand Dr. Wiesheu fort - müsse jetzt erfolgen, damit die Bahn ihre Chancen auf dem europäischen Markt nutzen und dem Wettbewerb standhalten könne. Nur auf diesem Wege sei es möglich, die bei der Bahn erforderlichen Investitionen in Milliardenhöhe zu finanzieren.

Vorstand Dr. Wiesheu geht sodann auf die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und die hierfür zur Verfügung stehenden Finanzmittel ein. Das, was 2003 im Bundesverkehrswegeplan mit der Perspektive 2015 festgeschrieben worden sei, reiche nicht aus.

Auf weitere Fragen des Vorsitzenden, Abg. Arp, und von Abg. Harms führt Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, aus, dass die Bahn seit Mitte des letzten Jahres dabei sei, mit den großen Häfen, Hafenbetrieben, Umschlagsbetrieben eine Prognose für die Zukunft der Häfen in Norddeutschland zu erarbeiten, weil die Zahlen, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegt worden seien, nicht der Realität entsprächen. Während man in Gesprächen mit dem Ham-

burger Hafen bereits auf der Zielgeraden sei, werde mit Lübeck noch an der Analyse gearbeitet, wie die Prognose für 2015 ausfalle und welche Destinationen möglich seien.

Speziell zu der Frage der von der Bahn gesehenen Voraussetzungen für eine Realisierung der festen Beltquerung fährt Frau Plambeck fort, die skandinavischen Güterverkehre auf der Schiene hätten nicht unbedingt die Steigerungsraten wie die auf der Süd-Ost-Achse. Mit der Jüdland-Route habe die Bahn bereits gewaltige Möglichkeiten, um den Güterverkehr aus Skandinavien abzuleiten. Aufgrund dieser Situation sehe man bahnseitig nicht so sehr das Erfordernis für eine Intensivierung der Diskussion bezüglich der festen Beltquerung.

Zur Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde nennt Frau Plambeck folgende Daten: Streckenlänge 85 km, Investitionen rund 160 Millionen €, Streckenelektrifizierung inklusive Anbindung Güterumgebungsbahn Hamburg, teilweise Elektrifizierung der Lübecker Hafengleise, zweigleisiger Ausbau Schwartau-Waldhalle-Kücknitz.

Einzelheiten des Vortrages von Frau Plambeck zu aktuellen Entwicklungen in der Region sind dieser Niederschrift als Anlage 1 beigelegt.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, spricht die Situation der AKN an und möchte wissen, ob es dann, wenn Netz und Betrieb voneinander getrennt würden, die Bahn immer noch Interesse an dem Landesanteil von zurzeit 49 % habe. - Vorstand Dr. Wiesheu bekundet durchaus grundsätzliches Interesse der Deutschen Bahn AG, aber nach wie vor stehe die Frage im Raum, was das Bundeskartellamt zu einem solchen Engagement sage. Für das Kartellamt sei das Kriterium der Marktbeherrschung entscheidend sei und an der Definition „marktbeherrschendes Unternehmen“ habe sich dort bisher nichts geändert. - Frau Plambeck verweist im Übrigen auf das Vorkaufsrecht von Hamburg.

Dem Besuch in der Konzernzentrale schließt sich eine Besichtigung des Berliner Hauptbahnhofs an.

Am Nachmittag - ab 15 Uhr - beginnen die Ausschussmitglieder ihren **Informationsbesuch** auf der **ITB**. Gemeinsam mit St'in Wiedemann beginnt zunächst ein **Rundgang** bei den **Ausstellern aus Schleswig-Holstein**; dem schließen sich **Gespräche mit Tourismusvertretern von Mecklenburg-Vorpommern** und von **Hamburg** an.

**Donnerstag, 8. März 2007**

Mit einem Gespräch mit Staatssekretär Hennerkes im **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** setzt der Ausschuss um 9:30 Uhr seine Sitzung fort. St Hennerkes geht schwerpunktmäßig auf die Fragen der Ausschussmitglieder nach der festen Fehmarnbelt-Querung ein und betont, dass diese Maßnahme im BMVBS nicht „im Plan“ sei, nicht finanzierbar sei, und zwar auch nicht über den Infrastrukturrahmenplan. Die für diese Maßnahme geschätzten 5 Milliarden € Investitionen seien einfach nicht „unterzubringen“. Zudem würden noch Kosten für die Hinterlandanbindung zwischen 600 Millionen bis 800 Millionen € anfallen. Deshalb habe man der dänischen Seite gegenüber erklärt, dass ein solches Projekt mit öffentlichen Geldern nicht zu realisieren sei, sondern dass hierfür privates Geld akquiriert werden müsse. Diesbezüglich müsse die dänische Seite aber zunächst auch beweisen, dass es bei der Fehmarnbelt-Querung genauso gehe wie bei der Øresund-Querung. Nichtsdestotrotz würden jetzt konkrete Untersuchungen angestellt, wie das Vorhaben privat finanziert werden könne, ob aus dem Aufkommen einer Maut eine Refinanzierung möglich sei. Dies gelte auch für die Maßnahmen im Rahmen der Hinterlandanbindung, deren Kosten hier selbstredend einzubeziehen seien. Diesbezügliche Prüfungen des BMVBS seien noch nicht abgeschlossen.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen zur festen Fehmarnbelt-Querung geht St Hennerkes sodann auf die Entwicklung bei der Fährlinie Scandlines ein. Im Augenblick gehe man hier von einem Verkaufserlös in Höhe von rund 1,5 Milliarden € aus, der jedoch dann, wenn die Entscheidung für die Fehmarnbelt-Querung getroffen würde, mit Sicherheit in sich zusammenbrechen würde.

Zur Fahrrinnenanpassung in der Elbe betont St Hennerkes, dass er mit dieser Maßnahme ganz intensiv umgehe, denn ohne inhaltliche Betrachtung dieser Frage könne man das Verfahren nicht durchführen. Hier gehe es um Gerichtsfestigkeit. Wenn man nicht beweisen könne, dass die Fahrrinnenanpassung umweltverträglich sei, könne sie nicht durchgeführt werden.

In der folgenden Aussprache geht der Vorsitzende, Abg. Arp, zunächst noch einmal auf die feste Fehmarnbelt-Querung ein und bewertet es als „diplomatisch schwierig zu vermitteln“, die Kosten für die Hinterlandanbindung zu 80 % der dänischen Seite „aufzudrücken“. - St Hennerkes erklärt, dass man damit nicht habe versuchen wollen, aus dem Thema auszuweichen, sondern es sei so, dass die dänische Seite hier unglaublich euphorisch sei. Dies sehe sein Haus so jedoch nicht. Aus diesem Grunde habe man der dänischen Regierung gesagt, wenn sie das Projekt wolle, dann müsse dies alles in einem Paket geschnürt werden und mit Betriebsbeginn alles fertig sein. So sei auch dänischerseits beim Øresund-Projekt verfahren worden. Es sei aber auch gesagt worden, dass für den deutschen Teil der Hinterlandanbindung

- so die Zusage vom Bundesfinanzministerium - die Staatsgarantie/Bürgschaft übernommen werde. Hier werde im Augenblick noch gerechnet und das Material werde für die nächste Gesprächsrunde in Kopenhagen vorbereitet.

Zu den TEN-Mitteln - so auf eine Frage von Abg. Harms - betont St Hennerkes, dass es keinen Anlass gebe, hier über eine Zahl zu spekulieren. Die gesamten TEN-Mittel seien über ganz Europa gesehen unverhältnismäßig gering. Durch neue Mitgliedstaaten gebe es eine Ausweitung des Bedarfs und das Aufkommen im Zuge von TEN sei nicht im gleichen Maße gewachsen. Deshalb sei die Frage, ob die alten Länderquoten noch Bestand hätten, im Augenblick nicht zu beantworten. Eine Aussage über eine bestimmte Summe zu treffen, beurteile er, St Hennerkes, deshalb als mutig.

Abg. Schröder fragt danach, wie sich die Bundesregierung zu dem Zeitpunkt verhalten werde, wenn sich die dänische Seite bereit fände, in der Finanzierung den Löwenanteil zu übernehmen, und es in circa einem Vierteljahr zu einer ausgesprochen schwierigen Entscheidungsphase kommen könne. Zudem werde er das Gefühl nicht los, dass nicht das Brückenbauwerk das Problem sei, sondern die Hinterlandanbindung, weil hierfür bisher im Bundesverkehrswegeplan kein Ansatz vorgesehen sei, man aber wisse, dass dann, wenn es zu einer Entscheidung pro Fehmarnbelt kommen sollte, die Hinterlandanbindung mit erheblichem Investitionsbedarf erforderlich sei.

St Hennerkes unterstreicht, dass dann, wenn das Projekt wirtschaftlich belegbar realisiert werden könne, das Projekt als Ganzes gesehen werden müsse, wozu auf beiden Seiten die Anbindung gehöre. Mit traditioneller Finanzierung sei dies jedoch nicht zu bewerkstelligen. Es sei zwar richtig, dass die Kapitalabsicherung mit einem höheren Anteil auf der dänischen Seite liegen solle, es stimme aber nicht, dass von dort eine wesentlich höhere finanzielle Leistung erwartet werde.

Ausgelöst durch Fragen vom Vorsitzenden, Abg. Arp, und Abg. Schulze, fährt St Hennerkes fort, aus Sicht des BMVBS habe der Nord-Ostsee-Kanal höchste Priorität und es gehe darum, den Kanal ganz schnell „fit zu machen“. Diese absolut höchste Priorität ergebe sich aus der Entwicklung der Ostsee zur „Meeresautobahn“. Der Kanal müsse für die langfristig erwarteten Kapazitäten, die von der boomenden Ostseeregion nachgefragt würden, aufnahmefähig sein. Deshalb werde an den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals auch ganz intensiv herangegangen werden. Dazu gehöre, dass zunächst einmal eine neue Schleuse in Brunsbüttel gebaut werde, damit dann als Folge die alte Schleuse ersetzt werden könne. Die Prüfungen dieser Maßnahme sollten mit Ablauf dieses Monats abgeschlossen sein, um dann eine Investitionsplanung für die gesamte Kanalstrecke in Angriff nehmen zu können. Außerdem sei man zur-

zeit dabei, die Schifffahrtswege in der Ostsee neu zu vermessen, um die Ostsee angesichts wachsenden Bedarfs gut befahrbar zu machen. - Zum Elbe-Lübeck-Kanal und der Feststellung von Abg. Schulze, dass dort zu wenig geschehe, vertritt St Hennerkes die Auffassung, dass der Druck auf diese Wasserstraße nicht so stark sei wie auf andere Strecken. Es sei aber vorgesehen, eine ganze Reihe von Brücken über den Kanal zu ersetzen beziehungsweise zu erhöhen. Ziel sei es dabei, zweilagige Tenderschiffe zu ermöglichen.

Abg. Callsen spricht sodann den Börsengang der DB AG an und fragt, welche Möglichkeiten das Land Schleswig-Holstein grundsätzlich noch habe, um in die weitere Gestaltung des Verfahrens einzugreifen. - St Hennerkes wiederholt, gegenwärtig werde ein entsprechender Gesetzentwurf seines Hauses in das Verfahren eingespeist und es beginne die Ressortabstimmung. Der Gesetzentwurf müsse drei Ziele verfolgen: den Auftrag, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, zu erfüllen, die Haushaltsbelastung des Bundeshaushalts in diesem Zusammenhang zu reduzieren und die DB AG für den europäischen Wettbewerb fit zu machen. Diesbezüglich werde im Augenblick also der Auftrag des Parlaments abgearbeitet und nach den bisherigen Planungen solle am 31. März der ressortabgestimmte Entwurf dem Deutschen Bundestag zugeleitet werden. Er, St Hennerkes, glaube aber nicht, dass dies zu schaffen sein werde. Aber man werde relativ bald mit den Ländern - im Vorfeld vor dem offiziellen Verfahren - die Diskussion führen. Denn selbstverständlich sei es so, dass die DB AG ein großer Leistungsträger in den Ländern sei und dass man dort auch in Zukunft eine starke Bahn brauche. Trotzdem müsse sichergestellt werden, dass die Mitbewerber nicht durch Verfahrensweisen in ihrer Arbeit erschwert würden. Deshalb sollten die Netzagentur und das Eisenbahnbundesamt gestärkt werden. Nach dem Gesetzentwurf sollten verschiedene Beschlusssenate eingerichtet werden, die sich mit Wettbewerbsfragen zu befassen hätten. Schon heute habe Deutschland europaweit gesehen den größten Wettbewerb auf der Schiene.

Abschließend sagt St Hennerkes zu, die Rekonstruktionsplanung seines Hauses für die Rendsburger Hochbrücke nachzureichen.

Um 14 Uhr setzt der Ausschuss seinen **Besuch auf dem Messegelände der ITB** fort und führt zunächst ein **Informationsgespräch mit der Tirol Marketing Service GmbH**.

Eine **Gesprächsrunde** zum Thema „**Neuausrichtung im Schleswig-Holstein-Tourismus**“ schließt sich dem an. Ein zwischen den Akteuren abgestimmtes Ergebnis dieser Gesprächsrunde ist dieser Niederschrift als Anlage 2 beigefügt.



**Freitag, 9. März 2007**

Nach dem Besuch des Ausschusses beim **Deutschen Bundesrat** - ab 10 Uhr - und in der **Vertretung des Landes Schleswig-Holstein beim Bund** schließt der Vorsitzende, Abg. Arp, die Sitzung um 12:30 Uhr.

Die Ausschussmitglieder treten anschließend ihre Rückreise mit der DB an.


gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer






---

## Aktuelles aus der Region


Vortrag vor dem Wirtschaftsausschuss  
des Landes Schleswig-Holstein

---

**Ute Plambeck**  
Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG  
für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein



Mobility Networks Logistics



## Aktuelles aus der Region

Vortrag vor dem Wirtschaftsausschuss  
des Landes Schleswig-Holstein

---

### Aktuelles aus der Region Zahlen / Daten / Fakten

Ute Plambeck

---

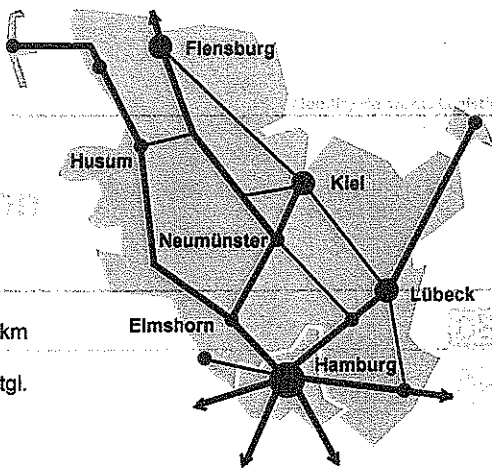
für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

**Die Bahn als Arbeitgeber in der Region**

Vortrag vor dem Wirtschaftsausschuss  
des Landes Schleswig-Holstein

		HH	S-H
■ Streckennetz	1.360	260	1.100 km
■ Personenbahnhöfe	180	54	126
■ Fahrgäste			560.000 tgl.
■ Mitarbeiter	10.670	7.450	3.220
■ Auszubildende	451	76	385

Werte sind in Prozent der Gesamtzahl der Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG



Deutsche Bahn AG, ML-HH/SH

Mobility Networks Logistics

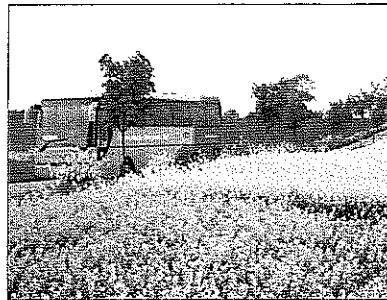
## Aktuelles aus der Region

### Autokraft



#### Autokraft

- Airport-Busse „Kielius“ und „Traveliner“  
Kiel–Neumünster–Airport HH  
Bad Schwartau–Lübeck–Bad Oldesloe–Airport HH
- div. Schnellbuslinien  
Bad Segeberg–Lübeck  
Husum–Sonderburg  
Rendsburg–Eckernförde  
Niebüll–Flensburg  
Flensburg–Kappeln
- 1.090 Mitarbeiter incl. Subunternehmer



## Aktuelles aus der Region

### Instandhaltungswerk Neumünster



#### Das Werk Neumünster

- 450 Mitarbeiter
- 32 Auszubildende in High-Tech-Berufen  
z.B. Mechatroniker – Fachgebiete  
Maschinenbau, Elektrotechnik und Informatik



## Aktuelles aus der Region

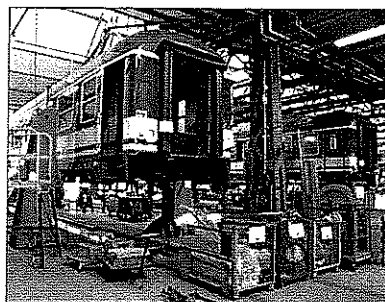
### Instandhaltungswerk Neumünster



#### Produktbereich Reisezugwagen

#### nationale und internationalen Aufträge High-Lights 2006

- Abschluss Trenitalia-Auftrag mit insgesamt über 200 italienischen Fahrzeugen
- Umbau/Revision von 17 VT 628 der DB Regio (erstmalig in Neumünster)
- Strahlen und Lackieren der Großdiesellok vom TYP MAXIMA der Fa.Voith (Kiel)
- Bau eines Versuchsträgers mit alternativen und innovativen Innenausbaumaterialien für Innotrans (Messe in Berlin)



## Aktuelles aus der Region

### DB AutoZug Sylt



#### Zahlen / Daten / Fakten

- an 365 Tage von 5.00 Uhr bis 23.00 Uhr
- über 13.000 Züge pro Jahr
- an Spitzentagen bis zu 60 Züge
- zu Spitzenzeiten 30-Minuten-Takt
- 35 Minuten Fahrzeit Niebüll – Westerland
  
- 42 Mio € Investitionsvolumen seit 2000  
z.B. in das Terminal Niebüll, neue Fahrzeuge  
und Instandhaltungswerk
  
- 130 feste Arbeitsplätze in Nordfriesland



## Aktuelles aus der Region

### Projekte



- Elektrifizierung Hamburg – Lübeck-Travemünde
- Hochbrücke Rendsburg
- Hochbrücke Hochdonn
- Bahnhof Lehnshallig
- Lübeck Hbf
- Planungsvereinbarung Stationen



## Aktuelles aus der Region

### Elektrifizierung Hamburg – Lübeck-Travemünde



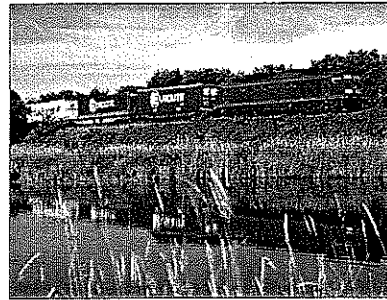
- **Hamburg – Lübeck-Travemünde Strand**  
Streckenelektrifizierung incl. Anbindung  
Güterumgehungsbahn Hamburg  
  
tw. Elektrifizierung Lübecker Hafengleise  
  
2-gl. Ausbau Schwartau-Waldhalle – Kücknitz
- Einrichtung durchgängiger Gleichwechsel-  
betrieb und Blockverdichtung Hmb-Wands-  
bek – Ahrensburg als vorbereitende Maßnah-  
men realisiert
- Streckenlänge **85 km**  
Investitionen **rd. 160 Mio. €**



## Aktuelles aus der Region

### Elektrifizierung Hamburg – Lübeck-Travemünde

- 1. Rammschlag 23.08.2006
- z. Zt. abschnittsweise zeitweise eingeleisiger Betrieb. Erforderliche Fahrzeitverlängerungen sind im Fahrplan berücksichtigt.
- Ende Februar Reinfeld – Bad Oldesloe und Ahrensburg – Rahlstedt insgesamt 750 Maste aufgestellt
- Reinfeld – Bad Oldesloe Fahrdraht fertig
- Fertigstellung bis Lübeck vsl. Dez. 2008
- ... bis Travemünde-Strand vsl. Dez. 2009



## Aktuelles aus der Region

### Hochbrücke Rendsburg – in Arbeit

#### Hochbrücke Rendsburg

Verstärkung der Konstruktion für 22,5 t Achslast, Blechträgerrampen, Brücke und Schleifenbauwerk, Ertüchtigung Fundamente

Rampenbrücke auf der Nordseite und Kanalbrücke Grundinstandsetzung fertig

Rampenbrücke Süd Grundinstandsetzung ab 2007

Verstärkung der gesamten Brücke für ab 2007

- Brückenlänge 2,5 km
- Investitionen 59 Mio. €
- Inbetriebnahme vsl. 2013



**Aktuelles aus der Region**  
**Hochbrücke Hochdonn – Fertigstellung 2008**

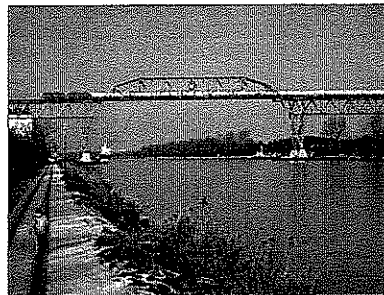
**Hochbrücke Hochdonn**

Gleis Westerland – Elmshorn fertig gestellt

2007/2008

Arbeiten am Gleis Elmshorn–Westerland  
 (Verstärkung Konstruktion, Lagererneuerung)

- Oberbau 2,2 km
- Blechträgerlager 152
- Investitionen 39,2 Mio. €
- Inbetriebnahme vsl. April 2008



**Aktuelles aus der Region**  
**Niebüll – Westerland**

**Verlängerung Bahnhof Lehnshallig,**  
 sodass planmäßig kreuzende SyltShuttle aus  
 beiden Richtungen gleichzeitige einfahren  
 können.

DB Netz hat Kontakt mit EBA-Außenstelle  
 Schwerin aufgenommen, da Finanzierung als  
 BSchwAG-Maßnahme geplant

- Investitionen ca. 1,5 Mio. €
- Realisierung vsl. Ende 2007 / Anf. 2008

**Aufhebung Bahnübergang Königskamp**  
 in Westerland

- Investitionen ca. 15,4 Mio. €
- Zur Zeit Klärung der Finanzierung





## Aktuelles aus der Region

### Lübeck Hbf

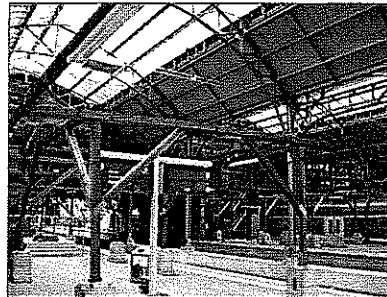


#### Lübeck Hbf

Baujahr 1904 – 1908  
Im 2. Weltkrieg tw. zerstört

- Umbau im Empfangsgebäude unter Beachtung der Auflagen des Denkmalschutzes
- Neuordnung der Vermarktungsbereiche
- Herstellen der historischen Formation der Stegrandbebauung
- Neu Treppenanlagen und Aufzüge

- Investitionen 51 Mio. €
- Fertigstellung der Halle und des Personenstegs 04.07.2007



## Aktuelles aus der Region

### Bahnprojekte Schleswig-Holstein



- Reinbek
- Ahrensburg
- Planungsvereinbarung 1

Büchen	Krupunder
Elmshorn	Lübeck-Blankensee
Flensburg	Lübeck-Travemünde Strand
Halstenbek	Niebüll
Heide	Rendsburg
Itzehoe	Thesdorf

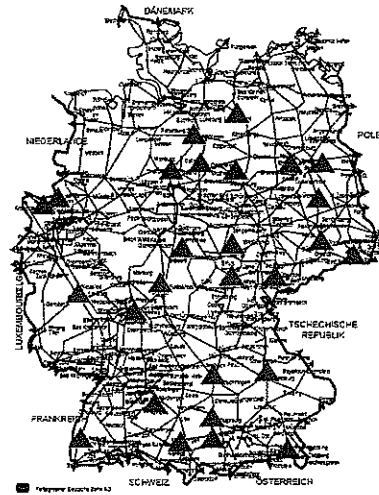


**Aktuelles aus der Region**  
Baustellen Pro Netz im Jahr 2007



**Bundesweite Baumaßnahmen**

- 2007 konzentrieren sich die Bauarbeiten von März bis Oktober in 28 Korridoren. Insgesamt über 3.000 große Baumaßnahmen
- Schwerpunkte entlang der Hauptmagistralen. Für Korridormaßnahmen eigene Baufahrpläne
- Schwerpunkt Oberbauerneuerung



**Aktuelles aus der Region**  
Baustellen Pro Netz im Jahr 2007

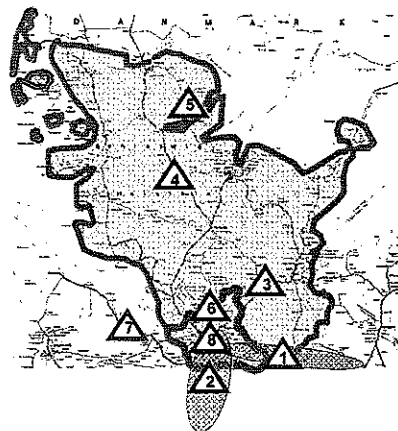


**Korridorprojekte 2007**

- 1 Hamburg – Berlin (Korridor 1)
- 2 Hannover – Hamburg (Korridor 3)

**Weitere Projekte 2007-2011**

- 3 Elektrifizierung Hamburg-HL-Travemünde
- 4 Verstärkung Hochbrücke Rendsburg
- 5 Estw Lindaunis
- 6 Flughafen S-Bahn
- 7 S-Bahn Neugraben – Stade
- 8 Neubau Pfeilerbahn



## Aktuelles aus der Region Bauarbeiten Hamburg – Berlin



- **Hamburg – Berlin**
- An Wochenenden abschnittsweise eingleisiger Betrieb
- 06.-09.04., 13./14., 28./29.04. April
- 05./06., 12./13., 19./20., 27.05. Mai
- 08.07. Juli
- 08./09.09., 19.-23.09. September
- 06.-14., 27.-31.10. Oktober
- An diesen Tagen 3 Minuten frühere Abfahrt der Züge Richtung Berlin in Hamburg Hbf



## Aktuelles aus der Region Bauarbeiten Hamburg – Hannover



- **Hamburg – Hannover**
- 08.05. – 22.07. Eingleisiger Betrieb
- Umleitung vieler Züge über Rotenburg/W
- 20 Minuten frühere Abfahrt dieser Züge in Hamburg Hbf
- Ausfall der ICE 76 (15.38 Uhr ab HH) und ICE 677 (17.11 Uhr ab KI) zwischen Hamburg und Kiel, da Wendezeit nicht ausreichend



## Aktuelles aus der Region

### Bauarbeiten auch im Regionalnetz



- **Kiel – Rendsburg**  
Gleisumbau, durchgehende Sperrung mit Schienenersatzverkehr  
17.03. – 02.04.2007
- **Süderbrarup – Sörup**  
Gleisumbau, durchgehende Sperrung mit Schienenersatzverkehr  
14.04. – 14.05.2007
- **Neuwittenbek – Gettorf**  
Gleisumbau, durchgehende Sperrung mit Schienenersatzverkehr Kiel Hbf – Gettorf  
13.10. – 29.10.2007



## Aktuelles aus der Region

### Bauarbeiten an der Marschbahn



- **Heide – Friedrichstadt**  
Gleiserneuerung, durchgehende Sperrung mit eingleisigem Betrieb und Schienenersatzverkehr für NOB  
13.10. – 29.10.2007
- **Niebüll – Lehnshallig**  
Gleiserneuerung, dafür jeweils nächtliche Vollsperrung der eingleisigen Strecke von 20.45/22.30 Uhr bis 05.00/06.00 Uhr mit Schienenersatzverkehr für NOB  
06.11. – 23.12.2007



## Aktuelles aus der Region

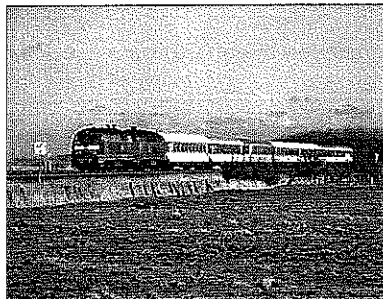
### Rückblick Pilotversuch „Freigabe des Fernverkehrs für SPNV“

Die DB AG hat sich auf Bitten des Landes bereit erklärt, in Fernverkehrszügen (die als qualitativ hochwertiges Produkt den Fernverkehrskunden vorbehalten sein sollten) auch Fahrausweise des SH-Tarifs anzuerkennen.

Dies wurde – befristet auf ein Jahr – zwischen dem Land und der DB AG als Pilot vereinbart.

Als Entgelt für hierfür hat die DB AG vom Land Schleswig-Holstein rund 1 Mio Euro erhalten. Weitere Erlöse hat es für die DB AG nicht gegeben!

Aus den Fahrgeldeinnahmen des SH-Tarifs hat die DB AG keinen Euro erhalten! Die Erlöse sind aufgrund der vorhandenen Einnahmeverteilung aus dem SH-Tarif an die NOB geflossen.



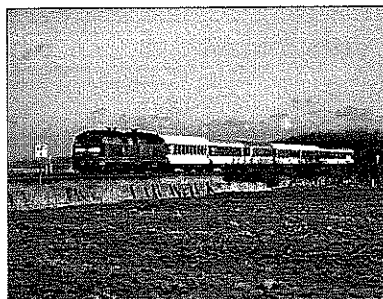
## Aktuelles aus der Region

### Rückblick Pilotversuch „Freigabe des Fernverkehrs für SPNV“

Die NOB hat von einem Pilotversuch profitiert und Fahrgeldeinnahmen erhalten, obwohl sie keine Leistung erbracht hat.

Da dies vom Land auf Dauer nicht finanziert werden kann, bestand der Wunsch des Landes nach einer vertraglichen Einigung zwischen DB AG und NOB.

Die DB AG hat der NOB im November 2006 hierzu ein angemessenes Angebot unterbreitet, das weder einen Zuschlag vom Kunden enthält, noch einen unverhältnismäßig hohen Zuschlag. Dieses hat die NOB abgelehnt und stellt nun Forderungen, wie z. B. Tausch von bundesweit vernetzten Fahrplantrassen.

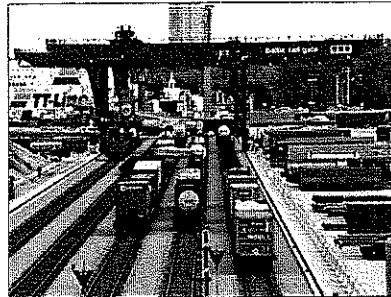


## Aktuelles aus der Region

### Hafen Lübeck – Anbindung

Weitere Kapazitätsverbesserungen  
für die Anbindung der Lübecker Häfen

- Erstellung Masterplan Seehafen Lübeck
- Küc knitz – Schwartau-Waldhalle  
2-gl. Ausbau und Elektrifizierung bis 2009
- Bf Dänischburg  
Elektrifizierung von zwei zuglangen  
Gleisen und eines zusätzlichen  
Umfahrgleises im Zuge der EHLT
- Güterumgehungsbahn Hamburg  
2-gl. Ausbau bis Herbst 2007

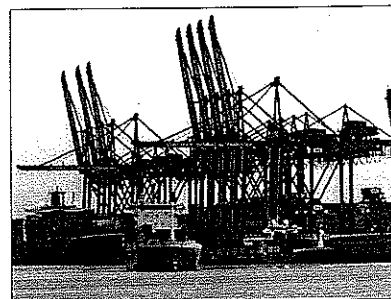


## Aktuelles aus der Region

### Hafen Hamburg – aktuelle Zahlen

- Umschlag 2006  
Containerverkehr 135 Mio. t  
8,9 Mio. TEU <sup>(1)</sup>
- gegenüber 2005  
Containerverkehr + 7,3 %  
+ 9,6 %
- Wachstum seit 2000 erstmals nicht  
im 2-stelligen Bereich
- Aber: Wachstum Schiene + 11,6%
- Zunahme der Bahn im Modal Split

(1) TEU = 20-Fuß-Standardcontainer



## Aktuelles aus der Region

### Hafen Hamburg – Schienenverkehr



- **Containerverkehr – Anteil Schiene**
- Hinterlandverkehr 250 – 500 km      **50 %**
- Verkehr > 250 km Beförderungsweg      **80 %**
  
- **Prognostizierte Verkehrsentwicklung**  
von 2006 bis 2015  
Verdoppelung des Verkehrs

Hafen Hamburg (Schiene)  
Im aktuellen BVWP nicht berücksichtigt  
2006            8,9 Mio. TEU (1,8 Mio. TEU)  
2015            vsl. 18 Mio. TEU (4,5 Mio. TEU)



## Aktuelles aus der Region

### Hafen Hamburg – Bahn und Hafen



- Wachstum des Hafens führt zu Anstieg des Hinterlandverkehrs – prognostiziert 8% p.a.
- Insbesondere in den östlichen Hafenteilen wird der Containerumschlag bis 2015 dramatisch zunehmen (rd. 480%)
- Erhöhung des Schienenanteils im Modal Split von 10% (2004) auf rund 25%
- Diese Aufgabe kann nur in gemeinsamer Masterplanung bewältigt werden. Dabei muss die Logistikkette ganzheitlich betrachtet werden.
- Steigerung der Auslastung (24 Stunden an 365 Tagen), Senkung der Rangieraktivitäten und Lz-Fahrten, Reduzieren von Pufferzeiten.



## Aktuelles aus der Region

### Hafen Hamburg – Bahn und Hafen



- Engpässe
- Gemeinsame Knotenuntersuchung DB AG und FHH für Hafenhinterlandverkehre
- Engpässe zeichnen sich insbesondere in Richtung Lüneburg (verdichteter Regionalverkehr) ab.  
Hier ist der dreigleisige Ausbau dringend erforderlich, um mit der Verkehrszunahme des Hafens mithalten zu können.
- Auch hafennahe Brennpunkte, wie z.B. Ausfädelung der Gleise zu westlichen Häfen in Harburg → "Untereibekreuz"



## Aktuelles aus der Region

### Hafen Hamburg – Rbf Maschen

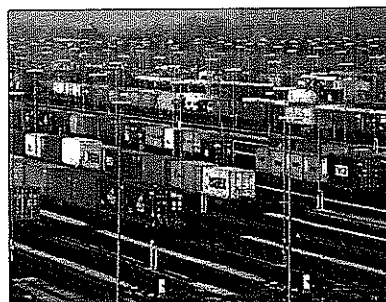


- Ausbau und Optimierung der Bahnanlagen im Hafen an den Terminals und Vorstellgruppen
- Schaffen von Puffermöglichkeiten für Zu- und Ablauf, da in Hauptverkehrszeiten Streckennetz an kritischen Stellen bis zu über 100% ausgelastet
- Modernisierung des Rbf Maschen als zweiseitiger Rangierbahnhof mit modularen Erweiterungsmöglichkeiten

Beibehalt von zwei Rangiersystemen für Import- und Exportverkehre

Kostenschätzung  
Baubeginn

220 Mio. €  
vs. 2008





## Aktuelles aus der Region Hafenhinterlandanbindung



### ■ 3. Gleis Stelle – Lüneburg

- Neue ESTW Winsen, Radbruch, Bardowick
- Anpassung ESTW Stelle und Lüneburg
- Lärmschutz gem. Prognosen 2015

■ Streckenlänge	27,3 km
■ Entwurfsgeschwindigkeit	200 km/h
■ Investitionen	229 Mio. €

- Entwurfsplanung, Planfeststellung bis 2007
- Baubeginn vsl. Ende 2007
- Inbetriebnahme vsl. Ende 2012





### Stichworte zum Ergebnis des Wirtschaftssausschusses vom 08.März 2007 in Berlin

#### **Konzept als Rahmen**

Das Handlungskonzept zur Neuausrichtung des Tourismus in SH, basierend auf dem RB Gutachten, dient als Orientierungshilfe für die Aktivitäten im Tourismus in SH.

#### **Basis - Freiwilligkeit**

Die Teilnahme an Landesmarketingkonzepten/-aktivitäten besteht auf freiwilliger Basis, die (finanzielle) Beteiligung der TMO's und Orte ist nicht verpflichtend.

#### **Keine Markendiskussion**

Es wird weder offenkundig noch versteckt über die Markenfrage in SH diskutiert. Die Ergebnisse der aktuellen Studien (wie z.B. Imageanalyse SH) sind anerkannt und werden nicht angezweifelt. Die Absender bleiben die Marken und Zugpferde Nordsee und Ostsee Schleswig-Holstein. Die Eigenständigkeit der bisher als TMO organisierten Regionen Nord – und Ostsee sowie Binnenland, Herzogtum Lauenburg bleiben bestehen.

Von der Publizierung einer neuen Marke " Schleswig-Holstein " wird aus inhaltlichen und finanziellen Gründen abgesehen.

#### **Umgang mit bestehenden Maßnahmen und Themen**

Alle Maßnahmen, die gut funktionieren und auf gutem Wege sind, sollen lt. Frau Wiedemann "nicht zerstört" werden.

#### **Transparenz und Kommunikation**

Von allen auch seitens des Landes besteht die Zusage, zukünftig eine offene, ehrliche und vor allem transparente Diskussion zu führen. Insbesondere mangelt es derzeit noch an Transparenz über die Leitprojekte, deren Sachstände und Verantwortlichkeiten. Daran wird das Wirtschaftsministerium jetzt verstärkt arbeiten. Die Protokolle des Steuerungskreises werden den TMO ab sofort zeitnah zugeleitet.

#### **Leitprojekte im Allgemeinen**

Die Leitprojekte "komm. Infrastruktur", "Investorenprozess" und Verschlinkung kommunaler Strukturen sind mit gleichem Zeitdruck in der Umsetzung voranzutreiben, wie das Leitprojekt strategisches Marketingkonzept, da z. B. die Ortsvertreter auf Umsetzungsschritte drängen.

Erstellt in Abstimmung mit Frau Oldenburg (OHT), Frau Höfinghoff (NTS),  
Herrn Schmidt (HLMS), Herrn Prüß (Binnenland), Stand 19.03.2007