

Politikersprechstunde

Wirtschaftsausschuss Schleswig-Holstein



**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/861**

Deutsche Bahn AG

Ute Plambeck

Kiel, 20.05.2010

Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

Infrastrukturfinanzierung

Bedarfsplan

Planungsstand

Planungsgrundlage

Prämissen

Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark

1. Baustufe eingleisig elektrifiziert bis 2018
2. Baustufe zweigleisiger Ausbau bis 2025

Auftrag vom BMVBS Wirtschaftliche Lösung

Regionalplan 2004 für den Planungsraum II

Bedarfsplanprojekt (Finanziert aus Bundeshaushaltsmitteln)
Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)
Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

$v = 160\text{km/h}$ (ohne Neigetechnik) mit notwendigen Linien-verbesserungen
Zugehörigkeit zum Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystem TEN-HGV

Hinterlandanbindung FBQ – die Bauplanung wird gemäß der HOAI in Phasen gegliedert

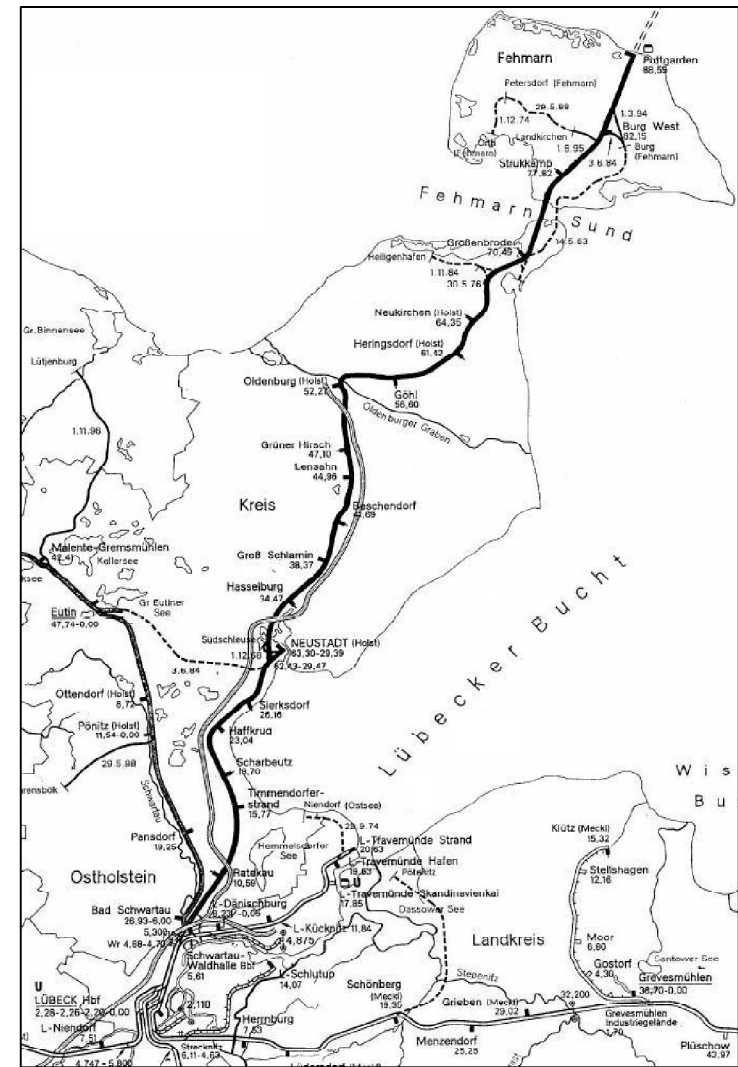
Planungsphasen

Lph 1 Grundlagenermittlung	Klärung der Aufgabenstellung und technischer Grundsatzfragen
Lph 2 Vorplanung	Analyse der Grundlagen überschlägige Systemauslegung Erstellung Planungskonzept eventuelle alternative Lösungsmöglichkeiten Kostenschätzung
Lph 3 Entwurfsplanung	Berechnung und Auslegung der Anlage Entwurfszeichnungen Projektbeschreibung Kostenberechnung
Lph 4 Genehmigungsplanung	Erarbeitung der Vorlagen für Zustimmungen und Genehmigungen Verhandlungen mit Behörden Zusammenstellung der Unterlagen
Lph 5 Ausführungsplanung	Erstellung der Ausführungszeichnungen, Detailzeichnungen usw.
Lph 6 Projektbeschreibung zur Ausführung	Vorbereiten der Vergabe Erstellung von Leistungsverzeichnissen zur Einholung von vergleichbaren Angeboten für die Ausführung
Lph 7 Mitwirkung bei der Vergabe	Prüfung und Wertung der Angebote Aufstellung eines Preisspiegels Mitwirkung bei der Auftragserteilung
Lph 8 Bauüberwachung	Überwachung der Ausführung des Objektes auf Übereinstimmung mit der Planung, den Leistungsverzeichnissen sowie den anerkannten Regeln der Technik
Realisierung	1. Bauabschnitt bis 2018 / 2. Bauabschnitt bis 2025

Hinterlandanbindung FBQ

Def. Planfeststellungsabschnitte 1-5

- Geplante Definition der Planfeststellungsabschnitte (PFA)
- PFA 1** Lübeck-Süd
 - PFA 2 (km 4,700 bis km 23,454)** Bad Schwartau bis Haffkrug
 - PFA 3 (km 23,454 bis 44,018)** Sierksdorf – Lensahn (ausschl.)
 - PFA 4 (km 44,018 bis 74,049)** Lensahn – Fehmarnsund-Brücke (ausschl.)
 - PFA 5 Insel Fehmarn (74,049 – km 88,000)** Fehmarnsundbrücke – Rampe Fehmarnbelt-Brücke



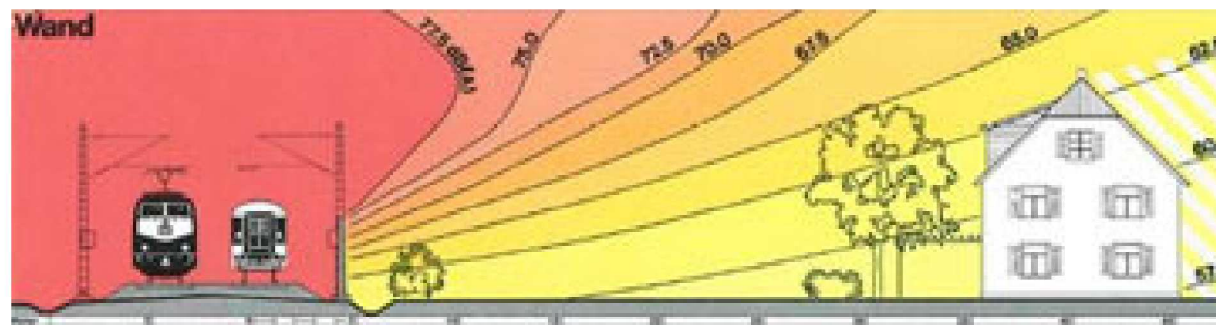
Quelle: DB Projektbau GmbH, 03/ 2010

Lärmschutz

Planung für den Schallschutz

Bestandteil der Planungen sind auch Untersuchungen des Streckenausbaus in schalltechnischer Hinsicht. Grundlage sind die gesetzlichen Bestimmungen für wesentliche Änderungen von Bahnanlagen.

Das schalltechnische Gutachten wird auf der Grundlage der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen für wesentliche Änderungen von Bahnanlagen erstellt. Hierbei kommen insbesondere das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die daraus abgeleitete Verkehrslärmschutzverordnung zum Tragen. Die im Ergebnis des Gutachtens aufgezeigten Schallschutzmaßnahmen werden im weiteren Verlauf der Planungen im Detail überprüft. Dadurch stellt die Bahn als Bauherrin sicher, dass durch die wesentliche Änderung der Strecke vermeidbare Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche vermieden werden.



Bahnübergänge 1/2

Ein wesentlicher Aspekt bei der Beseitigung bzw. Erhaltung der Bahnübergänge ist die Art der umgebenden Landnutzung sowie die Bedeutung des Verkehrsweges. Dabei sind folgende Punkte im Laufe der weiteren Planung (Lph 3) relevant:

- n Innerörtlicher/außerörtlicher Bahnübergang
- n Nutzung als öffentlicher lokaler, regionaler, überregionaler Verkehrsweg
- n Angaben über Verkehrsstärke
- n Bestehen Alternativen der Verbindung zw. Ausgangsort und Zielort
- n Zuwegung zu Liegenschaften von besonderen öffentlichen Interesse (Krankenhaus, Kläranlagen, Umspannwerke, Windkraftanlagen, Naherholungsgebiete) bzw. von besonderen privaten Interesse (z.B. Einrichtungen des Fremdenverkehrs, Einzelhöfe, Privatsee).
- n Bedeutung für Landwirtschaftliche/forstwirtschaftliche Nutzung
- n Bedeutung für den Fremdenverkehr als Rad- und/oder Wanderweg
- n Beplanung des betroffenen Gebietes (Flächennutzungsplan)

Bahnübergänge 2/2

Als Maßnahmen kommen in Betracht

- n Errichtung von Sonderbauwerken
 - Straßenüberführung
 - Eisenbahnüberführung
 - Fußgängerüberführung
- n Aufhebung ohne Parallelweg zu eine benachbarten Bahnübergang
- n Aufhebung mit Parallelführung zu eine benachbarten Bahnübergang
- n Prüfung der Flächenzusammenlegung im Rahmen der Flurbereinigung
- n Prüfung auf Sach- bzw, Umwegentschädigung
- n Grundlage im Zuge von Bedarfplanprojekten ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Hinterlandanbindung FBQ - Nahverkehrshalte

Nahverkehrshalte

Geplante Nahverkehrshalte

Das Haltepunkt-konzept des Landes Schleswig-Holstein soll grundsätzlich beibehalten werden. Sollte eine Umfahrun- gsva-riante als Vorzugsvariante definiert werden, wird in Zusammenarbeit mit dem Land, den Kommunen und der DB AG das Haltepunkt-konzept gemeinsam abgestimmt.

Anbindung Neustadt: Weitere Abstimmung erfolgt mit BMVBS und dem Land Schleswig-Holstein

Burg: HP Burg wird zurzeit realisiert und in den Plänen der DB AG aktualisiert.

Varianten

Variante 1A Ausbau Bestandstrasse zweigleisig elektrifiziert, durchgehend 160km/h,
Linienverbesserungen, Umfahrungen Neustadt i.H. und Oldenburg

Umfahrung Ostseebäder (Timmendorf, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf)

Variante A Umfahrung Ostseebäder östlich der BAB, 15,40 km mit 160 km/h

Variante E Umfahrung Ostseebäder westlich der BAB, 18,64 km mit 160 km/h

Alle Varianten zur Umfahrung der Ostseebäder enden in Sierksdorf und setzen sich mit der Variante 1A bis Puttgarden fort.

Abschnitte der Bestandsstrecken, die durch die Umfahrungen entfallen, werden nicht weiter berücksichtigt.

Hinterlandanbindung FBQ - Kosten

Kosten der Varianten, Stand 04/ 2009

Kostendarstellung

Variante 1A mit rund 1* Mrd. € als Basisvariante (aufgrund 2 Baustufen)

**Kosten Umfahrungsvarianten Ostseebäder (Timmendorf, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf)
Zuschläge zur Basisvariante**

Variante A Umfahrung Ostseebäder östlich der BAB 15,40 km mit 160 km/h ~+195 Mio. € (+20%)

Variante E Umfahrung Ostseebäder westlich der BAB 18,64 km mit 160 km/h ~ +231 Mio. € (+25%)

* Kostenstand Baubeginn 2014; entspricht 817 Mio € in 2009

Hinterlandanbindung FBQ – weiteres Vorgehen

Aktueller Stand

- n **Land SH hat Raumordnungsverfahren (ROV) angekündigt**

am 20.04. findet für die Entscheidungsfindung der Gestaltung ein Treffen mit dem Land SH und dem BMVBS in Berlin statt

- n **i.R. der Überprüfung der Projekte des BVWP werden die Zugzahlen (PV und GV) in und aus Richtung Dänemark verifiziert (in Abstimmung mit DK)**



**Voraussetzungen für das weitere Vorgehen, evt. Anpassung der Planungen
Auswirkungen auf die Zeitschiene sind noch nicht absehbar**

Die entsprechenden Entscheidungen und Ergebnisse müssen abgewartet werden!

Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

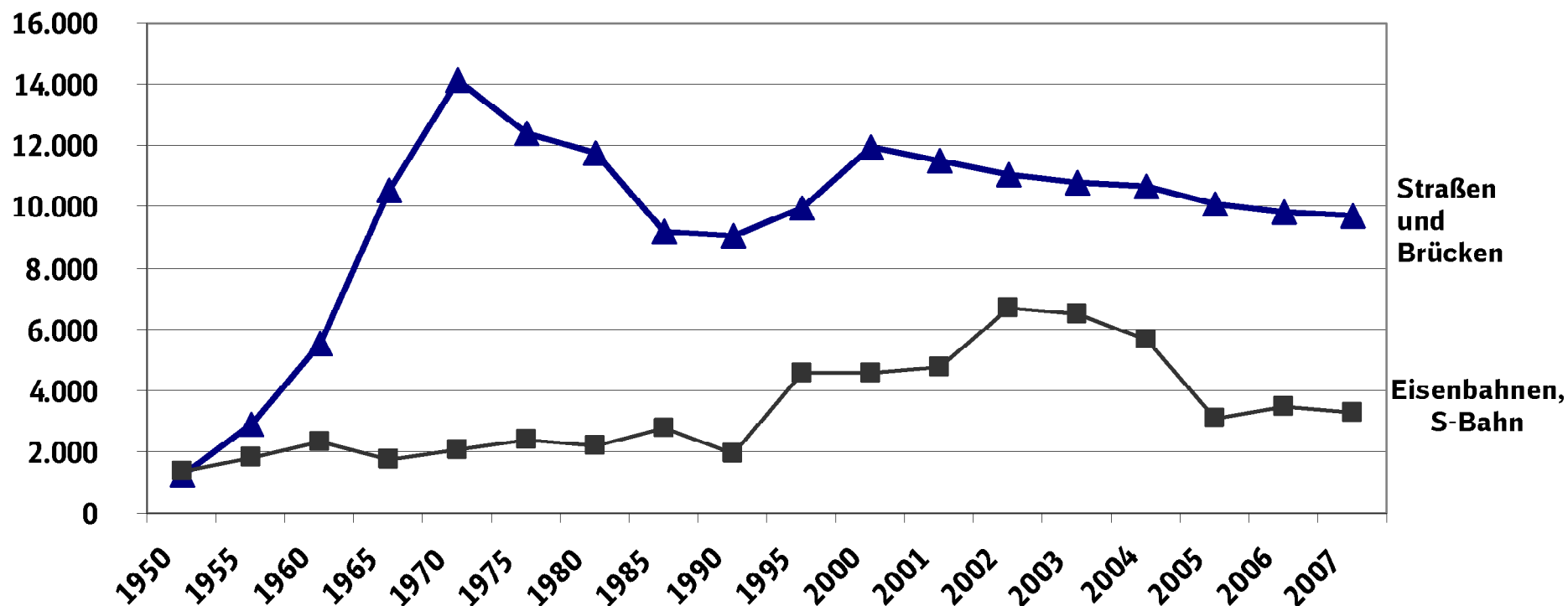
Infrastrukturfinanzierung

Bedarfsplan

Seit den 1950er Jahren wird die Straße bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bevorzugt

Infrastrukturinvestitionen

Brutto-Anlageinvestitionen in Mio. EUR



zu Preisen von 2000, Quelle: VIZ 2008/2009, S. 32-33.

Im Mittelfristzeitraum 2010 bis 2014 investieren die Infrastrukturunternehmen im Durchschnitt jährlich rd. 6,7 Mrd. € in Deutschland

2009

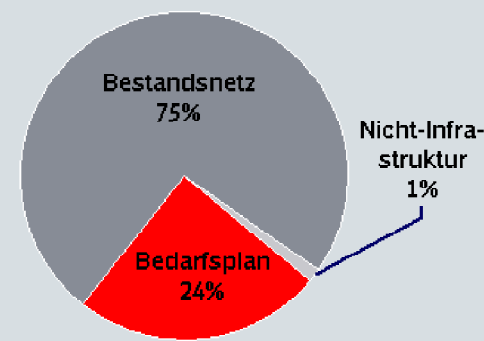
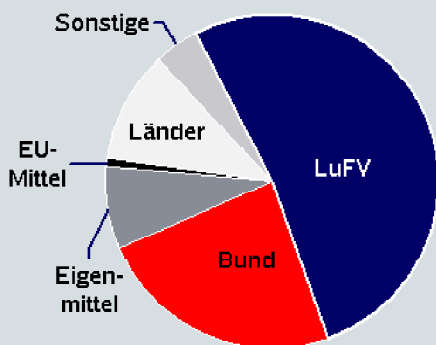
Investitionen in Deutschland

Mittelherkunft

Bund:	1.443 Mio. €
Eigenmittel:	491 Mio. €
EU-Mittel:	48 Mio. €
Länder:	648 Mio. €
Sonstige:	277 Mio. €
LuFV:	3.132 Mio. €

Mittelverwendung

Bedarfsplan	1.472 Mio. €
Bestandsnetz	4.482 Mio. €
Nicht-Infrastruktur	85 Mio. €



■ Bund ■ Eigenmittel ■ EU-Mittel
■ Länder ■ Sonstige ■ LuFV

■ Bedarfsplan
■ Bestandsnetz
■ Nicht-Infrastruktur

2010 bis 2014 *

Investitionen in Deutschland

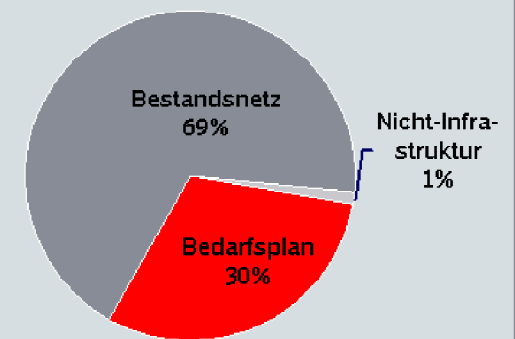
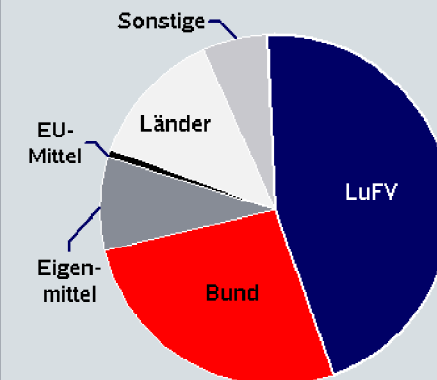
Mittelherkunft

Bund:	8.997 Mio. €
Eigenmittel:	2.841 Mio. €
EU-Mittel:	297 Mio. €
Länder:	4.291 Mio. €
Sonstige:	2.051 Mio. €
LuFV:	15.198 Mio. €

Mittelverwendung

Bedarfsplan	10.189 Mio. €
Bestandsnetz	23.121 Mio. €
Nicht-Infrastruktur	366 Mio. €

* Der Bund stellt im Rahmen der Konjunkturpakete I und II bundesweit in 2009 / 2010 (Mittelabruf teilw. bis 2011) rd. 1,3 Mrd. € f. Investitionen in d. Schienenwege z. Verfügung.



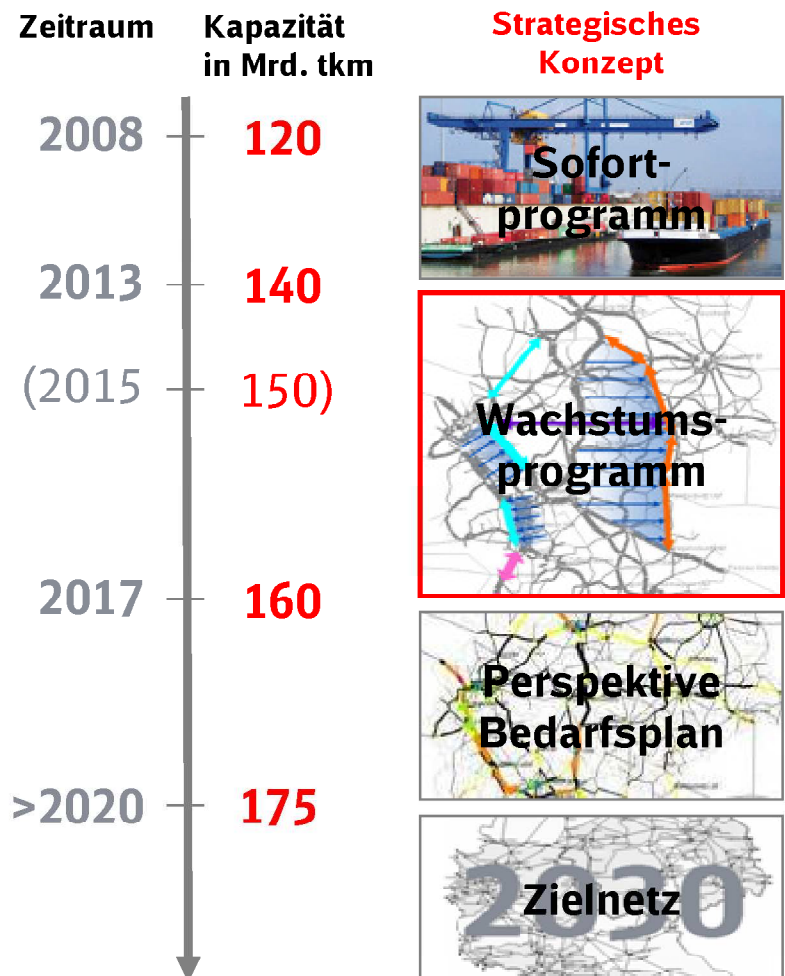
■ Bund ■ Eigenmittel ■ EU-Mittel
■ Länder ■ Sonstige ■ LuFV

■ Bedarfsplan
■ Bestandsnetz
■ Nicht-Infrastruktur

Die Kapazität des Schienennetzes wird stufenweise durch die Maßnahmen Sofortprogramm, Wachstumsprogramm und Bedarfsplan erhöht

Neu- und Ausbau

Stufenweise Kapazitätserhöhung bis ca. 2025/ 2030



Effekte des Wachstumsprogramms

- n **Steigerung der Kapazität** um 23,8 Mio. Trassenkilometer p.a. im **Güterverkehr**
- n **Prognostizierte Nachfrage** von ca. 160 Mrd. tkm kann abgefahren werden
- n **Kapazitätsausbau** stellt gleichzeitig mehr **Trassen** für den **Personenverkehr** zur Verfügung
- n **Besseres Verkehrsangebot** in den **Ballungszentren** in Verbindung mit ergänzenden **Nahverkehrsprojekten**

Das Wachstumsprogramm hat das Ziel, die Kapazität auf Strecken und in Knoten zu erhöhen



Das Wachstumsprogramm zielt auf eine wirksame Entlastung der hochfrequentierten Korridore

Maßnahmen zur Entlastung der Korridore

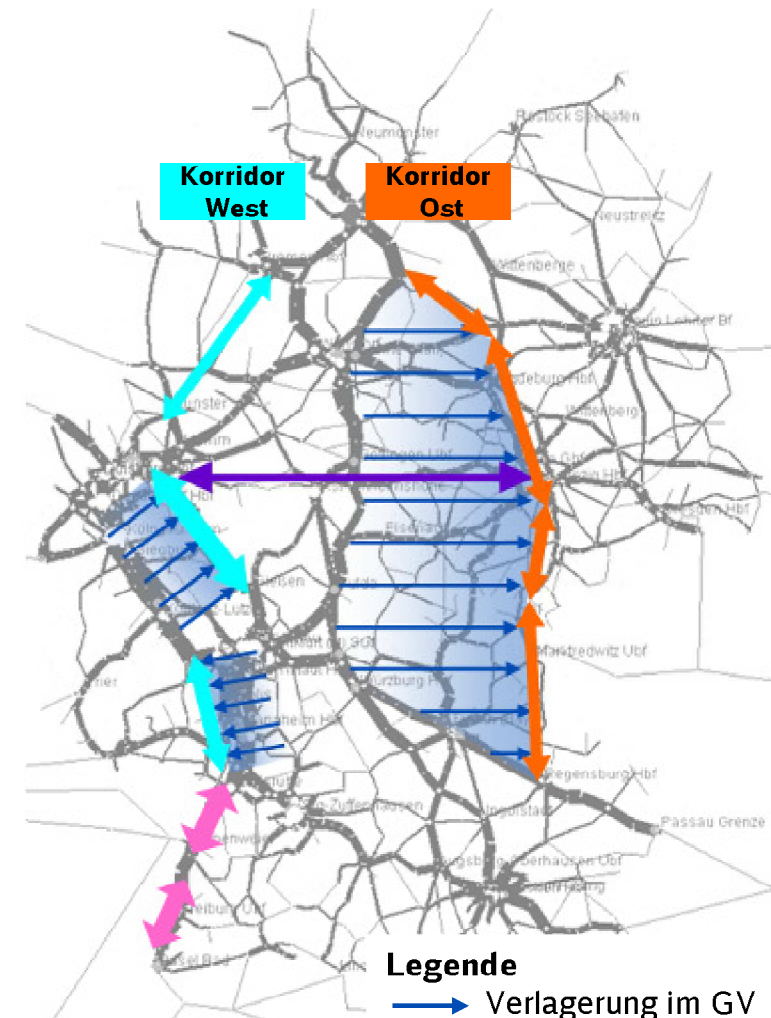
Kernelemente im Wachstumsprogramm

- n **Ruhr – Sieg**
Aufnahme Verkehr Bremen – Mannheim und Emmerich/ Hagen – Würzburg
- n **Alsensbahn:** Entlastung Abschnitt Bingen – Mainz
- n Lenkung **Mehrverkehr Nord-Süd**
Ri Passau/ München über **Ostachse**; **Uelzen – Stendal** 2-gleisig
- n Elektrifizierung: **Reichenbach – Hof – Regensburg**
- n In Knotenbahnhöfen
Verlängerung **Überholungs- und Wartegleise** auf 750 m
- n **Knotenmaßnahmen**
für Güter- und Personenverkehr zur Kapazitätssteigerung



Weitere Maßnahmen außerhalb Wachstumsprogramm

- n Lenkung **Mehrverkehr Ost-West**
über **Hamm – Altenbeken – Kassel**;
Weiterführung über Halle Rt. Horka/Grenze
- n Kapazitätserhöhung **Ri Basel**
durch **NBS Karlsruhe – Rastatt Süd** (inkl. Rastätter Tunnel);
Harmonisierung südlicher Bereich



Investitionen tragen zur Qualitätssicherung der vorhandenen Infrastruktur bei und schaffen notwendige Kapazitäten für die Zukunft

Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

Maßnahmen im Bestandsnetz und Bedarfsplan

Bestandsnetz¹



n **Hochbrücke Rendsburg**
Verstärkung Tragwerk

n Diverse **ESTW:**

- n **Lübeck – Büchen**
- n **Lindaunis**
- n **Heide**



n **Kiel – Lübeck**
Streckengeschwindigkeit

n **Elmshorn – Westerland**
(Bahnübergänge)



n **Padborg – Maschen**
Ausbaumaßnahmen Regelbetrieb mit 835 m - Zügen

n **Lindaunis**
Erneuerung Kreuzungsbauwerk



n **Flughafen S-Bahn Hamburg**

n **Ausbau Maschen**

n Verschiedene **Eisenbahnüberführungen im Stadtgebiet**

Bedarfsplan



n **ABS Hamburg – Büchen – Berlin**
IBN 2004

n **ABS Hamburg – Lübeck**
HH Rothenburgsort – HH Horn IBN 2007;
Elektrifizierung Hamburg – Lübeck –
Travemünde IBN 2008



n **ABS Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund** (Lübeck – Rostock – Stralsund)
IBN 2006



n **ABS Hamburg – Lübeck**
Schwartau – Waldhalle/ Lübeck – Kücknitz
IBN vsl. 2010

n **ABS Stelle – Lüneburg**
(3. Gleis)

ABS Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund (Schönberg – Grieben)

n **ABS/NBS Hamburg/ Bremen – Hannover**
n **Knoten Hamburg**



n **Feste Fehmarnbeltquerung**

abgeschlossen

Mifri 2009 ff.

Mifri 2013 ff.

¹ Realisierung im Mifri-Zeitraum 2009-2013
Deutsche Bahn AG, Ute Plambeck, 20.05.2010

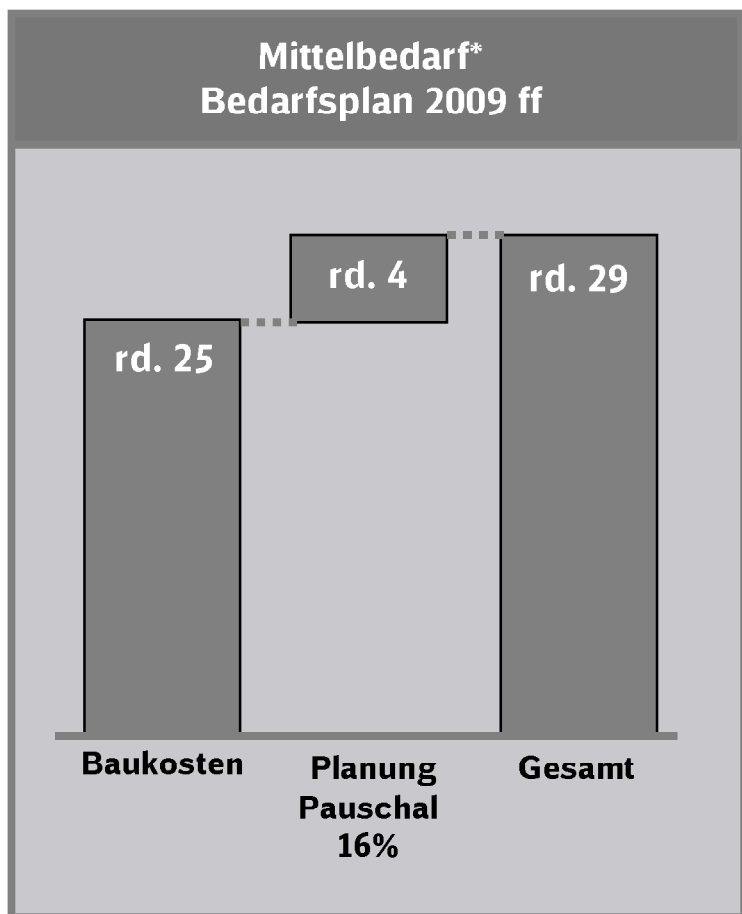
Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

Infrastrukturfinanzierung

Bedarfsplan

Der Mittelbedarf aller Bedarfsplanprojekte* erfordert eine Finanzierungslinie deutlich oberhalb der aktuell verfügbaren BHH

Mittelbedarf [in Mrd. EUR]



**Jährlicher BHH-Bedarf
in Abhängigkeit vom Realisierungszeitraum**

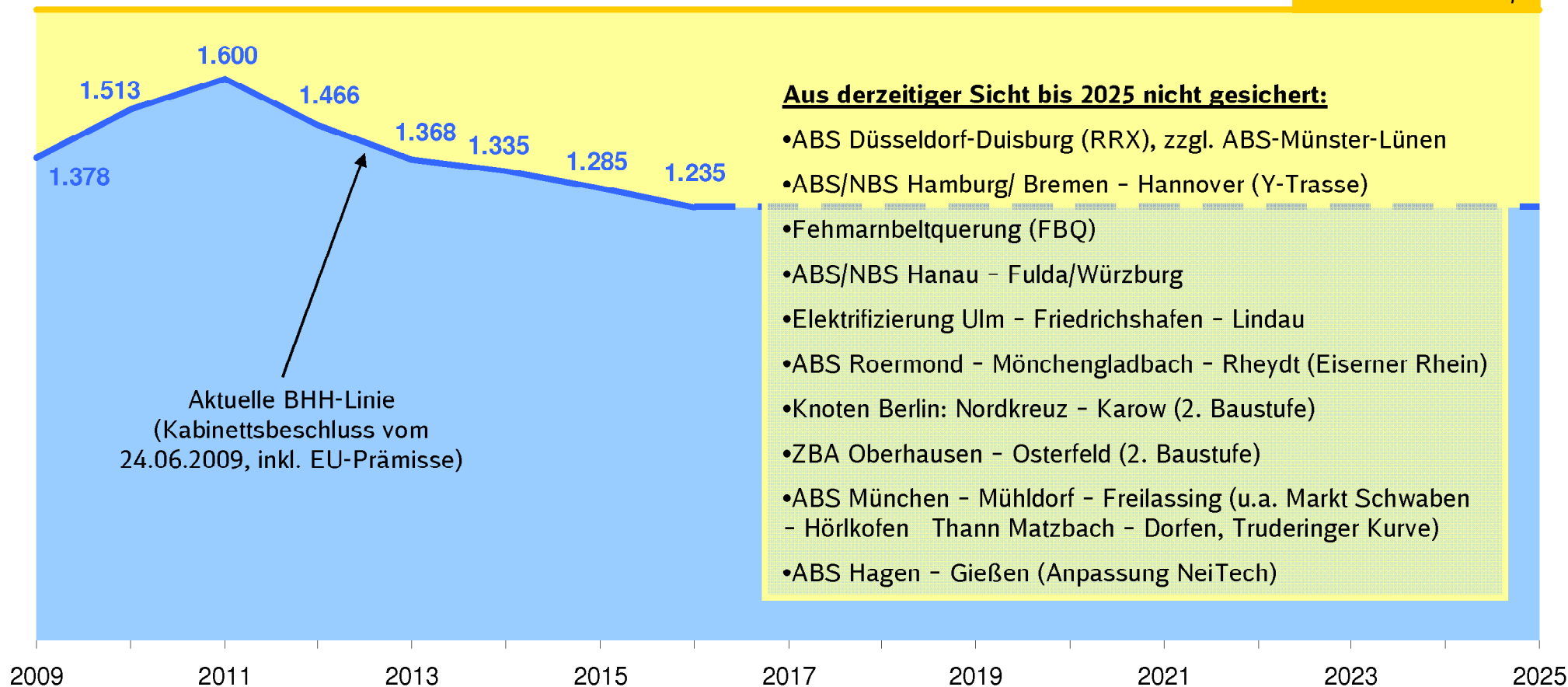
Realisierungszeitraum	Mittel-Bedarf p.a
23 Jahre (bis 2032):	1,2 Mrd. EUR
20 Jahre:	1,5 Mrd. EUR
16 Jahre (bis 2025):	1,8 Mrd. EUR
15 Jahre	1,9 Mrd. EUR
<i>Nachrichtlich: Verfügbar BHH+EU p.a.:</i>	<i>rd. 1,1-1,2 Mrd. EUR</i>

* Cluster 1-4 (BHH+16% PK; Stand 09/2009)

Die Realisierung des Bedarfsplanes* bis 2025 erfordert rund 1,8 Mrd. EUR pro Jahr

BHH (Baukosten inkl. 16%PP)

Bedarf 1.800 Mio.€/a



*Mittelbedarf Bedarfsplan 2009 ff, Cluster 1-4 (BHH+16% PK, Stand 09/2009)

Quelle: DB AG, Infrastrukturplanung, 05/ 2010

Übersicht der Bedarfsplanmaßnahmen in den Nordländern

Maßnahme		Abschnitte	Status
L26 / N29	KLV und Rangierbahnhöfe	Ubf Hamburg-Billwerder	FinVe abgeschlossen
N01	ABS Hamburg - Lübeck	2gl. Schwartau - Kücknitz Anbindung Hamburger Güterumgehungsbahn	FinVe abgeschlossen FinVe offen
N28	Knoten Bremen	Seehafenhinterlandverkehr	FinVe abgeschlossen
L 04	ABS Stelle - Lüneburg	3gl. Ausbau	FinVe abgeschlossen
L 26 / N 29	KLV und Rangierbahnhöfe	Megahub Lehrte	FinVe offen
N 03	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven	2. BS (signaltechn. Ausrüstung), 3. BS (2 gl. Ausbau u. Elektrif.)	FinVe abgeschlossen FinVe offen
N 04	NBS/ABS Hamburg/Bremen-Hannover	Y-Trasse	FinVe Planung mit Bund abgeschlossen, Zusage Niedersachsen unter Beteiligung Bremen + Hamburg f. eigene FinVe Planung liegt vor, FinVe Bau offen
N 06	ABS Uelzen - Stendal		FinVe offen
N 28	Weitere Knotenmaßnahmen	Knoten Hamburg (inkl. Anteil Seehafenhinterlandverkehr)	Anteil SHHV abgeschlossen, restliche Maßnahmen offen
L07	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	Hildesheim - Groß Gleidingen	FinVe abgeschlossen

Übersicht der Bedarfsplanmaßnahmen in den Nordländern

Maßnahme	Abschnitte	Status
I01	Fehmarnbeltquerung	Hinterlandanbindung FinVe Planung abgeschlossen FinVe Bau offen
N02	ABS Neumünster - Bad Oldesloe	2gl. Ausbau und Elektrifizierung FinVe offen
N03	ABS Langwedel - Uelzen	Ausbau 120 km/h, Elektrifizierung FinVe offen
N05	ABS Rotenburg - Minden	2gl. Ausbau FinVe offen
N07	ABS Minden - Haste /ABS/NBS Haste - Seelze	2gl. Aus- und Neubau FinVe offen
L 02	ABS Lübeck - Hagenow Land- Rostock - Stralsund (VDE 1)	weiterer Ausbau FinVe offen
N25	ABS Hamburg - Elmshorn	1. Baustufe FinVe offen