

Wirtschaftsausschuss

aktuelle Entwicklung der DB AG in Schleswig-Holstein



DB AG

Konzernbevollmächtigte der Länder HH und SH

ML HH/ SH

Hamburg, 19.11.2009

Agenda

Strategie und aktuelle Entwicklung DB AG

Infrastruktur als Rückrad der Wirtschaft

Aktuelle Themen in Schleswig-Holstein

Feste Fehmarnbelt-Querung

Neuer Verkehrsvertrag Netz Ost

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

Streckenertüchtigung Lübeck - Kiel

Marschbahn

Unsere Strategie richten wir nach den Megatrends im Verkehrsmarkt aus – diese treiben das Wachstum

Megatrends im Verkehrsmarkt

Globalisierung



- Wachstum in neuen Märkten in Asien und Osteuropa
- Zunehmendes Outsourcing
- Langfristig wachsende globale Handelsströme

Klimawandel und Ressourcenverknappung



- Zunehmendes Bewusstsein für Klimawandel
- Transportsektor als Schlüsseltreiber der CO₂-Emissionen
- Langfristig steigende Preise für fossile Brennstoffe

Deregulierung



- Weitere Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa
- Wachsender Druck auf Staatshaushalte
- Outsourcing öffentlicher Aufgaben

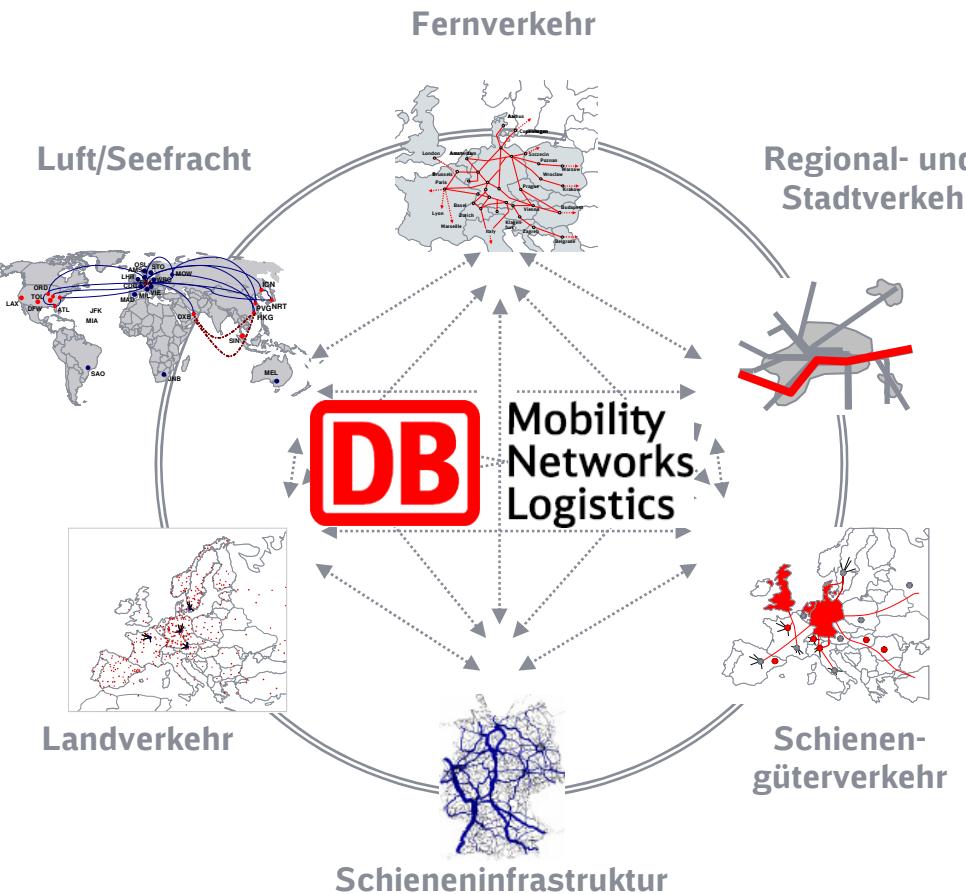
Demographie



- Divergierende regionale Entwicklungen
- Zunehmende Urbanisierung
- Steigende Mobilität im Berufs- und Privatleben

Die Position der DB heute – wir verfügen über herausragende Kompetenzen bei der Entwicklung und dem Betrieb integrierter Verkehrsnetzwerke

Entwicklung und Betrieb integrierter Verkehrsnetzwerke



■ Fernverkehr

Dichtes engmaschiges Netzwerk für schnelle, lückenlose und komfortable Mobilität

■ Regional- und Stadtverkehr

Regionale und städtische Netzwerke als attraktive Alternative zum Pkw

■ Schienengüterverkehr

Netzwerk für grenzüberschreitende Transportdienstleistungen

■ Schieneninfrastruktur

Größtes und geographisch bedeutendstes Eisenbahninfrastrukturnetzwerk in Europa

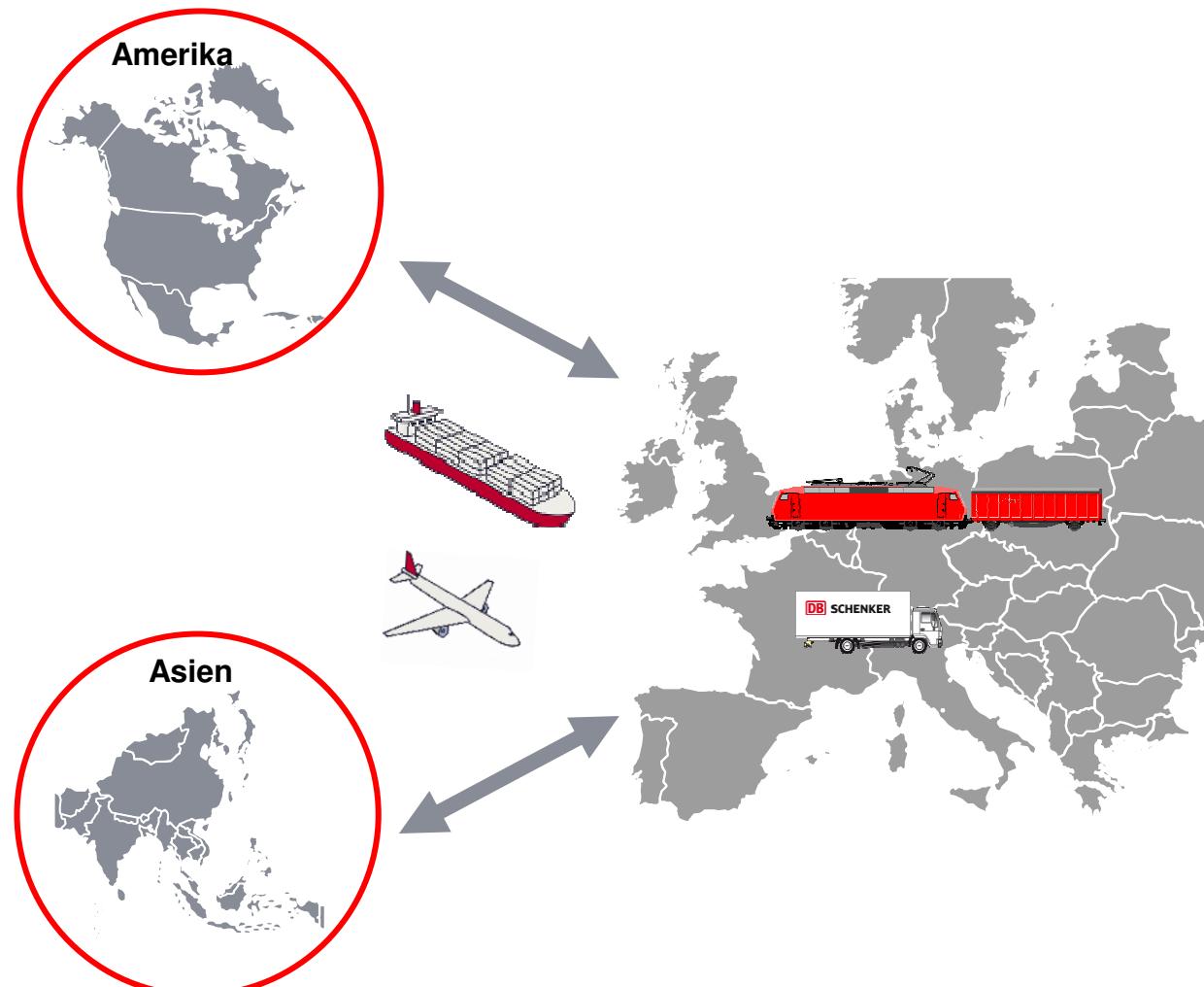
■ Landverkehr

Das umfassendste europaweite Verteilernetz für regelmäßige Transportleistungen in ganz Europa

■ Luft- und Seefracht

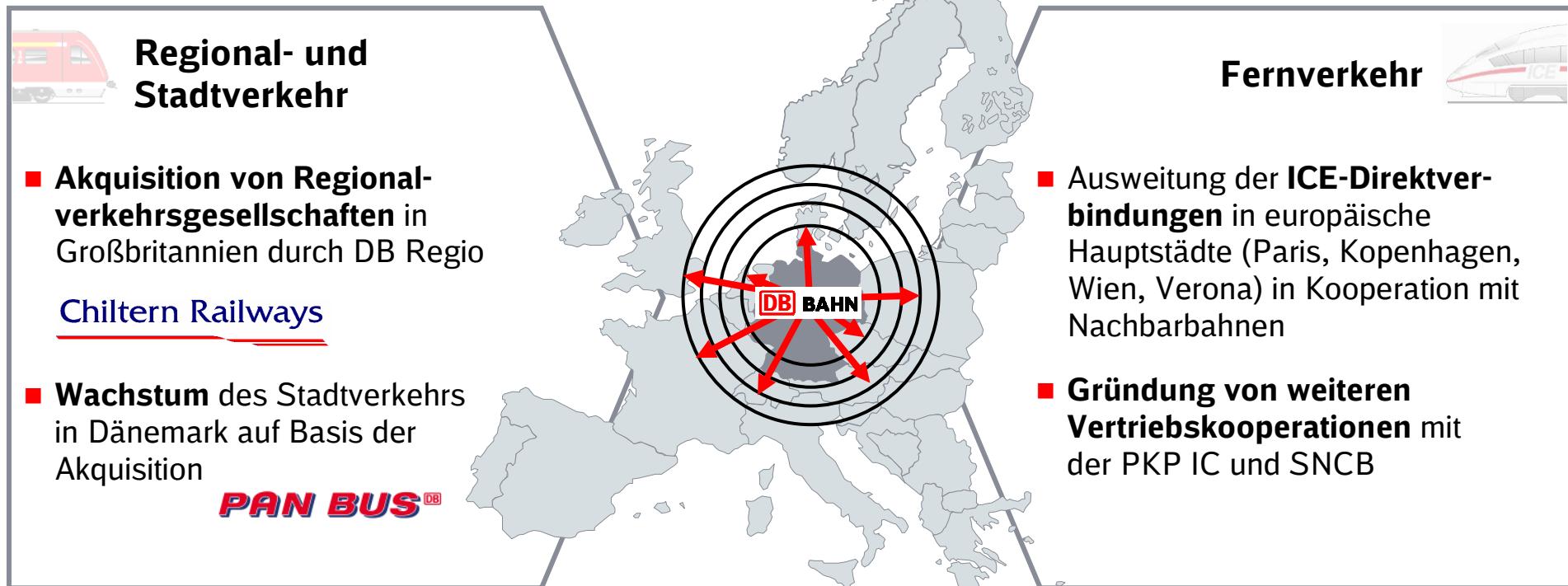
Globales Netzwerk für Logistiklösungen aus einer Hand

Von der globalen Präsenz des DB-Konzerns profitieren insbesondere die europäischen Landnetze (Schiene / Straße)



- **Verknüpfung europäischer Landverkehrsnetze (Straße-Schiene)**
 - Kombinierter Verkehr (Container)
 - Railports (Wagenladungsverkehr)
- **Vor- und Nachlauf für Luft und Seefracht auf Straße und Schiene**
 - Seehafenhinterland
 - Luftfrachtersatzverkehr
- **Steigerung des innereuropäischen Transportvolumens**
 - durch Mehrgeschäfte mit europäischen Kunden
 - durch Neugeschäfte mit asiatischen und amerikanischen Kunden

Verstärkte Aktivitäten des Personenverkehrs im europäischen Ausland tragen zur Sicherung des Kerngeschäfts bei



Die Weltwirtschaft befindet sich in einer historischen Krise – der Welthandel ist eingebrochen

Welt-BIP und Welthandel 1980-2009¹

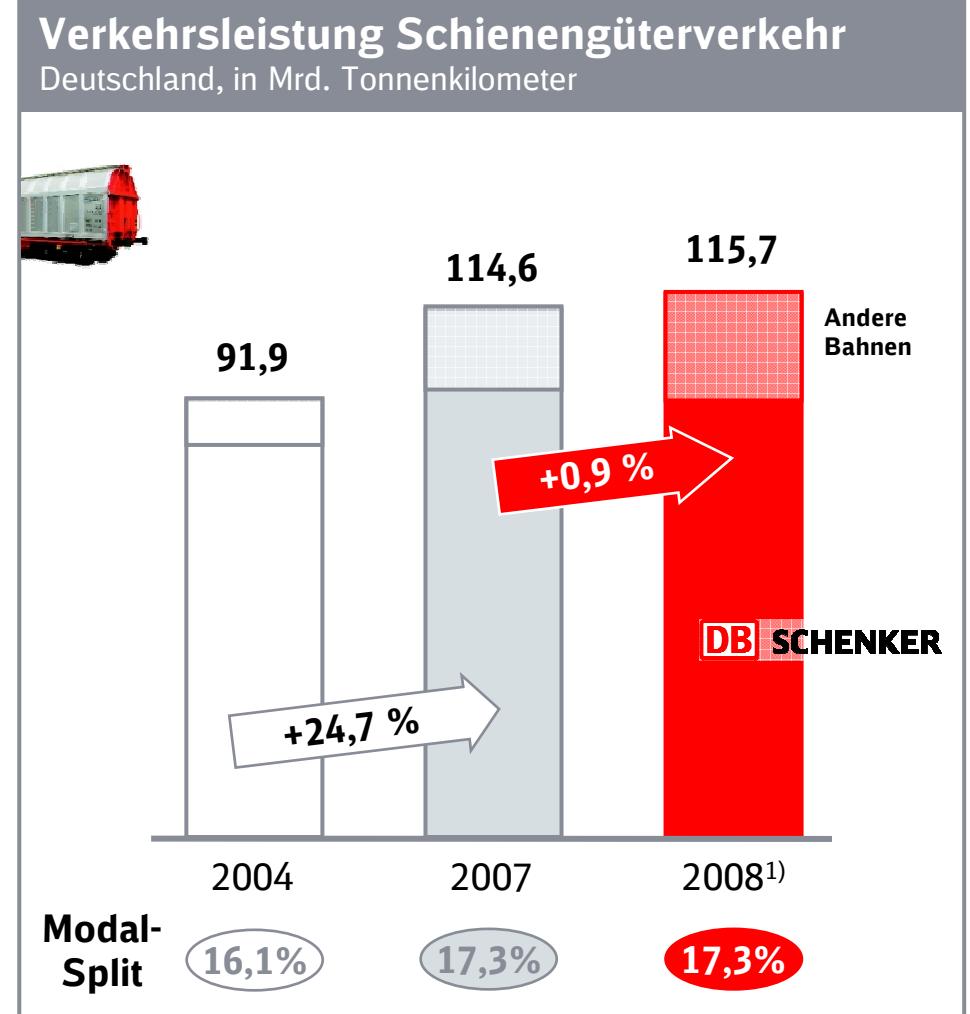
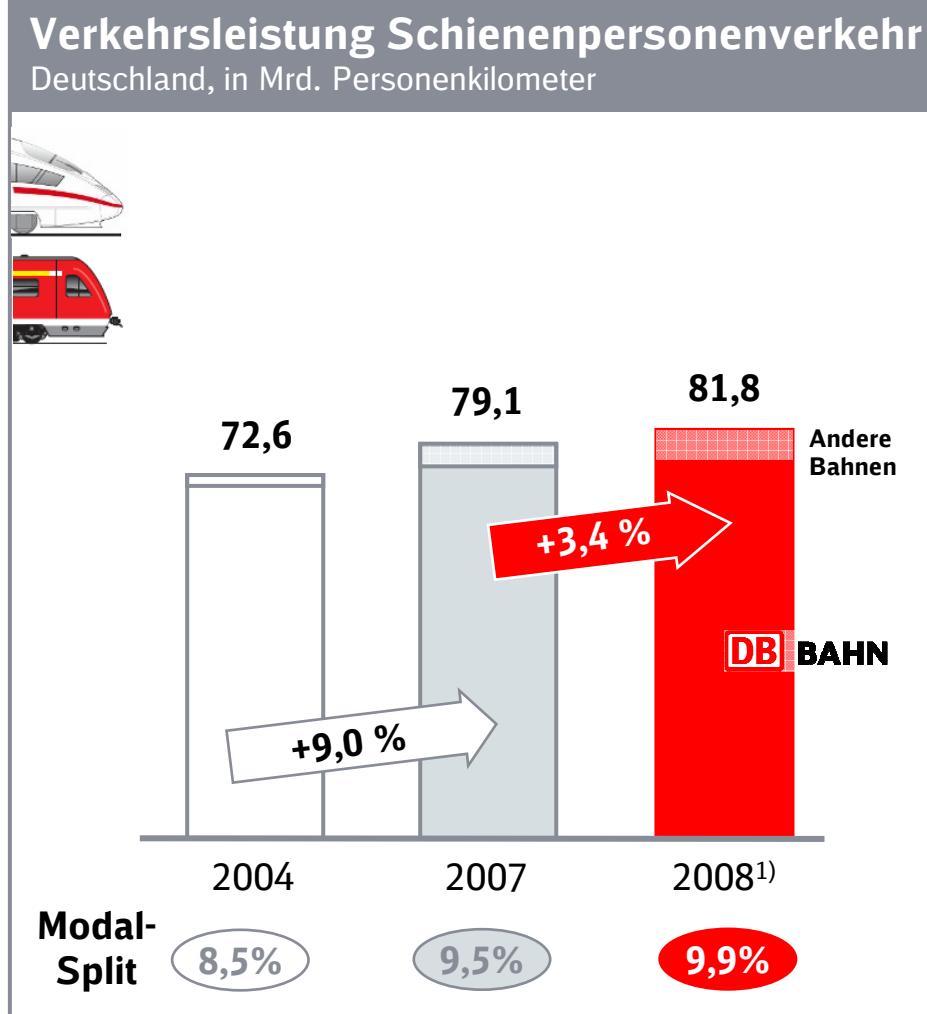
Wachstum ggü. Vorjahr in %



- Bruttoinlandsprodukt (BIP)
- Welthandel

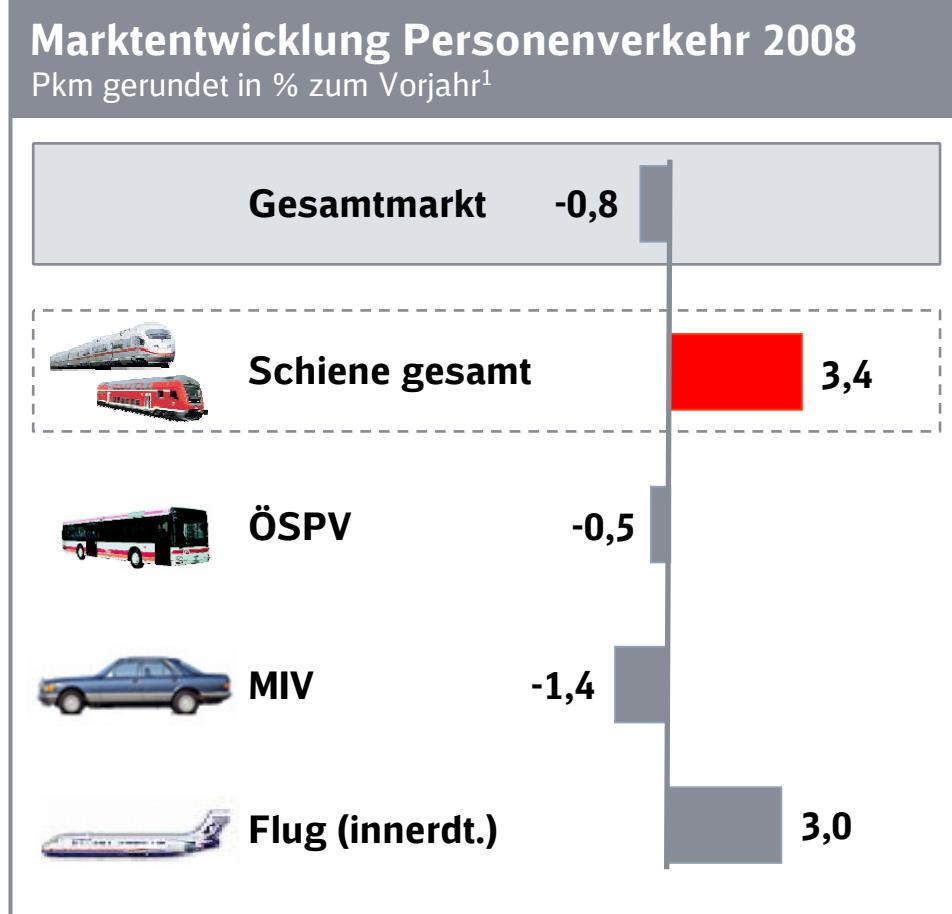
¹ Quellen: Internationaler Währungsfond, FERI, ² Quellen: InnoZ, FERI, nur Waren

Trotz Belastungen konnte die Eisenbahn in Deutschland 2008 im Güterverkehr die Marktposition leicht, im Personenverkehr deutlich ausbauen



1) 2008 = vorl. Ist, Stand 11.05.2009; Quellen: Stat. Bundesamt, DB AG
DB AG, Ute Plambeck, ML HH/ SH, 20.11.2009

Kräftiges Wachstum im Schienenpersonenverkehr in Deutschland – Konjunktureinbruch Ende 2008 bremst Anstieg der Bahnen im Güterverkehr



¹ Vorl. Ist, Stand 11.05.2009

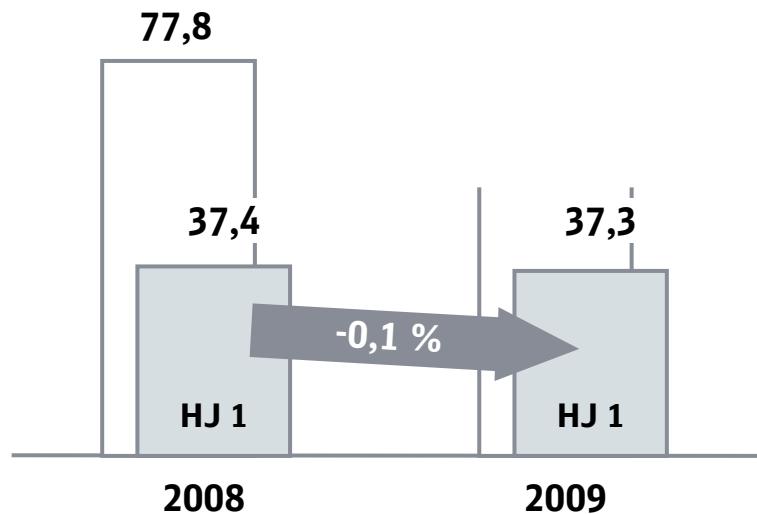
² Gesamtmarkt inkl. Rohrfernleitungen

³ Straße = deutsche LKW und ausländische LKW, inkl. Kabotageverkehre in Deutschland

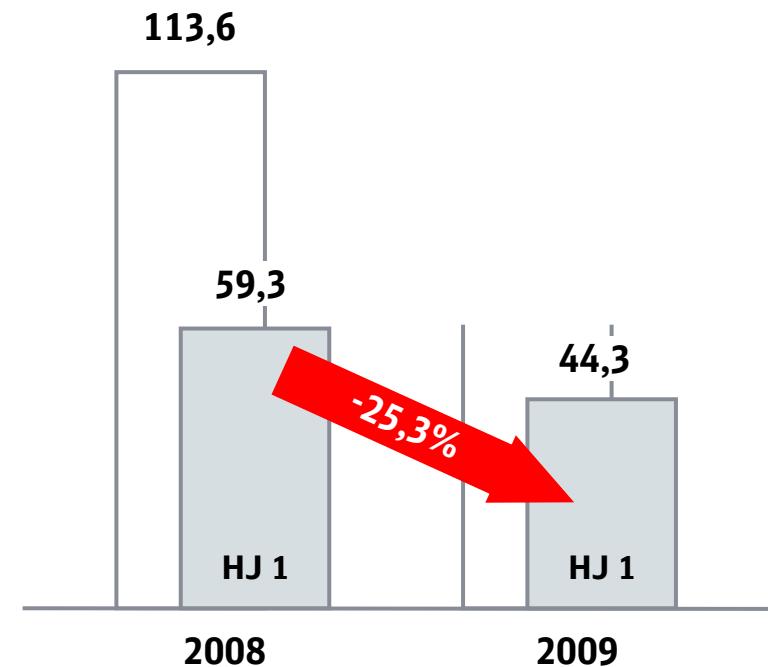
Quellen: Stat. Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, DB AG

Die Krise zeigt Spuren bei der DB – die Verkehrsleistung ist im Personenverkehr leicht, im Güterverkehr deutlich rückläufig

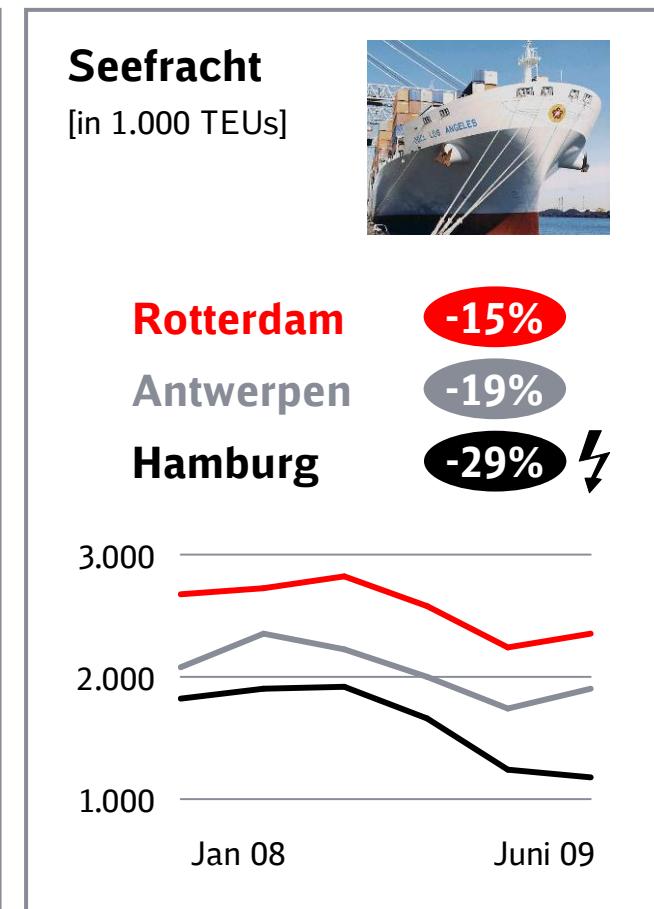
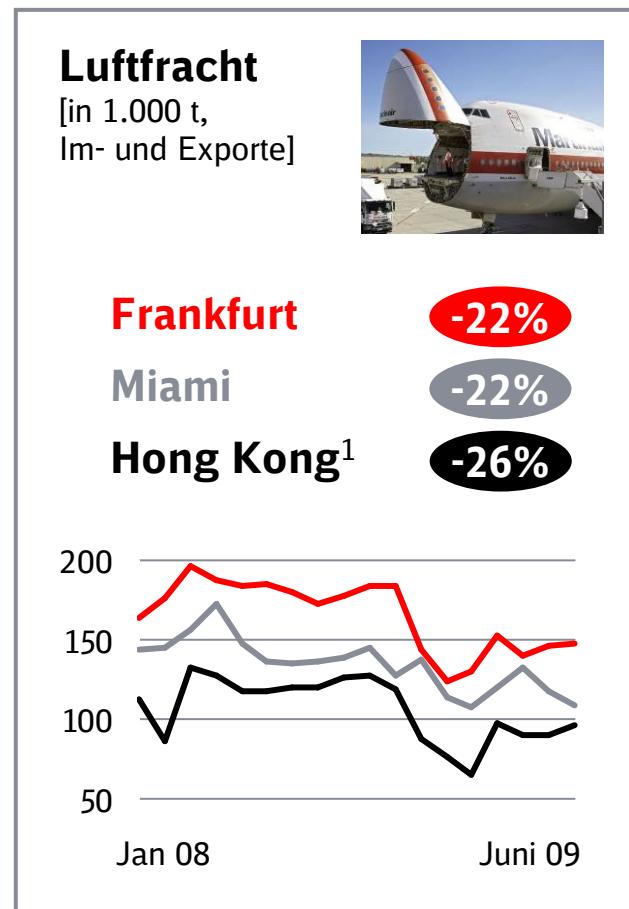
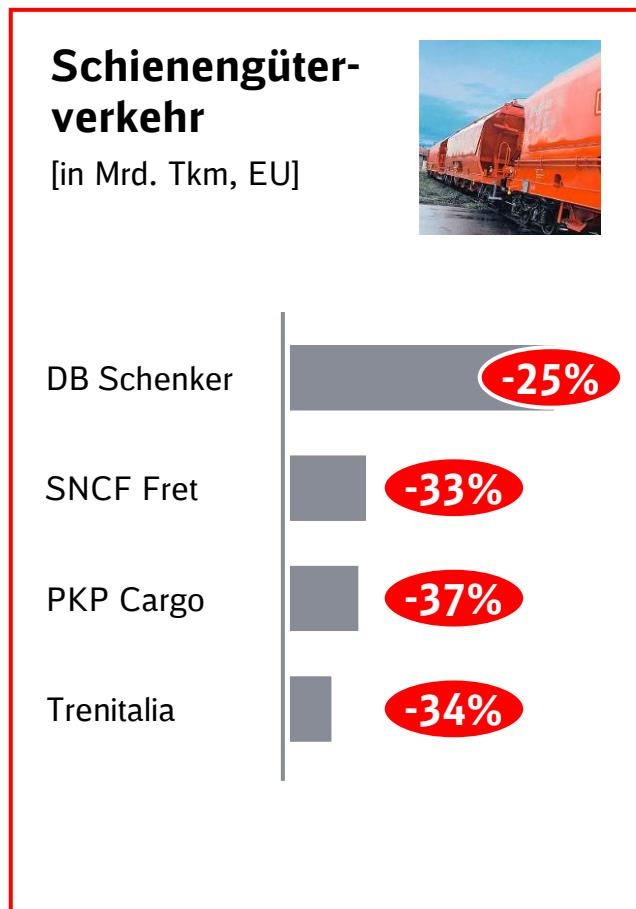
Verkehrsleistung Schiene DB Bahn in Mrd. Personenkilometer


BAHN


Verkehrsleistung Schiene DB Schenker in Mrd. Tonnenkilometer


SCHENKER


Als Folge müssen insbesondere die Transportmärkte deutliche Volumen-Rückgänge hinnehmen



Alle Angaben 1. Halbjahr 2009 ggü. 1. Halbjahr 2008, ¹ nur Exporte, Quellen: Fraport, Miami International Airport, Hong Kong Airport, HHM, Eurogate, HHLA, Port of Antwerp, UIC, Pressemitteilungen

Agenda

Strategie und aktuelle Entwicklung DB AG

Infrastruktur als Rückrad der Wirtschaft

Aktuelle Themen in Schleswig-Holstein

Feste Fehmarnbelt-Querung

Neuer Verkehrsvertrag Netz Ost

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

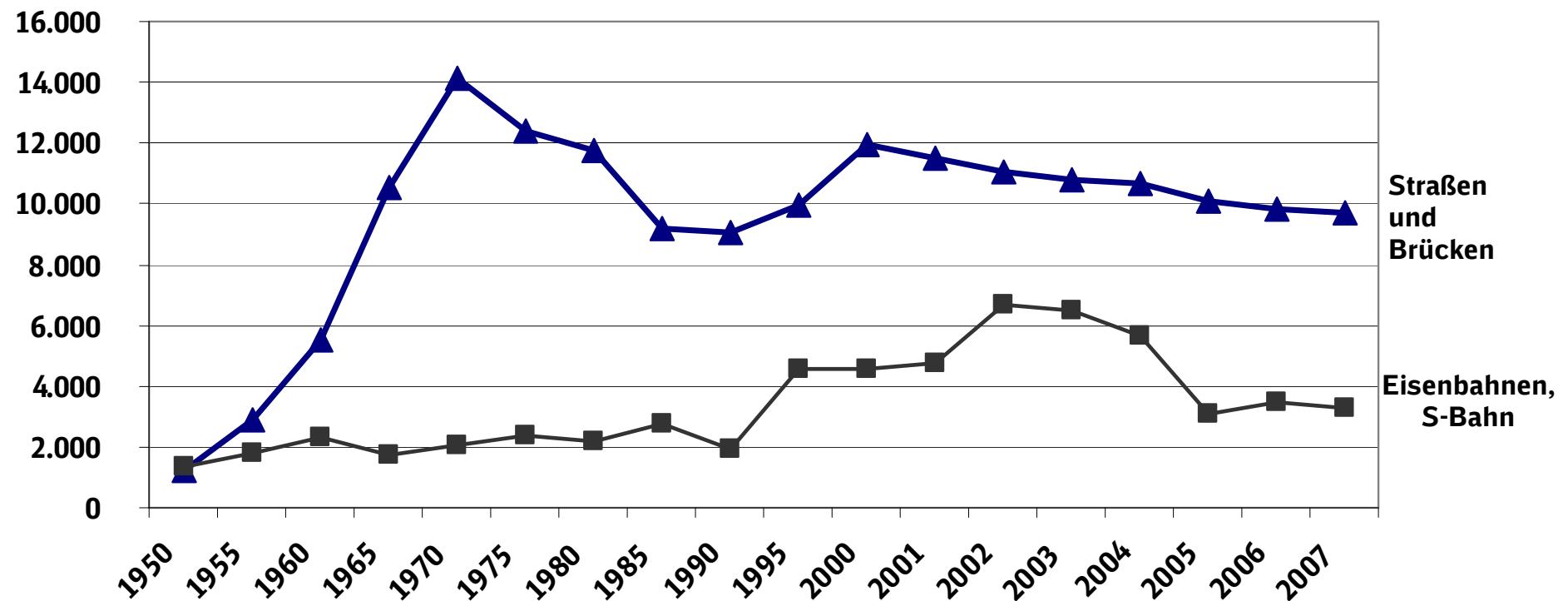
Streckenertüchtigung Lübeck - Kiel

Marschbahn

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

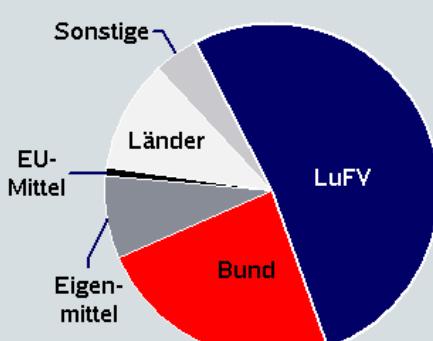
Investitionen in Deutschland

Mittelherkunft

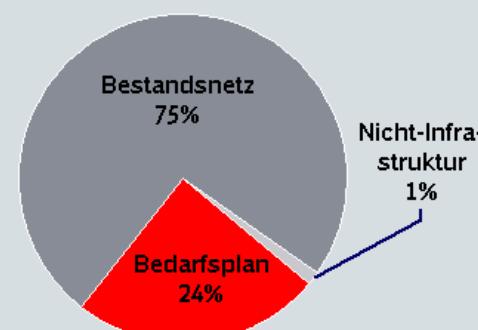
Bund:	1.443 Mio. €
Eigenmittel:	491 Mio. €
EU-Mittel:	48 Mio. €
Länder:	648 Mio. €
Sonstige:	277 Mio. €
LuFV:	3.132 Mio. €

Mittelverwendung

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



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



■ Bedarfsplan
■ Bestandsnetz
■ Nicht-Infrastruktur

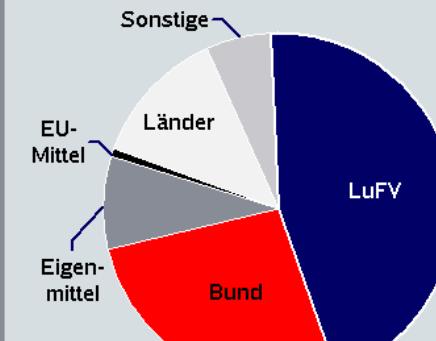
2010 bis 2014 *

Investitionen in Deutschland

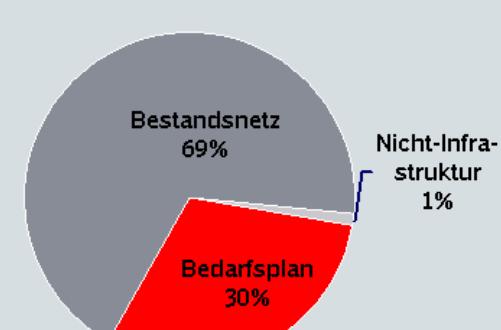
Mittelherkunft

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

* 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

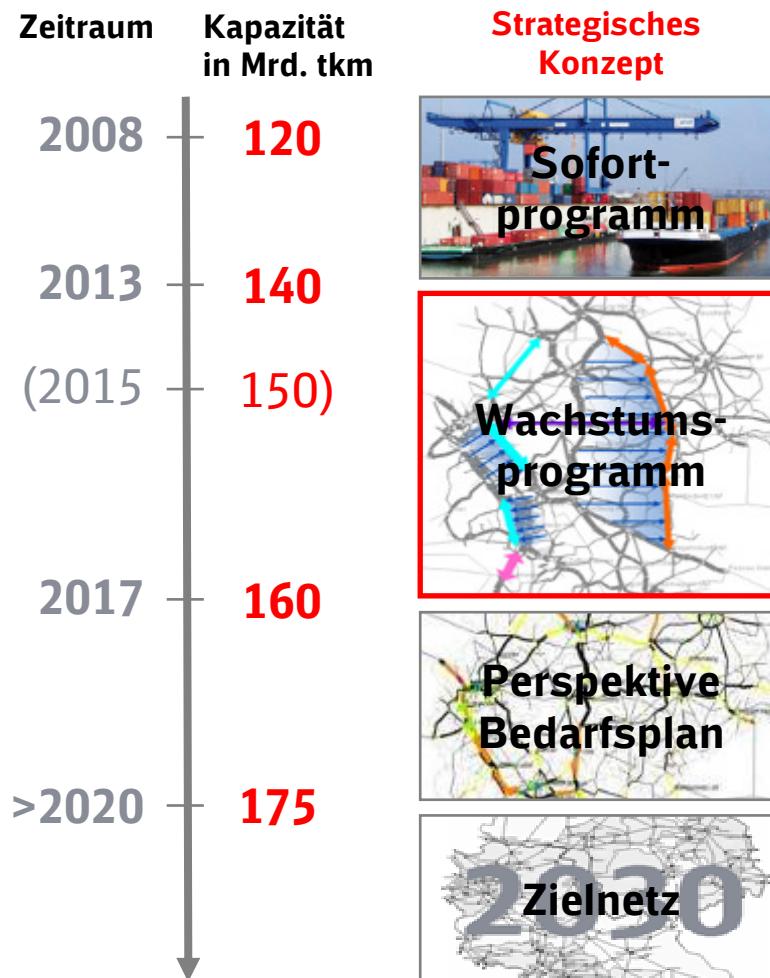


■ Bedarfsplan
■ Bestandsnetz
■ Nicht-Infrastruktur

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

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

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

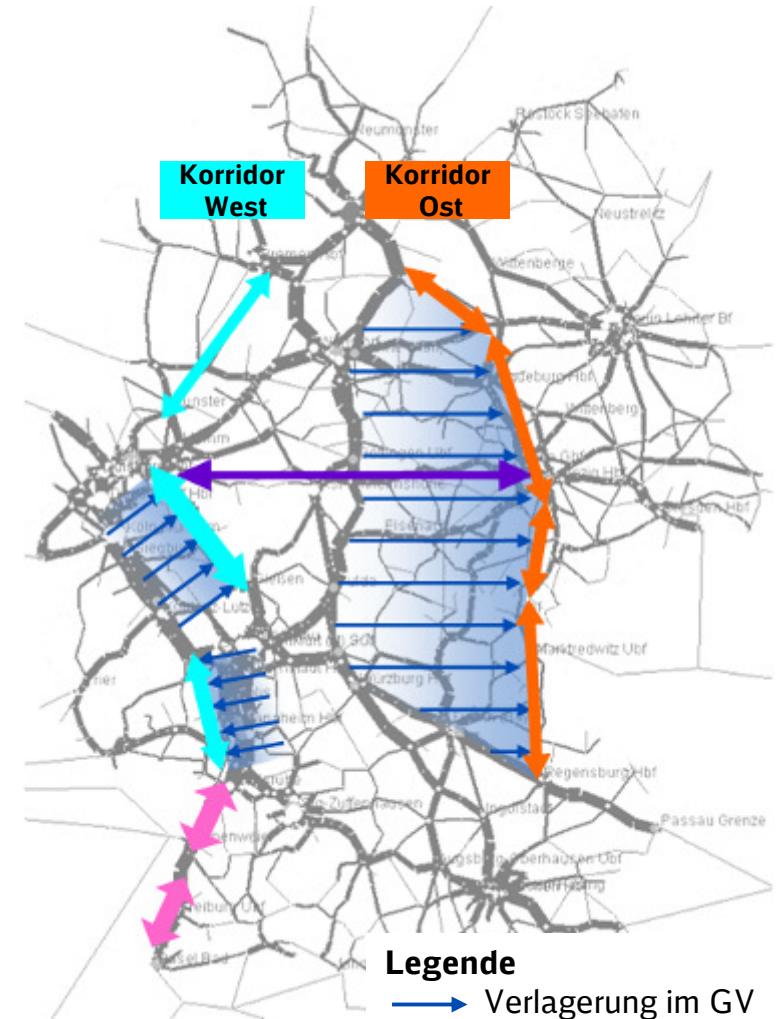
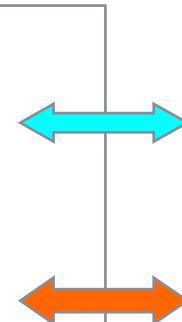


Das Wachstumsprogramm zielt auf eine wirksame Entlastung der hochfrequentierten Korridore

Maßnahmen zur Entlastung der Korridore

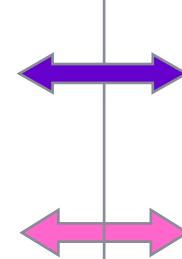
Kernelemente im Wachstumsprogramm

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



Weitere Maßnahmen außerhalb Wachstumsprogramm

- **Lenkung Mehrverkehr Ost-West über Hamm – Altenbeken – Kassel;**
Weiterführung über Halle Rt. Horka/Grenze
- **Kapazitätserhöhung Ri Basel**
durch **NBS Karlsruhe – Rastatt Süd** (inkl. Rastatter 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



- **Hochbrücke Rendsburg**
Verstärkung Tragwerk
- **Diverse ESTW:**
 - **Lübeck – Büchen**
 - **Lindaunis**
 - **Heide**
- **Kiel – Lübeck**
Streckengeschwindigkeit
- **Elmshorn – Westerland**
(Bahnübergänge)
- **Padborg – Maschen**
Ausbaumaßnahmen Regelbetrieb mit 835 m – Zügen
- **Lindaunis**
Erneuerung Kreuzungsbauwerk
- **Flughafen S-Bahn Hamburg**
- **Ausbau Maschen**
- **Verschiedene Eisenbahn-überführungen im Stadtgebiet**

Bedarfsplan



- **ABS Hamburg – Büchen – Berlin**
IBN 2004
- **ABS Hamburg – Lübeck**
HH Rothenburgsort – HH Horn IBN 2007;
Elektrifizierung Hamburg – Lübeck –
Travemünde IBN 2008
- **ABS Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund** (Lübeck – Rostock – Stralsund)
IBN 2006
- **ABS Hamburg – Lübeck**
Schwartau – Waldhalle/ Lübeck - Kücknitz
IBN vsl. 2009
- **ABS Stelle – Lüneburg**
(3. Gleis)
- **ABS Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund** (Schönberg – Grieben)
- **ABS/NBS Hamburg/ Bremen – Hannover**
- **Knoten Hamburg**
- **Feste Fehmarnbeltquerung**

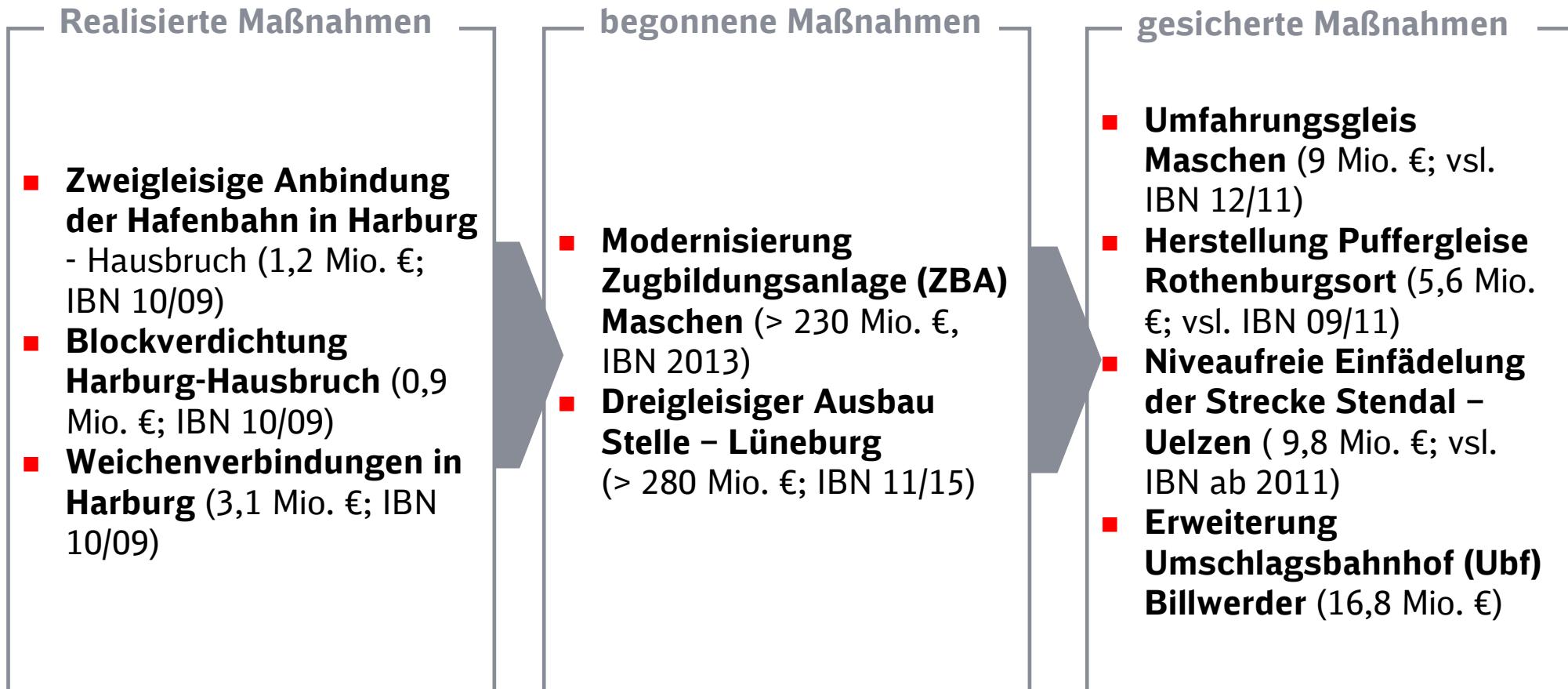
abgeschlossen

Mifri 2009 ff.

Mifri 2013 ff.

¹ Realisierung im Mifri-Zeitraum 2009-2013
DB AG, Ute Plambeck, ML HH/ SH, 20.11.2009

Baulichen Maßnahmen für den Seehinterlandverkehr rund um Hamburg tragen der Qualitätssicherung bei



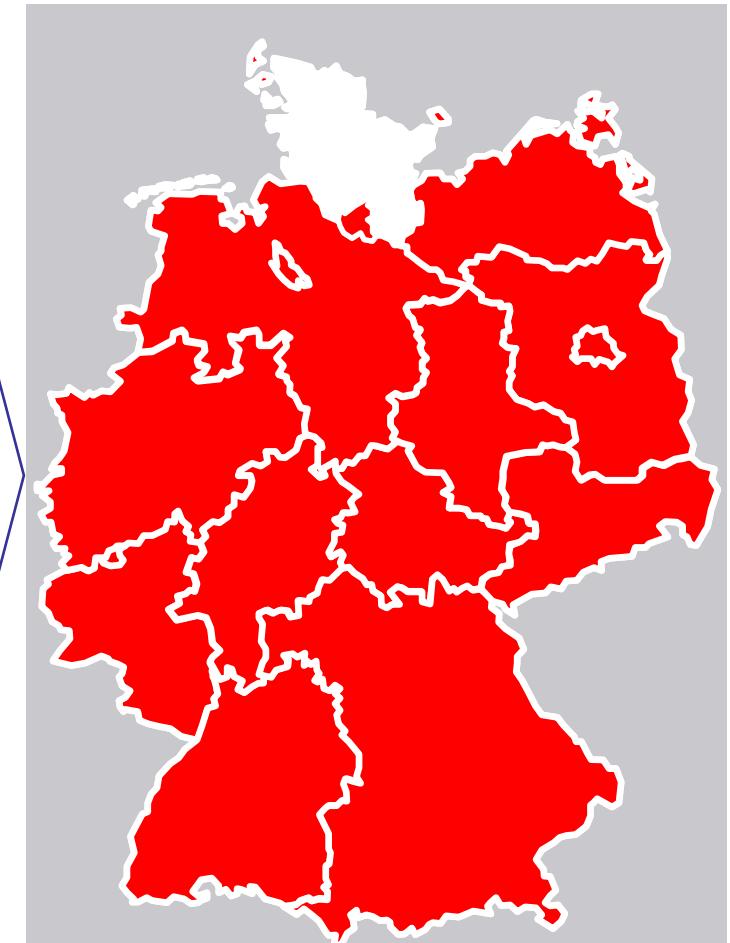
Mittel aus dem Konjunkturprogramm des Bundes fließen auch in die Infrastruktur des Landes Schleswig-Holstein

Personenbahnhöfe:

Schleswig-Holstein:
107 Maßnahmen / 60 Bahnhöfe rund 6 Millionen Euro

Investitionen in Bahnanlagen:

Qualitätsverbesserung Regionalverkehr



Agenda

Strategie und aktuelle Entwicklung DB AG

Infrastruktur als Rückrad der Wirtschaft

Aktuelle Themen in Schleswig-Holstein

Feste Fehmarnbelt-Querung

Neuer Verkehrsvertrag Netz Ost

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

Streckenertüchtigung Lübeck - Kiel

Marschbahn

Feste Fehmarnbelt Querung (FBQ)

Hinterlandanbindung



- Elektrifizierung und teilweise zweigleisiger Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden
- Gesamtkosten rund 900 Millionen Euro
- Baubeginn vsl. 2015

Verkehrlicher Nutzen:

Die Anbindung der Festen Belt-Querung an das deutsche Schienennetz gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) schafft eine kapazitive Erweiterung der Verkehrswege von Skandinavien nach Deutschland und in andere EU-Länder.

Die Reisezeit zwischen Hamburg – Puttgarden und weiter in Richtung Roedby – Kopenhagen wird verkürzt.



Projektbeschreibung:

Das Projekt gliedert sich in zwei Baustufen: Die Elektrifizierung der vorhandenen eingleisigen Strecke Lübeck - Bad Schwartau - Puttgarden ist im Rahmen der Baustufe 1 bis 2018 geplant. Anschließend ist in einer zweiten Baustufe der zweigleisige Ausbau zwischen Bad Schwartau und Puttgarden (Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig) bis 2025 geplant. Gemeinsam mit den Anliegergemeinden werden im weiteren Verlauf der Planungen einvernehmliche Lösungen erarbeitet, um den Ausbau der Strecke mit den geringst möglichen Belastungen für Umwelt und Anlieger zu realisieren. Mit dem BMVBS wird die Finanzierbarkeit weiterer Ausbauvarianten geprüft.

Gesamtinvestition:

Die Kosten des Gesamtprojekts betragen nach derzeitigem Planungsstand rund 900 Millionen Euro.

Projektstatus:

Die Planungsvereinbarung ist abgeschlossen. Das Projekt befindet sich in Vorplanung.

Agenda

Strategie und aktuelle Entwicklung DB AG

Infrastruktur als Rückrad der Wirtschaft

Aktuelle Themen in Schleswig-Holstein

Feste Fehmarnbelt-Querung

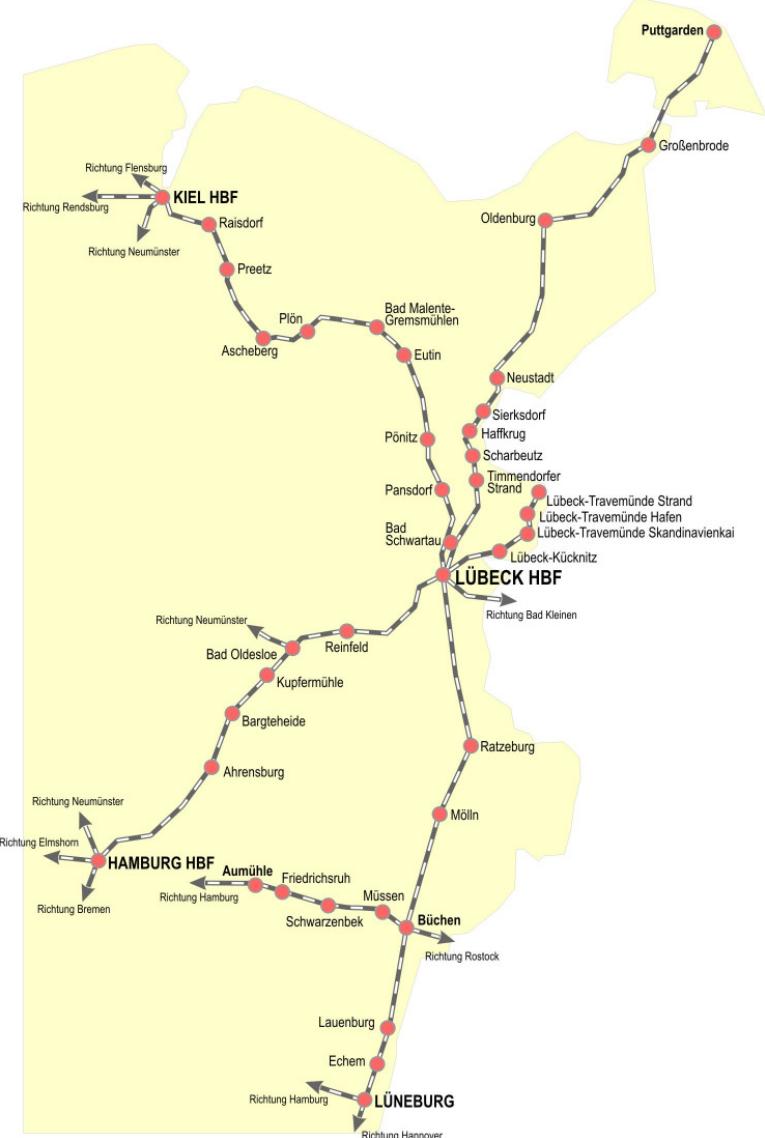
Neuer Verkehrsvertrag Netz Ost

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

Streckenertüchtigung Lübeck - Kiel

Marschbahn

Der Gewinn des Ostnetz durch die RB SH ist von äußerster strategischer Bedeutung für DB Regio im Norden



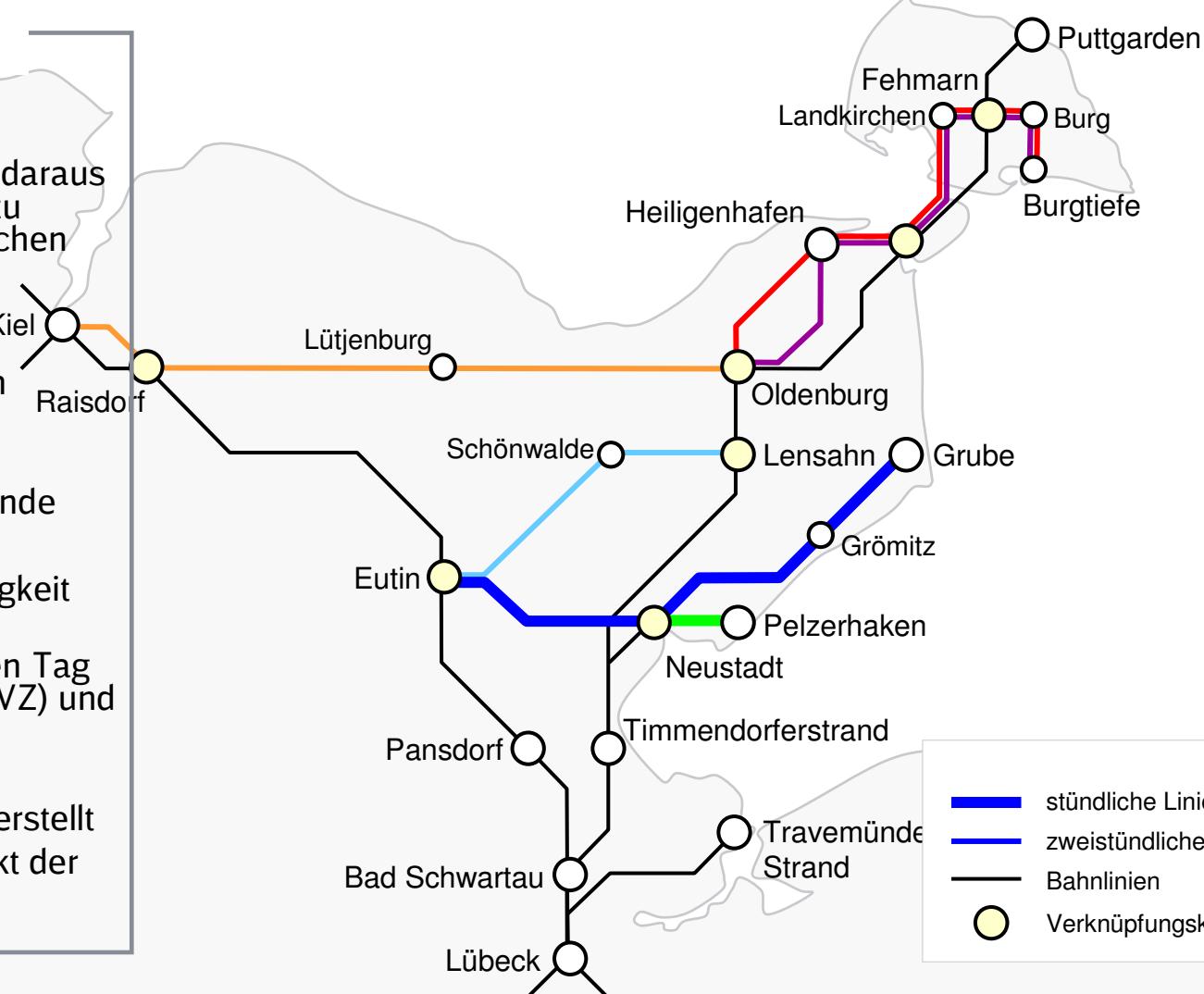
- **Länge Schienennetz:** 356 km
- **Leistungsumfang:** ca. 7,0 Mio. Zkm
davon ca. 2,5 Mio. in E-Traktion
und ca. 4,5 Mio. in V-Traktion
- **Verkehrsleistung:** über 500 Mio. Pkm
- **Vertragslaufzeit:** Dez. 2009 – Dez. 2019
- **Betriebsaufnahme:** 13. 12. 2009
- **Eingesetzte Fahrzeuge:**
 - 64 Doppelstockwagen
 - 25 Lint 41 (VT 648.3)
 - 12 Lok BR 112
 - 4 Lok BR 218

Das Liniennetz ITF Bus-Schiene optimiert sich an den 2-Stunden-RB-Takt und betrifft 50% der heutigen Busfahrten ohne zusätzliche Nutzkm

Eckpfeiler der ITF-Konstruktion

Grundsätzlich

- Analyse von 50% der Fahrten, daraus Strukturierung dieser Fahrten zu einem Grundtakt ohne zusätzlichen Fahrten
- Beibehaltung weiterer Fahrten, die außerhalb des Taktes z.B. Schülerverkehre abdecken



Bedienungshäufigkeit

- eine mindestens 2-stündliche Bedienung/ auch am Wochenende

Fahrzeiten

- Hohe Beförderungsgeschwindigkeit der Buslinien (bis zu 40 km/h)
- Einheitliche Fahrzeiten über den Tag (unabhängig von HVZ, NVZ, SVZ) und an 7 Tagen in der Woche

Angebot Bahn

- Neuer Halt „Fehmarn“ wird unterstellt
- Optimierung auf 2-Stunden-Takt der RB

Agenda

Strategie und aktuelle Entwicklung DB AG

Infrastruktur als Rückrad der Wirtschaft

Aktuelle Themen in Schleswig-Holstein

Feste Fehmarnbelt-Querung

Neuer Verkehrsvertrag Netz Ost

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

Streckenertüchtigung Lübeck - Kiel

Marschbahn

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

Zweigleisiger Ausbau der Strecke Schwartau-Waldhalle – Lübeck-Kücknitz



- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Schwartau - Kücknitz
- Gesamtkosten rund 54 Millionen Euro
- Fertigstellung 2010

Verkehrlicher Nutzen:

Vom zweigleisigen Ausbau der Strecke Schwartau Waldhalle – Lübeck Kücknitz profitiert in erster Linie der Schienengüterverkehr. Die Wettbewerbsfähigkeit schienengebundener Verkehre steigt. Die Kapazität der Strecke wird den zukünftig prognostizierten Verkehren in und aus den Lübecker Häfen angepasst. Auch die Abwicklung zusätzlicher Güterströme aus der Kooperation der Hamburger- mit den Lübecker Häfen ist sichergestellt.



Projektbeschreibung:

Bau eines zweiten Streckengleises Schwartau-Waldhalle – Lübeck-Kücknitz und Herstellung der Hochwassersicherheit.

Gesamtinvestition:

Die Kosten des Gesamtprojekts betragen nach derzeitigem Planungsstand rund 54 Millionen Euro.

Projektstatus:

Baubeginn für das Projekt war in 08/2008. Die Fertigstellung ist geplant für 06/2010. Das Projekt befindet sich in der Leistungsphase 8.

Agenda

Strategie und aktuelle Entwicklung DB AG

Infrastruktur als Rückrad der Wirtschaft

Aktuelle Themen in Schleswig-Holstein

Feste Fehmarnbelt-Querung

Neuer Verkehrsvertrag Netz Ost

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

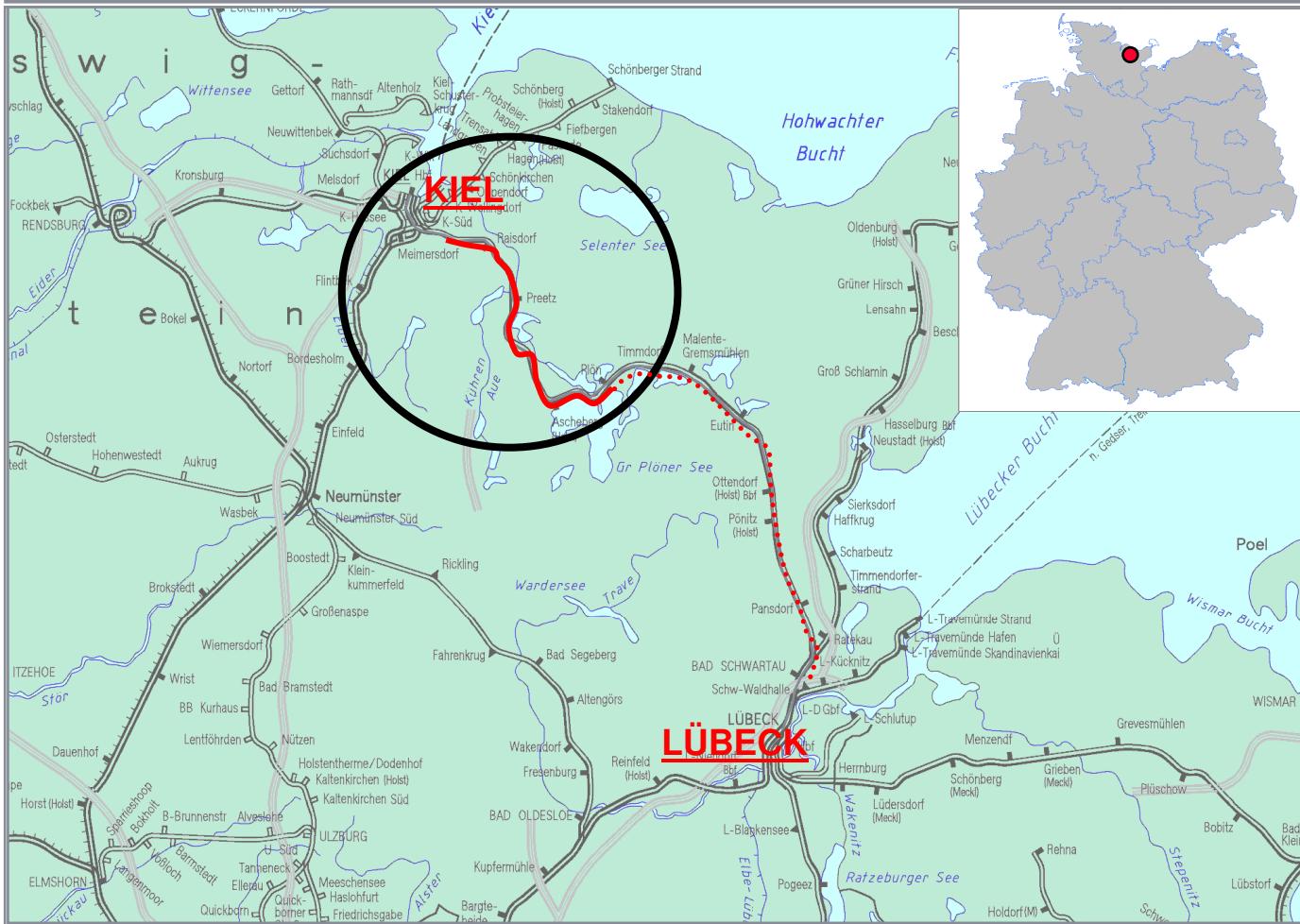
Streckenertüchtigung Lübeck - Kiel

Marschbahn

Streckeneröffnung Kiel–Lübeck 1. Bauabschnitt

Streckenabschnitt Kiel–Plön

Lageplan und Erläuterungen



Ergänzende Informationen:

- Eingleisige/teilweise zweigleisige Regionalverkehrsstrecke, nicht elektrifiziert
- Streckengeschwindigkeit 80 km/h bis 100 km/h

Ziele:

- Geschwindigkeitserhöhung in Teilbereichen auf 140 km/h
- Einrichtung eines durchgehenden Halbstundentaktes (RE/RB) zwischen Kiel und Lübeck
- Fahrzeitverkürzung
- Inbetriebnahme März 2010

Agenda

Strategie und aktuelle Entwicklung DB AG

Infrastruktur als Rückrad der Wirtschaft

Aktuelle Themen in Schleswig-Holstein

Feste Fehmarnbelt-Querung

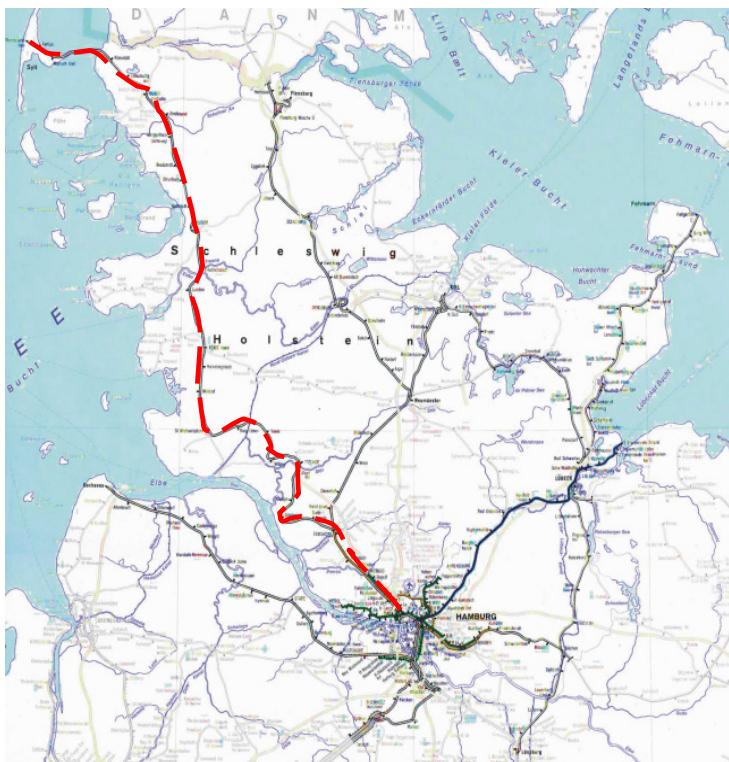
Neuer Verkehrsvertrag Netz Ost

ABS Hamburg – Lübeck Travemünde

Streckenertüchtigung Lübeck - Kiel

Marschbahn

Streckencharakteristika



Streckenlänge

- 237,5 km Länge (ab HH-Altona)
- 207,5 km Länge (ab Elsmhorn)

Bahnübergänge

- 139 Bahnübergänge

Streckengeschwindigkeiten

- Elmshorn – Itzehoe 120 km/h tw. 100
- Itzehoe – Heide 120 km/h tw. 100
- Heide – Husum 120 km/h tw. 100
- Husum – Niebüll 140 km/h tw. 100/ 120 (Trassierung / Überleitverbindungen)
- Niebüll – Klanxbüll 100 km/h Klanxbüll – Morsum 140 km/h
- Morsum – Westerland 100 km/h

eingleisige Strecken

- Husum Pbf – Husum Hbf
- Überleitstelle Hattstedt – Bredstedt
- Eiderbrücke
- Niebüll - Klanxbüll
- Morsum - Westerland

Zweigleisige Strecken

- Hamburg – Husum Pbf
- Husum Hbf – Überleitstelle Hattstedt
- Bredstedt - Eiderbrücke
- Eiderbrücke – Niebüll
- Klanxbüll - Morsum