

DB AG in Norddeutschland: Überblick zu wesentlichen Infrastrukturprojekten

Gemeinsame Sitzung der Verkehrsausschüsse der Länder Hamburg
und Schleswig-Holstein

Hamburg, 28. Januar 2014

Deutsche Bahn AG

Konzernbevollmächtigte für die Länder

Hamburg und Schleswig-Holstein

Hamburg, 28. Januar 2014

■ 20 Jahre Bahnreform

- Entwicklung der Schieneninfrastruktur: Netzkonzeption 2030
- S-Bahnlinie S4 und S-Bahnlinie S21
- Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung
- S-Bahnstation Elbbrücken
- Hamburger Stationen: Barrierefreier Ausbau & Brandschutz
- Maßnahme Hamburg-Altona

Die Ausgangslage vor der Bahnreform war geprägt von sinkendem Marktanteil und steigendem Zuschussbedarf

„Die Bundesrepublik Deutschland kann sich immer nur eines von beidem leisten, entweder eine Bundeswehr oder eine Bundesbahn“
(Helmut Schmidt, Bundeskanzler 1974-1982)



■ Bundesbahn und Reichsbahn wurden zu einem Haushaltsrisiko für den Bund




Es wurde 1993 für den Zehnjahreszeitraum bis 2003 einen Zuschussbedarf von Bundesbahn und Reichsbahn von 291 Mrd. Euro ermittelt – ohne Aussicht auf Besserung

■ Die Schiene verlor in einem wachsenden Markt kontinuierlich Anteile

Der Marktanteil der Bundesbahn schrumpfte im Zeitraum von 1950 bis 1990 im Personenverkehr von 36 % auf 6 % und im Güterverkehr von 56 % auf 21 %.


1994 hat die Bahnreform mit Gründung der Deutschen Bahn AG in Deutschland eine neue Eisenbahn-Ära eingeleitet

Vor der Bahnreform




- Bürokratische Strukturen
- Monopolstellung der Bahn
- Starker Einfluss des Bundes
- Hohe Verluste – Personalkosten größer als Umsatz
- Über 60 Mrd. DM Schulden
- Marktanteilsverlust der Schiene

Heute



Mobility Networks Logistics



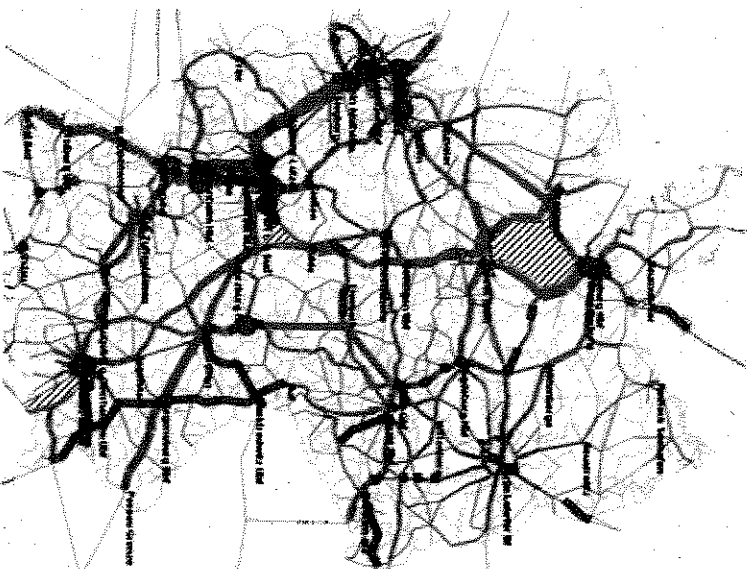
- Moderne und effiziente Organisation
- Zunehmender Wettbewerb
- Wertorientierte Entscheidungsfindung
- Gesteigerte Profitabilität
- Kontinuierlicher Schuldenabbau
- Renaissance der Schiene

-
- 20 Jahre Bahnreform
 - **Entwicklung der Schieneninfrastruktur: Netzkonzeption 2030**
 - S-Bahnlinie S4 und S-Bahnlinie S21
 - Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung
 - S-Bahnstation Elbbrücken
 - Hamburger Stationen: Barrierefreier Ausbau & Brandschutz
 - Maßnahme Hamburg-Altona
-

Mit der „Netzkonzeption 2030“ ist ein Zielnetz entwickelt worden, das Engpässe löst und so die Attraktivität des Systems Bahn steigert

Übersicht Maßnahmen

- Neubau/Ausbau
- ▨ Untersuchungsraum

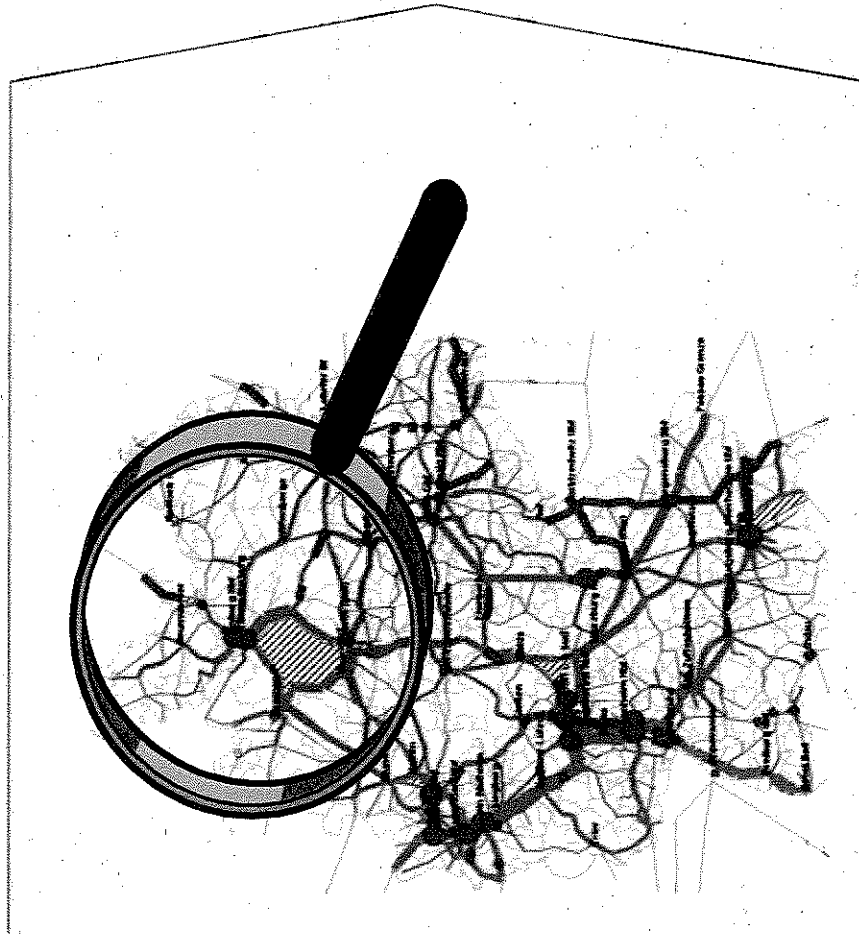


Engpässe / betriebliche Effekte

- Gelöst



Die DB Netz AG hat alle Maßnahmen des Zielnetzes beim Bund zur Fortschreibung des BVWP angemeldet

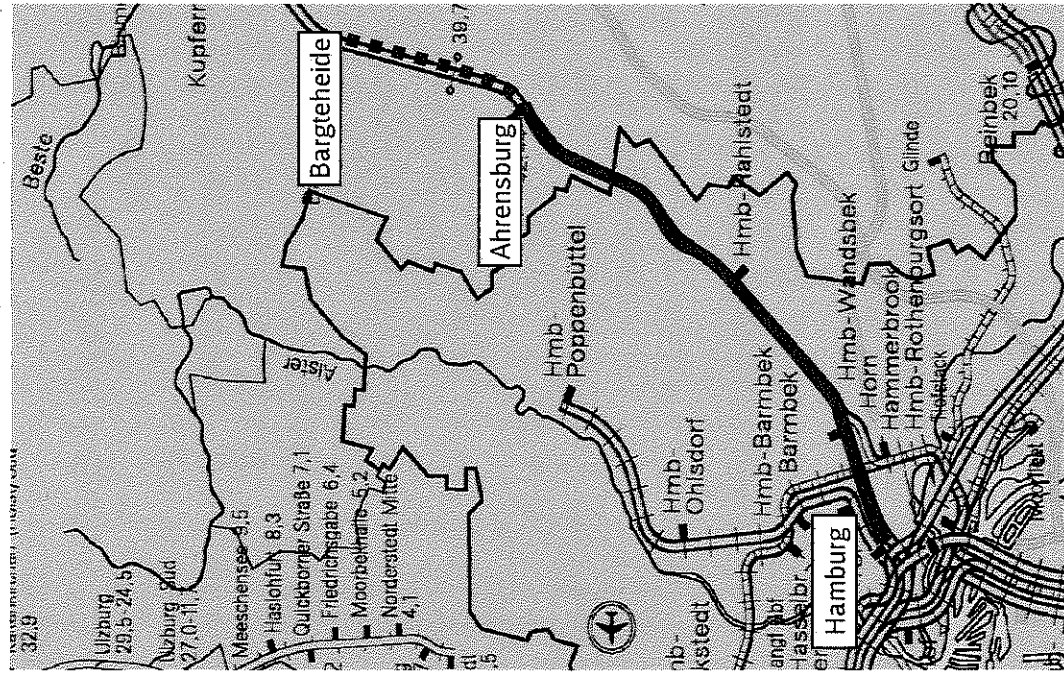


Maßnahmen des Zielnetzes

- Knoten Hamburg (Güterverkehr)
- Knoten Hamburg (Personenverkehr)
- Untersuchungsraum Hamburg/ Bremen – Hannover (Y-Trasse)
- ABS Hamburg - Öresund (Schienenanbindung zur FBQ)

-
- 20 Jahre Bahnreform
 - Entwicklung der Schieneninfrastruktur: Netzkonzeption 2030
 - **S-Bahnlinie S4 und S-Bahnlinie S21**
 - Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung
 - S-Bahnstation Elbbrücken
 - Hamburger Stationen: Barrierefreier Ausbau & Brandschutz
 - Maßnahme Hamburg-Altona
-

Ein wichtiges Ziel der S-Bahnlinie S 4 ist die Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs



Verkehrliche Zielsetzung:

- Schaffung einer separaten Strecke für den Verkehr der S-Bahnlinie S4
- Entlastung des Hauptbahnhofs durch Verlagerung von Teilen des Personenverkehrs auf die S-Bahnstrecke
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf der Strecke Hamburg – Lübeck
- Schaffung von Spielräumen für Angebotsverbesserungen im Nahverkehr nordöstlich Hamburgs

Maßnahmen:

- Neubau einer systemeigenen S-Bahn-Linie von Hamburg-Hasselbrook – Bargteheide und Ersatz der Regionalbahnen des Vorortverkehrs durch diese neue S-Bahn
 - zweigleisig zwischen Hasselbrook und Ahrensburg
 - eingleisig zwischen Ahrensburg und Bargteheide

Projektstatus

- Gemeinsame Interessensbekundung der Länder und der DB AG zum Ausbau der S-Bahnlinie durch einen „Letter of Intent“ zur S4 im September 2013
- Die von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg beauftragten Planungsleistungen der Vorplanung sind abgeschlossen worden
- Aktuell finden Gespräche mit den Ländern zur Weiterführung der Planung statt

Die Verlängerung der S21 ist ein wichtiger Baustein zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der Metropolregion

Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg planen eine Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Linie S21 Aumühle – HH-Elbgastraße nach Kaltenkirchen

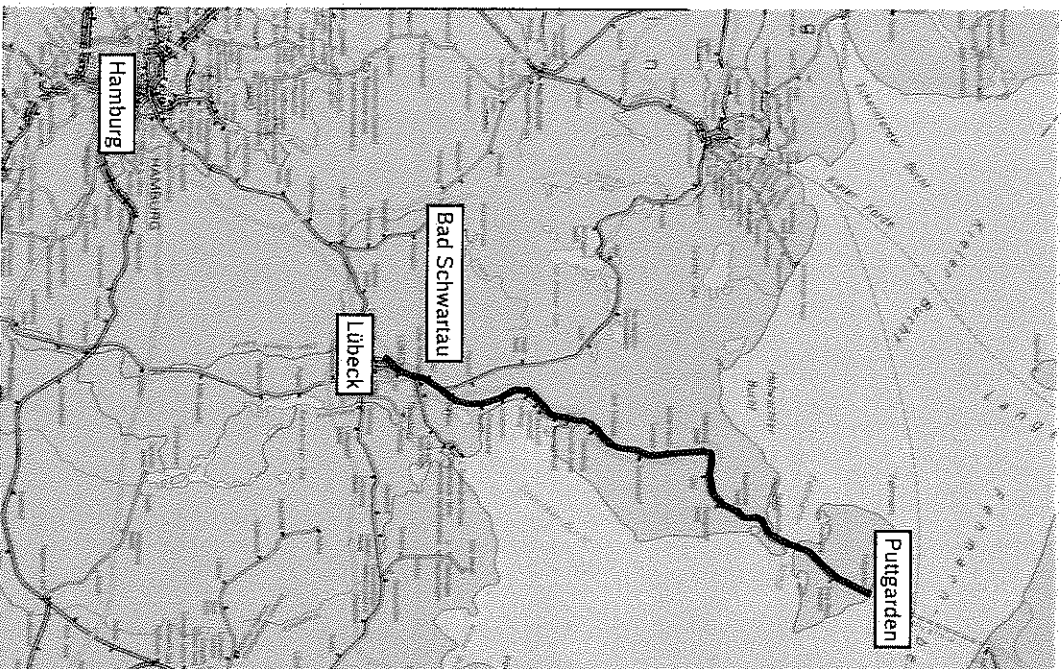


- Die Verlängerung der S-Bahn-Linie S21 ist in dem **Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH**, der für die Periode 2018 – 2033 geschlossen wurde, **optional vorgesehen**.
- Sofern die infrastrukturellen Maßnahmen an der AKN-Infrastruktur umgesetzt sind, kann eine **Neufahrzeugbeschaffung** durch S-Bahn Hamburg GmbH erfolgen.

Aus Sicht der DB AG ist die Umsetzung dieses Projekts ein wichtiger Baustein für die **Weiterentwicklung der verkehrlichen Erschließung** des Umlandes mit einem **umweltfreundlichen Verkehrsmittel**

-
- 20 Jahre Bahnreform
 - Entwicklung der Schieneninfrastruktur: Netzkonzeption 2030
 - S-Bahnlinie S4 und S-Bahnlinie S21
 - **Schiienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung**
 - S-Bahnstation Elbbrücken
 - Hamburger Stationen: Barrierefreier Ausbau & Brandschutz
 - Maßnahme Hamburg-Altona
-

Unter Federführung Schleswig-Holsteins läuft das Raumordnungsverfahren zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung



Verkehrliche Zielsetzung:

Bedarfsgerechte Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung an das deutsche Schienennetz. Auf Basis des Staatsvertrages mit dem Kgr. Dänemark setzt die Deutsche Bahn AG die Maßnahmen im Auftrag des Bundes um.

Maßnahmen:

- zweigleisiger Ausbau zw. Bad Schwartau u. Puttgarden (ohne Fehmarnsundbrücke)
- Elektrifizierung Bad Schwartau - Puttgarden
- Trassenführung ist jeweils Gegenstand von behördlichen Genehmigungsverfahren

Projektstatus:

- Raumordnungsverfahren durch Land eingeleitet
- Raumordnungsbeschluss durch die Landesplanungsbehörde vsl. im Frühjahr 2014
- Im Anschluss Start der Planfeststellung (abschnittsweise)
- Zeitschiene:
 - Elektrifizierung vor Inbetriebnahme FBQ
 - 2-gleisiger Ausbau innerhalb 7 Jahre nach Inbetriebnahme FBQ

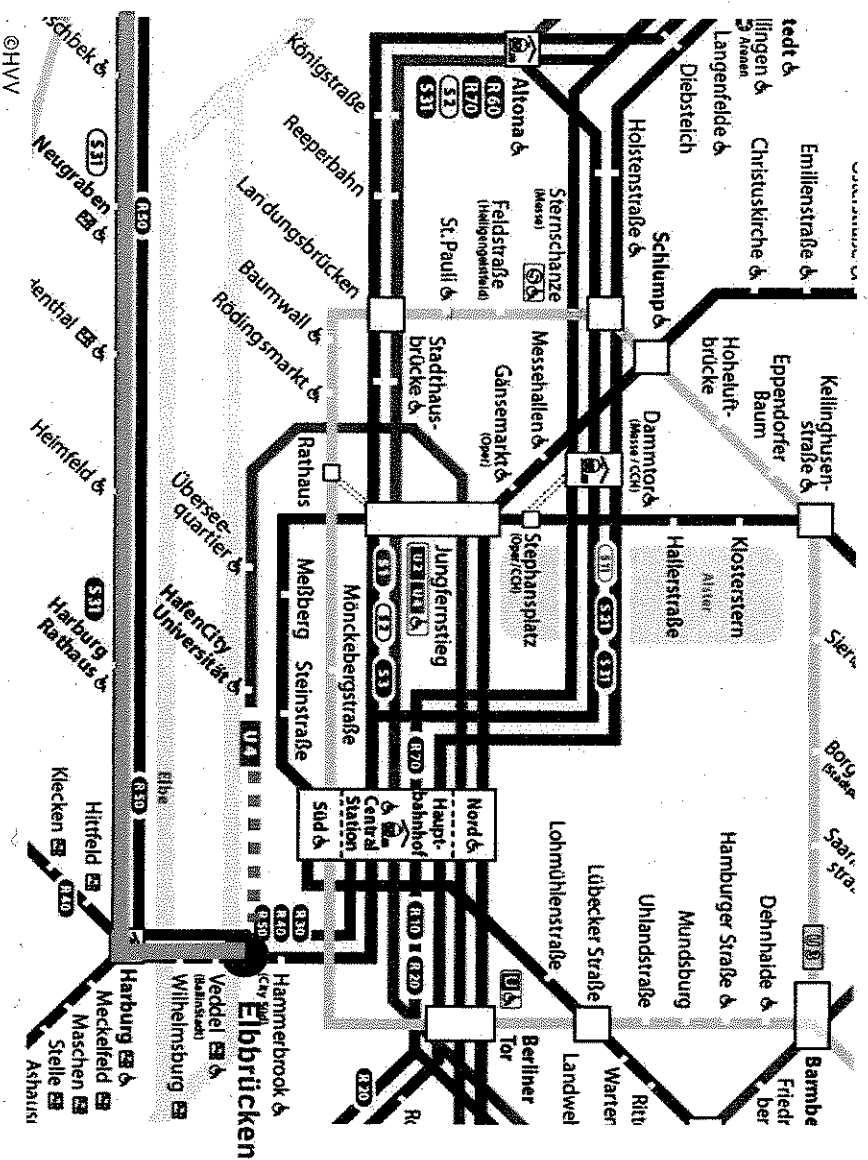
Projektkennwerte:

- Streckenlänge: 88 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

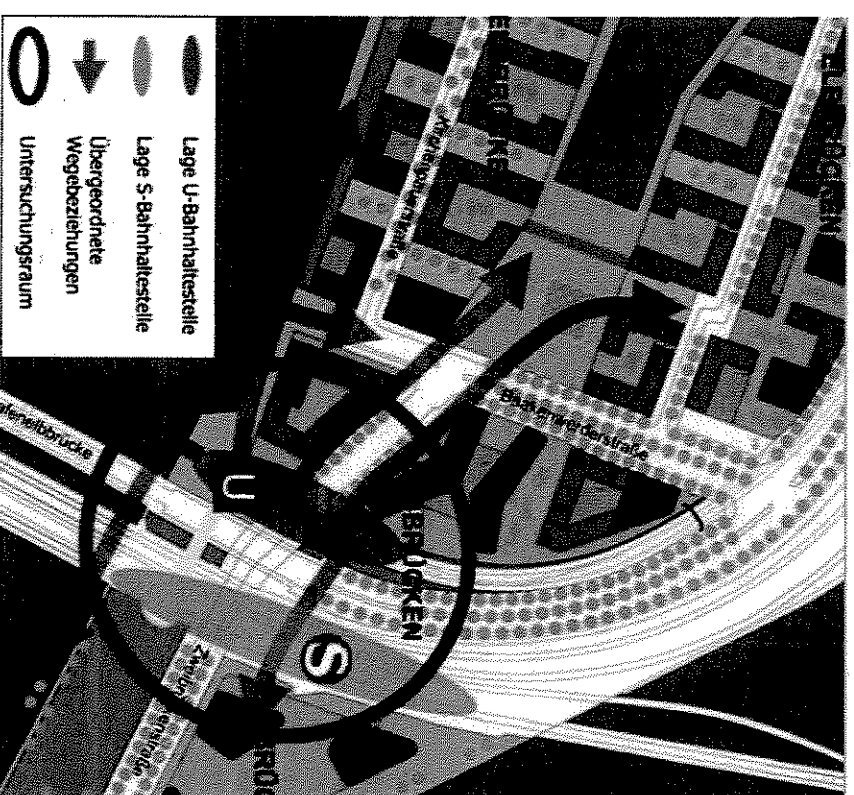
-
- 20 Jahre Bahnreform
 - Entwicklung der Schieneninfrastruktur: Netzkonzeption 2030
 - S-Bahnlinie S4 und S-Bahnlinie S21
 - Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung
 - **S-Bahnstation Elbbrücken**
 - Hamburger Stationen: Barrierefreier Ausbau & Brandschutz
 - Maßnahme Hamburg-Altona
-

Die S-Bahn-Station Elbbrücken ermöglicht für die HafenCity die Verknüpfung mit der U-Bahn

Lage im Schnellbahnnetz

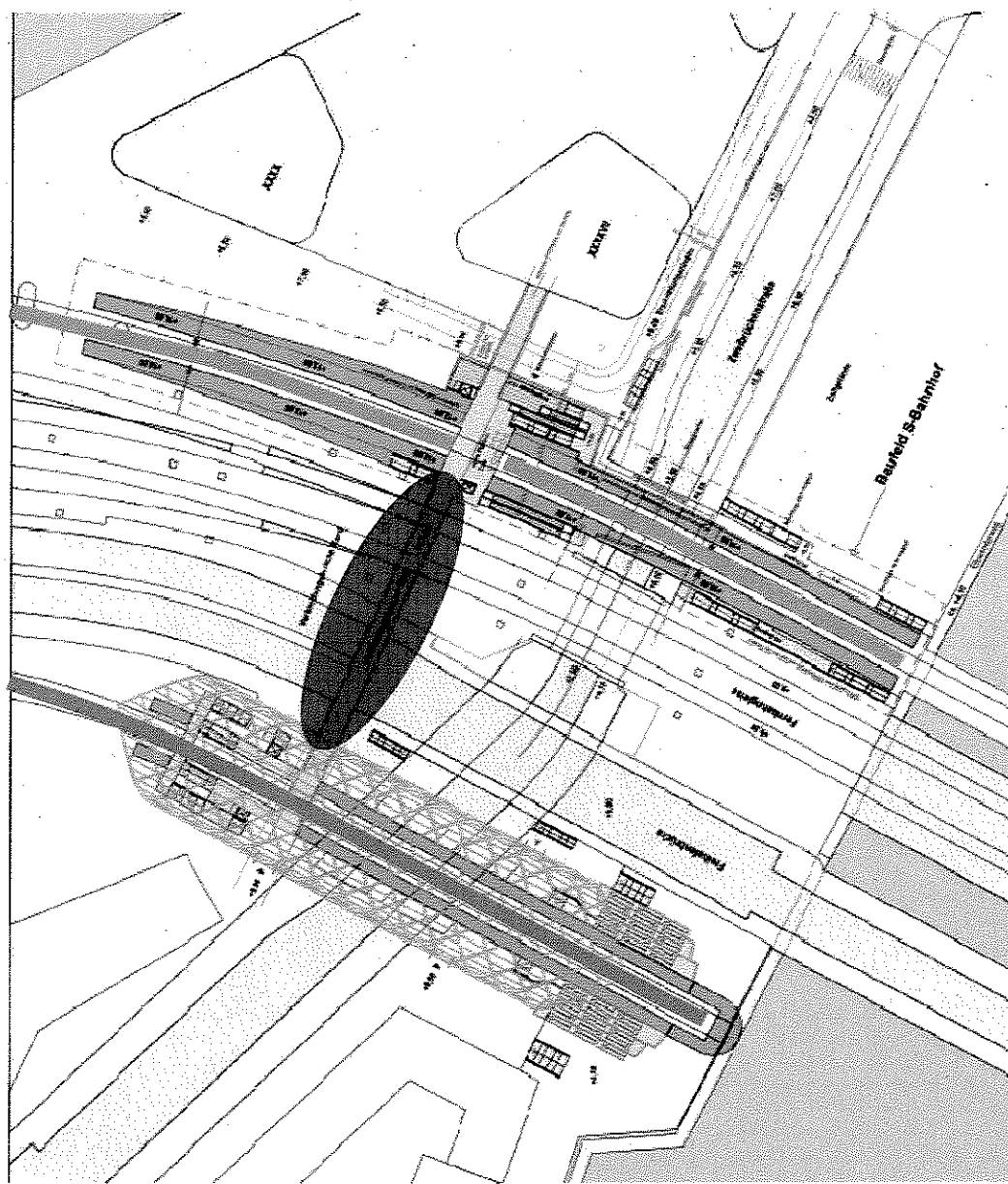


Verknüpfungspunkt Elbbrücken



Die S-Bahn-Station Elbbrücken muss in die vorhandenen Bahnanlagen integriert und der HafenCity-Entwicklung gerecht werden

- Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit je 210 m Länge und Breiten von 6,0 m; inkl. separater Geh-/Fahrspur für mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der erhöhten Längsneigung
- Verbindung der Bahnsteige mittels "Galerie-Überführung" mit erhöhter Aufenthaltsqualität
- Erschließung der Umgebung mittels direkter Zugänge zu den Bahnsteigen



-
- 20 Jahre Bahnreform
 - Entwicklung der Schieneninfrastruktur: Netzkonzeption 2030
 - S-Bahnlinie S4 und S-Bahnlinie S21
 - Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung
 - S-Bahnstation Elbbrücken
 - **Hamburger Stationen: Barrierefreier Ausbau & Brandschutz**
 - Maßnahme Hamburg Altona
-

Das Programm zur Steigerung der Haltestellenattraktivität (PSH) ist ein wichtiger Baustein bei der Modernisierung der Bahnhöfe in Hamburg



- In enger und guter Zusammenarbeit mit der Stadt Hamburg wird das Programm PSH seit 2007 kontinuierlich fortgeführt
- Wesentlicher Bestandteil des Programms ist der **stufenfreie Ausbau** von Stationen sowie die **Modernisierung der bestehenden Anlagen**
- Von den **56 Bahnhöfe** der DB AG auf Hamburger Stadtgebiet sind **derzeit 41 Stationen** stufenfrei (Umsetzungsgrad: 73 %)

Auf den zehn unterirdischen Stationen der S-Bahn werden die Brandschutzeinrichtungen modernisiert

Brandschutz in unterirdischen Personenverkehrsanlage (uPVA)



- Geänderte **Brandschutzvorgaben** erfordern eine Modernisierung der Anlagen
- Die Umsetzung in den **Stationen des City-Tunnels** ist angelaufen; Umsetzung in den Stationen **Hauptbahnhof, Harburg, Harburg Rathaus** und **Heimfeld** in Planung
- Die Modernisierung umfasst **unterschiedliche Elemente** wie z. B. Sicherheitsbeleuchtung, Brandmeldeanlagen sowie Brandschutzverglasungen und -türen und Rauchschürzen
- Die Arbeiten erfolgen unter **Berücksichtigung des S-Bahnbetriebs** mit dem Ziel, die Beeinträchtigungen auf den Reiseverkehr so gering wie möglich zu halten

-
- 20 Jahre Bahnreform
 - Entwicklung der Schieneninfrastruktur: Netzkonzeption 2030
 - S-Bahnlinie S4 und S-Bahnlinie S21
 - Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung
 - S-Bahnstation Elbbrücken
 - Hamburger Stationen: Barrierefreier Ausbau & Brandschutz
 - **Maßnahme Hamburg-Altona**
-

Im Rahmen der zukünftigen Gestaltung des Bahnhof Hamburg-Altona werden zwei Varianten gleichberechtigt nebeneinander betrachtet

herausgearbeitete Projektalternativen

Die **Alternativvariante** betrachtet den Ist-Zustand des Kopfbahnhofs Altona unter weitgehender Beibehaltung der vorhandenen Infrastruktur

- Kopfbahnhof in Altona bleibt erhalten
- Erneuerung bestehender Ingenieurbauwerke und Gleisanlagen
- Optimierungen im Spurplan und Reduzierung der Anlagen durch Stilllegung nicht mehr benötigter Gleise
- Keine Flächenfreisetzung

Die **Planungsvariante** betrachtet eine Verlagerung des Kopfbahnhofs Altona an den Standort Diebsteich

- Neubau eines Durchgangsbahnhofs in Diebsteich für den Fern- und Nahverkehr; der S-Bahnhof Diebsteich bleibt bestehen
- Aufgabe des Kopfbahnhofs Altona, Beibehaltung des S-Bahnhofs in Altona (alt)
- Flächenfreisetzung zur Stadtentwicklung

gleichberechtigte Untersuchung beider Varianten im Rahmen der Planung

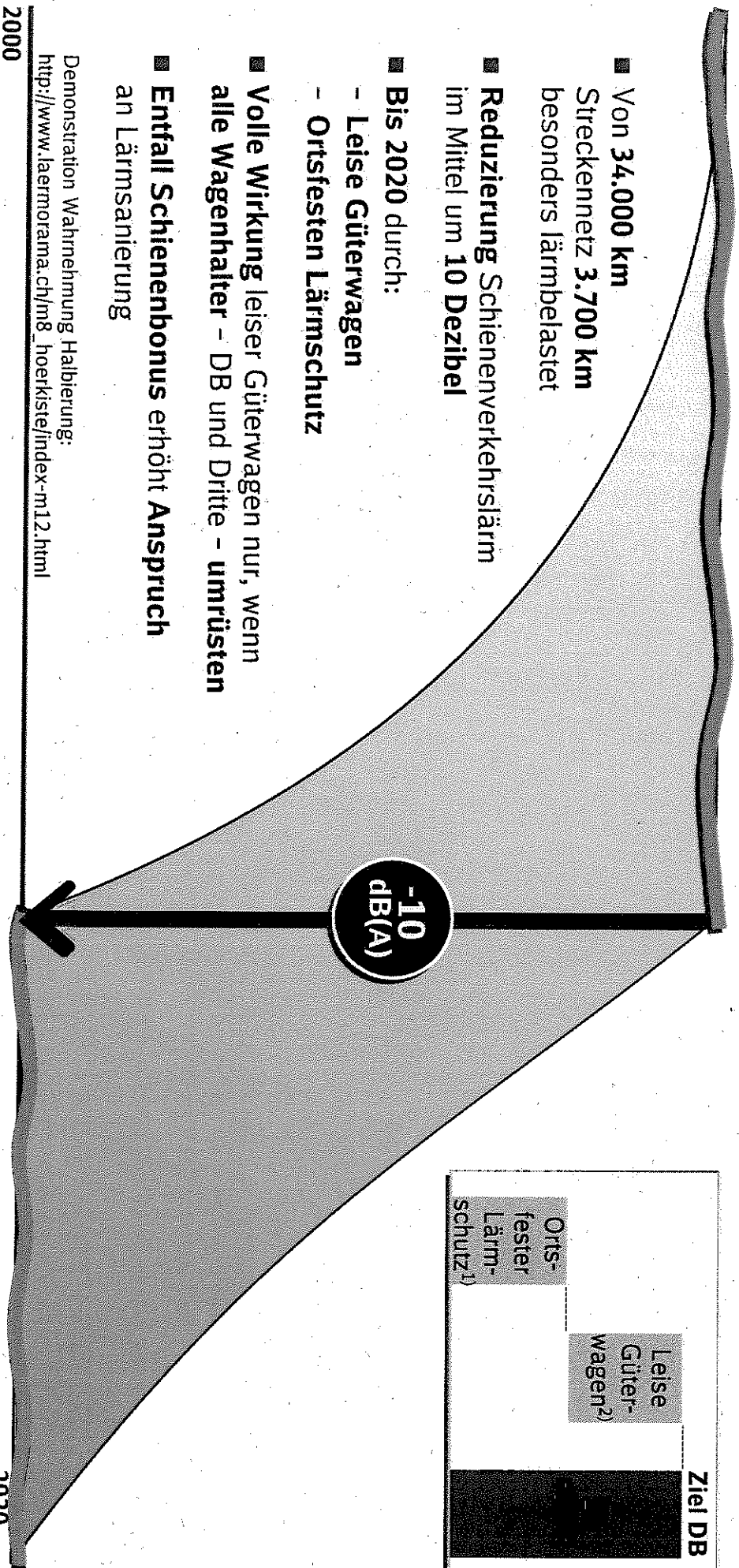
BACK UP



Bis 2020 hat sich die DB das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm zu halbieren



Strategie DB 2020

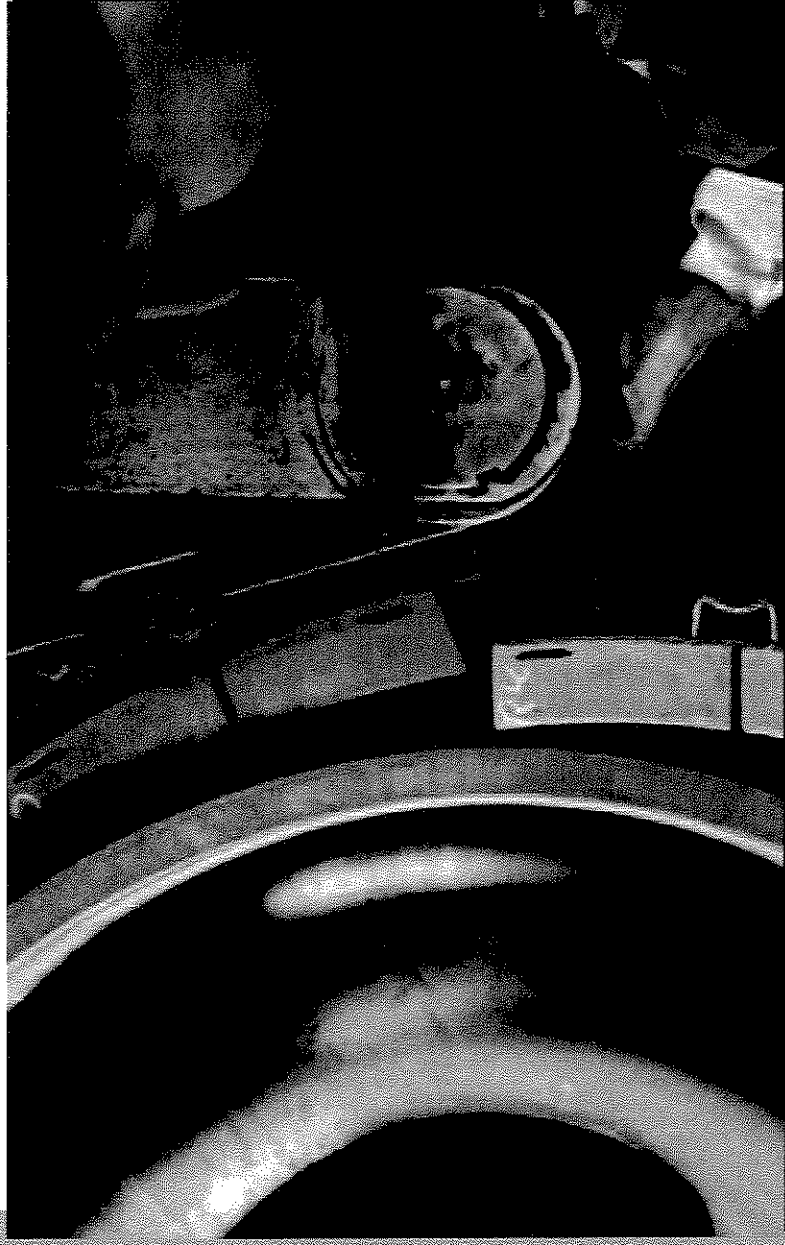


1 Lärmsanierungsprogramm des Bundes: Aktive und passive Maßnahmen

2 Wirkung Verbundstoffsohle im durchschnittlichen nächtlichen Mittelungspegel auf Gleis in akustisch gutem Zustand, entspricht Wirkung von 10 dB(A) in der Vorbeifahrt Deutsche Bahn AG | 28. Januar 2014

Die wichtigste Maßnahme zur Lärminderung an der Quelle ist der Einsatz der sogenannten „Flüsterbremse“

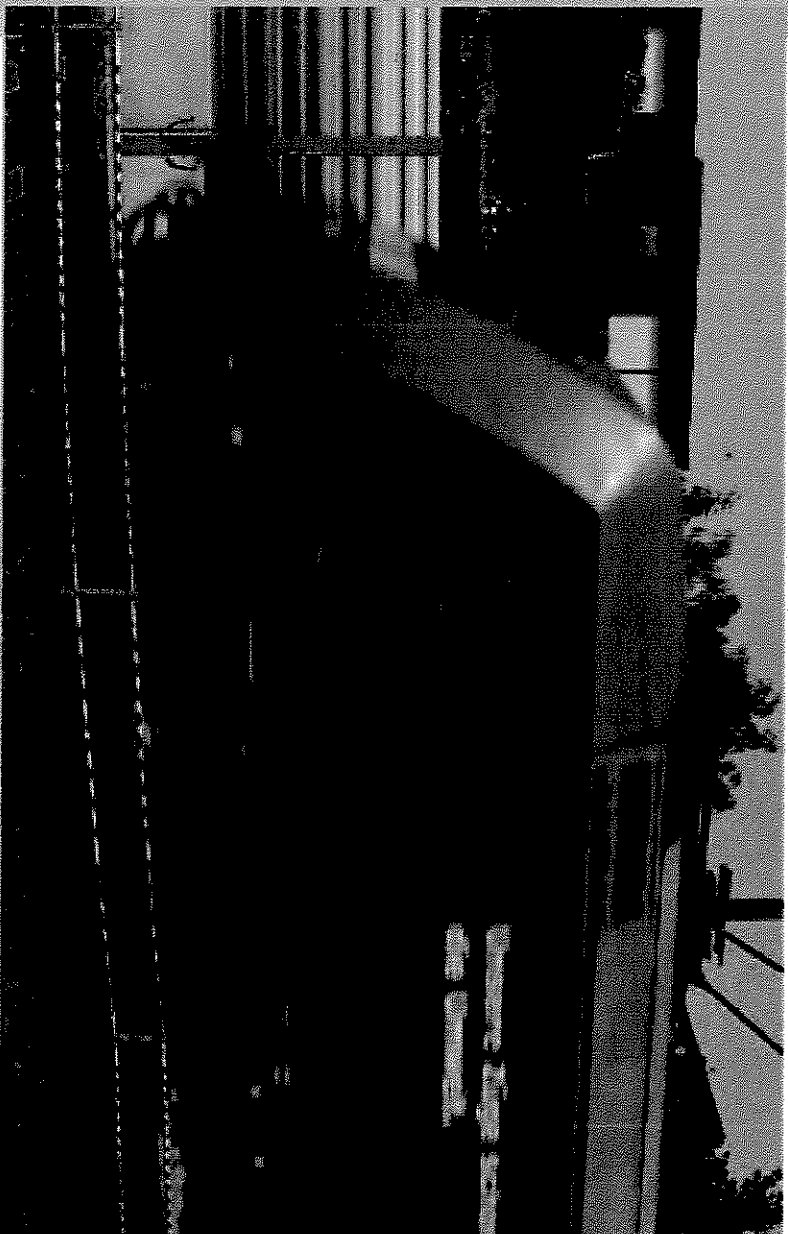
Leise Güterwagen



- Die Verbundstoffsohle (V-Sohle) verhindert Aufrauen der Räder und **mindert Rollgeräusch**
- **Reduktion** Schallemissionen in Vorbeifahrt um **10 dB(A)**
- Beschaffung bis heute von **7.600** neuen **Güterwagen** mit **V-Sohlen**
- Für Umrüstung der Bestands-güterwagen erforderliche **LL-Sohle** seit Juni 2013 zugelassen
- **Umrüststrategie** DB Schenker Rail festgelegt

Das Freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes reduziert den Lärm an bestehenden Schienenwegen

Ortsfester Lärmschutz



- Ziel **2.000 km** bis **2020** saniert – bis 2030 Gesamtumfang von 3.700 km
- **Reihenfolge** der zu sanierenden Abschnitte **über Priorisierungskennzahl**
- Aktuell **100 Mio. EUR** p.a. im Lärmsanierungsprogramm
- Bei gleichbleibender finanzieller Ausstattung erfordert die Abarbeitung des gesamten Programms noch einen **Zeitraum von ca. 20 Jahren**