

Protokoll des Förderertreffens am 06.05.2009 von 15.30-17.30 Uhr in Berlin



Die Förderer wurden vertreten durch:

Rolf Amann (**ABB AG** Mannheim);
Dr. Dieter Klumpp, Dr. Martin Lange (beide **ALSTOM** GmbH);
Prof. Dr. Volker Riegger (**Ansaldo** Signal);
Frank Koch (**Balfour Beatty Rail** GmbH);
Dr. Klaus Baur, Heiner Spannuth (beide **Bombardier** Transportation GmbH)
Clemens Strangfeld, Martin Thomas (beide **BUG** Verkehrsbau AG);
Dr. Detlef Kahl (**Cideon** Engineering GmbH);
Ulrich Braune, Dr. Lutz Bücken, Stefan Garber, Dr. Rüdiger Grube, Dr. Markus Ksoll (alle **Deutsche Bahn** AG);
Friedrich W. Gieseler, Bernhard Weinstein (beide **DEVK**-Versicherungen);
Sebastian Belz (**econex** Verkehrsconsult GmbH);
Siegward Schneider (**EST** Eisenbahn-Systemtechnik GmbH);
Martin Heiland (**IPG** Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH)
Hans Leister (**Keolis** Deutschland GmbH & Co. KG);
Harald Kreft (**Hamburg Port Authority**)
Jürgen Henschel (**HERMANN KIRCHNER** Bauunternehmung GmbH)
Ulrich Stark (**HSH Nordbank**)
Olaf Seemann (**Innovationszentrum Bahntechnik Europa** e. V.)
Jürgen Ziemke (**Leonhard Moll Betonwerke** GmbH & Co. KG);
Ulrich Krey (**northrail** GmbH)
Thomas Engelen (**On Rail** GmbH);
Rainer Kersten (**Sersa** GmbH);
Prof. Dr. Lothar Fendrich (**Spitzke** AG);
Michael Daum (**Stadler Pankow** GmbH);
Stefan Orlinski (**Thales Rail Signalling Solutions** GmbH)
Dierk Kraushaar, Karlheinz Reindl (beide **Union Deutscher Bahnhofsbetriebe**)
Gabriele Wirbel (**VDEF** Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.)
Steffen Kerth (**VDV** Verband Deutscher Verkehrsunternehmen);
Uwe Koepernik (**Voith Turbo** GmbH & Co. KG)
Jörg Greshake (**Vossloh** AG)
Thorsten Bode (**H. F. Wiebe** Holding GmbH & Co. KG)

Externe Gäste: Andreas Fiedler (**TransTec** Vetschau).

Weitere Teilnehmer: Peter Donhauser, Dr. Gunther Ellwanger, Armin Keppel, Armin Nagel, (alle Mitglieder des **Freundeskreises der ApS**); Dirk Flege, Dr. Andreas Geißler, Frauke Jürgens, Dr. Barbara Mauersberg, Nicole Reinsch, Jolanta Skalska (alle **ApS-Geschäftsstelle**) sowie als Vertreter **der Allianz pro Schiene-Mitgliedsverbände:** Martin Burkert, MdB (**TRANSNET**-Gewerkschaft), Hans-Werner Bürkner (**BDEF** Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.), Gerhard Curth (**Deutscher Bahnkunden-Verband** e.V.), Michael Gehrmann (**VCD** Verkehrsclub Deutschland e.V.), Klaus-Dieter Hommel (**Verkehrsgewerkschaft** GDBA), Dr. Hartmut Jeschke (**Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure** e.V.), Matthias Knobloch (**ACE** Auto Club Europa e.V.), Rolf Lutzke (**TRANSNET**-Gewerkschaft), Wilfried Messner (**BF** Bahnen), Karl-Peter Naumann (**Pro Bahn** e.V.), Ralf Sanner (**ACV** Automobil-Club Verkehr), Sylke Schmidt (**Vereinigung für Bildung bei den Bahnen**).

Top	Ergebnis	Erledigung
1	<p>Begrüßung Der Sprecher des Förderkreises, Dr. Klaus Baur, begrüßt die anwesenden Fördermitglieder sowie Gäste (Redemanuskript, siehe <u>Anlage 1</u>). Einwände gegen die vorliegende Tagesordnung werden nicht erhoben.</p>	
2	<p>Der neue Vorsitzende der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, stellt sich vor Dr. Grube skizziert die Schwerpunkte, die er in seinem neuen Amt als Vorstandsvorsitzender der DB AG setzen will. Er macht deutlich, dass derzeit keine fairen Bedingungen für den Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander bestehen und ermutigt die Allianz pro Schiene zur Fortsetzung ihrer bisherigen, erfolgreichen Arbeit: „Wenn es die Allianz pro Schiene nicht schon gäbe, man müsste sie erfinden.“ Für den Forderungskatalog „Fahrplan Zukunft“, der derzeit in einer Arbeitsgruppe der Allianz pro Schiene-Fördermitglieder erarbeitet wird und der sich an die neue Bundesregierung richten wird, sagt Dr. Grube seine Unterstützung und die Mitarbeit seines Unternehmens zu. Gerne nehme er das Angebot des Förderkreissprechers an und präsentiere unmittelbar nach der Bundestagswahl gemeinsam mit der Allianz pro Schiene den verkehrspolitischen Forderungskatalog der Öffentlichkeit. Der in der Einladung angekündigte Tagesordnungspunkt „Die Allianz pro Schiene und ihre europäischen Partner“ entfällt aus Zeitgründen und wird beim nächsten Förderertreffen nachgeholt.</p>	
3	<p>Das neue Leitbild der Allianz pro Schiene Der Vorsitzende der Allianz pro Schiene, Klaus-Dieter Hommel, stellt das überarbeitete Leitbild der Allianz pro Schiene vor. Besonders hervor hebt er die modifizierten Modal-Split-Ziele: Die Allianz pro Schiene will ihren Beitrag dazu leisten, damit der Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2020 einen Marktanteil von „mindestens 25 Prozent“ erreicht und der Schienenpersonenverkehr einen Marktanteil von „mindestens 15 Prozent“. Das neue Leitbild ist eine Fortschreibung des bisherigen Leitbildes aus dem Jahr 2003. Die Neufassung wurde bereits vom Vorstand der Allianz pro Schiene gebilligt; die formelle Annahme durch die Mitgliederversammlung der Allianz pro Schiene ist für November 2009 vorgesehen (Neufassung des Leitbildes, siehe <u>Anlage 2</u>).</p>	
4	<p>Konjunkturkrise und Konjunkturpakete Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege stellt die Ergebnisse der im Frühjahr dieses Jahres durchgeführten Fördererumfrage zur Einschätzung des Geschäftsklimas aus Sicht der Förderunternehmen vor (Präsentation, siehe <u>Anlage 3</u>). Der Sprecher des Förderkreises, Dr. Klaus Baur, berichtet aus Sicht der Fahrzeughersteller über die Situation bei Bombardier Transportation (Präsentation, siehe <u>Anlage 4</u>). Stefan Garber, Vorstand DB Netze, berichtet über die Situation beim Netz (Präsentation, siehe <u>Anlage 5</u>).</p>	

**Protokoll des Förderertreffens
am 06.05.2009 von 15.30-17.30 Uhr in Berlin**



Top	Ergebnis	Erledigung
<p>Berlin, den 13.05.2009</p> <p>.....</p> <p>Klaus Baur (Versammlungsleiter)</p> <p>.....</p> <p>Andreas Geißler (Protokoll)</p>		

Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 6. Mai 2009 in Berlin
Top 1 (Dr. Klaus Baur)

Sehr geehrte Damen und Herren,

willkommen zum Frühjahrs-Förderertreffen der Allianz pro Schiene. Das Programm für das heutige Treffen haben wir kurzfristig geändert. Neu aufgenommen haben wir als Tagesordnungspunkt die Vorstellung des neuen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube. Herr Dr. Grube, ich freue mich außerordentlich, Sie heute bei uns begrüßen zu dürfen. Herzlich willkommen!

Die Tatsache, dass Sie an Ihrem dritten Arbeitstag gleich einen Antrittsbesuch bei der Allianz pro Schiene absolvieren, ehrt uns. Die Tatsache, dass Ihr erster Außentermin in der Funktion als neuer Bahn-Chef Sie zur Allianz pro Schiene führt, spricht aber auch für Ihr gutes Gespür. Sie haben die richtige Wahl getroffen. Die führenden Repräsentanten der gesamten Eisenbahnerfamilie sind heute hier anwesend. Um die Bahnbranche und die sich für die Eisenbahnen engagierenden Verbände kennen zu lernen, gibt es wahrlich keinen besseren Ort als die Allianz pro Schiene und das heutige Förderertreffen.

In der Allianz pro Schiene, sehr geehrter Herr Dr. Grube, sind die Weltmarktführer der Bahnindustrie ebenso vertreten, wie mittelständische Zulieferfirmen. Aber auch die wichtigsten Wettbewerber der Deutschen Bahn AG, Gleisbauunternehmen, Banken und Versicherungen, die Bahnhöfebetriebe und Eisenbahninfrastrukturbetreiber sind hier politisch vereint. Was uns zusammenschweißt, ist der gemeinsame Wille, die Marktanteile des Schienenverkehrs sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu vergrößern. Wir glauben an die Zukunft des Verkehrsträgers Schiene und wir engagieren uns in der Allianz pro Schiene für faire Wettbewerbsbedingungen, damit die Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger ihre Potenziale voll entfalten kann.

Zur Zeit läuft im Kreise unserer Fördermitglieder die Erarbeitung des „Fahrplan Zukunft“. Der „Fahrplan Zukunft“ ist der verkehrspolitische Forderungskatalog der gesamten Bahnbranche an die kommende Bundesregierung. Er soll zwei Tage nach der Bundestagswahl der Presse vorgestellt werden. Herr Dr. Grube, wir würden uns sehr freuen, wenn Sie als neuer Vorstandsvorsitzender der DB AG diesen „Fahrplan Zukunft“, an dem auch Ihr Haus aktiv mitarbeitet, gemeinsam mit uns am 29. September der Öffentlichkeit vorstellen würden.

Ihr Vorgänger Hartmut Mehdorn hat den ersten „Fahrplan Zukunft“ der Allianz pro Schiene hier in der Bundespressekonferenz im Jahre 2002 mit vorgestellt. Zusammen mit dem Allianz pro Schiene-Vorsitzenden, dem Allianz pro Schiene-Förderkreissprecher und dem VDV-Präsidenten. Damals ist uns mit unseren verkehrspolitischen Forderungen praktisch ein Durchmarsch gelungen. Aus allen 12 Kapiteln des Allianz pro Schiene-Forderungskataloges sind in der Koalitionsvereinbarung Passagen aufgenommen worden – teilweise sogar wortwörtlich. Vielleicht gelingt uns in diesem Jahr wieder Ähnliches.

Für den politischen Erfolg der Allianz pro Schiene unverzichtbar sind auch unsere Non-Profit-Verbände. Also die Verbände, die sich aus ideellen Gründen heraus für den Schienenverkehr engagieren. Das unterscheidet die Bahnbranche sicherlich von der Automobil- oder Flugzeugbranche. Es gibt Kundenverbände und Umweltverbände, die politisch und medial eine maßgebliche Rolle in der Eisenbahnpolitik spielen. Diese Verbände begleiten und kommentieren die Produkte und Dienstleistungen unserer Branche in der Regel kritisch-konstruktiv. Auch sie sind ohne Ausnahme in der Allianz pro Schiene zusammengeschlossen: Alle drei Eisenbahnergewerkschaften, sämtliche bundesweit tätigen Fahrgastverbände, die drei mitgliederstärksten Umweltverbände Deutschlands und sogar zwei Automobilclubs. Seit dem Frühjahrs-Förderertreffen im vergangenen Jahr werden die Vorsitzenden und Geschäftsführer unserer 16 Non-Profit-Verbände regelmäßig zu den Förderertreffen eingeladen. Einige sind heute hier vertreten.

Das Treffen selbst ist, wie alle Förderertreffen der Allianz pro Schiene, ein internes Treffen. Es ist keine Presse anwesend und auch kein Externer. Das anwesende Kamerateam und der Fotograf, den Sie sehen, sind von der Allianz pro Schiene beauftragt, das heißt, wir sind Herr der Bilder und Inhalte. Der einzige Gast, der heute unter uns weilt, ist Herr Fiedler, Geschäftsführer der Firma TransTec Vetschau.

Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 6. Mai 2009 in Berlin
Top 1 (Dr. Klaus Baur)

Herr Fiedler interessiert sich für die Fördermitgliedschaft in der Allianz pro Schiene und ist heute praktisch zum Schnuppern da. Ich hoffe, Ihnen sagt die heutige Veranstaltung zu und wir können Sie bei unserem nächsten Treffen am 10. November in Dortmund als ordentliches Fördermitglied begrüßen.

Neu zu uns als Fördermitglieder gestoßen sind seit unserem Treffen im Dezember vergangenen Jahres in Köln die sechs Firmen

- Faiveley Transport Witten GmbH
- die Hamburg Port Authority Hafenbahn
- die Herrenknecht AG
- die Josef Meyer Transport Technology AG aus der Schweiz
- die northrail GmbH und
- das Privatbahn-Magazin.

Herr Kreft, Leiter der Hamburger Hafenbahn, und Krey, Geschäftsführer der northrail GmbH, sind heute anwesend. Herr Kreft und Herr Krey, Sie haben das Privileg, ihre Firma und sich als Person kurz vorstellen zu dürfen.

Die Allianz pro Schiene ist mittlerweile auf 85 Fördermitglieder mit einem jährlichen Schienenumsatz von 35 Mrd. Euro angewachsen. Ziel ist es, im kommenden Jahr, wenn die Allianz pro Schiene ihr 10jähriges Jubiläum feiert, das 100ste Fördermitglied begrüßen zu können. Sie alle, meine Damen und Herren, sind aufgerufen, hier mitzuhelfen. Jeder, der einen Geschäftsführer oder Vorstand einer Firma aus der Bahnbranche kennt, die noch nicht Fördermitglied in der Allianz pro Schiene ist, sollte die Gelegenheit nutzen, unser Bündnis im Vorfeld des Jubiläumjahres gezielt zu stärken.

Kommen wir zur Tagesordnung. Die Tagesordnung für die heutige Sitzung ist Ihnen am 19. Februar per E-Mail zugegangen, die geänderte Fassung am 28. April. Das Protokoll der vergangenen Sitzung haben Sie per E-Mail am 11. Dezember 2008 erhalten. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Ablauf und dem Protokoll einverstanden?

Das ist offensichtlich der Fall. Dann können wir mit dem Tagesordnungspunkt 2 „Neuer Vorstandsvorsitzender der DB AG“ beginnen. Herr Grube, wir freuen uns auf Ihre Ausführungen und noch einmal ein ganz herzliches Willkommen in der Allianz pro Schiene.

Allianz pro Schiene-Leitbild¹

Die Allianz pro Schiene e.V. ist ein gemeinnütziger, unabhängiger Verband zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. Unser Bündnis vereint Non-Profit-Organisationen, die sich aus ideellen Gründen für den Schienenverkehr einsetzen und ihn verbessern wollen (Mitglieder), und Firmen, die unternehmerisch im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind (Fördermitglieder). Wir arbeiten auf nationaler Ebene und mit europäischer Ausrichtung.

Unsere Mission

Die Allianz pro Schiene ist die treibende Kraft in Politik und Gesellschaft zur Vergrößerung des Schienenverkehrsanteils am Gesamtverkehr. Unsere Anliegen sind:

- die Freiheit der Verkehrsmittelwahl (Schienenangebot als Plus an Lebensqualität und Beitrag zur bezahlbaren Mobilität)
- die Schonung der Umwelt (Schienenverkehr als Beitrag zur umweltgerechten Mobilität)
- der Schutz von Leib und Leben sowie der körperlichen Unversehrtheit (Schienenverkehr als Beitrag zur sicheren Mobilität).

Unsere Visionen

Bis zum Jahr 2020 hat die Allianz pro Schiene folgende Ziele erreicht:

1. Der Schienenverkehr ist in der Europäischen Union weiter auf dem Vormarsch. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr steigt sein Marktanteil (Modal Split).
2. In Deutschland ist der Marktanteil im Personenverkehr auf mindestens 15 und im Güterverkehr auf mindestens 25 Prozent angestiegen.
3. Jeder kennt uns. Alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen und Unternehmen mit Interesse an einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität unterstützen uns.

Unsere Organisation

Die Allianz pro Schiene ist doppelt einzigartig:

- Kein anderer Verband vereint ein derart breites Spektrum an Non-Profit-Interessen unter seinem Dach: Arbeitnehmerorganisationen, Umweltverbände und Verbraucherorganisationen.
- Kein anderer Verband hat ein Non-Profit- und ein Profit-Standbein.

Als zentrale Interessenvertretung für den gesamten Schienenverkehr bündeln wir die politischen Anliegen unserer Mitglieder (Non-Profit-Organisationen) und unserer Fördermitglieder (Schienenverkehrs- und Infrastrukturbetreiber, Bahntechnikproduzenten, Baufirmen und andere) gegenüber Politik, Medien, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft.

Finanziert wird die Verbandsarbeit in erster Linie durch Beiträge unserer Fördermitglieder.

Unsere Art zu arbeiten

Mitglieder und Fördermitglieder arbeiten kooperativ und gleichberechtigt zusammen. Die Verbandsaktivitäten konzentrieren sich auf die Gemeinsamkeiten.

Unsere gemeinsame Arbeit ist geprägt von einem Geben und Nehmen.

¹ Überarbeiteter Text in der Beschlussfassung des Allianz pro Schiene-Vorstandes vom 12. März 2009 (noch vorbehaltlich der Zustimmung der Mitgliederversammlung am 12. November 2009)

Die hauptamtlich besetzte Geschäftsstelle ist Dienstleister für Mitglieder und Fördermitglieder. Sie leistet in erster Linie Lobby- und Medienarbeit, informiert und koordiniert das Netzwerk.

Die Mitgliedsverbände unterstützen die Verbandsarbeit der Allianz pro Schiene nach Kräften. Sie stellen Vorstandsmitglieder, beteiligen sich an Arbeitsgruppen und machen Ressourcen des Mitgliedsverbandes (Zeitschriften, Know-how etc.) nutzbar.

Unsere strategische Ausrichtung

Der Schienenverkehr hat zwei entscheidende Gemeinwohlvorteile gegenüber der Luftfahrt und dem Straßenverkehr. Er ist

- umweltfreundlicher und
- sicherer.

Auf diese beiden Gemeinwohlvorteile macht die Allianz pro Schiene immer wieder öffentlich aufmerksam. Sie sind die zentrale Begründung für eine öffentliche Förderung des Schienenverkehrs und den Abbau von Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Auch setzt sich die Allianz pro Schiene branchenintern dafür ein, dass die beiden Gemeinwohlvorteile im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern erhalten und ausgebaut werden.

Konsequent werden wir bei unseren Aktivitäten Schritt für Schritt die europäische Ebene immer stärker einbeziehen. Insbesondere bauen wir ein Netzwerk mit ähnlich ausgerichteten Organisationen in anderen europäischen Staaten auf und setzen EU-Projekte mit Bezug zu den Satzungszielen der Allianz pro Schiene um.

Die Allianz pro Schiene initiiert mit ihren Mitgliedern und Fördermitgliedern Diskussionsprozesse zu Perspektiven und Visionen für den Schienenverkehr.

Parallel dazu bauen wir den Bereich „Vergabe und Durchführung von wissenschaftlichen Untersuchungen“ aus. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass die Politik sich regelmäßig wissenschaftlicher Gutachten zur Entscheidungsfindung und -begründung bedient.

Konjunkturkrise und Schienenverkehr

Eine Einordnung von Allianz pro Schiene-
Geschäftsführer Dirk Flege.

Förderertreffen am 6. Mai 2009 in Berlin, Top 5

Ausgangslage

Die Konjunkturpakete

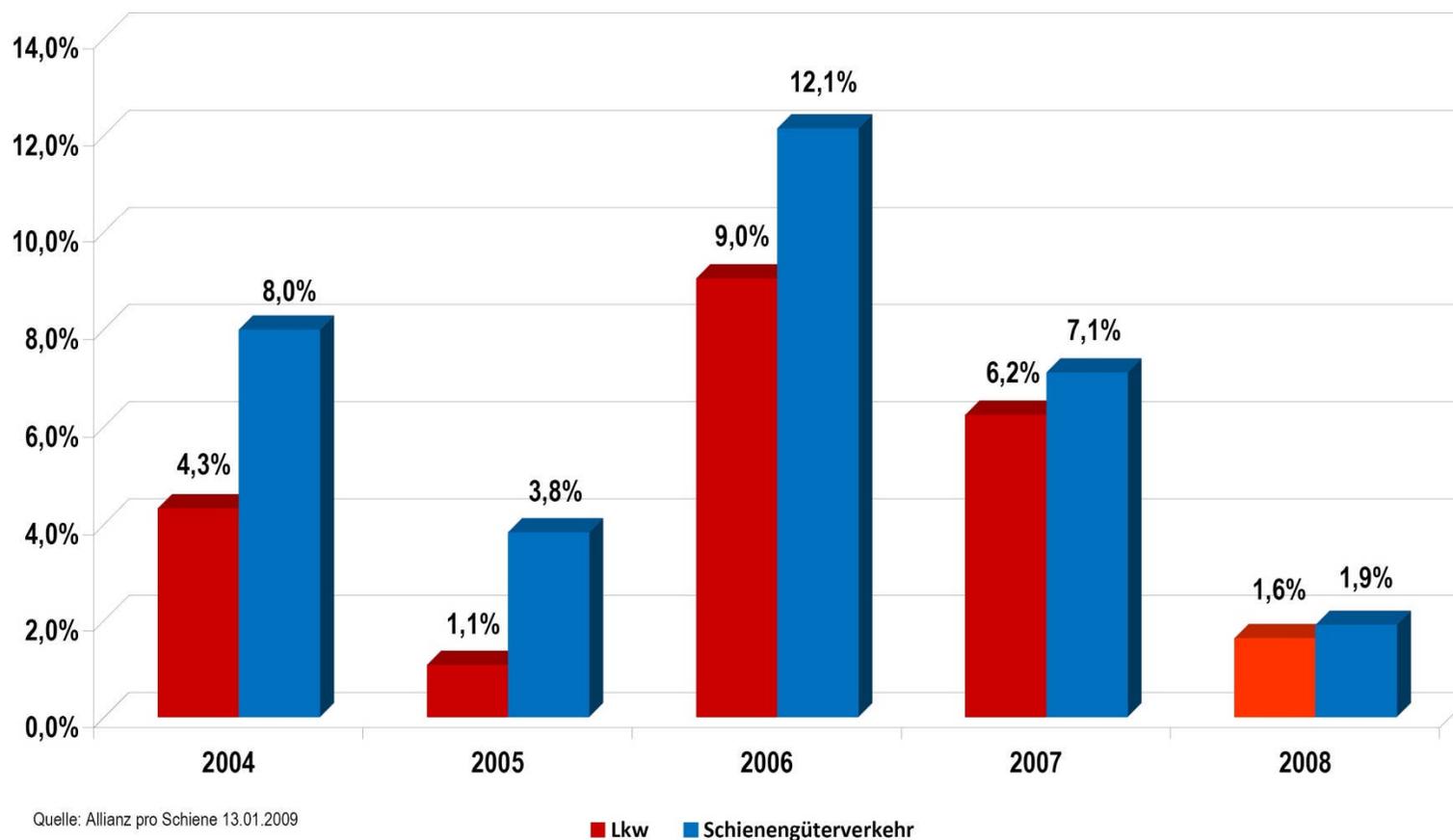
Auswirkungen der Krise

Güterbahnen gewinnen seit Jahren Marktanteile



Güterbahnen wachsen schneller als Lkw

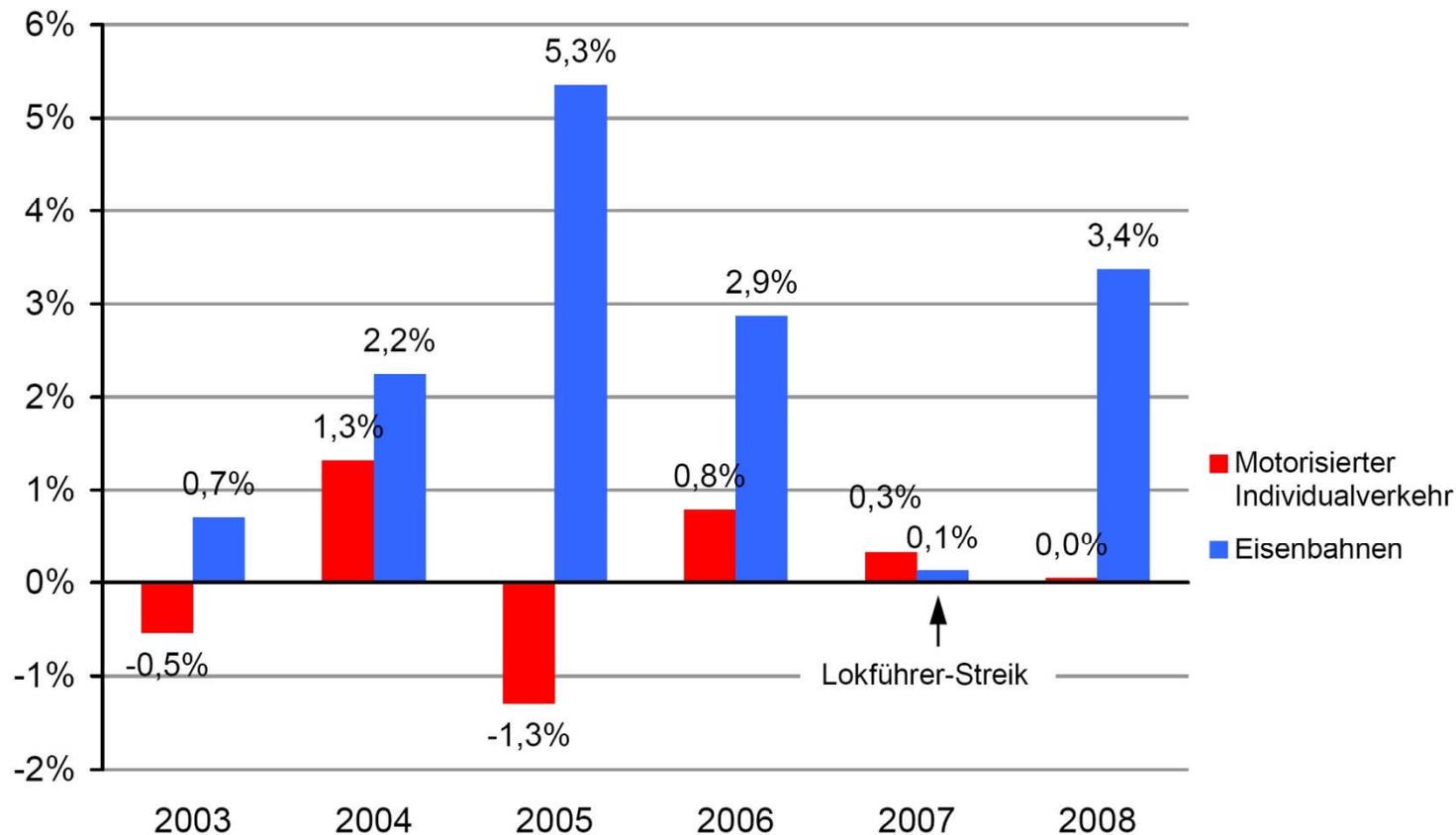
(prozentuale Veränderung der Tonnenkilometer im Vergleich zum Vorjahr)



Personenzüge gewinnen seit Jahren Marktanteile



Personenverkehr auf der Schiene wächst schneller als auf der Straße
(prozentuale Veränderung der Personenkilometer im Vergleich zum Vorjahr)



Schiennetz:

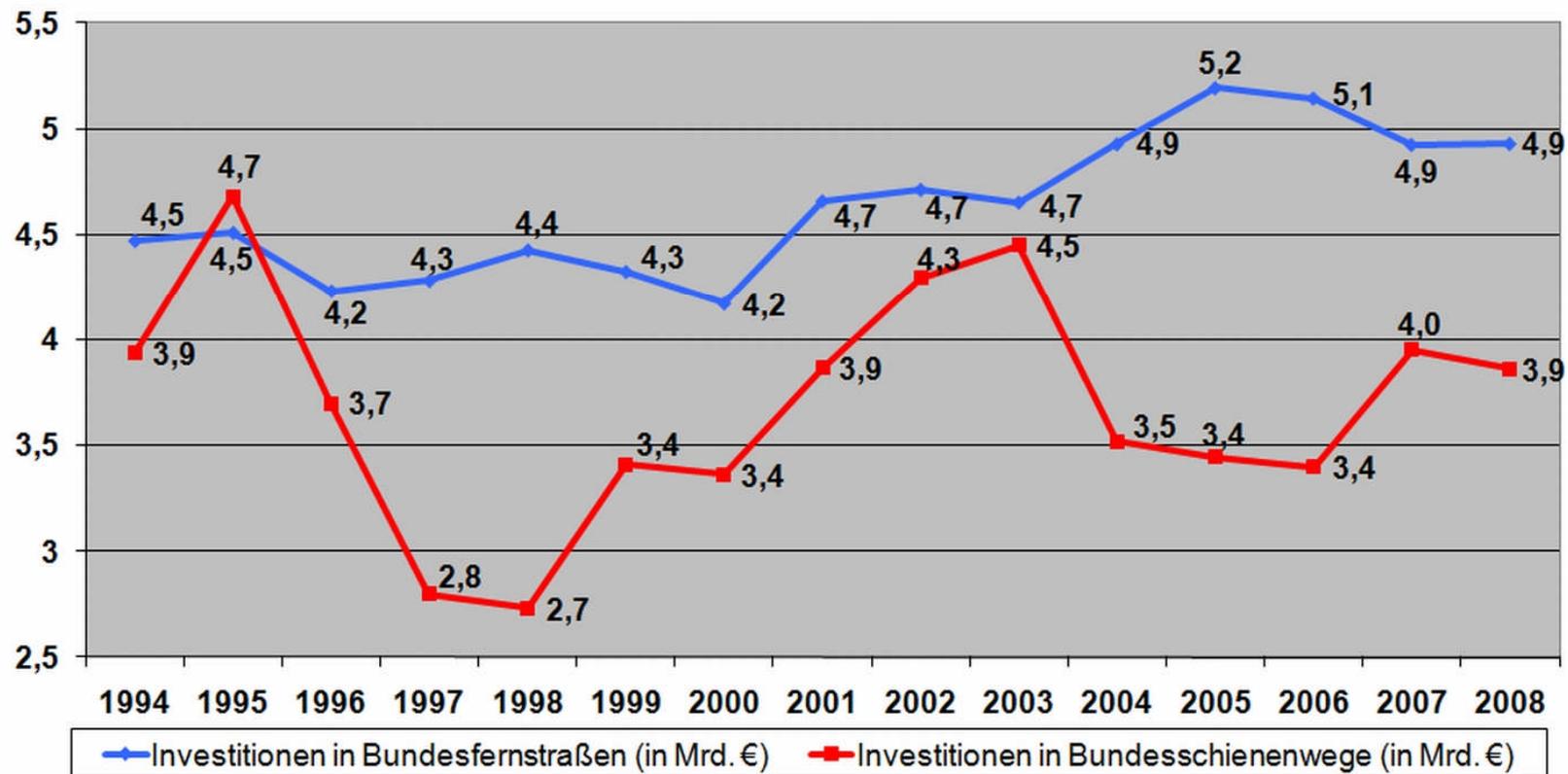
5 Mrd. € Bundesmittel nötig



▪ Bestandsnetz (LuFV):	2,5	Mrd. €
▪ Aufstockung LuFV (SPNV):	0,2	Mrd. €
▪ Neu- und Ausbau:	1,9	Mrd. €
▪ Einführung ETCS:	0,2	Mrd. €
▪ NE-Infrastruktur:	0,15	Mrd. €
▪ Planungsfonds:	0,05	Mrd. €
<hr/>		
▪ Jährlicher Bedarf:	5,0	Mrd. €

Chronische Unterfinanzierung der Schienenwege

Investitionen des Bundes in Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege



Ausgangslage

Die Konjunkturpakete

Auswirkungen der Krise

1,32 Mrd. € zusätzlich für die Infrastruktur bis 2011



Bundesmittel für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz sowie für Neu- und Ausbautvorhaben [T €]

Stand: 6. März 2009

	2009	2010	2011	2012	Summe
Bundeshaushalt 2009 u. Finanzplan bis 2012					
861 01 Zinslose Darlehen / BSchwAG	10.000	0	0	0	10.000
891 01 BKZ / BSchwAG	37.288	87.576	139.541	243.551	507.956
891 11 BKZ / LuFV	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000	10.000.000
891 51 BKZ / Maut	1.120.299	1.063.133	1.005.138	996.128	4.184.698
891 09 Seehafenhinterlandprogramm	50.000	85.000	95.000	0	230.000
891 05 Lärmsanierung	100.000	100.000	100.000	100.000	400.000
	3.817.587	3835.709	3.839.679	3.839.679	15.332.654
Weitere Mittel:					
891 91 Konjunkturprogramm I (APBV)	620.000		0	0	620.000
891 21 Konjunkturprogramm II (Investitions- und Tilgungsfonds, ITF)		700.000			700.000

Jenseits der Infrastruktur so gut wie keine Unterstützung



- Geplante Infrastrukturausgaben des Bundes in 2009: Bundesfernstraßen plus 25% (auf 6,17 Mrd. €); Schiene plus 5% (auf 4,05 Mrd. €)
- ÖPNV-Investitionsverbot im KP II
- Lediglich 2 Prozent der 500 Mio. € zur Förderung anwendungsorientierter Mobilitätsforschung (KP II) für die Schiene

Ausgangslage

Die Konjunkturpakete

Auswirkungen der Krise

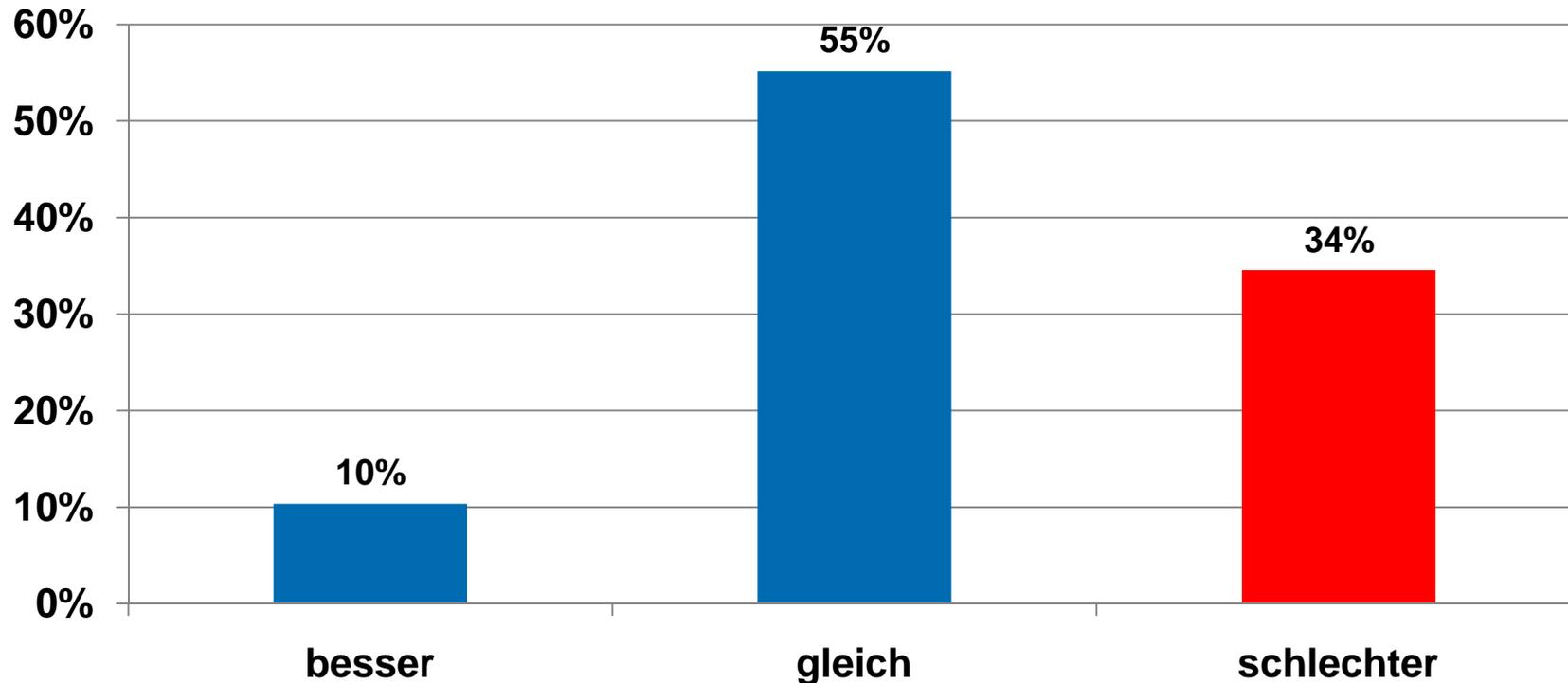
Güterbahnen am stärksten betroffen

- Prognose im Auftrag des BMVBS für 2009 (veröffentlicht im Februar 2009):
 - Güterbahnen -4,5 %, Lkw -4 % (jeweils tkm)
 - Personenzüge +0,5 %, MIV -0,6 % (jeweils Pkm)
- Ist-Zahlen Statistische Bundesamt für Januar 2009: -29 % bei den tkm

Konjunkturkrise erreicht gesamte Schienenbranche



Die wirtschaftliche Lage im ersten Quartal 2009 war als
im Vorjahresquartal (Allianz pro Schiene-Umfrage bei
Fördermitgliedern, Stand: Ende April 2009)



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Dipl.-Pol.

Dirk Flege, Master of Business Marketing (MBM)
| Geschäftsführer | dirk.flege@allianz-pro-schiene.de

Konjunkturkrise und Konjunkturpakete Die Situation der Bahnindustrie aus der Sicht von Bombardier Transportation



Dr. Klaus Baur
Vorsitzender der Geschäftsführung
Bombardier Transportation GmbH

BOMBARDIER

Die aktuelle Krise beeinträchtigt die Weltwirtschaft 2009 stark Für 2010 wird mit einer teilweisen Erholung gerechnet

Real GDP growth (%)

Year	Real GDP growth (%)
2008	2.0%
2009e	-2.5%
2010e	1.2%

World

2010 Forecast GDP (% real change p.a.)

EU15

Year	2010 Forecast GDP (% real change p.a.)
2008	0.6%
2009e	-3.4%
2010e	-0.4%

CEEC*

Year	2010 Forecast GDP (% real change p.a.)
2008	4.0%
2009e	-1.3%
2010e	1.5%

Germany

Year	2010 Forecast GDP (% real change p.a.)
2008	1.3%
2009e	-6%
2010e	0.5%

USA

Year	2010 Forecast GDP (% real change p.a.)
2008	1.1%
2009e	-3.2%
2010e	0.6%

China

Year	2010 Forecast GDP (% real change p.a.)
2008	9.0%
2009e	6.0%
2010e	7.0%

Russia

Year	2010 Forecast GDP (% real change p.a.)
2008	5.6%
2009e	-3.0%
2010e	2.0%

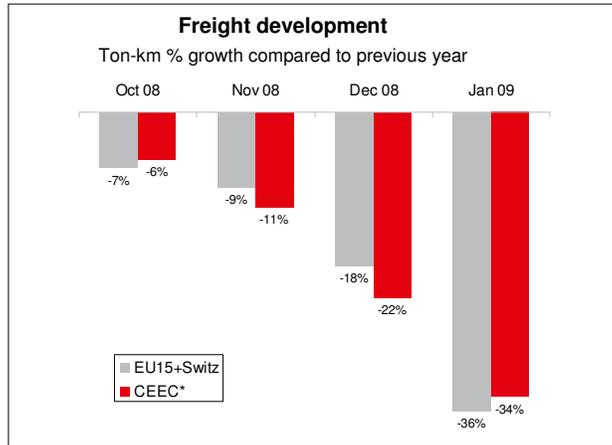
- Current forecasts see crisis continuing through 2010, although less severely
- Most of the developed countries will see negative growth in 2009, while the developing nations will see substantially lower growth rates than in the past
- Russia will see GDP collapse in 2009

* Central and Eastern Europe
Source: Economist Intelligence Unit March/April 2009

BOMBARDIER

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

Die Krise beeinflusst den weltweiten Gütermarkt stark (1/2)



- Drop in freight transport affects both the developed and less developed freight markets in Europe

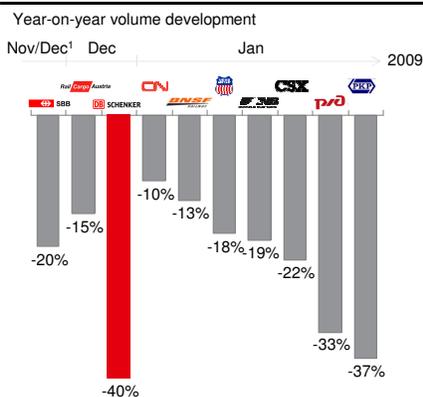
* Central and Eastern Europe
Source: CER April 2009

BOMBARDIER

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

Die Krise beeinflusst den weltweiten Gütermarkt stark (2/2)

Freight volumes strongly declining



"Le fret ferroviaire s'effondre...les volumes transportés ont baissé de 25 %"
Le Figaro, Feb. 2009

Quotes confirming crisis in real economy

The reason for an assessment of short-time work is a drastic order drop.
(23rd January 2009, Financial Times Deutschland)

In January PKP Cargo delivered 37 percent less goods than last year but other countries' national railways are suffering due to the crisis as well.
(19th February 2009, Polish news bulletin)

The current economic situation resolved competition between IMS and easyrail faster than expected. Easyrail shut down. Easyrail management named three reasons: drastically declining volumes in market, a price decline combined with dumping prices of established competitors as well as a termination of contract by an important partner.
(24th February 2009, easyrail.at)

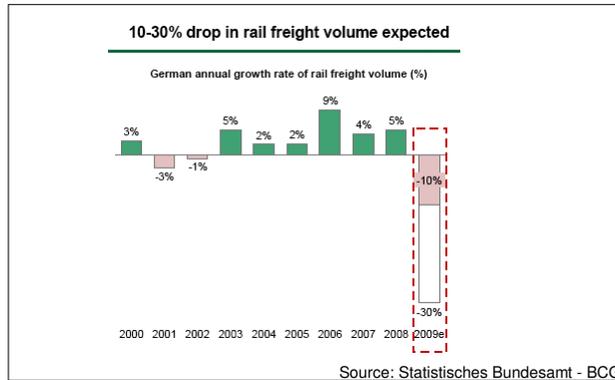
11,300 freight cars[...] are currently parked on the side tracks. This correlates to nine percent of capacity. Therefore 170 kilometers of track had to be rented.
(5th January, The Associated Press)

4 Source: BCG

BOMBARDIER

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

Auswirkungen auf den Güterverkehr in Deutschland



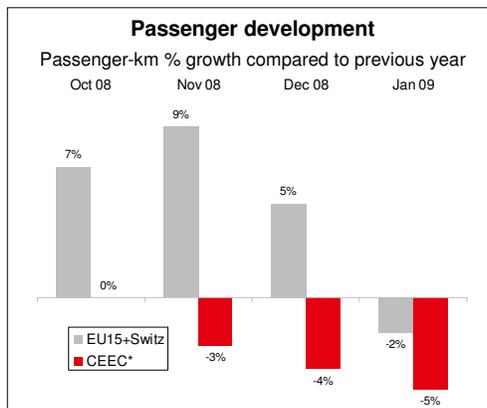
- Voraussagesagte Höhe des Rückganges variiert stark:
- Das statistische Bundesamt sieht einen Rückgang um 30% voraus
- Einer Studie des Bundesverkehrsministeriums zufolge wird der gesamte Güterverkehr angesichts der Krise 2009 um vier bis fünf Prozent zurückgehen



BOMBARDIER

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

Der Passagierverkehr ist ebenfalls von der Krise betroffen, aber weniger stark im Vergleich zum Güterverkehr



"Business travel expected to decrease by 10-20%"
(Global Travel Industry News, 22 January 2009)

"For 2009, Fraport plans with a significant decrease of airport passengers."
(Global Travel Industry News, 22 January 2009)

"Financial crisis hits public traffic"
(Drehscheibe Online, 07 October 2008)

Deutsche Bahn has reported a 4.6% increase in passenger traffic
(DB Press Release 31 March 2009)

- Drop in passenger traffic has been more severe in the economies of Central and Eastern Europe than in EU15 and Switzerland
- German passenger traffic is not affected so far



* Central and Eastern Europe
Source: CER April 2009

BOMBARDIER

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

Zusammenfassung - Folgen der Wirtschaftskrise für die Bahn - Allgemein

- **Starker Rückgang im Frachtgeschäft, der zu einer Verringerung der Auftragseingänge und zu einer Verschiebung der Auslieferungen im Bereich Lokomotiven und Güterwaggons führt**
- **Die Finanzkrise wird Auswirkungen auf privat finanzierte Ausschreibungen haben, insbesondere für Lokomotiven und Gesamtsysteme**
- **Einige große Ausschreibungen für Passagierschienenfahrzeuge verzögern sich, überwiegend in Großbritannien**
- **Vorfinanzierung von Aufträgen auf dem Kapitalmarkt schwieriger und teurer**
- **Sparprogramme bei den Bahnbetreibern, auch bei Innovationen in Technik und Umweltfreundlichkeit**
- **Hilfspakete der Regierungen haben positive Auswirkungen für die Bahnindustrie (Bsp. China, Frankreich, USA, Deutschland)**
- **Es sind weiterhin große Projekte für 2009 geplant**



BOMBARDIER

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

Zusammenfassung - Folgen der Wirtschaftskrise für die Bahn - Deutschland

- **Traditionelle Finanzierungsmechanismen für Fahrzeughersteller, Zulieferindustrie, private Betreiber und Leasing-Unternehmen funktionieren zur Zeit nicht**
- **Unterschiedliche Auswirkung auf verschiedene Marktsegmente**
 - Güterverkehr stark gesunken, Kapazitätsanpassungen notwendig
 - Personenverkehr
 - Kommunal Projektverschiebungen / ÖPNV wird nicht in den Konjunkturpaketen I&II gefördert
 - Regional stabil durch Regionalisierungsmittel
 - Fernverkehr stabil
 - Deutlicher Rückgang im Q1 2009 zeigt Auswirkungen auf die Bahnindustrie
- **Konjunkturpakete I&II, Deutschland: Auswirkungen auf Infrastrukturausbau mit kurzfristigem Potenzial für die Bauindustrie und die Leit- und Sicherungstechnik**



BOMBARDIER

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

Forderungen der Bahnindustrie

- **Zur langfristigen Stützung der Bahnindustrie sind neue Investitionsanreize notwendig**

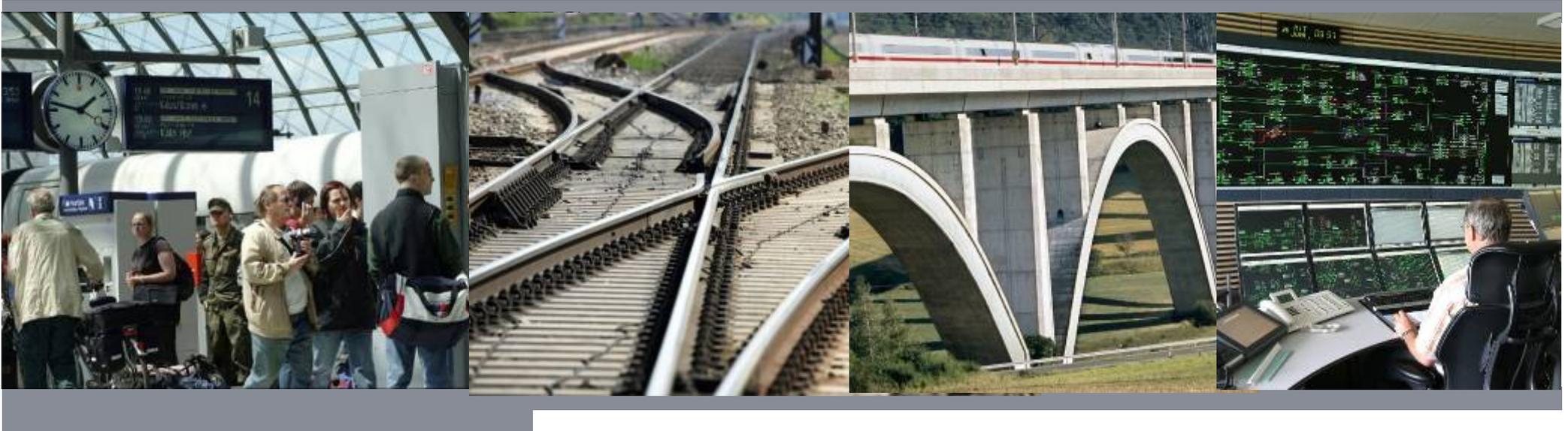
- Große Bedeutung der geplanten Fahrzeugprojekte der DB
- Anreize zur Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotten und zum Einsatz moderner umweltfreundlicher und energiesparender Technologie
- Investition in den Nah- und Regionalverkehr
- Wiederherstellung eines funktionierenden Finanzierungssystems für Hersteller, Zulieferer, private Betreiber und Leasing-Unternehmen



Nur dann kann die Bahnindustrie die Krise erfolgreich bewältigen und ihren entscheidenden Beitrag zu den Umwelt- und Nachhaltigkeitszielen der EU leisten



BOMBARDIER



Konjunkturkrise und Konjunkturprogramm: Auswirkungen auf die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG

Deutsche Bahn AG

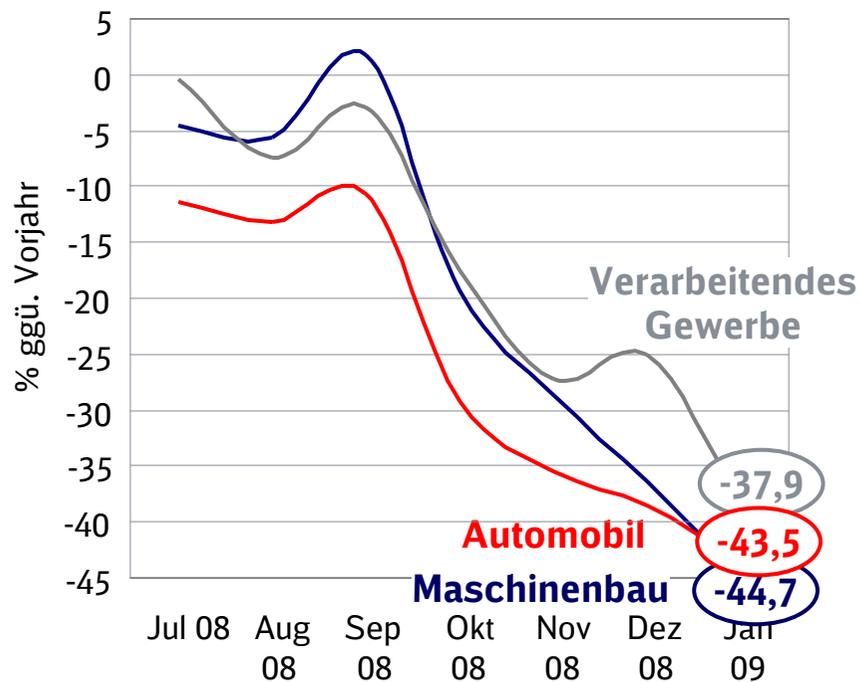
Stefan Garber

Vorstand Infrastruktur

Berlin, 6. Mai 2009

Einschnitt 2008 - Finanzkollaps und realwirtschaftlicher Abschwung führen zu einer historischen Weltwirtschaftskrise

Entwicklung deutsche Wirtschaft Auftragseingänge



Dauer und Härte der Krise sind unklar

- Weltweite Strukturkrise auf den Finanzmärkten
- Branchen- und länderübergreifender Zusammenbruch Realwirtschaft
- Geschäftsklima auf historischem Tiefststand
- Automobilbranche vor Strukturbrüchen
- Rettungs- und Konjunkturpakete in unvorstellbarer Höhe sollen die Situation lindern

Die Transportwirtschaft ist schon jetzt hart betroffen

LKW Nachfrage sinkt rapide
(DVZ)

Rekordminus bei Fret SNCF
(Rail Business)

Im schlimmsten Fall schrumpft Logistikwirtschaft 2009 um 9%
(Fraunhofer ATL)

Raten für Asien-Europa-Fracht von \$ 2.000 auf \$ 300 pro Container gesunken
(M&M)

Rohstahlproduktion um 35,6% niedriger als Vorjahr
(OTS)

Erste Deutsche Reederei am Ende: Senator Lines stellt Betrieb ein
(Süddeutsche Zeitung)

Lufthansa Cargo meldet Kurzarbeit an
(Financial Times)

Luftfrachtvolumen: DHL projects 20% shipping Drop
(DHL, 9.2.09)

Autokonzern Saab meldet Insolvenz an
(Spiegel)

Der Bund legt zwei Programme mit dem Investitionsschwerpunkt Bundesschienenwege auf

Konjunkturprogramme KP I und KP II

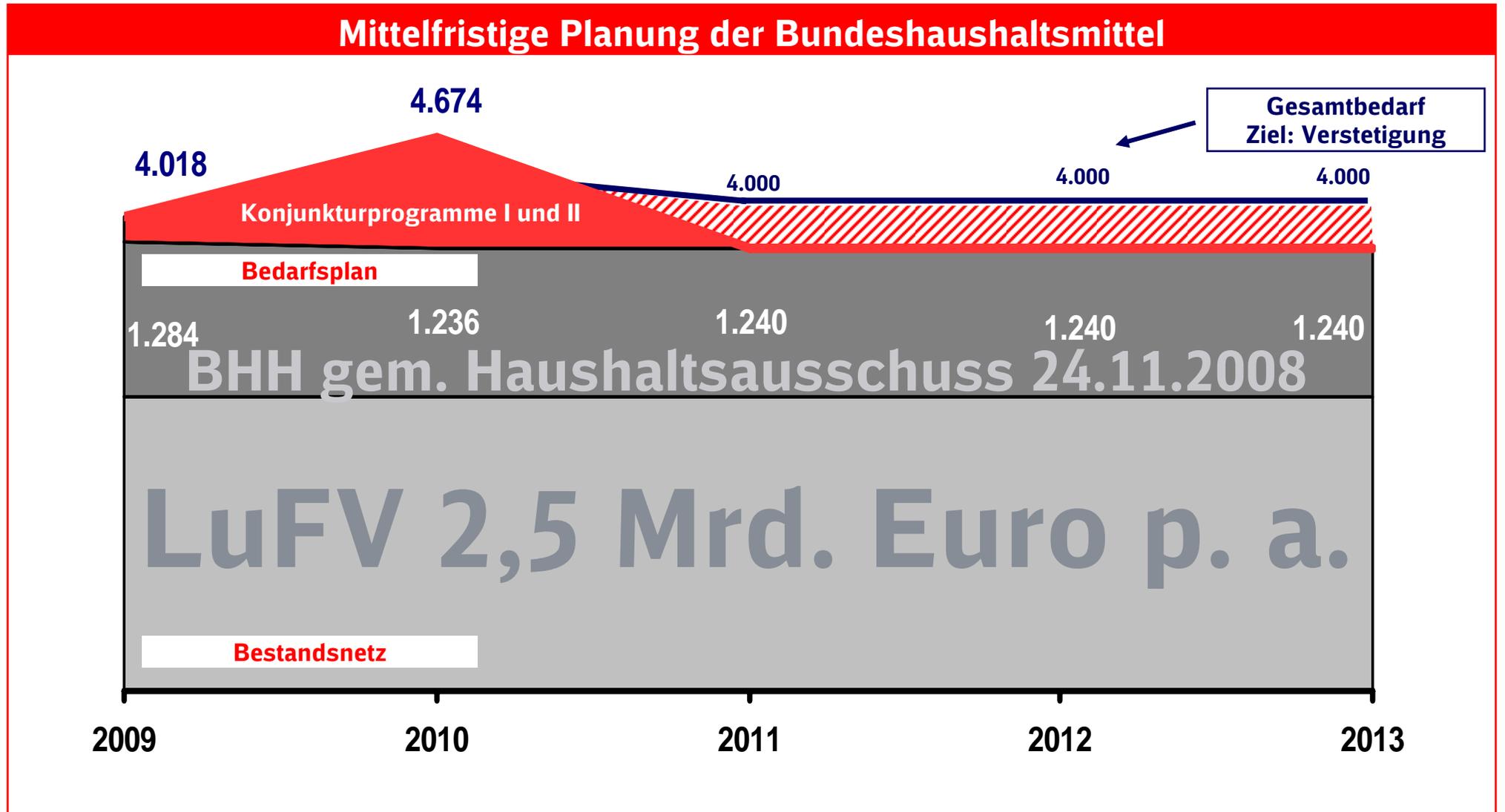
Konjunkturprogramm I Volumen 620 Mio. €

- **Anschub und Beschleunigung von Bedarfsplanprojekten**
(420 Millionen Euro)
- **Bahnhofsprogramm**
(150 Millionen Euro)
- **Verstärkung Lärmsanierung**
(50 Millionen Euro)

Konjunkturprogramm II Volumen 700 Mio. €

- **Verstärkung laufender und Beginn neuer baureifer Bedarfsplanvorhaben**
(100 Millionen Euro)
- **Verstärkung Bahnhofsprogramm**
(150 Millionen Euro)
- **Verstärkung Lärmsanierung**
(50 Millionen Euro)
- **Investition in Bahnanlagen und Pilotvorhaben für innovative Techniken**
(200 Millionen Euro)
- **beschleunigte Einführung ETCS**
(200 Millionen Euro)

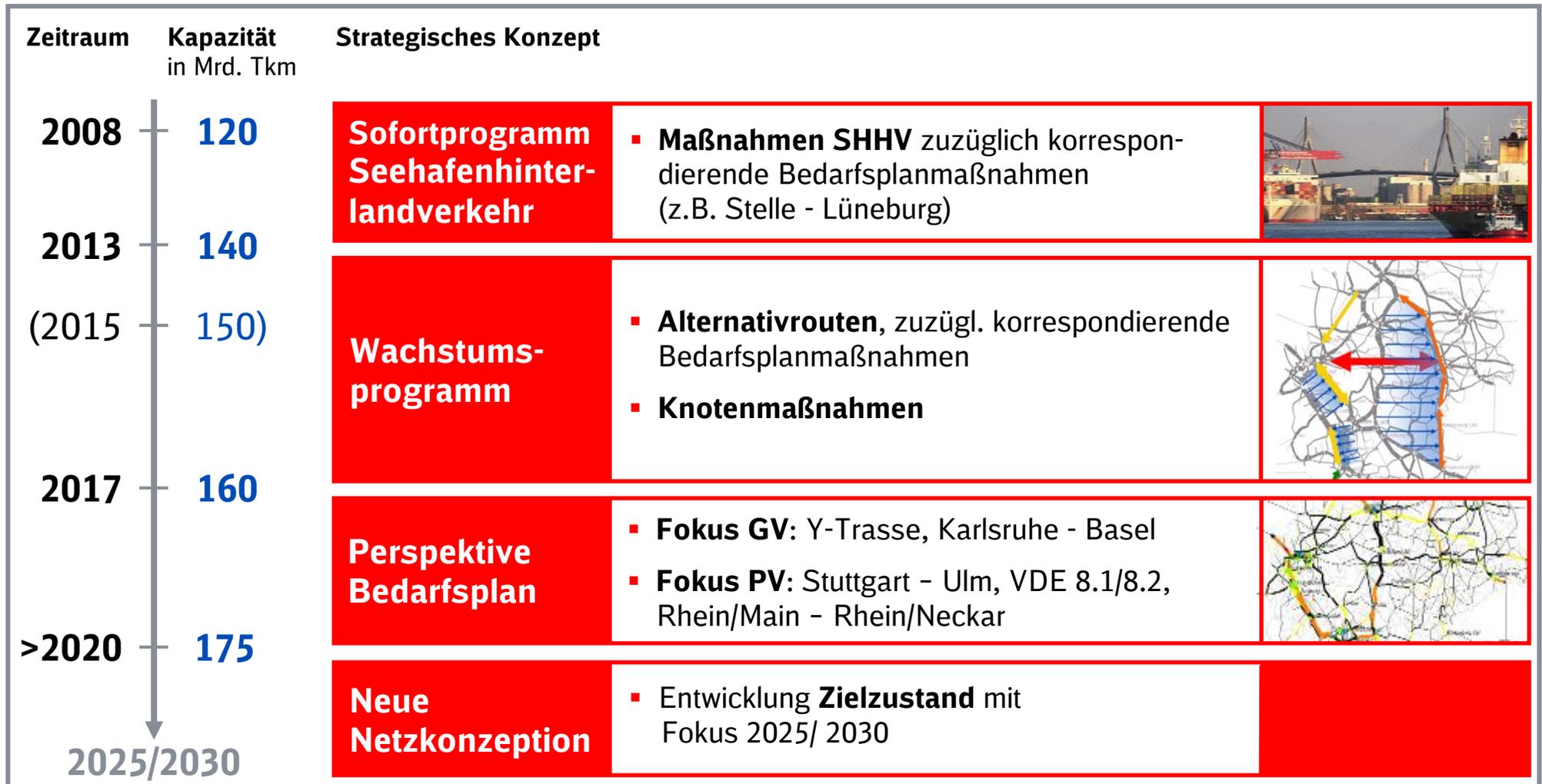
Integration in die bestehende Investitionsstrategie



Die Stufenweise Erhöhung der Schienennetz-Kapazität wird durch verschiedene aufeinander abgestimmte Konzepte erreicht



Zeitstrang strategische Konzepte



Die Stufenweise Erhöhung der Schienennetz-Kapazität wird durch verschiedene aufeinander abgestimmte Konzepte erreicht



Zeitstrang strategische Konzepte



Sofortprogramm SHHV und weitere Maßnahmen bis 2013 bringen Entlastung der Hauptkorridore und Kapazitätssteigerung

Sofortprogramm SHHV*



- insges. 24 Einzelmaßnahmen
- Erster Spatenstich 2008
- Umsetzung bis 2011

**Volumen:
305 Mio. Euro**

Ergänzende Maßnahmen Bedarfsplan

- 3-gl. Stelle - Lüneburg 255 Mio. €
- Hailer - Gelnhausen 76 Mio. €
- Erste Stufe VDE 8.1
ABS/NBS Nürnberg - Fürth 165 Mio. €

**Volumen:
496 Mio. Euro**

Wachstumsprogramm für zunehmende Verkehre: Ertüchtigung von Alternativrouten und Knoten

Ableitung „Wachstumsprogramm“ aus „Wachstum Güterverkehr“

Ruhr-Sieg muss Verkehr Bremen - Mannheim und Emmerich/Hagen - Würzburg aufnehmen;
Alsenzbahn muss Abschnitt Bingen - Mainz entlasten



Mehrverkehr Nord - Süd Ri Passau/ München **über Ostachse** lenken; **Uelzen - Stendal 2 - gleisig** und **Reichenbach - Hof** elektrifizieren



Mehrverkehr Ost - West **über Hamm - Altenbeken - Kassel** lenken

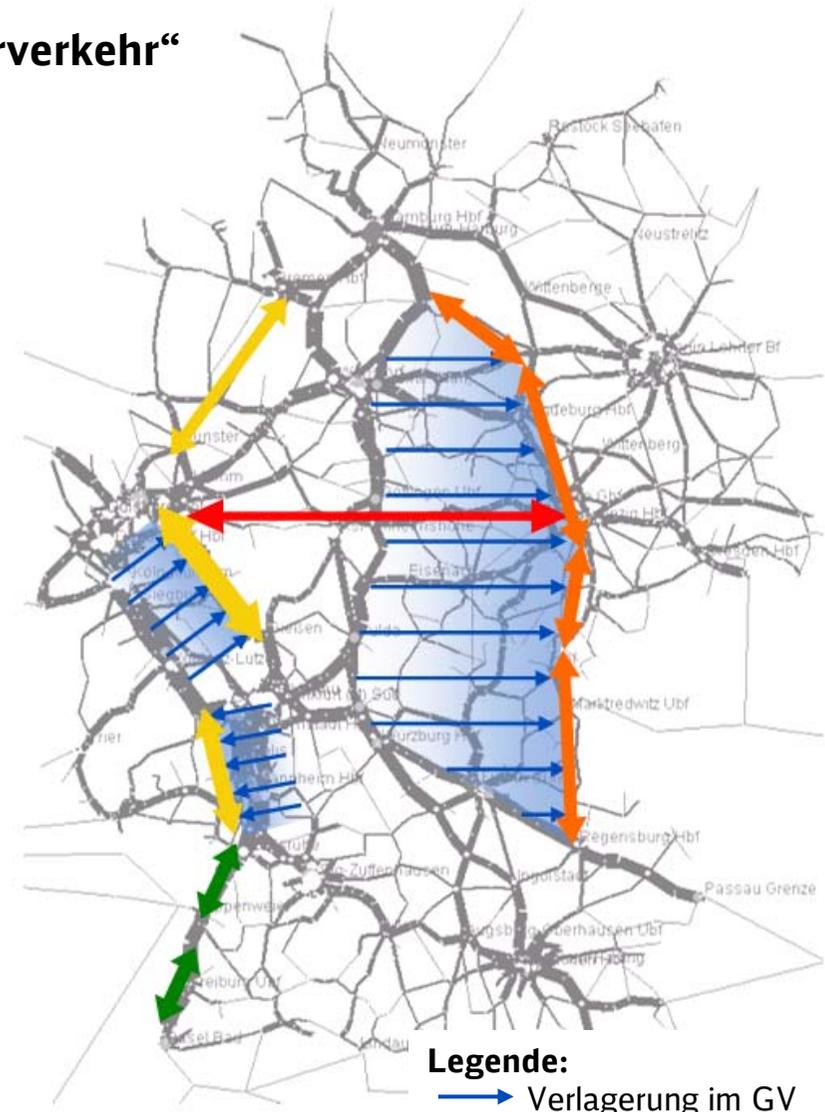


Kapazität **Ri Basel** erhöhen **durch** Realisierung **NBS Durmersheim - Rastatt Süd** und **Harmonisierung** im südlichen Bereich

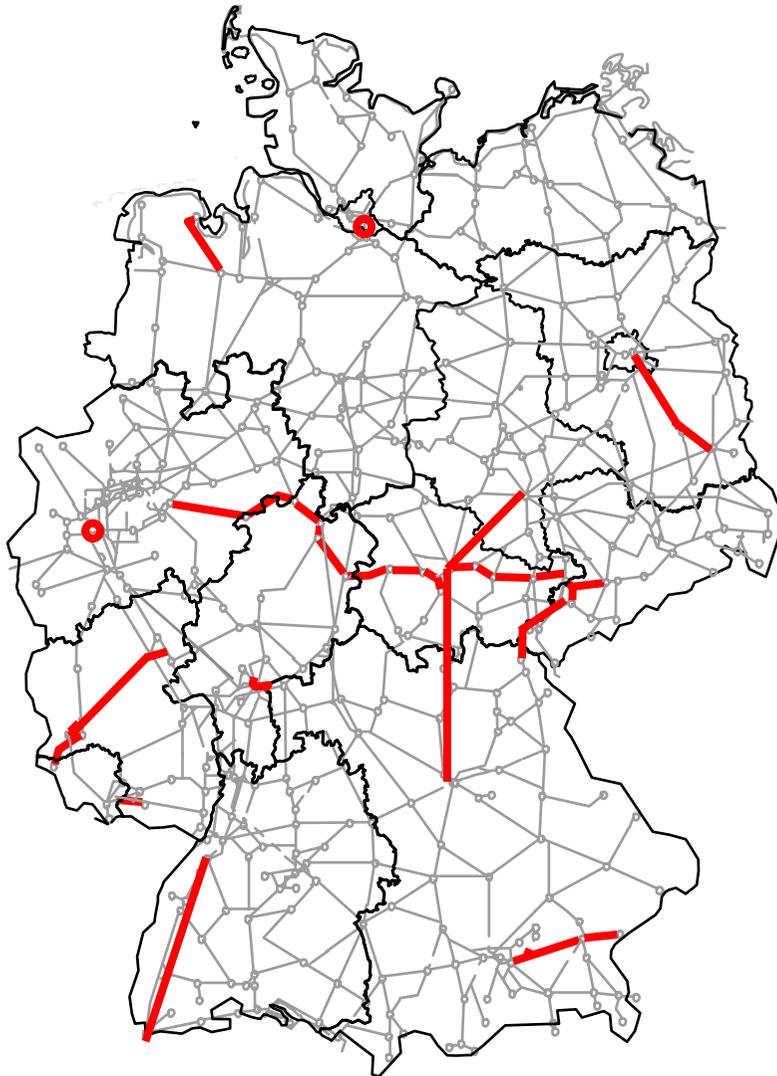


Verlängerung von **Überholungsgleisen** und **Wartegleisen** in Knotenbahnhöfen **auf 750m**

Knotenmaßnahmen für Güter- und Personenverkehr zur Kapazitätssteigerung und auch zur Qualitätssteigerung



Vorhaben des Bedarfsplans Schienennetz, die aus den Konjunkturprogrammen des Bundes unterstützt werden



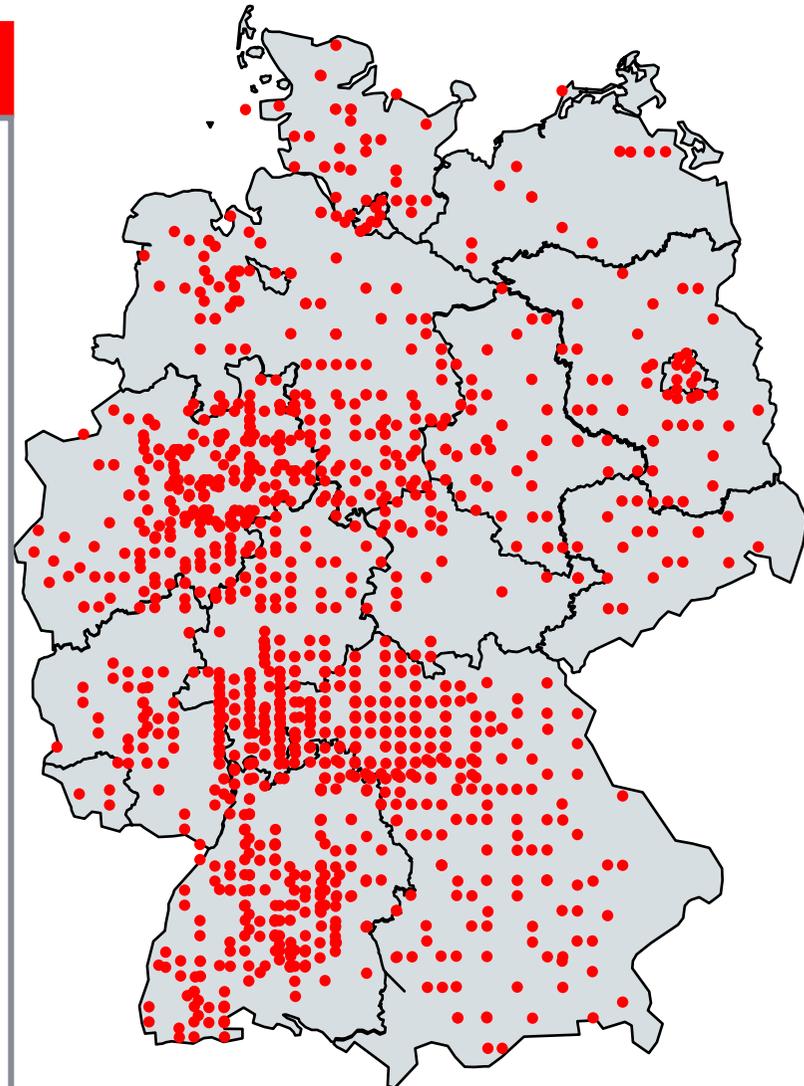
Bedarfsplanprojekte für das Konjunkturprogramm

- Verstärkung ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE 8.1)
- Verstärkung NBS/ABS Erfurt - Leipzig/Halle (VDE 8.2)
- Verstärkung NBS/ABS Karlsruhe - Basel
- ABS Oldenburg - Wilhelmshaven
- ABS München - Mühldorf - Freilassing
- ABS Aachen - Düren
- ABS Berlin - Cottbus
- Elektrifizierung Reichenbach - Hof
- ABS (Luxemburg) - Trier - Koblenz
- Knoten Frankfurt (M): Zweigleisigkeit Frankfurt Gallusw.
- KLV-Umschlagbahnhof Köln-Eifeltor
- KLV-Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder
- Mitte-Deutschland-Verbindung
- ABS Kehl - Appenweier (POS)
- Verstärkung ABS Karlsruhe - Basel (Rastatter Tunnel)

Investitionen Bahnhöfe 2009

Investitionen in Bahnhöfe

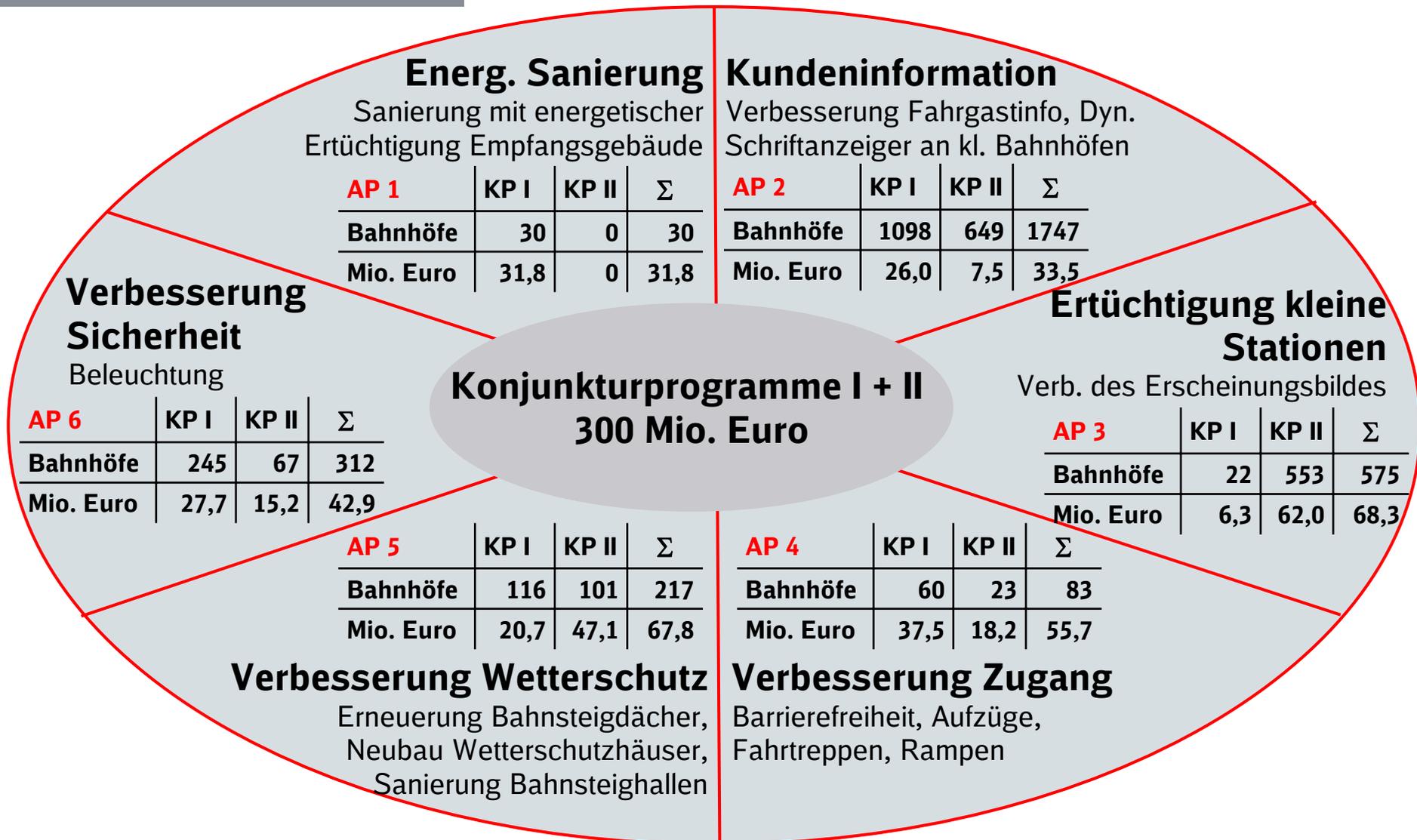
- **2009** werden - unabhängig von den Konjunkturprogrammen des Bundes - rund **610 Millionen Euro** aus Bundes- und Landesmitteln sowie aus Eigenmitteln der DB AG in die Bahnhöfe investiert, davon ein Drittel aus dem Bundeshaushalt.
- Finanziert werden Baumaßnahmen zur Modernisierung und Weiterentwicklung von rund **380 Bahnhöfen (ohne Konjunkturprogramme)**.
- Zusätzlich werden mit Mitteln aus den Konjunkturprogrammen fast 3000 **Einzelmaßnahmen** an rund **2000 Bahnhöfen** realisiert.
- Damit werden in den Jahren 2009/2010 insgesamt Baumaßnahmen zur Modernisierung von fast 2500 Bahnhöfen realisiert (Zum Vergleich: DB Station&Service hat insgesamt 5400 Bahnhöfe).
- Während der Laufzeit der Konjunkturprogramme investieren Bund und Bahn soviel in Bahnhöfe wie nie zuvor.



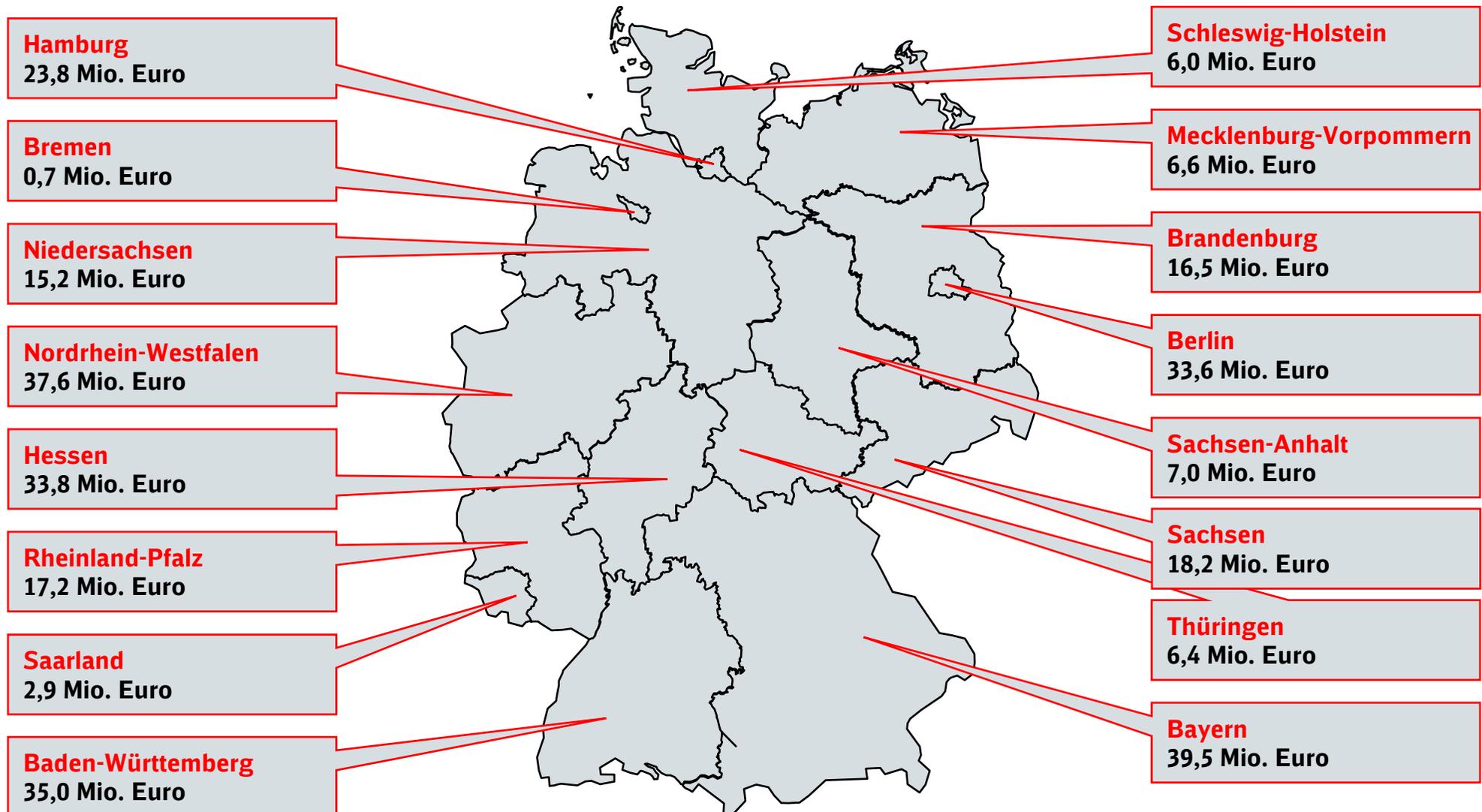
Markierung nur symbolhaft

Konjunkturprogramme – Paket Personenbahnhöfe

Verteilung Arbeitspakete und Maßnahmenportfolio



Investitionen Bahnhöfe 2009-2011 Konjunkturprogramme des Bundes



Konjunkturprogramme – Paket Personenbahnhöfe

Beschreibung Arbeitspakete und Maßnahmenportfolio

Beschreibung AP 1 bis AP 3

■ **AP 1 Gebäudesanierung mit energetischen Maßnahmen**

30 Bahnhöfe

- Energetische Gesamtertüchtigung der Gebäudehülle
- Neueindeckung und Dämmung von Dächern
- Holzschutzmaßnahmen und Schwammsanierungen
- Sanierung aller Fassadentypen / Beseitigung von Wärmebrücken
- Austausch alter Fenster durch Fenster mit Wärmeschutzverglasung gem. EnEV
- Wärmedämmung von Kellerdecken gem. EnEV
- Technische Gebäudeausrüstung
- Erneuerung veralteter, unwirtschaftlicher Heizungs- und Lüftungsanlagen
- Einsatz innovativer Heiztechniken bzw. erneuerbarer Energien
- Ertüchtigung der Verkehrsflächen und Wartebereiche in Empfangsgebäuden und im Übergang zu den Verkehrsstationen

■ **AP 2 Verbesserung der Informationsqualität**

1.747 Bahnhöfe

- Neubau oder Austausch Fahrgastinformationsanlagen
- Neubau von Anlagen zur Reisendenwarnung
- Neubau Dynamische Schriftanzeiger (DSA)
- Nachrüstung und Austausch von Infotafeln

■ **AP 3 Ertüchtigung kleiner Stationen / Verbesserung Erscheinungsbild**

575 Bahnhöfe

- Ertüchtigung von Stationen der Bahnhofskategorien 4-6
- Neubau von Bahnsteigen inkl. technischer Ausstattung
- Bahnsteigerhöhungen inkl. technischer Ausstattung (insbesondere < 20 cm da sicherheitsrelevant)
- Sanierung von Bahnsteigbelägen und Bahnsteigkanten, Nachrüstung Blindenleitstreifen
- Neubau oder Sanierung von Bahnsteigunterführungen
- Teilrückbau von entbehrlichen Bahnsteigdächern, Rückbau von abgängigen Personenunterführungen und Personenüberführungen
- Komplementäre Ausstattung
- Rückbau überzähliger Anlagen in sachlichem Zusammenhang mit den anderen Maßnahmen

Konjunkturprogramme – Paket Personenbahnhöfe

Beschreibung Arbeitspakete und Maßnahmenportfolio

Beschreibung AP 4 bis AP 6

■ **AP 4** Verbesserung des Zugangs (Stationen > 1.000 R/d)

83 Bahnhöfe

- Neubau/ Nachrüstung von Aufzügen
- Sanierung von Aufzügen
- Austausch von Aufzügen
- Austausch von Fahrtreppen
- Neubau von Rampen und Gehwegen

■ **AP 5** Verbesserung des Wetterschutzes

217 Bahnhöfe

- Sanierung von Bahnsteigdächern und Bahnsteighallen
- Neubau Bahnsteigdächern
- Neubau von Wetterschutzhäusern
- Ersatzinstandsetzung Bahnsteigdach Typ „Essen“

■ **AP 6** Verbesserung der Sicherheit

312 Bahnhöfe

Die Sicherheit von Kunden und Passanten wird weiter erhöht durch:

- Erneuerung von Beleuchtungsanlagen an Bahnsteigen
- Erneuerung von Beleuchtungsanlagen an Zugängen/ Personenunterführungen
- Erneuerung von Beschallungsanlagen

Innovative Infrastrukturmaßnahmen sollen künftig den passgenauen Einsatz an der Emissionsquelle ermöglichen

Innovative Infrastrukturverfahren – KP I



Verschäumtes Schottergleis

- Verschäumen Schotter im Lastausbreitungsbereich und damit Stabilisierung. Reduzierung Körperschallübertragung.

Effekt: noch offen

Status: Identifiziert - zu Erproben



Präv. Behandl. Schienenoberfl.

- Kontinuierl. ebene Fahrfläche durch hochleistungsfähiges Schienenschleifen

Effekt: 3 db(A)

Status: Identifiziert - zu Erproben



Niedrige Schallschutzwand

- 36 bzw. 72cm hohe Schallschutzwand über Schotteroberbau

Effekt: 2 - 6 db(A)

Status: Identifiziert - zu Erproben



Feste Fahrbahn – Plattenbau.

- Umrüstung Schotteroberbau durch feste Fahrbahnelemente, bspw. in Plattenbauweise

Effekt: noch offen

Status: Identifiziert - zu Erproben



Reduzierung Bremsquiets. Ablaufberge Rbf. - ELPA

- Auftragen eines „Reibmittels“ auf die Radkränze zur Vermeidung des Quietschgeräusches

Effekt: 20 db(A)

Status: Identifiziert - zu Erproben

Die konfektionierte Umsetzung zugelassener Techniken ermöglicht eine Lärminderung direkt an der Lärmquelle

Lärm- & Erschütterungsminderung KP II



Brückenabsorber

- Reduzierung Brückendröhnen von Stahlbrücken durch Einsatz von Absorbern an den Stegen

Effekt: 6 db(A)

Status: Umsetzbar



Hochelastische Stützpunkte

- Einsatz im Gleis an Brücken reduziert das „Brückendröhnen“ - Technik Rippenplatte und Elastomere

Effekt: noch offen

Status: Umsetzbar



Schienenstegbedämpfer

- Absorption der Schienenschwingung und des Rollgeräusches über Masse-Feder System

Effekt: 1,5 - 4 db(A)

Status: Umsetzbar



Schwellenbesohlung

- Einsatz elastischer Besohlung unterhalb der Schwellen verbessert Lastabtragung des Schotteroberbaus. Reduzierung Schlupfwellenbildung.

Effekt: noch offen

Status: Umsetzbar



Unterschottermatten m/o Gabionen

- Reduktion Erschütterungen durch Unterschottermatten und Aufstellen Gabionenwände gegen Lärm. Reduzierung Körperschallübertragung

Effekt: 2 - 5 db(A)

Status: Umsetzbar



Autom. Schienenschmierung

- Reduzierung von Kreisch- und Quietschgeräuschen in engen Bögen

Effekt: noch offen

Status: Umsetzbar