



Bildquelle: DB AG

Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Verkehrswende und Deutschlandtakt

Eine Betrachtung aus dem ländlichen Raum.

Eine Aufforderung zum ehrlichen Dialog.

Wieder mal.



Bahnhofsgebäude der DB

Quelle: Allianz Pro Schiene



News

Themen

Wettbewerbe

Über u

Bahn sind.

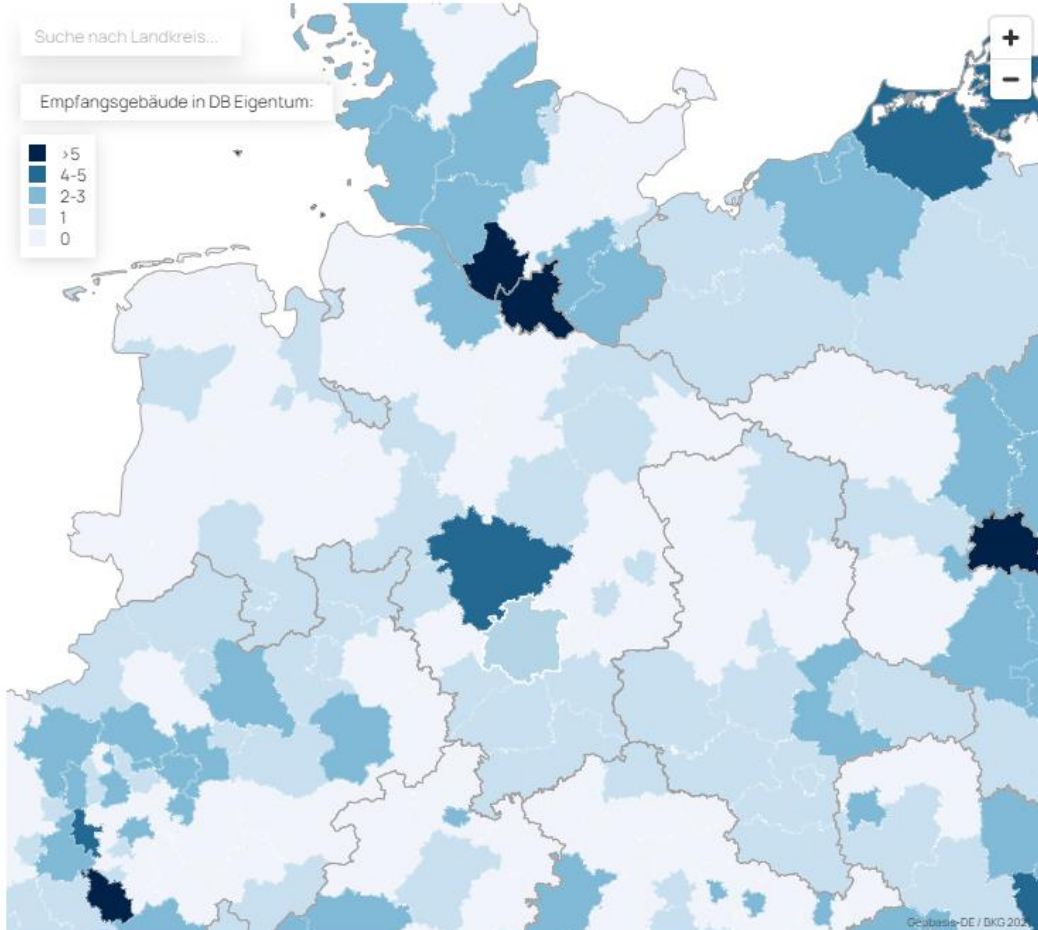
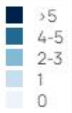
Bahnhofsgebäude im Eigentum der Deutschen Bahn



Landkreise/kreisfreie Städte, in denen die DB Eigentümerin von Bahnhofs-Empfangsgebäuden ist (2023)

Suche nach Landkreis...

Empfangsgebäude in DB Eigentum:



Gestaltung: DE / BKIG 2023

Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2023 | Auf Basis von Deutsche Bahn AG
Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

made with 23° | reuse

Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Bahnhöfe im Eigentum der DB:

Freie Hansestadt Hamburg:	42
Stadt/Landkreis Pinneberg:	6
Stadt/Region Hannover:	5
Landkreis Lüneburg:	1
Landkreis Uelzen:	1
Landkreis Celle:	1
Landkreis Harburg:	0
Landkreis Heidekreis:	0

1. Wo ist die DB AG aktiv

Wer sorgt für die Verkehrswende im ländlichen Raum?

Wir finanzieren alles mit.
Wo ist die Teilhabe?



Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Qualitätskennzahlen:	2022	2018	2014	Veränderung 2018 - 2022
<u>Pünktlichkeit in %</u>				
Schiene DB-Konzern	90,9%	93,4%	k. A.	-2,68%
DB-Personenverkehr	91,0%	93,5%	k. A.	-2,67%
DB Fernverkehr	65,2%	74,9%	k. A.	-12,95%
DB Regio	91,8%	94,0%	k.A	-2,34%
Zugausfallquote Fernverkehr:	k.A.	2,0%	k.A.	
Quelle: Deutsche Bahn AG				

2. Problem DB AG Qualität



Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Leistungskennzahlen:	2022	2018	2014	Veränderung 2014 - 2022
<u>Personenverkehr</u>				
Reisende in Mio.:	1.980,0	2.581,0	2.251,0	-12,03%
Davon in Deutschland:	1.737,0	2.088,0	2.014,0	-13,75%
Davon DB Fernverkehr:	132,0	147,9	k.A.	k.A.
Verkehrsleistung in Mio. Pkm:	82.642,0	97.707,0	88.407,0	-6,52%
Züge pro Tag:	23.325,0	24.068,0	24.840,0	-6,10%
<u>Güterverkehr</u>				
Beförderte Güter in Mio. t:	222,3	255,5	329,1	-32,45%
Verkehrsleistung in Mio tkm:	84.468,0	88.237,0	102.871,0	-17,89%
Züge pro Tag:	2.632,0	2.873,0	4.742,0	-44,50%
Auslastung in t pro Zug:	499,4	532,3	532,5	-6,22%
Quelle: Deutsche Bahn AG				

3. Problem DB AG Netzleistung



Der-Zielwert für die **Tilgungsdeckung** ist $\geq 20\%$.

Die Entwicklung der Tilgungsdeckung finden Sie im Integrierten Bericht 2022 und im Integrierten Zwischenbericht 2023 des DB-Konzerns.

Herleitung Tilgungsdeckung

Tilgungsdeckung in Mio. € bzw. %	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EBITDA bereinigt	5.601	5.139	5.110	4.778	4.797	4.930	4.739	5.436	1.002	2.287	5.210
+ Operativer Zinssaldo	-865	-842	-824	-759	-721	-682	-618	-620	-541	-464	-467
+ Abschreibungsanteil Leaserate	850	886	906	951	1.005	1.079	1.114	-	-	-	-
+ Originärer Steueraufwand	-156	-145	-134	-137	-157	-180	-192	-137	-180	-302	-455
= Operativer Cashflow nach Steuern	5.430	5.038	5.058	4.833	4.924	5.147	5.043	4.679	281	1.521	4.288
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.366	16.362	16.212	17.491	17.624	18.623	19.549	24.157	29.345	29.107	28.827
+ Barwert Operate Leases	5.075	4.646	4.336	4.208	5.002	4.934	4.245	-	-	-	-
= Adjustierte Netto- Finanzschulden	21.441	21.008	20.548	21.699	22.626	23.557	23.794	24.157	29.345	29.107	28.827
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	3.074	3.164	4.357	3.688	4.522	3.940	4.823	5.354	6.517	5.031	2.970
+ Hybridkapital ¹⁾ per 31.12.	-	-	-	-	-	-	-	999	1.001	1.001	1.001
÷ Netto-Schulden per 31.12.	24.515	24.172	24.905	25.387	27.138	27.497	28.617	30.528	36.863	35.139	32.798
Tilgungsdeckung	22,2	20,8	20,3	19,0	18,1	18,7	17,6	15,3	0,8	4,3	13,1

¹⁾ Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

4. Problem DB AG Wirtschaftlichkeit



Bund bei der DB AG mit Problemen überlastet

Die Probleme bei der DB AG betreffen fast alle Geschäftsbereiche und umfassen operative, wirtschaftliche und strategische Themen.



Grafik: Bundesrechnungshof.

Bund muss DB AG entschlossen steuern

Die Verantwortung für die Dauerkrise trägt die DB AG nicht alleine. Der Bund hat durch eigene Versäumnisse die Probleme weiter verschärft:

- Die eisenbahnpolitischen Ziele des Bundes sind inhaltlich nicht klar definiert. „Was für eine Bahn“ und „wieviel Bahn“ der Bund „zu welchen Kosten“ künftig haben möchte, ist ungeklärt.
- Dem Bund fehlt nach wie vor eine überzeugende Eigentümerstrategie. Es gelingt ihm nicht, die Geschäftstätigkeiten der DB AG auf die Interessen des Bundes auszurichten. Die DB AG nutzt dieses Steuerungsdefizit und expandiert weiterhin in internationale und bahnfremde Geschäfte.
- Der Bund tastet die integrierte Konzernstruktur der DB AG bisher nicht an. Er nimmt sowohl Hemmnisse für den eigenen Einfluss als auch für den Wettbewerb auf der Schiene hin.
- Die im Juni 2022 angekündigte neue Steuerungsgruppe im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) stärkt die gesellschaftsrechtlichen Einflussmöglichkeiten auf die DB AG nicht wie erforderlich – der langjährige Kontrollmangel des Bundes über den Konzern droht sich so weiter fortzusetzen.

Die avisierte Fokussierung in der Konzernstrategie „Starke Schiene“ oder auch der zeitlich aus dem Ruder laufende „Deutschlandtakt“ sind – wie viele andere angekündigte Lösungsansätze – nur Worthülsen.

Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Bund muss endlich handeln

Das Grundgesetz verpflichtet den Bund, zum Allgemeinwohl eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Versorgung mit Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehrsangeboten zu gewährleisten. Die Dauerkrise der DB AG gefährdet jedoch diesen Auftrag des Bundes. Der Bund muss daher seinen Ankündigungen Taten folgen lassen und die DB AG wirksam, umfassend und schnell neu ausrichten:

- Der Bund muss in einem Gesamtkonzept nachvollziehbare Ziele für das System Eisenbahn entwickeln und so den grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag konkretisieren.
- Er braucht die seit langem angekündigte Eigentümerstrategie – insbesondere muss der Bund festlegen, welche Konzernteile sich künftig noch in Bundeseigentum befinden müssen, damit er seinen Gewährleistungsauftrag erfüllen kann.
- Die Struktur des Systems Eisenbahn muss weiterentwickelt werden. Hierzu gehört die Kontrolle über ein leistungsfähig auszugestaltetes Schienennetz. Den Wettbewerb auf die Schiene sollte er dabei fördern – eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dabei nicht unbedingt notwendig.
- Im Sinne einer aktiven Beteiligungsführung muss der Bund daher für einen angemessenen Einfluss sorgen. Hierfür ist eine wirkräftige Steuerungsgruppe im BMDV unabdingbar, die der Rolle des Bundes als Alleineigentümer Rechnung trägt.



Damit das System Eisenbahn seine verkehrs- und klimapolitische Rolle erfüllen kann, geht es nicht ohne grundsätzliche Reformen."

Kay Scheller, Präsident des Bundesrechnungshofes

5. Problem-Konzern DB AG Bundesrechnungshof

Quelle: Bundesrechnungshof



Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

- Generalsanierung 2024 – 2030 – Notoperation, es droht der Kollaps
- Haushaltsmittel bis 2027: 40 Milliarden Euro
- Gesamtkosten bis 2030: 88 Milliarden Euro
- Das Netz bricht zusammen – selbstverschuldet durch verschleppte Instandhaltung
- Das Netz war selbst ohne Digitalisierung viel leistungsfähiger, insbesondere im Güterbereich
- Die selbstgesteckten wirtschaftlichen Ziele werden seit Jahren verfehlt
- Der Schuldenstand beträgt bis zum Jahresende um die 40 Milliarden Euro
- Bei Verkauf von DB Schenker im nächsten Jahr drohen weitere Verluste, die einzige Gewinnsparte geht
- Der Trassenneubau ist nicht finanzierbar und dient in erster Linie zur Ablenkung
- Signifikanter Fachkräftemangel schon heute - Kein ausreichendes Stromnetz – kein Geld – keine Zeit
- Völlig unübersichtliche Konzernstruktur, keine Konzentration auf die Kernaufgabe – Siehe Kritik Bundesrechnungshof

6. Probleme der DB AG Zusammenfassung



Das Land Niedersachsen hat mit dem BMDV nach übereinstimmenden Berichten vereinbart, die Generalsanierung Hannover-Hamburg auf 2029 zu verschieben und bei der Generalsanierung möglichst viele Elemente der Variante Alpha E Optimierte zur schnellen Kapazitätssteigerung umzusetzen. Die DB hat dem im Gespräch zugestimmt.

Eine kleine Anfrage an das Niedersächsische Verkehrsministerium ergab, dass die Generalsanierung der Strecke Hannover-Hamburg ab 2029 unter Verwendung möglichst vieler Maßnahmen aus dem Projekt Alpha E Optimierte plus Bremen durchgeführt werden soll.

Parallel sollen zusätzliche Bedarfe geprüft und ein Dialogprozess mit der Region begonnen werden. Eine schriftliche Fixierung dieser Absprachen zwischen den Ministerien und der Region gibt es nicht. Eine Arbeitsebene mit der DB AG und der Region gibt es nicht.

Die DB AG plant unvermindert und ohne parlamentarischen Auftrag aber mit Wissen der BMDV weiter.

Das Vertrauensverhältnis zur DB AG ist zerstört und zum BMDV gestört.

WIE SOLL SO EIN DIALOG AUSSEHEN?

7. Situation heute



Die DB hat ein neues Planungsteam mit der Planung der Generalsanierung Hannover-Hamburg betraut. Die DB streitet ab, dass es durch die ergänzenden Maßnahmen aus Alpha E Optimiert Kapazitätswachse gibt. Die Träger öffentlicher Belange haben dazu vor einigen Tagen einen Brief der DB Engineering und Consulting GmbH erhalten.

Ein Auszug:

Ohne dem Ergebnis dieser Gespräche vorwegzugreifen: Der Variantenvergleich zeigt: Nur mit einer Neubaustrecke schaffen wir die zwingend erforderlichen Kapazitäten für das Bahnnetz und die notwendigen Voraussetzungen, um mehr Nahverkehr für die Region – mit neuen Halten und Takten – und ausreichend Strecken für Reisende und Wirtschaft anzubieten. Die 175 Jahre alte Infrastruktur mit zwei Gleisen reicht dafür nicht mehr aus: Die Auslastung der Strecke Hamburg-Hannover liegt schon heute bei rund 150 Prozent. Die Konsequenz sind Staus, Verspätungen und Störungen. Dass für diese Neubauvariante auch ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nachgewiesen ist, ist eine gute Nachricht.

Eine Generalsanierung der Bestandsstrecke („Hochleistungskorridor“) bringt die Infrastruktur zwar auf den aktuellen Stand der Technik und verbessert die Anlagenverfügbarkeit, bringt jedoch nicht mehr Verkehr auf die Schiene.

8. Situation heute



Strategie der DB AG Verwirrung stiften:

Konzertierte Kommunikationskampagne:

- mediale Absage an die Neubautrasse durch Minister und Staatssekretären gefolgt von Dementis von Ministern, Staatssekretären und Bahnvertretern
- „Geheime“ Unterlagen und Ergebnisse werden z. B. von Pro Bahn lanciert mit Bauzeiten und Wirtschaftlichkeitsberechnungen
- FFF gegen Klingbeil und Bürgerinitiativen
- Vorstellung von wechselnden Varianten über die Medien
- Zusagen der besseren Kommunikation und Kooperation mit dem Projektbeirat
- aber keine Zugangsgewährungen zu Planungsinformationen und Ergebnissen
- Angebote von neuen Bahnhöfen für Regionalverkehre in Bispingen, Soltau und Bergen ohne Auftrag, Zuständigkeit oder entsprechende Finanzmittel
- Keine Gesprächsangebote an den Projektbeirat, die Kommunen, die BI's.

9. Situation heute



Die DB streitet ab, dass es durch die ergänzenden Maßnahmen aus Alpha E Optimiert Kapazitätswachse gibt. Die DB AG plant an der Neubaustrecke weiter, obwohl es keinen parlamentarischen Auftrag gibt.

Sie plant am Ausbauabschnitt Rotenburg-Verden nicht weiter, obwohl es einen parlamentarischen Auftrag gibt. Der Neubau liegt in den Händen des Teams um Hudaff/Limprecht. Alle kapazitätssteigernden Elemente werden von diesem Team geplant.

Die Kommunen haben detaillierte Fragekataloge der DB zur Neubauplanung erhalten, obwohl es noch keinen Planungsauftrag der DB oder ein öffentliches Verfahren mit der Einbindung der Träger öffentlicher Belange gibt.

Das Raumordnungsgesetz ist im März 2023 geändert worden. Raumordnungsverfahren werden durch Raumverträglichkeitsprüfungen ersetzt. Diese sind nach 6 Monaten immer so abgeschlossen, dass ein Zulassungsverfahren beantragt werden kann. Rechtsmittel gegen das Ergebnis der Raumverträglichkeitsprüfung können nur im Rahmen des Zulassungsbescheides erfolgen.

10. Situation heute Rechtlich



Das Klimaschutzgesetz ist zwischenzeitlich geändert worden. Danach ist ein Flächenausgleich nur noch in Geldleistung erforderlich. Wald- oder andere Schutzflächen, die weg sind, sind dann eben weg. Für den Verkehrswegebau des Bundes heißt das: kostenneutral.

Der Bundestag hat die Gesetzgebung zur Planungsbeschleunigung verabschiedet.

11. Situation heute
Rechtlich



1. Die Regierungsfractionen haben einen EntschlieÙungsantrag eingebracht, in dem unter anderem gefordert wird:

- die verkehrlichen Ziele des Masterplans Schienenverkehr uneingeschränkt gelten: Verdopplung der Verkehrsleistung sowie 25% Schienengüterverkehr bis 2030. Die Schieneninfrastrukturplanung des Bundes ist auf diese Ziele auszurichten;
- für die Projekte des Bundesschienenwegeausbaugesetzes weiterhin gilt, dass eine Vorfestlegung über mögliche Trassen und konkrete Verläufe sowie zu erreichende Geschwindigkeiten oder Fahrzeiten mit der vorliegenden Gesetzesbegründung der Bundesregierung zu den Änderungen im BSWAG nicht getroffen worden ist
- die Fahrzeit ein maßgebendes Kriterium für die Planung der künftigen Schieneninfrastruktur und die Umsetzung eines Deutschlandtakts ist.
- die Öffentlichkeitsarbeit und die Dialogprozesse für einen Deutschlandtakt insbesondere vor dem Planungsbeginn von Projekten regional zu stärken, bei den konkreten Trassenplanungen den regionalen Nutzen als ein zentrales Kriterium stets frühzeitig zu berücksichtigen und bei künftigen Überarbeitungen eines Deutschlandtakts den Deutschen Bundestag einzubinden.....

12. Situation heute Rechtlich



Wir stehen für:

Schnell mehr Verkehr auf der Schiene.

13. Situation heute

Wir unterstützen Olaf Lies und die Niedersächsische Landesregierung und den Niedersächsischen Landtag bei der Forderung nach der mit Alpha E ergänzten Generalsanierung und paralleler Überprüfung von zusätzlichen Kapazitäten unter den folgenden Voraussetzungen:



1. Im Rahmen der Generalsanierung ist das Bedarfsplanprojekt „Optimiertes ALPHA-E mit Bremen“ vollständig im Bestand umzusetzen, da es nur so die gewünschten zusätzlichen Kapazitäten und gleichzeitig Akzeptanz in der Bevölkerung schafft sowie eine schnelle Klimaschutzwirkung erreicht.

14. Bedingungen zum Dialog

Die Generalsanierung muss das Optimierte ALPHA E mit Bremen vollständig umsetzen. Darüberhinausgehende Bedarfe können nur so festgestellt werden. Die Generalsanierung bleibt der schnellste Weg klimafreundlich, naturschonend und wirtschaftlich zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, auch wenn immer anderes behauptet, aber nie belegt wird.



2. Die Umsetzung des Bedarfsplanprojektes „Optimiertes ALPHA-E mit Bremen“ im Rahmen der Generalsanierung muss weiter durch den vom Land Niedersachsen eingesetzten Projektbeirat ALPHA-E überwacht werden.

15. Bedingungen zum Dialog

Die Deutsche Bahn braucht eine politisch wirksame Kontrolle, die bislang nicht wahrnehmbar ist. Es muss eine Arbeitsebene zwischen BMDV, Verkehrsministerium Niedersachsen, DB und Projektbeirat eingerichtet werden.

Der Streckenabschnitt Rotenburg-Verden wird trotz aller notwendigen Bundestagsbeschlüsse und abgeschlossenen Abstimmungen mit der Region durch die DB nicht weitergebaut, obwohl sie für die Generalsanierung Hannover-Hamburg als Umleitungsstrecke benötigt wird. Die Wiederaufnahme der Arbeiten soll nicht vor 2028 stattfinden. Damit wird das Projekt Generalsanierung aktiv vom Vorhabenträger selbst sabotiert. Wo ist die wirksame Kontrolle?



3. Vorfestlegungen zugunsten von Neubaustrecken im Rahmen laufender Gesetzgebungsprozesse (z. B. Planungsbeschleunigungsgesetz) müssen unterbleiben.

16. Bedingungen zum Dialog

Für alle Neubauplanungen ist ein Moratorium als vertrauensbildende Maßnahme zwingend erforderlich. Derzeit wird nur nach den Wünschen der DB und der Stadt Hamburg geplant. Die Interessen des Landes Niedersachsen, der Region, der Kommunen und des Natur- und Klimaschutzes müssen erhoben werden und dann in weitere Planungsprozesse einfließen.



4. Raumordnerische Prozesse sollen nicht eingeleitet werden, bevor die vom Land Niedersachsen angedachten Prüfungen für langfristige Bedarfe nicht abgeschlossen sind.

17. Bedingungen zum Dialog

Durch die Planungsbeschleunigungsgesetzgebung und die Änderung des Raumordnungsgesetzes (ROG) – Wegfall des Raumordnungsverfahrens – Einführung Raumverträglichkeitsprüfung (Automatischer Ablauf nach 6 Monaten nach Vorliegen der vollständigen Antragsunterlagen) werden Beteiligungsrechte und -Fristen erheblich eingeschränkt.

Damit steigt die politische Verantwortung bei diesen Projekten auf ein kaum vertretbares und realisierbares Maß: *Die Frist von sechs Monaten gilt für das gesamte Verfahren und alle Beteiligungen. Bleibt das Verfahren nach 6 Monaten ohne Ergebnis, kann der Vorhabenträger die Zulassungsbehörde um das Einleiten des Zulassungsverfahrens bitten.*



5. Die Planungs- und Vorbereitungsmaßnahmen der Deutschen Bahn zur Generalisierung sind transparent zu gestalten und zu kommunizieren.

18. Bedingungen zum Dialog

Die Deutsche Bahn AG hat es in der Vergangenheit stets unterlassen, transparent zu arbeiten und Teilnahme der Region, der Kommunen aktiv zu fordern und zu fördern und die Offenlegung von Planungsvorstellungen frühzeitig und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Hier muss ein fortlaufendes und dynamisches Beteiligungsformat gefunden werden, das verlässlich angeboten wird.

Dabei müssen verkehrliche Interessen der Region im ÖPNV und der Anschluss der Region an den SPfV gleichwertig betrachtet werden.



6. Die Ergebnisse und die Bedingungen der Region aus dem Dialogforum Schiene Nord müssen weiterhin Leitlinie des Handelns bleiben.

Das Dialogforum Schiene Nord wurde eingerichtet, um den prognostizierten Kapazitätsanforderungen der schienengebundenen Hafenhinterlandsverkehre aus Hamburg Rechnung zu tragen. In diesem Forum wurden dann diesen Anforderungen Bedingungen der Region entgegengestellt – Naturschutz – Schutz der Siedlungsbeziehungen – Schutz der Menschen (Lärm- und Erschütterungsschutz) – Teilhabe der Region am Nutzen – Kontrolle der Umsetzung. Aus beiden Anforderungssätzen ergab sich der Kompromiss Alpha E. Die Bedingungen der Region gelten weiter.

19. Bedingungen zum Dialog



7. Die Grundlagen für angedachte, neue Prüfungen müssen von unabhängigen Institutionen bereitgestellt werden. Das ist aus unserer Sicht ausdrücklich nicht die Deutsche Bahn AG.

Wirtschaftlichkeit (NKV):

Die durch die DB AG ermittelten Wirtschaftlichkeitsvergleiche der Trassen und Zeitpläne sind willkürlich und im Kern nicht nachprüfbar, nicht einmal vom BMDV. Die Behauptung ist gleichsam der Beweis.

Seit der Vereinbarung, die Generalsanierung mit Alpha E zu ergänzen, ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) völlig aus der Diskussion verschwunden. Die Kosten der Generalsanierung sind eine eigene Maßnahme und müssen nun getrennt von Alpha E betrachtet werden. Das NKV wäre vermutlich der Neubautrasse um Längen voraus.

Kapazität:

Die bisher im DSN und durch das BMDV vorgelegten Kapazitätsprognosen haben sich als völlig falsch erwiesen (Entwicklung des Hafenhinterlandverkehrs und der Hamburger Häfen) oder fußen auf pauschalen Annahmen und Zusammenhängen (Bevölkerungswachstum, mehr Wohlstand und massiver Ausbau der Infrastruktur führt zu einer Mehrbelastung durch Verkehr).

20. Bedingungen zum Dialog



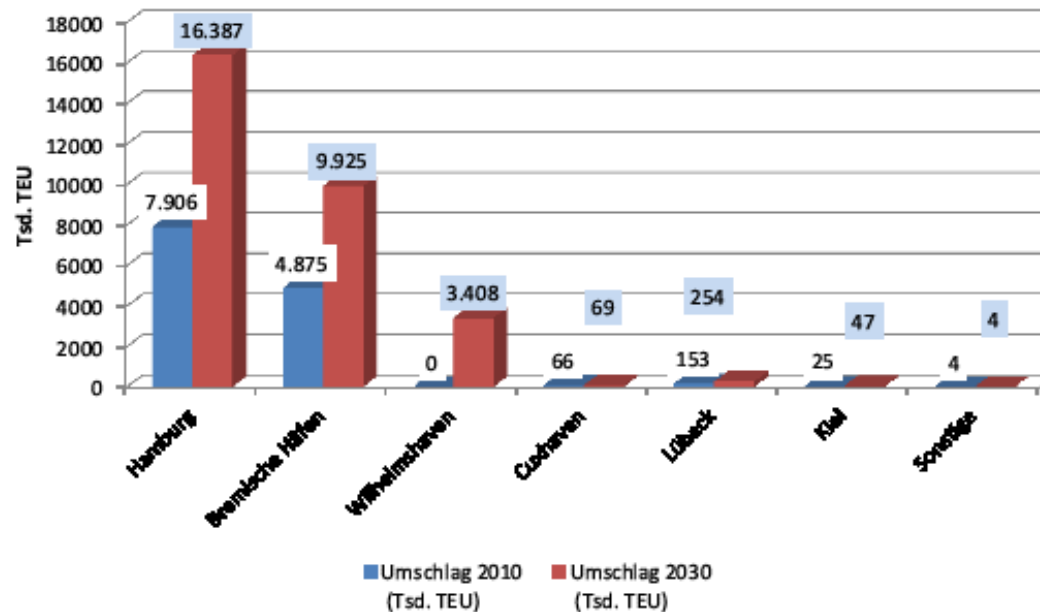


2. Umschlagsentwicklung relevanter Häfen im Nordsee- und Ostseeraum

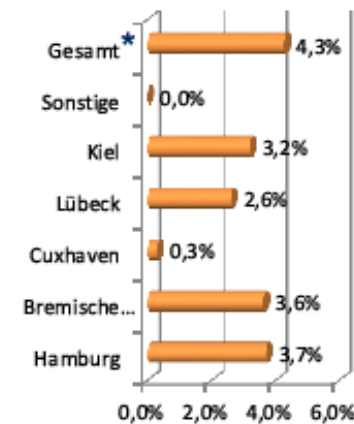
Der Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030

wird weiter um Ø 4,3 %* p.a. zunehmen!

Umschlag in Tsd. TEU 2010 und 2030



Ø % p.a. Umschlag (TEU)



Die Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030 werden sich spürbar verringern!

*) die 4,3 % durchschnittliches Wachstum beinhalten auch den Anstieg des Umschlagsvolumens von Wilhelmshaven.

21. Kapazität Seehäfen



Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2015 - 2022

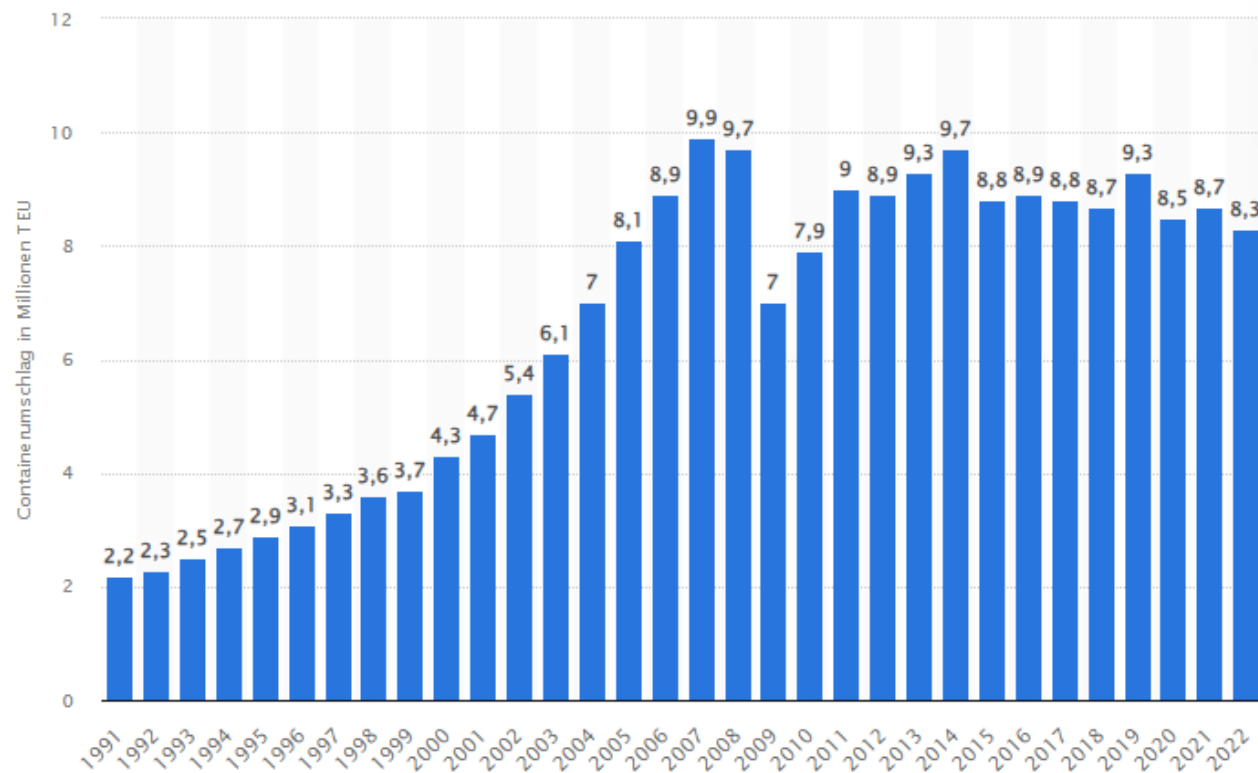
Quelle Statista 2023

Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Verkehr & Logistik > Verkehrsinfrastruktur & Tankstellen

Containerumschlag im Hamburger Hafen von 1991 bis 2022

(in Millionen TEU)



© Statista 2023

Quellen anzeigen

Details zur Statistik

22. Kapazität Hafen HH



Containerumschlag der Hamburger Seehäfen 2015 - 2022

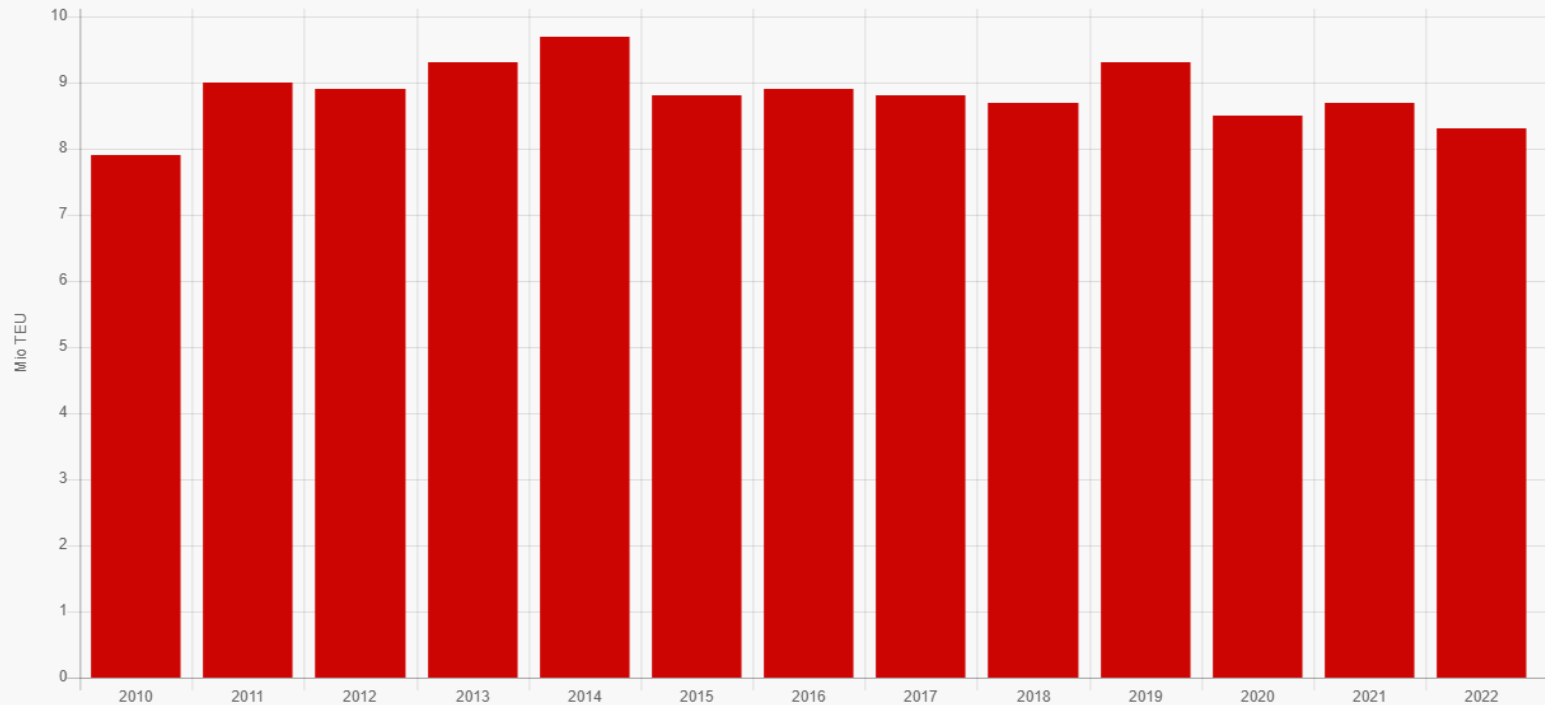
Quelle: Port of Hamburg 2023

Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?



Containerumschlag gesamt 1991 - 2022, in Millionen TEU

Von: 2010 - 2022



23. Kapazität Hafen HH



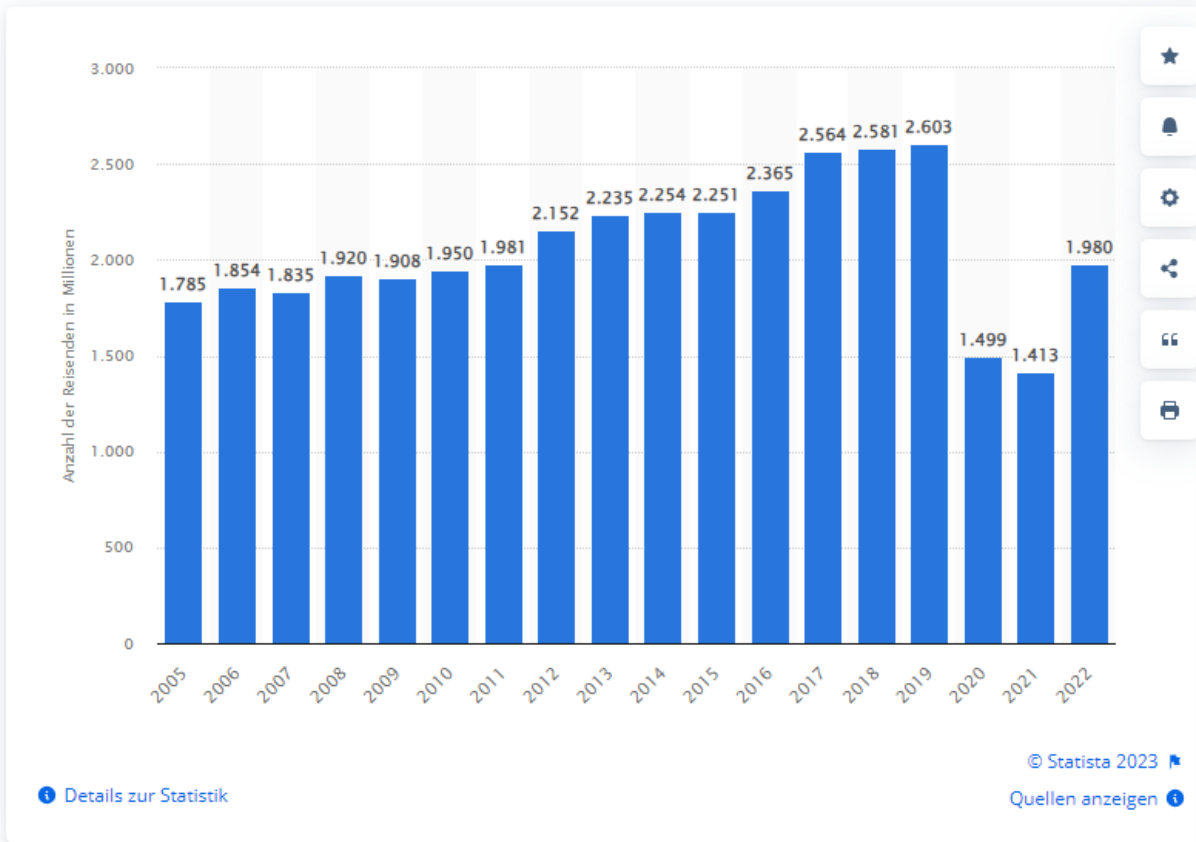
Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Verkehr & Logistik > Bahn- & Schienenverkehr

PREMIUM +

Anzahl der Reisenden im Schienenpersonenverkehr der Deutsche Bahn AG in den Jahren 2005 bis 2022

(in Millionen)



DOWNLOAD



Quelle

- [Quellenangaben anzeigen](#)
- [Veröffentlichungsangaben anzeigen](#)
- [Ask Statista Research nutzen](#)

Veröffentlichungsdatum

März 2023

Region

Deutschland

Erhebungszeitraum

2005 bis 2022

Hinweise und Anmerkungen

Die abgebildeten Zahlen wurden aus dem aktuellen Bericht sowie aus früheren Geschäfts-/finanzberichten des Unternehmens entnommen.

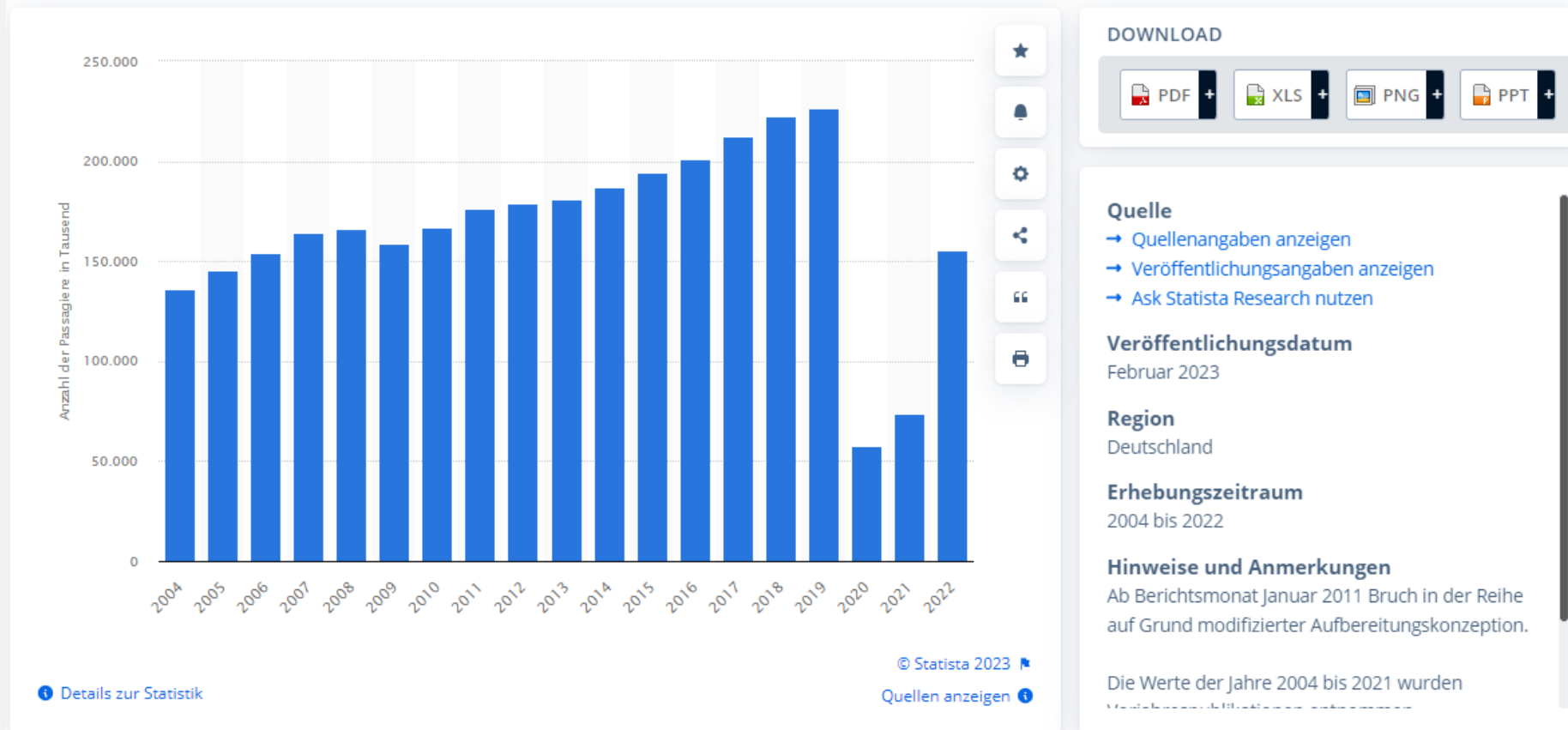
24. Kapazität SPV

Quelle: Statista 2023



Anzahl der beförderten Personen im Luftverkehr in den Jahren 2004 bis 2022 in Deutschland

(Passagiere in 1.000)



25. Kapazität Luftverkehr



Fahrgastzahlen DB AG 2018-2019 / 2021-2022

Quelle: DB AG

Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Leistungskennzahlen

	2019	2018	± absolut	± %
PERSONENVERKEHR				
Reisende in Mio.	4.874	4.669	+ 205	+ 4,4
Reisende pro Tag in Mio.	13,4	12,8	+ 0,6	+ 4,7
SCHIENE				
Reisende in Mio.	2.603	2.581	+ 22	+ 0,9
davon in Deutschland	2.123	2.088	+ 35	+ 1,7
davon DB Fernverkehr	150,7	147,9	+ 2,8	+ 1,9
Reisende pro Tag in Mio.	7,1	7,1	-	-
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ¹⁾	98.402	97.707	+ 695	+ 0,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm ²⁾	767,3	781,3	- 14,0	- 1,8
Züge/Tag ³⁾	23.466	24.068	- 602	- 2,5

Leistungskennzahlen

	2022	2021	± absolut	± %
PERSONENVERKEHR				
Reisende in Mio.	3.751	2.931	+ 820	+ 28,0
Reisende pro Tag in Mio.	10,3	8,0	+ 2,3	+ 28,8
SCHIENE				
Reisende in Mio.	1.980	1.413	+ 567	+ 40,1
davon in Deutschland	1.737	1.203	+ 534	+ 44,4
davon DB Fernverkehr	132,0	81,9	+ 50,1	+ 61,2
Reisende pro Tag in Mio.	5,4	3,9	+ 1,5	+ 38,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ¹⁾	82.642	50.831	+ 31.811	+ 62,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm ²⁾	692,6	680,3	+ 12,3	+ 1,8
Züge/Tag ³⁾	23.325	23.505	- 180	- 0,8

26. Leistungskennzahlen DB

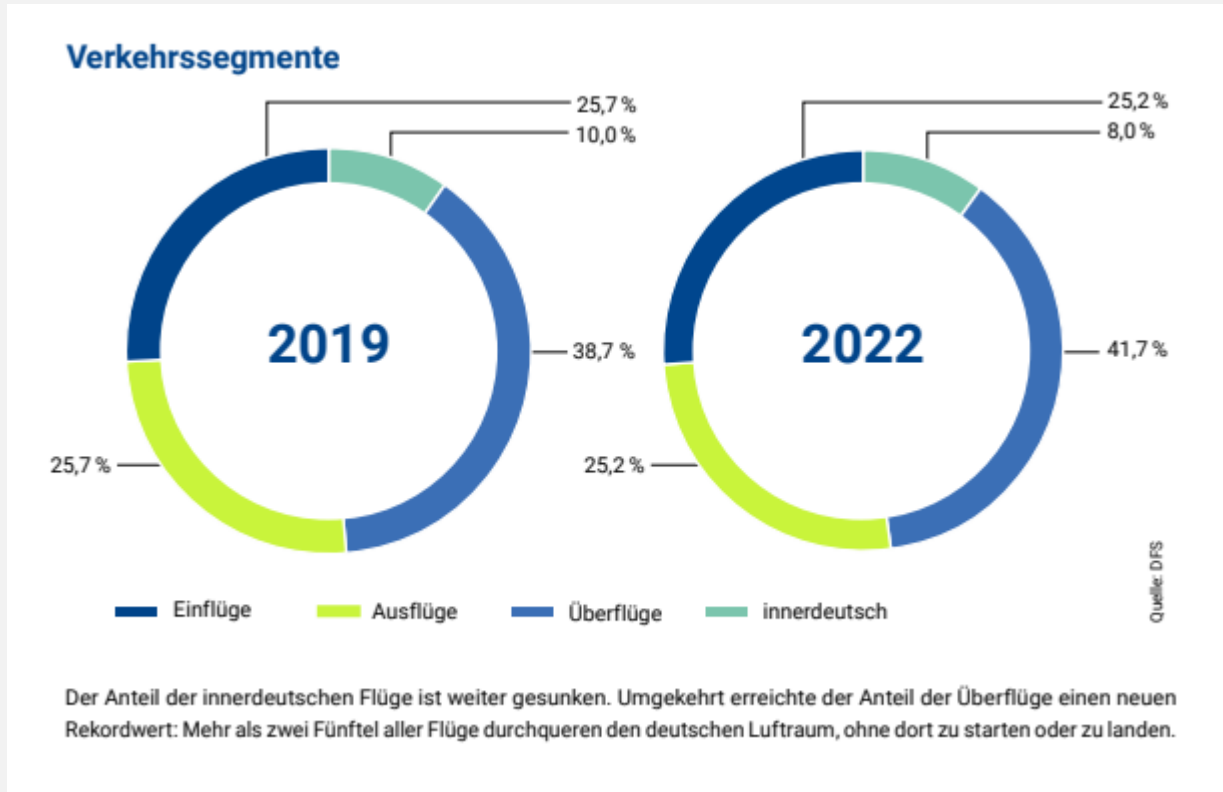
Reisende im Fernverkehr im Rekordjahr 2019: 150.700.000
Das entspricht 5,7 % aller Fahrgäste auf der Schiene.

Für eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen braucht es also 150.700.000 neue Fahrgäste.



Fluggastanteile nach Verkehrsegmenten 2019 und 2022

Quelle: Deutsche Flugsicherung



Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

27. Fluggastanteile nach Verkehrsegmenten

Der Anteil der innerdeutschen Fluggastanteile am Gesamtflugverkehr betrug 2019 10 %. Das entspricht einer Zahl von 22.500.000 Passagiere. Umsteigeflüge sind enthalten.

Wenn alle Inlandsflüge auf die Schiene gingen, wäre das im Jahr 2019 eine Steigerung von 14,9 % gewesen. Dabei sinkt der Anteil der Inlandsflüge bereits seit Jahren. **Das Potenzial zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen Der DB im Fernverkehr ist hier nicht zu generieren.**



CO2 – Klima-Bewertung im NKV:

Die CO2-Bilanz der Vorzugsvariante muss einer Nachhaltigkeitsprüfung im Vergleich mit anderen möglichen Varianten erfolgen und zwar ganzheitlich bezogen auf das Material, den Bau und den Betrieb.

Dabei muss auch die gewählte Geschwindigkeit Berücksichtigung finden, denn Geschwindigkeiten von 300 km/h verbraucht im Vergleich zu einer Geschwindigkeit von 200 km/h allein über den Luftwiderstand das 2,25-fache der benötigten Energie. Ebenso muss der CO2-Fussabdruck des Energieträgers Strom fair bewertet werden.

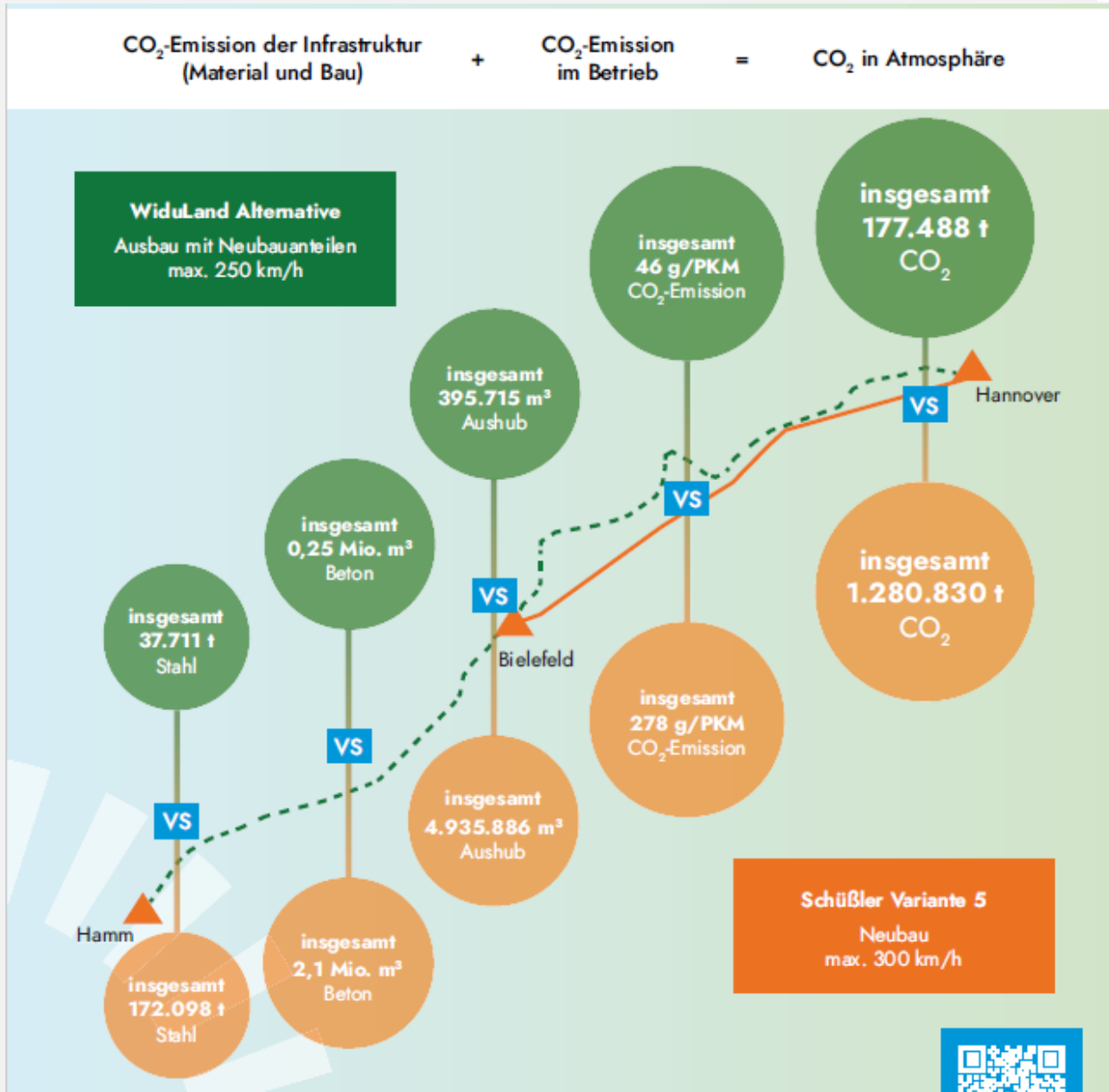
Strom ist nicht emissionsfrei, selbst bei Wind- oder Solarenergie (Herstellung, Transport, Montage, Inbetriebnahme, Wartung).



Vergleichende CO₂-Studie Neubautrasse - Ausbautrasse

Quelle: Initiative Widuland e.V.

Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?



29. CO₂-Studie Widuland e.V.

Gesamtstudie und Video verfügbar auf:
www.widuland.de



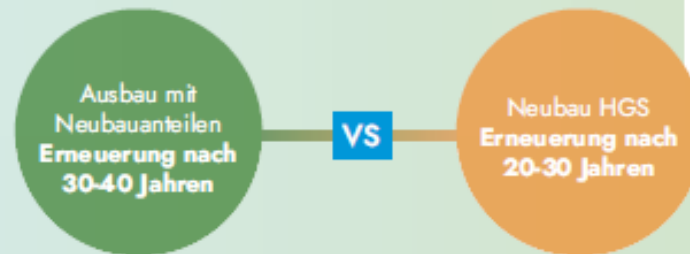
Einordnung in die (DB-)Realität

Kritische Betrachtung der Prognosen

Planungen für Schienenwege basieren immer auf Prognosen der Deutschen Bahn/dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Für die Berechnung von Prognosen wird **keine Transparenz** gewährleistet und konkrete Zahlen mit Verweis auf „Vertraulichkeit und Wettbewerbsschutz“ **nicht veröffentlicht**.

Wartungsintervalle

Wartungsintervalle von Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGS) sind deutlich kürzer veranschlagt.



Fahrgastzahlen

	Prognose	Realität
HGS Köln—Frankfurt	20-25 Mio. Reisende/Jahr	weniger als 15 Mio. Reisende/Jahr
HGS Berlin—München	140 Güterzüge täglich	kein einziger Güterzug
HGS Berlin—München	1 Mio. Reisende steigen vom Flugzeug auf die Bahn um	Anzahl der Flugpassagiere nahezu gleichbleibend
HGS Hannover—Hamm	mehr Fahrgäste & Güterverkehr, geringere Reisezeit → mehr Umsiege von Flugzeug auf Bahn	?

30. CO2-Studie
Widuland e. V.



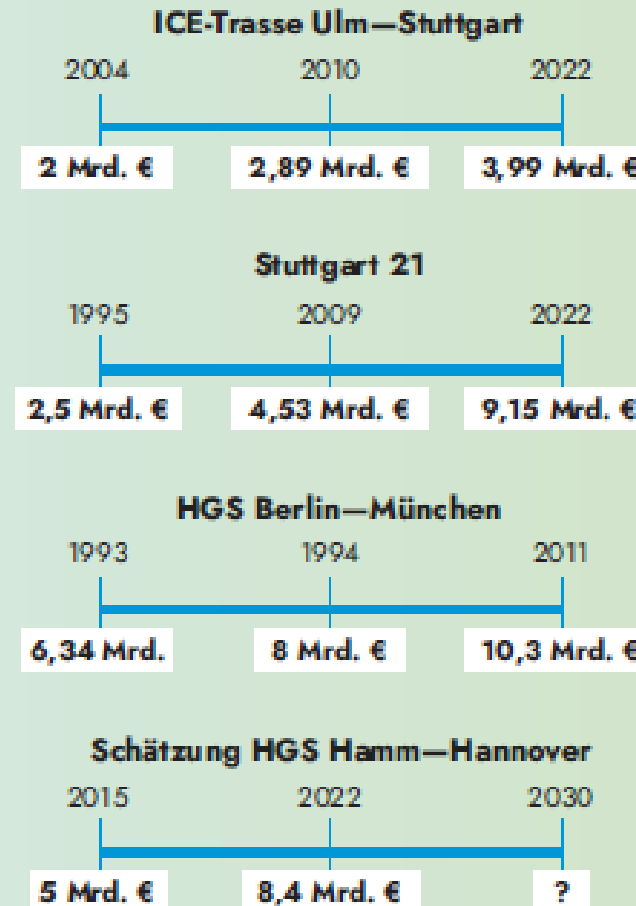
Ökonomie

Um eine Rentabilität bei aktueller Kostenschätzung zu erzielen, sind bei einer Nutzungsdauer von (bereits optimistischen) 30 Jahren ohne Erneuerung 28 Mio. **zusätzliche** Fahrgäste pro Jahr nötig. Die aktuellen Fluggastzahlen auf der Strecke belaufen sich auf 2,4-2,7 Mio. pro Jahr.

Es müssten also **100% der Fluggäste auf die Bahn umsteigen + das Zehnfache an zusätzlichen Fahrgästen pro Jahr.**

Die voraussichtliche CO₂-Emission aus Materialien, Bau und Betrieb der Neubaustrecke sowie die unrealistischen Prognosen und tatsächlichen Fakten, die als Argumentationsgrundlage für den Neubau dienen, lassen eines klar werden:

Der Neubau ist nicht sinnvoll!



31. CO₂-Studie
Widuland e. V.



Trassenvarianten:

Die DB favorisiert die sogenannte A7/B3-Variante. Sie argumentiert dabei mit einer Trassenbündelung nach dem Bündelungsgebot.

Diese Trassenbündelung gibt es nicht! Der Verlauf parallel zur A7 oder der B3 ist nur auf maximal 25 % der Strecke gegeben. Der Rest der Trasse liegt kilometerweit von diesen Straßen entfernt.

Damit ist es eine Heidetrasse!

Der Trassenverlauf entspricht (mit Abweichungen an den Anfangs- und Endpunkten) der Variante SGV-Y aus dem DSN 2015. Es liegt der Verdacht nah, dass an dieser Variante seit mindestens 2014 ernsthaft gearbeitet wird, an der tatsächlichen ergebnisoffenen Betrachtung der Ausbauvarianten jedoch (immer noch) nicht. Wäre das der Fall, müsste die Generalsanierung Hannover- Hamburg nicht auf 2029 verschoben werden.

32. Trassenverlauf
SGV-Y 2015
A7/B3-Variante 2023

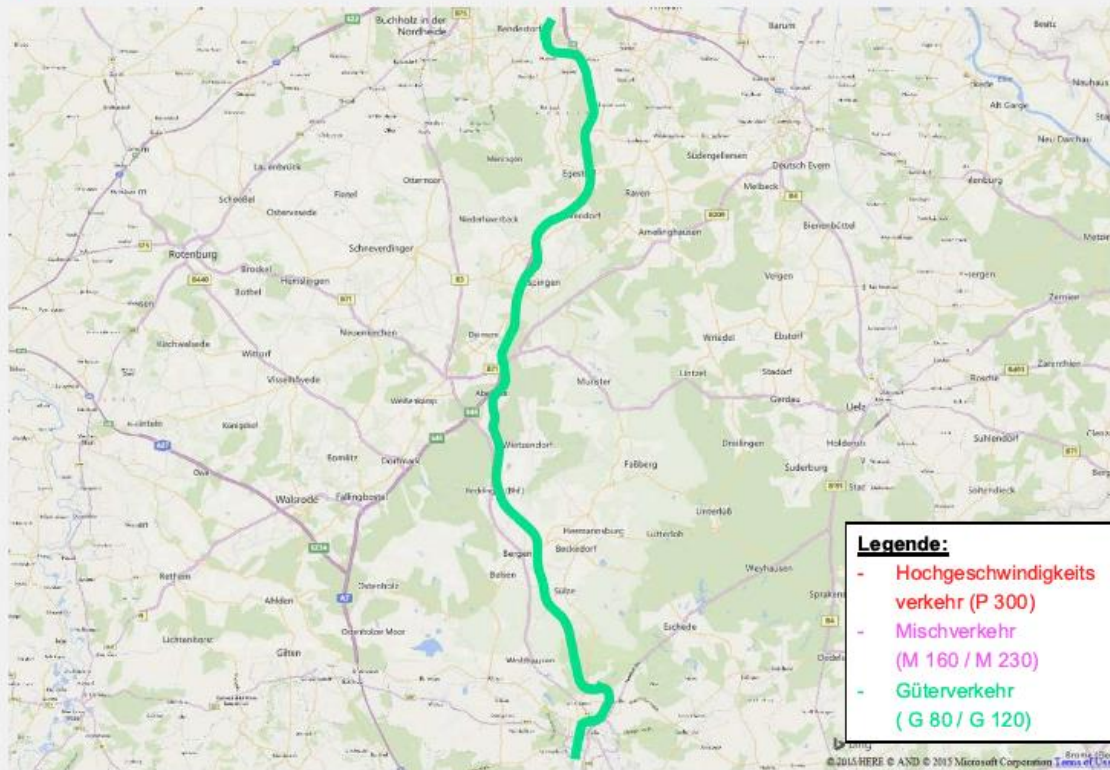


Alpha E – Welche Verkehre brauchen wir?

Dialogforum Schiene Nord – Celle (22.05.2015)

9a. Auswertung: SGV-Y

Schübler-Plan

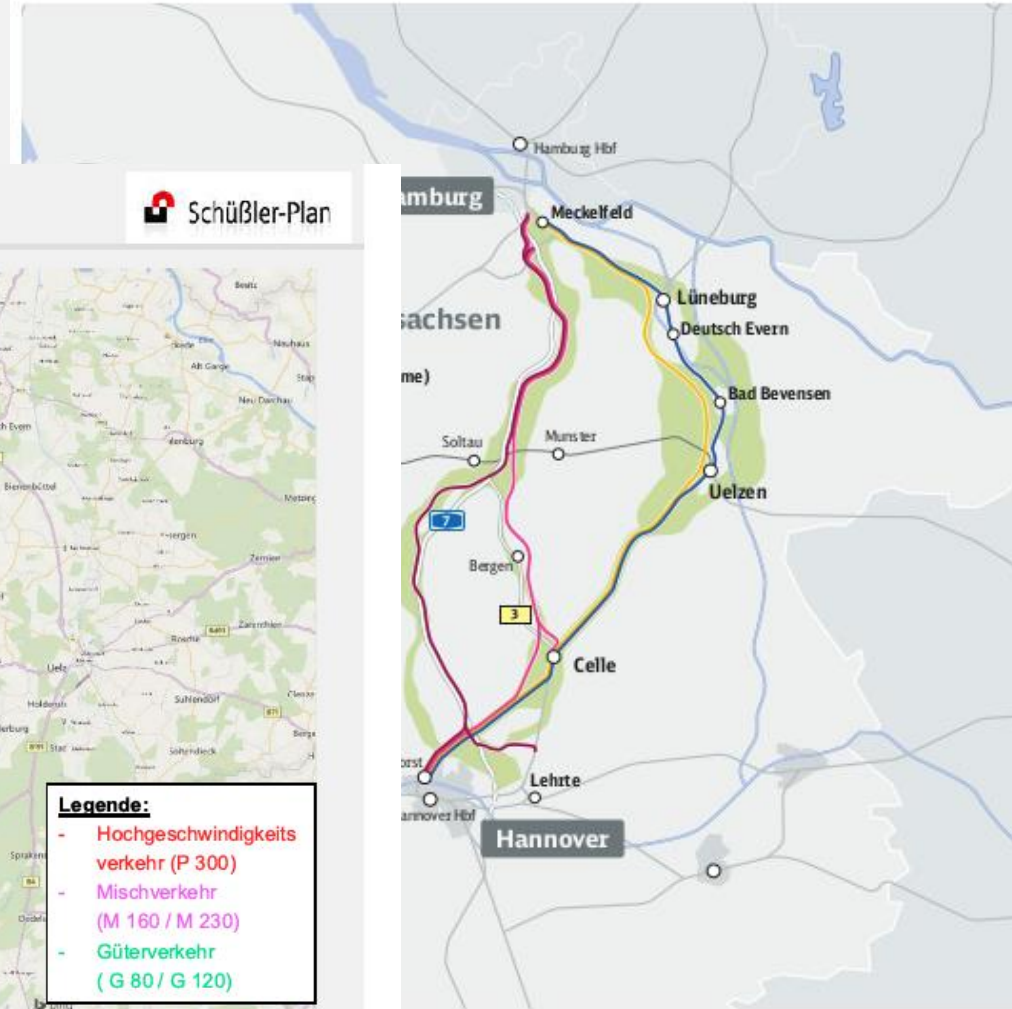


Hr. Dr. Schmiers / Hr. Stehler

12

Trassenverlauf SGV-Y DSN 2015 Güterverkehr

Quelle: DSN 2015



Trassenverlauf ICE Alpha E DB 2023

Deutschlandtakt

Quelle: DB AG

33. Trassenvergleich



E–Welche Verkehre brauchen wir?

34. Trasse A7/B3

← Trassenführung außerhalb des Grobkorridors, aktuell ist wieder die Westumgehung um Bergen in der Planung.

Trassenverlauf ICE Alpha E DB 2023

Quelle: DB AG



Konsequenz aus Kapazität – Klima – NKV - Trassenvarianten:

Zahlenwerke und Bedarfsprognosen sind unabhängig zu ermitteln, Planungsergebnisse sind unabhängig zu überprüfen.

Die Gutachter sind nicht vom Bund oder der DB zu bestellen, sondern vom Land Niedersachsen.

Ergebnisse sind nachvollziehbar in Methodik und Quellen dem Land Niedersachsen, den Kommunen und dem Projektbeirat Alpha E zur Verfügung zu stellen.

35. Konsequenzen
aus der
Vergangenheit



Heute sind die Hafenhinterlandverkehre in der Hintergrund getreten. Die Begründung für mehr Kapazitäten ist nun in erster Linie

der **Deutschlandtakt** – Ziel: Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030
(2070 laut Staatssekretär Michael Theurer)

Taktfahrplan mit fahrplanbasierter Infrastruktur, den wir ausdrücklich begrüßen, wenn er mit realisierbaren Geschwindigkeiten gefahren wird.

Dieser Deutschlandtakt allein nützt der Region nicht. Folgende Aspekte sind beispielsweise dabei im Sinne der Region zu weiterhin berücksichtigen:

- Schonende Eingriffe in die Natur
- Klimaschutz und Klimawende auch im ländlichen Raum
- Verkehrswende auch im ländlichen Raum mit angemessener Teilhabe am schienengebundenen Verkehr
- Schutz von Siedlungsbeziehungen, wirtschaftlichen und landwirtschaftlichen Strukturen
- Lärm- und Erschütterungsschutz
- Schnelle Umsetzung
- Nutzung vorhandener Infrastruktur durch Streckenreaktivierung
- Wirksame Kontrolle der Planung und Umsetzung



Der ICE im Deutschlandtakt mit 300 km/h – Das Goldene Kalb des Klimaschutzes?

Ein Zug, der mit max. 300 km/h auf einer Neubaustrecke fährt, ist das klimaschädlichste schienengebundene Verkehrsmittel überhaupt. Dies sind die Kosten für ein paar Minuten Fahrzeitgewinn:

1. Der Neubau verschlingt Naturraum ohne einen möglichen Ausgleich im Naturraum, Waldflächen, die wegfallen, regenerieren sich nicht mehr.
2. Die CO₂-Bilanz bei der Herstellung einer Neubautrasse ist um ein Vielfaches schlechter als bei einer vergleichbaren Ausbaumaßnahme
3. Der Betrieb eines Hochleistungszuges mit 300 km/h hat einen mehrfach höheren Energieverbrauch als bei einer Geschwindigkeit von 230 km/h.
4. Eine Hochgeschwindigkeitsstrecke weist einen viel höheren Verschleiß als eine konventionelle Strecke auf, ist früher verbraucht und damit weniger nachhaltig.
5. Ein Hochleistungszug mit 300 km/h verbraucht überproportional große Anteile an der Gesamtkapazität einer Trasse. Für andere Verkehre ist kaum noch Platz.
6. Ein Neubau wird erst wirksam, wenn der letzte Meter Schiene gelegt ist. Das wird zu einem Zeitpunkt 2045 der Fall sein, zu dem die Verkehre bereits klimaneutral sind. Der Ausbau bringt schneller klimafreundlichere Ergebnisse.

37. Deutschlandtakt



Maßbegliche Steigerungen im ÖV sind nur möglich durch Umwandlung von Individualverkehr. Der ist im ländlichen Raum immer noch alternativlos. Dort liegt über die Reaktivierung von stillgelegten Strecken das größte Potenzial.

Wenn man klimafreundliche Verkehre will, muss man den Mut haben, eine Gesamtbilanzierung von der Herstellung über die Nutzungsdauer bis zum Nutzungsende im Vergleich anzustellen. Bei Gebäuden wird das bereits praktiziert, wenn sie als besonders klimafreundlich und nachhaltig gefördert werden sollen. Auch auf die Gefahr hin, dass man seine ideologische Weltsicht korrigieren muss. Und die Geschwindigkeiten im Deutschlandtakt.

38. Deutschlandtakt



Verkehrswende – Wie geht das im ländlichen Raum?

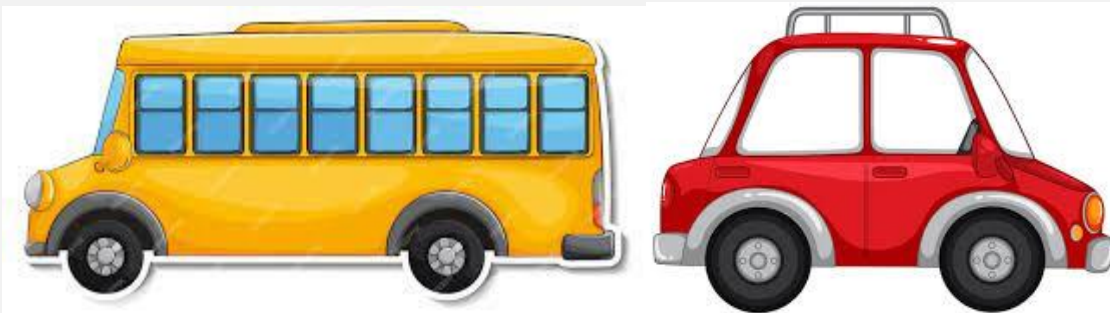
Verkehrswende – Energiewende – Klimawende sind alle Begriffe, die ein und dieselbe Notwendigkeit beschreiben. Der Schlüssel liegt im CO₂-Verbrauch.

39. Verkehrswende

Wer richtigerweise Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Autobahnen fordert, um die CO₂-Emissionen zu senken, kann nicht ernsthaft auf der Schiene das Gegenteil wollen.

Der Klimabericht 2045 geht davon aus, dass die Verkehrsmengen im Personenverkehr bis 2045 gleich bleiben. Er verteilt sich nur anders. Der Güterverkehre sollen im Gleichschritt mit dem BIP steigen.

Im ländlichen Raum ist dies der Regionalverkehr:



und dies der Fernverkehr:



Was ist für ein gutes Verkehrssystem notwendig?

- Integriertes Gesamtverkehrskonzept für Stadt und Land
- Regionale Vernetzung und flächendeckende Versorgung mit ÖPNV
- → Verkehrswende im ländlichen Raum und Teilhabe an günstigem und subventioniertem ÖPNV mit Reduzierung des Individualverkehrs
- Nutzung vorhandener Infrastruktur – Reaktivierung von Bahnstrecken
- Emissionsarme Verkehre mit Geschwindigkeitsbegrenzungen – auch auf der Schiene
- Verkehre mit guten Kapazitätsnutzungen mit ähnlichen Geschwindigkeiten
- Mehr Engagement der DB in der Fläche mit mehr Wettbewerb unter gleichen Bedingungen
- Konkrete Auftragserteilung durch den Bundestag und bessere politische Kontrolle

40. Verkehrswende



Forderungen:

- **Nutzung vorhandener Infrastruktur – Reaktivierung von Bahnstrecken – Verkehrswende im ländlichen Raum**
- **Umsetzung der Generalsanierung Hannover-Hamburg mit allen Alpha E-Elementen unter Berücksichtigung der Vorschläge aus der Vieregg-Studie**
- **Moratorium zur Neubauplanung – Stopp der klimaschädlichen ICE-Rennstrecken**
- **Anpassung des Deutschlandtakts an einen realisierbaren und nachhaltigen Takt**
- **Unabhängige Kapazitäts- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen auf Grundlage einer abgeschlossenen Generalsanierung**
- **Dialog mit Vorhabenträger, Bund, Land und der Region auf Augenhöhe**
- **Trennung von Netz und Betrieb bei der DB gemäß Kritik und Vorschlägen des Bundesrechnungshofs**

41. Verkehrswende



42. Schluss

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Christian Böker
26.10.2023

