

Dialogforum Schiene Nord  
c/o vom Hoff Kommunikation GmbH  
Prinz-Georg-Straße 104  
40479 Düsseldorf

Reppenstedt, 14.07.2015

### **Widerspruch**

gegen einen Antrag verschiedener Bürgerinitiativen und des BUND vom 3. Juli 2015  
hinsichtlich Ablehnung einer Optimierung der VCD-Trasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem oben genannten Schreiben wird beantragt, der Bitte auf Optimierung der VCD-Trasse (Schreiben des VCD vom 22.06.2015, ergänzt durch Schreiben des VCD vom 13.07.2015) nicht zu entsprechen, weil

1. der westliche Teil der VCD-Trasse einschließlich der Verbindung bis in den Hafen Hamburg hinein und damit eine Verbindung der Häfen Bremerhaven und Hamburg untereinander nicht Eingang in die Bewertung finden sollte,
2. die Bedeutung der VCD-Trasse für den Güterverkehr nach Aussage des VCD „gemindert“ sei und – so folgern die Antragsteller allem Anschein nach – sie hiermit den Zielen einer Steigerung der Netzkapazität für zusätzliche Güterzüge im Hinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen nur unzureichend gerecht werden könne,
3. die VCD-Trasse durch Aufnahme von Personenverkehrs-Leistungen ihren eigentlichen Aufgabenschwerpunkt verloren habe und
4. ein konkreter Bedarf im Personenverkehr nicht erkennbar sei und daher der Einsatz von Personenzügen auf dieser Strecke keine Wirtschaftlichkeit verspreche.

Gegen diesen Antrag legen wir Widerspruch ein, da die genannten Argumente nicht zutreffen. Wir begründen dies wie folgt:

- Zu 1. Die angesprochene Verbindung der beiden Nordseehäfen steht in dieser Betrachtung nicht zur Debatte. Auch die westliche Ausfahrt aus dem Hafen Ham -

burg über Buxtehude ist hier auszuklammern, da eine Entscheidung über diese Teilstrecke an eine Betrachtung der Leistungsfähigkeit des Knotens Harburg gebunden ist, die noch aussteht.

Wie die bisherigen Umlegungen erkennen lassen, haben Güterverkehre von und zu den Bremischen Häfen Bedeutung für die betrachteten Varianten gewonnen, ausgewiesen durch die Belastung der „Amerika-Linie“ Langwedel – Uelzen, die Bestandteil der Alpha-Variante ist. Hiernach kann auf dem westlichen Ast der VCD-Trasse mit rund 40 Güterzügen/d gerechnet werden, für die nach Entfernungsvergleichen der Weg über die VCD-Trasse günstiger als über die „Amerika-Linie“ ist.

- Zu 2. Die Formulierung „Minderung“ bietet Anlass für ein Missverständnis. Das ursprüngliche Konzept der VCD-Trasse beruhte auf Planungen der Hafenverwaltung Hamburg, Container nicht – wie bisher – im Hafen zwischenzulagern, zu sortieren und auf die einzelnen Hinterland-Verkehrsmittel zu verteilen, sondern sie auf der Schiene in „bunten“, voll ausgelasteten Zügen zu einem im Binnenland gelegenen Hub zu transportieren und erst hier die genannten Lagerungs-, Sortier- und Verteil-Aufgaben wahrzunehmen, sofern die Container nicht im Hafen selbst oder in dessen näherem Umland verbleiben. Dieses Konzept hätte auf den Schienen-Verbindungen zwischen Hafen und Hub zu einer außerordentlich starken Verkehrsbelastung geführt. Der Verzicht des Hafens Hamburg auf diese Planungen bedeutet eine beträchtliche Minderung der ursprünglich zu erwartenden Schienenverkehrsmenge im direkten Hinterland Hamburgs und damit ein „Zurechtstutzen auf Normal-Maß“. Eine gegenüber konkurrierenden Varianten „mindere“ Bedeutung der VCD-Trasse für Güterzüge lässt sich hieraus nicht ableiten.
- Zu 3. Aufgaben-Schwerpunkt der VCD-Trasse ist selbstverständlich der Güterverkehr. Diese Strecke ist sämtlichen Anforderungen der prognostizierten Güterverkehrsleistung voll gewachsen. Dennoch verbleiben Kapazitätsreserven, die für zusätzlichen Personenverkehr (wie beispielsweise auch auf den Neubau-Varianten Ashausen – Suderburg/Unterlüß) genutzt werden können. Diese Kapazitätsreserven lassen sich durch die vorgeschlagenen, quasi kostenlosen und nur auf der VCD-Trasse möglichen Innovationen (Groß-Profil und Einsatz von Langzügen) und damit durch eine Verringerung der Anzahl der Güterzüge steigern. Zu erwähnen ist, dass die genannten (allerdings nur längerfristig realisierbaren) Innovationen eine Verminderung der spezifischen Transportkosten bis zu 40 % gestatten und damit die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr stärken.
- Zu 4. Die genannten Behauptungen sind nicht begründet. Erfahrungsgemäß führen Fahrzeitverminderungen der Eisenbahn zu entsprechenden Zuwächsen im Schienen-Personenverkehr. Diese zusätzlichen Verkehre basieren – wie verkehrspolitisch gewünscht – zumeist auf einem Wechsel vom Straßenverkehr zur Schiene. Welche Argumente sprechen dafür, auf diese zusätzlichen Verkehrs-Effekte zu verzichten? Sie lassen sich entsprechend der Methodik der Bundesverkehrs-Wegeplanung quantifizieren. Die zusätzlich auf der VCD-Trasse mögliche Personenverkehrs-Leistung wird auf 40 bis 50 Mio, Pkm/a geschätzt.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Christian Friedrichs  
Vorsitzender VCD Landesverband Niedersachsen