

The background is a solid green color with a faint, light-green pattern of interconnected lines and dots, resembling a molecular or cellular structure. In the upper left quadrant, there is a cluster of five colored squares arranged in a cross-like pattern. The top-left square is light purple. The top-right square is light orange. The middle-left square is medium purple. The middle-right square is dark orange. The bottom-right square is dark purple. The main title is centered in the lower half of the page in a bold, white, sans-serif font.

Anmerkungen zum Dialogforum vom 22.5.2015

Forum Pro Lebensqualität e.V.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	3
Einleitung	5
Grundsätzliches.....	6
Bedarfsanalyse.....	8
Fallstudie China als wichtigster Handelspartner	11
Bedarfsumlegung.....	16
Modellierung, Kostenbestimmung und Bewertung.....	18
Fallstudie Pünktlichkeit.....	20
Einzelbetrachtungen	27
Weiteres Vorgehen	30
Quellenverzeichnis.....	33
Wer sind Wir?.....	35

Zusammenfassung

„Wir wollen einen für die Öffentlichkeit transparenten und offenen Dialogprozess. Das schafft am Ende mehr Akzeptanz“. Mit diesen Worten informierte Minister Lies die Öffentlichkeit im Dezember 2014 über den baldigen Beginn des Dialogforums „Schiene Nord“ und dessen Zielsetzung (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2.12.2014).

Um diesen transparenten und offenen Dialog zu erhalten, sind zwei Voraussetzungen zu erfüllen. Es muss ausreichend Raum für den Dialog geschaffen werden und alle Informationen müssen, auch für Personen, die nicht als Teilnehmer im Dialogforum „Schiene Nord“ sitzen, zur Verfügung gestellt werden.

Beides wurde in der Veranstaltung vom 22. Mai 2015 nicht erreicht. Die Veranstaltung war ob des grossen Themenumfangs über weite Strecken Frontalunterricht mit Zwischenfragen statt Dialog. Unseren Bitten um zusätzliche Dokumentation konnte, hier sei das Los 5 Schiene genannt, oder wollte man, wie bei den detaillierten Kostentabellen, nicht nachkommen. Deshalb sieht das Forum Pro Lebensqualität e.V. die Veranstaltung vom 22. Mai sehr kritisch.

Das Forum Pro Lebensqualität e.V. erkennt grundlegende Probleme beim Vorgehen hinsichtlich der Prognose, der Modellumlegung des Verkehrs auf die Schiene sowie bei der Kostenberechnung. Über die Nutzenberechnung wurde ob der vorangeschrittenen Zeit nicht gesprochen - eine Bewertung dieses Punktes erübrigt sich somit bis zur erneuten Vorlage im Dialogforum.

Minister Lies sieht laut zitierter Pressemitteilung, dass die Prognosen für den Hafen-hinterlandverkehr weiterhin große Wachstumsraten ausweisen werden und dass das Ministerium mit einem Zuwachs von mehr als 50 Prozent bis 2030 für alle Verkehrsträger rechnet. Dies sieht das Forum Pro Lebensqualität e.V. nach Vorstellung der Prognoseverfahren und einzelner Ergebnisse als nicht gesichert an. Wir kritisieren einerseits, dass trotz aller Unsicherheiten das Prognoseverfahren nur singuläre Prognosewerte ergibt statt, wie den zunehmenden Volatilitäten der globalisierten Wirtschaft angemessen, Prognosekorridore. Des weiteren sind unserer Ansicht nach exogene Faktoren, bestimmt durch die Wirtschaft der Partnerländer am anderen Ende der Logistikkette (insbesondere China), nicht ausreichend in den Prognosen enthalten.

Die im Dialogforum von Teilnehmern geforderte Priorisierung von Güterverkehren über Personenverkehren lehnen wir aufgrund der schlechten Erfahrungen aus den USA grundsätzlich ab.

Wir vermissen für die Kosten-Nutzen-Kalkulation zur Alternativenbeurteilung:

- die Berechnung mit unterschiedlichen, dokumentierten Wirtschaftsszenarien
- einheitliche und nachvollziehbare Modellbeschreibungen
- eine grundsätzliche Einbeziehung von Personenverkehren, insbesondere auch neuer Angebote, und der Annahme von Taktsteigerungen auch z.B. bei SGV-Y und Amerikalinie
- sowie die Beurteilung der Alternativen nicht nur mit Hilfe einer Kenngröße Leistungsfähigkeit, sondern insbesondere gemessen an den Faktoren Pünktlichkeit im Personenverkehr und Flexibilität bei der Anpassung an veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Wir sehen das Thema Kosten-Nutzen-Untersuchung aufgrund der oben aufgeführten Punkte als nicht abgeschlossen an und gehen davon aus, dass es detaillierter in Bezug auf die einzelnen Trassenvarianten im Herbst, wenn eine Entscheidung hinsichtlich der Flussvertiefungen von Elbe und Weser vor Gericht gefallen ist, erneut auf die Tagesordnung genommen wird.

Einleitung

Ziel des Dialogforums „Schiene Nord“ ist es, über einen offenen und transparenten Dialog Akzeptanz für eine Trassenalternative zur Steigerung der Kapazitäten im Hafenhinterlandverkehr auf der Schiene zu erreichen. Eine von den Teilnehmern des Dialogforums „Schiene Nord“ erarbeitete Entscheidungsgrundlage, gegebenenfalls sogar eine Trassenempfehlung, ist von den Teilnehmern des Dialogforums in ihren Heimatlandkreisen und -Gemeinden in der Folge zu kommunizieren und zu erläutern. Die Realisierung einer gewählten Trassenalternative wird sich über mehrere Jahre - eher 15 - 20 - hinziehen. Während dieser Zeit ist die Trassenwahl durch die Teilnehmer des Dialogforums „Schiene Nord“ aus Kommunalpolitik und Bürgerinitiativen vor der Bevölkerung zu vertreten.

Aus diesem Grund sind zwei Zwischenergebnisse im Dialogforum „Schiene Nord“ von für das Projekt existenzieller Bedeutung:

1. Eine Entscheidungsgrundlage, bei der sowohl Inhalte als auch die Verfahrensweisen dahin detailliert und nachvollziehbar dokumentiert sind.
2. Eine fachliche Qualifizierung der Teilnehmer des Dialogforums „Schiene Nord“, die ausreicht, eine Entscheidung in Folge vertreten zu können.

In den wenigsten Fällen werden Teilnehmer des Dialogforums „Schiene Nord“ den Prozess eines Ausbaus der Hafenhinterlandanbindungen bis zum Ende in der im Dialogforum vertretenen Rolle begleiten. Da das Mandat des „unabhängigen Beraters“ befristet ist und mit dem Dialogforum endet, gilt es im Rahmen des Dialogforums „Schiene Nord“, alle Teilnehmer und die späteren Nachfolger in die Lage zu versetzen, unabhängig von diesem Berater Elemente und Inhalte der Entscheidungsfindung qualifiziert kommunizieren zu können.

Es notwendig, auch Teile des Entscheidungsverfahrens transparent zu veröffentlichen und zur Verfügung zu stellen, die in der Regel als zu komplex oder unnötig angesehen werden, damit sie einer kritischen Öffentlichkeit in Zukunft zur Verfügung stehen. Ansonsten reicht eine Nachfrage hinsichtlich fehlender Entscheidungsunterlagen (hier beispielhaft Detailkostentabellen oder Teile der BMVI-Prognose wie Los 5), um vor Ort bei den Betroffenen Zweifel an der Entscheidung und der fairen und objektiven Auswahl zu nähren. Die Tatsache, dass Unterlagen des ersten Raumordnungsverfahrens technisch nicht zur Verfügung stehen, sollte hier als abschreckendes Beispiel dienen.

Wir müssen leider immer wieder feststellen, dass Personen und Interessengruppen zum Zwecke der „Motivation“ Fehlinformationen, z.T. direkt, zum Teil in Fragen versteckt, lancieren oder gezielt nicht beantworten. Abschreckendes Beispiel ist die aktuell im wieder vorgetragene Frage „Warum nimmt man nicht die schon raumordnerisch festgestellte Trasse, das gehe doch aufgrund des vorliegenden ROV-Beschlusses schneller?“

Dieser Argumentationstechnik gehört mit einer ordentlichen, vollständigen Dokumentation ein Riegel vorgeschoben.

Grundsätzliches

Behandlung des Fragenkatalogs

Das aktuelle Verfahren im Umgang mit den aus dem Plenum schriftlich gestellten Fragen hinsichtlich der Inhalte der Prognosedokumentation bietet, insbesondere für den aussenstehenden Betrachter, wenig Transparenz. So sind die im Rahmen der Veranstaltung vom 22. Mai 2015 gegebenen Antworten in Bezug auf den Fragenkatalog nicht dokumentiert. Dies führt dazu, dass Dritte, die sich anhand des Fragenkatalogs über Antworten informieren wollen, es nur bedingt können. Sie müssen gegenwärtig 9 1/2 Stunden Videomaterial betrachten, um zu sehen, ob eine Frage beantwortet wurde oder nicht - und dann dabei auch noch sehr genau aufpassen, ob dieses geschieht. Aus diesem Grund gehören alle Antworten in Verbindung mit der jeweiligen Frage schriftlich dokumentiert - wie es auch mit den Bürgeranfragen geschieht. Nur so lässt sich eine Vollständigkeit der Beantwortung sicherstellen.

Abschliessend ist zu bemerken, dass diese Antworten im Kontext des Dialogforums zeitnah zu beantworten und zu dokumentieren sind. Ansonsten können Nachfragen hinsichtlich der Antworten durch die Teilnehmer nicht mehr gestellt werden. Hier muss ein Grundprinzip des Zeitmanagements gelten :

Keine Aktivität ohne Termin und Verantwortlichen.

Kann der Termin nicht eingehalten werden, dann hat der Verantwortliche - in der Regel als Projektleiter Herr Hitschfeld - dies zeitnah dem Plenum bekannt zu geben und einen neuen Termin für die Beantwortung zu benennen.

Agendastruktur

Die Agenda des Dialogforums vom 22. Mai 2015 war überfrachtet. Die grosse Zahl an komplexen Vorträgen hat eine anschliessende Diskussion, wie man sie in einem Dialogforum erwarten würde, unmöglich gemacht. So handelt es sich zur Zeit beim Dialogforum „Schiene Nord“ eher um Frontalunterricht mit Fragen an den Referenten als um einen Dialog zwischen den Referenten und den Teilnehmern. Der Aspekt Diskussion kritischer Elemente der Vorträge zwischen den Teilnehmern wird aktuell von dem Dialogforum weder in der Agenda noch in deren Umsetzung abgebildet.

Um dem Anspruch eines „Dialogforums“ genüge zu leisten, schlagen wir vor, die Grundstruktur der zukünftigen Veranstaltungen so zu konzipieren, dass ausschliesslich am Vormittag Präsentationen stattfinden. Dies sollten maximal zwei Präsentationen sein mit einem Zeitumfang von jeweils maximal einer Stunde (und damit geschätzt maximal 15-20 Folien pro Vortrag). An jeden Vortrag schliesst sich eine halbe Stunde Nachfragen zu diesem an den Referenten an.

Der Nachmittag wird für Diskussionen zum behandelten Schwerpunktthema, aber auch andere, schwerpunktfremde Themen, verwendet. Reicht die Zeit für letzteres nicht, kommen diese auf die nächste Agenda als offizielle Agendapunkte.

Die Agenda darf eine Veranstaltung nicht so strukturieren, dass der kontroverseste und für alle Beteiligten inhaltlich interessanteste Punkt als letzter auf der Agenda steht, wie es am 22. Mai 2015 der Fall war, so dass dieser nur im Eilverfahren abgehandelt werden kann. Vergessen wir nicht, wir sind privilegierte Delegierte, die vor Ort auch durch Gespräche in den Pausen besser informiert sind; der eine oder andere Teilnehmer ausserhalb der Dialogforumstermine auch durch den „unabhängigen“ Gutachter. Dies gilt nicht für die Bevölkerung vor dem Computer, die die Veranstaltung live oder offline verfolgt und sich wundert, warum bestimmte Themen nicht intensiv diskutiert werden.

Trassen-Baselines

Die Behandlung des Themas Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht abgeschlossen, solange bestimmte Rahmenvoraussetzungen nicht erfüllt sind.

Eine wesentliche Voraussetzung ist die Definition der Baselines der Trassenalternativen für alle weiteren Untersuchungen. Ohne diese kann niemand verlässlich einen Vergleich zwischen den Trassenalternativen durchführen und es wird bei den Anwohnern im Bereich von Trassenalternativen immer der Geschmack der fehlenden Nachvollziehbarkeit der Untersuchungen zurück bleiben. Die Diskussion wird weiter auf emotionaler Ebene geführt werden, da vergleichbare quantifizierte Sachunterlagen nicht zur Verfügung stehen.

Wir haben es gegenwärtig mit zwei verschiedenen Qualitäten der Trassenuntersuchung zu tun:

1. den Ausbautrassen, bei denen die Linienführung eindeutig bestimmt ist und eine Ausbaulösung sich im zweistelligen Meterbereich links und rechts von der existierenden Trasse befindet sowie
2. den Neubautrassen, für die keine Linienführung vorliegt, und für die wir einerseits einen Suchraum und in Folge eine Bewertungslinie identifizieren müssen, um exemplarische, gleichwertige Vergleichswerte allerdings ohne abschliessende Endgültigkeit für einen weiteren Vergleich der Trassen zu bestimmen.

Letzteres fehlt zur Zeit und macht es deshalb sehr schwer, Kosten und Betroffenheiten vergleichbar darzustellen. Es müssen deshalb Regeln für die Formulierung einer Neubautrassenvariante dokumentiert werden, nach der diese Neubautrassen modelliert und bewertet werden. Dieses Verfahren muss für den Aussenstehenden transparent und nachvollziehbar sein. Anhand dieses Verfahrens sind dann die Trassen zu modellieren und vergleichend bei allen Kriterienuntersuchungen nebeneinander zu bewerten.

Bedarfsanalyse

In der Präsentation zur BMVI-Prognose wurden uns Beispiele für Entwicklung der Verkehrs- und Transportleistung verschiedener Verkehrsträger vorgestellt (Kotzagiorgis 2015a, Folie 7). Kernelemente der Prognosen des BMVI waren einerseits Istdaten für einen Zeitraum von Beginn der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts bis 2007. Der Prognosenwert selbst bezog sich immer auf das Prognosenjahr 2030, alle dargestellten Zwischenwerte wurden interpoliert.

Wir sehen in den Prognosen des BMVI mehrere methodische Probleme, die eine Nutzung der Prognosen in Hinblick auf eine langfristige Infrastrukturplanung in der aktuellen Form in Frage stellen. Dies sind

- ein Endtermin 2007 der verwendeten Istdaten, der aktuelle Trendentwicklungen in der globalen Wirtschaft ignoriert sowie
- eine Pseudogenauigkeit eines Prognosenwertes 2030, der strukturelle und konjunkturelle Risiken nicht ausreichend abbildet.

Nachfolgend werden wir einzelne konkrete Problembereiche aufführen und abschliessend Lösungswege für das weitere Planungsverfahren vorschlagen.

Wirtschaftliche Risiken ausserhalb des Prognosedatenbestandes

Betrachten wir den Prognosezeitraum bis 2030, so überblicken wir einen Zeitraum von 15 Jahren. Schauen wir ebenfalls 15 Jahre in die Vergangenheit, so bietet sich uns ein Vergleichszeitraum zur Bewertung der Risiken hinsichtlich der Prognoseerstellung. Wir wissen, dass nur die ersten sieben Jahre der vergangenen 15-Jahres-Periode in die Prognose eingeflossen sind, die nachfolgenden acht Jahre sind nicht Bestandteil der Prognosebasis des BMVI.

Wenn wir jetzt den vergangenen 15-Jahres-Zeitraum hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung und der aufgetretenen Probleme untersuchen, bietet sich folgendes Bild

Transportleistung Eisenbahnverkehr

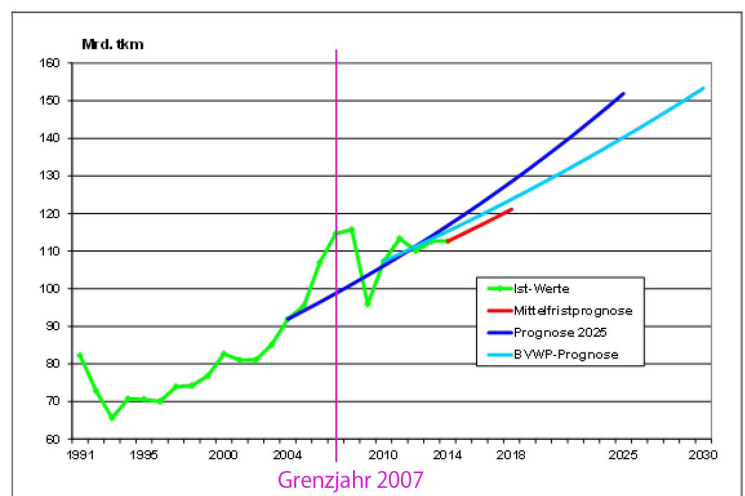


Abbildung 1: Folie Transportleistung aus (Kotzagiorgis S. 2015a)

Internet-Blase - 2001 - Bestandteil der Prognosebasisdaten

Finanzkrise - 2007 - im wesentlichen nicht Bestandteil der Prognosebasisdaten

Eurokrise - ab 2009 - nicht Bestandteil der Prognosebasisdaten

Wir trennen hier Finanzkrise und Eurokrise, da letztere zwar durch die Finanzkrise beschleunigt wurde, in den wesentlichen Ursachen aber von dieser unabhängig ist. Demzufolge sind zwei von drei Wirtschaftskrisen im Euroraum in die Prognose nicht mit eingegangen.

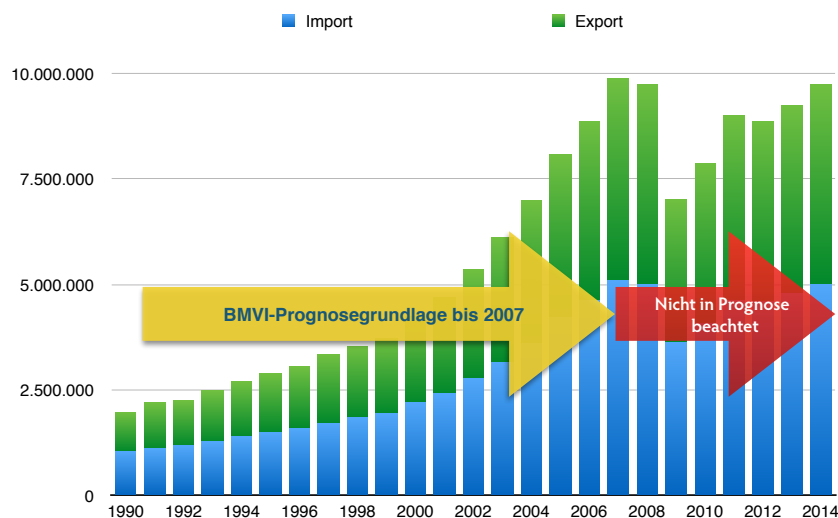


Abbildung 2: Hamburger Hafen Containerumschlag : Quelle Hafen Hamburg

Bei Betrachtung des Containerumschlags im Hamburger Hafen ergeben sich die demzufolge zu erwartenden Einbrüche in der Steigerungsrate. Seit 2008 ist je nachdem, ob man einer optimistischen oder pessimistischen Grundhaltung anhängt, von einer Erholung zu sprechen, die die Vorkrisenwerte erreicht hat oder aber von einer seit 2008 stattfindenden Seitwärtsbewegung der Umschlagszahlen zu sprechen.

Neben dem begrenzten Prognoseausgangsdatenintervall gibt es aber noch eine weitere Reihe an Unwägbarkeiten, die in die Prognosequalität eingehen.

Elbe - und Weservertiefung

Die Nichtbeachtung des Risikos einer eventuell nicht stattfindenden Vertiefung von Elbe und Weser halten wir zum aktuellen Zeitpunkt für sehr problematisch. Hier empfehlen wir, die Entscheidung des europäischen Gerichtshofs im Frühsommer abzuwarten und nach Beschluss gegebenenfalls das Thema Kapazitätsplanung erneut auf die Tagesordnung zu setzen.

Exogene Risikofaktoren

Wir halten die vorgestellten Annahmen einer bis zu 80%igen Steigerung der Umschlagszahlen im Hamburger Hafen (und in Summe der deutschen Seehäfen) bis 2030 für deutlich zu hoch.

Grund dafür sind unter anderem exogene Faktoren am anderen Ende der Transportkette, die aus unserer Sicht ein derartiges Wachstum nicht zulassen werden.

Wenn wir davon ausgehen, dass Hamburg weltweit nicht der einzige Hafen mit zweistelligen Wachstumsraten bis 2030 ist, dann bedeutet dies insbesondere für den Import, dass in den exportierenden Ländern drei Effekte die von uns importierten Warenmengen beeinflussen werden:

- die steigenden Energiekosten
- die steigenden Rohstoffkosten insbesondere seltener Erden
- die steigenden CO₂-Emissionen in den Produzentenländern

Diese daraus folgenden Effekte auf die Importmengen und -preise werden zusätzlich angeheizt durch die zu erwartenden deutlich erhöhten Handelsmengen zwischen den BRICS-Staaten und den Entwicklungsländern.

Wir erläutern dies im Detail in der auf den folgenden Seiten dargestellten „Fallstudie China“.

Fallstudie China als wichtigster Handelspartner

China ist Hamburgs führender Handelspartner. Im Jahr 2014 entsprach der Containerschlag von und nach China im Hamburger Hafen mit über 2,7 Mio TEU der Menge, die die nachfolgenden sechs Länder - Russland, Singapur, Süd-Korea, die USA, Finnland und Schweden - gemeinsam erzielten (Quelle: Hafen Hamburg).

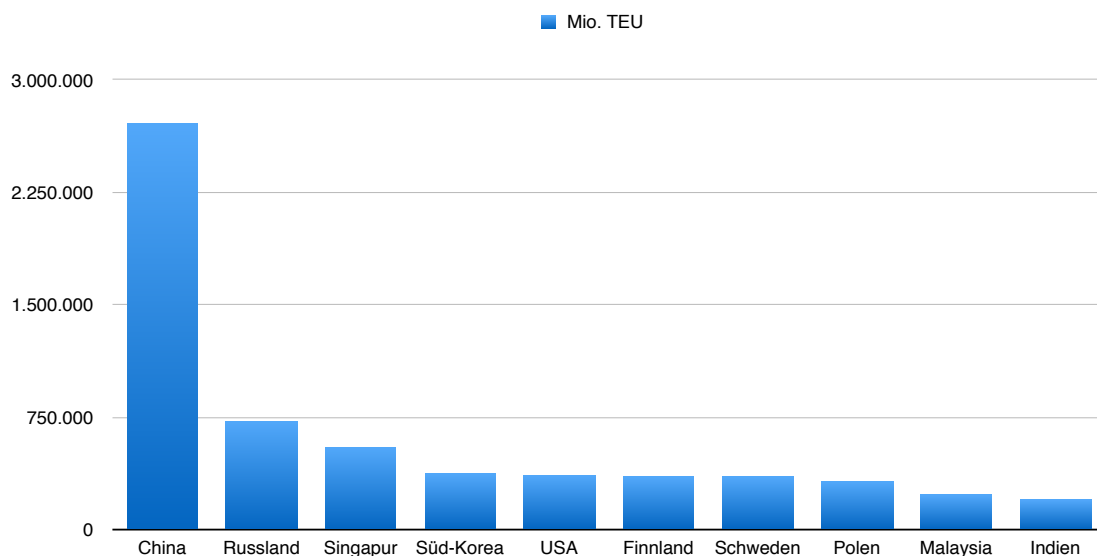


Abbildung 3: Top 10 Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr 2014 Quelle: Hafen Hamburg

Auf Seite 20 des „Prognose“-Vortrags vom 22. Mai 2015 wird ein Wachstum für alle deutschen Seehäfen im Zeitraum von 2010 bis 2030 von 74%, auf Seite 22 für die deutschen Nordseehäfen ein Wachstum von 80% prognostiziert. Der Hamburger Hafen wächst gemäß Folie 22 in diesem Zeitraum sogar um 87% von 104 Millionen Tonnen auf 194,6 Millionen Tonnen (Kotzagiorgis S. 2015a). Wir können gemäß vorheriger Abbildung davon ausgehen, dass diese Steigerung der Handelsmengen im Hamburger Hafen vor allem über den Handel mit China erzielt werden würde.

Europa ist dabei für die asiatischen Staaten nur ein kleiner Partner im internationalen Handel. Dominiert wird dieser durch den innerasiatischen Handel, mit Abstand gefolgt vom Handel zwischen Asien und den USA. Der Handel zwischen den asiatischen Staaten und Europa findet sich erst auf Platz drei mit weniger als einem Drittel des Umfangs des innerasiatischen Handels wieder. Dabei war das Wachstum im Handel zwischen Asien und Europa mit im Durchschnitt jährlich 7% im Zeitraum 2005-2013 im Vergleich zu anderen Regionen der Welt eher unterdurchschnittlich, wobei hier bemerkt werden muss, dass der Handel zwischen Asien und Europa im Jahr 2012 sogar um -7% rückläufig war. (Quelle: WTO)

Im Prinzip könnte man trotzdem annehmen, dass die Wachstumsprognose im Vortrag für die deutschen Seehäfen mit jährlich 3% vergleichsweise konservativ ist.

Das Forum Pro Lebensqualität e.V sieht dies anders, allerdings betrachten wir nicht nur Trendentwicklungen der letzten Jahre bis 2007 wie die BMVI-Prognosen, sondern auch die Auswirkungen am anderen Ende der Logistikkette, die Folgen im Handelspartnerland China.

Produktion und Handel der Exportgüter in China ist rückgekoppelt mit zwei wesentlichen globalen Faktoren aus Wirtschaft und Umwelt:

1. den Rohstoffpreisen
2. den ökologischen Auswirkungen der CO₂-Produktion und der Feinstaubbelastung

Beide haben Einfluss auf eine zukünftige Produktion in China. Erstere führen bei Anstieg der Rohstoffpreise zu einer durch Preisanstieg der Produkte veränderten Nachfrage am Markt. Letztere einerseits zu durch Smog ausgelöste Produktionsstillstände und andererseits zu klimatischen und gesundheitlichen Auswirkungen auf das Leben von Millionen Menschen und den daraus folgenden Kosten für die Volkswirtschaft.

Wie schlimm ist die Situation heute, und was ist bei einem Anstieg der Handelsmenge um 80% zu erwarten?

China ist heute der größte Nutzer von Kohle. Kohle besitzt am Energiemix Chinas einen Anteil von 77%. Des weiteren ist China seit April 2015 mit 7,4 Mio Fass am Tag weltgrößter Importeur von Rohöl und hat damit die USA überholt.

Gleichzeitig zeigt sich aber auch die Kehrseite dieser Energiepolitik. China ist mit 9977 Millionen Tonnen im Jahr 2013 das Land mit der größten CO₂-Emission. Es emittierte damit soviel CO₂ wie die nachfolgenden drei Länder in der Rangliste der größten CO₂-Emittenten, die USA, Indien und Russland, zusammen. Gleichzeitig stieg in den letzten Jahren die Feinstaubbelastung in China dramatisch an.

Mehr als 90 Prozent der 190 Städte in China, die ihre Luftwerte melden, überschreiten Chinas eigene Grenzwerte für die durchschnittliche jährliche Luftverschmutzung mit Feinstaub (2015d). Wenn man die Messdaten der Luft in der Hauptstadt Peking im Jahr 2014 analysiert und mit den Standards der Environmental Protection Agency der USA bewertet, ergibt sich, dass für den Normalbürger 220 Tage die Luft als gesundheitsgefährdend einzuschätzen war. Für Risikopatienten mit Vorerkrankungen der Atemwege sogar an 280 Tagen (Quelle: Greenpeace). In Peking, Shanghai, Guangzhou und Xi'an überschreitet die Feinstaubkonzentration den WHO-Grenzwert um das Vierfache.

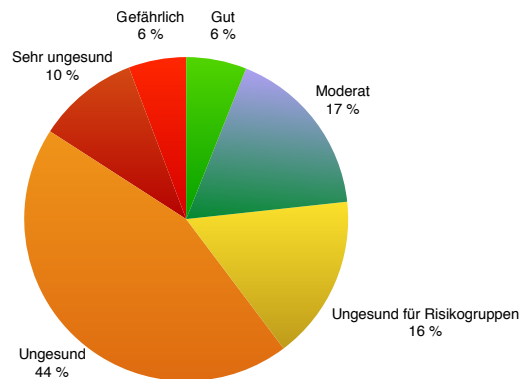


Abbildung 4: Anteil Tage mit gesundheitsgefährdenden Wetterbedingungen in Peking im Jahr 2014
Quelle : Greenpeace

Aussenhandel führt auch zu Wachstum im Binnenland. Insofern ist natürlich nicht die Produktion von Exportgütern allein Schuld an diesen Effekten, aber es stellt sich die Frage, wie lange eine solche Verschmutzung toleriert werden kann angesichts von Klimawandel und hohen volkswirtschaftlichen Kosten im Wirtschaftssystem? Welche Auswirkungen hat dies auf die Wirtschaft im allgemeinen und die Aussenwirtschaft im speziellen? Die Folgen für die Wirtschaft sind heute schon sichtbar. Chinas Wachstum hat mit immerhin noch vergleichsweise hohen 7% Wachstum das niedrigste Wachstum seit 25 Jahren erreicht.

Bis zum Jahr 2050 will China den Anteil, den Kohle am Energiemix besitzt, von 77% auf unter 50% senken. Dieser Umstieg soll einerseits durch die verstärkte Nutzung von Erdgas aber auch dem Ausbau erneuerbarer Energien wie Solarenergie und Windkraft geschehen.

Und damit kommen wir zu den Rohstoffpreisen.

Für beides, Solarenergieausbau wie Windkraftausbau, benötigt man für die elektronischen Steuerungen seltene Erden. Diese finden sich heutzutage in vielen Produkten des Alltags, von Dauermagneten über Leuchtdioden, Bildschirme bis hin zu Handys, Tabletcomputern und vor allem deren Akkus. Viele unserer technischen Errungenschaften wären ohne seltene Erden nicht denkbar. Wenn China massiv die Produktion erneuerbarer Energien ausbaut, dann werden sich diese seltenen Erden ob der massiven Nachfrage auf dem Weltmarkt deutlich verteuern. Und vergessen wir nicht, China besitzt 85% der Vorkommen an seltenen Erden auf dem eigenen Staatsgebiet und kann hier jederzeit marktregulierend eingreifen, wie es bis Anfang dieses Jahres schon der Fall war (2015c).

Wachstum bedarf kostengünstiger Rohstoffe

Diese werden in den nächsten Jahren ob der Nachfrage, entweder aus Gründen des Exports oder aus Gründen der ökologischen Energiewende, zunehmend teurer.

Gleichzeitig führt dies Wachstum entweder zu massiven Klimaeffekten oder aber zu Rohstoffengpässen und volkswirtschaftlichen Kosten einer Energiewende im grossen Stil. Dies läßt ein prognostiziertes Wachstum des Handelsvolumens von 80%, das über die Nordseehäfen abgewickelt wird, für eher unwahrscheinlich halten.

Um es deutlich zu sagen - wir sehen nicht, dass dirigistische Massnahmen notwendig oder sinnvoll sind, um Handelsvolumen zu verändern. Wir sehen vielmehr, dass in absehbarer Zeit der Markt durch Angebot und Nachfrage von produktionsrelevanten Rohstoffen die Handelsvolumina selbst regulieren wird.

Wir ziehen daraus den Schluss, dass eine punktgenaue Prognose mit Ausgangsdaten bis zum Jahr 2007 keine ausreichende Güte besitzt sondern vielmehr eine Pseudogenauigkeit vorspiegelt, die nicht existiert. Deshalb sehen wir es als notwendig an, verschiedene divergierende Wachstumsszenarien zu untersuchen und nicht nur ein vergleichsweise immer noch starkes Wachstumsszenario als Grundlage für weitere Ausbauplanungen zu verwenden.

Für Informationen zum Einstieg in das Thema empfehlen wir die Sendung

ARTE - Mit offenen Karten - China erstickt im Smog vom 9.5 2015

und vertiefend

Chai Jing's review: Under the Dome – Investigating China's Smog

Notwendige Massnahmen

Wir halten die aktuelle BMVI-Prognose aufgrund der im Ergebnis punktgenauen Prognosenwerte für sehr problematisch. Statt dessen sehen wir den Bedarf verschiedener wirtschaftlicher Entwicklungsszenarien, die mögliche Risiken mit einbeziehen und so einen Prognosenkorridor erzeugen.

Da nicht davon auszugehen ist, dass die BMVI-Prognose zum aktuellen Zeitpunkt überarbeitet wird, ergibt sich daraus die Anforderung, für eine Bedarfsumlegung der Im- und Exporte durch die Seehäfen auf die verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen der Y-Alternativenuntersuchungen unterschiedliche Wachstums- und Umlagerungsszenarien zu definieren und diese der Kosten-Nutzen-Kalkulation zu unterwerfen.

So ist aus unserer Sicht neben dem aktuell genutzten Szenario des grossmassstäblichen Wachstums im Hafen Hamburg ein Szenarium notwendig, dass von einem Null-Wachstum im Hamburger Hafen ausgeht, und das die (reduzierte) Wachstumsprognose für die Norddeutschen Seehäfen vor allem auf den Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven umlegt.

Dabei müssen, um robuste Trassenalternativenempfehlungen zu erhalten, für jede untersuchte Trassenalternative verschiedene Verkehrsmixe (Güter- und Personenverkehr) gerechnet werden, damit so die Trassen identifiziert werden, die im Falle von Wirtschaftsschwankungen die maximale Stabilität im Verkehrsnetz gegenüber eintretenden wirtschaftlichen Veränderungen bieten.

Bedarfsumlegung

Knotenpunktkapazitäten

Schon in den Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 und 2003 wurden Knoten als unbeschränkt leistungsfähig unterstellt (Bundesministerium für Verkehr 2003). Erst in einer gesonderten Knotenuntersuchung wurden Knoten mit bestehenden Engpässen detailliert untersucht.

Wir halten dies im Falle der Untersuchungen für das Dialogforum „Schiene Nord“ für problematisch. Hauptgrund dafür ist, dass im Falle des aktuellen Untersuchungsraums jeder der drei Eckpunktes des existierenden Schienennetzes - Hamburg-Harburg, Hannover und Bremen - bekanntermassen deutlich überlastet ist und eine Aus- oder Neubaumassnahme auf die eine oder andere Weise Auswirkungen auf die Knoten besitzen wird. Abhängig von der jeweiligen Lösung (Trassenalternative) liegen unterschiedliche Knotenproblematiken (Anforderungen an das Durchsatzpotential oder Lösungsansatz) vor, die damit auch zu unterschiedlichen Kosten führen. Aus diesem Grund sind für eine Kostenabschätzung im Vergleich sowohl Strecken als auch Knotenkosten in die Bewertung einzubeziehen.

Leider liegen dem Dialogforum „Schiene Nord“ nicht einmal Beispiele für eine exemplarische Lösung der Knotenproblematiken vor, geschweige denn Kostendaten. Dabei sollten diese schon für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erstellt worden sein.

Aus unserer Sicht muss für einen nachvollziehbaren Vergleich

Schritt 1) die Ausbau / Neubauvariante im Netz mit aktueller Knotenkapazität gerechnet werden,

Schritt 2) die Ausbau / Neubauvariante mit unendlicher Knotenkapazität gerechnet werden,

Schritt 3) in den Knoten das notwendige Ausbaupotential aus Schritt 1 und Schritt 2 bestimmt werden und

Schritt 4) eine Beurteilung von Machbarkeit und Kosten des Ausbaus gemäß Differenzkapazität aus Schritt 3 gerechnet werden.

Im Bundesverkehrswegeplan ist dies für die aufgenommen Ausbauvorschläge notwendig, um die kumulierten Auswirkungen auf die Knoten des Netzes zu bestimmen. Ein Bestimmen aller Massnahmen des Bundesverkehrswegeplans zur Knotenkapazitätsbestimmung ist im Rahmen der Arbeit des Dialogforums nicht notwendig.

Im Dialogforum „Schiene Nord“ geht es ausschliesslich darum, die Wirkungen von Trassenalternativen auf das Netz zu bestimmen, um so die günstigste und effektivste Trassenvariante zu bestimmen. Darauf haben Massnahmen z.B. in Bayern keinen Einfluss und sind deshalb nicht in die Berechnung mit einzubeziehen.

Fehlende Unterlagen

Für die Beurteilung der Bedarfsumlegung, insbesondere hinsichtlich der nachfolgenden Simulation, ist es für ein transparentes Verfahren notwendig, die Ausgangsparameter und Annahmen für die Simulation auch für die Zeit nach dem Dialogforum zu dokumentieren. Dazu gehören insbesondere die Ausgangsdaten für einen simulierten Betrieb. Es ist anzugeben, welche Züge im Simulationsmodell von Punkt A nach Punkt B fahren, um so eine Überprüfbarkeit der Bedarfsumlegungen hinsichtlich Konsistenz und Sinnhaftigkeit in den verschiedenen Modellen zu gewährleisten.

Als Darstellungsform empfehlen wir aus Gründen der Klarheit und Vollständigkeit, Stichwort unterschiedliche Zugkategorien, eine Tabelle und zusätzlich aus Gründen der Übersicht eine Darstellung als Verkehrsspinne.

Wir halten es für inakzeptabel, über die Auslastung verschiedener Trassenalternativen in einem Szenario 2030 urteilen zu müssen, ohne den dafür wesentlichen Bericht zur Netzumlegung Schiene (Los 5) vorliegen zu haben. Wie soll ein Teilnehmer des Plenums zu Hause vor Ort eine Bewertung abgeben, ohne die Chance gehabt zu haben, die Inhalte eigenständig bewerten zu können? Wir empfehlen, das Thema Netzumlegung nach Zurverfügungstellung des Abschlussberichtes zu Los 5 erneut im Dialogforum „Schiene Nord“ zu thematisieren.

Modellierung, Kostenbestimmung und Bewertung

Personenverkehre

Wir halten die Untersuchung und spätere Realisierung von Trassenalternativen, die ausschliesslich einem Zweck dienen, für falsch. Im vorherigen Raumordnungsverfahren wurden Trassenalternativen ausschliesslich unter dem Gesichtspunkt der Nutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge untersucht. Wie man heute weiss, hatten sich schon während der Planungsphase die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen derart geändert, dass heute diese Planung veraltet ist und unter neuen Prämissen untersucht werden muss.

Statt aber aus diesem Fehler der monolithischen Zielsetzung zu lernen, gibt es Bestrebungen, dies im aktuellen Verfahren unter der umgekehrten Prämisse der ausschliesslichen Güterverkehrssteigerung zu betrachten. Diese Betrachtungsweise wird beim Schienengüterverkehrs-Y auf die Spitze getrieben, bei dem keine Personenverkehre geplant sind. Aber auch bei den anderen Trassenalternativen wird nicht über Potentiale für SPNV und SPFV gesprochen, sondern existierende Personenverkehre als Faktum eingerechnet, ohne über zukünftige Trends, Anforderungen und Chancen im Personenverkehr nachzudenken.

Aus unserer Sicht muss eine Lösung im Raum Bremen, Lüneburg, Hamburg und Hannover vor allem unter dem Gesichtspunkt der flexiblen Konzeptanpassung bei geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen herausragende Resultate erzielen.

Eine Schienenstrecke, die zu Beginn der Inbetriebnahme schon überholt ist, braucht niemand.

Wir sehen es deshalb als zwingend notwendig an, alle Trassenalternativen verschiedenen Nutzungsszenarien zu unterwerfen, zu denen auch immer Personenverkehre gehören. Zu den Personenverkehren auf dem geplanten SGV-Y beachten Sie bitte den dazugehörigen Abschnitt unter „Einzelbetrachtungen“.

Szenariobasis für die Berechnung

Wir sehen es als notwendig an, eine einheitliche Modellbasis für die Berechnung der verschiedenen Szenarien zu verwenden, von der in Folge die verschiedenen Trassenalternativen abgeleitet und bewertet werden.

Eine Grundlagenänderung, wie sie bei der Breimeier-Alternative durchgeführt wurde, und entgegen der ansonsten üblichen Annahme des Ausbaus der Strecke Uelzen-Stendal dieses im Breimeier-Basismodell nicht als realisiert angenommen wird, ist aus unserer Sicht methodisch falsch.

Vielmehr muss die ausgebaute Null-Variante mit der Breimeier-Variante ohne Uelzen-Stendal-Ausbau verglichen werden, ansonsten werden die Einspareffekte bei der Breimeier-Variante nicht realisiert.

Dieses gilt für alle Untersuchungsalternativen - ausgehend von einer Null-Variante sind die Kosten-Nutzen-Bewertungen durchzuführen.

Notwendige Bewertungsunterlagen zu Pünktlichkeit und Anforderungen an die Taktrate

Wir sehen es als notwendig an, im Rahmen der Alternativenuntersuchungen detaillierte Prüfungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr durchzuführen. Daneben sehen wir es als notwendig an mit deutlich höheren Taktrate im Personenfernverkehr zu rechnen. Wir sehen hier Taktraten zwischen Metropolverbindungen in der Größenordnung von einer viertel Stunde. Die Hintergründe und Details dazu lesen Sie in der folgenden „Fallstudie Pünktlichkeit“.

Fallstudie Pünktlichkeit

Wer schon einmal auf dem Bahnsteig stand und auf seinen verspäteten Zug gewartet hat, kennt das Gefühl, den Ärger darüber, dass die Bahn mal wieder unpünktlich ist. Wer einen Anschluss verpasst hat, weil sein Zug verspätet war, der hat in der Regel wenig Verständnis für die Gründe. Erfolgreicher Personenverkehr bedeutet vor allem eines :

Den Kunden pünktlich von A nach B zu bringen.

Im Rahmen der BVU-Studie wird Pünktlichkeit nicht behandelt. Sie wird im Gegenteil ausdrücklich ausgeschlossen. Wir halten dieses für derart elementar falsch, dass wir hier eine detaillierte Fallstudie zum Thema Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr einfügen.

In der Öffentlichkeit wird häufig über unpünktliche Personenzüge geklagt. Zeit ist der entscheidende Faktor in unserer Just-in-Time-Gesellschaft. Dies gilt auch und vor allem im Personenverkehr. Pünktlichkeit, Fahrzeit, Taktung, d.h. zeitlicher Abstand zwischen Zügen mit gleichem Start und Ziel, diese Faktoren entscheiden über Erfolg und Misserfolg, Nutzung oder leere Züge.

Im Dialogforum wird über eine Ausweitung des Güterverkehrs auf der Schiene gesprochen. In der letzten Veranstaltung am 22. Mai 2015 wurde sogar ausgedrückt, dass dem Güterverkehr ein Vorrang über den Personenverkehr eingeräumt werden sollte.

Im folgenden wollen wir dies alles im Zusammenspiel eingehender betrachten. Wie wirkt sich eine vorrangige Güterverkehrsnutzung auf den Personenverkehr aus? Welche Erwartungen an Pünktlichkeit, und Fahrzeiten kann eine Hochgeschwindigkeitsstrecke in Deutschland überhaupt erfüllen? Welche Voraussetzungen sind zu erfüllen, um einen optimalen Mix von Personen- und Güterverkehr im bundesdeutschen Schienennetz zu erreichen?

Wir sehen uns dazu drei reale Länderszenarien an und vergleichen diese in Hinblick auf mögliche Kriterien: die USA mit einem extrem grossen Schienengüterverkehrsanteil, Japan mit exklusiven Hochgeschwindigkeitstrassen für den Personenverkehr und Deutschland mit einem Mischbetrieb aus Personen und Güterverkehren.

Wir lernen, wie man in Deutschland, den USA und Japan Pünktlichkeit definiert und bestimmt und wie pünktlich nach diesen Definitionen die jeweiligen Personenverkehre sind.

Abschliessend leiten wir daraus Anforderungen an Kriterien zur Bewertung der Trassenalternativen im Dialogforum „Schiene Nord“ ab.

Wir vergleichen im folgenden die USA, Deutschland und Japan in Bezug auf die Bedienqualität des Personenverkehrs unter verschiedenen Auslastungsszenarien.

In den Vereinigten Staaten von Amerika existiert mit AMTRAK ein landesweit agierendes Unternehmen des Personenschienenverkehrs, das auch durch öffentliche Gelder finanziert wird. Täglich 300 Personenzüge, die auf dem zum grossen Teil privaten Schienennetz verkehren. Von den 34.000 km Streckennetz gehören AMTRAK 1.170 km. Der Rest - über 32.000 km - gehören im wesentlichen privaten Unternehmen des Schienengüterverkehrs. Im Jahr 2014 bediente AMTRAK 30.9 Millionen Passagiere. Aber schlussendlich ist im Vergleich zum Schienengüterverkehr in den USA der Personenverkehr nachrangig (Quelle: AMTRAK).

Das US-Schienennetz wird im wesentlichen für den Schienengüterverkehr verwendet. 25% der Fracht in den USA wird mit dem Güterzug transportiert. Die USA sind nach China weltweit führend im Transport von Gütern auf der Schiene. So wird inzwischen mehr Öl per Güterzug aus North Dakota transportiert als durch die Trans-Alaska-Pipeline. Per Gesetz sollen private Netzbetreiber in den USA Personenzügen Vorrang vor Güterzügen einräumen. Das ist aber häufig nicht der Fall, wie wir später sehen werden.

In Deutschland dominiert die Deutsche Bahn das Eisenbahngeschäft mit über 5,5 Millionen Kunden täglich im Schienenpersonenverkehr und rund 607.000 Tonnen beförderter Güter pro Tag. Auf über 33.400 Kilometern Streckennetz fahren täglich über 40.000 Züge. Die Anzahl der Personenbahnhöfe beträgt 5.676. Daneben existieren private Schienenverkehrsunternehmen mit z.T. eigenen Strecken, die aber auch zum grossen Teil das Streckennetz der Deutschen Bahn mitbenutzen (Quelle: Deutsche Bahn). Den Personenzügen wird im Netz der Deutschen Bahn Vorrang vor Güterzügen gewährt, es gibt aber schon, wie auch im Dialogforum geäußert, vereinzelte Bestrebungen ausserhalb der Deutschen Bahn, dies in Frage zu stellen und dem Güterverkehr Vorrang zu gewähren.

In Japan existieren eine ganze Reihe privater Eisenbahnunternehmen, zu denen auch die Gesellschaften gehören, die 1987 im Rahmen der Privatisierung der Japan National Railways aus dieser hervorgegangen sind. Eine Vielzahl weiterer, privater Gesellschaften betreiben eigene Schienennetze mit eigenen Personenschienenverkehrsangeboten, von der einzelnen Kurzstrecke über wenige Kilometer bis hin zum komplexen Netzwerk. Hier seien als Beispiele die Gesellschaften Kintetsu und Meitesu genannt. Wir betrachten hier zum Zwecke der Demonstration ausschliesslich die JR Central-Gesellschaft, die aus der Japan National Railway hervorgegangen ist und hier auch nur den Hochgeschwindigkeitsabschnitt zwischen Tokio und Osaka mit einer Länge von 552 km. Auf dieser Strecke fahren ausschliesslich Hochgeschwindigkeitszüge und keine Güterzüge. Am Tag fahren 342 Züge auf der Strecke mit 424.000 täglichen Passagieren, das sind jährlich 155 Millionen Passagiere.



Abbildung 5: Hohe Taktung ist ein Erfolgsrezept der Hochgeschwindigkeitszüge in Japan (eigenes Bild)

Wir vergleichen also die folgenden drei Szenarien

- eine hohe Zahl an Güterzügen, denen z.T. Vorrang vor Personenzügen gewährt wird (USA)
- einen Mix aus Personen und Güterzügen, bei denen der Personenverkehr Vorrang hat (Deutschland)
- eine reine Personenverkehrsstrecke ohne Güterverkehr (Japan)

Wie sieht nun die jeweilige Bedienqualität im Personenverkehr aus? Fangen wir zuerst damit an, wie in den drei Ländern die Pünktlichkeit gemessen wird.

In den USA gilt ein Zug als pünktlich, wenn er abhängig von der gefahrenen Strecke innerhalb eines vorgegebenen Intervalls nach geplantem Ankunftszeitpunkt den Endbahnhof erreicht. Fährt der Zug 400 km oder weniger vom Start- zum Endbahnhof, so darf der Zug bis zu 10 Minuten verspätet am Zielbahnhof ankommen, um als pünktlich zu gelten. Fährt der Zug mehr als 880 km, so darf er sogar bis zu 30 Minuten verspätet am Zielbahnhof ankommen, um als pünktlich zu gelten.

Auch in Deutschland gibt es zwei Pünktlichkeitsbestimmungsverfahren: Die 5-Minuten-Pünktlichkeit und die 15-Minuten-Pünktlichkeit. Ein Zug ist gemäß 5-Minuten-Pünktlichkeit pünktlich, wenn er unter 6:00 Minuten Verspätung besitzt. Ein Zug ist gemäß 15-Minuten-Pünktlichkeit pünktlich, wenn er unter 16:00 Minuten verspätet ist. Im Unterschied zu den USA gehen nicht nur die Endhalte, sondern alle Halte, das heißt alle Fahrplanzeiten im Vergleich mit den echten Ankunftszeiten aller Halte in die Statistik ein.

In Japan wiederum wird nur die Ankunftszeit am Endbahnhof für die Statistik ausgewertet. Es gibt allerdings keine Intervall-Bonus-Berechnung. Es wird nur die durchschnittliche Ankunftsverspätung in Sekunden angegeben.

Sehen wir uns einige Ergebnis dieser Pünktlichkeitsauswertungen an:

Bei den USA liegen die Daten pro Strecke vor, insofern nennen wir hier nur einige Beispiele: Im April 2015 waren 80% der Züge auf der Strecke Boston-Washington pünktlich, 65% der Züge auf der Strecke Chicago-San Francisco und 28% der Züge auf der Stre-

cke Chicago-Los Angeles. Während ersteres eine bekannte Strecke des Personenverkehrs ist, sind die letzteren beiden Hauptverkehrsachsen des Schienengüterverkehrs durch die USA. Sind diese geringen Pünktlichkeitswerte Ausnahmen? Vor dem Jahr 2008 haben die Unternehmen des Schienengüterverkehrs in den USA die Vorgabe, Personenverkehren Vorrang einzuräumen, des öfteren missachtet. Die Folge waren ähnlich schlechte Pünktlichkeitswerte. Im Jahr 2008 wurde dies in einem Gesetz korrigiert, das eine striktere Überwachung der Vorrangregelung anwies. Das Ergebnis waren sofort deutlich verbesserte Pünktlichkeitswerte. Dieses Gesetz wurde im Juli 2013 von einem Berufungsgericht zurückgenommen, was in Folge sofort zu massiven Verspätungen im Personenverkehr führte. Innerhalb eines Jahres nach Urteilsspruch verschlechterte sich die Pünktlichkeitsstatistik von 14 AMTRAK-Strecken von 66% auf 40% durchschnittliche Pünktlichkeit (Reilly S. 2014).



Abbildung 6: Der Güterverkehr dominiert in den USA den Personenverkehr auf der Schiene (eigenes Bild)

In Deutschland lag die 5-Minuten-Verspätung für den gesamten Personenverkehr im Jahr 2015 im Bereich von 94-95%, die 15-Minuten-Pünktlichkeit bei 98-99%. Ausschlaggebender Faktor für die niedrigeren Werte waren das Sturmtief Niklas und der GDL-Streik. In diesen Zahlen sind allerdings auch die Nachverkehre und S-Bahnen enthalten. Betrachten wir nur den Fernverkehr, dann sehen die Zahlen deutlich schlechter aus. Die 5-Minuten-Pünktlichkeit beträgt hier nur noch 75-83% - Bis zu 25% der Fernzüge sind also pro Halt 6 Minuten oder mehr verspätet. Auch die 15-Minuten-Pünktlichkeit liegt schlechter bei 90-94%. Also sind 6-10% der Fernzüge pro Halt mehr als 16 Minuten verspätet. Dies ist umso problematischer, da im Fernzugbetrieb Verspätungen aufgrund der geringeren Taktraten deutlich gravierendere Auswirkungen haben, insbesondere bei Umsteigeverbindungen (Quelle: Deutsche Bahn).

JR Central hatte auf seiner Hochgeschwindigkeitsstrecke am Endbahnhof im Jahr 2014 durchschnittlich 54 Sekunden Verspätung (Quelle: Website JR Central).

Wie kommt es nun zu den Unterschieden?

Was wir sehen ist auf jeden Fall ein Trend :

Je höher das Frachtaufkommen auf dem gemeinsamen Schienennetz desto eher sind Personenzüge verspätet. Gleiches gilt um ein Vielfaches mehr, wenn die Güterzüge Vorrang vor den Personenzügen bekommen.

Was sind die daraus folgenden Konsequenzen für den Bahnbetrieb an sich?

Wir sehen den theoretischen Zeitgewinn einer Strecke im Personenverkehr nicht als relevanten Entscheidungsfaktor an, da im realen Netz dieser durch eine Vielzahl von Zeitfressern, insbesondere in den Knotenpunkten, schnell wieder verloren geht. Wenn man die Realisierungen von Hochgeschwindigkeitsnetzen in Japan und Deutschland vergleicht, wird schnell deutlich, dass durch die lückenhafte Realisierung von Hochgeschwindigkeitsstrecken insbesondere in Knotenpunkten im deutschen Netz ein Zeitvorteil, der den ICE zu einer Konkurrenz zum Flugzeug macht, in der Regel nicht herausgearbeitet werden kann. Hier fehlen einfach die exklusiven Zufahrten in die Knotenpunktbahnhöfe. Diese werden wir auch in den kommenden Jahrzehnten nicht erhalten, insofern wird es Zeit, sich von einer Hochgeschwindigkeitskonzeption, die mit TGV oder Shinkansen in Bezug auf die Fahrzeiten gleichwertig ist, zu verabschieden.

Was viel wichtiger ist und damit wesentliches Kriterium für eine Trassenbewertung werden muss, sind Pünktlichkeit und Taktdichte. Daß stündliche Umsteigeverbindungen mit regelmäßigen Verspätungen kein attraktives Fahrangebot an den Kunden sind, ist nachvollziehbar. Insofern sind niedrige Prognosewerte für den Personenverkehr unter solchen Bedingungen ebenfalls nachvollziehbar. Nur sollten wir die Zielvorgabe an den Schienenpersonenverkehr wirklich so niedrig hängen? Eine effektive Energiewende bedeutet auch, sich über den Verkehr Gedanken zu machen, und Massnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes anzubieten.

Und wenn der Schienenpersonenverkehr keine Konkurrenz zum Flugzeug darstellt, so ist ein pünktlicher und dichter Schienenpersonenverkehr eine deutliche Konkurrenz zum Automobil. So fordert eine Trassenführung mit Personenverkehr an der Autobahn geradezu zur Reduzierung der PKW-Verkehre auf. Funktionieren kann das allerdings nur mit einem zuverlässigen und zeitnahen, also häufig verfügbaren Verkehrsträger. Daß die Bahn als Kundenmagnet funktionieren kann, sieht man in unserem Suchraum am Beispiel des Metronom.

Personenverkehre und deren Güte müssen integraler Bestandteil der Bewertung einer Trassenalternative werden. Die Erhöhung der Anzahl der Reisenden auf der Schiene ist wesentlicher Faktor auf dem Weg zur Einhaltung eines 2°-Zieles bezogen auf die Klimaerwärmung. Die Modelle sollten aus unserer Sicht deshalb:

- grundsätzlich für alle Alternativen auch Personenverkehre einplanen
- Es sollte ein neues SPFV-Angebot Bremen-Berlin in die Berechnung mit eingehen
- Als Zieltaktung sollten SPVF-Verbindungen zwischen Metropolregionen im Netz im 15-Minuten-Takt gerechnet werden, um in den folgenden Jahre ausreichend Kapazitäten im Falle einer verstärkten Priorisierung der Energiewende im Verkehrssektor zur Verfügung zu behalten.
- Anschliessend sind alle Trassen entsprechend der Parameter zu bewerten.

Problembauwerke

Wir sehen es als notwendig an, im Dialogforum „Schiene Nord“ die verschiedenen Problembauwerke der Trassenalternativen zu diskutieren. Wenn uns nach einer Entscheidung über eine Trassenalternative spätestens im Jahr 2016 die Bevölkerung der betroffenen Trasse fragt, wie es um bestimmte Problempunkte steht, und warum andere Trassen nicht gewählt wurden, dann müssen wir als Vertreter im Dialogforum z.B. über Elbquerung, Autobahnquerungen, Naturschutzgebietsquerungen etc. Auskunft geben können.

Wenn wir hier nicht Auskunft geben können, führt dies nur zu Verschwörungstheorien. Es reicht nicht aus, dieses mit Teilnehmern der jeweiligen Trasse getrennt durchzuführen, es muss im Plenum stattfinden.

Fehlende Dokumentation: Kostentabellen

Wir empfehlen, detaillierte Kostentabellen für jede Trassenalternative als kumulierte Kostengruppen zu veröffentlichen. Dabei sind insbesondere Sonderbauwerke einzeln auszuweisen. Dazu gehören z.B. die Elbquerung bei der Breimeier-Alternative oder die Autobahnquerungen der verschiedenen Alternativen.

Als mögliche Kostengruppenstruktur für das Berichtswesen verweisen wir auf Anhang E der DLR-Studie (Eickmann 2008). Diese wäre dann um konkrete Stück/Längenwerte und Kostensummen der jeweiligen Alternativtrasse zu ergänzen.

Ohne diese werden sehr schnell Fragen hinsichtlich der Validität und Vergleichbarkeit der Trassenkalkulationen in der Öffentlichkeit geäußert werden, insbesondere, da für das Projekt aufgrund seiner langen Planungshistorie eine Vielzahl von Kostenschätzungen veröffentlicht worden sind.

Wir brauchen hier nur die Historie der Kosteneinschätzung der klassischen Y-Trasse in den letzten 15 Jahren zu betrachten, um zu sehen, wo eine fehlende Transparenz hinführen wird.

Einzelbetrachtungen

SGV-Y , SGV-I, A7A

Wir sehen es als notwendig an, den als SGV-I bezeichneten Streckenabschnitt auch mit regionalen und überregionalen Personenverkehren zu planen. Das dafür notwendige Kundenpotential fährt, sollte die Strecke gebaut werden, heute genau neben der dann realisierten Bahnstrecke auf der Autobahn A7. So fuhren laut HWWI-Studie auf dieser bei Bispingen im Jahre 2011 täglich 85.000 KFZ ((Holtermann et al. 2015)).

Des weiteren sehen wir als notwendige Untersuchungsoption eine Kombination aus A7-Trasse und Amerikalinie als kombinierte Personen- und Güterverkehrsstrecke - A7A mit Soltau als Zentrum von SPNV und SPFV, der die Metropolregionen Hamburg, Hannover, Bremen und Berlin verbindet und in der zentralen Lüneburger Heide damit aus vier Metropolregionen ein Besucherpotential insbesondere im Tourismus in der Größenordnung von 17.6 Millionen Einwohnern erschliesst. Lesen Sie dazu mehr unter „Aufnahme Alternative A7A“

Das SGV-I bzw. SGV-Y sollte auch abschnittsweise in den Kosten dargestellt werden. In der Präsentation „Planung von Eisenbahntrassen mittels 3D –Software „ ist auf Folie 10 die SGV-I (NBS-G-1) als eine zweigleisige Neubaustrecke angegeben. Das ist so nicht korrekt, zwischen Maschen und Ramesloh wäre es eine viergleisige Ausbaustrecke, was dann zur Folge hätte, dass die SPNV-Reaktivierung Buchholz-Jesteburg-Maschen kapazitätsmäßig machbar wäre, wie sie die CDU im Landtag in der Person von André Bock fordert (2015a}.

Für eine autobahnnahen Lösung sind aus unserer Sicht Änderungen in der Art, wie mit kumulierten Lärm aus verschiedenen Lärmquellen im Genehmigungsverfahren umgegangen wird nötig. Analog zur FFH-Beurteilung müssen auch Lärmquellen kumuliert auf ihre Wirkung untersucht und Massnahmen den kumulierten Lärm auf Grenzwertniveau reduzieren, nicht den Lärm des jeweilig einzelnen Verursachers.

OHE

Uns ist unverständlich, wie die OHE-Strecke derart niedrige Trassenzahlen bei einem derartigen Kostenansatz erzielen. Schliesslich war einerseits die OHE in der DLR-Studie deutlich günstiger bei höheren Ausbaukapazitäten (Eickmann 2008), zum anderen haben auch Dritte, wie zum Beispiel der unabhängige Berater des Dialogforums „Schiene Nord“, Dr. Rössler, die OHE-Strecke als Lösungsansatz für einen Hafenhinterlandverkehr empfohlen, so z.B. im März 2009 auf der BDI-Tagung im Vortrag „Leitungsfähige Infrastrukturen für den Seehafenhinterlandverkehr“ (Folien 25 und 28). Lagen die alle falsch?

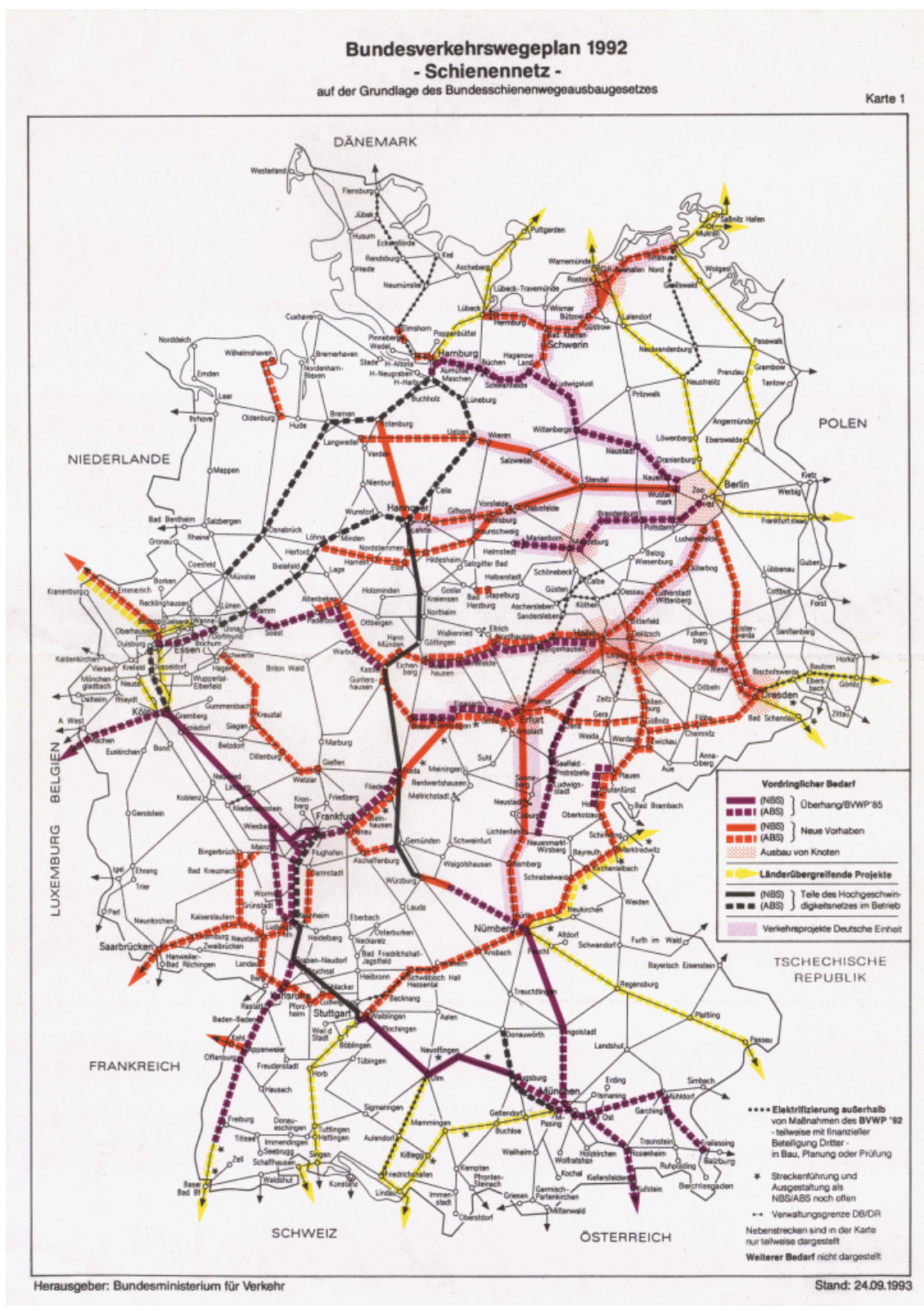


Abbildung 7: Bedarfe des Bundesverkehrswegeplanes 1992

Amerikalinie

In der Untersuchung von der BVU sind aus Sicht des Forums Pro Lebensqualität e.V. zwei ungeklärte Punkte enthalten:

1. Warum wurde im Bundesverkehrswegeplan 1992 die Amerikalinie als Ausbaustrecke aufgenommen? Wie waren damals die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse?
2. Wieso errechnet sich für die Amerikalinie kein SPFV-Nutzen, wenn sie die Verbindung zwischen den Metropolregionen Bremen und Berlin deutlich in der Fahrzeit reduziert? Wie müssten die Ausbauparameter (Geschwindigkeit) für die Amerikalinie aussehen, dass sich hier ein SPFV-Nutzen ergibt?

Wir sehen die Amerikalinie mit Potential für eine SPFV von Bremen nach Berlin mit Haltestellen in Soltau und Uelzen.

Weiteres Vorgehen

Trassenbaselines

Es sind dringend auf Karten des Masstabs nicht über 1:50.000 die Trassenbaselines zu dokumentieren. Dabei ist auch festzulegen, welche Untervarianten weiter verfolgt werden, und welche nicht.

Naturschutz, Lärm und Problembauwerke

Die Teilnehmer des Dialogforums „Schiene Nord“ sollten nicht den Fehler begehen, Themen wie Naturschutz, Lärmschutz oder aber auch Problembauwerke insbesondere an Ausbaustrecken zu unterschätzen. Diese Themen werden uns im Umgang mit der betroffenen Öffentlichkeit in den nächsten Jahren bis zur Realisierung einer Trasse bevorzugt beschäftigen. Diese sind die Bereiche, die bis zur Realisierung einer Trassenalternative immer wieder in der Öffentlichkeit thematisiert werden.

Deshalb sollten wir uns jetzt ausreichend Zeit nicht für eine Schulung „Naturschutz für Anfänger“ o.ä. nehmen, sondern vielmehr dafür, wie mögliche Schutzmassnahmen aussehen könnten und wie wir Regelungen finden, Problemstellungen und Massnahmen quantifiziert sowohl monetär als auch in Hinblick auf die Wirkungen zu bewerten.

Auch sollten wir die Zeit nutzen, uns Problembauwerke und Problembereiche anzusehen und für die verschiedenen Trassenvarianten aufzulisten, Lösungsoptionen zu prüfen und daraus ein messbares Kriterium für eine spätere Beurteilung zu entwickeln.

Aufnahme Alternative A7A

Wie empfehlen die Aufnahme der folgenden Kombinationsvariante in die weiteren Untersuchungen:

- Trasse A7-nah entsprechend SGV-I, allerdings mit zusätzlichem SPNV und SPFV
- Amerikalinie komplett, allerdings mit zusätzlichem SPNV und SPFV unter Beachtung eines stündlichen SPFV-Angebots Bremen-Soltau-Uelzen-Berlin

Für die A7-nahe Trasse empfehlen wir Haltestellen bei Garlstorf, Bispingen, Soltau.
Für die Amerikalinie empfehlen wir eine Haltestelle in Soltau.

A7A

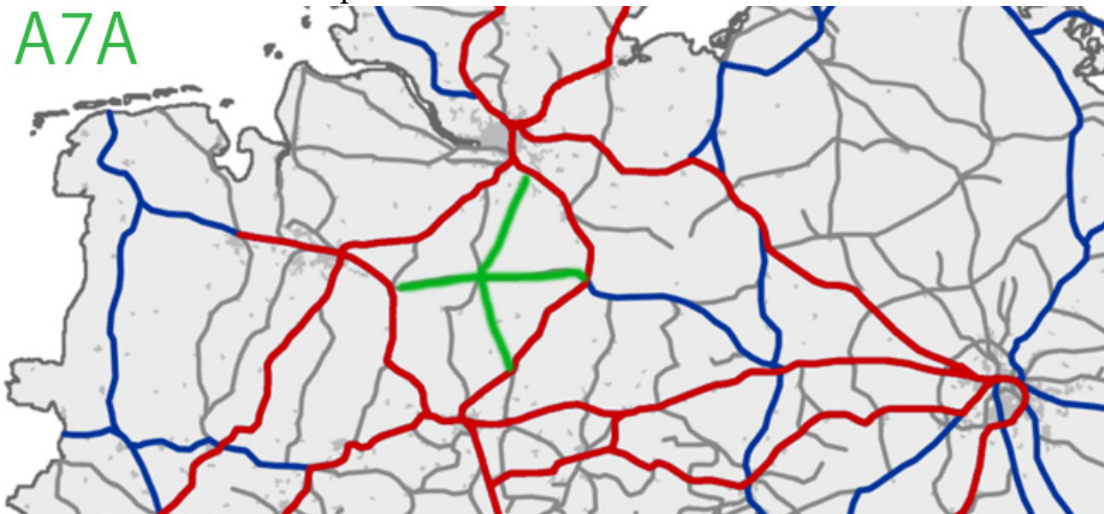


Abbildung 8: Alternative A7A (grün)

Chancen für den Tourismus in der Lüneburger Heide

Unter der Annahme der Neuerschliessung von 3% pro Jahr des Kundenpotentials der vier so direkt angebundenen Metropolregionen für Tagestourismus und einem Ausgabesatz für Tagestouristen von 26,75 € ergeben sich

Bruttoumsätze von 528.000 neuen Tagestouristen * 26,75 = 14.1 Mio € pro Jahr

Nettoumsätze (durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz = 15%) von 12,3 Mio €

Einkommenswirkung 1. Umsatzstufe (Wertschöpfungsquote = 40,79%) von 4,9 Mio €

Einkommenswirkung 2. Umsatzstufe (Wertschöpfungsquote = 30%) von 2.2 Mio €

Die Einkommenswirkung des Tagestourismus pro Jahr wäre somit 7.1 Mio €. oder 347 Beschäftigungsäquivalente.

Berechnungsgrundlage und Verfahren wurden der Auswirkungsbetrachtung des Ausbaus des AZL Luhmühlen 2010 entnommen.

Ausschlusskriterien

Das Forum Pro Lebensqualität e.V. sieht die Einhaltung eines Fertigstellungstermins als ein mögliches Ausschlusskriterium für Alternativtrassen an.

Eine Untersuchung, die das Hamburgische WeltWirtschaftsInstitut (HWWI) im Auftrag von Unternehmer Positionen Nord (UP^o Nord), der Mittelstandsinitiative der HSH Nordbank, erstellt hat, prognostiziert, dass in fünf Jahren Hamburg vor dem Verkehrskollaps steht (Holtermann et al. 2015). Auch BMVI-Prognosen und Prognosen der HTC-Consultancy sahen und sehen einen dringenden Umsetzungsbedarf bei der Hafenhinterlandanbindung.

Wenn dies der Fall ist, dann ist für das Dialogforum „Schiene Nord“ der Fertigstellungstermin ein zwingendes Ausschlusskriterium. Es sind dann alle Trassenvarianten von einer weiteren Bewertung auszuschliessen, die bis zum Jahr 2030 keine Wirkungen auf das existierende Schienennetz zeigen.

Für das weitere Verfahren der Alternativensuche sollten zuerst Ausschlusskriterien bestimmt werden, da diese am schnellsten die hohe Zahl der Trassenvarianten reduzieren.

Kriteriensammlung

Für alle Kriterien, die nicht als Ausschlusskriterien fungieren sind folgende Massnahmen notwendig:

1. Das Kriterium ist eindeutig und quantifizierbar zu definieren
2. Das Erhebungsverfahren ist zu definieren
3. Das Kriterium ist auf eindeutig definierte Trassen nachvollziehbar anzuwenden.
4. Alle Kriterien sind immer auf die gleiche Trassenvariante anzuwenden und nicht auf optimierte Untervarianten
5. Die Masseinheit muss definiert sein (z.B. <100m, 100m<=x<=200m, >200m) und keine Subjektiven diskreten Schätzwerte (klein,mittel,groß)

Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr B.-U.W. 2003. Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik Bundesverkehrswegeplan 2003.

B.V.U, I.C. GmbH, I.I.V.V.G.C. KG & P.C. GmbH 2014. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Schlussbericht.

Eickmann 2008. HAFENHINTERLANDANBINDUNG – SINNVOLLE KOORDINATION VON MASSNAHMEN IM SCHIENENVERKEHR ZUR BEWÄLTIGUNG DES ZU ERWARTENDEN VERKEHRSAUFKOMMENS. Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

Nord F.L.G. 2015. Einordnung der Machbarkeitsstudie der DB International in den Kontext des Gesamtprozesses. Dialogforum "Schiene Nord" 12.

HWWI 2015. Studie: Hamburg steht in fünf Jahren vor Verkehrs-Kollaps.

12 J.P.D.R.G. 2015. Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015. Dialogforum "Schiene Nord" 39.

K.M. 2015. China Has Become the World's Biggest Crude Oil Importer for the First Time. Time

Holtermann L., M. Jahn, A.H. Otto & J. Wedemeier 2015. Metropolregion Hamburg 2020: Verkehrsinfrastruktur und ihre Auslastung. HSH Nordbank, HWWI.

2015a. Nummer zu groß für die Landesregierung. Kreiszeitung Wochenblatt

2015b. Oil price rise: is the world running short of oil? zu lesen unter: <http://www.theweek.co.uk/oil-price/60838/oil-price-falls-on-sluggish-us-growth#ixzz3bBUZMIFE>.

2015c. Rohstoffe: China hebt Exportschranken für Seltene Erden auf. Der Spiegel

2015d. Smog in China: 90 Prozent der Städte überschreiten Grenzwerte. Der Spiegel

Kotzagiorgis S. 2015a. 3. Sitzung des Dialogforums Schiene Nord - Block „Prognose“ -. Dialogforum "Schiene Nord" 51.

Kotzagiorgis S. 2015b. Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover. Dialogforum "Schiene Nord" 77.

Kotzagiorgis S. 2015c. Lösungsvorschläge für den Schienenverkehr im Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover. Dialogforum "Schiene Nord" 24.

Kotzagiorgis S. 2015d. Lösungsvorschläge für den Schienenverkehr im Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover - BVWP-Bewertung vs. Vorgehen im Rahmen der Ersteinschätzung. Dialogforum “Schiene Nord” 12.

Kotzagiorgis S. 2015e. Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover Schienenverkehr im Bezugsfall 2030 Y. Dialogforum “Schiene Nord” 13.

Reilly S. 2014. As punctuality plummets, Amtrak confronts freight in Supreme Court battle. eenews zu lesen unter: <http://www.eenews.net/stories/1060008220/print>

Bildnachweis

Abbildung 1 : Vortrag „Prognose“ des Dialogforums mit eigener Ergänzung

Abbildung 2 : Eigene Darstellung mit Daten von Hafen Hamburg

Abbildung 3 : Eigene Darstellung mit Daten von Hafen Hamburg

Abbildung 4 : Eigene Darstellung mit Daten von Greenpeace

Abbildung 5 : eigenes Bild

Abbildung 6 : eigenes Bild

Abbildung 7 : Bundesverkehrswegplan 1992

Abbildung 8 : Wikimedia Commons mit eigener Ergänzung

Abbildung letzte Seite ; eigenes Bild

Wer sind Wir?

Der Verein Forum Pro Lebensqualität e.V. wurde von Bürgern aus Pattensen, Thieshope und Wulfsen gegründet. Ziel des Vereins ist der Erhalt guter Lebensbedingungen und Verbesserung der Lebensqualität, der Schutz des Menschen und seiner Umwelt vor Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie vor Raubbau im Bereich der Samtgemeinden Hanstedt und Salzhausen, wobei die Tätigkeit nicht auf die Grenzen der genannten Kommunen beschränkt ist.

BI-Nordheide ist ein Informationsdienst, der im Jahr 2008 zur Information über Logistikprojekte im Landkreis Harburg gegründet wurde. BI Nordheide arbeitet bei der Alternativensuche für die Y-Trasse als Berater und Informationskanal eng mit dem Forum Pro Lebensqualität e.V. zusammen, um Fachthemen zu analysieren und aktuell über Entwicklungen auf dem Themengebiet zu informieren.

Impressum

Copyright © 2015 Forum Pro Lebensqualität e.V.

V.i.S.d.P.:

Holger Mayer

Roggenstieg 1

21376 Eyendorf

Forum Pro Lebensqualität e.V.

E-Mail : info@forum-pro-lebensqualitaet.de

Website: www.forum-pro-lebensqualitaet.de

BI Nordheide

E-Mail : info@bi-nordheide.de

Website: www.bi-nordheide.de

Dieser Bericht wurde unterstützt durch Mittel der Moritz D. Vahlendieck-Foundation.

