

## Ergänzung Wunderline

Die ersten Finanzierungen sind bereits gesichert. Zusätzlich werden sicherlich EU Mittel für das grenzüberschreitende Projekt fließen.

Ostfriesen Zeitung vom 08. Juli 2014

# „Wunderline“: Den Haag unterzeichnet Vereinbarung

**INFRASTRUKTUR** 17 Millionen Euro für Bahnausbau bereit

**GRONINGEN / OLE** - Die Staatssekretärin für Infrastruktur und Umwelt der niederländischen Regierung in Den Haag, Wilma Mansveld, hat gestern eine Vereinbarung mit der Provinz Groningen unterzeichnet, wonach der Staat 17 Millionen Euro für einen möglichen Ausbau der Bahnstrecke Groningen-Bremen bereitstellen will. Damit das Geld fließt, muss die Provinz Groningen bis

zum 1. Juli 2016 nachvollziehbar dargelegt haben, welche Probleme es auf der Strecke gibt, welchen (volks-)wirtschaftlichen Nutzen der Ausbau hätte und wie die Gesamtkosten zwischen den Niederlanden und Deutschland verteilt werden.

Wie berichtet, will die Provinz Groningen selbst 85 Millionen Euro für den „Wunderline“ genannten Bahnausbau bereitstellen. Wim Trip,

Sprecher der Provinz Groningen, sagte: „Wir freuen uns sehr über das deutliche Signal aus Den Haag.“

Auf deutscher Seite ist das Projekt für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Bislang ist aber noch offen, ob und wie viel Geld der Bund dazugibt. Parallel dazu erwägen die Parteien das Projekt mit Hilfe eines Staatsvertrags zu verwirklichen.

## ERS erhöht Anzahl der Fahrten des Polen-Shuttles weiter

ERS Railways hat die Anzahl der Fahrten der Bahnverbindung zwischen dem Rotterdamer Hafen und dem CLIP-Terminal bei Posen auf 8 Fahrten wöchentlich erhöht. Noch im Juni kam es zu einer Steigerung auf 6 Fahrten. 8 Fahrten hin und zurück wöchentlich entsprechen 600 Anhängern. Dementsprechend verringert sich die Anzahl der Lkw-Fahrten über die Straße und ergibt sich eine niedrigere CO2-Emission von 30.000 t jährlich.



Nach Angaben von ERS ist vor allem das Vereinigte Königreich für die niederländischen und polnischen Kunden bedeutsam. Das Unternehmen kann multimodale Transportlösungen bieten, z. B. für zwischen Polen und dem Vereinigten Königreich eingesetzte Mega-Anhänger, sodass eine direkte Verbindung des CLIP-Terminals mit dem RSC Rotterdam und P & O Ferries Terminal / Stena Terminal geschaffen wird; von dort aus gibt es täglich mehrere Fährenabfahrten zu verschiedenen Bestimmungsorten.

### Kosten

Dank der hohen Fahrtenzahl stellt das Shuttle nicht nur eine attraktive Alternative für den Transport über die Straße dar, sondern auch für die Küstenschifffahrt. Ab dem 1. Januar gelten die Nordsee und das Baltische Meer nämlich als sog. Sulphur Emission Control Areas (SECA), in denen eine Verringerung des Ausstoßes von Schwefel und Schwefeloxiden von Seeschiffen angestrebt wird. Dadurch bedingt steigen die Kraftstoffkosten für den Seetransport in Europa.

### Lärm

ERS Railways mietet für diese Route neue Doppeltaschenwagen des Typs TWIN II, mit denen Mega-Anhänger aller großen europäischen Anhängerbauunternehmen transportiert werden können, und zwar relativ „ruhig“. Die Schallemission verringert sich von 92 auf 82 Dezibel, was einer Halbierung der von den Anwohnern empfundenen Lärmbelastung gleichkommt. Über 75 % der Waggons, die derzeit auf der Strecke Rotterdam - Posen eingesetzt werden, sind mit sog. leisen Bremssohlen ausgerüstet.

ERS Railways, 17.11.2014

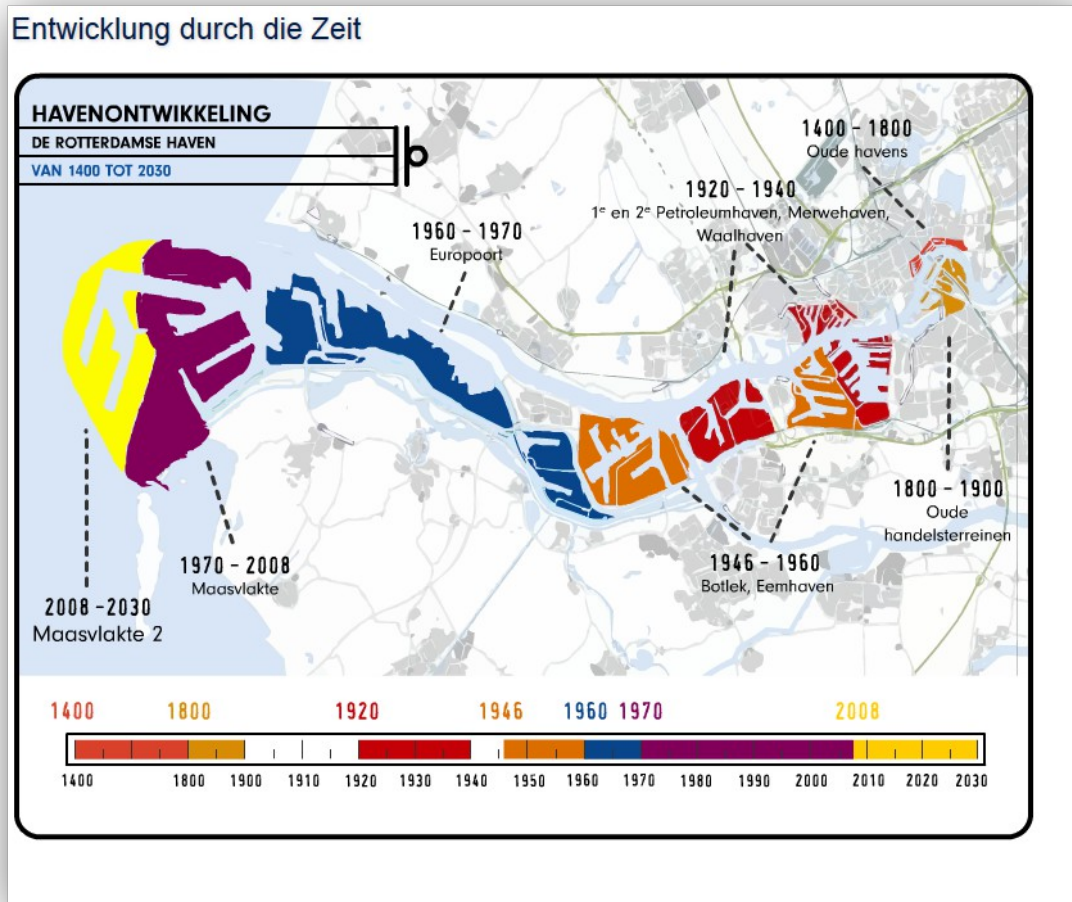
Diesen Bericht fand ich heute (21-11-2014) auf der Seite [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com).

Der Bericht über den „Polen-Shuttle“ zeigt deutlich, dass die Container nicht nur über die Magistrale Rotterdam-Genua in den Süden Europas transportiert werden, sondern durch Deutschland auch nach Osteuropa. Nach der Realisierung der Wunderline könnten diese Polen-Shuttles bei Bedarf auch ausweichen auf die Strecke Groningen-OL-HB-Stendal-Berlin-Polen.

Es wird deutlich: **Die Wunderline ist für Rotterdam ein weiterer Baustein im TEN. Die Wunderline stellt den Lückenschluss nach Skandinavien aber auch nach Osteuropa her und zwar unabhängig vom Erfolg oder Misserfolg des JWPs.**

Der Port of Rotterdam wird von den Betreibern als Tor Europas, als der zentrale Umschlagplatz, gesehen.

Welche wirtschaftlichen Interessen und welches unvorstellbare Potenzial hinter der wunderline COMMUNITY stehen, lassen die Grafik „Hafenentwicklung De Rotterdamse Haven“ und der Vergleich der Container Häfen von Rotterdam (Maasvlakte 1/2) und WHV (JWP) erahnen.



Diese Grafik zeigt deutlich die rasante Expansion des Port of Rotterdam und seine räumliche Ausbreitung.

## Größenvergleich Port of Rotterdam – Maasvlakte mit dem JWP



Der JWP hat eine Kajenlänge von 1725 m mit 4 Liegeplätzen für Containerschiffe mit bis zu 430 m Länge. (schwarze Linie). Der Containerterminal hat eine Fläche von 130 ha, dazu kommt noch die Logistikzone mit 160 ha. Als Umschlagskapazität werden 2,7 EUT / Jahr angenommen.

Der JWP ist tidenunabhängig von Containerschiffen mit bis zu 16,5 m Tiefgang erreichbar. (Wikipedia).

Die Maasvlakte hat nach der Erweiterung um die Maasvlakte 2 (Inbetriebnahme 2013 und 2015) eine Fläche von 6000 ha. Durch die Erweiterung verdreifacht sich die Umschlagskapazität für Container. **Zunächst wird mit Überkapazitäten gerechnet.** Der prognostizierte Flächenbedarf soll dann bis 2030 reichen. (Wikipedia)

Die Maasvlakte ist tidenunabhängig von Containerschiffen mit bis zu 20 m Tiefgang erreichbar.

2012 wurden 11.865.916 EUT umgeschlagen. (Port of Rotterdam, Hafen Statistiken)

Erste Einschätzung:

Das Ziel der Wunderline, eine Schnellzugverbindung von Amsterdam über Groningen, Oldenburg und Bremen nach Hamburg zu schaffen, kann grundsätzlich begrüßt werden, denn es wertet auch unsere Region auf und bietet Chancen. So werden die Verbindungen zur Partnerstadt Groningen deutlich verbessert – mit allen positiven Folgen, wie in [www.wunderline.nl](http://www.wunderline.nl) beschrieben. -- Aber auf dieser Strecke werden natürlich dann auch vermehrt Güter (Container) transportiert – mit allen negativen Folgen wie, Lärm, Erschütterungen, Gefahrguttransporte, die besonders die Stadtteile rechloride, Haarentor und Osterburg/Drielake belasten werden.

Neben Oldenburg sind natürlich auch die Nachbargemeinden, wie Bad Zwischenahn, Hude/Wüstring ... und der Knoten Bremen tangiert. Deshalb muss ein regionales Gesamtkonzept mit den Nachbargemeinden entwickelt werden. Die Forderung einer Umfahrung entlang der A29, verlängert bis an die Strecke OL-OS, bleibt bestehen und muss Bestandteil eines Gesamtkonzepts sein!