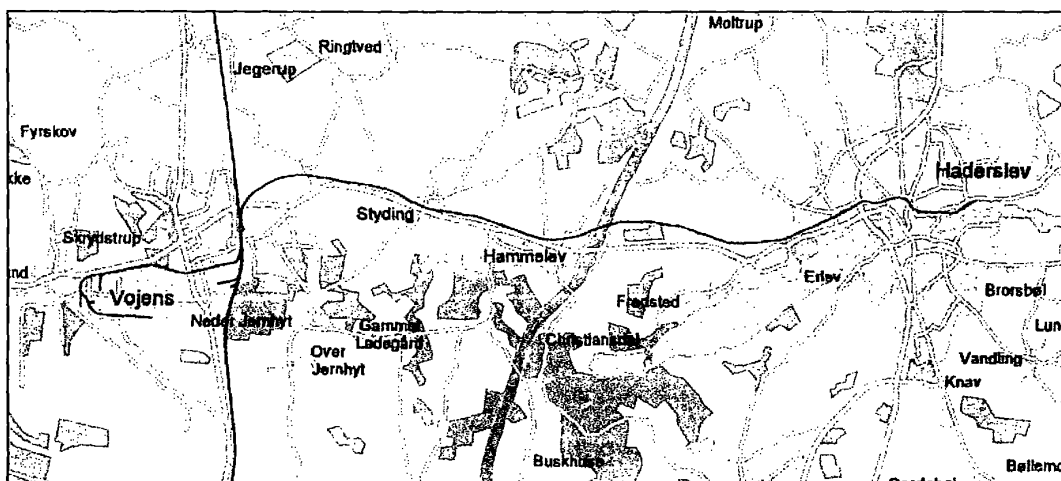




Appendiks 5 Banestrækningen Vojens-Haderslev og Haderslev Havnebane

Den 11,9 km lange strækning blev åbnet i 1866¹ i Sønderjylland, der den gang var tysk, hvor den forbandt Haderslev med den østjyske længdebane, der i 1864 var nået til Vojens og i 1866 videreførtes nordpå. I Haderslev kom der i 1899 og 1901-05 forbindelse til fire såkaldte amtsbaner til oplandet. Disse baner, der var smalsporede, blev nedlagt i 1932-39². Til banen er der knyttet en forbindelsesbane mellem Haderslev H-Haderslev By samt en forlængelse med en havnebane til Haderslev Havn på tilsammen 1,9 km.

I henhold til lov nr. 652 af 21. december 1977 bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til af indskrænke driften på statsbanestrækningen Vojens-Haderslev til befordring af vognladningsgoods. Byrådet besluttede den 10. oktober 2002, at Haderslevs erhvervs- og trafikhavn skulle afvikles på sigt og omdannes til andre formål. Endelig blev Transport- og Energinisteren ved lov nr. 1423 af 21. december 2005 bemyndiget til at nedlægge godsbanen Vojens-Haderslev, såfremt der som forudsat i forslaget til loven ved forhandling kan opnås enighed om kriterierne for nedlæggelse mellem amter, kommuner og andre parter.



Kort © Kort & Matrikelstyrelsen Powered by neoZone

Strækningen løber gennem kommunerne Vojens og Haderslev. Efter strukturreformen pr. 2007 vil strækningen komme til at ligge i Ny Haderslev Kommune.

Sammenfatning

Blandt planmyndighederne ønsker Vojens Kommune Vojens-Haderslev banen bevaret til industriområdet i Hammelev, da banen er angivet i lokalplaner og salgsplaner, men amtets skitseprojekt for forbedring af primærrute 47 mellem Vojens og Haderslev har imidlertid som forudsætning, at Vojens-Haderslev banen nedlægges. Haderslev Kommune ønsker Vojens-Haderslev banen bevaret ind til den tidligere Schaumanns Klædefabrik (Haderslev H) til veteranotog. Strækningen Haderslev H til Nørregade ønskes nedlagt til fordel for en stiforbindelse, og man tilslutter sig en nedlæggelse af Havnebanen. Sønderjyllands Amt har i Re-

¹ Aage Aagesen, Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark, 1949. Her gengivet efter Hundrede års trafik, Trafikministeriet, 2000.

² Ibid



gionplan 2005-2016 anført, at tidligere nedlagt trafik på banestrækninger skal kunne genoptages, mens bemærkningen om opretholdelse af godsbaneforbindelser til havne af regional betydning nu synes overhalet af udviklingen.

Ny Haderslev Erhvervsråd så gerne mulighed for godstransport såvel ad bane som ad vej.

Blandt de adspurgte transportkøbende virksomheder er der ingen interesse for opretholdelse af banestrækningen Vojens-Haderslev, ikke mindst fordi Havnen og Havnebanen er under afvikling. I den forbindelse er der ikke fundet virksomheder i Hammelevområdet, med en omsætning af en størrelsesorden, der gør behov for jernbanetransport sandsynlig.

Som driftsselskab ser Dansk Jernbane (DJ) gerne banestrækningen Vojens-Haderslev opretholdt, men man har ingen konkrete planer eller opgaver på nuværende tidspunkt. Hverken Railion eller Danmarks Jernbanemuseum (DJM) har noget ønske om at køre trafik på strækningen Vojens-Haderslev.

Interessenternes tilkendegivelser fremgår i forenklet form af nedenstående skema:

Parter	Forslag	Ønsker bevaret for persontrafik	V-H for godstrafik	Ønsker bevaret for godstrafik	V-H for trafik kan genoptages	Ønsker bevaret så trafik kan genoptages	Formelt anerkendt i plan-komplekser	Lokal støttet	politisk
Vojens Kommune		Nej	Ja ^x	Ja	Nej				
Haderslev Kommune		Ja ^{xx}	Ja ^{xxx}	Ja	Ja				
Sønderjyllands Amt		Nej	Ja ^{xxx}	Ja	Ja				
Ny Haderslev Erhvervsråd		Nej	Måske	Måske					
Virksomheder		2 x Nej	2 x Nej	2 x Nej					
DJ		Nej	Ja	Ja					
Railion, DJM		2 x Nej	2 x Nej	2 x Nej					
Aabenraa VB		Ja ^{xxxx}	Ja	Ja				Ingen	
Lokomotivklubben KLK		Ja ^{xx}	Ja	Ja				Ingen	
LDJ		Ja ^{xxxxx}	Ja	Ja				Ingen	

Noter:

- x - Kun til Hammelev
- xx - Kun veteran tog
- xxx - Kun til Hammelev
- xxxx - Har ikke økonomi til konkrete projekter
- xxxxx - Har kun angivet urealistiske investeringsplaner i infrastrukturen

Aabenraa Veteranbane har som NGO en direkte interesse for strækningen. Der er imidlertid ikke økonomi til køb af rullende materiel. Derfor har man ikke for tiden realistiske projekter for kørsel med veteran tog på Vojens-Haderslev banen. Lokomotivklubben KLK, der har materiel og økonomi, arbejder derimod på at etablere en veteranbane på strækningen Vo-



jens-Haderslev. Landsforeningen Danmarks-Jernbaner vil gennem salg af folkeaktier investere 5 mio. kr. i renovering af strækningerne Tønder-Tinglev, Vojens-Haderslev og Rødekro-Aabenraa til persontrafikstandard. Umiddelbart synes planen imidlertid ikke realistisk.

Der findes stærke ønsker om anvendelse som veteranbane på en del af strækningen.

Den samlede konklusion om Vojens-Haderslev banen er på baggrund af de gennemførte interview mv., at der ikke er realistiske planer for en bevarelse som almindelig gods- eller passagerbane.

1. Kommuner

a. Vojens (fra 2007 del af Ny Haderslev kommune)

Kommunen dækker strækningen fra Vojens til ca. en km øst for motorvejen. Der fremgår ingen konkrete planer i Kommuneplan 1999-2010 om bevarelse af godsbanestækningen Vojens-Haderslev.

Planchef Hans Linding kunne imidlertid henvise til kommunens hørings svar over forslag til lov om visse gods- og havnebaner, nu vedtaget som lov nr. 1423 af 21. december 2005. (brev af 01.02.05, dok.navn: b3306-hl). Det anføres heri, at godsbanen passerer erhverveområder, hvor tilbud til virksomhederne om banebetjening har været en vigtig forudsætning for kommunens planlægning og udbygning. Det er således angivet i lokalplaner og salgsaftaler, men er indtil nu ikke blevet udnyttet. Det er kommunens vurdering, at banebetjening er en vigtig parameter for nuværende og nye virksomheder i området. Kommunen har derfor på enkelte punkter opponeret mod projektet om forbedring af rute 47 mellem Haderslev og Vojens, der nu ligger i amtet.

b. Haderslev (fra 2007 del af Ny Haderslev kommune)

Banestrækningen fra ca. 1 km øst for motorvejen ligger i Haderslev kommunes område. Af Kommuneplanen 2001-2012 fremgår, at jernbanetrafikken næsten er ophørt i de centrale områder af byen. Videre hedder det, at det skal overvejes hvordan arealerne evt. kunne benyttes, hvis Banedanmark ønsker at afhænde dem. Hertil kommer, at byrådet har besluttet at Haderslevs erhvervs- og trafikhavn skal afvikles på sigt og omdannes til andre formål.

Chef for udvikling og kultur Willy Feddersen kunne henvise til kommunens hørings svar over forslag til lov om visse gods- og havnebaner, nu vedtaget som lov nr. 1423 af 21. december 2005. (brev af 14.09.05, sagsident: 154463) Heri deles banestrækningen op i tre dele:

- *En bevarelse af banen Vojens-Haderslev (ind til den tidligere Schaumanns Klædefabrik, Simmerstedvej 1 – beliggende umiddelbart vest for omkørselsvejen), der ønskes bevaret af hensyn til muligheden for veteran tog, samt godsbetjening af Haderslev-Vojens Erhvervs-park (Hammelev umiddelbart vest for motorvej E45).*
- *Forbindelsesbanen, der herfra benævnes Haderslev H til Haderslev By (dvs. til Nørregade), der ønskes nedlagt og at der på tracéet etableres gang og cykelsti.*
- *Havnebanen fra Nørregade til Haderslev Havn, hvor man tilslutter sig ønsket om strækningens nedlæggelse.*

Til hinder for godsbanens bevarelse er et projekt for forbedring af vejen Haderslev-Vojens (rute 47), der kan komme til at kolliderer med banen. Men Haderslev kommune er som udgangspunkt og så positiv overfor vejprojektet, som vil kolliderer med en godsbane til Hammelev..

2. Amter

Generelt

Regionplanen ophøjes pr. 01.01.07 til del af Landsplandirektivet og vil være gældende indtil de nye kommuner får udarbejdet en Kommuneplan. Det skyldes bl.a.,



at de nye regioner kun skal have et mere overordnet koordinerende planansvar. Disse nye kommuneplaner skal indeholde retningslinier for beliggenhed af trafikinfrastruktur.

a. Sønderjyllands Amt

Regionplan 2005-2016 fastslår, at der skal sikres mulighed for nødvendige udbygninger af jernbanenettet og for opretholdelse af godsbaneforbindelser til havne af regional betydning. Tidligere nedlagt trafik på jernbanestrækninger skal kunne genoptages.

Et interview med planlægger Lene Nebel, Sønderjyllands Amt, bekræftede Regionplan 2005-2016. Hun kunne desuden oplyse, at amtet var blevet orienteret om såvel Vojens som Haderslev kommunes ønsker.

Niels Lyster i projekteringsafdelingen kunne tilføje, at der var et skitseprojekt i høring hos Vojens og Haderslev kommuner og i Vejdirektoratet mhp. forbedringer af rute 47. Ruten bliver fra den 01.01.07 delt så strækningen vest for motorvej E45 bliver overtaget af staten og strækningen øst for motorvejen overtages af Ny Haderslev kommune. Skitseprojektet indebærer, afhængig af tilslutningsmuligheder, at en del af det nuværende banetracé inddrages til kommune- og tilslutningsveje. Man har som forudsætning for skitseprojektet taget udgangspunkt i banens nedlæggelse som forudsat i lov nr. 1423 af 21. december 2005.

3. **Erhvervsråd**

a. Ny Haderslev Erhvervsråd

Formanden Kjeld Søberg gav udtryk for, at man på den ene side gerne så såvel gode vej og jernbanemuligheder til og fra erhvervsområdet i Hammelev. På den anden side var gode vejforbindelser selve livsgrundlaget for området, hvilket ikke var tilfældet med en jernbaneforbindelse.

4. **Virksomheder**

Generelt

Området er dækket af postnumrene 6500 Vojens og 6100 Haderslev. Ifølge KOB³ er der i de to postnumre 14 virksomheder (heraf ingen med placering i Hammelev) med en omsætning > 50 mio. kr.⁴, heraf er 9 virksomheder beliggende således i forhold til Vojens, at banestrækningen Vojens-Haderslev er uden interesse. Tilbage er 5 virksomheder i Haderslev, hvoraf kun 2 ønskede at medvirke i interview.

a. Arkil A/S, Haderslev

Virksomheden havde en omsætning på 821,3 mio. kr. i 2004, med et overskud på 18,2 mio. Der var 643 ansatte. Med hovedsæde i Haderslev driver man i dag 14 moderne asfaltfabrikker i Danmark og 10 i udlandet, og er derudover involveret i bygge og anlægsprojekter.

Direktør Per Kjærsgaard kunne ikke mindes, at man havde brugt Vojens-Haderslev banen og forventede heller ikke i fremtiden at anvende strækningen.

b. Dansani A/S, Haderslev

Omsætningen var i 2004 på 172,2 mio. kr. og et årsresultat på 12,6 mio. kr. med 138 ansatte. Man udvikler, designer og producerer produkter til badeværelser.

³ Det tidligere Købmandsstandens Oplysnings Bureau, nu ejet af Experian A/S, men stadig markedsført under brandet KOB.

⁴ Dvs. en omsætning, der gør det sandsynligt med godsmængder af en størrelse, som i givet fald gør jernbanetransport mulig.



Logistik- og økonomidirektør Ryon H. Thomsen udtalte, at man for deres skyld gerne kunne nedlægge Vojens-Haderslev banen.

5. Trafikomfang på vej

a. Gods – Lastbiler

Iflg. Vejdirektoratet var der i 2005 en årsdøgntrafik med lastbiler på 900 på strækningen fra Vojens-øst til motorvej E45. På strækningen mellem motorvej E45 og Haderslev var der i 2005 en årsdøgntrafik på 600 lastbiler, men det kan ikke umiddelbart udledes, hvor mange heraf der er trafik til eller fra motorvej E 45. En betydelig del af lastbilerne er imidlertid lokal trafik og/eller indsamlings/ distributionsruter. Hertil kommer den store spredning af virksomheder i Haderslevområdet, at ingen tilsyneladende har benyttet jernbane fra Hammelev og at banen er uden forbindelse til en havn. Samlet set vil det næppe kunne generere tilstrækkelige godsmængder til regelmæssig godstrafik på bane.

b. Passagerer – Sydbus

Strækningen passeres af buslinierne 33, 35 og 37, der kommer fra eller går til en række af de omkringliggende byer. Reelt betyder det ifølge Sydbus, at der i dagtimerne fra kl. 7 til 18 på hverdage er halvtimesdrift mellem Vojens og Haderslev. Det har ikke været muligt at få oplysninger om antal passagerer på ruterne. Men en omstigning fra omegnsbusruter til en mulig jernbaneforbindelse mellem Vojens og Haderslev H, vil næppe blive oplevet, som en kvalitativ forbedring.

6. Driftsselskaber

a. Dansk Jernbane ApS

Paul de Kruiff gav udtryk for, at Dansk Jernbane ApS, som driftsselskab kunne have en interesse i opretholdelse af Vojens-Haderslev banen i det mindste til Hammelev, men man havde ingen konkrete opgaver eller planer.

b. Railion

Trafikplanlægningschef Jan Mørch har tilkendegivet, at Railion hverken skal eller vil betjene strækningen med godstransport. Det er ganske enkelt ikke i overensstemmelse med deres nye langsigtede strategi for det danske marked.

c. Danmarks Jernbanemuseum, Odense

Museet er den største veteranbaneoperatør i landet, og de gennemfører kørsel i hele Danmark. Museumschef Poul Thestrup har meddelt, at man ingen planer har om køreplansmæssig drift på bane-strækningen Vojens-Haderslev. Var strækningen åben for drift ville de evt. benytte den.

7. NGO-ere

a. Aabenraa Veteranbane, Aabenraa

Per Wittrup, der er foreningens formand, oplyste at foreningen har knap 25 medlemmer og nu er hjemmehørende i Aabenraa. Foreningen blev stiftet i 1993 i Tønder og virkede fra Tønder Gamle Remise frem til 1999, hvor en flytning blev aktuel, da arealerne skulle bruges til andet formål. I 1996 købte man motorvognen M3 fra NVAG i Niebuill i Tyskland. Det gjorde det muligt at køre egne veteranture på forskellige strækninger, hovedsagelig mellem Tinglev og Tønder. Indtil 2004 har M3 hver sommer kørt veterantogsture på Aabenraa-banen samt til bl.a. Haderslev, Bredebro og Sønderborg. I efteråret 2005 er M3 solgt til "Deutsche Regionaleisenbahn" i Berlin.

På nuværende tidspunkt har man ikke økonomi til nyindkøb af materiel. Man ville gerne, men har ikke for tiden realistiske projekter for veterantogskørsel på Vojens-Haderslev banen.

b. Lokomotivklubben KKK, Kolding



KLK er stiftet i 1963 med det formål at erhverve og bevare historisk jernbanemateriel, og søge dette anvendt i veteran tog. Siden 1972 har en del af materiellet været anvendt i klubbens tog mellem Vejle og Jelling og mellem Haderslev og Vojens. Klubben har knap 300 medlemmer, fordelt over hele landet. Heraf er godt 25 aktive. Siden 1969 har KLK haft fast domicil i den tidligere DSB-remise i Lunderskov. I dag råder klubben over damp- og diesellokomotiver, person-, post- og godsvogne.

Man arbejder på at etablere en veteranbane mellem Vojens og Haderslev. Projektet er dog midlertidigt stoppet, da Banedanmark lukkede banen ved udgangen af 2004. Aktuelt har man sæsonkøreplaner for Vejle-Grejsdalen og Vejle-Vejle havn. Formanden Lars Ole Hansen kunne i øvrigt oplyse, at man var blevet spurgt om kørsel i forbindelse med Landsstævnet i Haderslev i uge 26 d.å. hvor man havde mulighed for at befordre 350 passagerer ad gangen. Banedanmark kunne imidlertid ikke give tilladelse til kørsel. En mulig fremtid kunne være kommunens overtagelse af banen.

c. Landsforeningen Danmarks-Jernbaner, Tønder

Foreningen, der har ca. 65 medlemmer over hele landet og en støttekreds i Tønder på ca. 1.000, har til formål, at bevare bestående jernbaner og søge nedlagte baner genåbnet, hvor det er muligt. Konkret har man tanker om at oprette "Jernbaneselskabet Sønderjyden", der med udgangspunkt i to skinnebusser skal betjene strækningen Tønder-Tinglev, hvor toget deles og fortsætter mod hhv. Sønderborg og Haderslev via Vojens, med 14-15 daglige afgange i hver retning. Finansieringen tænkes at ske gennem foreningens kapital på omkring 108.000 kr. samt ved salg af 5.000 "Folkeinvesteringsbeviser" på hver 2.000 kr. Den samlede kapital planlægges således at blive på 10.108.000 kr. Den anvendes til køb af skinnebusser, renovering af banestrækningen, station og trinbrætter mv. Der er imidlertid ikke afsat penge til ATC anlæg (strækningen Tinglev - Vojens), der koster op imod 3 mio. kr. pr stk. eller til etablering af en sikkerhedsorganisation endsige gebyr for ansøgning om licens p.t. 11.000 kr.

De forventede driftsindtægterne baseres på 536.362 solgte billetter á 40 kr. årligt, i alt godt 21 mio. og driftsudgifterne angives til 20 mio. før skat. Heri er dog ikke inkluderet løn til en eventuel ansvarlig leder eller andet administrativt personale, men alene til 6 lokoførere. Forsikringsomkostningerne angives til godt 1,5 mio. kr. p.a. Landsforeningen var imidlertid ikke bekendt med lovgivningens krav til en forsikringssum på p.t. minimum 306 mio. kr., som en forudsætning for en licens til at drive jernbanevirksomhed. Ifølge forsikringsselskabet "if"⁵ vil en årlig minimums præmie nærme sig 3 mio. kr. hvortil kommer en selvrisiko på 5 mio. kr., der skal være tilstede eller garanteret. Det kan dog ikke udelukkes, at udenlandske forsikringsselskaber kan tilbyde en tilsvarende forsikring til en lavere præmie, men udmeldingen fra "if" giver en indikation af niveauet.

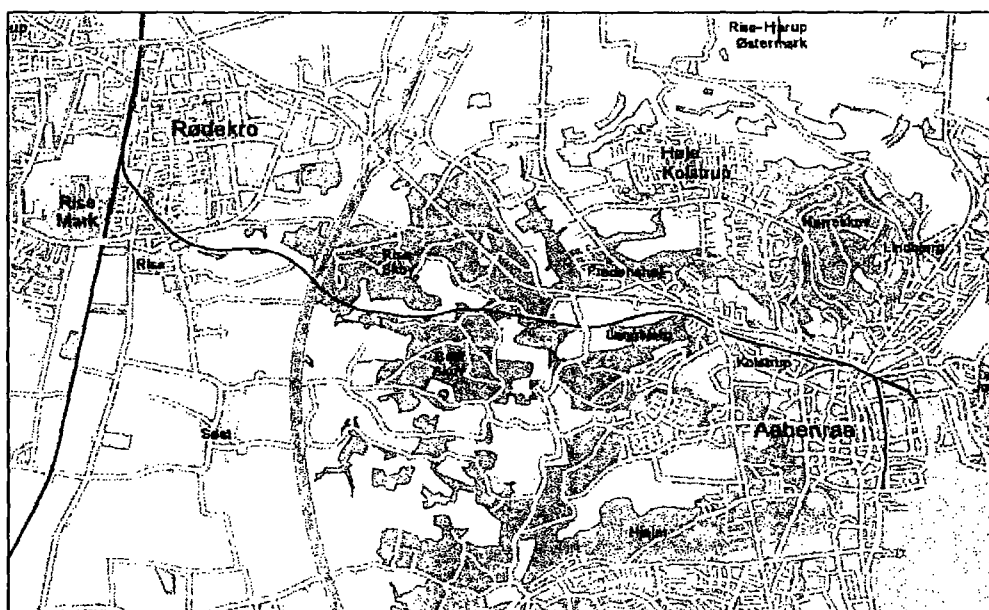
⁵ Telefonisk oplyst af forsikringsselskabet den 25. november 2005

Appendiks 6

Banestrækningen Rødekro-Aabenraa og Aabenraa Havnebane

Den 6,8 km lange strækning blev åbnet i 1868 i Sønderjylland, der den gang var tysk, hvor den forbandt Aabenraa med den i 1864 åbnede østjyske længdebane. I Aabenraa kom der i 1899 og 1901 forbindelse til to såkaldte amtsbaner til hhv. Løjt Land og Sundved. Disse banerne, der var smalsporede blev nedlagt i 1926. Endvidere blev der etableret spor til havnen, der i dag er på i alt ca. 4,9 km. Den seneste aftale herom baserer sig på en overenskomst mellem DSB og Havnesammenslutningen (nu Danske Havne) af 1925.

Ved lov nr. 73 af 3. marts 1971 bemyndiges ministeren for offentlige arbejder (nu Transport- og Energiministeren) til at indskrænke driften på bl.a. statsbanestrækningen Rødekro-Aabenraa til kun at omfatte befordring af vognladningsgoods og til senere helt eller delvis at nedlægge strækningen. Der har ikke været godstrafik siden 2003. Aabenraa havn har i 2004 opsagt overenskomsten mellem DSB og Danske Havne således, at det forberedende arbejde med sporenes fjernelse nu er i gang.



Kort © Kort & Matrikelstyrelsen Powered by neoZone

Strækningen løber gennem kommunerne Rødekro og Aabenraa. Efter struktureformen pr. 2007 vil strækningen komme til at ligge i Ny Aabenraa Kommune.

Sammenfatning

Af planmyndighederne ønsker Rødekro Kommune en fornyet satsning på godstransport via jernbanenettet, men der er imidlertid ingen konkrete planer for bevarelse af banestrækningen Rødekro-Aabenraa. Aabenraa kommune har hidtil primært satset på havnerelateret godstransport. Havnebanens nedlæggelse gør det nu vanskeligt at se banens berettigelse. Aabenraa kommune ser derfor gerne en anvendelse til sti forbindelse. Sønderjyllands Amt har i Regionplan 2005-2016 anført, at tidligere nedlagt trafik på banestrækninger skal kunne gen-



optages, mens bemærkningen om opretholdelse af godsbaneforbindelser til havne af regional betydning nu synes overhalet af udviklingen.

Blandt såvel Erhvervenes Hus i Aabenraa som de 10 adspurgte transportkøbende virksomheder er det vanskeligt at spore en berettigelse for banestrækningen Rødekro-Aabenraa, især fordi Havnebanen er under afvikling.

Som driftsselskab ser Dansk Jernbane ApS (DJ) gerne banestrækningen Rødekro-Aabenraa samt Aabenraa Havnebane opretholdt, idet Dansk Jernbane ApS muligvis har en kunde, der ønsker at anvende Rødekro-Aabenraa banen i forbindelse med søtransport til Aabenraa Havn. Da sporene på havnen imidlertid er under afvikling, er det svært at forestille sig, at en jernbaneløsning fortsat har interesse på strækningen Rødekro-Aabenraa. Hverken Railion eller Danmarks Jernbanemuseum (DJM) har noget ønske om at køre trafik på strækningen.

Aabenraa Veteranbane har som NGO en direkte interesse for strækningen. Der har imidlertid ikke økonomi til køb af materiel. Derfor har man ikke for tiden realistiske projekter for veteranogkørsel på Rødekro-Aabenraa banen.

Interessenternes tilkendegivelser fremgår i forenklet form af nedenstående skema:

Forslag Parter	Ønsker R-Aa bevaret for persontrafik	Ønsker R-Aa bevaret for godstrafik	Ønsker R-Aa bevaret så tra- fik kan genop- tages	Formelt aner- kendt i plan- komplekser	Lokal politisk støttet
Rødekro Kommune	Nej	Nej	Nej	Ja	
Aabenraa Kommune	Nej	Nej	Nej ^x	Ja	
Sønderjyllands Amt	Nej	Nej	Ja	Ja	
Virksomheder & Havn	11 x Nej	11 x Nej	11 x Nej		
Erhvervsråd	Nej	Nej	Nej		
DJ	Nej	Ja	Ja		
Railion, DJM	2 x Nej	2 x Nej	2 x Nej		
Aabenraa VB	Ja ^{xx}	Ja	Ja		Ingen

Noter:

- x - Ønsker gang/cykelsti på tracéet
- xx - Har ikke økonomi til konkrete projekter
- xxx - Har kun angivet urealistiske investeringsplaner i infrastrukturen

Den samlede konklusion er på baggrund af de afgivne udtalelser, at der ikke er baggrund for opretholdelse af banestrækningen, som almindelig passager- eller godsbane.

1. Kommuner

a. Rødekro (fra 2007 del af Ny Aabenraa kommune)



Kommunen dækker strækningen vest for motorvejen, til hvor den passerer under denne. Det fremgår af Kommuneplanen 2001-2013, at kommunalbestyrelsen vil arbejde for at bevare kommunens særlige styrkepositioner, som bl.a. udgøres af en god og lettilgængelig motorvejs- og jernbaneforbindelse. Med henblik på at nedbringe navnlig godstransport på vejene vil kommunalbestyrelsen i samarbejde med de andre kommuner i Grænseregion Syd søge en alternativ samarbejdepartner til erstatning for DSB i en fornyet satsning på godstransport via jernbanenettet, enten i form af den Sønderjyske privatbane eller en tysk ditto. Der er imidlertid ingen konkrete planer for bevarelse af banestækningen Rødekro-Aabenraa.

Planlægger Ole Rasmussen kunne bekræfte hvad der fremgår af Kommuneplanen.

b. Aabenraa (fra 2007 del af Ny Aabenraa kommune)

Banestrækningen øst for motorvejen ligger i Aabenraa kommunes område. Af Kommuneplanen 2001-2012 er der vedrørende banetrafik alene en henvisning til Havnebanen. Det udtrykkes heri, at der ikke forventes større ændringer i havnebanens status. Banen forventes fortsat primært at blive brugt til havnerelateret gods-transport.

Afdelingsleder Plan, Byg og Miljø, Aase Østergaard bekræftede Kommuneplanen, men man var blevet orienteret om Havnens beslutning om fjernelse af havnebanen. Man havde derfor nu vanskeligt ved at se banens berettigelse ud fra et godssynspunkt.

Derimod kunne man godt tænke sig tracéet opretholdt til en alternativ anvendelse f.eks. med etablering af en sti forbindelse.

2. Amter

Generelt

Regionplanen ophøjes pr. 01.01.07 til del af Landsplandirektivet og vil være gældende indtil de nye kommuner får udarbejdet en Kommuneplan. Det skyldes bl.a., at de nye regioner kun skal have et mere overordnet koordinerende planansvar. Disse nye kommuneplaner skal indeholde retningslinier for beliggenhed af trafikinfrastruktur.

a. Sønderjyllands Amt

Regionplan 2005-2016 fastslår, at der skal sikres mulighed for nødvendige udbygninger af jernbanenettet og for opretholdelse af godsbaneforbindelser til havne af regional betydning. Tidligere nedlagt trafik på jernbanestrækninger skal kunne genoptages.

Et interview med planlægger Lene Nebel Sønderjyllands Amt bekræftede Regionplan 2005-2016. Hun kunne desuden oplyse, at Aabenraa kommune havde meddelt, at Aabenraa Havn ville nedlægge havnebanen.

3. Erhvervsråd

a. Erhvervenes Hus Aabenraa

Formanden Oluf Lauridsen for det allerede etablerede "erhvervsråd" i Ny Aabenraa kommune havde vanskeligt ved at se en erhvervsmæssig berettigelsen af banestrækningen Rødekro-Aabenraa særligt i lyset af, at havnen nu fjerner havnesporene.



Der var ligeledes i relation til Tønder-Tinglev heller ingen erhvervsmæssig behov for denne sidestrækning set i ny Aabenraa perspektiv.

4. Virksomheder

Generelt

Området er dækket af postnumrene 6230 Rødekro, 6200 Aabenraa. Ifølge KOB¹ er der i de to postnumre 20 virksomheder med en omsætning > 50 mio. kr.², heraf er en brugs og en er bank. Tilbage er 18 virksomheder hvoraf de 10, samt Aabenraa Havn er blevet udvalgt til interview.

a. Aabenraa Havn, Aabenraa

Havnen, der er Sønderjyllands største, havde i 2004 en godsmængde på ca. 1,3 mio. tons og en omsætning på 19 mio. kr., med et resultat på 5 mio. kr. Der er 13 ansatte på havnen.

Havnedirektør Niels Kristiansen konstaterede, at der ikke har været banetrafik på havnen siden midten af 1990-erne. Det skyldes, at sporene ikke ligger særligt hensigtsmæssigt i forhold til vore dages kraner, idet de ligger for tæt på kaj kanten, så der ikke kan være en kran mellem banevogn og skib. Oprindeligt lå sporene helt ud til kaj kanten, fordi man i gamle dage anvendte skibenes egne kraner. I 1970-erne blev sporene lagt om, så bl.a. havnekraner kunne anvendes. Afstanden til kaj er imidlertid nu med det grej der anvendes for kort, og en omlægning forventes ikke at kunne forrente sig. Man har derfor i 2004 opsagt overenskomsten af 1925 mellem Danske Havne og DSBog er nu i gang med at fjerne de fleste af havnesporene. Havnen har således for sin del ingen interesse i bevarelse af strækningen Rødekro-Aabenraa.

b. Skifter Lastbil A/S, Aabenraa

Virksomheden havde en omsætning på 274,5 mio. kr. i 2004, med et overskud på 7,7 mio. Der var 142 ansatte.

De fleste handler er med individuel levering, hvorfor banetransport ikke kan opfylde de stillede krav. Heller ikke transport fra fabrik kan løses med banetransport. Næsten hver eneste lastbil er individuelt produceret efter ordre, når den forlader fabrikken og kan ad landevej være fremme fra f.eks. Sverige fra dag til dag, hvor jernbanen forudsatte at man afventede et passende antal for transport. Af disse grund brugte man ikke jernbanetransport og havde som følge deraf ingen holdning til strækningen.

c. Abena A/S, Aabenraa & Abena Produktion A/S, Aabenraa

Abena, der bl.a. producere sygeplejeartikler, plastposer og -sække, engangsartikler, aftøringspapir mm., havde en omsætning på 1.373 mio. kr. i 2004 og et årsresultat på 12,6 mio. kr. med 107 ansatte. Omsætningen hos Abena Produktion var i 2004 på 685 mio. kr., mens årets resultat blev på 6,9 mio. kr. Der var 328 ansatte.

Logistikchef Jørgen Petersen, der også kunne udtale sig for Abena Produktion A/S mente ikke, at jernbanetransport passede ind i den produktion de har i dag, hverken indgående eller udgående bl.a. til Frankrig, Tyskland og Holland. Han mente i øvrigt ikke, at banen på strækningen fra motorvejen til Aabenraa by kunne være særlig interessant når havnen lukkede sit banespor og der ikke i byen lå nogen virksomheder. På sigt kunne man måske arbejde for at virksomhederne, der nu ligger omkring motorvejen kunne få spor, som i givet fald kunne anvendes til kombineret transport af lastbiltrailere til destinationer i Europa. Tilsammen har de to virksomheder dagligt ca. 40 indgående biler/containere og ca. 70 udgående, heraf 40 med eksport.

d. DS SM A/S, Rødekro

¹ Det tidligere Købmandsstandens Oplysnings Bureau, nu ejet af Experian A/S, men stadig markedsført under brandet KOB.

² Dvs. en omsætning, der gør det sandsynligt med godsmængder af en størrelse, som i givet fald gør jernbanetransport mulig.



Virksomheden havde en omsætning på 234,4 mio. kr. i 2004, med et resultat på -10 mio. kr. Der var 331 ansatte.

Direktør Jens Holk Nielsen kunne fortælle, at DS SM er ejet af DS Gruppen, og har mange års ekspertise indenfor produktion, montage og vedligeholdelse af stålkonstruktioner til energisektoren, procesindustrien og byggesektoren. Man håndterer ca. 50.000 ton årligt ind og ud, heraf ca. 45.000 plader og 5.000 bjælker. Indtil for ca. 20 år siden havde man firmaspor direkte fra hovedbanen ind på virksomheden, der ligger i Hjordkær 4 km syd for Rødekro, men i dag passer jernbanetransport slet ikke ind i det transport-flow man har. Da havnebanen nu nedlægges har man overhovedet ingen interesse i strækningen Rødekro-Aabenraa.

e. Rimeco Aktieselskab, Aabenraa

I 2004 havde Rimeco en omsætning på 1.003,6 mio. kr., med et resultat på 69 mio. kr. Der var 8 ansatte.

Rimeco var en stor international koncern indenfor genanvendelse af især jern og stål, der ledes fra Aabenraa. Direktør Peter Riggelsen udtalte, at man kun havde begrænsede godsmængder i Aabenraa Havn og man havde slet ikke brug for banetransport hertil. Dertil var banetransporten for ufleksibel, f.eks. skulle man have væsentlig større godsmængder før Railion ville vise interesse. Man havde dog i forbindelse med andre havne anvendt banetransport. Når hertil lægges, at havnen nu havde opgivet havnebanen så har ingen berettigelse for Rødekro-Aabenraa som godsbane.

f. Auto Lindvang A/S, Aabenraa

Omsætningen var i 2004 på 137,6 mio. kr. med et resultat på 1 mio. kr. Virksomheden havde 45 ansatte.

Direktør Torben Lindvang fastslog, at selvom man har til huse tæt ved stationen i Aabenraa passer jernbanetransport af biler til virksomheden slet ikke ind i deres logistiske koncept. Der er således ingen planer om at bruge Rødekro-Aabenraa som godsbane.

g. Aktieselskabet Max Jenne, Medicinalvarer En Gros, Aabenraa

Man havde i 2004 en omsætning på 1.176,5 mio. kr., der gav et resultat på 13,9 mio. kr. med 100 ansatte.

Medicinvarer fylder ikke meget. Logistikansvarlig Anne Skalts nævnte, at indgående har de en lastbil dagligt, mens distribution sker med varebiler. Jernbane indgår derfor slet ikke i deres logistiske koncept. Rødekro-Aabenraa har derfor ingen betydning for dem.

h. Stema Shipping A/S & Splitt Chartering ApS, Aabenraa

Omsætning i Stema Shipping var i 2004 på 510,6 mio. kr. Resultatet blev 46,7 mio. kr. Der var 14 ansatte.

Virksomheden er den logistiske drejeskive for Stema Danmark, Norge, UK, Frankrig samt Mibau Tyskland og er ansvarlig for produktion og eksport af klippegranit fra stenbrud i Norge samt vandbygningssten og bloksten til kystsikring. I Aabenraa havde man en samlet godsomsætning på 600-700.000 ton årligt.

Logistikchef Rolf Bonnichsen kunne konstatere, at man i de sidste 10-20 år ikke havde set havnebanen benyttet til godstransport. Dels tålte mange produkter ikke yderligere omlastninger og dels var afstandene i Danmark for små selv til bulk på jernbane. Man leverede selv skærver til banen, men også disse blev kørt ud til brugsstedet med lastbil, bl.a. fordi en banetransport ville være for ufleksibel. Af den grund og da havnebanen var under afvikling var banen Rødekro-Aabenraa måske mere i vejen og til besvær.

i. Danfoss Distribution Services A/S, Rødekro



I 2004 havde man en omsætning på 295,4 mio. kr., med et resultat på -12,7 mio. kr. Der var 202 ansatte. Det negative resultat er relateret til den forudsatte afskrivning og forrentning af lagerinvesteringen.

Shippingchef Flemming Vejlin oplyste, at man er det centralt distributionscenter for Danfoss for Europa og oversøisk. Ind- og udgående har man ca. 180 ton dagligt i forsendelser af mange forskellige størrelser til et utal af destinationer. Bl.a. af den grund er baneudbuddet til og fra Danmark ikke tilstrækkelig fintmasket til at dække deres behov.

Man har derfor ikke i forbindelse med godstransport nogen interesse i Rødekro-Aabenraa banen.

5. Trafikomfang på vej

a. Gods – lastbiler

På strækningen mellem motorvej E45 og Aabenraa var der i 2005 en årsdøgntrafik på 900 lastbiler, men det kan ikke umiddelbart udledes, hvor mange heraf der er trafik til eller fra motorvej E 45. En betydelig del af lastbilerne er imidlertid lokal trafik og/ eller indsamlings/ distributionsruter. Hertil kommer den store spredning af virksomheder i området og en banen uden forbindelse til havnen. Samlet set vil der ikke kunne genereres tilstrækkeligt godsvolumen til regelmæssig godstrafik på bane.

b. Passagerer – Sydbus

Strækningen passeres af buslinierne 915, 22, 24, 25, og 29, der kommer fra eller går til en række af de omkringliggende byer. Reelt betyder det ifølge Sydbus, at der i dagtimerne fra kl. 7 til 18 på hverdage er halvtimesdrift mellem Rødekro og Aabenraa. Det har ikke været muligt at få oplysninger om antal passagerer på ruterne, men en omstigning fra omegnsbusruter til en mulig jernbaneforbindelse mellem Rødekro og Aabenraa, vil næppe blive oplevet, som en kvalitativ forbedring

6. Driftsselskaber

a. Dansk Jernbane ApS

Paul de Kruiff gav udtryk for, at Dansk Jernbane ApS muligvis havde en kunde, der ønskede at anvende Rødekro-Aabenraa banen i forbindelse med søtransport til Aabenraa Havn. Det forudsatte imidlertid, at havnebanen ikke blev nedlagt. Muligheden havde været drøftet med havnen, men da der endnu ikke var noget konkret, så havnen ingen mulighed for at stoppe planen for nedlæggelse af havnebanen. Hertil kom især det problem, at sporene i dag lå uhensigtsmæssigt for omlastning mellem skib og banevogne.

b. Railion

Trafikplanlægningschef Jan Mørch har tilkendegivet, at Railion hverken skal eller vil betjene strækningen med godstransport. Det er ganske enkelt ikke i overensstemmelse med deres nye langsigtede strategi for det danske marked

c. Danmarks Jernbanemuseum, Odense

Danmarks Jernbanemuseum er den største veteranbaneoperatør i landet, og de gennemfører veterankørsel i hele Danmark. Museumschef Poul Thestrup har meddelt, at Danmarks Jernbanemuseum ingen planer har om at udføre køreplansmæssig drift på banestrækningen Rødekro-Aabenraa. Hvis strækningen var åben for drift ville de muligvis lejlighedsvis benytte den..

7. NGO-ere

a. Aabenraa Veteranbane, Aabenraa

Per Wittrup, der er foreningens formand, oplyste at foreningen har knap 25 medlemmer og nu er hjemmehørende i Aabenraa. Foreningen blev stiftet i 1993 i Tønder og virkede fra Tønder Gamle Remise



frem til 1999, hvor en flytning blev aktuel, da arealerne skulle bruges til andet formål. I 1996 købte man motorvognen M3 fra NVAG i Niebüll i Tyskland. Det gjorde det muligt at køre egne veteranture på forskellige strækninger, hovedsagelig mellem Tinglev og Tønder. Indtil 2004 har M3 hver sommer kørt veterantogsture ikke kun på Aabenraa-banen, men også til bl.a. Haderslev, Bredebro og Sønderborg. I efteråret 2005 er M3 blevet solgt til, "Deutsche Regionaleisenbahn" i Berlin.

På nuværende tidspunkt har man ikke økonomi til nyindkøb af material. I stedet arrangeres skinncykling på Aabenraabanen med premiere søndag den 25. juni 2006 fra Aabenraa banegård.

Man ville gerne, men har ikke for tiden realistiske projekter for veterantogs kørsel på Rødekro-Aabenraa banen.