



Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden

Erfolge bei dem Erhalt und der Reaktivierung von Bahntransporten

Bilanzierung des hessischen Förderprogramms für den Schienengüterverkehr

Das Bundesland Hessen engagiert sich seit langem bei der Mitgestaltung des Güterverkehrs, obwohl die Bundesländer gemäß Bahnreform zu Maßnahmen im Schienengüterverkehr nicht gesetzlich verpflichtet sind [1]. Ziele sind die Sicherung der Mobilität im Personen- und Güterverkehr im Land Hessen, das wegen seiner zentralen Lage ein besonders hohes Verkehrsaufkommen aufweist, sowie die Minimierung von Beeinträchtigungen der Einwohner und der Umwelt. Hessen unterstützt daher in einem alle Verkehrsträger integrierenden Ansatz Maßnahmen zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn.

Einen Schwerpunkt des Landesengagements bildet seit 2001 der Gleisanschlussverkehr. Anlass hierfür war das Konzept MORA C der DB Cargo, die bis Ende 2002 bei einem Drittel aller Kunden in Hessen die Einzelwagenbedienung eingestellt hat. Um

negative Folgen von MORA C für auf den Bahntransport angewiesene Unternehmen zu minimieren, unterstützte das Land intensiv Auffangmaßnahmen. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat als zentralen Ansprechpartner des Landes seine technische Fachbehörde, das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV), bestimmt.

Das Land hat insbesondere [2, 3]

- bei Verladern und Kommunen das Interesse an der Fortführung oder Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs ermittelt,
- Fördermittel für die Anlaufphase von Schienengüterverkehr bereitgestellt,
- Gutachten zur Auslotung der Möglichkeiten für Schienengüterverkehr zusammen mit Dritten finanziert und begleitet sowie an der Umsetzung der Ergebnisse mitgewirkt,



DER AUTOR

Baudirektor Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff (53) ist zentraler Ansprechpartner des Landes Hessen für Schienengüterverkehr im Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen. Weiter leitet er das Projekt Qualitätssicherung an Lichtsignalanlagen im Rahmen der Initiative Staufreies Hessen 2015 der Hessischen Landesregierung. Er studierte an der Universität Karlsruhe Bauingenieurwesen mit der Vertiefungsrichtung Verkehr und Raumplanung. Die Promotion erfolgte 1985 während seiner Tätigkeit als wissenschaftlicher Assistent in Karlsruhe. Daran schloss sich ein Forschungsaufenthalt in den USA an. Von 1987 bis 1992 war Bosserhoff bei der Ingenieurgesellschaft GEVAS in München auf dem Gebiet der Verkehrsplanung und -technik tätig. Er arbeitet bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in mehreren Arbeitsausschüssen mit und war an verschiedenen Projekten des Bundesverkehrsministeriums im Bereich Schienenverkehr beteiligt.

- sonstige Aktivitäten unternommen, um am Schienengüterverkehr sowie an der Übernahme oder Sicherung von Eisenbahninfrastruktur interessierte Verladern, Kommunen, Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterstützen.

Räume mit besonders intensiven Aktivitäten des Landes um Fortführung oder Reaktivierung von Gleisanschlussverkehren zeigt Abbildung 1.

Landesförderprogramm

Rahmenbedingungen

Für die Fortführung oder Wiederaufnahme von Gleisanschlussverkehren war in Einzelfällen zusätzlich zur ideellen Unterstützung des Landes auch eine Anschubfinanzierung durch das Land erforderlich. Bedarf entstand unter anderem dadurch, weil an vielen Güter-

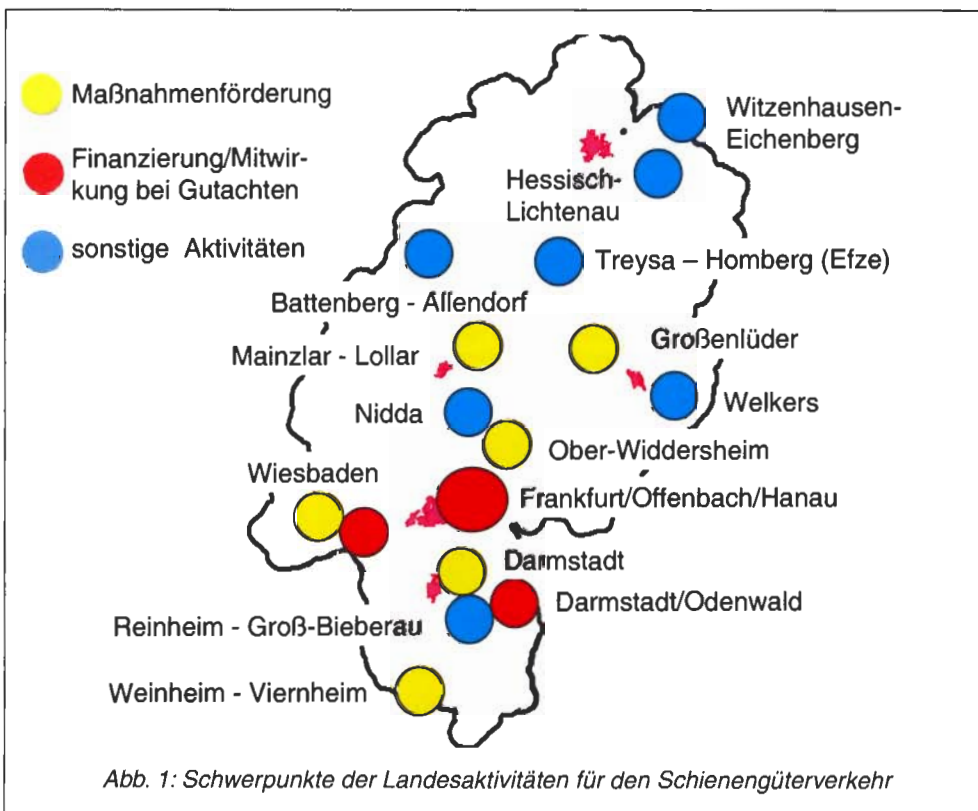


Abb. 1: Schwerpunkte der Landesaktivitäten für den Schienengüterverkehr



Abb. 2:
Beliefertes
Unternehmen in
Mainzlar



stichstrecken in Hessen hohe anfallende Sanierungskosten für DB Netz unter der Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienennetzes nicht tragbar erschienen oder Alternativen zu von DB Cargo nicht mehr bedienten Verladestellen Investitionen erforderten.

Ziel der Landesförderung ist es, Arbeitsplätze in Firmen, die ihre Logistik auf den Schienengüterverkehr ausgerichtet haben, zu sichern und Lkw-Verkehr zu minimieren. Jährlich werden 560 000 Euro bereit gestellt. Antragstellung, Bewilligung und Mittelanforderung erfolgen beim HLSV.

Die Förderung findet in Form eines Zuschusses statt, der Fördersatz beträgt derzeit maximal 75 Prozent der förderfähigen Kosten. Die Durchführung des Eisenbahnverkehrs muss grundsätzlich fünf Jahre, mindestens zwei Jahre erfolgen. Die Zuwendung kann zurückgefordert werden, wenn die minimale Dauer des Betriebs nicht eingehalten wird oder die vom Zuwendungsempfänger genannte Verlagerungswirkung erheblich unterschritten wird.

Förderfähige Maßnahmen

Anfangs [4] konnten die Landesmittel gewährt werden für die Förderung von Infrastrukturkosten (etwa Sanierung von DB-Güterstrecken oder Weichen zu Gleisanschlüssen, Verladeeinrichtungen, Neu-/Ausbaumaßnahmen) und von Betriebskosten (zum Beispiel Maßnahmen an Fahrzeugen zur Senkung der Kosten, Trassen-/Anlagenkosten von DB Netz).

2005 erfolgten wesentlichen Änderungen der Landesförderung [5]. Zum einen entfiel die nur befristete mögliche Förderung von Betriebskosten, die allerdings nicht in Anspruch genommen wurde. Zum anderen mussten die Bestimmungen zur Landesförderung angepasst werden, weil Ende 2004 ein Bundes-

programm zur Förderung von Gleisanschlüssen eingeführt wurde [6]. Als Folge fördert das Land nur noch Maßnahmen, die *nicht* vom Bund gefördert werden. Während mit Bundesmitteln der Neu-/Ausbau und die Reaktivierung von Gleisanlagen im Privatbesitz von Unternehmen förderfähig ist, können mit Landesmitteln Sanierungsmaßnahmen an Gleisanschlüssen oder Strecken gefördert werden [7]. Eine Kombination von Bundesförderung und Landesförderung für dieselbe Maßnahme ist nicht möglich. Die Landesförderung ist jedoch möglich für ergänzende Maßnahmen, die mit einer vom Bund geförderten Maßnahme in Zusammenhang stehen, aber selbst nicht bundeseitig gefördert werden.

Voraussetzungen der Förderung

Eine Förderung ist nur möglich, wenn unter anderem

- das Vorhaben noch nicht begonnen wurde,
- eine finanzielle Beteiligung vor Ort (Verlader, NE-Bahnen, Kommunen, Kreis, ...) erfolgt,
- der Güterverkehr von den Beteiligten nicht wirtschaftlich durchgeführt werden kann,
- die Perspektive auf einen mittelfristig eigenwirtschaftlichen Güterverkehr durch ein entsprechendes Betriebs- und Finanzierungskonzept gegeben ist,
- die Fortführung des Güterverkehrs auf absehbare Dauer durch Verträge nachgewiesen ist,
- alle Eisenbahnverkehrsunternehmen geförderte Anlagen diskriminierungsfrei nutzen können,
- ein verkehrspolitischer Nutzen (Vermeidung von Lkw-Verkehr, Arbeitsplatzverlust) entsteht,

- der Zuwendungsempfänger während der geforderten minimalen Betriebsdauer jährlich Auskunft über das Verkehrsaufkommen und die Nutzung der geförderten Anlagen gibt.

Fördervorhaben

Sanierung der Güterstrecke Lollar–Mainzlar

Die Bedienung der Strecke Lollar–Mainzlar sollte 2001 trotz Wirtschaftlichkeit eingestellt werden, weil DB Netz wegen anstehender Sanierungsarbeiten das Stilllegungsverfahren eingeleitet hatte. Ohne diesen Schienengüterverkehr war zu erwarten, dass der Standort des auf den Bahntransport angewiesenen Unternehmens am Streckenendpunkt in Mainzlar (Abb. 2) verlagert worden wäre. Um die Arbeitsplätze zu erhalten und Lkw-Verkehr in den Ortsdurchfahrten zu vermeiden, hat die anliegende Stadt Staufenberg die Strecke gepachtet. Das HLSV hat die Stadt mit dem Ziel einer günstigen Vertragsgestaltung beraten; hierbei wurde erreicht, dass der Pachtzins bei steigenden Trasseneinnahmen für DB Netz im Fernverkehr abnimmt (Zubringerwert). Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist im Auftrag der Stadt eine NE-Bahn (FKE); Eisenbahnverkehrsunternehmen ist DB Cargo beziehungsweise Railion.

Die Strecke wurde mit einer Landeszuwendung von gut 200 000 Euro umfassend saniert: Dies betraf vor allem Bahnübergänge (Abb. 3), Gleisanlagen, Schwellen, Entwässerung). Die Kosten lagen weit unterhalb des von DB Netz genannten Betrags von 4,5 Mio Euro. Es wurden etwa 125 Arbeitsplätze erhalten und 2005 knapp 1,5 Mio Lkw-km sowie 5400 Lkw-Fahrten vermieden. Das Bahnaufkommen (Empfang von Schüttgut



Abb. 3: Sanierung eines Bahnübergangs der Strecke Lollar–Mainzlar



Abb. 4: Gleisanschluss in Großenlüder noch ohne Befestigung



Abb. 5: Für Holztransporte befestigter Gleisanschluss

aus dem Ausland) ist bis 2005 kontinuierlich gestiegen. Aktuell prüft das belieferte Unternehmen mit Unterstützung der Stadt und des Landes, wie das Aufkommen gesichert und – etwa durch Verlagerung auch des Versands auf die Bahn – erhöht werden kann.

Einrichtung einer Holzverladestelle in Großenlüder

DB Cargo hat 2002 die Bedienung von Holzverladestellen in Lauterbach (Vogelsberg) eingestellt und als Ersatz die Verladung am Hauptbahnhof in Fulda angeboten. Dies ist unter anderem wegen der Verkehrssituation in Fulda jedoch nicht tragbar. Da die örtlichen Holzverlader aber auf die Bahnverladung angewiesen sind, weil Holztransporte per Lkw in aller Regel unwirtschaftlich sind, wurde in Eigeninitiative in Großenlüder der Gleisanschluss einer Baustofffirma reaktiviert (Abb. 4). Diese weist zurzeit keinen eigenen Bahnverkehr auf, erhält aber Entgelt für die Nutzung für Holztransporte. Hier wurde mit einer Landesförderung von etwa 6000 Euro die Verladestelle mit Schotter befestigt und für Holztransporte hergerichtet (Abb. 5). Dadurch konnten in geringem Umfang Arbeitsplätze erhalten und 2005 etwa 0,9 Mio Lkw-km oder 1500 Lkw-Fahrten vermieden werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen ist bis auf wenige Ausnahmen Railion.

Sanierung eines Gleisanschlusses in Ober-Widdersheim

Da DB Cargo im Rahmen von MORA C die weitere Bedienung eines Schotterwerkes in Ober-Widdersheim ablehnte, erfolgt seither die Bedienung durch eine NE-Bahn. Damit der Gleisanschluss erhalten blieb, musste der Anschließter ein ansonsten nicht mehr benötigtes längeres Bahnhofsgleis übernehmen (Abb. 6). Für die Sanierung dieses Gleises und des Gleisanschlusses (Gleis, Schwellen, Schotter; Abb. 7) erhielt der Verloader eine Landesförderung von knapp 16 000 Euro. Das Bahnaufkommen ist nach anfänglichen Problemen inzwischen deutlich gestiegen, unter anderem deshalb, weil nun durchgängige Bahntransporte bis zur Baustelle ohne Übergabe an Railion möglich sind. 2005 wurden 20 000 Lkw-km vermieden.

Sanierung der Güterstrecke Weinheim–Viernheim

Die Bedienung des Regionallagers einer Waschmittelfirma in Viernheim per Bahn wurde eingestellt und die Strecke Weinheim–Viernheim Ende 2002 stillgelegt, weil die anstehenden Sanierungskosten für DB Netz nicht tragbar erschienen. Um die Arbeitsplätze in dem Regionallager zu erhalten, wurden die Strecke mit Zuschüssen des Landes (rund 160 000 Euro) und der Stadt Viernheim (zirka 40 000 Euro) umfassend saniert (Gleisanlagen, Durchlässe, Brückenbauwerke, Bahnübergänge; Abb. 8) und nicht mehr benötigte Gleisanlagen rückgebaut. Im Som-

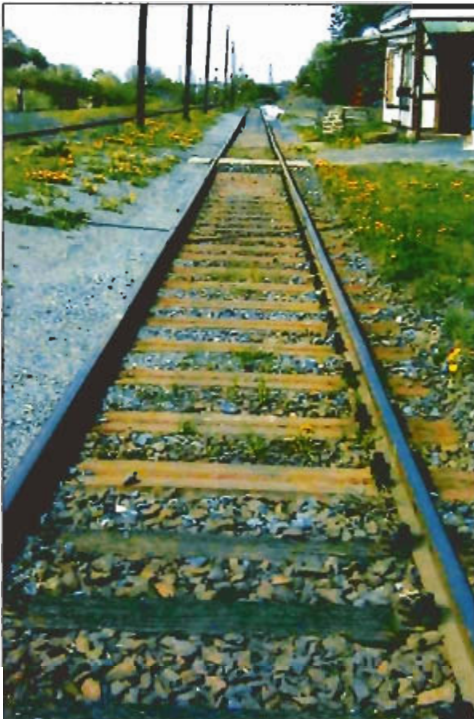


Abb. 6: Bahnhofsgeleis vor der Sanierung

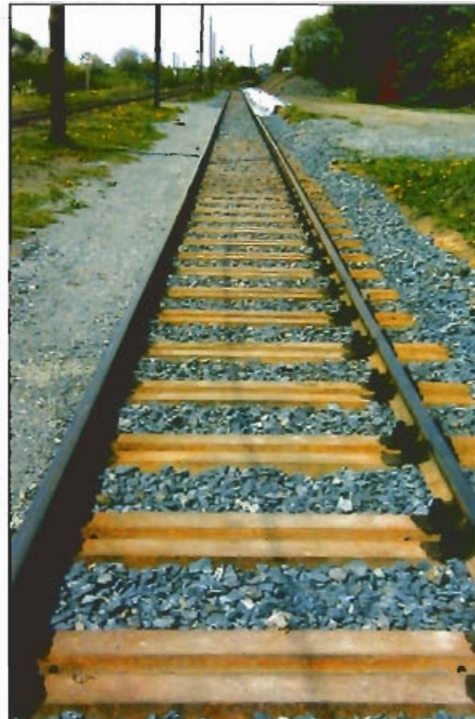


Abb. 7: Sanierte Strecke zum Gleisanschluss



Abb. 8: Sanierter Übergang (Foto: Con Train)

mer 2004 nahm man die Bedienung des Regionallagers per Bahn wieder auf. Die NE-Bahn Con Train (jetzt: Unisped) hat die Streckeninfrastruktur gepachtet und betreibt auch den Verkehr zwischen Weinheim und Viernheim; der Hauptlauf wird von Stinnes/Railion betrieben [2].

Das HLSV hat die Beteiligten bei der Reaktivierung beraten und bei DB Netz vermittelt mit dem Ziel günstiger Bedingungen für die Übernahme der Strecke. Mit Unterstützung des HLSV wurde erreicht, dass Railion, NE-Bahn, Verladere, Spedition und der Landkreis fünf Jahre lang für die jährlichen Betriebskosten der Strecke aufkommen. Weitere Voraussetzung für die Reaktivierung waren das innovative Betriebskonzept mit Einsatz eines Zwei-Wege-Fahrzeugs (Abb. 9), das Kosten für die Sanierung von Weichen erspart, und die Bedienung nach BOA, die Kosten für den Unterhalt und Betrieb verringert [2]. Durch die Reaktivierung des Schienengüterverkehrs sind 43 Arbeitsplätze auf mindestens fünf Jahre gesichert. Weiter werden jährlich rund 6400 Lkw-Fahrten mit etwa 2,8 Mio Lkw-km vermieden; das Bahnaufkommen weist steigende Tendenz auf.

Sanierung eines Brückenbauwerkes in Wiesbaden

In Wiesbaden wird aktuell ein Brückenbauwerk auf der Strecke zum Gleisanschluss einer Sektellerei (Abb. 10) mit einem Landeszuschuss von knapp 150 000 Euro saniert. Die Stadt Wiesbaden trägt die nicht vom Land übernommenen Kosten der Maßnahme [8]. Die Strecke wurde von der ESWE-Verkehrsgesellschaft Wiesbaden gepachtet.

Die Strecke war seit Ende 1997 nur noch zur Bedienung des Gleisanschlusses der Sektellerei genutzt worden. Die Transporte per Bahn (rund 50 Prozent des gesamten Weintransportvolumens mit jährlich 500 Kesselwaggons) sind jedoch seit Februar 2004 nicht mehr möglich, weil die Nutzung einer Eisenbahnbrücke über eine Hauptstrecke aufgrund ihres schlechten Zustandes untersagt wurde. Bei der Sanierung werden die bei Elektrifizierung der überquerten Strecke eingesetzten Betonbögen erneuert (Abb. 11). Danach kann der Lkw-Verkehr, der wegen der Sperrung notwendig wurde, auf die Bahn

zurückverlagert werden. Nach Angaben der Sektellerei können hierdurch jährlich knapp 3,5 Mio Lkw-km sowie 2400 Lkw-Fahrten vermieden werden, was insbesondere eine Entlastung der Anwohner vom Lkw-Verkehr zur Folge hat.

Sanierung einer Holzverladestelle in Darmstadt

Im Rangierbahnhof Darmstadt-Kranichstein werden aktuell eine direkt im Wald gelegene nicht mehr genutzte Verladerrampe für Holztransporte (Abb. 12) saniert und erweitert so-



Abb. 9: Zug mit Zwei-Wege-Fahrzeug auf der Strecke Weinheim–Viernheim (Foto: Unisped)



wie zugehörige Gleisanlagen und die Anschlussweiche instand gesetzt [9]. Die Rampe und Gleisanlagen sind von der Deutschen Museums-Eisenbahn, die auch Schienengüterverkehr betreibt, gepachtet. Das Vorhaben ermöglicht die Verlagerung von Holztransporten auf die Bahn, die bisher per Lkw durch Darmstadt erfolgen. Hessen unterstützt die Verlagerung mit knapp 65000 Euro, die verbleibenden Kosten tragen die Deutsche Museums-Eisenbahn (8000 Euro) und die Stadt Darmstadt (15000 Euro). Die Stadt übernimmt auch die Bürgschaft für den Fall, dass die Landeszuwendung wegen ausbleibender

Bahntransporte zurückzuzahlen ist. Ein Grund für das Engagement der Stadt ist, dass das Vorhaben zur Verringerung der Feinstaubproblematik in Darmstadt beiträgt.

Die an der Rampe zu beladenden Waggons werden von der Deutschen Museums-Eisenbahn in ab dem Rangierbahnhof bereits verkehrende Züge von NE-Bahnen (zum Beispiel Ecco-Cargo-Züge) eingestellt. Staatliche Holzverlader initiierten das Projekt, weil aus wirtschaftlichen Gründen vermehrt Holztransporte per Bahn erforderlich, aber derzeit nicht möglich sind: DB Cargo/Railion hat die

Bedienung vieler Holzverladestellen eingestellt oder reduziert. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten (Abb. 13) können gemäß Angaben der Forstämter jährlich bis zu 1000 Lkw-Fahrten auf die Bahn verlagert und 18000 Lkw-km vermieden werden. Zusätzliche Verlagerungen sind wahrscheinlich, weil auch Transporte kommunaler und privater Holzverlader zu erwarten sind.

Weitere Vorhaben

Weit fortgeschritten sind Bestrebungen zur Verlagerung von Holztransporten auf die Bahn nach Inbetriebnahme des in Wiesbaden geförderten Vorhabens. Darüber hinaus gibt es Überlegungen, Transporte aus Rheinland-Pfalz auf die Aartalbahn zu verlagern.

Weiter hat sich das Land engagiert zugunsten verschiedener Reaktivierungsvorhaben. Diese sind insbesondere möglich auf den Strecken

- Eichenberg-Witzenhausen, wenn in Witzenhausen ein geplantes Kraftwerk gebaut wird,
- Treysa-Homberg (Efze), wenn in Homberg die Planungen zur Ansiedlung eines bahnaffinen Unternehmens zum Erfolg führen,
- Kaufungen-Hessisch-Lichtenau.

Auch ohne finanzielle Förderung durch das Land finden Verlagerungen auf die Bahn statt, beispielsweise

- Holzverladung in Bebra nach Einrichtung einer neuen Verladestelle durch Dritte,
- Holzverladung im Raum Butzbach durch eine NE-Bahn,
- Sondermüllentsorgungstransporte aus der Schweiz in das Rhein-Main-Gebiet,
- Reaktivierung eines Gleisanschlusses in Frankfurt für Baustellenentsorgungstransporte.

Nutzen des Landesförderprogramms

Unmittelbarer Nutzen entsprechend dem Ziel des Förderprogramms entsteht dadurch, dass Lkw-Verkehr verringert und Arbeitsplätze in auf den Bahnanschluss angewiesenen Unternehmen erhalten oder geschaffen werden. Abbildung 14 zeigt diese Wirkungen: Die Angaben zur Verringerung von Lkw-Verkehr für die Jahre 2003 bis 2005 beruhen auf den jährlich von den Zuwendungsempfängern nachzuweisenden Bahntransporten; für 2006 sind Prognosewerte dargestellt. Mit insgesamt nur knapp 400000 Euro verausgabten Landesmitteln wurden fast 170 Arbeitsplätze erhalten, dies sind pro Arbeitsplatz weniger als 2400 Euro. Weiter wurden allein in 2005 4,9 Mio Lkw-Kilometer vermieden sowie Ortsdurchfahrten von rund 12 500 Lkw-Fahr-



Abb. 10: Brücke über die elektrifizierte Hauptstrecke



Abb. 11: Schadhafte Betonbögen der Brücke



ten entlastet. Wenn die Vorhaben in Wiesbaden und Darmstadt mit Landeszuschüssen von etwa 215 000 Euro in diesem Jahr verwirklicht sind, werden nach Angaben der Zuwendungsempfänger zusätzlich jährlich 3,5 Mio Lkw-Kilometer und 3300 Lkw-Fahrten vermieden.

Noch deutlicher wird der Nutzen der Landesförderung, wenn die Verlagerungswirkung über die Jahre aufsummiert wird: bis einschließlich 2005 wurden gut 10 Mio Lkw-km und knapp 27 000 Lkw-Fahrten vermieden. Mittelbar trägt die Förderung des Schienengüterverkehrs bei zur Erreichung des Ziels *Staufreies Hessen 2015* der Landesregierung [9], zur Entlastung von Feinstaub [9] sowie zum Klimaschutzprogramm des Bundeslandes [10].

Gutachten und Umsetzung

Eine wesentliche Ursache für die zögerliche Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn trotz inzwischen verbesserter Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen sind fehlende gegenseitige Informationen auf der Seite von Angebot und Nachfrage. Es besteht Handlungsbedarf zur Schaffung von Kontaktmöglichkeiten zwischen Verladern mit Interesse am Schienengüterverkehr und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Land finanziert daher Gutachten mit, um

- Kontakte zwischen Verladern und Eisenbahnunternehmen zu schaffen,
- die Potenziale für die Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn und die Anforderungen seitens der Verlagerer und Betreiber an eine Bedienung zu ermitteln,
- die Unternehmen auf Fördermöglichkeiten des Landes und des Bundes hinzuweisen,
- die für die Erstellung von Betriebskonzepten notwendigen Angaben zu ermitteln



Abb. 12: Zu sanierende Verlagerampe

und an eine mit der Umsetzung betraute Institution zu übergeben.

Voraussetzung für die Vergabe ist, dass sich Dritte finanziell beteiligen und ein konkretes Interesse vor Ort erkennbar ist. Das HLSV erstellt die Arbeitsprogramme mit, begleitet die Gutachten fachlich und wirkt mit bei der Umsetzung der Ergebnisse.

Gutachten liegen vor zu den Räumen Darmstadt/Odenwald [11] und Wiesbaden [12]; aktuell wird ein Schienenkonzept für das gesamte Rhein-Main-Gebiet unter Fortschreibung der bereits vorliegenden Gutachten erstellt [13]. Ein wesentliches Ergebnis ist, dass Verlagerer mit Interesse an Schienenver-

kehr zur Umsetzung in der Regel externe Unterstützung benötigen; ihnen ist oft noch nicht ausreichend bekannt, dass alternativ zu Railion auch NE-Bahnen eingesetzt werden können.

Sonstige Aktivitäten

Land Hessen

Das Land unterstützt am Schienengüterverkehr interessierte Verlagerer und Eisenbahnverkehrsunternehmen, zum Beispiel durch Vermittlung bei DB Cargo oder DB Netz. Es berät an der Sicherung von Eisenbahninfrastruktur interessierte Kommunen und Eisen-

IMPRESSUM

**Telefon/Fax –
die direkte
Verbindung**

02 11 / 5 20 13-

Redaktion

Telefon -72 / Fax -78

Anzeigen

Telefon -75 / Fax -78

Produktion

Telefon -60 / Fax -58

Abo Service

Telefon -51 / Fax -58

Rechnungswesen

Telefon -40 / Fax -58

GÜTERBAHNEN

**Güterverkehr auf der Schiene
Markt · Technik · Verkehrspolitik**

Offizielles Organ des Verbandes Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV), Köln

40549 Düsseldorf, Willstätterstraße 9

40501 Düsseldorf, Postfach 11 01 50

☎ (02 11) 5 20 13-(Durchw.)

Fax (02 11) 5 20 13-78

E-mail: dnv@alba-verlag.de

Redaktion: Dr. Lothar Kuttig (verantwortlich),

(Durchw. -72)

Sekretariat: Vera Kratochvil (Durchw. -70)

Anzeigen: Beatrice van Dijk (verantwortlich),

(Durchw. -75, Fax -78)

E-Mail: vandijk@alba-verlag.de

Produktion: Peter Gerens (Durchw. -60)

Gestaltung: Susanne Kreitzberg,

Sandra Wiegelmann

Abo-Service: Harald Sager (Durchw. -51)
E-Mail: sager@alba-verlag.de

Rechnungswesen: Ursula Schareina (Durchw. -40)

Erscheinungsweise: GÜTERBAHNEN erscheinen
viermal im Jahr: März, Mai, September, November

Abonnement und Einzelverkauf: Die Zeitschrift
kann beim Verlag oder durch den Buchhandel
bezogen werden.

Bezugsgebühren: Einzelheft € 10,-,
Jahresabonnement (4 Hefte) € 40,-
Versand Übersee und Luftpost auf Anfrage.

Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des
Verlages oder infolge von Streiks bestehen keine
Ansprüche gegen den Verlag.

Es gilt Anzeigenpreisleiste Nr. 4 vom 1. 1. 2006.

Veröffentlichung: Diese Zeitschrift und alle in
ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind
urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung
außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist
ohne schriftliche Zustimmung des Verlages un-
zulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für

Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikro-
verfilmungen und die Einspeicherung und
Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Beiträge, die Namen oder Initial des Verfassers
tragen, stellen nicht unbedingt die Meinung des
Herausgebers bzw. der Redaktion dar.

Es werden nur Originalbeiträge zur Veröffentli-
chung angenommen. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte, Fotos und Zeichnungen haftet der
Verlag nicht.

Druck: Meinke GmbH, 41468 Neuss

alba

Alba Fachverlag GmbH & Co. KG
40549 Düsseldorf, Willstätterstraße 9
40501 Düsseldorf, ☎ 11 01 50

☎ (02 11) 5 20 13-(Durchw.)

Fax (02 11) 5 20 13-18/28/58/78

E-mail: dnv@alba-verlag.de

Bankverbindung: Stadtparkasse Düsseldorf
120 85 700, Postgirokonto Essen 170 337-437

ISSN 1610-5273



Abb. 13: Bauarbeiten zur Sanierung (Foto: www.bahnbilder.net) (im Hintergrund rechts Waldstraße zur direkten Holzanlieferung)

bahninfrastrukturunternehmen mit dem Ziel eines realistischen Übernahmepreises und kostengünstigen Betriebs. Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht kann realistische Kostenschätzungen für Streckensanierung und Unterhalt liefern [2, 3].

Es trägt dazu bei, dass bei aktuell nicht betriebenen Strecken oder Gleisanschlüssen die Option auf Reaktivierung gesichert wird. Unter anderem hat das HLSV erreicht, dass ein von DB Netz für zehn Jahre geforderter Infrastrukturanschlussvertrag für den Anschluss der Strecke Reinheim–Groß-Biebrau abgeschlossen werden konnte. An den Kosten beteiligen sich ein potentieller Verladender und – solange die Strecke noch ohne Verkehr ist – eine Kommune und der Kreis.

Das HLSV vermittelt Kontakte zwischen bundesweit und örtlich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verladern. Hierdurch können voraussichtlich Ende 2006 Transporte aus Norddeutschland nach Südhessen auf die Bahn verlagert werden.

Das HLSV hat mit dazu beigetragen, dass im Raum Butzbach die Holztransporte per Bahn weiterhin stattfinden können, weil bei einem neuen Kreisverkehrsplatz eine für den Bahnbetrieb kostengünstige Signalisierung realisiert wurde.

Beim Kombinierten Verkehr Schiene/Straße hat das Land mitgewirkt an der Einrichtung des Umschlagterminals im GVZ Kassel. Für ein östlich von Bebra geplantes KV-Terminal hat das HLSV die Stellungnahme des Lan-

des erarbeitet [14], die das Eisenbahnbundesamt für die Bewilligung von Zuwendungen benötigt.

Weiter unterstützt das Land die Erhöhung der Kapazität von Schienenstrecken, den Ausbau von Rangierbahnhöfen sowie die Einflussnahme auf den Bund mit dem Ziel für den Bahntransport günstigerer Rahmenbedingungen.

Bundesweite Aktivitäten

Unter Mitwirkung des HLSV wurden Empfehlungen für einen wirtschaftlichen Schienengüterverkehr veröffentlicht [15]. Sie zeigen, dass Güterverkehr per Bahn für Kommunen wichtig sein kann und kostengünstig möglich ist, dass aber die Kommunen hierzu durch eine geeignete Bauleitplanung und gegebenenfalls Beteiligung an den Infrastrukturkosten beitragen müssen.

Weiter hat das Land den VDV und den Deutschen Städtetag in seinen Bemühungen unterstützt, dass der Bund seit 2004 Fördermittel zur Finanzierung von Gleisanschlüssen bereitstellt [6]. In die Hinweise für die Entwicklung von Güterverkehrszentren der Forschungsgesellschaft [16] flossen Erfahrungen des Landes ein.

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Der Schienengüterverkehr in Hessen hat deutlich zugenommen. Abbildung 15 enthält Angaben zum Schienengüterumschlag im Empfang und Versand für die Jahre 2003 und 2004.

Eine bundesweite Betrachtung der Entwicklung des Schienengüterumschlags zwischen den Jahren 2000 (letztes Jahr vor der Umsetzung von MORA C) und 2004 zeigt, dass das Bahnaufkommen (ohne Transit) in den meisten Bundesländern trotz MORA C gehalten oder sogar erhöht werden konnte; in Hessen ergab sich eine Steigerung um 18 Prozent (Abb. 16). Hintergrund sind unter anderem

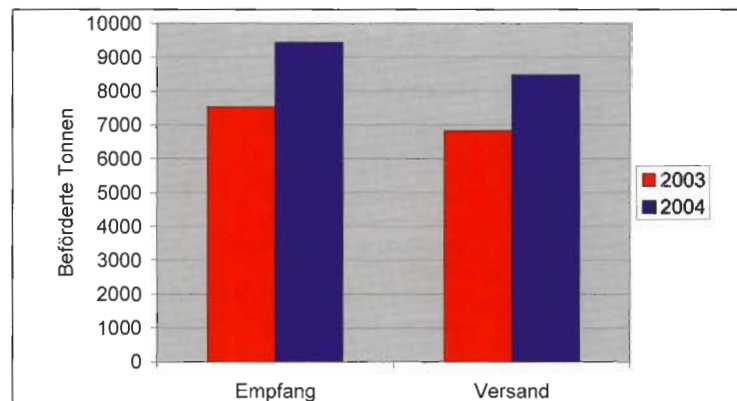
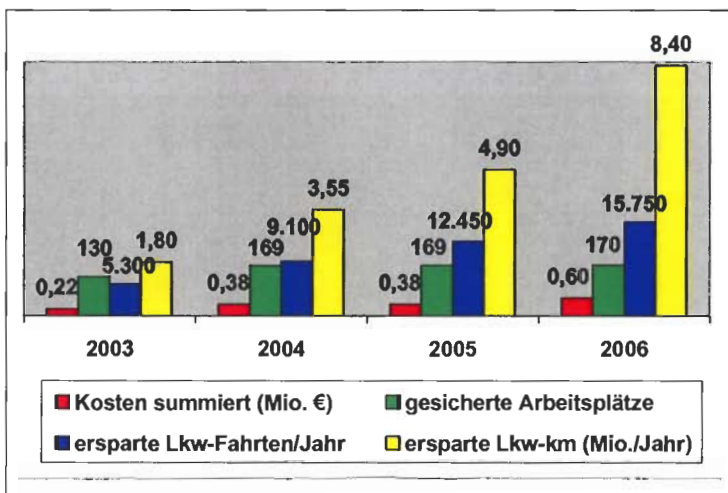


Abb. 14: Kosten und Nutzen des Landesförderprogramms

Abb. 15: Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Hessen (ohne Transit) [17]

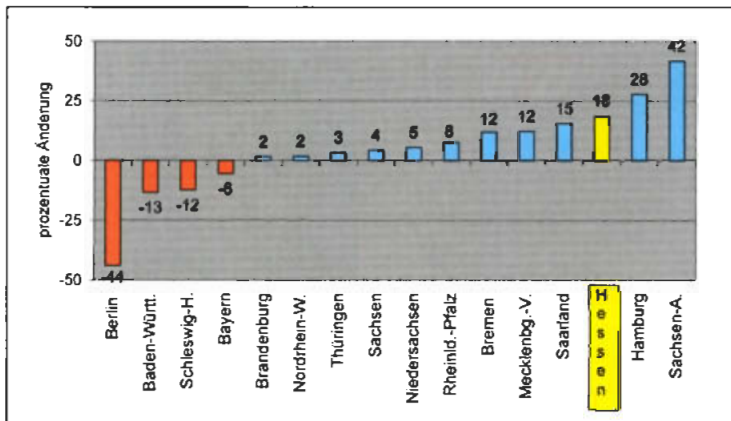


Abb. 16: Entwicklung des Schienengüterumschlags in den Bundesländern 2000–2004 [17]

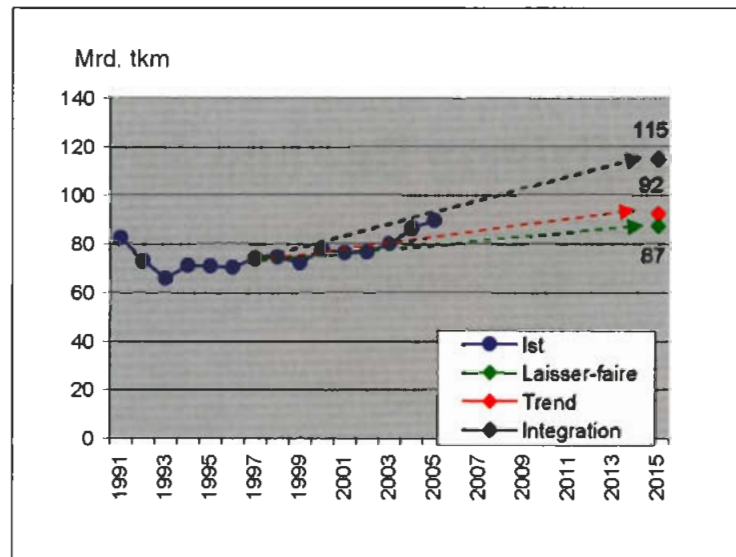


Abb. 17: Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland [19]

die zunehmenden Verkehrsanteile der NE-Bahnen und zum Teil auch die Aktivitäten einiger Bundesländer zugunsten des Schienengüterverkehrs.

Abbildung 17 dokumentiert die bundesweite Zunahme des Schienengüterverkehrs an Hand der Verkehrsleistung. Gegenübergestellt sind die jährlichen Werte bis 2005 und der Verlauf gemäß den unterschiedlich angenommenen Szenarien der Bundesverkehrswegeplanung, wobei der Bund das Integrationsszenario als maßgeblich einschätzt [18]. Zu beachten ist, dass die Prognosewerte nur für das Zieljahr 2015 ermittelt wurden und daher nicht interpoliert werden dürfen; außerdem gelten sie für den Fall, dass die Kapazität bei der Bahn nicht für die 2015 nachfrageseitig ermittelten Verkehrsmengen ausreichen. Der Vergleich zeigt, dass die Verkehrsleistungen der Bahn sich ab 2004 deutlich erhöht und damit dem Verlauf gemäß dem angenommenen Szenario angenähert haben. Sie liegen inzwischen wieder über den Werten zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung, nach der viele Bahntransporte in den neuen Bundesländern auf den Lkw umgestellt wurden.

Zusammenfassung

Hessen hat trotz nur relativ geringem Einsatz von Landesmitteln für den Schienengüterverkehr einen hohen Nutzen durch den Erhalt von Arbeitsplätzen und die Vermeidung von Lkw-Verkehr erreicht. Unabhängig von der finanziellen Förderung sind für die Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn in der Regel auch eine Projektbegleitung und ideale Unterstützung durch das Land wichtig. Es kann einen wesentlichen Beitrag leisten zur Vermittlung von Kontakten zwischen den Verladern und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Projekte zur Verlagerung von Lkw-Verkehr benötigen meist lange Vorlaufzeiten. Das Engagement öffentlicher Stellen vor Ort (Kommune, Kreis, ...) zugunsten des Schie-

ngüterverkehrs ist wichtig und findet vermehrt statt.

Durch Landesaktivitäten unterstützt wurden bisher zehn Güterverkehrsstellen erhalten oder reaktiviert, weitere Inbetriebnahmen stehen an. Bei weiteren Güterverkehrsstellen erhalten. Zusätzlich leistet die Förderung des Schienengüterverkehrs Beiträge zum Klimaschutz, der Verringerung von Staus auf den Straßen und der Feinstaubbelastungen.

Literatur

- [1] Bosserhoff et al.: Schienengüterverkehrskonzept Hessen. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung/Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden 1995
- [2] Bosserhoff: Neue Ideen zur Sicherung des Schienengüterverkehrs in Hessen – Das Beispiel der Reaktivierung der Strecke Weinheim–Viernheim. In: Güterbahnen 4/2004, S. 11 ff
- [3] Bosserhoff: Schienengüterverkehr in der Fläche – Erfahrungen mit MORA C in Hessen. In: Verkehr und Technik, 9/2003
- [4] Bosserhoff: Fördermittel des Landes im Bereich Schienengüterverkehr. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden 2002
- [5] Bosserhoff: Merkblatt über Fördermittel des Landes im Bereich Schienengüterverkehr. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden, 2005
- [6] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinie zur Förderung des Neuzubaus und der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen. Verkehrsblatt Nr. 16/2004 vom 30. August 2004
- [7] Bosserhoff: Unterschiede zwischen der Bundes- und Landesförderung für den Gleisanschlussverkehr. Folien zum Vortrag in der IHK Wiesbaden 2005
- [8] HMWVL: Land fördert Schienenanschluss für die Sektellereien Henckell & Söhnlein. Pressemitteilung, Wiesbaden 6. Mai 2005
- [9] HMWVL: Im Kranichsteiner Forst entsteht eine zentrale Verladestelle für Holztransport aus Südhessen. Pressemitteilung, Wiesbaden 13. Dezember 2005

[10] Zentrum für integrierte Verkehrssysteme: Integriertes Klimaschutzprogramm des Landes Hessen. Darmstadt 2005

[11] Albrecht/Esser/Schöpfer: Schienenkonzept im Raum Darmstadt. Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation. Trans Care AG, Wiesbaden 2002

[12] Bosserhoff/Ermel/Kaspar/Zima: Schienengüterverkehrskonzept für den Raum Wiesbaden. Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und der ESWE Verkehrs-Verkehrsgesellschaft. Trans Care AG/Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden 2005

[13] Bosserhoff/Blume/Kaspar: Schienenkonzept für das Rhein-Main-Gebiet. Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und des Schienendienstleisters LOG-O-RAIL. TransCare AG/Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden 2006 (Sommer)

[14] Land Hessen: Stellungnahme zum Vorhaben der Kali Transport Gesellschaft *Neubau des KV-Terminals Werla/Kombi* für das Eisenbahn-Bundesamt Wiesbaden 2004 (unveröffentlicht)

[15] Ahrens/Bosserhoff: Arbeitshilfe zur Sicherung und Förderung von Gleisanschlüssen. In: DST-Beiträge zur Wirtschafts- und Verkehrspolitik, Reihe F, Heft 12, Deutscher Städtetag, Köln/Berlin 2002

[16] Bosserhoff et al.: Hinweise für die Entwicklung von Güterverkehrszentren (GVZ). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsausschuss Güterverkehr, Köln 2004

[17] Statistisches Bundesamt: Verkehr im Überblick (Fachserie 8, Reihe 1.2). Wiesbaden 2000 bis 2005

[18] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. Berlin 2001

[19] Bosserhoff: Prognose des Verkehrs bis 2015 gemäß Bundesverkehrswegeplanung. In: Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Wiesbaden 2005

Hinweis: Literatur mit kursiv gedruckten Ziffern steht im Internet-Angebot des HLSV zur Aufgabe *Schienengüterverkehr* zum Herunterladen zur Verfügung: www.hsvv.hessen.de ⇒ Dienststellen ⇒ HLSV ⇒ Aufgaben ⇒ Sonstige ⇒ Schienengüterverkehr.