

Güterverkehr:
Zurück auf die Schiene

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden
E-Mail: Dietmar.Bosserhoff@hsvv.hessen.de

In: Heft 11/2009

„LahnDill Wirtschaft“

Zeitschrift der Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill

www.ihk-lahndill.de



Güterverkehr

Zurück auf die Schiene

Die Wirtschaft entdeckt allmählich die Vorteile des Schienengüterverkehrs wieder. Doch viele der unternehmenseigenen Gleisanschlüsse oder Strecken werden derzeit nicht genutzt. Daher hat sich das Land Hessen zum Ziel gesetzt, die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu verbessern. Potenziale zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn werden ermittelt. Zudem können Unternehmen und Kommunen auch Fördermittel für die Reaktivierung von Eisenbahninfrastruktur erhalten. Zuständig ist das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV).

Unternehmen mit für den Bahntransport geeigneten Gütern sollten die Möglichkeit der Verladung von Gütern auf die Bahn prüfen. Die Bahn ist insbesondere dann wirtschaftlich, wenn Vorteile bei Betrachtung der gesamten Logistikkette von Beschaffung, Produktion und Distribution berücksichtigt werden. Unternehmen können auch zunächst bei Eisenbahnverkehrsunternehmen Angebote einholen, um die Kosten besser kalkulieren zu können. Falls für die Verlagerung Investitionen in die Infrastruktur erforderlich sind, sollten die Unternehmen sich einen Überblick über die Fördermittel verschaffen und bei den zuständigen Stellen beraten lassen.

Förderung des Schienengüterverkehrs durch das Land

Das Sanierungsprogramm Mora C führte dazu, dass DB Cargo 2001/2002 bei etwa einem Drittel ihrer Kunden in Hessen die Bedienung eingestellt hat. Um negative Folgen für auf den Bahntransport angewiesene Unternehmen und Anwohner zu minimieren, unterstützte das Land Hessen ideell und finanziell Auffangmaßnahmen zur Fortführung der Transporte. Das Land fördert Infrastrukturmaßnahmen an Gleisanschlüssen oder Strecken. Fördermittel können nun auch für die Reaktivierung von Schienengüterverkehr gewährt werden. Voraussetzung sind unter anderem, dass die Perspektive auf Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit des Verkehrs besteht, Dritte vor Ort sich finanziell beteiligen und Arbeitsplätze erhalten

beziehungsweise geschaffen oder Lkw-Fahrten vermieden werden.

Bisher wurden landesweit 9 Vorhaben gefördert. Für die geförderten Maßnahmen fielen nur relativ geringe Kosten von ca. 1,3 Mio. € an. Dennoch entstand ein großer Nutzen: Es wurden fast 230 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen und von 2003 bis 2008 ca. 30 Mio. Lkw-km bzw. 70.000 Lkw-Fahrten vermieden. Neben den Landesmitteln sind weitere Förderpöfle vorhanden (Bund, Österreich, EU). Dies ist jedoch vielen Unternehmen nicht bekannt. Das HLSV hat deshalb online die förderfähigen Maßnahmen, Voraussetzungen zur Förderung und Ansprechpartner zusammengestellt.

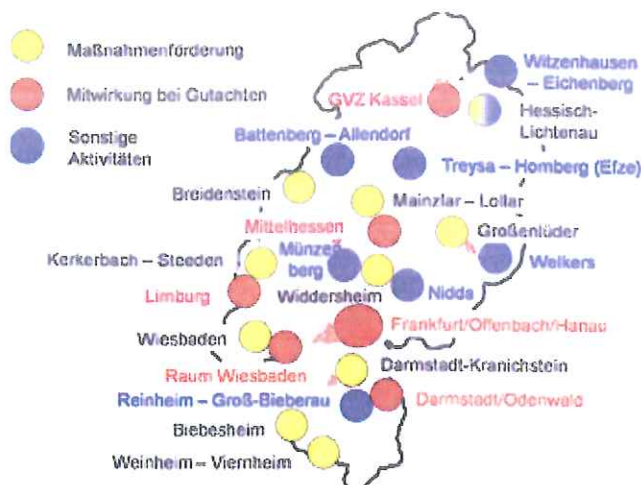
Förderbeispiel Holzverladestelle Breidenstein

Ein Förderbeispiel aus dem IHK-Bezirk ist die Holzverladestelle in Breidenstein. Dort wurde nach dem Orkan Kyrill im Januar 2007 von der Stadt Biedenkopf eine provisorische Holz-

verladestelle in Betrieb genommen, weil der Holzverkauf in entfernte Absatzgebiete nur per Bahn wirtschaftlich ist. Ausreichende Bahnverladekapazitäten in Mittelhessen fehlten zu dem Zeitpunkt. Da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Ort die frühere Strecke zu einem Güterkunden trotz langjähriger fehlender Nutzung erhalten hatte, konnte die Holzverladung bereits im April 2007 beginnen. Wegen der starken Nachfrage wurde die Lade- stelle mit Landesmitteln erweitert. Hierbei wurde der Ladebereich verlängert und zusätzlicher Lagerplatz geschaffen. Dadurch ist es jetzt möglich, Züge mit mindestens 18 Waggons parallel und zeitgleich vom Lkw aus zu beladen, während vorher nur die halbe Waggonzahl beladen werden konnte und für die Beladung der anderen Hälfte Rangierfahrten erforderlich waren. Durch die Erweiterung wurden die Kapazität der Anlage erhöht und damit wirtschaftliche Verluste für Holzverkäufer bei der Abfuhr von Sturmholz vermieden, die Wirtschaftlichkeit der Bahntransporte durch Wegfall der Rangierfahrten verbessert und Umwegfahrten der Lkw verhindert.

Nun steht eine leistungsfähige Verladestelle für Holztransporte aus Mittelhessen und dem benachbarten Nordrhein-Westfalen zur Verfügung. Seit der Inbetriebnahme bis Ende 2008 verkehrten wöchentlich im Schnitt 3,4 Züge





ab der Verladestelle. 2007 entfielen hierdurch 11.150 Lkw-Fahrten und 2008 9.600 Lkw-Fahrten.

Informationen zum Bahntransport

Die Organisation von Bahntransporten ist aufwendiger als ein Transport per Lkw, weil viele Institutionen zu beteiligen sind. Das HLSV stellt deshalb notwendige Informationen bereit. Es informiert über Möglichkeiten des Zugangs zum Schienennetz in Hessen. Karten zeigen die Gleisanschlüsse, Güterverladestellen, Holzverladestellen und Umschlagstellen Schiene / Straße. Die Informationen sollen Unternehmen eine Hilfe bieten, die ihre Güter auf der Schiene von oder nach Hessen versenden wollen und eine geeignete Verladestelle suchen. Gleisanschlüsse sind von zentraler Bedeutung für das Aufkommen im Schienengüterverkehr, weil der größte Teil aller Bahntransporte über sie erfolgt. Die Nutzung oder Mitnutzung eines

vorhandenen Gleisanschlusses stellt eine kostengünstige Möglichkeit des Zugangs zum Schienennetz dar.

Weiter hat das HLSV Eisenbahnverkehrsunternehmen, Betreiber von kombiniertem Verkehr Schiene/Straße, Speditionen mit Nutzung der Bahn und sonstige Logistik-Dienstleister zusammengestellt. Die Angaben sollen Unternehmen eine Hilfe bieten, die ihre Güter auf der Schiene von oder nach Hessen versenden wollen und einen geeigneten Transporteur suchen. Informationen erhalten Sie auf der www.ihk-lahndill.de im Bereich Standortpolitik/Schienengüterverkehr.

Autor und Ansprechpartner:

Dr. Dietmar Bosserhoff, Zentraler Ansprechpartner des Landes Hessen für den Schienengüterverkehr, HLSV, Wiesbaden,
E-Mail: dietmar.bosserhoff@hsvv.hessen.de

VORTEILE DES BAHNTRANSPORTS

- Flexibilisierung der Ladezeiten mit geringerer Spitzenbelastung von Ladestellen und gleichmäßigerer Auslastung des Ladepersonals
- Nutzung von Bahnwaggons als rollendes Lager
- Reduzierung der Anzahl von Fremdfahrzeugen im Werk
- Einfachere Ladungssicherung (geringeres Risiko)
- Verlässlichere Laufzeiten (insbesondere im internationalen Verkehr)
- Bündelungseffekte auch bei relativ geringen Mengen:
Ein Bahnwagon, mit Zuladung 60 Tonnen, ersetzt drei LKW mit je 20 Tonnen.

LINK

Das Internetangebot des Landes Hessen zum Schienengüterverkehr mit Informationen über Fördermöglichkeiten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Zugangsstellen zum Schienennetz und Gutachten kann online unter www.hsvv.hessen.de (Dienststellen / HLSV / Aufgaben / Schienengüterverkehr) aufgerufen werden.