

Manuskript für den Tagungsband

zur Fachtagung

"Wirtschaftsverkehr 2009"

**Maßnahmen zur Verlagerung
von Lkw-Verkehr auf die Bahn,
Beispiele erfolgreicher Verlagerungen
und Voraussetzungen**

Verfasser:

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

E-Mail: Dietmar.Bosserhoff@hsvv.hessen.de

Veranstalter:

Technische Universität Dortmund, Fakultät Maschinenbau

Lehrstuhl für Verkehrssysteme und Verkehrslogistik

Leonhard-Euler-Str. 2, 44227 Dortmund

Tel.: 0231 / 755-7329

www.vsl.mb.tu-dortmund.de

Maßnahmen zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn, Beispiele erfolgreicher Verlagerungen und Voraussetzungen

Dr. Dietmar Bosserhoff

Zusammenfassung

Der Beitrag beschreibt Maßnahmen des Landes Hessen zur Förderung des Schienengüterverkehrs (SGV): Finanzierung von Gutachten zur Ermittlung von Verlagerungspotenzialen und Mitwirkung bei der Umsetzung, Mitwirkung beim Erhalt von Schieneninfrastruktur, Bereitstellung von Informationen, finanzielle Förderung von Infrastrukturmaßnahmen, Beratung der am Bahntransport Interessierten und Moderation. Weiter werden dargestellt Beispiele für erfolgreiche Verlagerungen von Lkw-Verkehr auf die Bahn und die Voraussetzungen für den Erfolg.

1 Ausgangslage

Hessen ist als Transitland ein von Verkehr besonders stark belastetes Bundesland. Das Land engagiert sich daher seit langem bei der Mitgestaltung des SGV, obwohl die Bundesländer gemäß Bahnreform hierzu nicht gesetzlich verpflichtet sind. Ziel des alle Verkehrsträger integrierenden Ansatzes des Landes ist es insbesondere, die Mobilität im Personen- und Güterverkehr in Hessen zu sichern und die Beeinträchtigungen der Einwohner und der Umwelt durch Verkehr zu minimieren. Hierbei kommen Maßnahmen zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn eine besondere Bedeutung zu.

2001 hat die damalige DB Cargo bei etwa einem Drittel aller Kunden in Hessen die Bedienung eingestellt (MORA C). Um Auffangmaßnahmen zu ermöglichen, hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) als zentralen Ansprechpartner des Landes für SGV das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) bestimmt. Abbildung 1 zeigt einen Überblick über die Aktivitäten des HLSV unterschieden nach Maßnahmenförderung, Mitwirkung bei Gutachten und sonstigen Aktivitäten.

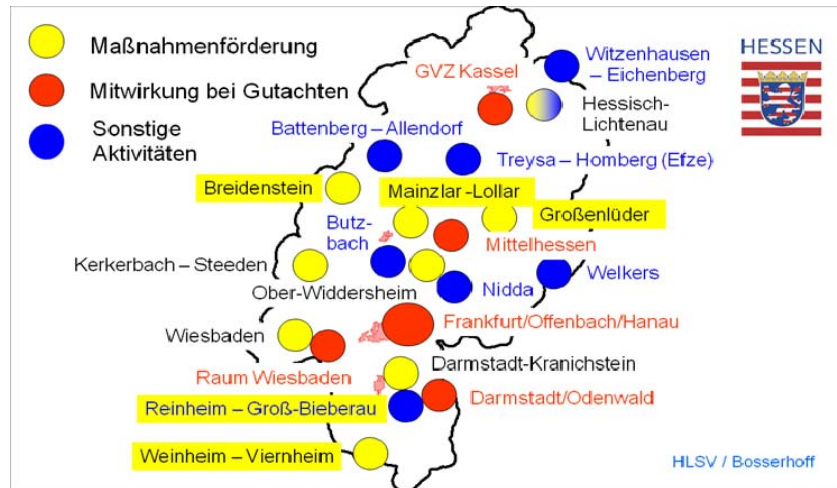


Abbildung 1: Überblick über die Landesaktivitäten
(in Abschnitt 6 behandelte erfolgreiche Beispiele sind gelb hinterlegt)

2 Gutachten zur Ermittlung von Verlagerungspotenzialen

Zielsetzung

Ein wesentliches Hemmnis für Verlagerungen von Lkw-Verkehr auf die Bahn sind fehlende gegenseitige Informationen auf der Seite von Angebot (Eisenbahnverkehrsunternehmen: EVU) und Nachfrage (Verlader). Daher finanziert das Land Hessen Gutachten und begleitet sie fachlich, um Kontakte zwischen Verladern mit Interesse am Schienengüterverkehr 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 erkennen, die Unternehmen auf Fördermöglichkeiten hinzuweisen und die zur Erstellung von Betriebskonzepten notwendigen Angaben zu ermitteln. Voraussetzung für Landesmittel ist, dass sich Dritte finanziell beteiligen und ein konkretes Interesse vor Ort erkennbar ist.

Nach mehreren vorhergehenden Gutachten für Teilräume im Rhein-Main-Gebiet wurde in den Jahren 2005-2006 abschließend für alle im Rhein-Main-Gebiet ansässigen Unternehmen die Potenziale zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf den SGV ermittelt ([Bos06a], [Bos07a]). Ziel des vom HMVVL, der LOG-O-RAIL Gesellschaft für Schienenlogistik sowie dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main beauftragten Gutachtens war es vor allem, Verladern zu verdeutlichen, dass es zusätzlich zu Railion inzwischen auch leistungsfähige Privatbahnen (NE-Bahnen) gibt, und wirtschaftliche Bahntransporte durch Bündelung der Mengen verschiedener Verlagerer zu erreichen. Die Ergebnisse

sollten für die Marktteilnehmer (Verlader, EVU, Speditionen und andere Logistikdienstleister) Grundlage sein, um anschließend geeignete Maßnahmen zur Verlagerung des Aufkommens auf die Bahn realisieren zu können.

Vorgehen

Die Hauptarbeitsschritte waren: Unternehmensbefragung, Darstellung der Verlagerungspotenziale im Gleisanschluss- und Kombiniertem Verkehr, Ermittlung der zeitlichen und logistischen Anforderungen, Identifizierung von Erfolgsfaktoren und kritischen Faktoren, Ermittlung der vorrangig umsetzbaren Verlagerungspotenziale, Erkennen des Bedarfs für Fördermittel des Landes oder sonstige Unterstützung, Veranstaltungen zur Information Dritter über die Ergebnisse des Gutachtens. Näheres enthält die Abbildung 2.

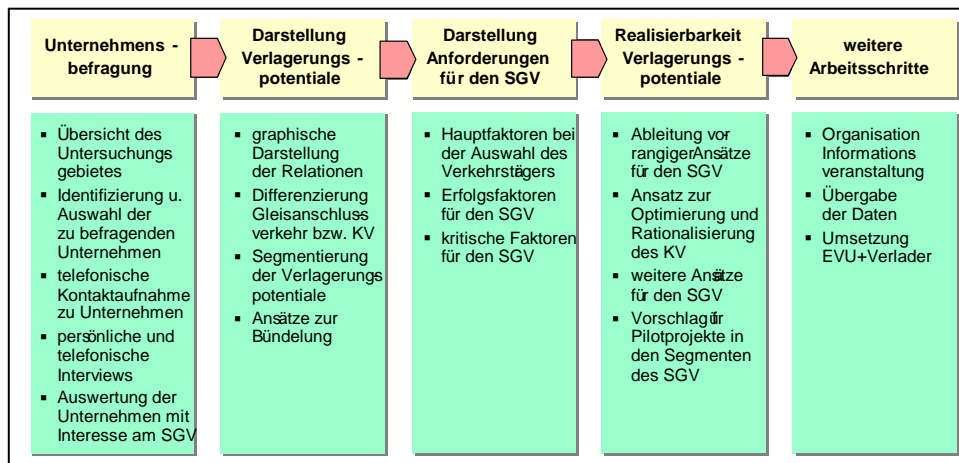
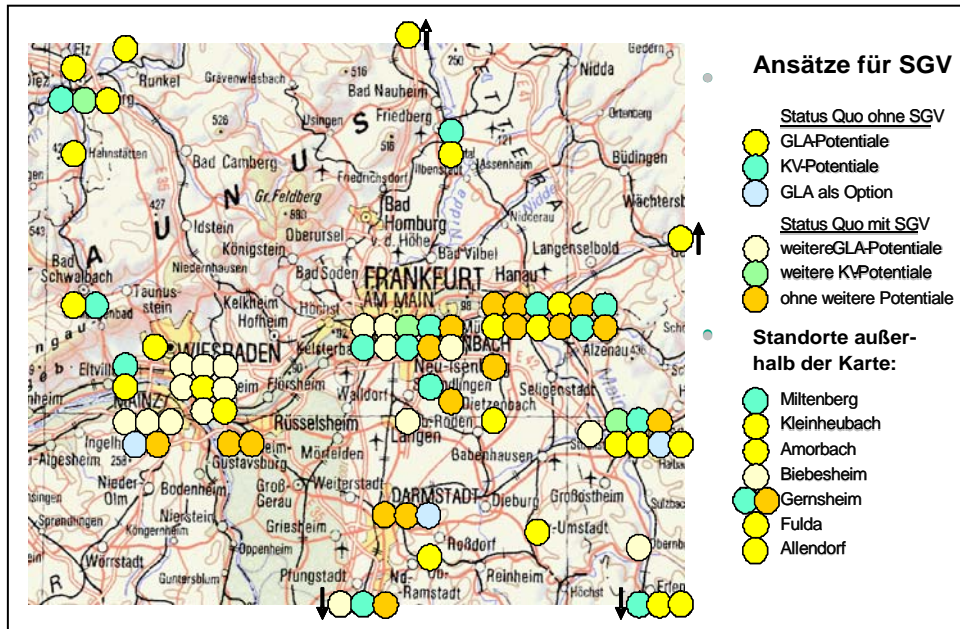


Abbildung 2: Arbeitsschritte des Gutachtens [Bos06a]

Ergebnis

Von den 180 befragten Unternehmen signalisierten 76 Interesse am Schienengüterverkehr (s. Abbildung 3). Bei insgesamt 56 Verladern sind Verlagerungspotenziale für die Schiene vorhanden. Bei 33 Firmen mit konkreten Angaben zu den Mengen und Relationen konnte ein jährliches Verlagerungspotenzial von 1,07 Million Tonnen ermittelt werden: 80% davon entfallen auf den Gleisanschlussverkehr und 20% auf den Kombinierten Verkehr. Allein die Verlagerung der Fahrten im Fernverkehr (73%) würde zu einer Entlastung der Straße von jährlich rd. 35.000 Lkw-Fahrten führen. Bei mehreren Verladern lassen sich unter Berücksichtigung der zeitlichen und logistischen Anforderungen für die zu verlagernden Transportströme Bündelungseffekte erzielen.



Umsetzung

Ein wesentliches Ergebnis des Gutachtens war, dass Verlader mit Interesse an Schienenverkehr zur Umsetzung i.d.R. externe Unterstützung benötigen, und die Möglichkeiten zur Förderung infrastruktureller Maßnahmen noch nicht ausreichend bekannt sind. Daher engagieren sich gemeinsam Industrie- und Handelskammern vor Ort, der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und das Land Hessen als Vermittler zwischen Eisenbahnen und Verladern. Das HLSV hat EVU und Logistikdienstleistern die Verlagerungspotenziale und die Adressen der am Bahntransport interessierten Verladern zur Verfügung gestellt. Als Folge konnten auf Basis der ermittelten Mengen und Relationen mehreren Verladern konkrete Bedienungs- bzw. Preisangebote zur Entscheidung vorgelegt werden. Weiter begleitet das Land die Umsetzung aktiv durch Moderation, Beratung der Verladern und EVU sowie ggf. eine Anschubfinanzierung. Der Planungsverband hat das Gutachten bei den zugehörigen Kommunen vorgestellt und die Möglichkeiten der Bauleitplanung zur Unterstützung von Verlagerungen aufgezeigt. Die Industrie- und Handelskammern im Rhein-Main-Gebiet informieren ihre Unternehmen. Weiter finden regionale IHK-Veranstaltungen gemeinsam mit Verladern statt. Auch gab es Gespräche mit Railion, um Möglichkeiten für deren Mitwirkung zu prüfen.

Generell ist eine Verlagerung von Lkw-Transporten auf die Bahn fast immer langwierig, weil viele zu beteiligen sind und z.T. Infrastrukturanpassungen oder Lieferumstellungen erforderlich sind. Dennoch gibt es bereits Erfolge: die Beispiele Josera, Groß-Bieberau und Viernheim enthält Abschnitt 6.

Weiter wurden im Rhein-Main-Gebiet zusätzliche SGV-Angebote geschaffen:

- Seit 2007 verkehrt ein werktäglicher Ringzug zur Verbindung der Hubs von NE-Bahnen in Worms, Ludwigshafen und Darmstadt. Über Feederzüge aus dem Rhein-Main-Gebiet nach Darmstadt sind jetzt als Alternative zu Railion auch Verbindungen mit NE-Bahnen nach Belgien, Niederlande, Nordrhein-Westfalen, Ostdeutschland, Bayern, Österreich und die Schweiz möglich. Der Zug stellt eine Voraussetzung dar, um Bahntransporte im Einzelwagenverkehr zu bündeln, dadurch Transporte von der Straße abziehen und somit Potenziale aus dem Gutachten für die Schiene nutzbar zu machen.
- Ende 2007 wurde ein neuer KV-Zug zwischen Frankfurt und Hamburg bzw. Bremerhaven eröffnet, weil zusätzliche Transportpotenziale als Ergänzung zu bestehenden Verbindungen anderer Anbieter erforderlich sind.
- 2009 soll für den Luftfrachttransport eine Zugverbindung zwischen den Flughäfen Frankfurt und Leipzig eröffnet werden.
- Railion hat 2007 den Railport Darmstadt eröffnet, einen Lagerplatz mit Umschlagmöglichkeit Schiene/Straße. Er soll die Bedienung der „letzten Meile“ ermöglichen, wenn am Bahntransport interessierte Unternehmen über keinen Gleisanschluss verfügen oder ein Ausbau nicht möglich ist.
- Im Sommer 2009 soll in Hanau eine neue Umschlagstelle Schiene/Straße eröffnet werden (vgl. Abbildung 5).

3 Mitwirkung beim Erhalt von Infrastruktur für den SGV

Das Land berät an der Sicherung von Eisenbahninfrastruktur interessierte Kommunen und Eisenbahnunternehmen mit dem Ziel eines realistischen Übernahmepreises und kostengünstigen Betriebs. Wenn bei derzeit nicht genutzter Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr (Strecken, Bahnhofsgleise, Verladeeinrichtungen) Aussicht auf zukünftige Nutzung besteht, versucht das Land die Option auf Reaktivierung zu erhalten, falls DB Netz Verfahren gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz zum Rückbau, der Stilllegung oder Freistellung einleitet.

Weiter sensibilisiert das HLSV Betroffene (Verlader, Kommunen, Kreis), damit diese prüfen, wie die Infrastruktur erhalten werden kann (z.B. gemeinsame Finanzierung eines zum Erhalt notwendigen Infrastrukturanschlussvertrags). DB Netz bzw. das für die Genehmigung zuständige Eisenbahnbundesamt werden über Möglichkeiten für einen kostengünstigen Erhalt informiert.

Bei Straßenmaßnahmen ist darauf zu achten, dass diese sich möglichst nicht für den SGV ungünstig auswirken. So hat das HLSV erreicht, dass bei einem neuen Kreisverkehr in Butzbach eine für den Bahnbetrieb kostengünstige Signalisierung realisiert wurde, damit Bahntransporte weiter wirtschaftlich stattfinden können.

4 Bereitstellung von Informationen

Die Organisation von Bahntransporten ist wesentlich aufwändiger als ein Transport per Lkw, weil viele Institutionen zu beteiligen sind (z.B. Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen, Bahnaufsicht, ggf. Zuwendungsgeber) und auch infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich sein können. Daher zeigen Verlagerer in der Regel nur begrenzt Eigeninitiative zur Verlagerung von Lkw-Transporten auf die Bahn. Ein wesentlicher Grund ist auch, dass meist keine ausreichende Information über mögliche wirtschaftliche Vorteile der Bahn, leistungsfähige private EVU und Fördermöglichkeiten vorhanden sind. Erschwerend kommt hinzu, dass die EVU in der Regel über das Tagesgeschäft hinaus keine Kapazitäten für Akquisition in größerem Umfang haben.

Das Land stellt deshalb die notwendigen Informationen bereit. Es informiert die am Bahntransport Interessierten über Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr, Schienenlogistik-Dienstleister und Fördermöglichkeiten. Dieses Informationsangebot ist bundesweit einmalig, weshalb auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hierauf in seinem Internetangebot „Schienengüterverkehr“ verweist [Vdv08]. Ziel der Informationen ist es, Kontakte zwischen am Bahntransport interessierten Verladern und den Schienenlogistik-Dienstleistern zu erleichtern.

Zugangsstellen zum Schienennetz

Das Land stellt eine Übersicht bereit mit Karten für Hessen der Gleisanschlüsse, Güterverladestellen, Holzverladestellen und Umschlagstellen für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße mit zugehörigen Ansprechpartnern [Hla09a]. Die Karten sollen Unternehmen eine Hilfe bieten, die ihre Güter auf der Schiene von oder nach Hessen versenden wollen und einen geeigneten Umschlagsort suchen. Weiter können sie es sich neu ansiedelnden Unternehmen erleichtern, einen für Bahntransporte geeigneten Standort zu finden.

Die Gleisanschluss-Karte entstand auf Wunsch der Industrie- und Handelskammern. Gleisanschlüsse sind von zentraler Bedeutung für das Aufkommen im Schienengüterverkehr, weil der größte Teil aller Bahntransporte über sie erfolgt. Die (Mit-)Nutzung eines bereits vorhandenen Gleisanschlusses stellt eine kostengünstige Möglichkeit des Zugangs zum Schienennetz dar. Dargestellt sind die Lage und Anzahl von Gleisanschlüssen sowie die Namen der Gleisanschließer (vgl. Abbildung 4). Dabei wurden auch diejenigen abgebauten Gleisanschlüsse

aufgenommen, die nicht anderweitig genutzt bzw. überbaut sind, d.h. deren Reaktivierung mit relativ geringem Aufwand möglich wäre. Grund für die Aufnahme ist, dass der Erhalt der Option auf kostengünstige Reaktivierung von Gleisanschlüssen für eine Aufkommenssteigerung im Schienengüterverkehr eine zentrale Voraussetzung ist (vgl. Abschnitt 7).

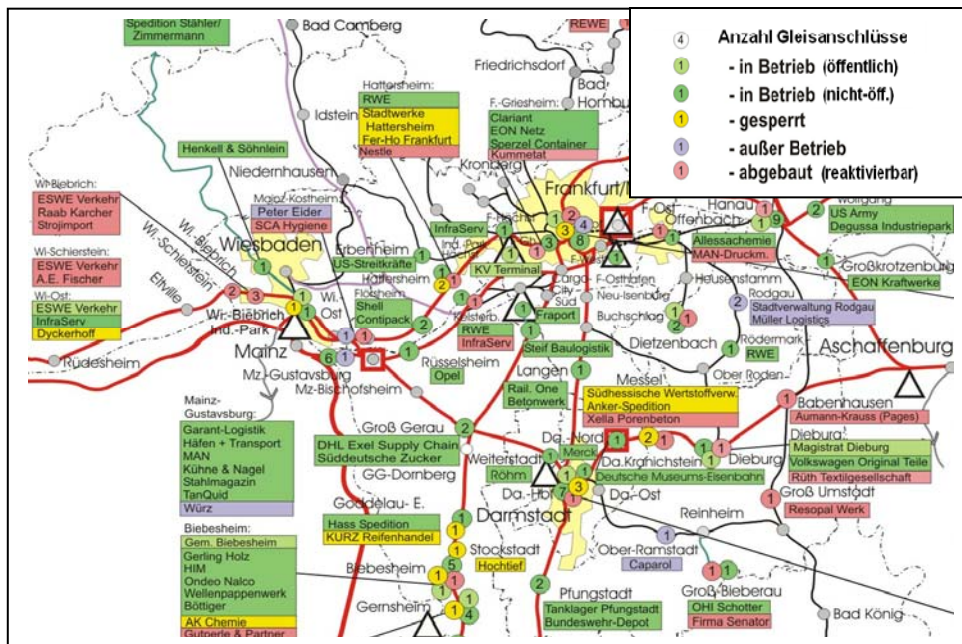


Abbildung 4: Karte der Gleisanschlüsse (Auszug) mit Legende [Bos08a]

Im Kombinierten Verkehr (KV) stellt sich die Situation komplex und oft kaum überschaubar dar, beispielsweise weist Frankfurt vier verschiedene Umschlagstellen auf. Für an der Nutzung Interessierte entsteht ein größerer Aufwand zur Erlangung der notwendigen Informationen wie z.B.:

- Wo liegt die nächste Umschlagstelle Schiene/Straße?
- Wer ist Ansprechpartner für die Nutzung der Umschlagstelle und der Züge?
- Werden regelmäßige Zugabfahrten angeboten?
- Sind die Züge für jeden nutzbar?

Die Karte der Umschlagstellen soll diese Einstiegshürden bei der Nutzung des KV verringern. Sie führt je Umschlagstelle die Lage, die beteiligten Verkehrsträger, den Betreiber und eine Telefonnummer auf (vgl. Abbildung 5).

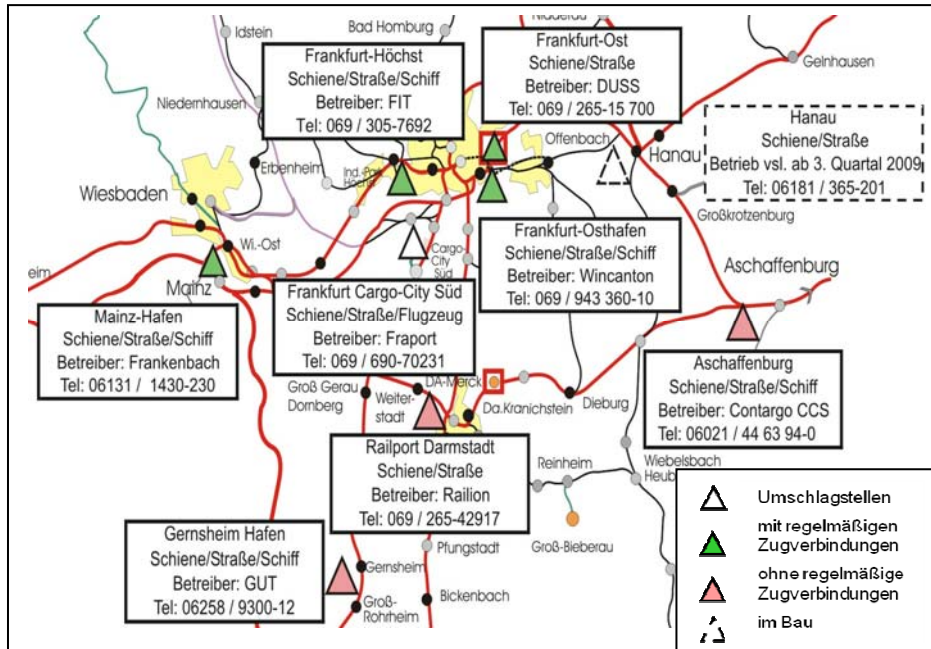


Abbildung 5: Karte der Umschlagstellen (Auszug) mit Legende [Bos08a]

Der Begleittext zur Karte enthält zu jeder Umschlagstelle Ansprechpartner beim Terminal-Betreiber. Weiter sind angegeben die dort angebotenen regelmäßigen Zugverbindungen (Ziele und ggf. Einschränkungen des Nutzerkreises) mit den zugehörigen Operateuren und Ansprechpartnern.

Schiene-Logistikdienstleister

Eine weitere Übersicht des Landes [Hla09b] führt Schienenlogistik-Dienstleister auf, die bereits in Hessen tätig sind oder bei Potenzialuntersuchungen Interesse geäußert haben, an der Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn in Hessen mitzuwirken. Enthalten sind mit Angaben zu Ansprechpartnern:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr
- Betreiber von Kombiniertem Verkehr Schiene/Straße
- Speditionen mit Nutzung der Bahn und sonstige Logistik-Dienstleister.

Aktuell sind gut 60 EVU, 15 KV-Betreiber und 15 Speditionen aufgeführt. Die Angaben sollen Unternehmen eine Hilfe bieten, die Güter auf der Schiene von oder nach Hessen versenden wollen und einen geeigneten Transporteur suchen.

Fördermöglichkeiten:

Ergänzend liegt eine Übersicht vor, die alle Fördermittel für den Schienengüterverkehr in Hessen aufführt und auch Aussagen zur Wirkung enthält [Hla09c]. Auch hier gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, die potentiellen Zuwendungsempfängern oft nicht bekannt sind – beispielsweise wissen nur wenige Unternehmen, dass auch das Land Österreich Maßnahmen in Deutschland fördert.

Im Gleisanschlussverkehr sind möglich die Förderung durch den Bund bzw. das Land Hessen (auch in einigen anderen Bundesländern sind Landesmittel verfügbar), durch Österreich und durch die EU. Maßnahmen im Betrieb können nur über die EU gefördert werden. Im Kombinierten Verkehr gibt es eine Förderung durch den Bund und die EU. Aufgeführt werden in [Hla09c] je Fördermöglichkeit die zugehörigen Richtlinien, die förderfähigen Maßnahmen, Voraussetzungen zur Förderung, der Förderumfang und Ansprechpartner.

5 Landesförderung für Schienengüterverkehr

Neben der ideellen Förderung des Landes über Beratung und Gutachten ist auch eine finanzielle Förderung möglich. Seit 2001 können Maßnahmen zur Fortführung, Reaktivierung oder Neueinrichtung von SGV mit Landesmitteln gefördert werden. Die Förderung ist als Anschubfinanzierung möglich für Maßnahmen an privaten Gleisanschlüssen, die nicht vom Bund gefördert werden (z.B. Sanierung), für Maßnahmen an Industriestammgleisen oder an der Güterstrecke vom Gleisanschluss zu einer Hauptstrecke. Voraussetzungen für die Förderung sind u.a. die Perspektive auf Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit des Verkehrs, Dritte vor Ort (Verlader, EVU etc.) beteiligen sich finanziell, Arbeitsplätze werden erhalten bzw. geschaffen und/oder Lkw-Fahrten werden vermieden. Der Förderumfang beträgt maximal 75% der förderfähigen Kosten. Die Fördermittel sind (anteilig) zurückzuzahlen, wenn die Mindestdauer des Betriebs unterschritten oder das Transportaufkommen erheblich geringer als prognostiziert ist. Die Förderbestimmungen sind in [Hla08] und die bis 2006 geförderten Maßnahmen in [Bos06b] beschrieben; Ansprechpartner für die Förderung ist das HLSV.

Für die acht bisher geförderten Maßnahmen zur Erhaltung/Reaktivierung oder Neueinrichtung von Güterverladestellen fielen bisher nur relativ geringe Kosten von 1,2 Mio. € an. Dennoch entstand ein großer Nutzen: Es konnten fast 230 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen werden, weiter wurden von 2003 bis Ende 2008 ca. 30 Mio. Lkw-km bzw. knapp 70.000 Lkw-Fahrten vermieden.

6 Beispiele für erfolgreiche Verlagerungen auf die Bahn

Fa. Josera in Kleinheubach:

Seit Anfang 2007 erhält der Futtermittelhersteller Josera aus Kleinheubach bei Aschaffenburg wieder jährlich rd. 20.000 Tonnen Kalk aus dem Ulmer Raum per Bahn, nachdem 2001 die damalige DB Cargo den Zugverkehr eingestellt hatte (MORA C). Um den Bahnverkehr mit einer NE-Bahn zu ermöglichen, wurden der Gleisanschluss trotz 6 Jahren ohne Nutzung erhalten, Spezialwaggons angeschafft und die Logistik umorganisiert. Letzteres führte sogar zum Wechsel des Lieferanten, damit dort längere Gleise zur Verfügung stehen und damit der Zugverkehr wirtschaftlicher wird. Eine Gleiserweiterung wird zu mindestens einer Verdreifachung des bisherigen jährlichen Bahnaufkommens führen, wobei nun auch Bahntransporte im Versand nach Polen vorgesehen sind.

Fa. RHI in Mainzlar (vgl. Abbildung 1):

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 verlagert worden wäre. Um die Arbeitsplätze zu erhalten und Lkw-Verkehr in den Ortsdurchfahrten zu vermeiden, hat die anliegende Stadt Staufenberg die Strecke gepachtet. Mit Unterstützung des HLSV wurde erreicht, dass der Pachtzins bei steigenden Trasseneinnahmen für DB Netz im Fernverkehr abnimmt (Zubringerwert).

Die Strecke wurde mit einer Landeszuwendung saniert und wird nun von einer NE-Bahn bedient. Die Anzahl der entfallenen Lkw-Fahrten stieg von 3.800 in 2003 auf knapp 4.300 in 2008. Aktuell prüft das belieferte Unternehmen eine Erweiterung der Gleisanlagen mit Bundesförderung, um auch Waren im Versand auf die Bahn verlagern zu können.

Fa. OHI in Groß-Bieberau (vgl. Abbildung 1):

DB Cargo hat 2001 die Bedienung der Güterstrecke zum Schotterwerk OHI in Groß-Bieberau eingestellt (MORA C). Das Konzept zur Aufwertung der in Reinheim anschließenden Hauptstrecke im SPNV sah aus Kostengründen den Wegfall der Weiche vor, die zur Reaktivierung der Bedienung von OHI erforderlich ist. Für den Erhalt forderte DB Netz den Abschluss eines 10jährigen Infrastrukturanschlussvertrages (IAV), den OHI ohne Schottertransporte per Bahn nicht allein finanzieren konnte. Unter Mitwirkung des HLSV konnte der IAV abgeschlossen werden, finanziert wird er für die Zeiten ohne Verkehr von der

OHI, dem Kreis und der Kommune Groß-Bieberau. Nachdem ein lokales EVU gefunden wurde, das die Bahntransporte auf der „letzten Meile“ durchführt, wurde die Strecke saniert und ab 2009 werden wieder Schottertransporte per Bahn stattfinden. OHI stellt seinen Gleisanschluss auch zur Nutzung durch Dritte für Holzverladungen zur Verfügung.

Fa. Otterbein in Großenlüder (vgl. Abbildung 1):

Nach MORA C hat DB Cargo Holztransporte ab Lauterbach in Mittelhessen eingestellt. Die von DB Cargo angebotene alternative Verladestelle Fulda war verkehrlich nicht geeignet. Als Ergebnis der Suche nach einer alternativen Verladestelle hat die Fa. Riedesel Forst-Service 2002 den nicht mehr genutzten Gleisanschluss der Fa. Otterbein (Kalkwerk) im nahegelegenen Großenlüder u.a. mit Landesmitteln reaktiviert. Seither finden dort im steigenden Ausmaß Holztransporte durch Railion und NE-Bahnen statt: die Anzahl der dort im Fernverkehr entfallenen Lkw-Fahrten stieg von 1.500 in 2003 auf knapp 4.000 in 2007. Die Verladestelle wird auch durch andere Holzverlader genutzt.

Holzverladestelle Breidenstein (vgl. Abbildung 1):

Nach dem Orkan Kyrill im Januar 2007 wurde bereits im April von der Stadt Biedenkopf auf einer seit vielen Jahren nicht mehr befahrenen Strecke bei Breidenstein eine Holzverladestelle in Betrieb genommen. Wegen der starken Nachfrage wurde mit Landesmitteln die Kapazität der Ladestelle erweitert und damit die Wirtschaftlichkeit der Bahntransporte erhöht, wirtschaftliche Verluste für Holzverkäufer bei der Abfuhr von Holz vermieden und Beeinträchtigungen der Anwohner durch die Holzverladung minimiert.

Von der Inbetriebnahme bis Ende 2008 verkehrten im Schnitt drei Ganzzüge wöchentlich, allein 2008 entfielen hierdurch 9.600 Lkw-Fahrten im Fernverkehr. Derzeit wird eine Nutzung auch durch andere Branchen geprüft.

Spedition Pfenning in Viernheim (vgl. Abbildung 1):

Ein besonders erfolgreiches Beispiel ist die Wiederinbetriebnahme der Güterstrecke Weinheim – Viernheim 2004 nach fast 2 Jahren ohne Betrieb [Bos04]. An die Strecke ist in Viernheim die Spedition Pfenning angeschlossen, deren Bedienung von DB Cargo 2002 eingestellt wurde (MORA C). DB Netz wollte die Strecke nicht mehr betreiben, weil die anstehenden Sanierungskosten nicht tragbar erschienen. Um die Arbeitsplätze bei der Spedition, die Waren für die Fa. Henkel verteilt, zu erhalten und Lkw-Verkehr zu vermeiden, bemühten sich die Betroffenen vor Ort und das Land um eine Reaktivierung der Bahnstrecke. Für einen wirtschaftlichen Betrieb waren erforderlich die Stilllegung der Strecke, Übernahme durch eine NE-Bahn und der Betrieb als nichtöffentliche Eisenbahn-

infrastruktur. Weiter waren Voraussetzung ein innovatives Betriebskonzept der NE-Bahn, das die Kosten für die Sanierung und Instandhaltung der Strecke sowie den Betrieb deutlich reduzierte. Hierbei werden die Waggons in Weinheim von Railion (Fernverkehr) an die NE-Bahn übergeben und mit einem 2-Wege-Fahrzeug nach Viernheim transportiert (Abbildung 6), wodurch die Sanierung der früher für den Lokwechsel benötigten Weichen entfällt und eine kürzere Strecke benötigt wird.



Abbildung 6: 2-Wege-Fahrzeug [Bos06a]

Die Reaktivierung stellt ein erfolgreiches Beispiel für eine Public Private Partnership dar. Hierbei finanzierte die öffentliche Hand (Stadt Viernheim und Land Hessen) die Sanierung der Infrastruktur; Railion, der Verlader Henkel bzw. der Betreiber des Warenverteilzentrums von Henkel (Spedition Pfenning) und der Kreis kommen 5 Jahre für die Betriebskosten der Strecke auf. Die NE-Bahn trägt insbesondere die Kosten für den Fahrbetrieb und der Anschaffung des 2-Wegefahrzeugs sowie das wirtschaftliche Risiko. DB Netz beteiligt sich indirekt durch günstige Konditionen für die Streckenübernahme.

Das PPP-Modell hat Vorteile für alle Beteiligte, u.a.:

- Spedition Pfenning: Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze
- Henkel: Beitrag zum bahn-orientierten Logistikkonzept, Verringerung der Transportkosten
- Railion / NE-Bahn: 5-jähriger Bedienungsvertrag mit garantierten Mengen
- DB Netz: zusätzliche Einnahmen im Fernverkehr
- Stadt/Land: weniger Belastungen durch Lkw-Verkehr: zwischen 2005 und 2008 Vermeidung von 4.200 bis 6.000 Lkw-Fahrten jährlich.

Das Vorhaben erhielt im Dezember 2008 einen Preis als gutes Beispiel für die Vernetzung im Verkehr zur Verbesserung von städtischen Quartieren [Bbr08].

Weitere Beispiele erfolgreicher Verlagerungen enthalten für Hessen [Bos08b] und bundesweit [Aps07].

7 Voraussetzungen für erfolgreiche Verlagerungen

Ein wirtschaftlicher Bahnbetrieb erfordert geringe Kosten für Schaffung der notwendigen Schieneninfrastruktur. Alle in Hessen bekannten Beispiele erfolgreicher Verlagerungen zeigen als zentrale Voraussetzung hierfür, dass vorhandene Infrastruktur trotz langjähriger fehlender Nutzung erhalten wurde und damit kostengünstig reaktiviert werden konnte. Da die Neueinrichtung von Schieneninfrastruktur sehr kostenintensiv und nach einem Abbau wegen anderer Nutzung oft gar nicht mehr möglich ist, hätte eine nicht mehr vorhandene Schieneninfrastruktur den Bahnbetrieb auf Dauer verhindert. Hieraus folgt, dass

- derzeit nicht genutzte Infrastruktur bei Chancen auf Neunutzung erhalten werden sollte und sich die Betroffenen vor Ort (insbesondere Verlager, Kommunen, Kreis) hierfür engagieren müssen
- die zuständige IHK sich engagieren sollte (z.B. bei der Information der Unternehmen oder Potenzialerhebung)
- DB Netz sich im Eigeninteresse (Sicherung künftiger Trasseneinnahmen) stärker für den Erhalt von Infrastruktur einsetzen und hierfür kostengünstige Möglichkeiten prüfen sollte
- die Zuständigen bei Anträgen auf Rückbau, Stilllegung oder Freistellung von Schieneninfrastruktur einen ausreichenden Zeitraum zur Auslotung von Interesse am Bahnverkehr einräumen, den Bedarf für einen Erhalt prüfen und bei der Entscheidung über den Antrag Spielräume ausnutzen sollten.

Neben dem Erhalt der Option auf Reaktivierung sind weitere Voraussetzungen: Engagement aller Beteiligten, kostengünstige Modelle für den Erhalt bzw. die Übernahme von Schieneninfrastruktur, innovative Lösungen für den Bahnbetrieb, ggf. Umstellungen in der Logistik, Berücksichtigung wirtschaftlicher Vorteile bei Betrachtung der gesamten Logistikkette (Beschaffung, Produktion, Distribution), Kooperation bei der Nutzung von Gleisanschlüssen, Beratung, ggf. Förderung, Ausdauer.

Die Bahn ist insbesondere dann wirtschaftlich, wenn Vorteile bei Betrachtung der gesamten Logistikkette berücksichtigt werden, z.B.:

- Flexibilisierung der Ladezeiten mit Reduzierung der Spitzenbelastung von Ladestellen und gleichmäßigere Auslastung des Ladepersonals
- Nutzung von Bahnwaggons als rollendes Lager
- Reduzierung von internen Lkw-Umfahren (z.B. in ein Zwischenlager)
- 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 jeweils 20 Tonnen.

Literatur (Alle Literaturquellen sind als Download im Internet verfügbar)

- [Aps07] Allianz pro Schiene. *Mehr Bahn wagen*. Berlin 2007.
www.allianz-pro-schiene.de/deutsch/Publikationen
- [Bos04] Dietmar Bosserhoff. *Neue Ideen zur Sicherung des Schienengüterverkehrs in Hessen - Reaktivierung der Strecke Weinheim – Viernheim*. „Güterbahnen“, (3)4: 11-17, Alba-Verlag Düsseldorf.
www.dietmar-bosserhoff.de/SGV.html
- [Bos06a] Dietmar Bosserhoff et al. *Schienengüterverkehrskonzept für das Rhein-Main-Gebiet*. TransCare AG / HLSV, Wiesbaden 2006.
www.hsvv.hessen.de
>Dienststellen>HLSV>Aufgaben>Schienengüterverkehr
- [Bos06b] Dietmar Bosserhoff: *Erfolge bei dem Erhalt und der Reaktivierung von Bahntransporten – Bilanzierung des hessischen Förderprogramms für den Schienengüterverkehr*. „Güterbahnen“, (5)2: 12-19, Alba-Verlag Düsseldorf
www.dietmar-bosserhoff.de/SGV.html
- [Bos07a] Dietmar Bosserhoff. *Verlagerungspotenziale für die Schiene in der Region Rhein-Main*. In: "Güterbahnen", (6)1: 31-39, Alba-Verlag Düsseldorf.
www.dietmar-bosserhoff.de/SGV.html
- [Bos07b] Dietmar Bosserhoff / Peter Endemann. *Wenn die Slots auf der Straße immer weniger werden – Ergebnisse des Schienengüterverkehrskonzeptes Rhein-Main*. Frankfurt/Wiesbaden 2007.
www.dietmar-bosserhoff.de/SGV.html
- [Bos08a] Dietmar Bosserhoff. *Hessen fördert Schienengüterverkehr – Zugangsstellen zum Schienennetz, Schienenlogistik-Dienstleister, Fördermöglichkeiten*. "Güterbahnen", (7)3: 32-40, Alba-Verlag Düsseldorf.
www.dietmar-bosserhoff.de/SGV.html
- [Bos08b] Dietmar Bosserhoff. *Informationen für an Bahntransporten interessierte Unternehmen in Hessen*. Vortrag bei der IHK Darmstadt, 2008.
www.dietmar-bosserhoff.de/SGV.html
- [Bbr08] Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. *Viernheim: Revitalisierung einer Gütergleisstrecke*. In: "Vernetzung im Verkehr - Gute Beispiele der Verbesserung von städtischen Quartieren", Berlin 2008.
www.bbsr.bund.de/cln_005/nn_23566/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2008/DL_VernetzungVerkehr,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_VernetzungVerkehr.pdf

- [Hla08]: HLSV: *Merkblatt über Fördermittel des Landes im Bereich Schienengüterverkehr*. Wiesbaden 2008
www.hsvv.hessen.de
>Dienststellen>HLSV>Aufgaben>Schienengüterverkehr
- [Hla09a] HLSV. *Zugangsstellen zum Schienennetz für den Güterverkehr in Hessen*. Wiesbaden 2008
www.hsvv.hessen.de
>Dienststellen>HLSV>Aufgaben>Schienengüterverkehr
- [Hla09b] HLSV: *Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr und weitere Schienen-Logistikdienstleister*. Wiesbaden 2008
www.hsvv.hessen.de
>Dienststellen>HLSV>Aufgaben>Schienengüterverkehr
- [Hla09c] HLSV: *Fördermittel für den Schienengüterverkehr in Hessen: Hessen, Bund, Österreich, Europäische Union*. Wiesbaden 2008
www.hsvv.hessen.de
>Dienststellen>HLSV>Aufgaben>Schienengüterverkehr
- [Vdv08] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. *Portal „Schienengüterverkehr in Hessen“*.
www.vdv.de/koop/portale.html