

# **Schienengüterverkehr**

**Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff**

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

E-Mail: [Dietmar.Bosserhoff@hsvv.hessen.de](mailto:Dietmar.Bosserhoff@hsvv.hessen.de)

Auszug aus:

**Leistungsbericht 2004/2005  
der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung**

Herausgeber:

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung

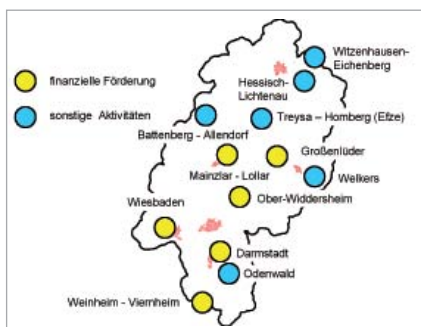
Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

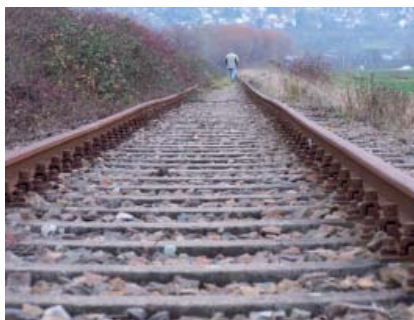
## Schienengüterverkehr

DB Cargo hat bis Ende 2002 ihr Konzept MORA C (Marktorientiertes Angebot im Schienengüterverkehr) umgesetzt, das in Hessen zur Aufgabe der Bedienung von einem Drittel der Güterverkehrsstellen (Güterbahnhöfe, Laderampen, Gleisanschlüsse) führte. Obwohl das Land gesetzlich nicht zu Maßnahmen im Schienengüterverkehr verpflichtet ist, hat es Auffangmaßnahmen entwickelt, damit die Bedienung des Schienengüterverkehrs in der Region durch nicht-bundeseigene Eisenbahnen (Privatbahnen) möglichst weitgehend aufrecht erhalten und negative Folgen für auf den Bahntransport angewiesene Unternehmen minimiert werden. Dies trägt auch zur Erreichung des Ziels „Staufreies Hessen 2015“ und zur Verringerung der Feinstaubproblematik in den Städten bei.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat als zentralen Ansprechpartner des Landes für Dritte das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen bestimmt.



Räume mit besonders intensiven Aktivitäten des HLSV



Beispiel für den Sanierungsbedarf: Gleisabsenkung und Bahnübergang



An Aktivitäten sind vor allem zu nennen:

- *Information der betroffenen Verlagerer und Kommunen über MORA C, Auffangmaßnahmen und die Möglichkeit einer Anschubfinanzierung durch das Land, Ermittlung des Interesses an der Fortführung des Schienengüterverkehrs*
- *Unterstützung von am Schienengüterverkehr interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verladern*
- *Unterstützung von an der Übernahme von Strecken interessierten Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen*
- *Initiierung und Mitwirkung bei Gutachten zur Auslotung der Möglichkeiten für Schienengüterverkehr im Ballungsraum Rhein-Main*
- *Bewilligung und Bewirtschaftung von Fördermitteln für den Schienengüterverkehr.*

Die Grafik links zeigt die Räume in Hessen mit besonders intensiven Aktivitäten des HLSV zur Fortführung oder Reaktivierung von Schienengüterverkehr. Bisher konnte bei neun Güterverkehrsstellen die Bedienung erhalten und/oder reaktiviert wer-

den; bei drei weiteren wurde die Option zur Reaktivierung gesichert.

Für die Entwicklung von Auffanglösungen reichte eine nur ideelle Unterstützung des Landes nicht immer aus. Bedarf für eine auch finanzielle Unterstützung entstand unter anderem dadurch, dass an vielen Güterstichstrecken in Hessen hohe Sanierungskosten (Bilder oben) anfielen, die für DB Netz unter der Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienennetzes nicht tragbar waren. Als Folge standen Stilllegungen an, obwohl bei einigen Strecken für Eisenbahnverkehrsunternehmen der Güterverkehr wirtschaftlich war.

Um Arbeitsplätze in Firmen, die an diesen Strecken liegen und ihre Logistik auf den Schienengüterverkehr ausgerichtet haben, zu sichern und zusätzlichen Lkw-Verkehr zu minimieren, hat Hessen eine Möglichkeit geschaffen, Schienengüterverkehr in der Anfangsphase finanziell zu fördern. Zur Zeit werden jährlich 560.000 Euro bereit gestellt.

Gefördert werden zum Beispiel die Erneuerung von Gleisanschlüssen, Stre-

cken und Verladeanlagen. Die Förderung ist u.a. nur möglich, wenn

- ohne Landesförderung keine Wirtschaftlichkeit gegeben ist
- eine finanzielle Beteiligung vor Ort (Verlader, NE-Bahnen, Kommunen, Kreis, ...) erfolgt
- die Perspektive auf einen mittelfristig eigenwirtschaftlichen Güterverkehr durch ein entsprechendes Betriebs- und Finanzierungskonzept gegeben ist
- die Fortführung des Güterverkehrs auf absehbare Dauer durch entsprechende Verträge mit Eisenbahnunternehmen und/oder Verladern nachgewiesen wird
- die diskriminierungsfreie Nutzung durch alle Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird
- ein verkehrspolitischer Nutzen zu erwarten ist (z.B. Erhalt von Arbeitsplätzen, Vermeidung von Lkw-Fahrleistungen).

Seit 2002 wurden 6 Vorhaben mit Landesmitteln gefördert:

- Die Strecke Lollar – Mainzlar wurde mit Landeszuschüssen in 2002/2003 saniert. Sie wurde von der Stadt Staufenberg gepachtet, um die Arbeitsplätze eines auf den Bahntransport angewiesenen Unternehmens zu erhalten und Lkw-Verkehr in Ortsdurchfahrten zu vermeiden.
- In Großenlüder wurde 2002 ein Gleisanschluss als Ersatz für eine nicht weiter bediente Holzverladestelle reaktiviert. Sie wurde mit der Landesförderung für Holztransporte hergerichtet, um für ansässige Holzverkäufer Absatzmög-



Sanierter Bahnübergang

lichkeiten zu erhalten und Holztransporte durch Fulda zu vermeiden.

- Ein Schotterwerk in Ober-Widdersheim erhielt Fördermittel für die Sanierung der Gleisanlagen. Die von DB Cargo abgelehnte Bedienung erfolgt seit 2003 durch eine Privatbahn.
- Die Strecke Viernheim – Weinheim wurde mit Landeszuschüssen 2004 saniert (Bild oben links), um ein Distributionszentrum wieder an die Bahn anzubinden und die dort vorhandenen Arbeitsplätze zu sichern. Die Strecke wird seit 2004 durch eine Privatbahn befahren. Es wurde ein innovatives Betriebskonzept mit Einsatz von Zwei-Wege-Fahrzeugen realisiert (Bild oben rechts), das durch den Wegfall von Weichen geringere Kosten für Betrieb und Infrastruktur zur Folge hat.
- In Wiesbaden wird die Strecke zu einem großen Unternehmen mit Landeszuschüssen bis Anfang 2006 saniert, um Lkw-Verkehr, der wegen der Sperrung einer nicht mehr befahrbaren Eisenbahnbrücke notwendig wurde, auf die Bahn zurückzuverlagern.
- In Darmstadt werden eine Holzverladerampe und zugehörige Gleisanlagen mit Landesmitteln saniert, um ab



Zwei-Wege-Fahrzeug

2006 Holztransporte aus dem angrenzenden Wald auf die Bahn zu verlagern und Transporte per Lkw durch die Innenstadt Darmstadt zu vermeiden.

Mit bis 2004 insgesamt nur knapp 400.000 Euro verausgabten Landesmitteln wurden zirka 170 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen und allein in 2005 zirka 5 Mio. Lkw-Kilometer auf die Bahn verlagert sowie Ortsdurchfahrten von zirka 12.500 Lkw-Fahrten entlastet (Grafik unten). Wenn die Baumaßnahmen in Wiesbaden und Darmstadt, die in 2005 Zuwendungsbescheide über insgesamt zirka 200.000 Euro erhielten, Anfang 2006 verwirklicht sind, werden nach Angaben der Zuwendungsempfänger zusätzlich jährlich 3,5 Mio. Lkw-Kilometer und 3.300 Lkw in Ortsdurchfahrten vermieden.

**Kosten und Nutzen der Landesförderung**

