



Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden

# Neue Ideen zur Sicherung des Schienengüterverkehrs in Hessen

Das Beispiel der Reaktivierung der Strecke Weinheim–Viernheim

Der zunehmende Straßengüterverkehr hat eine Vielzahl von Umwelt- und Verkehrsproblemen zur Folge. Um die Mobilität im Personen- und Güterverkehr in Hessen, das wegen seiner zentralen Lage ein besonders hohes Verkehrsaufkommen aufweist, nachhaltig zu sichern, engagiert sich das Land seit langem bei der Mitgestaltung des Güterverkehrs ideell und finanziell. Es unterstützt in einem alle Verkehrsträger integrierenden Ansatz Maßnahmen zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn [1]. Hierbei ist zu beachten, dass die Länder gemäß Bahnreform zu Maßnahmen im Schienengüterverkehr nicht gesetzlich verpflichtet sind.

## Bedeutung des Schienengüterverkehrs

An Maßnahmen sind unter anderem zu nennen die Einrichtung von Umschlagterminals und Güterverkehrszentren, die Erhöhung der Kapazität von Schienenstrecken, der Ausbau von Rangierbahnhöfen sowie die Einflussnahme auf den Bund mit dem Ziel, für den Bahntransport günstigere Rahmenbedingungen zu schaffen. Für den Schienengüterverkehr in der Fläche besonders relevante Aktivitäten sind die Prüfung der Realisierung eines Kombinierten Verkehrs mit mehreren Haltepunkten in Hessen als Zubringer zu den vorhandenen Umschlagterminals, die Mitwirkung bei der Bauleitplanung mit dem Ziel, Flächen für Unternehmen mit für den Bahntransport geeigneten Gütern vorrangig an Schienenstrecken auszuweisen, und die Auslotung von Möglichkeiten zur Fortführung von Schienengüterverkehr im Rahmen der Beteiligung des Landes bei Verfahren zur Stilllegung von Güterstrecken.

### Mora C als Anstoß für ein verstärktes Landesengagement

Anlass für die Verstärkung der Aktivitäten des Landes im Schienengüterverkehr war das Konzept Mora C der DB Cargo. Hierbei hat DB Cargo bis Ende 2002 von 133 Güterverkehrsstellen in Hessen bei 45 mit geringem Aufkommen die Einzelwagenbedienung eingestellt. Betroffen waren ein Drittel aller DB-Cargo-Kunden in Hessen [2].

### Entwicklung und Umsetzung von Auffanglösungen

Um negative Folgen von Mora C für solche Unternehmen zu minimieren, die auf den Bahntransport angewiesen sind, 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. An Landesaktivitäten sind vor allem zu nennen (vgl. [2]):

- Information der betroffenen Verlagerer und Kommunen über Mora C, eventuelle 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, zum Beispiel in Problemfällen Vermittlung bei DB Cargo.
- Unterstützung von an der Übernahme von Strecken interessierten Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen: Hinweis auf Spielräume zur Verringerung der Übernahmepreise, Vermittlung bei DB Netz mit dem Ziel realistischer Preise, realistische Kostenschätzungen für Streckensanierung und Unterhalt durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht, Information über Potenziale zur Verringerung der Kosten im Bahnbetrieb.
- Bereitstellung von Fördermitteln für die Anlaufphase von Schienengüterverkehr.
- Mitfinanzierung von und Mitwirkung bei Gutachten zur Auslotung der Möglichkeiten für Schienengüterverkehr in den Räumen Darmstadt/Odenwald [3] und Wiesbaden [4].

### Bundesweite Aktivitäten des Landes

Vom Deutschen Städtetag wurden unter Mitwirkung unter anderem des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) Empfehlungen für einen wirtschaftlichen sowie verkehrs- und umweltplanerisch sinnvollen Schienengüterverkehr veröffentlicht [5]. Sie zeigen den Kom-



DER AUTOR

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff (51) ist als Baudirektor im Dezernat ÖPNV und Gesamtverkehr des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen zuständig unter anderem für den Schienengüterverkehr, die Integration von Verkehr und Raumplanung sowie Gesamtverkehrsangelegenheiten. 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.

munen auf, dass für sie Schienengüterverkehr wegen der Entlastung des Straßennetzes und Sicherung von Arbeitsplätzen wichtig sein kann, dass kostengünstige Möglichkeiten zum Erhalt von Gütergleisen bestehen und Kommunen hierzu durch eine geeignete Bauleitplanung und gegebenenfalls Beteiligung an den Infrastrukturkosten beitragen müssen.

Weiter hat das Land über die Notwendigkeit einer Gleisanschlussförderung durch den Bund informiert: Zuständig für die Schieneninfrastruktur ist der Bund, das Land kann mit begrenzten Mitteln allenfalls akute lokale Probleme lösen. Dem VDV und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) wurden Informationen über die Fördermöglichkeiten in Hessen und Erfahrungen hierbei zur Verfügung gestellt [6]. Der Bund stellt seit Herbst 2004 Fördermittel zur Finanzierung von Gleisanschlüssen bereit [7]. In einem von Hessen betreuten BMVBW-Forschungsprojekt zu attraktivitätserhöhenden Maßnahmen im Schienennahverkehr wurden auch Beispiele für einen attraktiven und wirtschaftlichen Schienengüterverkehr aufgezeigt [8].



## Fördermittel des Landes

Für die Entwicklung von Auffanglösungen reichte häufig eine nur ideelle Unterstützung des Landes nicht aus. Bedarf entstand auch für eine Anschubfinanzierung durch das Land unter anderem dadurch, dass an vielen Güterstichstrecken in Hessen die Trasseneinnahmen die Instandhaltungskosten nicht decken. Es fielen hohe Sanierungskosten an, die für DB Netz unter der Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienennetzes nicht tragbar waren. Als Folge standen im Rahmen von Mora C Bedienungseinstellungen an, obwohl teilweise der Güterverkehr für Eisenbahnverkehrsunternehmen 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. Jährlich werden 560 000 Euro bereit gestellt. Eine Förderung ist nur möglich, wenn [9]

- 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 Verladern nachgewiesen wird,

- die diskriminierungsfreie Nutzung durch alle Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird und
- ein verkehrspolitischer Nutzen zu erwarten ist (zum Beispiel Erhalt von Arbeitsplätzen, Vermeidung von Lkw-Fahrleistungen).

## Wirkung der Landesaktivitäten

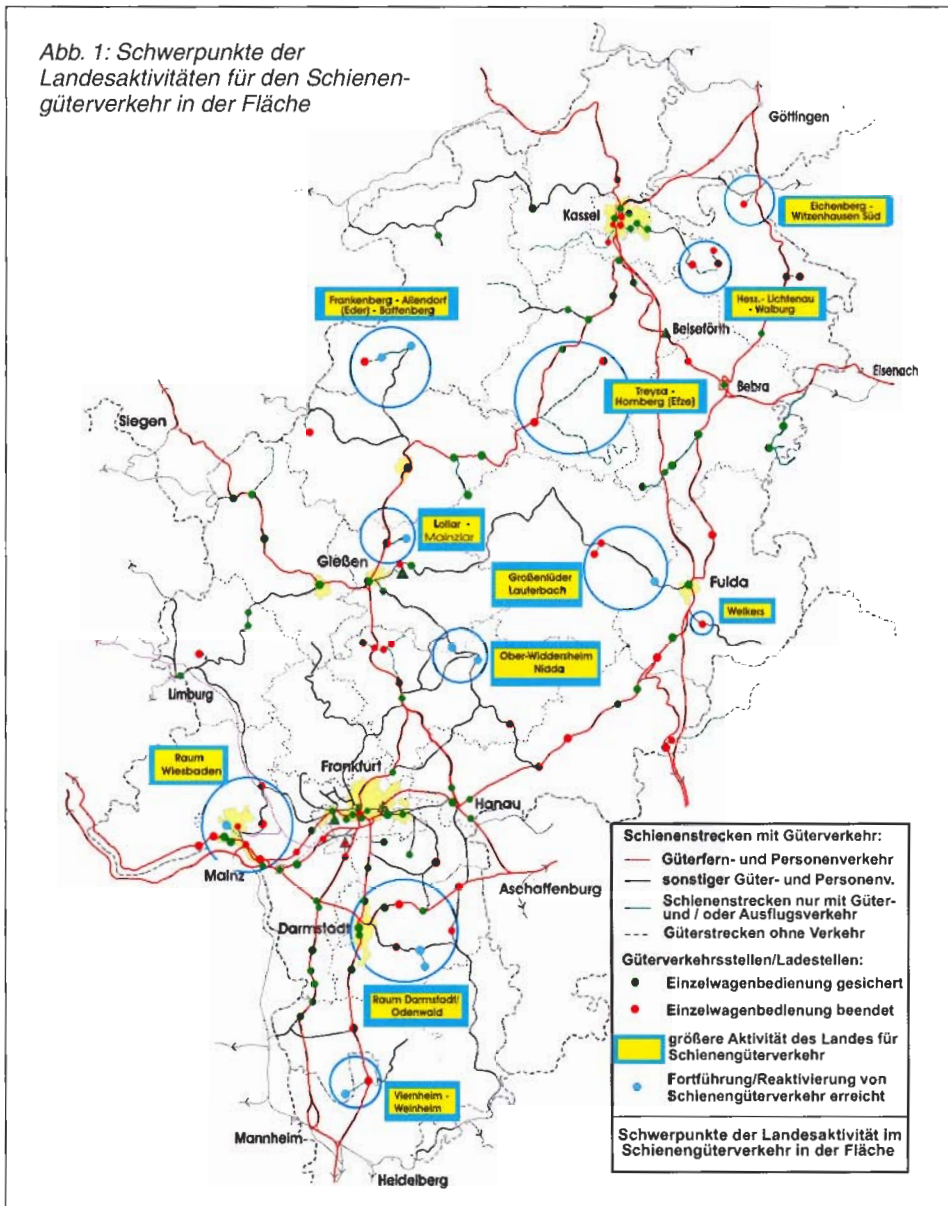
### Fortführung oder Reaktivierung von Schienengüterverkehr

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

Unterstützt durch Landesaktivitäten wurden bisher neun Güterverkehrsstellen erhalten oder reaktiviert:

- Die Strecke Lollar–Mainzlar wurde von der Stadt Staufenberg gepachtet, um die Arbeitsplätze eines auf den Bahntransport angewiesenen Unternehmens zu erhalten und Lkw-Verkehr in Ortsdurchfahrten zu vermeiden. Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist eine NE-Bahn; Eisenbahnverkehrsunternehmen ist DB Cargo. Die Strecke wurde mit Landeszuschüssen umfassend saniert.
- In Großenlüder wurde ein Gleisanschluss als Ersatz für eine nicht weiter bediente Holzverladestelle reaktiviert; sie wurde mit Landesförderung für Holztransporte hergerichtet.
- DB Cargo sicherte die mittelfristige Bedienung von Nidda zu, nachdem ein höheres Aufkommen avisiert wurde. Die von DB Cargo abgelehnte Bedienung eines benachbarten Schotterwerkes in Ober-Widdersheim erfolgt durch eine NE-Bahn, wobei der Verloader für die Sanierung der Gleisanlagen eine Landesförderung erhielt.
- Bei einem Schotterwerk in Groß-Bieberau wurde die Bedienung durch eine NE-Bahn und die Übergabe der Transporte an DB Cargo in Darmstadt ermöglicht. Zum Erhalt der Option auf Reaktivierung weiterer Verladestellen haben sich unter anderem Kommunen bereit erklärt, Zuschüsse zum Erhalt von Gütergleisen zu leisten.
- Bei der Strecke Frankenberg–Allendorf (Eder)–Battenberg ist die Bedienung eines großen Verladers in Allendorf durch DB Cargo langfristig gesichert.
- Eine NE-Bahn bedient die Strecke Viernheim–Weinheim, um ein regionales Distributionszentrum wieder an die Bahn anzubinden; der Hauptlauf wird von Stinnes/Railion durchgeführt. Die Strecke wurde mit Landeszuschüssen umfassend saniert.
- In Wiesbaden wird die Strecke zu einem großen Unternehmen mit Landeszu-

Abb. 1: Schwerpunkte der Landesaktivitäten für den Schienengüterverkehr in der Fläche



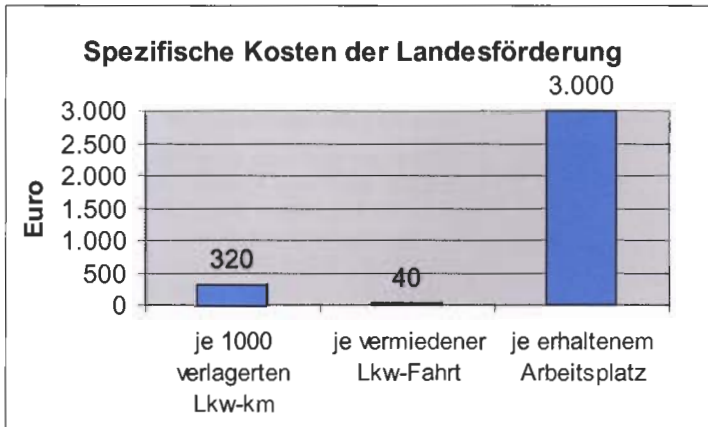


Abb. 2: Spezifische Kenngrößen zur Bewertung der Landesförderung



Abb. 3: Lage der Strecke [10]

schuss bis Anfang 2005 saniert, um Lkw-Verkehr, der wegen der Sperrung einer nicht mehr befahrbaren Eisenbahnbrücke notwendig wurde, auf die Bahn zurückzuverlagern.

Bei den Strecken Homberg (Efze)–Treysa und Eichenberg–Witzenhausen werden Infrastruktursicherungsverträge geprüft, um die Option auf Reaktivierung zu erhalten. Bei der Strecke Hessisch-Lichtenau–Walburg hängt die Möglichkeit der Reaktivierung unter anderem von akzeptablen Übernahmebedingungen ab. Interesse an Gleisanschlüssen haben Unternehmen in den Räumen Bad Hersfeld, Eichenberg, Butzbach, Frankfurt und Wiesbaden.

#### Nutzen der Landesförderung

Trotz des geringen Einsatzes von Fördermitteln von insgesamt nur etwa 0,5 Mio Euro in drei Jahren konnten bisher bereits große Wirkungen erzielt werden. So wurden 170 Ar-

beitsplätze erhalten oder neu geschaffen, die sonst in auf den Bahnanschluss angewiesenen Unternehmen oder Unternehmenszweigen weggefallen wären beispielsweise durch Verlagerung des Unternehmens(zweiges) an einen anderen Ort oder in das Ausland. Jährlich sind 1,6 Mio Lkw-km auf die Schiene verlagert worden; es fallen pro Jahr 12 500 weniger Lkw-Fahrten, zum Teil durch sensible Ortsdurchfahrten, an. Spezifische Kenngrößen zur Bewertung der Landesförderung zeigt Abbildung 2, besonders hinzuweisen ist auf die geringen Kosten je erhaltenem Arbeitsplatz.

#### Reaktivierung des Güterverkehrs von Weinheim nach Viernheim

Nachfolgend wird das jüngste Beispiel einer Reaktivierung von Schienengüterverkehr beschrieben, das sich durch eine besondere

Problematik, damit verbunden lange Vorlaufzeiten und ein innovatives Betriebskonzept auszeichnet. Weiter stellt es in Hessen das erste Beispiel für eine Kooperation zwischen einer NE-Bahn und Railion Deutschland dar.

#### Ausgangslage

DB Cargo hat im Dezember 2002 im Rahmen ihres Konzeptes Mora C die Bedienung der 6 km langen Strecke Weinheim (Baden-Württemberg)–Viernheim (Hessen) eingestellt (Abb. 3).

Die Strecke war seit 1960 nur für den Güterverkehr zur Andienung mehrerer Gleisanschlüsse in Viernheim genutzt worden, zuletzt noch von der Spedition Pfenning Logistik mit jährlich etwa 2400 Waggons pro Jahr und einer weiteren Firma mit nur 20 Waggons. Die Spedition betreibt unter anderem für den Waschmittelhersteller Henkel in Düsseldorf ein großes Regionallager und bezieht hierfür die Waren im Empfang aus Düssel-



Abb. 4, 5: Auf den Schienengüterverkehr ausgerichtete Verladeeinrichtungen der Spedition, links der Betrieb durch Con-Train mit Lokotraktor, rechts noch durch DB Cargo mit Rangierlok





dorf und Genthin bei Magdeburg, die von Viernheim per Lkw an Einzelhändler verteilt werden. Die Spedition ist speziell für Bahn-Logistik eingerichtet (Abb. 4, 5). Die Firma Henkel legt Wert auf den Bahntransport und hat ihre Versandeinrichtungen in Düsseldorf hierfür optimiert; für ihr schienenausgerichtetes Transportkonzept hat sie 1999 einen Preis für umweltfreundliche Logistik erhalten. Nach Einstellung des Schienenverkehrs auf der Stichstrecke durch DB Cargo Ende 2002 wurden die Waren von Düsseldorf und Genthin mit Lkw nach Viernheim transportiert.

Nachdem DB Netz von DB Cargo nicht die für eine anstehende Sanierung (Abb. 6, 7) erforderliche Zusage einer langfristigen Nutzung der Strecke erhalten hatte, hat es wegen der hohen Kosten für Instandsetzung und Instandhaltung den Weiterbetrieb der Strecke abgelehnt und 2003 die Strecke Dritten zur Übernahme angeboten.

Da die Beteiligten (insbesondere Spedition, Firma Henkel, Stadt Viernheim) sich für eine Fortführung des Schienengüterverkehrs aussprachen und die vor Ort ansässige NE-Bahn Con-Train (Tochter der Mannheimer MVV GmbH) Interesse als Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigte, hat sich das Land seit Frühjahr 2002 intensiv um Fortführung beziehungsweise Reaktivierung des Schienengüterverkehrs bemüht. Ziel war es auch, eine Verlagerung des Regionallagers in andere Bundesländer abzuwenden, die bei der Firma Henkel wegen des in Viernheim nicht mehr bedienten Gleisanschlusses diskutiert wurde. Unter anderem hat das Land den Entwurf des Pachtvertrags mit Verträgen für an-

dere Strecken in Hessen verglichen und Übernahmeinteressenten beraten. Es hat zwischen den Beteiligten mit dem Ziel akzeptabler Übernahmebedingungen und eines tragfähigen Bedienungskonzeptes vermittelt sowie Möglichkeiten und Voraussetzungen für die Förderung der Sanierung durch das Land aufgezeigt. Weiter hat Hessen bei der Mitfinanzierung der Sanierung durch Dritte mitgewirkt, Kontakt mit interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen und der für die Vergabe des Transportvertrags zuständigen Firma Henkel aufgenommen, zusammen mit dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht kostengünstige Lösungen erleichtert und das Vorgehen mit dem Land Baden-Württemberg abgestimmt.

Die Stadt Viernheim hat sich unter der Voraussetzung akzeptabler Bedingungen und einer finanzieller Beteiligung Dritter zur Pacht bereit erklärt, um den Schienengüterverkehr zu reaktivieren. Ein weiterer Grund ist, dass dadurch die Trasse für eine eventuelle spätere Nutzung für den Schienenpersonenverkehr erhalten werden kann: Die Option hierauf ist im Nahverkehrsplan aufgeführt, weil hierbei Viernheim anders als bisher zentral erschlossen werden könnte.

Die angestrebte Kooperation zwischen Con-Train und DB Cargo kam jedoch zunächst nicht zustande, weil zum einen der von DB Netz verlangte Pachtzins – auch im Vergleich zu anderen Strecken – zu hoch und die vorgesehene Pachtdauer von 25 Jahren Con-Train zu lang war. Zum anderen war der von DB Cargo ermittelte Preis für den Hauptlauf höher als der frühere Preis für die gesamte Strecke und als Folge verblieb für den Vor-

Nachlauf nur ein geringer Einnahmenanteil, der für Con-Train keinen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichte.

## Neue Rahmenbedingungen

2003 ergab sich eine neue Situation: Zum einen hat die Firma Henkel entschieden, das Lager in Viernheim beizubehalten und die von dort zu verteilenden Mengen um 50 Prozent zu erhöhen. Dadurch sind Transporte von mindestens 3000 Waggons jährlich möglich. Die Firma Henkel war an einer möglichst baldigen Wiederaufnahme der Bahnverkehre interessiert.

Zum anderen hatte eine NE einen täglichen Verkehr Köln–München eingerichtet. Da hierbei ein Rangieraufenthalt in Darmstadt-Kranichstein zur Verteilung von Wagengruppen in den Rhein-Neckar-Raum stattfindet, hätte auch Viernheim bedient werden können, ohne dass dies eine Mitwirkung von DB Cargo erfordert hätte. Nach Vermittlung des Landes hat die für die Transportvergabe zuständige Firma Henkel Verhandlungen mit der NE-Bahn aufgenommen. Aufgrund der Aufkommenerhöhung in Viernheim hat auch DB Cargo Interesse an den Transporten gezeigt, wobei Con-Train den Verkehr im Vor- und Nachlauf durchführen sollte.

## Betriebskonzept

Als Ergebnis kam es zu einer Kooperation zwischen Stinnes/Railion und Con-Train. Hauptgründe dafür waren, dass Henkel Vorteile für den Betriebsablauf an ihren Verladeanlagen bei Bedienung durch nur ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sieht, und ein innovatives Betriebskonzept von Con-Train für die Strecke Weinheim–Viernheim. Dieses reduziert die Kosten sowohl für die Sanierung und Instandhaltung der Strecke als auch für den Betrieb deutlich. Hierbei werden die Waggons im Weinheim von Railion an Con-Train übergeben und mit einem Zwei-Wege-Fahrzeug in Gruppen von maximal neun Waggons nach Viernheim transportiert. In Viernheim werden die beladenen Waggons der Spedition gestellt (Abb. 8, 9) und die entladenen abgezogen. Das Umfahren der entladenen Wagengruppe erfolgt durch Ausgleisen des Zwei-Wege-Fahrzeugs und Vorbeifahrt an der Wagengruppe auf dem asphaltierten Hof der Spedition. Anschließend setzt sich das Zwei-Wege-Fahrzeug vor den entladenen Wagenzug und gleist für die Rückfahrt nach Weinheim auf. Im Bahnhof Weinheim werden die leeren Waggons abgestellt, das Fahrzeug gleist aus und fährt zu dem Gleis mit den beladenen Waggons, um die nächste Bedienungsfahrt durchzuführen.

Hierdurch entfällt die ohne dieses Konzept erforderliche Sanierung der früher für den Lokwechsel im Bahnhof Viernheim benötigten Weichen und es wird eine kürzere Streckeninfrastruktur benötigt. Im Bahnhof Weinheim wird die benötigte Infrastruktur (Abstellgleis, Übergabegleis und ein für die Umfahrung mit

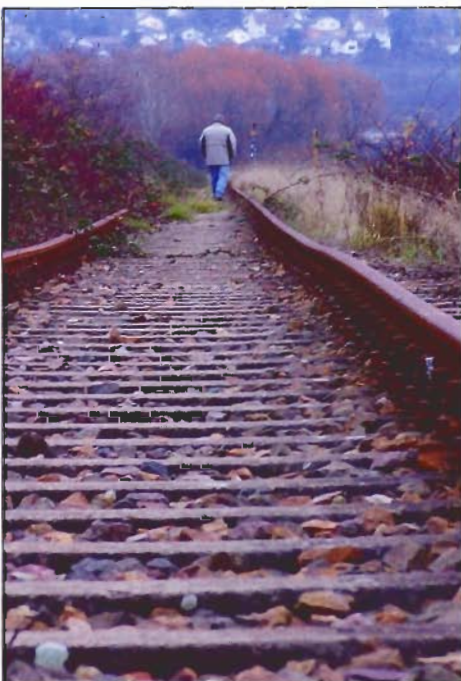


Abb. 6: Beispiel für den Sanierungsbedarf: Gleisabsenkung (Fotos (2): Con-Train im Jahr 2003)



Abb. 7: Auch dieser Bahnübergang dokumentiert, wie notwendig die Sanierung war



Abb. 8: Anschluss in Viernheim



Abb. 9: Abzweig zum Lager der Spedition Pfenning

dem Zwei-Wege-Fahrzeug rückgebautes Gleis) in den Infrastrukturanschlussvertrag mit einbezogen. Hierdurch entfallen eine Nutzung der öffentlichen Bahnhofsinfrastruktur durch das Zwei-Wege-Fahrzeug und die teure Anmietung von zwei DB-Netz-Gleisen gemäß APS; die Unterhaltspflicht für die Anschlussweichen des Übergabegleises verbleibt bei DB Netz. Hierdurch konnten die jährlichen Kosten für Pacht und Infrastrukturanschluss um 96 000 Euro gegenüber den ursprünglich anfallenden Kosten für Pacht, Infrastrukturanschluss und APS-Gebühren für die Bahnhofsgleise gesenkt werden.

Wegen der engen Verflechtung der Anforderungen an die vorzuhaltende Infrastruktur mit dem Betriebskonzept strebt Con-Train an, auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Strecke zu werden. Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein Betrieb als nicht-öffentliche Strecke nach BOA erforderlich: dadurch entstehen geringere Kosten, weil die Strecke auf geringere Achslasten und Geschwindigkeiten auszulegen ist.

Con-Train setzte als Zwei-Wege-Fahrzeug für eine Übergangszeit anfangs einen Unimog (Abb. 10) ein, inzwischen wird ein von Con-Train neu beschaffter stärker motorisierter Lokotraktor eingesetzt (Abb. 11, 12), der mit rund 300 000 Euro Beschaffungskosten wesentlich kostengünstiger ist als eine Rangierlok. Falls dieses Fahrzeug ausfällt, steht als Rückfallebene ein bei einem Kunden in Mannheim eingesetztes Zwei-Wege-Fahrzeug zur Verfügung.

### Finanzierungskonzept

Das Finanzierungskonzept ermöglicht eine gerade ausreichende Wirtschaftlichkeit der Bedienung per Bahn. Voraussetzung hierbei

ist, dass bei Con-Train für die Infrastruktur nur geringe Kosten anfallen.

Die Kosten für die Streckensanierung tragen das Land Hessen mit rund 284 000 Euro und die Stadt Viernheim mit etwa 95 000 Euro. Pacht und Instandhaltungskosten werden für fünf Jahre nahezu vollständig von der Spedition Pfenning Logistik, ihren Eigentümern Gutperle & Pfenning, der Firma Henkel, Stinnes/Railion und dem Kreis Bergstraße übernommen; bei Con-Train verbleibt ein geringer Anteil. Con-Train trägt zusätzlich insbesondere die Kosten für die Erarbeitung und Abstimmung des Betriebskonzeptes (Railion, DB Netz, Bahnaufsicht, Zuschussgeber), Ermittlung der Sanierungskosten, Planungsarbeiten hierfür, Besicherung der Fördersumme (falls eine Rückzahlung notwendig wird) und das Risiko von Kostenerhöhungen bei der Sanierung und Instandhaltung.

Die Kosten für den Fahrbetrieb trägt Con-Train allein, zum Beispiel Kosten für die Anschaffung des Lokotraktors und erforderliche Genehmigungen.

### Perspektive auf langfristigen Betrieb

Der Transportvertrag von Con-Train und Railion mit dem Unternehmen Henkel sieht eine fünfjährige Vertragslaufzeit vor; bei Nichteinhaltung wird Henkel die noch nicht abgeschriebenen vom Land und der Stadt übernommenen Sanierungskosten zurückzahlen. Die vom Land als Voraussetzung für die Anschubfinanzierung geforderte Perspektive einer längeren Schienenbedienung besteht, weil

- Henkel wegen der verbindlichen Zusage einer Schienenbedienung einen fünfjährigen Transportvertrag mit Garantie einer Mindesttransportmenge abgeschlossen

hat, während ohne diese Zusage nur ein Lagerhaltungsvertrag über drei Jahre geschlossen worden wäre,

- Henkel die firmeninterne Logistik auf Schienenverladung ausgerichtet hat,
- Henkel zusätzliche Lagerhaltung nach Viernheim verlagert hat,
- die Lagerhallen und Einrichtungen von Pfenning Logistik in gutem Zustand sind,
- Pfenning Logistik Verhandlungen mit einem weiteren Kunden für Bahntransport führt,
- die sanierte Strecke mit normalem Aufwand dauerhaft betriebssicher ist und
- alle Beteiligten durch Mitfinanzierung oder einen Beitrag zur Kostensenkung (DB Netz) den Willen hierzu dokumentiert haben.

### Aktueller Stand

Da eine Übernahme der Strecke durch Con-Train für den nicht-öffentlichen Betrieb nach BOA (Betriebsordnung für Anschlussbahnen) beabsichtigt ist, hat DB Netz im Sommer 2004 den Stilllegungsantrag gestellt. Die Sanierung der Strecke ist bis auf Arbeiten an einer Brücke abgeschlossen (Abb. 13, 14).

Die Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs erfolgte am 5. Juli 2004 zunächst nach EBO-Standard. DB Netz betreibt die Strecke bis zum Übergang der Betriebsführung im Auftrag und auf Kosten von Con-Train weiter; eingesetzte Fahrzeuge müssen über die EBO-Zulassung und das Personal über eine EBO-Ausbildung verfügen.

Dies war entgegen dem Wunsch von Con-Train nach BOA-Betrieb erforderlich, weil bei DB Netz Bedenken bestehen, ob im Fall der Stilllegung vom Bund 1998 beziehungsweise

2002 gewährte Fördermittel für von DB Netz durchgeführte Sanierungsmaßnahmen zurückzahlen sind. Diese Rückzahlung soll vermieden werden; deshalb werden mehrere Alternativen geprüft, die dennoch den erforderlichen BOA-Betrieb ermöglichen (zumindest im Fahrbetrieb):

- nicht-öffentliche Strecke mit diskriminierungsfreier Nutzung durch alle EVU, Strecken- und Fahrbetrieb nach BOA,
- öffentliche Strecke, Fahrbetrieb nach BOA
- Umwidmung in ein öffentliches Bahnhofs-gleis, Fahrbetrieb nach BOA.

Im letzten Fall entiele die Verpachtung, stattdessen könnten in Höhe der Pachtzahlungen Trassen- und APS-Gebühren berechnet werden. Bei einer Pachtlösung ist die Betriebsweise mit den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht abzustimmen. Da die Strecke zwei Bundesländer berührt, ist die Zuständigkeit der Streckenaufsicht zu klären. Hierbei wird eine kostengünstige und praktikable Lösung angestrebt.

Das Transportaufkommen ist höher als erwartet und beträgt durchschnittlich 16 Waggon mit Spitzenwerte von 38 Waggon täglich.



Abb. 10: Vorläuferbetrieb mit dem Unimog (rechts: für das Umsetzen nach dem Gleisrückbau asphaltierte Fläche)

lich. Bis zum Einsatz des Lokotraktors ab September 2004 fanden werktäglich im Durchschnitt vier Fahrten je Richtung mit einem Unimog statt. Wegen des höheren Aufkommens wird aktuell geprüft, ob Con Train unter Verwendung nicht ausgeschöpfter Fördermittel des Landes in Weinheim ein weiteres Gleis nutzen kann.

### Bewertung und Nutzen

Die Reaktivierung war nur möglich, weil die Sanierungskosten durch die öffentliche Hand übernommen wurden und durch das Betriebskonzept mit Einsatz des Zwei-Wege-Fahrzeugs erhebliche Kostensenkungen (Abb. 15) erreicht werden konnten:

Abb. 11: Lokotraktor auf der Straße ...

Abb. 12: ... und im Einsatz auf der Schiene  
(Fotos: Con-Train)



- Verringerung der Sanierungskosten von 1135 000 Euro gemäß DB-Angaben auf geschätzte 378 000 Euro (gegenüber 985 000 Euro bei Einsatz einer Lok); die tatsächlichen Kosten nach Abschluss aller Arbeiten werden bei etwa 230 000 Euro liegen.
- Verringerung der jährlichen Pacht von 100 000 Euro (Schätzung März 2002) über 32 000 Euro (Dezember 2002) auf 12 500 Euro (Juni 2004) für BOA-Betrieb; Verringerung der jährlichen Kosten für Pacht und Infrastrukturanschluss um 96 000 Euro.
- Verringerung der jährlichen Instandhaltungskosten von 112 000 Euro gemäß DB-Angaben auf 33 000 Euro.

Die Reaktivierung stellt ein erfolgreiches Beispiel für eine Kooperation von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft dar. Hierbei finanzieren die Stadt und das Land die einmalige Sanierung der Infrastruktur; Railion, Con-Train, die Firmen Henkel und Pfenning Logistik mit Eigentümern und der Landkreis kommen für fünf Jahre für die jährlichen Betriebskosten der Strecke (Pacht, Anschluss, Unterhaltung) auf. DB Netz beteiligt sich indirekt durch günstige Übernahmekonditionen (Reduzierung der Pacht, Pachtdauer nur bis Ende 2008). Die Kooperation ergibt Vorteile für alle Beteiligten, insbesondere sind zu nennen:

- Pfenning Logistik und Eigentümer: Abwendung des Verlustes des Hauptkunden, Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze, zusätzliche Kunden möglich wegen eines Standortvorteils durch Erschließung per Straße und Bahn, Zuverlässigkeit des Bahntransportes.
- Henkel: Fortführung der bahn-orientierten Logistik (Öko-Konzept), Verringerung der Transportkosten (Wegfall der Verladung auf Lkw, keine Kostensteigerung durch die Lkw-Maut).
- DB Netz: zusätzliche Trasseneinnahmen, Wegfall der Kosten für die Strecke nach Viernheim.
- Stinnes/Railion: fünfjähriger Bedienungsvertrag mit garantierten Mengen.
- Con-Train: wirtschaftliche Bedienung, Ausbau des Leistungsangebots.
- Stadt: weniger Beeinträchtigungen durch Lkw-Verkehr.
- Stadt/Kreis: Sicherung der Trasse für einen eventuellen SPNV.
- Land: Erhalt/Schaffung von Arbeitsplätzen in der Fläche, Vermeidung von Lkw-Verkehr und Entlastung von Ortsdurchfahrten; Beitrag zur Mobilitätssicherung.

Durch die Reaktivierung des Schienengüterverkehrs werden jährlich rund 3000 Lkw-Fahrten mit etwa 1,1 Mio Lkw-km (davon zirka 0,5 Mio in Hessen) vermieden. Darüber hinaus ist eine weitere Verringerung möglich, wenn die Spedition vorhandene Kapazitäten zur Lagerhaltung für weitere Bahnkunden

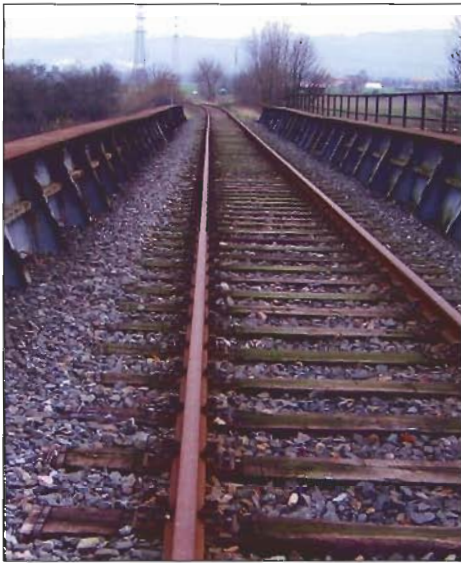


Abb. 13: Bis auf Brückenarbeiten ist die Sanierung abgeschlossen

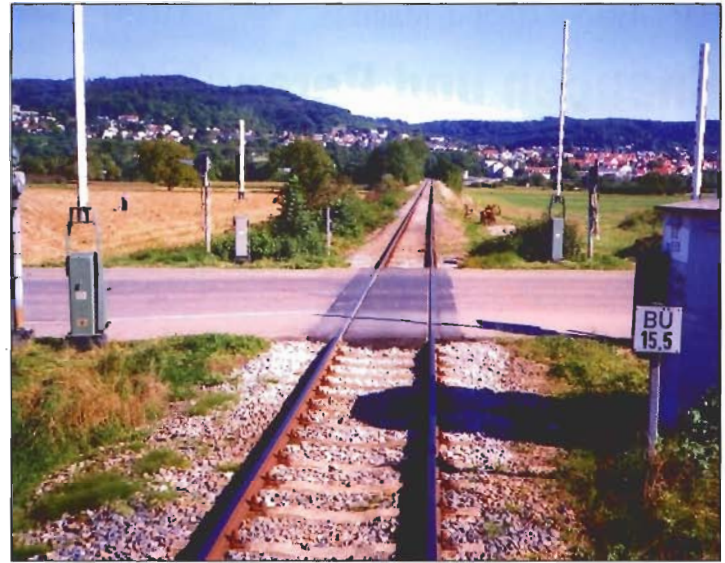


Abb. 14: Bahnübergang nach Abschluss der Sanierungsarbeiten

nutzen kann. Weiter sind die 43 Arbeitsplätze der für die Verteilung der Henkelprodukte in Viernheim Beschäftigten für mindestens fünf Jahre gesichert.

## Fazit

In Hessen besteht großes Interesse von NE-Bahnen und Verladern am Schienengüterverkehr. Trotz relativ geringem Volumen werden mit der Landesförderung hohe Nutzen durch Erhalt von Arbeitsplätzen und Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn erreicht. Unabhängig von der finanziellen Förderung sind in der Regel aber auch eine Projektbegleitung und ideelle Unterstützung durch das Land mit dem Ziel eines kostengünstigen Betriebs wichtig.

Fördermittel sind insbesondere zur Sanierung vernachlässigter Strecken erforderlich, damit Streckenübernahmen durch Dritte möglich werden. Daher müssen vom Bund

gesetzte Rahmenbedingungen für den Bahntransport verändert werden: Notwendig sind unter anderem eine Förderung der Sanierung von – auch längeren – Güterstrecken mit Bundesmitteln und die Überprüfung der geforderten Eigenwirtschaftlichkeit des Schienennetzes.

Das Beispiel *Reaktivierung der Strecke Weinheim–Viernheim* weist viele Besonderheiten auf. Hierzu gehören die lange Vorbereitungszeit bis zur Reaktivierung und die Tatsache, dass die Transportvergabe nicht in Viernheim erfolgt, sondern durch die Firma Henkel in Düsseldorf. Der von ihr gewünschte schnelle Transportbeginn erforderte Übergangslösungen. Zudem handelt es sich um die erste Kooperation von Railion mit einer NE-Bahn in Hessen. Als innovativ hat sich das Betriebskonzept mit dem Einsatz eines Zwei-Wege-Fahrzeugs erwiesen. Es sind zwei Betriebsformen in der Diskussion: EBO derzeit, aus Kostengründen wird aber Betrieb nach BOA angestrebt. Zu beachten ist der

ländergrenzenüberschreitende Streckenverlauf mit Zuständigkeiten zweier Bahnaufsichten sowie der Umstand, dass bei einer Streckenstilllegung die Rückzahlung von Bundeszuschüssen vermieden werden soll. Das Beispiel zeigt auch, dass bei gutem Willen aller Beteiligten eine einvernehmliche Lösung mit Vorteilen für alle möglich ist.

## Literatur

- [1] Bosserhoff/Biehl: Konzeption für den Schienengüterverkehr – Maßnahmen der Güterverkehrspolitik in Hessen. In: Der Nahverkehr, Heft 6/1996
- [2] Bosserhoff: Schienengüterverkehr in der Fläche – Erfahrungen mit MORA C in Hessen. In: Verkehr und Technik, Heft 9, 2003
- [3] Trans-Care AG: Schienenkonzept im Raum Darmstadt. Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation. Wiesbaden 2002
- [4] Trans-Care AG: Schienengüterverkehrskonzept für den Raum Wiesbaden. Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und der ESWE Verkehrs-Verkehrsgesellschaft. Wiesbaden (Abschluss 2004)
- [5] 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
- [6] Universität Karlsruhe/Universität Stuttgart: Strategien zur Erschließung der Marktpotentiale der Eisenbahnen. Gutachten im Auftrag des BMVBW, 2003
- [7] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie). Verkehrsblatt Nr. 16/2004 vom 30. August 2004
- [8] Barkhausen/Kaspar/Witte/Bosserhoff: Wirkung von attraktivitätserhöhenden Maßnahmen im Schienennahverkehr und Empfehlungen für Einsatzfelder. BMVBW-Forschungsprojekt. Auftragnehmer: Trans Care AG, Betreuung: HLSV. Wiesbaden 2003
- [9] Bosserhoff: Fördermittel des Landes Hessen für den Schienengüterverkehr. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen. Wiesbaden 2002
- [10] Kartengrundlage: Hessisches Landesvermessungsamt: Karten und Statistik Hessen. Wiesbaden 1998

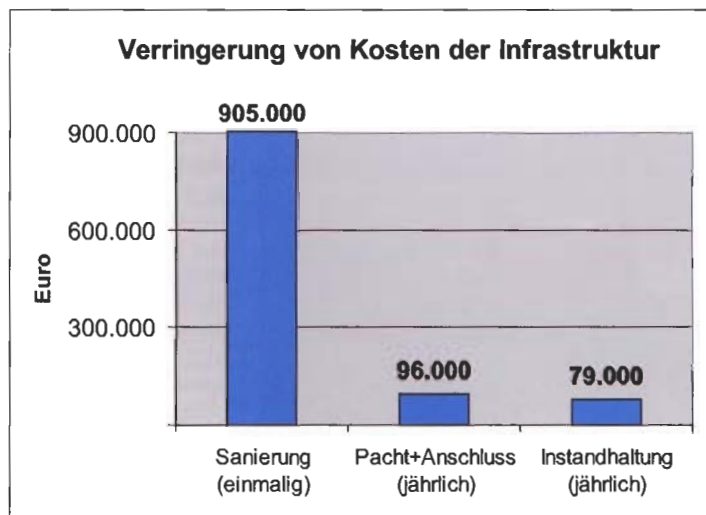


Abb. 15: Kostenreduzierung bei der Infrastruktur