

A 22001
ISSN 0340-4536

Verkehr und Technik

Organ für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
Verkehrstechnik • Verkehrswirtschaft • Verkehrspolitik

9 56. Jahrgang
September 2003

Schienengüterverkehr in der Fläche – Erfahrungen mit MORA C in Hessen

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden

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

Auszug aus:
Zeitschrift „Verkehr und Technik“, ISSN 0340-4536
Jahrgang 56, Heft 9/2003, S. 343-350

Vertrieb:
Erich Schmidt-Verlag GmbH & Co, Genthiner Straße 30 G,
10785 Berlin
Telefon: 030 / 25 00 85 223
E-Mail: ESV@ESVmedien.de

Schienengüterverkehr in der Fläche - Erfahrungen mit MORA C in Hessen

Von Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden*)

Ausgangslage - MORA C als Anstoß für ein verstärktes Landesengagement - Aktivitäten des Landes zur Entwicklung von Auffanglösungen - Bundesweite Aktivitäten des Landes - Erste Erfolge der Landesaktivitäten - Gründe für die nicht verwirklichte Fortführung des Schienengüterverkehrs

1. Ausgangslage

1.1 Rahmenbedingungen

Das Güterverkehrsaufkommen hat auch in Hessen ständig zugenommen: Allein zwischen 1975 und 1992 ist es (ohne Transitverkehr und Straßengüternahverkehr) um 42% auf 102 Mio. t gestiegen. Dabei hat der Lkw-Anteil von 47% auf 65% stark zugenommen. Der Anteil der Bahn dagegen ist auf 16% zurückgegangen [1]. Gemäß BVWP-Prognose betrug der Bahnanteil 1997 nur noch ein Achtel; nach dem Integrationsszenario wird der Güterverkehr bis 2015 um 41% wachsen und der Bahnanteil trotz zugunsten der Bahn angenommener Maßnahmen nur auf 13% zunehmen [2].

1.2 Längerfristige Aktivitäten des Landes zugunsten des Schienengüterverkehrs

Um die Mobilität im Personen- und Güterverkehr 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 insbesondere Maßnahmen zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn [1]. Hierbei ist zu beachten, dass die Länder gemäß Bahnreform weder für den Schienengüterverkehr noch die -infrastruktur zuständig sind. An Maßnahmen zu nennen sind u.a. der Ausbau von Rangierbahnhöfen, die Einrichtung von Umschlagterminals bzw. Güterverkehrszentren, die Erhöhung der Kapazität im Schienenverkehr sowie die Einflussnahme auf den Bund mit dem Ziel für den Bahntransport günstigerer Rahmenbedingungen.

Für den Schienengüterverkehr in der Fläche sind an Aktivitäten insbesondere relevant:

- Das Land hat gemeinsam mit Verladern, DB Cargo und NE-Bahnen die Realisierung eines Zugsystems für den Kombinierten Verkehr (KV) mit mehreren Haltepunkten in Hessen als Zubringer zu den vorhandenen Umschlagterminals und für die Abwicklung innerhessischer Transporte unterstützt [3]. Die Verwirklichung war DB Cargo wegen kritisch eingeschätzter Wirtschaftlichkeit (damals deutlich höhere Trassenpreise als heute) bzw. den beteiligten NE-Bahnen wegen fehlender Kapazität nicht möglich.
- Das Land hat den Belang „Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung“ bei städtebaulichen Verfahren eingeführt mit dem Ziel, in der Bauleitplanung u.a. für den Schienentransport günstige Rahmenbedingungen zu schaffen: z.B. soll gewährleistet werden, dass Flächen für Unternehmen mit für den Bahntransport geeigneten Gütern vorrangig an Schienenstrecken ausgewiesen werden bzw. die Option auf einen Schienen-

anschluss gegeben ist [4]. Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung als Träger des Belangs bringt die Integration in ihre Stellungnahme zur Bauleitplanung ein [5]. In der Bauleit-, Regional- und Landesplanung werden für eine Reaktivierung geeignete nicht genutzte Schienenstrecken gesichert.

- Im Rahmen der Beteiligung des Landes bei Verfahren zur Stilllegung von Güterstrecken werden Möglichkeiten zur Fortführung des Schienengüterverkehrs ausgelotet.

2. 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. Ziel dieses Konzeptes ist es, den Einzelwagenverkehr so zu optimieren, dass er gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird. Hierbei sollen unwirtschaftliche Verkehre auf private Eisenbahnen, den Kombinierten Verkehr oder Lkw verlagert und die Qualität für die verbleibenden Kunden verbessert werden.

Die Niederlassung Frankfurt der DB Cargo hat bei ihren 128 Güterverkehrsstellen (Gvst.) in Hessen im Jahr 2000, dem Basisjahr für MORA C, an nur 41% (= 52 Gvst.) 90% der Einzelwagen transportiert (Bild 1). Mit den restlichen 76 Gvst. wurden nur weitere 10% des Aufkommens erzielt [6].

DB Cargo hat daher bis Ende 2002 von allen 133 Gvst. in Hessen (4 Niederlassun-

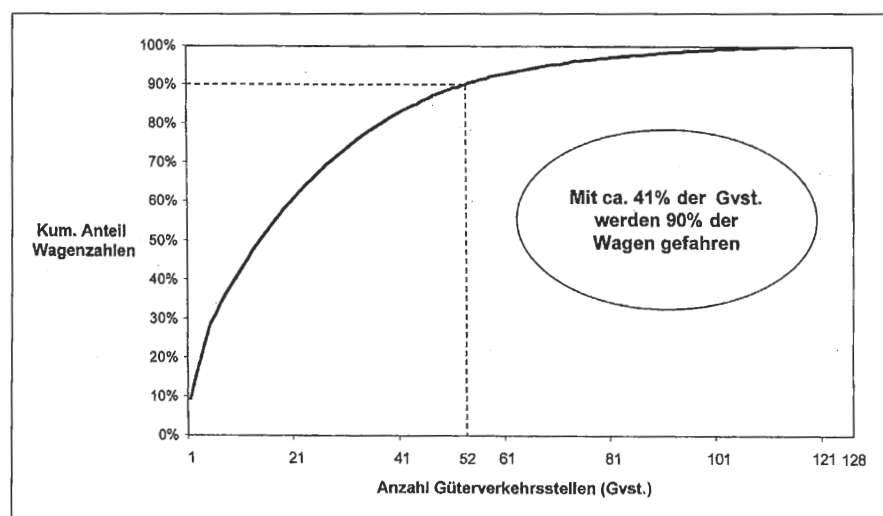


Bild 1: Verteilung des Einzelwagenaufkommens in Hessen auf die Güterverkehrsstellen [6]

*) Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden.

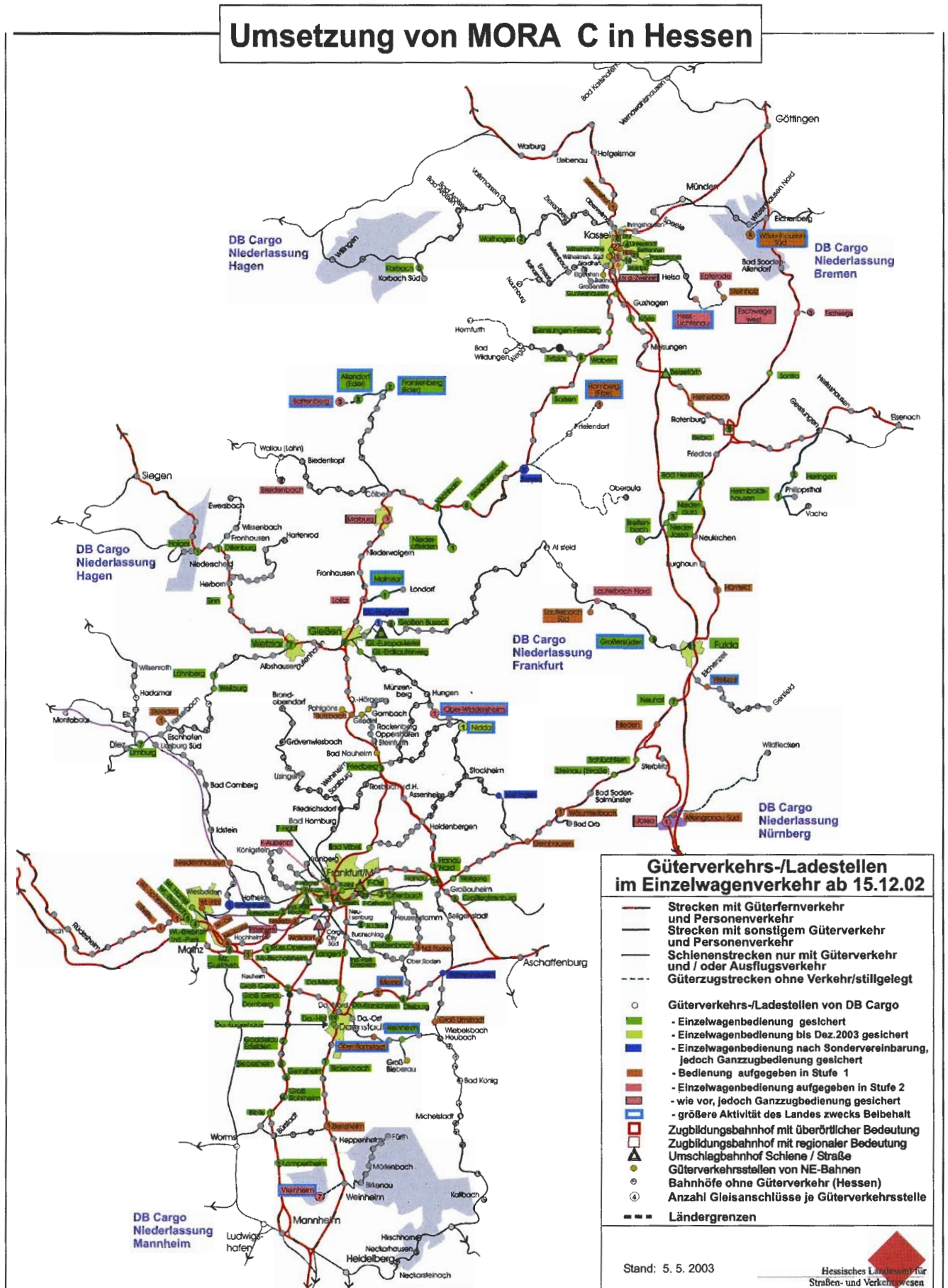


Bild 2: Schienengüterverkehr in Hessen nach Abschluss von MORA C und Güterverkehrsstellen mit größerer Aktivität des Landes

gen) bei 45 Gvst. mit geringem Aufkommen die Einzelwagenbedienung eingestellt; bei 3 weiteren Gvst. ist Einzelwagenverkehr nur noch nach Sondervereinbarung möglich. Betroffen waren ca. ein Drittel aller Gvst. (Bild 2) und auch ein Drittel aller DB Cargo-Kunden in Hessen [7].

3. Aktivitäten des Landes zur Entwicklung von Auffanglösungen

DB Cargo und DB Netz haben unter Mitwirkung des Landes der Fach-Öffentlichkeit, insbesondere den NE-Bahnen und Industrie- und Handelskammern (IHK'n), im April 2001 auf einer zentralen Veranstaltung das Konzept MORA C, die Folgen für Hessen und die Möglichkeit eventueller Auffanglösungen unter Beteiligung von NE-Bahnen vorgestellt.

Um negative Folgen von MORA C für auf den Bahntransport angewiesene Unternehmen (Bild 3) zu vermeiden, begleitete das Land die Umsetzung und unterstützte intensiv Auffangmaßnahmen.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat als zentralen Ansprechpartner des Landes für MORA C seine technische Fachbehörde, das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV), bestimmt.

3.1 Vermittlung zwischen den Beteiligten

Im Anschluss an die Zentralveranstaltung gab es viele Gvst., bei denen sich NE-Bahnen und Verloader um die Fortführung des Schienengüterverkehrs bemühten. Hierbei zeigte sich sehr schnell Bedarf für eine Vermittlung des Landes zwischen an der Übernahme interessierten NE-Bahnen und Verladern einerseits und DB Cargo bzw. DB Netz andererseits. Als Folge hat das Land bei Problemfällen versucht, gemeinsam mit den Beteiligten Lösungen zu finden.

DB Netz (Niederlassung Frankfurt) hat Bereitschaft zur Kooperation mit NE-Bahnen und Verladern gezeigt und u.a.

- in Einzelfällen günstige Übernahmebedingungen ermöglicht bzw. in Aussicht gestellt,
- dem Land gegenüber zugesichert, dass die Pachtzinsen für Strecken reduziert werden, wenn die Trasseneinnahmen auf DB Netz-Strecken durch Aufkommenssteigerung vor Ort zunehmen („Zubringerwert“),

- in einigen Fällen zugesichert, auf den Rückbau von Infrastruktur für den Schienengüterverkehr so lange wie wirtschaftlich vertretbar zu verzichten.

DB Cargo sah sich nicht in der Lage, ein regionales Kooperationsmodell mit NE-Bahnen durch Einbringen wirtschaftlicher Gvst. zu ermöglichen (vgl. Punkt 3.4.4).

3.2 „Runde Tische“ in den Regionen und Erhebungen

Für von MORA C betroffene Verloader wurden in den Regionen fallweise so genannte „Runde Tische“ mit den Verladern unter Moderation der IHK'n mit Beteiligung der DB Cargo, der DB Netz, NE-Bahnen, der Kommunen/Kreise und des Landes durchgeführt.

Wenn die „Runden Tische“ Interesse der Verloader an der Fortführung des Schienengüterverkehrs erkennen ließen, erfolgten vertiefende Gespräche in kleinerer Runde und/oder durch die IHK'n regionale Erhebungen des Potentials für Schienengüterverkehr: diese fanden unter Mitwirkung des Landes in den Räumen Nordhessen, Fulda, Friedberg, Darmstadt und Wiesbaden statt.

3.3 Information aller Betroffenen

Um sicherzustellen, dass die Verloader unabhängig von den „Runden Tischen“, die nicht in allen Regionen Hessens stattfanden, und auch die Kommunen über MORA C, seine Folgen und eventuelle Auffangmaßnahmen informiert sind, hat das Land

betroffene Kommunen benachrichtigt. Hierbei wurden

- ihnen die unter 4.1 beschriebene „Arbeitshilfe zur Sicherung von Gleisanschlüssen“ zur Verfügung gestellt (Bild 4),
- sie hingewiesen auf die Möglichkeit und Voraussetzungen einer Förderung von Schienengüterverkehr durch das Land (Punkt 3.5),
- sie bezüglich eines eventuellen Engagements zugunsten des Erhalts von Schienengüterverkehr befragt.



Bild 3: Beispiel für ein Unternehmen mit auf den Schienengüterverkehr ausgerichteten Verladeeinrichtungen



Bild 4: Gleisanschluss eines Unternehmens

3.4 Unterstützung von an der Fortführung von Schienengüterverkehr Interessierten

3.4.1 Mitwirkung des Landes bei der Übernahme von Infrastruktur

Aufgrund von Vorteilen des Erhalts von Schienengüterverkehr haben sich einige Kommunen, z.T. auch Landkreise, für eine Übernahme von Güterstrecken, deren Stilllegung als Folge von MORA C anstand, interessiert. Eine vom Land angebotene Übernahme von sechs Strecken „im Paket“ mit dem Ziel einer gegenüber Einzelübernahmen kostengünstigeren Lösung erwies sich als nicht akzeptabel für DB Netz.

Als Konsequenz unterstützte das Land die Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit dem Ziel günstiger Übernahmebedingungen. Das HLSV hat auf Spielräume zur Verringerung von Übernahme-preisen hingewiesen (vgl. Punkt 3.4.2) sowie DB Netz um realistische Preise und Pacht-dauern gebeten. Hierdurch gelang es z.T. in Nachverhandlungen günstigere Preise zu erzielen. Zusätzlich wurden in den Vertragsentwürfen andere Inhalte verglichen und bewertet; hierbei ergab sich die Tendenz, dass die Risiken (z.B. für die Beseitigung etwaiger Altlasten) einseitig den Übernahminteressenten auferlegt werden. Ein zusätzliches Problem bei Pachtverträgen sind geforderte Pacht-dauern von bis zu 20 Jahren, die für reine Güterstrecken zu lang sind: kein Verlader kann für diesen Zeitraum Transportzusagen geben, wodurch für Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Risiko entsteht, dass den Pachtzinsen keine Einnahmen gegenüberstehen.

Wenn eine Stilllegung nicht vermieden werden konnte, vor Ort aber Interesse an einer Reaktivierung und Chancen hierfür erkennbar waren, wurden die Kommunen auf die Möglichkeit von Infrastruktursicherungsverträgen hingewiesen.

3.4.2 Möglichkeiten zur Kostenreduzierung

Um tragfähige Übernahmekonzepte zu ermöglichen, hat das Land Interessenten informiert, dass es z.T. große Spielräume gibt zur Verringerung der von DB Netz genannten Kosten für Instandhaltung und Sanierung bzw. der Preise für Kauf/Pacht bzw. Infrastruktursicherung:

- Die Instandhaltungs- und Sanierungskosten gemäß den so genannten „DB-Standards“ sind deutlich höher als die Kosten bei Anwendung von NE-Stan-

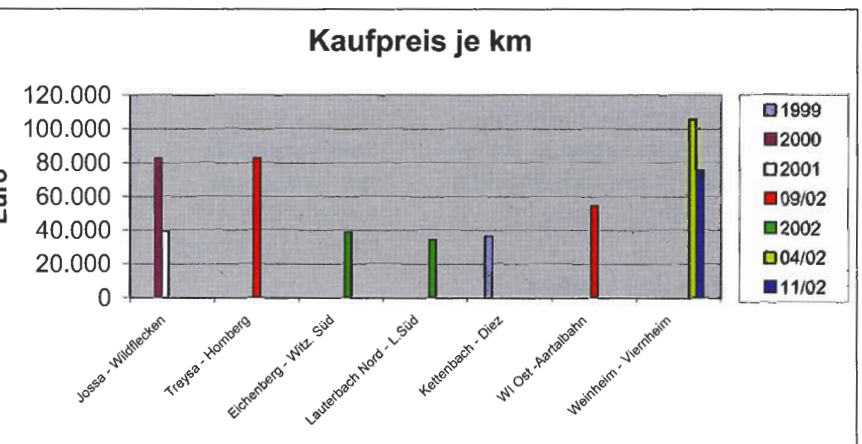


Bild 5: Kaufpreis je km für Strecken in Hessen [8]

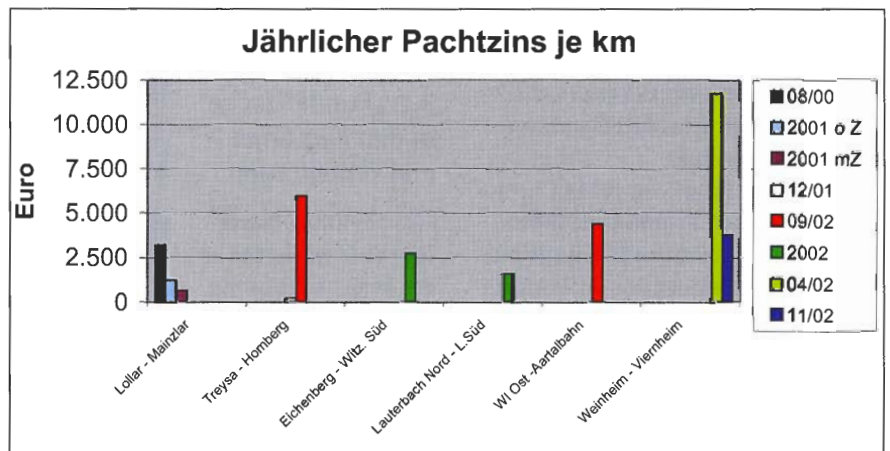


Bild 6: Jährlicher Pachtzins je km für Strecken in Hessen [8]

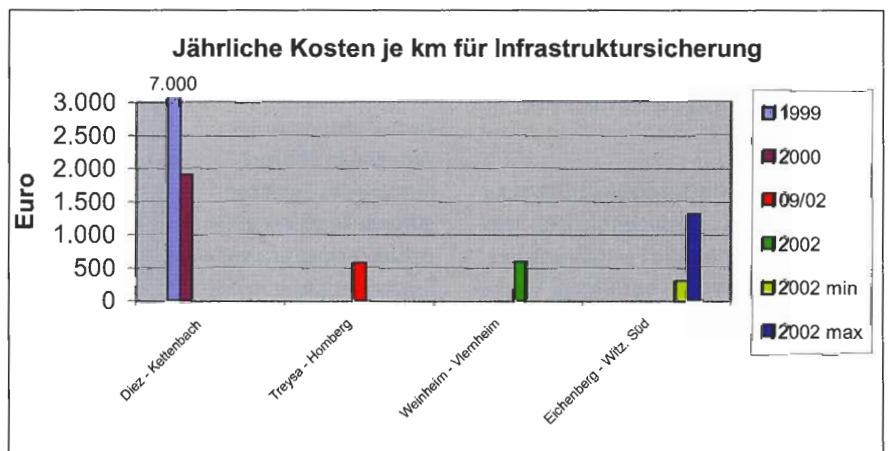


Bild 7: Jährliche Kosten je km für Infrastruktursicherung für Strecken in Hessen [8]

dards. Realistische Kostenschätzungen für Sanierung und Unterhalt der Infrastruktur sind z.B. durch Gleisbaufirmen, den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht oder NE-Bahnen erhältlich.

- In Verhandlungen mit DB Netz sollte eine Verringerung des Kaufpreises bzw. Pachtzinses durch Berücksichtigung indirekter Einnahmen für DB Netz (z.B. „Zubringerwert“) und ersparter Aufwendungen (z.B. Kosten für Instand-

haltungs- und Verkehrssicherungspflicht, den Rückbau von Gleisen oder die Dekontamination) angestrebt werden.

Weiter wurden die Übernahminteressenten informiert über Potenziale zur Verringerung der Kosten im Bahnbetrieb durch günstigere Betriebsformen (z.B. Betrieb nach NE-Standards bzw. Landeseisenbahnrecht), die Umwandlung der Strecke in ein Bahnhofsgleis oder in eine nicht-öffentliche Eisenbahnstrecke.

Die Bilder 5-7 zeigen das Ergebnis eines Vergleichs für die kilometerbezogenen Preise (jeweils ohne Mehrwertsteuer) der DB Netz. Ersichtlich werden - auch bei Berücksichtigung eventueller Kunstbauwerke oder anderer Besonderheiten - nicht immer nachvollziehbare Preise bzw. Preisänderungen in nur einem Jahr [8]:

- Die Angaben der DB Netz für notwendig werdende Investitionen schwanken zwischen 23.000 €/km und 2,25 Mio. €/km; z.T. ergeben sich für dieselbe Strecke in nur einem Jahr erhebliche Veränderungen. Bei einer von Dritten übernommenen Strecke ergab ein Vergleich mit nach NE-Standards notwendigen und durchgeführten Investitionen um 90% niedrigere tatsächliche Kosten.
- Die Angaben für Instandhaltungskosten liegen zwischen 2.800 und 17.000 €/km.
- Die Kaufpreise liegen zwischen 34.000 €/km und 105.000 €/km (Bild 5).
- Die Pachtzinsen liegen zwischen knapp 200 €/km und 12.000 €/km (Bild 6) und differieren wesentlich mehr als die Kaufpreise; in einem Beispiel ergab sich in nur einem Jahr eine Steigerung von knapp 200 €/km auf fast 6.000 €/km. Bei Anrechnung eines Zubringerwertes nimmt der Pachtzins in Abhängigkeit der zusätzlichen Trasseneinnahmen von DB Netz um bis zu 50% ab.
- Die Preisvorstellungen für Infrastruktursicherung (Bild 7) differieren zwischen 300 und 7.000 €/km. In einem Fall konnte durch Bitte an DB Netz um Überprüfung eines Preises von 7.000 €/km dieser auf knapp 2.000 €/km gesenkt werden.

3.4.3 Unterstützung von Verladern

Das Land unterstützte - z.T. gemeinsam mit den IHK'n - Verladern, die an der Fortführung des von DB Cargo aufgegebenen Schienengüterverkehrs interessiert waren, durch

- Information über MORA C und übernahmeinteressierte NE-Bahnen,
- Entwicklung von Auffangmaßnahmen gemeinsam mit Dritten,
- Erhebung des Potentials für Güterverkehr,
- Vermittlung bei DB Cargo bzw. DB Netz,
- Bereitstellung investiver Fördermittel für die Anlaufphase von Übernahmen.

3.4.4 Unterstützung von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Das Land unterstützte um Übernahme bemühte NE-Bahnen u.a. durch:

- Überlassung von Informationen zu Strecken, Güterverkehrsstellen und Ansprechpartnern,
- Vermittlung bei Verladern, Nennung potentieller Kunden,
- Bereitstellung von investiven und konsumtiven Fördermitteln für die Anlaufphase der Übernahme,
- Vermittlung bei DB Netz mit dem Ziel günstiger Übernahmebedingungen und Trassen-/Anlagenpreise,
- Vermittlung bei DB Cargo mit dem Ziel einer wirtschaftlich tragfähigen Kooperation.

Jedoch waren die Bemühungen, wirtschaftlich tragfähige Kooperationen zu erreichen, bisher nicht erfolgreich:

- Bei den von DB Cargo vorgeschlagenen Gvst. war der erzielbare Einnahmenanteil der NE-Bahnen für das Sammeln und Verteilen zu gering; In der Regel waren die von DB Cargo genannten Kosten für den Hauptlauf höher als die bisherigen Preise für den Gesamtlauf und die Verladern nicht bereit, einen derart höheren Preis zu zahlen, der für die NE-Bahn noch kostendeckend wäre.
- Andererseits wurden den NE-Bahnen keine zusätzlichen Gvst. (mit Einnahmenüberschuss) zur Bedienung überlassen, die diesen eine wirtschaftliche Bedienung ermöglicht hätte. Insbesondere waren die auch vom Land angestrebten so genannten „Gebietskonzessionen“ nicht möglich. Hierbei wäre eine NE-Bahn für das Sammeln und Verteilen an **allen** innerhalb eines bestimmten Gebiets vorhandenen Gvst. und DB Cargo für den Transport ab einer zentralen Übergabestelle zuständig. Als Folge wäre für die NE-Bahn ein wirtschaftlicher Verkehr möglich, DB Cargo würden die Kunden der „unwirtschaftlichen“ Gvst. erhalten bleiben und könnte von Aufkommenszuwächsen profitieren, die bei einer vor Ort agierenden NE-Bahn zu erwarten sind.

3.5 Fördermittel des Landes

Für die Entwicklung von Auffanglösungen reichte eine nur ideelle Unterstützung des Landes nicht aus. Bedarf für eine finanzielle Förderung entstand u.a. dadurch, dass es in Hessen Schienenstrecken gibt, die nur Güterverkehr aufweisen (Bild 8).

Die Trasseneinnahmen decken die Instandhaltungskosten jedoch nicht ab.

Es entstand ein akuter hoher Bedarf an Instandsetzungskosten, die für DB Netz unter der Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienennetzes gemäß Bahnreform nicht tragbar waren. Als Folge standen im Rahmen von MORA C für an diesen Strecken liegenden Gvst. Bedienungseinrichtungen an, obwohl für DB Cargo 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 vermeiden, hat Hessen deshalb 2002 erstmals eine Möglichkeit geschaffen Schienengüterverkehr finanziell zu fördern, obwohl das Land hierfür nicht zuständig ist. Jährlich werden derzeit 560.000 € bereit gestellt.

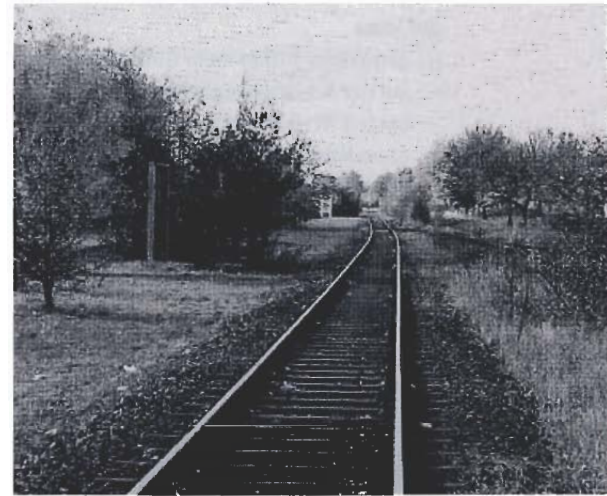


Bild 8: Nur noch im Güterverkehr betriebene Strecke als Zubringer zu einem Gleisanschluss

Die Landesmittel können gewährt werden für die Förderung von Infrastrukturkosten (z.B. Sanierung von DB Netz vernachlässigter Güterstrecken, Sanierung oder Reaktivierung von Gleisanschlüssen, Einrichtung von Verladestellen) und - zeitlich begrenzt bis 2005 - Betriebskosten (z.B. Maßnahmen an Fahrzeugen zur Senkung der Kosten, Trassen- und Anlagenkosten von DB Netz) [9]. Eine Förderung ist u.a. nur möglich, wenn

- eine finanzielle Beteiligung vor Ort (Verladern, 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 bzw. Verladern nachgewiesen wird,

- ein verkehrspolitischer Nutzen zu erwarten ist (z.B. Erhalt von Arbeitsplätzen; Vermeidung zusätzlicher Lkw-Fahrleistungen).

3.6 Vergabe von/Mitwirkung bei Gutachten

Im Raum Darmstadt/Odenwald kam zwischen DB Cargo und NE-Bahnen eine Kooperation, für die das Land auch Förderung in Aussicht gestellt hatte, nicht zustande. Deshalb haben das Land und der zuständige Landkreis ein Gutachten [10] finanziert, das exemplarisch für diesen Raum die Möglichkeiten und Voraussetzungen geprüft hat, um den Schienengüterverkehr

- ggf. eigenständig - wieder aufzunehmen. Auf Basis einer Erhebung des Potentials im genannten Gebiet zeigt das Gutachten auf, dass

- gegenüber früher mehr Güterverkehr auf der Schiene möglich wäre,
- derzeit NE-Bahnen Einzelwagenverkehr ohne Mitwirkung von DB Cargo nicht wirtschaftlich durchführen können, weil für die Durchführung der Ferntransporte (noch) kein von Privatbahnen organisiertes, bundesweites Netzwerk besteht,
- optimale Voraussetzung für die Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs „Gebietskonzessionen“ sind (vgl. Kap. 3.4.4),
- die öffentliche Hand sich bei der Sicherung von Güterverkehrsanlagen engagieren muss, wenn eine Reaktivierung der Verkehrsbedienung angestrebt wird.

Im Anschluss an das Gutachten und eine studentische Arbeit mit ähnlicher Aufgabenstellung [11] haben Kreis/Kommunen zugesagt, sich an der Sicherung der Infrastruktur finanziell zu beteiligen.

4. Bundesweite Aktivitäten des Landes

4.1 Arbeitshilfe „Gleisanschlüsse“

Vom Deutschen Städtetag wurden unter Mitwirkung u.a. des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des HLSV Empfehlungen für einen wirtschaftlichen sowie verkehrs- und umweltplanerisch sinnvollen Schienengüterverkehr veröffentlicht [12].

Sie zeigen, dass

- Gleisanschlüsse und Güterstrecken für die Kommunen wegen der Entlastung

des Straßennetzes und Sicherung von Arbeitsplätzen bedeutsam sind,

- Schienengüterverkehr wirtschaftlich möglich sein kann und kostengünstige Möglichkeiten zum Erhalt von Schieneninfrastruktur bestehen
- Kommunen zum Erhalt insbesondere durch eine geeignete Bauleitplanung und Bereitschaft zur Übernahme von Kosten für Schieneninfrastruktur beitragen müssen,
- Bedarf für die finanzielle Förderung von Gleisanschlüssen durch den Bund besteht.

4.2 Einrichtung eines Bundesprogramms zur Gleisanschluss-Förderung

U.a. als Konsequenz der Veröffentlichung [12] und weiterer VDV-Aktivitäten [13] wird die Bundesregierung in der laufenden Legislaturperiode gemäß Koalitionsvertrag vom Oktober 2002 einen Fördertopf für die Finanzierung von Gleisanschlüssen einrichten. Aktuell lässt das BMVBW in einem Gutachten die Eckpunkte einer Förderung ermitteln [14].

Das Land hat relevante Stellen 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 BMVBW wurden Informationen über die Fördermöglichkeit in Hessen und Erfahrungen zur Verfügung gestellt; politische Entscheidungsträger wurden über die Konsequenzen von MORA C informiert und um Mitwirkung bei der Entwicklung und Finanzierung von Auffanglösungen gebeten.

Weiter hat das Land Zuarbeit geleistet zu einem Gutachten, das die in den Bundesländern und im Ausland existierenden Fördermöglichkeiten für Gleisanschlüsse zusammenstellt sowie hieraus Schlussfolgerungen ableitet [15].

4.3 Gutachten im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr

Das HLSV hat ein vom BMVBW finanziertes Gutachten zum Schienennahverkehr [16] initiiert und betreut. Hierbei wurden im Personen- und Güterverkehr attraktivitätssteigernde Maßnahmen zusammengestellt und ihre Wirkung an Hand von Beispielstrecken bundesweit untersucht. Ziel des Projektes war es, durch einen Vorher-/

Nachher-Vergleich übertragbare Erkenntnisse zu erhalten und Empfehlungen für Einsatzfelder der Maßnahmen abzuleiten. Die Ergebnisse im Personenverkehr werden in einer separaten Veröffentlichung aufgezeigt; im Schienengüterverkehr wurden u.a.

- wichtige Rahmenbedingungen und Produktionsformen beschrieben,
- attraktivitätssteigernde Maßnahmen aus den Bereichen Betrieb, Infrastruktur und Organisation zusammengestellt,
- Beispiele für einen wirtschaftlichen Schienengüterverkehr aufgezeigt und wesentliche Voraussetzungen abgeleitet.

5. Erste Erfolge der Landesaktivitäten

Durch Landesaktivitäten konnten bisher fünf Gvst. erhalten bzw. reaktiviert werden:

- Die Strecke Lollar - Mainzlar wurde von der Stadt Staufenberg gepachtet, um die Arbeitsplätze eines auf den Bahntransport angewiesenen Unternehmens zu erhalten. Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist eine NE-Bahn; Eisenbahnverkehrsunternehmen ist DB Cargo. Die Strecke wird derzeit mit Landeszuschüssen umfassend saniert.
- Die Gvst. Großenlüder wurde als kostengünstiger Ersatz für eine nicht weiter bediente Gvst. reaktiviert. Die Verladestelle wurde mit Landesförderung für Holztransporte hergerichtet. Der Gleisanschluss steht DB Cargo und NE-Bahnen zur Nutzung offen.
- DB Cargo sicherte die Bedienung von Nidda zumindest bis Ende 2003 zu, nachdem eine NE-Bahn sich um eine Kooperation zur Fortführung des Verkehrs - inkl. einer benachbarten Gvst. - bemühte und für Nidda ein höheres Aufkommen avisiert wurde. Für die Bedienung der Nachbar-Gvst. musste eine andere Lösung gefunden werden.
- In Ober-Widdersheim und Reinheim erfolgten durch NE-Bahnen Reaktivierungen, für die Landesförderung zugesichert ist. Der Schienengüterverkehr wird aber erschwert durch die Ausschreibungspraxis der DB Verkehrsbau Logistik und die Vorgabe, dass für den Schottertransport ab einer definierten Übergabestelle DB Cargo zu nutzen ist.

Konkrete Bemühungen um die Reaktivierung von Schienengüterverkehr mit Mit-

wirkung des Landes gibt es in den Räumen Hessisch-Lichtenau, Fulda, Wiesbaden, Darmstadt/Odenwald und Viernheim. Interesse an der Reaktivierung von Gleisanschlüssen, die zu echten Neuverkehren für die Bahn führen würden, haben Unternehmen in den Räumen Gießen und Frankfurt.

Bei den Strecken Eichenberg - Witzendahausen und Treysa - Homberg/Efze gelang die Fortführung des Schienengüterverkehrs vorerst nicht. Nach derzeitigem Stand kommt es aber wegen des Interesses von Kommunen, Verladern und Immobilienbesitzern an der Wiederaufnahme von Schienengüterverkehr zu Infrastruktur-sicherungsverträgen.

6. Gründe für die nicht verwirklichte Fortführung des Schienengüterverkehrs

NE-Bahnen gelang es in Hessen bisher noch nicht, für die Bedienung der bei MORA C aufgegebenen Kunden wirtschaftlich tragfähige Kooperationen zu verwirklichen. Grund ist vor allem, dass DB Cargo die weiter bedienten Güterverkehrsstellen mit dem Ziel hoher Wirtschaftlichkeit u.a. durch einen optimalen Lok- und Personaleinsatz ausgewählt hat. Hinzu kommt, dass DB Cargo u.a. „Gebietskonzessionen“ für NE-Bahnen aus Sorge vor Verlusten an Marktanteilen ablehnt. Weitere Gründe sind, dass die NE-Bahnen bei DB Cargo nicht benötigte Loks/Waggons für die Übernahme nicht nutzen können und durch Bahnen im Ausland benachteiligt werden, weil diese ihre Verkehre an der Grenze nicht übernehmen.

Die Preisvorstellungen von DB Netz für Kauf oder Pacht erschweren wirtschaftlich tragfähige Übernahmekonzepte. Hinzu kommt u.a., dass in Pachtverträgen ein „Zubringerwert“ nicht generell berücksichtigt wird, für den Schienengüterverkehr unrealistisch lange Pacht dauern angesetzt und bei der Übernahme Risiken einseitig auf Dritte übertragen werden.

Bei den NE-Bahnen fehlt insbesondere ein Netzwerk, das die Verteilung/Sammlung von Einzelwagen außerhalb Hessens ermöglichen würde.

Die Verlader scheuen das finanzielle Risiko eines Engagements zugunsten des Bahntransports, u.a. weil im Güterverkehr langfristige Planungen, oft nicht möglich sind (z.B. veränderte Güterströme durch Produktionsverlagerungen), Transporte per Lkw flexibler und wegen nur weniger Ansprechpartner leichter zu realisieren

sind. Bei Erhebungen nennen sie häufig Potential für die Schiene, sind aber nicht zu Transportzusagen bereit.

7. Zusammenfassung

In Hessen besteht großes Interesse von NE-Bahnen und Verladern am Schienengüterverkehr; höhere Transportmengen für die Bahn sind hier und bundesweit erforderlich, damit die Mobilität nachhaltig gesichert wird. Der Beitrag nennt die diesen Zielen widersprechenden Folgen von MORA C, Möglichkeiten und Beispiele für die Fortführung bzw. Reaktivierung von Schienengüterverkehr sowie notwendige Voraussetzungen.

Insbesondere müssen vom Bund gesetzte Rahmenbedingungen für den Bahntransport verändert werden: Erforderlich sind u.a. die Überprüfung der geforderten Eigenwirtschaftlichkeit des Schienennetzes und die Einrichtung einer Gleisanschlussförderung, damit die Preise von DB Netz für Trassen, Anlagen und Streckenübernahmen bzw. für Unternehmen die Kosten durch Einrichtung von Gleisanschlüssen ein angemessenes Niveau erreichen.

Weiter ist zu wünschen, dass

- es gelingt, Kooperationen zwischen NE-Bahnen und DB Cargo zu verwirklichen,
- die NE-Bahnen alle Optimierungsmaßnahmen für eine Kostensenkung ausschöpfen und Netzwerke zur Verteilung und Sammlung von Einzelwagen schaffen,
- Verlader eine größere Bereitschaft für Investitionen zur Ausrichtung bzw. Anpassung der Werks- und ggf. der Produktionslogistik auf die Schiene zeigen.

LITERATUR:

- [1] Bosserhoff/Biehl: Konzeption für den Schienengüterverkehr - Maßnahmen der Güterverkehrspolitik in Hessen. Der Nahverkehr, Heft 6/1996.
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: BWV-Prognose 2015. Bonn 2001.
- [3] Bosserhoff/Biehl: Neues Zugsystem HessenCargo - Marktuntersuchung und Realisierungskonzept für einen regionalen Kombinierten Verkehr. Verkehr und Technik, Heft 2/1997 und 3/1997.
- [4] Bosserhoff: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Wiesbaden 2000.
- [5] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung: Richtlinien über die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei städtebaulichen Verfahren nach dem Baugesetzbuch. Staatsanzeiger Hessen 1998.
- [6] Essling: DB Cargo - MORA C in Hessen: Vortrag auf der Veranstaltung in der IHK Frankfurt am 4.4.2001.
- [7] DB Cargo AG: Liste der Güterverkehrsstellen in Hessen, Stand März 2003.
- [8] DB Netz AG: Übernahmeangebote und Verträge zu Strecken in Hessen (1999-2002).
- [9] Bosserhoff: Fördermittel des Landes Hessen für den Schienengüterverkehr. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen. Wiesbaden 2002.
- [10] Albrecht/Esser/Schöpfer: Schienenkonzept im Raum Darmstadt. Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation. Auftragnehmer: TransCare AG. Wiesbaden 2002.
- [11] Bierwirth/Geipert/Hertelendy/Schmidt/Wiggert: Entwicklung eines Schienengüterverkehrskonzeptes für die Odenwaldbahn. TU Darmstadt 2002.
- [12] 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.
- [13] VDV: Gleisanschlussförderung - unverzichtbar für Umwelt, Verkehrssicherheit und den Standort Deutschland. Köln, Okt. 2002 bzw.: VDV: Verkehrspolitik braucht Bewegung. Köln, Sept. 2002.
- [14] HaCon: Förderung zur Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen. Gutachten im Auftrag des BMVBW. Hannover. Abschluss 2003.
- [15] Universität Karlsruhe/Universität Stuttgart: Strategien zur Erschließung der Marktpotentiale der Eisenbahnen. Gutachten im Auftrag des BMVBW. Abschluss 2003.
- [16] Barkhausen/Kaspar/Witte/Bosserhoff: Wirkung von attraktivitätserhöhenden Maßnahmen im Schienennahverkehr und Empfehlungen für Einsatzfelder. Forschungsprojekt Nr. 70.548/98 im Auftrag des BMVBW. Auftragnehmer: TransCare AG, Betreuung: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen. Wiesbaden 2003.