

Manuskript

Holztransporte per Bahn in Hessen

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

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

erschienen in:

Zeitschrift „Deutscher Waldbesitzer“

Heft 2/2007

Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH, Hannover

E-Mail: waldbesitzer@dlv.de

Holztransporte per Bahn in Hessen

1. Bedeutung von Holztransporten per Bahn

Hessen ist das walddreichste Bundesland der BRD, wobei der Waldbestand sich in 40% Staatswald, 35% Kommunal- und 25% Privatwald aufgliedert. Die Möglichkeit, Holz per Bahn abzutransportieren ist von zentraler Bedeutung für den Erhalt der Absatzmärkte für hessische Waldbesitzer und damit von Arbeitsplätzen. Grund ist, dass die dauerhafte überregionale Vermarktung den Bahntransport erfordert, weil dieser bei größeren Entfernungen wirtschaftlicher als der Holztransport per Lkw ist und Holzkäufer zunehmend den Bahntransport (möglichst mit Ganzzügen, d.h. mehr als 10-12 Waggons) wünschen. Voraussetzung für den Abtransport von Holz per Bahn ist eine Verlademöglichkeit (Holzverladebahnhof: Bild 1) in Nähe des Holzeinschlags, weil bei zu großen Lkw-Entfernungen zum Bahnhof der Bahntransport unwirtschaftlich wird.

Volkswirtschaftlich und ökologisch hat der Bahntransport viele Vorteile: Die Verringerung des Lkw-Verkehrs

- trägt bei zur Erhaltung der Mobilität der Bevölkerung und Sicherung der Erreichbarkeit der Unternehmen
- führt zu geringeren Anwohner- und Umweltbelastungen durch Kfz-Verkehr und Holzabfälle
- stellt einen Beitrag dar zur Feinstaubverringerung und zum Klimaschutz.

Als Folge engagieren sich das Land, Kreise und Kommunen zugunsten des Holztransportes per Bahn.



Bild 1: Holzverladestelle (Foto: Bosserhoff)

2. Möglichkeiten für Bahntransporte

Die Möglichkeiten zur Nutzung der Bahn wurden gegenüber vor 2000 zum Teil besser, weil zusätzlich zu Railion (Nachfolgeunternehmen von DB Cargo: bei der Deutschen Bahn zuständig für den Schienengüterverkehr) leistungsfähige private Eisenbahnverkehrsunternehmen (Privatbahnen) vorhanden sind. Andererseits haben sich die Möglichkeiten verschlechtert, weil DB Cargo im Rahmen des Konzeptes MORA C die Bedienung von Verladestellen mit geringem Einzelwagenaufkommen eingestellt hat und als Folge die Zahl der Holzverladebahnhöfe in Hessen um 50% abgenommen hat: Während es in Hessen vor MORA C (1999) noch 51 Holzverladebahnhöfe gab, waren nach MORA C (Ende 2004) nur noch 26 von DB Cargo/Railion bediente Verladebahnhöfe vorhanden (vgl. Bild 2).

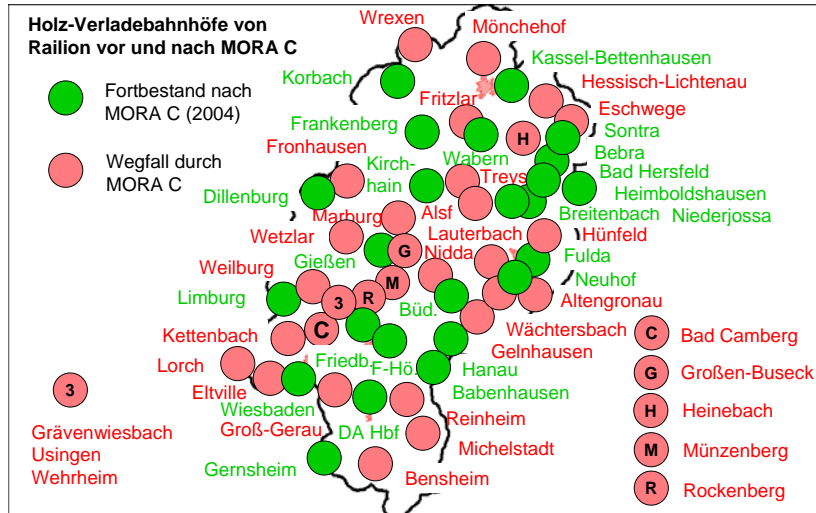


Bild 2: von DB C/Railion bediente Holzverladebahnhöfe in Hessen vor und nach MORA C

Das Konzept MORA C hatte daher für die Waldbesitzer Probleme zur Folge, weil die Lkw-Transportentfernungen zu den verbliebenen Holzverladebahnhöfen länger, damit Bahntransporte zum Teil unwirtschaftlich und überregionale Absatzchancen geringer wurden.

3. Engagement des Landes Hessen

MORA C wirkte sich nicht nur für Holzverlader negativ aus, sondern ein Drittel aller DB Cargo-Kunden in Hessen waren betroffen. Um negative Folgen von MORA C für auf den Bahntransport angewiesene Unternehmen zu minimieren, unterstützte das Land intensiv Auffangmaßnahmen und engagierte sich verstärkt zugunsten des Schienengüterverkehrs, obwohl es zu diesen Maßnahmen nicht gesetzlich verpflichtet ist. Das Land unterstützt beratend und moderierend am Schienengüterverkehr interessierte Verlader, Kommunen sowie Eisenbahnverkehrs- bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Darüber hinaus stellt es seit dem Jahr 2002 Landesfördermittel für die Anlaufphase von Schienengüterverkehr bereit und informiert über die Möglichkeiten der ab Ende 2004 eingerichteten Bundesförderung für Gleisanschlüsse.

Landesfördermittel mit einem Fördersatz von bis zu 75% der förderfähigen Kosten sind möglich für Infrastrukturmaßnahmen wie Sanierungsmaßnahmen an Gleisanschlüssen (z.B. Gleise, Weichen) und die Einrichtung von Holz-Verlademöglichkeiten. Voraussetzungen sind u.a., dass keine Bundesförderung möglich ist, die Perspektive auf Eigenwirtschaftlichkeit gegeben ist und dass Transportverträge vorliegen. Ansprechpartner des Landes bei der Förderung des Schienengüterverkehrs ist das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV).

Zwei Holzverladebahnhöfe konnten bisher mit finanzieller Unterstützung durch das Land eingerichtet werden (vgl. Bild 3): In Großenlüder wurde auf Initiative eines Holzverkäufers Ende 2002 als Ersatz für einen weggefallenen Holzverladebahnhof der Gleisanschluss eines Dritten hergerichtet. In Darmstadt-Kranichstein wurde durch Engagement des Forstamtes und einer Privatbahn im Frühjahr 2007 ein frühere Holzverladestelle reaktiviert. Vorteile sind kurze Wege vom Wald zur Verladestelle und ein Rangierbahnhof in unmittelbarer Nähe, der von einem Netzwerk von Privatbahnen bedient wird. Eine 2003 mit Landesfördermitteln beabsichtigte Reaktivierung des Holzverladebahnhofs in Hessisch-Lichtenau konnte nicht realisiert werden. Grund war insbesondere, dass die Planung einer Privatbahn, von ihr an einen bestehenden Holzverladebahnhof anzulieferndes Holz für den Ferntransport an DB Cargo zu übergeben, nicht umgesetzt werden konnte. Für eine neue Verladestelle eines Holzverkäufers in Bebra waren Landesmittel nicht mehr möglich, weil zwischenzeitlich die Bundesförderung für das Vorhaben relevant wurde.

Weiter engagiert sich das Land ideell zugunsten von Holztransporten per Bahn: Im Aartal und im Odenwald gab es Gespräche mit Holzverkäufern, Eisenbahnunternehmen und Dritten, um zu prüfen, ob zusätzliche Holzverladestellen eingerichtet werden können, und es wurden die für die Bahn geeigneten Holz mengen erhoben. Im Odenwald steht als Verladestelle ein derzeit nicht genutzter Gleisanschluss in Groß-Bieberau zur Verfügung, der auch Ganzzüge ermöglicht. Er konnte durch finanzielles Engagement des Eigentümers, des Kreises und der Kommune gesichert werden, weil der Landesbetrieb Hessen-Forst eine Option auf Nutzung abgegeben hat. Im Aartal wurde die grundsätzliche Machbarkeit des Bahntransportes sowie Möglichkeit von Fördermitteln für zu reaktivierende oder neue Holzverladestellen festgestellt; bisher kam es jedoch noch nicht zu Bahntransporten, weil die für Fördermittel notwendigen Transportverträge nicht möglich waren und die Holzverkäufer nur wenig Chancen sehen, die Transportwahl der Holzkäufer zu zugunsten der Bahn zu beeinflussen. Das HLSV hat mit dazu beigetragen, dass die Holztransporte auf der Schiene ab Münzenberg weiterhin stattfinden können, weil bei einem neuen Kreisverkehrsplatz mit Querung durch die Eisenbahn eine für den Bahnbetrieb kostengünstige Signalisierung realisiert wurde.

Als Folge der Kyrill-Sturmschäden in Mittelhessen und im südlich-östlichen NRW wurde auf Initiative des Forstamtes, Kreises und der Gemeinde Biedenkopf im April ein neuer Holzverladebahnhof in Breidenstein eingerichtet, der von Railion und Privatbahnen genutzt wird. Er wird für mindestens 1 Jahr nur für die Abfuhr des Sturmholzes dienen. Derzeit wird geprüft, ob eine längerfristige Nutzung in Frage kommt; für die hierfür notwendigen Maßnahmen wurden Fördermittel des Landes in Aussicht gestellt, wenn die Voraussetzungen vorliegen.

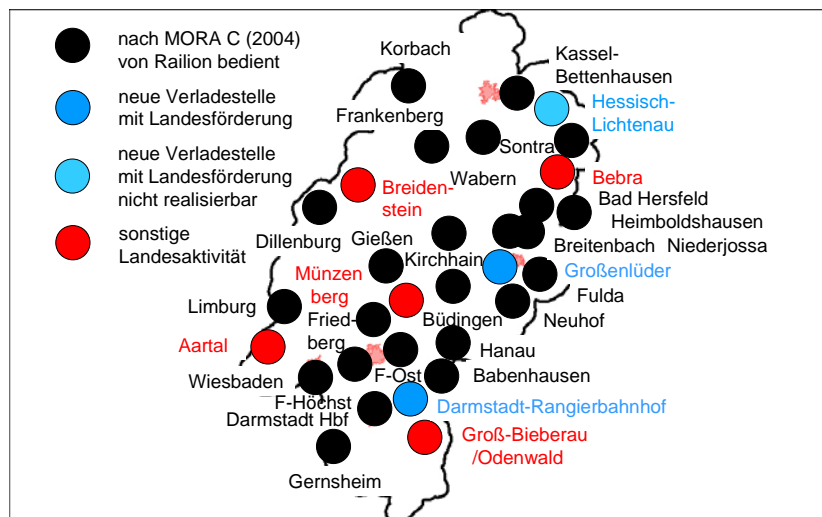


Bild 3: Aktivitäten des Landes für Holztransporte per Bahn

3. Engagement Dritter

Auch durch großes Engagement von Holzverkäufern u.a. als Folge von MORA C und Unterstützung von Eisenbahnunternehmen konnten zusätzliche Holzverladestellen eingerichtet werden. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien hier Battenberg, Bebra, Gießen und Hanau genannt. In Hanau und Gießen gibt es sowohl nur durch einen Holzverkäufer als auch durch Dritte nutzbare Verladestellen. Holztransporte ab Münzenberg sind möglich, weil Eisenbahnfreunde die Strecke übernommen haben und als Anschlussbahn betreiben.

4. Kyrill-Schäden

Die Bedarf für die Nutzung der Bahn stieg, weil der durch den Sturm Kyrill verursachte Windwurfanfall abzutransportieren ist. In Hessen bemühen sich der besonders betroffene Kreis Marburg-Biedenkopf, die örtlich Zuständigen und die Kurhessenbahn um zusätzliche Holzverladebahnhöfe.

Bisher wurde erreicht, dass Holz zusätzlich in Treysa und Wolfhagen auf die Bahn verladen werden kann sowie in Breidenstein ein neuer Holzverladebahnhof für Ganzzugverkehr eingerichtet wurde. In unmittelbarer Nachbarschaft zu Breidenstein soll wegen der Kyrill-Schäden im Raum Siegen-Wittgenstein in Bad Laasphe (NRW) eine weitere Holzverladung ermöglicht werden. Geklärt wird derzeit, ob zusätzlich in Stadtallendorf und Nieder-Ofleiden Holz verladen werden kann.

Probleme bei den Holztransporten bereiten teilweise Kapazitätsengpässe bei den Holzlagern und auch den Lkw (Bild 4), wenn ein Ganzzug befüllt werden soll (ca. 40 Lkw-Fuhren je Ganzzug). Aufgrund des erhöhten Transportbedarfs bei Kyrill-Holz engagieren sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen verstärkt. So hat Railion in Zusammenarbeit mit ihrer Tochter, der Holz-Fachspedition Nieten, für Hessen ein Ganzzugkonzept entwickelt, bei dem wöchentlich 26 Ganzzüge in Hessen befüllt werden. Da diese in festem Umlauf verkehren, können hohe Mengen in kurzer Zeit transportiert werden. Auch die Privatbahnen führen vermehrt Holztransporte durch und beschaffen analog zu Railion neue Holzlagern.



Bild 4: Holzverladung mit Lkw (Foto: Bosserhoff)

5. Aktuell verfügbare Holzverladebahnhöfe

Bild 5 zeigt die aktuell dem Land bekannten und für Verloader nutzbaren Holzverladestellen in Hessen (Stand Mai 2007). Bei von Railion bedienten Verladestellen ist unterschieden, ob Einzelwagen- und/oder Ganzzugverladung möglich ist.

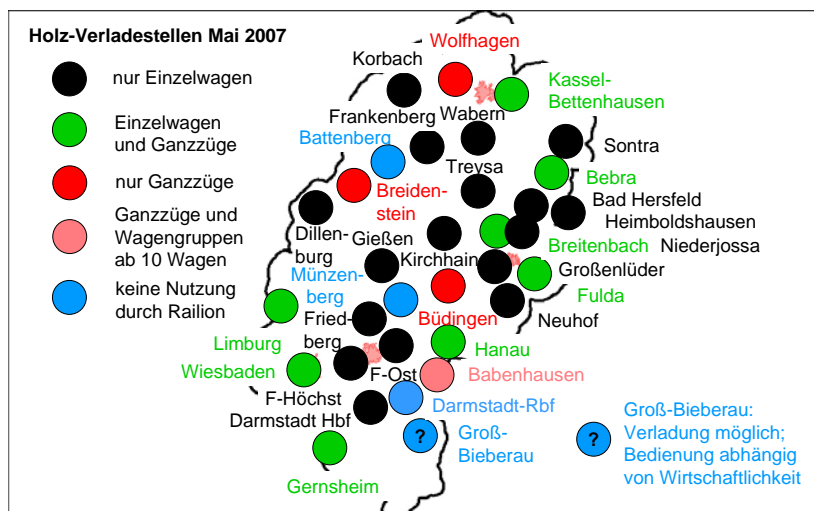


Bild 5: Aktuelle Verladestellen im Mai 2007

Bei Wunsch nach Holztransporten per Bahn ist rechtzeitig mit Railion oder in Frage kommenden Privatbahnen Kontakt aufzunehmen; einige Ansprechpartner sind unten genannt. Insbesondere sind der Verladeort, die Transportmengen, die gewünschten Waggons (Typ, Gestellzeitpunkt) und die Ziele bekannt zu geben, um zu klären, ob/wann ein Bahntransport möglich ist. Aktuell bestehen Kyrill-bedingt Engpässe bei Waggons und – wenn viele Ganzzüge abgefertigt werden sollen – in den Verladestellen. Bei Railion-Transporten ist beim Kundenservicezentrum eine Abfrage möglich, ob die Waggonzusagen eingehalten werden können.

Ansprechpartner:

- Transporte durch Railion:
 - Nieten Fracht Logistik GmbH in Freilassing (Tel: 08654 6014-37 für Neukunden):
Holz-Fachspedition von Railion;
www.nieten-fracht.de
 - KundenServiceZentrum der Railion Deutschland AG in Duisburg (Tel: 01805-331050):
Branchenteam Rohholz bzw. Kyrill-Beauftragter
www.railion.com
- Transporte durch Privatbahnen:
 - * Netzwerk Privatbahnen in Berlin (Tel: 030/590099-626):
Vereinigung von ca. 20 Eisenbahngüterverkehrsunternehmen in Europa
www.netzwerk-privatbahnen.de
 - * alle öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen in der BRD:
Eisenbahnbundesamt in Bonn:
www.eba.bund.de > Infothek > Eisenbahnunternehmen > EVU
- Beratung, Fördermittel:
 - Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen in Wiesbaden (Tel: 0611/366-3471)
www.hsvv.hessen.de: Dienststellen > HLSV > Aufgaben > Schienengüterverkehr

6. Weiteres Vorgehen

Da – nicht nur Kyrill-bedingt – in einigen Regionen Hessens Bedarf für zusätzliche Holzverladebahnhöfen geäußert wurde, fand im März 2007 ein Gespräch zwischen dem Land Hessen, dem Hessischen Waldbesitzerverband, dem Landesbetrieb Hessen-Forst und Holztransporteuren statt. Ziel ist es insbesondere festzulegen, wo neue Verladestellen sinnvoll wären, die Option auf Einrichtung zu erhalten und zu prüfen wie das Land die Umsetzung unterstützen kann.

Zusätzliche Verladestellen müssen den Belangen der Forstwirtschaft (z.B. kurze Wege, gute Erreichbarkeit, ggf. Wässerungsmöglichkeit) genügen und dürfen keine Beeinträchtigungen für Anwohner (z.B. Lärm, Rindenabfälle) hervorrufen. Weiter ist zu beachten, dass hessenweit sinnvolle Lösungen realisiert und suboptimalen Lösungen aus sektoraler Sicht vermieden werden. Für bestehende Holzverladebahnhöfe sollen nur minimale Aufkommensverringerungen eintreten, damit ihr Bestand nicht gefährdet wird.

Zur Vorbereitung weiterer Gespräche mit dem Land wird der Hessische Waldbesitzerverband bei den großen Privatwaldbesitzern den Bedarf für zusätzliche Holzverladestellen, die Verkaufsmengen und die Möglichkeit längerfristiger Transportverträge kurzfristig erheben. Eine analoge Erhebung wird der Landesbetrieb Hessen-Forst für seinen Zuständigkeitsbereich durchführen.

Hinweis:

Das Manuskript zeigt die Holzverladestellen in Hessen gemäß Mai 2007 (Bild 5). Eine Karte mit einer halbjährlich aktualisierten Übersicht über die Holzverladestellen in Hessen und zugehörigen Informationen ist verfügbar im Internetauftritt des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen zum Thema "Schienengüterverkehr":

www.hsvv.hessen.de > Dienststellen > HLSV > Aufgaben > Schienengüterverkehr
unter "Downloads": Zugang zum Schienengüterverkehr
Datei: [Zugang_Schienennetz_Hessen](#) (Seite 8)