

## **Schienengüterverkehr im Rhein-Main-Gebiet / Hessen – Hemmnisse, Chancen, Handlungsempfehlungen**

### **Forschungsprojekt „Dynamo PLV – Dynamische und nahtlose Integration von Produktion, Logistik und Verkehr“**

**Integrierte Gesamtverkehrsleitzentrale Frankfurt, 5.5.2011**

**Dr. Dietmar Bosserhoff**  
**Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen**  
Dietmar.Bosserhoff@hsvv.hessen.de

Hessisches Landesamt für  
Straßen- und Verkehrswesen



Dr. Bosserhoff

Schienengüterverkehr im Rhein-Main-Gebiet / Hessen

5.5.2011

### **Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen**

- **Teil der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung**
- **Technische Fachbehörde des Verkehrsministeriums**
- **zentraler Ansprechpartner des Landes für Schienengüterverkehr:  
Dietmar.Bosserhoff @ hsvv.hessen.de → Tel. 0611 / 366-3471**
- **Internetangebot des Landes zum Schienengüterverkehr:  
www. hsvv. hessen. de  
> Dienststellen > HLSV > Aufgaben > Schienengüterverkehr**

Hessisches Landesamt für  
Straßen- und Verkehrswesen

2



## Schienengüterverkehr im Rhein-Main-Gebiet / Hessen – Hemmnisse, Chancen, Handlungsempfehlungen

### Inhalt

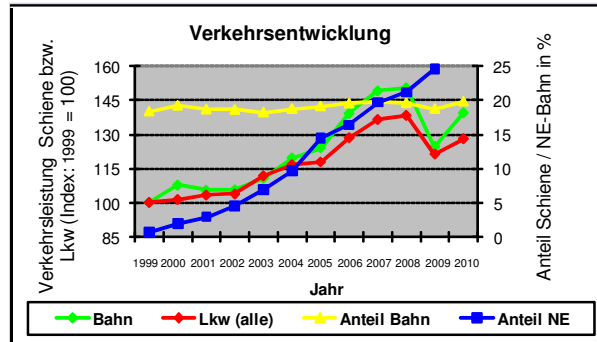
- Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr
- Entwicklung des Güterverkehrs bundesweit
- Infrastruktur für Schienengüterverkehr im Rhein-Main-Gebiet
- Hemmnisse für Verlagerungen auf die Bahn
- Potenziale für die Bahn durch Abbau der Hemmnisse  
Aktivitäten des Landes Hessen
- Chancen für den Schienengüterverkehr  
Beispiele erfolgreicher Verlagerungen auf die Bahn
- Handlungsempfehlungen

### Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr

Bis 1994 gab es nur die „Deutsche Bundesbahn“ und einige örtlich  
tätige Privatbahnen (NE): zuständig für Schienennetz und -verkehr;  
mit Bahnreform gravierende Änderungen:

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen:
  - \* betreiben Schienenstrecken und stellen sie Dritten zur Verfügung
  - \* → DB Netz AG
  - \* → Privatbahnen (NE), z.B. Hessische Landesbahn
- Eisenbahnverkehrsunternehmen:
  - \* führen Schienengüterverkehr auf den Strecken durch
  - \* → DB Cargo → Railion → DB Schenker Rail
  - \* → Privatbahnen (NE), z.B. BASF-Bahn, SBB Cargo
- Ziel: Zunahme des Schienenverkehrs durch Wettbewerb

### Entwicklung des Güterverkehrs auf Schiene und Straße



- Verkehrsleistung Bahn steigt ab 2003 prozentual stärker als beim Lkw
- Anteil der Privatbahnen (NE) am Bahnaufkommen nimmt deutlich zu

5

### Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt

Bahn      Lkw      Binnenschiff      Rohrfernleitung

Verkehrsleistung 2010 in Mrd. tkm:

107,3      437,0      62,3      16,3

Anteil je Verkehrsmittel:

17,2%      70,2%      10,0%      2,6%

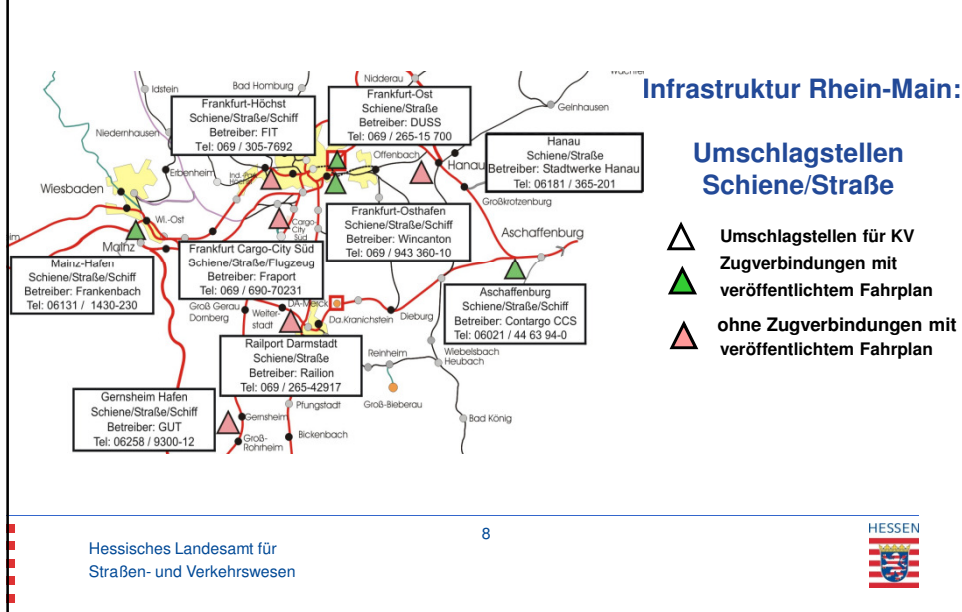
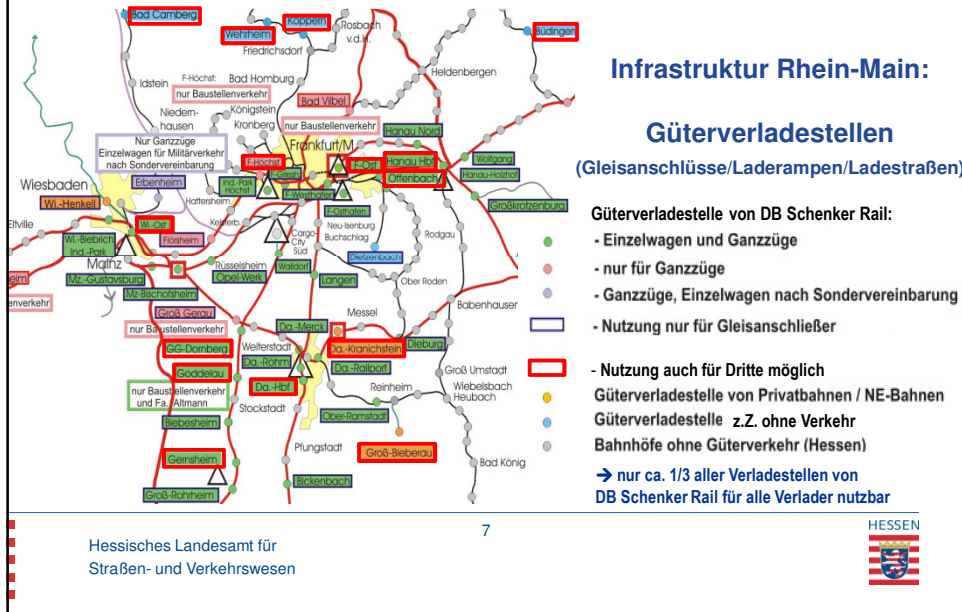
InnoZ-Prognose 04/2011: Zunahme Verkehrsleistung in 2011

5,0%      5,5%      2,0%      0,5%

Diverse Prognosen für die Jahre 2025-2050:

starke Zunahme Güterverkehr insgesamt, Anteil Bahn steigt

6



## Hemmnisse bei der Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn

### Relevante Untersuchungen mit Mitwirkung des Landes Hessen:

- **2010: Bundesweite Erhebung bei Verladern, Speditionen, EVU,...**  
Untersuchung des Umweltbundesamtes:  
Monitoring für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Logistikkette und  
Abbau von Hemmnissen zur Emissionsminderung
- **2010: Erhebung im Rhein-Main-Gebiet bei 75 EVU**  
Planungsverband / Stadt Darmstadt / Land:  
Regionale Initiative zur Stärkung des Schienengüterverkehrs
- **2006: Erhebung im Rhein-Main-Gebiet bei Verladern**  
Planungsverband / Log-o-Rail / Land:  
Schienengüterverkehrskonzept und Verlagerungspotenziale

## Hemmnisse bei der Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn

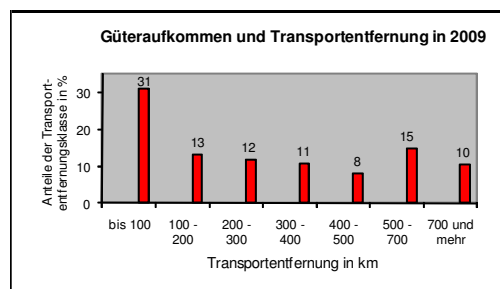
- **negative Erfahrungen mit DB Cargo**
- **Informationsdefizit bei Verladern:**
  - \* Möglichkeiten / Vorteile des Bahntransports
  - \* Existenz leistungsfähiger Privatbahnen
  - \* Zugangsstellen zum Schienennetz
  - \* Fördermöglichkeiten für Infrastrukturvorhaben
- **Informationsdefizit bei Eisenbahnverkehrsunternehmen:**
  - \* Verlagerungspotenziale bei Verladern + Transportanforderungen
- **Bahnanschluss fehlt → Bedienung der „letzten Meile“ schwierig:**
  - \* Abbau von Schieneninfrastruktur
  - \* Firmenansiedlungen ohne Gleisanschluss
- **ungenügende Kapazität Schienennetz → unattraktive Fahrpläne**

### Hemmnisse bei der Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn

- hohe Eintrittshürden für Bahntransport gegenüber Lkw-Transport
- Unternehmen scheuen Anpassung der Logistik an Bahntransport
- kurze Vertragsdauern erschweren Investitionen für Bahntransport
- höhere Kosten für Bahntransport gegenüber Lkw
- zu geringe Mengen, fehlende Bündelung
- unzureichende Information (Waggonstandort, Störungen,...)
- Nachteile für NE-Bahnen gegenüber DB Schenker Rail
- Bahntransporte dauern zu lang
- Bahn ist nicht ausreichend flexibel
- Bahn ist nicht ausreichend zuverlässig
- Bahntransport nur bei größeren Entfernungen wirtschaftlich

### Vermeintliche Hemmnisse bei der Verlagerung von Lkw-Verkehr

#### Bahntransport nur bei größeren Entfernungen wirtschaftlich



→ **Einschätzung ist falsch (oft 300 km als Mindestentfernung genannt):  
56% aller Bahntransporte sind kürzer als 300km, 31% kürzer als 100km!**

## Vermeintliche Hemmnisse bei der Verlagerung von Lkw-Verkehr

### Bahntransport ist nicht ausreichend zuverlässig

#### Gegenbeispiele:

- Zuliefertransporte für Automobilfirmen wie BMW, Opel, ....:  
trotz großer Transportentfernungen (Spanien, Belgien ,...)  
Ankunft just-in-time für die Verwendung in der Produktion
- Bahn vor allem im Auslandverkehr zuverlässiger als Lkw  
→ Einschätzung ist i.d.R. falsch

## Mitwirkung des Landes beim Abbau von Hemmnissen

### Beseitigung des Informationsdefizits bei Verladern und EVU:

- Beteiligung bei Gutachten / Erhebungen
  - \* Verlagerungspotenziale und Anforderungen
  - \* Weitergabe der Ergebnisse an interessierte EVU
  - \* Information über Möglichkeiten Schienengüterverkehr
- Internetangebot des HLSV mit Informationen über:
  - \* Eisenbahnverkehrsunternehmen + Schienenlogistik-Dienstleister
  - \* Zugangsstellen zum Schienennetz in Hessen
  - \* Fördermöglichkeiten für die Infrastrukturvorhaben
- Mitwirkung bei Einrichtung Transportbörse (→ EU-Projekt Dritter):
  - \* EVU: noch verfügbare Kapazität bereits verkehrender Güterzüge
  - \* Verloader: zum Transport anstehende Gütermengen

### Mitwirkung des Landes beim Abbau von Hemmnissen

#### Beseitigung des Informationsdefizits bei Verladern:

- **Aktivitäten bei Industrie- und Handelskammern**
  - \* gemeinsamer Arbeitskreis mit IHK im Rhein-Main-Gebiet
  - \* Information über Schienengüterverkehr
  - \* Erhebung von Verlagerungspotenzialen
  - \* Vorstellung erfolgreicher Verlagerungsbeispiele
  - \* Veröffentlichungen in IHK-Zeitschriften
- **IHK können bei Förderung Bahntransporte wichtige Rolle spielen**
  - \* Verlagerer und EVU sind Mitglieder
  - \* laut UBA-Gutachten stärkere Unterstützung SGV gewünscht:  
Verbreitung von Information zum Schienentransport

### Mitwirkung des Landes beim Abbau von Hemmnissen

#### Fehlender Gleisanschluss / Abbau Infrastruktur:

##### Finanzielle Maßnahmen:

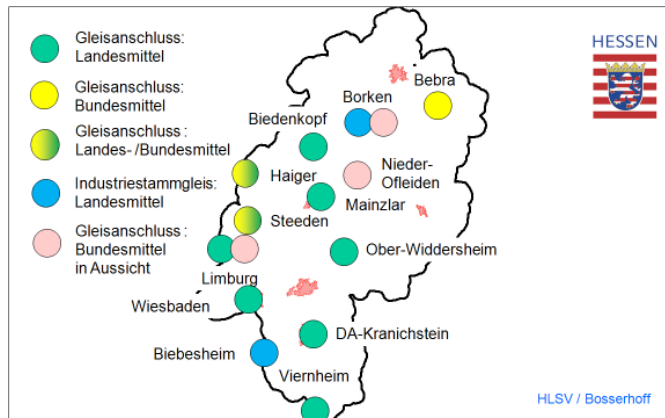
- **Bereitstellung von Fördermitteln des Landes bis 2010**

##### Nicht-finanzielle Maßnahmen:

- **Information über Fördermöglichkeiten Dritter**  
→ Bund, Österreich, Schweiz, EU
- **Mitwirkung bei der Bundesförderung für den  
Neu-/Ausbau von Umschlagstellen Schiene/Straße**
- **Mitwirkung beim Erhalt von Schieneninfrastruktur**
  - \* derzeit genutzt
  - \* derzeit nicht genutzt, aber mit Option auf Reaktivierung

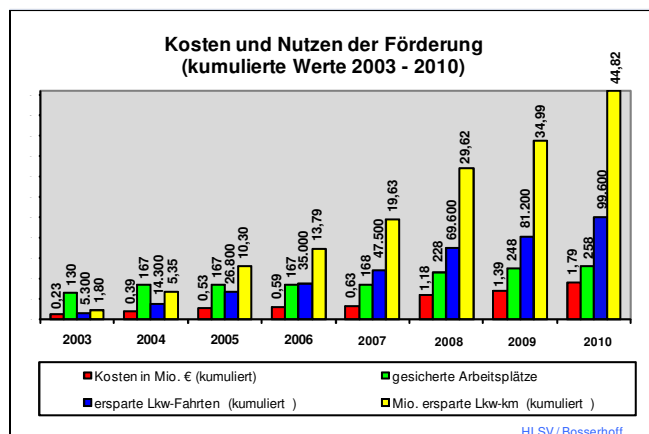


### Finanzielle Förderung des Gleisanschlussverkehrs in Hessen



**15 Vorhaben:**  
 - 9 Land  
 - 2 Land/Bund  
 - 1 Bund  
 - 3 Bund (in Aussicht)

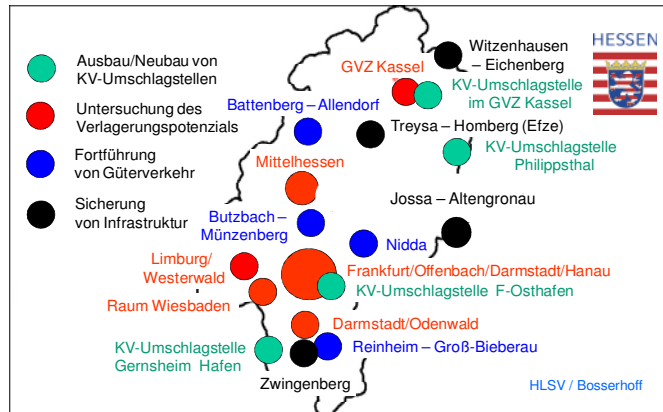
### Kosten und Nutzen der Landesförderung



**Kosten:**  
 nur ca. 1,8 Mio. €

**Nutzen:**  
 17 Verladestellen:  
 - 9 erhalten  
 - 5 reaktiviert  
 - 3 neu  
 258 Arbeitsplätze:  
 erhalten oder neu geschaffen

## Nicht-finanzielle Förderung des Gleisanschlussverkehrs durch Hessen



### 19 Maßnahmen:

- 4 KV-Terminals Neu-/Ausbau
- 6 Gutachten zum Bahnpotenzial
- 4 Fortführung Bahnbetrieb
- 5 Sicherung Infrastruktur

## Mitwirkung des Landes beim Abbau von Hemmnissen

### Fehlender Gleisanschluss / Siedlungsplanung:

- **Mitwirkung bei geeigneter Siedlungsplanung:**
  - Information der Kommunen
    - \* Voraussetzungen für wirtschaftlichen Bahntransport
    - \* Ausweisung neuer Flächen für bahnaffine Unternehmen mit Gleisanschluss oder Option auf Bahnnutzung
    - \* Erhalt von Gleisanschlüssen / Industriestammgleisen
- **Hinweis an Investoren auf Bedeutung eines Bahnanschlusses**
- **Einflussnahme auf die Regionalpläne:**
  - für Bahntransporte geeignete Vorgaben für Bauleitplanung

## Mitwirkung des Landes beim Abbau von Hemmnissen

### Höhere Kosten für Bahntransport gegenüber Lkw:

- **Fördermittel für Infrastruktur**
- **Information über Kostensenkungsmöglichkeiten**
  - \* bei Übernahme von Infrastruktur
  - \* durch Anpassungen im Bahnbetrieb
  - \* durch Anpassungen der Logistik
- **Information über Vorteile der Bahn, wenn gesamte Transportkette berücksichtigt wird: Beschaffung, Produktion, Distribution**  
→ Bezug zum Projekt „Dynamo“!!!

## Vorteile der Bahn bei Betrachtung der Transportkette

- **Flexibilisierung der Ladezeiten,  
geringere Spitzenbelastung von Ladestellen,  
gleichmäßigere Auslastung des Ladepersonals**
- **Nutzung von Bahnwaggons als rollendes Lager**
- **Reduzierung der Anzahl von Fremdfahrzeugen im Werk**
- **einfachere Ladungssicherung (geringeres Risiko)**
- **verlässlichere Laufzeiten (v.a. im internationalen Verkehr)**
- **Bündelungseffekte auch bei relativ geringen Mengen:  
1 Bahnwaggon mit Zuladung 60 to ersetzt 3 Lkw mit je 20 to**

## Chancen für Verlagerungen auf die Bahn: Beispiel Josera

### Beispiel: Fa. Josera in Kleinheubach (Futtermittelhersteller):

- Vorteile Bahntransport:
  - \* Entzerrung Entladevorgänge
  - \* rollendes Zwischenlager
- Umstellung der Logistik
- Reaktivierung Gleisanschluss
- Neubau + Erweiterung Gleisanschluss
- Vereinfachung Rangierbetrieb



## Chancen für Verlagerungen auf die Bahn: Beispiel Josera

- 2001: Einstellung der Bahntransporte als Folge von MORA C
- kostenpflichtiger Erhalt Gleisanschluss durch die Firma
- Anpassung der Logistik an Bahnerfordernisse
  - \* Wechsel zu einem Lieferant mit höherer Gleiskapazität  
→ 1 Ganzzug/Woche statt Einzelwagen 3mal wöchentlich
  - \* Kauf Spezialwaggons zur Kostensenkung + Qualitätserhöhung
- 2007: Wiederaufnahme Bahntransport mit Privatbahn (263 km)
- 2010: Neuer Gleisanschluss mit Bundesförderung
- Vereinfachung Rangierbetrieb mit Ziel „höhere Wirtschaftlichkeit“  
→ Erhöhung der Bahntransporte von  
jährlich 20.000 auf ca. 65.000 to geplant

## Chancen für Verlagerungen auf die Bahn: Beispiel Josera

Foto: Dietmar Bosserhoff



alter Gleisanschluss:  
Platz für 7 Waggons

Foto: www.anschlussbahnprofis.com



neuer Gleisanschluss:  
Platz für 25 Waggons

## Chancen für Verlagerungen auf die Bahn: Beispiel RHI

### Beispiel: Fa. RHI in Mainzlar (Hersteller feuerfester Produkte):

- **Vorteile Bahntransport:**
  - \* Ausrichtung Werk auf Bahnanlieferung
  - \* Lkw-Transport z.T. nicht wirtschaftlich
- **2001 Erhalt der Bahnbedienung durch**
  - \* kommunale Übernahme der Strecke
  - \* Landesförderung Streckensanierung
- **Beauftragung Privatbahn**
- **Umstellung der Logistik**



### Chancen für Verlagerungen auf die Bahn: Beispiel RHI

- 2001: Drohende Streckenstilllegung wegen Sanierungskosten
  - Erhalt der Bahnstrecke und Bahnbedienung durch kommunale Übernahme der Strecke, 75% Förderung der Streckensanierung
  - Anpassung der Logistik für den Überseeverkehr aus Niederlande:
    - \* früher Binnenschiff NL – Andernach, Bahn Andernach – Mainzlar
    - \* jetzt Direktzug NL – Mainzlar
  - Anpassung der Logistik für andere Verkehre:
    - Ersatz aller früheren Herkunftsorte, Umorientierung Lieferströme
  - Übernahme der Bedienung durch Privatbahnen
- Anstieg Bahnaufkommen um 33% auf 51000 to ( $\approx 75\%$  des Empfang)
- Erweiterung Gleisanschluss geplant für Verlagerung auch Versand

### Chancen für Verlagerungen auf die Bahn: Tendenzen

- Wiederzunahme des Schienengüterverkehrs
- Bund und Länder wünschen Verlagerung von Lkw-Verkehr
- vermehrte Nutzung des Kombinierten Verkehrs :
  - Ausbau Umschlagstellen + zusätzliche Bahnverbindungen
- vermehrtes Interesse der Verlagerer am Bahntransport :
  - Investitionen in Bahninfrastruktur + Anpassung der Logistik
- EU-Projekt Rotterdam – Genua: Planungsverband + Dritte
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Bahnnutzung:
  - \* Kostenaspekte
  - \* Umwelt-/Klimaschutz

### Handlungsempfehlungen für die Verlagerung auf die Bahn

- **Verlader:**
  - \* Einbezug von Vorteilen der Bahn für supply chain
  - \* ggf. Umstellung der Logistik an Erfordernisse Bahn
- **EVU:**
  - \* Zugehen auf die Verlader
  - \* qualitative Verbesserung des Bahnangebots
- **Verlader/EIU: bei aktuell nicht genutzter Bahninfrastruktur**  
Erhalt der Option auf Reaktivierung, wenn Chancen hierfür
- **EIU: kostengünstige Übernahme von Bahninfrastruktur**
- **Kommunen: für Bahntransport geeignete Bauleitplanung**

### Handlungsempfehlungen für die Verlagerung auf die Bahn

- **Industrie- und Handelskammern:**
  - \* Engagement zugunsten Bahntransport
  - \* Moderation / Information
- **Politik:**
  - \* Bereitstellung Fördermittel
  - \* Finanzierung Aus-/Neubaumaßnahmen Schienennetz
  - \* Preissenkung für Bahntransport (Trassen, Anlagen,...)
  - \* Harmonisierung Wettbewerbsbedingungen Bahn/Lkw
  - \* Einbezug externer Kosten bei allen Verkehrsträgern
- **Alle: Engagement und **Ausdauer!****

## Internetangebot des Landes zum Schienengüterverkehr

[www.verkehr.hessen.de](http://www.verkehr.hessen.de)

> Dienststellen > HLSV > Aufgaben > Schienengüterverkehr

- Überblick über Fördermöglichkeiten
- Förderrichtlinien
- Zugangsstellen zum Schienennetz in Hessen
- Übersicht Schienen-Logistikdienstleister
- Gutachten / Potenzialuntersuchungen
- relevante Literatur

**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit und  
Erfolg bei Ihrem Forschungsprojekt!**