

# **Schienengüterverkehr - zurück aufs Gleis**

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)

In: Heft 03/2009

„IHK WirtschaftsForum“

Zeitschrift der Industrie- und Handelskammer Frankfurt/Main

[www.frankfurt-main.ihk.de](http://www.frankfurt-main.ihk.de)

Stillgelegte Betriebsgleise können mithilfe von Fördermitteln reaktiviert und wieder an das Schienennetz angeschlossen werden.



Güterverkehr

## Zurück auf die Schiene

Die Wirtschaft entdeckt allmählich die Vorteile des Schienengüterverkehrs wieder. Doch viele der unternehmenseigenen Gleisanschlüsse oder Strecken werden derzeit nicht genutzt. Daher hat sich das Land Hessen zum Ziel gesetzt, die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu verbessern. Potenziale zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn werden ermittelt. Zudem können Unternehmen und Kommunen auch Fördermittel für die Reaktivierung von Eisenbahninfrastruktur erhalten.

Der Schienengüterverkehr hat in den vergangenen neun Jahren einen großen Aufschwung erfahren. Sein Anteil liegt derzeit bei 20 Prozent. Die Öffnung des Eisenbahnnetzes für Dritte seit 1994 ermöglichte Wettbewerb auf dem Schienennetz. Dies

führte dazu, dass es zusätzlich zu Railion (DB Schenker) nun weitere leistungsfähige, nicht bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (NE-Bahnen) gibt. Sie haben wesentlich zur steigenden Verkehrsleistung der Schiene im nationalen Güterverkehr

beigetragen: Ihr Marktanteil betrug 2007 knapp 20 Prozent. Die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr sind gegenüber früher günstiger. Verantwortlich sind hierfür bei der Bahn Leistungsverbesserungen und Fördermittel der öffentlichen Hand für Infrastrukturmaßnahmen. Darüber hinaus aber auch für den Lkw-Verkehr ungünstige Faktoren (Lkw-Maut, Treibstoffpreis, Feinstaubproblem, Klimaschutz, Lenk- und Sozialvorschriften) sowie zunehmende Engpässe im Straßennetz. Ende 2008 wies der Schienengüterverkehr – wie auch der Lkw-Verkehr – zwar konjunkturell bedingt einen

Rückgang auf. Doch gehen Prognosen langfristig von einer weiteren Zunahme der Verkehrsleistung und des Anteils gegenüber dem Lkw aus.

Das Land Hessen engagiert sich im Rahmen eines alle Verkehrsträger integrierenden Ansatzes seit Langem bei der Mitgestaltung des Schienengüterverkehrs, obwohl die Bundesländer gemäß Bahnreform hierzu nicht gesetzlich verpflichtet sind. Schienengüterverkehr ist aus Landessicht wichtig, um die Mobilität im Personen- und Güterverkehr in Hessen zu sichern, die Bevölkerung und Umwelt von Lkw-Fahrten zu entlasten sowie Arbeitsplätze in auf den

### VOORTEILE DES BAHNTRANSPORTS

- ▶ Flexibilisierung der Ladezeiten mit geringerer Spitzenbelastung von Ladestellen und gleichmäßiger Auslastung des Ladepersonals
- ▶ Nutzung von Bahnwaggons als rollendes Lager
- ▶ Reduzierung der Anzahl von Fremdfahrzeugen im Werk
- ▶ Einfachere Ladungssicherung (geringeres Risiko)
- ▶ Verlässlichere Laufzeiten (insbesondere im internationalen Verkehr)
- ▶ Bündelungseffekte auch bei relativ geringen Mengen: Ein Bahnwaggon, mit Zuladung 60 Tonnen, ersetzt drei Lkw mit je 20 Tonnen.

