



Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden

Erhalt von Bahninfrastruktur ist Prämisse für Verkehrsverlagerungen

Beispiele für erfolgreichen Ersatz von Lkw- durch Bahnverkehr

Der Schienengüterverkehr hat in den letzten zehn Jahren einen großen Aufschwung erfahren. Nachdem er zwischen 2000 und 2002 deutlich abnahm, weil eine große Anzahl von Unternehmen infolge der von der damaligen DB Cargo im Zuge des Sanierungsprogramms Mora C aufgegebenen Güterverladestellen den Transport auf der Bahn einstellen musste, ist die Verkehrsleistung seitdem ständig gewachsen und war 2008 mit 117 Mrd tkm um 52 Prozent höher als 1999 [1].

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Auch die Verkehrsleistung der Straße hat mit 39 Prozent deutlich zugenommen auf 474 Mrd. tkm in 2008. Da die Schiene jedoch stärker wuchs als der Lkw-Verkehr, ist der Anteil der Bahn gestiegen und liegt derzeit bei 20 Prozent (Abb. 1). Die Öffnung des Eisenbahnnetzes für Dritte seit 1994 ermöglichte Wettbewerb auf dem Schienennetz und führte dazu, dass es nun zusätzlich zu DB Schenker Rail (vormals DB Railion) leistungsfähige nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gibt. Sie haben wesentlich zur steigenden Verkehrsleistung der Schiene im Güterverkehr beigetragen: ihr Marktanteil betrug 2007 knapp 20 Prozent [2].

Die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr sind gegenüber früher günstiger. Verantwortlich sind hierfür bei der Bahn Leistungsverbesserungen und Fördermittel der öffentlichen Hand für Infrastrukturmaßnahmen sowie für den Lkw-Verkehr ungünstige Faktoren (Lkw-Maut, Treibstoffpreis, Feinstaubproblem, Klimaschutz, Lenk- und Sozialvorschriften) und 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 Güterverkehrsleistung und des Anteils der Bahn gegenüber dem Lkw aus [3].

Wenn der Güterverkehr wie prognostiziert weiter stark zunimmt, kann er nur bewältigt werden, indem alle Verkehrsträger daran mitwirken. Dies bedeutet aber, dass das Aufkommen der Schiene weiter zunehmen muss – umso mehr, wenn die Bemühungen um Nachhaltigkeit (zum Beispiel zur CO₂-Minderung) intensiviert werden. Bei heute schon teilweise

im Schienennetz auftretenden Kapazitätsproblemen hat dies zur Folge, dass Maßnahmen, die zu Kapazitätseinschränkungen führen, gut überlegt und nach Möglichkeit unterbleiben sollten. Darüber hinaus ist es erforderlich, dass die Option auf Kapazitätserweiterung und Reaktivierung derzeit nicht genutzter Schieneninfrastruktur (Güterstrecken, Gleisanschlüsse, Güterverladestellen) weitestgehend zu gewährleisten ist, damit Verlagerungen von Lkw-Verkehr auf die Bahn möglich werden. Dass hierdurch Verlagerungen auf die Bahn möglich sind, wird nachfolgend beispielhaft aufgezeigt. Weitere Beispiele erfolgreicher Verlagerungen enthält für Hessen [4] und bundesweit [5].

Beispiele für erfolgreiche Verlagerungen von Lkw-Verkehr

Firma RHI (Didierwerke) in Mainzlar

Die Bedienung der Güterstrecke Lollar-Mainzlar (Abb. 2) sollte 2001 im Rahmen von Mora C trotz wirtschaftlicher Bedienung durch DB Cargo eingestellt werden, weil DB



DER AUTOR

Baudirektor Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff (56) ist zentraler Ansprechpartner des Landes Hessen für Schienengüterverkehr im Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen. 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 und war an verschiedenen Projekten des Bundesverkehrsministeriums im Bereich Schienenverkehr beteiligt.

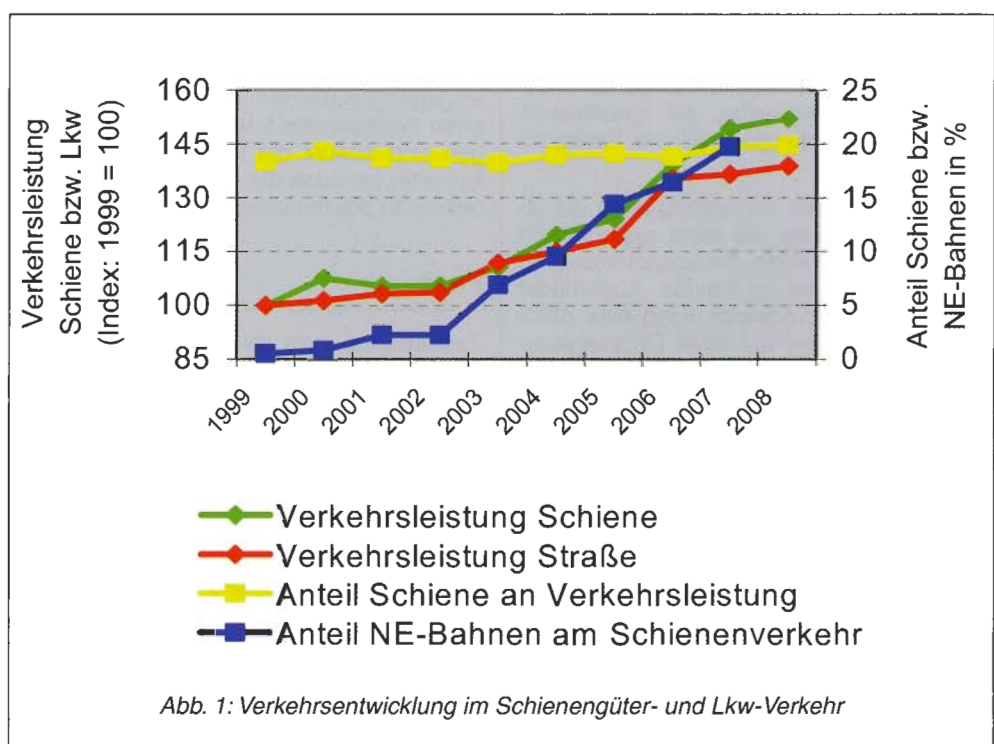
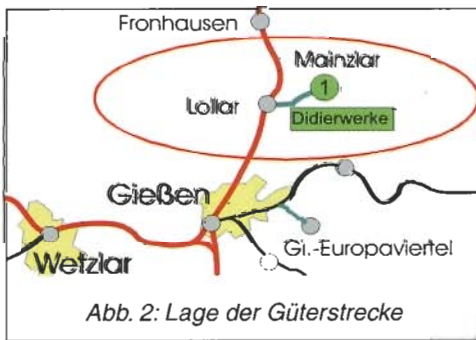


Abb. 1: Verkehrsentwicklung im Schienengüter- und Lkw-Verkehr



Netz wegen anstehender Sanierungsarbeiten und geringer Trasseneinnahmen das Stilllegungsverfahren eingeleitet hatte. Ohne diesen Schienengüterverkehr wäre der Standort des auf den Bahntransport angewiesenen Industriekeramikwerkes RHI am Streckenende in Mainzlar (Abb. 3) geschlossen worden. Um die über 100 Arbeitsplätze zu erhalten und Lkw-Verkehr in den Ortsdurchfahrten zu vermeiden, hat die anliegende Stadt Staufenberg die Strecke gepachtet. Mit Unterstützung des Landes wurden hierfür günstigen Konditionen erreicht, indem der Pachtzins bei steigenden Trasseneinnahmen für DB Netz im Fernverkehr abnimmt.

Die Strecke wurde mit einer Landeszuwendung saniert [4]. Bis 2005 führte Railion die Bedienung weiterhin durch; wegen einer starken Preiserhöhung in 2006 nahmen die Bahnanlieferungen durch teilweise Verlagerung auf den Lkw jedoch deutlich ab. Nach einer längeren Suche nach Alternativen übernahmen andere Eisenbahnunternehmen die Bedienung und das Bahnaufkommen stieg wieder stark an.

Seit 2007 werden in geringem Umfang auch im Versand Güter per Bahn transportiert. Aktuell prüft das belieferte Unternehmen eine Erweiterung der Gleisanlagen, um vermehrt Waren im Versand auf die Bahn verlagern zu können; eine Bundesförderung wurde hierfür in Aussicht gestellt. Der Erhalt der Bahnstrecke in 2001 war hierfür die wichtigste Voraussetzung. Den Nutzen der Bahntransporte zeigt Abbildung 4: die Anzahl der vermiedenen Lkw-km stieg von 1 Mio in 2003 auf knapp 1,7 Mio in 2008 entsprechend 3600 oder 4200 entfallene Lkw-Fahrten.

Firma Otterbein in Großenzlüder

DB Cargo hat 2002 nach Mora C Holztransporte für die Firma Riedesel Forst-Service

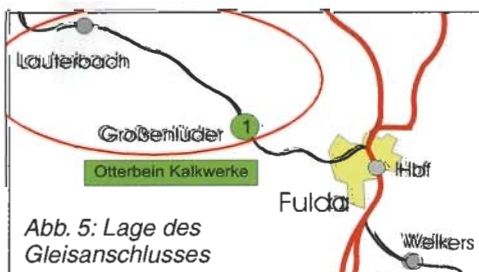


Abb. 3: Gleisanschluss der Firma RHI

Verringerung Lkw-Verkehr: Mainzlar

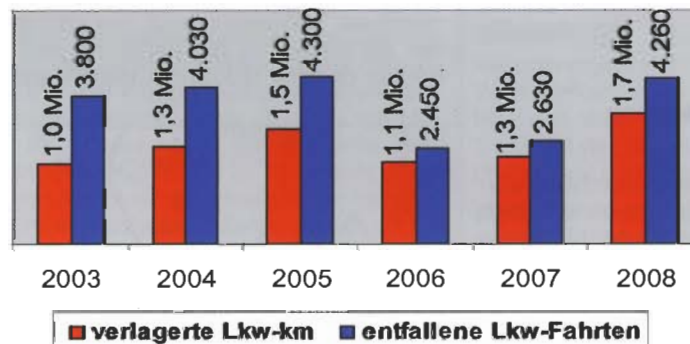


Abb. 4: Nutzen des Erhalts der Bahnbedienung



Abb. 6: Holztransporte ab Großenzlüder



und andere Holzverlader ab Lauterbach in Mittelhessen eingestellt (Abb. 5). Die von DB Cargo angebotene alternative Verladestelle Fulda war verkehrlich nicht geeignet. Da die örtlichen Holzverlader zur Erschließung überregionaler Märkte auf die Bahn angewiesen sind, hat die Firma Riedesel Forst-Service nach einer alternativen Verladestelle gesucht. Nach Vermittlung durch DB Netz wurde der nicht genutzte Gleisanschluss der Baustofffirma Otterbein im nahegelegenen Großenlüder gefunden und von der Firma Riedesel unter anderem mit Landesmitteln reaktiviert [4]. Die Firma Otterbein erhält Entgelt für die Nutzung des Gleisanschlusses.

Set 2003 finden Holztransporte ab Großenlüder im steigenden Ausmaß durch Railion und – nach anfänglichen Problemen – auch durch NE-Bahnen statt (Abb. 6). Die Verladestelle nutzen auch andere Holzverlader. Den Nutzen der Reaktivierung des Gleisanschlusses zeigt Abbildung 7: Die Anzahl der vermiedenen Lkw-km stieg von 0,75 Mio in 2003 auf knapp 1,1 Mio in 2008 entsprechend 1500 oder 2500 entfallene Lkw-Fahrten. 2007 wurden wegen des hohen Aufkommens nach dem Sturm Kyrill sogar 1,8 Mio Lkw-km vermieden; der Erhalt der Bahnbedienung hat damit dazu beigetragen, dass durch die schnelle Holzabfuhr wirtschaftliche Verluste für Holzverkäufer minimiert wurden.

Spedition Gutperle & Pfenning in Viernheim

Die Güterstrecke Weinheim–Viernheim wurde 2004 nach fast zwei Jahren ohne Betrieb wieder in Betrieb genommen [4, 6]. An die Strecke (Abb. 8) ist in Viernheim die Spedition Pfenning angeschlossen, deren Bedienung von DB Cargo 2002 eingestellt wurde (Mora C). DB Netz wollte die Strecke nicht mehr betreiben, weil die anstehenden Sanierungskosten nicht tragbar erschienen. Um die gut 40 Arbeitsplätze bei der Spedition, die

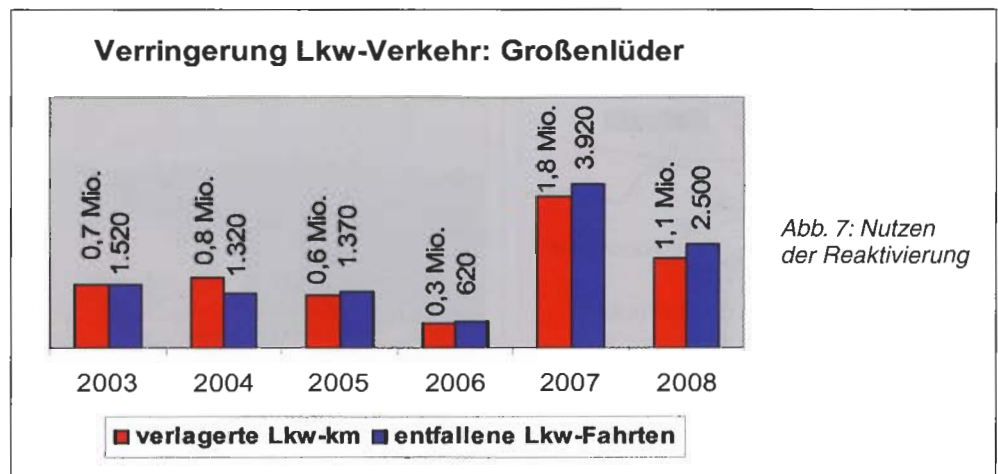


Abb. 7: Nutzen der Reaktivierung

Waren für das Unternehmen Henkel verteilt, zu erhalten und Lkw-Verkehr zu vermeiden, bemühten sich die Betroffenen vor Ort und das Land um eine Reaktivierung der Bahnstrecke.

Für einen wirtschaftlichen Betrieb waren erforderlich die Stilllegung der Strecke, Übernahme durch eine NE-Bahn und der Betrieb als nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur (Bedienung nach BOA), wodurch die Kosten für den Unterhalt und Betrieb sinken. Weitere Voraussetzung war ein innovatives Betriebskonzept der NE-Bahn, das die Kosten für die Sanierung und den Betrieb deutlich reduzierte. Hierbei werden

de Waggon in Weinheim von Railion (Fernverkehr) an die NE-Bahn übergeben und mit einem Zwei-Wege-Fahrzeug (Abb. 9) nach Viernheim transportiert, wodurch die Sanierung der früher für den Lokwechsel benötigten Weichen entfiel und eine kürzere Strecke benötigt wird. Das HLSV hat die Beteiligten bei der Reaktivierung beraten und bei DB Netz vermittelt mit dem Ziel günstiger Bedingungen für die Übernahme der Strecke. Weiter wurde erreicht, dass Dritte fünf Jahre die Betriebskosten der Strecke tragen.

Die Reaktivierung stellt ein gutes Beispiel für eine Public Private Partnership dar. Hierbei finanzierte die öffentliche Hand (Stadt Viernheim und Land Hessen) die Sanierung der Güterstrecke. Railion, der Verlader Henkel beziehungsweise der Betreiber des Warenverteilzentrums von Henkel (Spedition Pfenning) und der Kreis kommen fünf Jahre für die Betriebskosten der Strecke auf. Die NE-Bahn trägt insbesondere die Kosten für den Fahrbetrieb und die Anschaffung des Zwei-Wege-Fahrzeugs sowie das wirtschaftliche Risiko. DB Netz beteiligte sich indirekt durch günstige Konditionen für die Streckenübernahme.

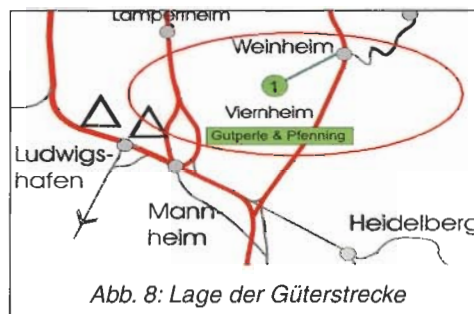


Abb. 8: Lage der Güterstrecke



Abb. 9: Zwei-Wege-Fahrzeug beim Umsetzen am Streckenende in Weinheim

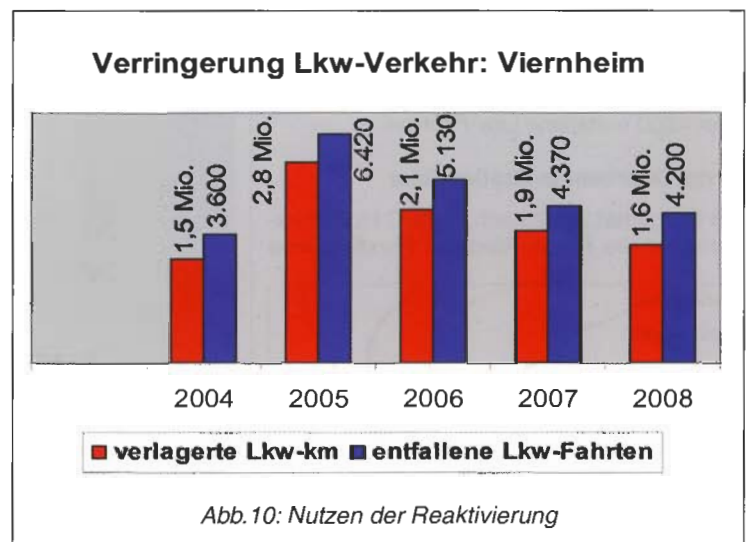


Abb. 10: Nutzen der Reaktivierung



Das PPP-Modell hat Vorteile für alle Beteiligten:

- Spedition Pfenning: Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze,
- Henkel: Beitrag zum Bahn-orientierten Logistikkonzept, Verringerung der Transportkosten,
- Railion/NE-Bahn: fünfjähriger Bedienungsvertrag mit garantierten Mengen,
- DB Netz: zusätzliche Einnahmen im Fernverkehr, Wegfall der Sanierungskosten,
- Stadt/Land: weniger Belastungen durch Lkw-Verkehr.

Durch die Reaktivierung wurden zwischen 2005 und 2008 1,6 bis 2,8 Mio. Lkw-km entsprechend 4200 bis 6400 Lkw-Fahrten jährlich vermieden (Abb. 10); der Spitzenwert in 2005 ergab sich, weil das Regionallager nach längerer Pause wieder aufgefüllt werden musste. Das Vorhaben wurde Ende 2008 vom Bundesverkehrsministerium als gutes Beispiel für die Vernetzung im Verkehr zur Verbesserung von städtischen Quartieren ausgezeichnet [7].

Firma Josera in Kleinheubach

Seit Anfang 2007 erhält der Futtermittelhersteller Josera aus Kleinheubach bei Aschaffenburg (Abb. 11) wieder Kalk per Bahn, nachdem Ende 2001 DB Cargo den Güterverkehr in der Region eingestellt hatte. Um eine Reaktivierung zu ermöglichen, schloss die Firma zum Erhalt des Gleisanschlusses einen Infrastrukturanschlussvertrag (IAV) mit DB Netz ab und versuchte insbesondere aus Umweltaspekten, in langjährigen Verhandlungen mit Railion, NE-Bahnen und anderen betroffenen Verladern die Wiederaufnahme der Bedienung zu erreichen. Möglichkeiten hierfür wurden auch im Rahmen einer vom Land Hessen mitfinanzierten Potenzialanalyse für das Rhein-Main-Gebiet untersucht [8].

Damit der Bahnverkehr mit einer NE-Bahn möglich wurde, war eine Umorganisation der

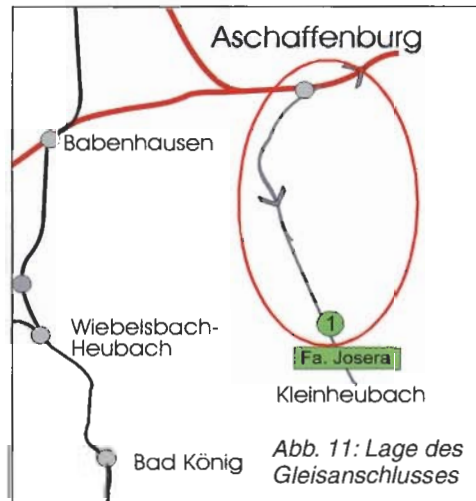


Abb. 11: Lage des Gleisanschlusses

Logistik erforderlich. Statt der früheren Bedienung mit Einzelwagen mehrmals wöchentlich verkehrt jetzt wöchentlich ein Ganzzug. Hierfür mussten Spezialwaggons (Abb. 12) angeschafft werden, die von oben beladen und nach unten per Schwerkraft entladen werden konnten; die Waggons werden nur für Josera eingesetzt (Pendelverkehr), wodurch die Qualitätsanforderungen immer erfüllt sind. Sogar der Lieferant wurde gewechselt, weil mindestens sechs Waggons je Zugfahrt für einen wirtschaftlichen Bahntransport erforderlich waren; im Gleisanschluss des früheren Lieferanten konnten jedoch nur drei Waggons abgefertigt werden. Der neue Lieferant hat als ebenfalls von Mora C Betroffener selbst Bahnverkehre über NE-Bahnen organisiert. Er investierte nach Vertragsabschluss mit Josera in das Verlade-silo, um eine schnellere Beladung zu ermöglichen und war bereit, dafür auch sonntags Personal zu stellen.

Vorteile des Bahntransportes für Josera zusätzlich zum Umweltschutz sind die Entzerrung der Ladevorgänge und die mögliche Nutzung der Waggons als mobiles Zwischenlager von Rohstoffen. Darüber hinaus ist der



Abb. 12: Gleisanschluss der Firma Josera

Bahntransport Voraussetzung für weitere Verlagerungen auf die Bahn (zum Beispiel Werksverkehr zu einem neuen Werk in Polen) und stellt eine Alternative zum Lkw-Transport dar, die langfristig günstiger und sicherer kalkulierbar ist [8, 9].

Durch die Reaktivierung des Bahnverkehrs werden jährlich knapp 1000 Lkw-Fahrten und damit 0,5 Mio Lkw-km vermieden. Josera plant, noch mehr Güter auf der Schiene zu transportieren. Eine Gleiserweiterung soll zu mindestens einer Verdreifachung des bisherigen jährlichen Bahnaufkommens führen, wobei nun auch Bahntransporte im Versand nach Polen vorgesehen sind.

ANZEIGE



HGK bringt Farbe in die Logistik

Die HGK ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen des Kombinierten Ladungsverkehrs. Mit einem umfassenden Leistungsangebot in allen Bereichen der Logistik deckt die HGK die gesamte Dienstleistungspalette des modernen Güterverkehrs ab.

Häfen und Güterverkehr Köln AG
 Harry-Blum-Platz 2 - 50678 Köln
 Fon: +49 (0)221 3 90 0 - Fax: +49 (0)221 3 90 13 43
 Internet: www.hgk.de



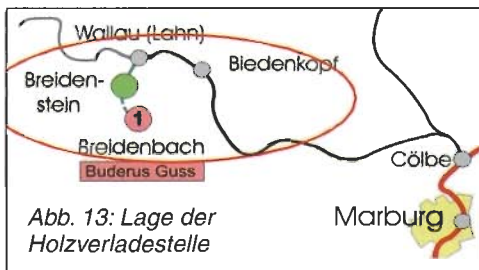


Abb. 13: Lage der Holzverladestelle

Holzverladestelle Breidenstein (bei Biedenkopf)

Nach dem Orkan Kyrill im Januar 2007 wurde von der Stadt Biedenkopf bei Breidenstein (Abb. 13) eine provisorische Holzverladestelle in Betrieb genommen, weil der Holzverkauf in entfernte Absatzgebiete nur per Bahn wirtschaftlich ist. Ausreichende Bahn-Verladekapazitäten in Mittelhessen fehlten zu dem Zeitpunkt. Da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vor Ort (DB-Tochter Kurhessenbahn) die frühere Strecke zu einem Güterkunden trotz langjähriger fehlender Nutzung erhalten hatte, konnte dort bereits im April 2007 die Holzverladung beginnen (Abb. 14). Wegen der starken Nachfrage wurde mit Landesmitteln die Kapazität der Verladestelle erweitert. Dadurch erhöhte sich die Wirtschaftlichkeit der Bahntransporte, ökonomische Verluste für Holzverkäufer bei der Holzabfuhr konnten so vermieden werden [10]. Die Verladestelle wird auch durch Holzverkäufer aus NRW genutzt.

Seit der Inbetriebnahme bis Ende 2008 verkehrten wöchentlich im Schnitt 3,4 Ganzzüge von Raillon oder einer NE-Bahn und es entfielen in 2008 4,9 Mio Lkw-km beziehungsweise 9600 Lkw-Fahrten. Eine Nutzung auch durch andere Branchen wird geprüft. Nur der vorausschauende Erhalt einer nicht genutzten Schienenstrecke durch das EIU haben die kostengünstige Reaktivierung der Strecke, wirtschaftliche Verluste für Holzverkäufer und erhebliche Einnahmen für das EIU vor Ort und DB Netz im Fernverkehr ermöglicht.

Firma Gebhardt in Nieder-Ofleiden

Am Ende der Güterstrecke Kirchhain–Nieder-Ofleiden (Abb. 15) liegt die ehemalige Palettenfabrik Gebhardt. 2008 erwarb die Industriepark Nieder-Ofleiden GmbH das Gelände, um dort mehrere Firmen anzusiedeln

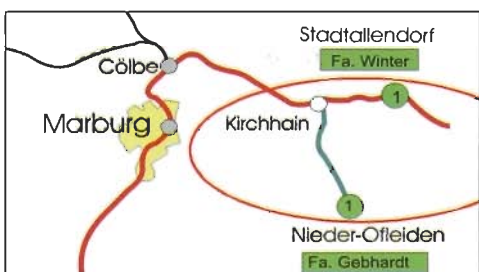


Abb. 15: Lage des Gleisanschlusses



Abb. 14: Holztransporte ab Breidenstein

und den Produktionsstandort Nieder-Ofleiden neu zu beleben. Der dort in den 80er Jahren stillgelegte Gleisanschluss der Firma Gebhardt (Abb. 16) war noch vorhanden und konnte dadurch kostengünstig reaktiviert werden, so dass zum Industriepark auch wieder Verladungen per Bahn möglich sind.

Der Bahnanschluss wird bereits durch die Firma Fritz Winter im nahegelegenen Stadtallendorf genutzt. Sie hat 2004 umfangreiche Verkehre unter Nutzung des Gleisanschlusses im Werk Stadtallendorf auf die Bahn verlagert. Seither fährt ein täglicher Ganzzug mit bimodalen Absetzmulden aus dem Ruhrgebiet nach Stadtallendorf, wodurch jährlich 9000 LKW-Fahrten mit 2,3 Mio Lkw-km vermieden werden [5].

Da in Stadtallendorf für zusätzliche Verlagerungen keine ausreichende Verladekapazität zur Verfügung steht, ist Winter auf den reaktivierten Gleisanschluss in Nieder-Ofleiden ausgewichen. Seit 2008 verkehrt zum Zweigwerk im Industriepark ein wöchentlicher Ganzzug aus dem östlichen Tschechien; die Güter werden von dort in Wechselbehältern

per Lkw nach Stadtallendorf transportiert. Der reaktivierte Gleisanschluss wird zusätzlich auch durch Holztransporte genutzt. Aufgrund der langfristig gesicherten Zukunft der Strecke nach Nieder-Ofleiden, die auch Schottertransporte der Firma MHI ermöglicht, erfolgt derzeit ihre Sanierung durch DB Netz.

Firma OHI in Groß-Bieberau (Schotterwerk)

DB Cargo hat 2001 als Folge von Mora C die Bedienung der Güterstrecke zum Schotterwerk OHI in Groß-Bieberau eingestellt (Abb. 17). Eine längerfristige Bedienung durch NE-Bahnen war nicht möglich, insbesondere weil die von der DB geforderte Übergabe der Schotterzüge in Darmstadt Hbf gegenüber einer Lieferung direkt zur Baustelle unwirtschaftlich war. Für den Erhalt der Anschlussweiche in Reinheim zur Strecke nach Groß-Bieberau war ein zehnjähriger IAV mit DB Netz erforderlich, den OHI ohne Aufträge für Schottertransporte per Bahn nicht allein finanzieren konnte.



Abb. 16: Gleisanschluss der Firma Gebhardt (jetzt Firma Industriepark Nieder-Ofleiden)

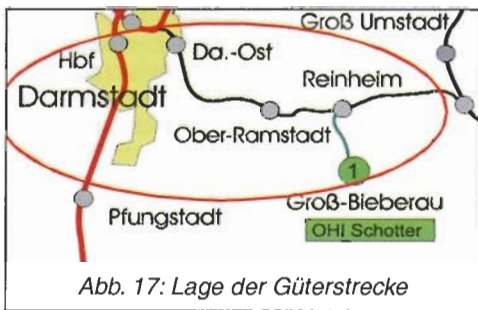


Abb. 17: Lage der Güterstrecke

Das Land hat daran mitgewirkt, dass der IAV abgeschlossen werden konnte. An den Kosten beteiligen sich die OHI und – solange die Strecke noch ohne Verkehr ist – die Gemeinde Groß-Bieberau und der Kreis, um Schottertransporte vom Lkw auf die Bahn zu verlagern [10]. Nachdem eine lokale NE-Bahn gefunden wurde, welche die Bahntransporte bis Darmstadt durchführt, wurde die Strecke 2007/2008 saniert (Abb. 18). 2009 sollen die Schottertransporte per Bahn beginnen. OHI stellt seinen Gleisanschluss auch Dritten für Holzverladungen zur Verfügung.

Firma Schaefer Kalk in Steeden

Die Firma Schaefer Kalk baut ihr Werk Steeden bis Mitte 2010 in größerem Umfang aus, und es sollen Bahntransporte nach Ludwigshafen stattfinden; der Bezieher des Kalks wünscht eine Bahnanlieferung. Die derzeitige Kalkproduktion in Rheinland-Pfalz läuft aus und wird in das Werk Steeden verlegt, weil dort noch der Gleisanschluss und die Güterstrecke nach Kerkerbach (Abb. 19) aus der früheren Bahnverladung vorhanden sind und damit eine kostengünstige Reaktivierung



Abb. 18: Verladestelle der Firma OHI in Groß-Bieberau

möglich ist. Der Bund fördert die Anpassung der Bahn-Verladeanlagen auf dem Werksgelände (Abb. 20). Da eine Bundesförderung nicht für die Sanierungsmaßnahmen an der anschließenden und seit zirka zehn Jahren nicht mehr genutzten Strecke möglich ist, wurde hierfür eine Landesförderung bewilligt [10].

Die Reaktivierung des Schienengüterverkehrs sichert im Werk Steeden 45 Arbeits-

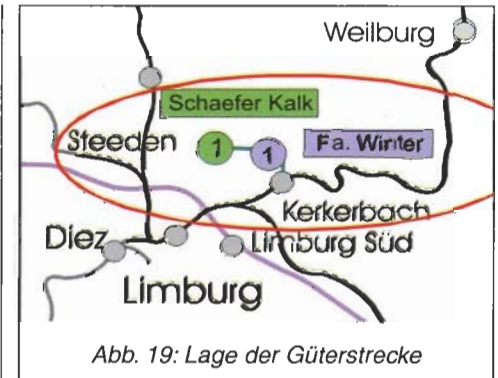


Abb. 19: Lage der Güterstrecke



Abb. 20: Baumaßnahmen am Gleisanschluss der Firma Schaefer Kalk

plätze langfristig und schafft 15 neue Arbeitsplätze. Weiter werden ab 2009 jährlich rund 5200 Lkw-Fahrten mit 1,6 Mio Lkw-Kilometer vermieden. Bei den Sanierungsmaßnahmen wird der an der Strecke liegende Gleisanschluss der Firma Winter in Kerkerbach erhalten, damit eine Nutzung durch Dritte möglich bleibt.

Voraussetzungen für erfolgreiche Verlagerungen

Die aufgeführten Beispiele zeigen als wichtigste Voraussetzungen für erfolgreiche Verlagerungen:

- geringe Kosten für die notwendige Schieneninfrastruktur und deshalb auch bei zeitweise fehlender Nutzung Erhalt der Option auf Reaktivierung (s. u.),
- Engagement und Ausdauer aller Beteiligten (Verlader, EVU, EIU, Kommunen, Kreis, Land, IHK),



- kostengünstige Modelle für Erhalt/Übernahme von Schieneninfrastruktur,
- innovative Lösungen für den Bahnbetrieb,
- Nutzung vorhandener Gleisanschlüsse durch mehrere Verlader,
- gegebenenfalls Umstellungen in der Logistik,
- Betrachtung der gesamten Logistikkette (Beschaffung, Produktion, Distribution),
- Beratung und Information,
- wenn nötig Potenzialuntersuchungen und Fördermittel der öffentlichen Hand.

Die Bahn ist insbesondere dann wirtschaftlich, wenn Vorteile bei der gesamten Logistikkette berücksichtigt werden. Hierzu zählen die Flexibilisierung der Ladezeiten mit Reduzierung der Spitzenbelastung von Ladestellen und gleichmäßigere Auslastung des Ladepersonals, die Nutzung von Bahnwaggons als rollendes Lager, die Verringerung von internen Lkw-Umfahren, die Reduzierung der Anzahl von Fremdfahrzeugen im Werk, eine einfachere Ladungssicherung (geringeres Risiko), verlässlichere Laufzeiten (insbesondere im internationalen Verkehr) und Bündelungseffekte auch bei relativ geringen Mengen (ein Waggon mit Zuladung 60 Tonnen ersetzt drei Lkw mit jeweils 20 Tonnen).

Zentrale Voraussetzung für Verlagerungen: Infrastruktur

Ein wirtschaftlicher Bahnbetrieb ist in der Regel nur möglich, wenn für die Schaffung der notwendigen Schieneninfrastruktur (Strecken, Gleisanschlüsse, Verladegleise, Rampen) geringe Kosten entstehen. Alle oben aufgezeigten Beispiele erfolgreicher Verlagerungen zeigen als zentrale Voraussetzung hierfür, dass vorhandene Infrastruktur trotz langjähriger fehlender Nutzung erhalten wurde und damit kostengünstig reaktiviert werden konnte. Da die Neueinrichtung von Schieneninfrastruktur sehr kostenintensiv und nach einem Abbau wegen anderer Nutzung oft gar nicht mehr möglich ist, hätte eine nicht mehr vorhandene Schieneninfrastruktur den Bahnbetrieb auf Dauer verhindert. Keine oder nur geringe Investitionen in die Schieneninfrastruktur stellen auch gemäß dem Schienengüterverkehrskonzept Rhein-Main [8] einen Erfolgsfaktor zur Erschließung von Verlagerungspotenzialen dar.

Hieraus ergeben sich wichtige Folgerungen: Derzeit nicht genutzte Infrastruktur sollte bei Chancen auf Reaktivierung erhalten werden und die Betroffenen vor Ort (Verlader, Eisenbahnen, Kommunen) müssen sich hierfür engagieren. Verlader sollten vor einem Gleisrückbau ausreichend prüfen, ob nicht der Erhalt für eine Reaktivierung möglich ist; gegebenenfalls ist der Abschluss eines Infrastrukturanschlussvertrags sinnvoll (hierzu Beispiele Kleinheubach und Groß-Bieberau).

Eisenbahnunternehmen sollten bei relevanten Verladern die Chancen für Transportaufträge und die Voraussetzungen auf Verladeseite ausloten. Auch die Nutzung von Gleisanschlüssen durch mehrere Verlader trägt zum Erhalt von Infrastruktur bei. Darüber hinaus stellt sie eine kostengünstige Möglichkeit für den Zugang zum Schienennetz dar. Sie wird in den Beispielen Großenlüder und Nieder-Ofleiden praktiziert und kommt generell in Hessen vermehrt zur Anwendung; dies gilt vor allem für Holzverladestellen.

Die Chancen auf Erhalt bestehender Gleisanschlüsse und anderer Bahnanlagen steigen, wenn Kommunen diese im Rahmen der Bauleitplanung sichern. Kommunen sollten die Erweiterung bestehender Gewerbegebiete mit Bahnanschluss nach Möglichkeit unterstützen und neue Gewerbeflächen für bahnaffine Unternehmen an Standorten ausweisen, wo die Option auf Bahnanschluss gegeben ist. In einigen Fällen kann eine auch finanzielle Beteiligung von Kommunen oder Kreisen beim Erhalt erforderlich sein (Beispiele Mainlar, Viernheim, Groß-Bieberau, Breidenstein).

Eine wichtige Rolle kommt den Industrie- und Handelskammern zu, wenn sie die betroffenen Unternehmen über vorhandene Schieneninfrastruktur, den eventuellen Wegfall von nicht genutzter Infrastruktur und über Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen informieren oder beim Ausloten von Verlagerungspotenzialen mitwirken (etwa durch regionale Informationsveranstaltungen).

DB Netz profitiert von zusätzlichen Bahntransporten durch zusätzliche Trassen-einnahmen. Sie hat damit grundsätzlich ein Eigeninteresse am Erhalt von Infrastruktur. Der damit zwangsläufig notwendige Abwägungsprozess zwischen Erhaltungsaufwendungen und zukünftigen Marktchancen der DB Netz ist für Außenstehende kaum nachvollziehbar. In der Praxis ließe sich schon viel erreichen, wenn vorrangig kostengünstige Erhaltungsmöglichkeiten geprüft werden: Nur bei begrenzten Kosten für einen IAV sind Verlader auch ohne aktuellen Bahnverkehr zu einem Vertragsabschluss bereit. Das Beispiel Breidenstein zeigt, dass ein Tochterunternehmen der DB AG eine Strecke trotz vieler Jahre ohne Nutzung auf eigene Kosten erhalten hat. Diese vorausschauende Sicht hat zu erheblichen Einnahmen sowohl bei den beteiligten EIU als auch EVU geführt. Weiter sind für den Infrastrukturerhalt für Dritte akzeptable Übernahmekonditionen wichtig.

Eine wichtige Rolle haben die Eisenbahnaufsichtsbehörden, vor allem das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde für die bundeseigenen Eisenbahnen. Die Aufsichtsbehörde ist bei Stilllegungsverfahren, bei Anträgen auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken sowie bei Anträgen auf Rückbau von Bahnanlagen beteiligt. Ein verstärktes vorausschauendes Handeln erfor-

dert es, dass bei entsprechenden Anträgen in Beteiligungsverfahren Erhaltungsoptionen geprüft werden und dass die Aufsichtsbehörde bei Chancen auf erneute Nutzung von Infrastruktur Entscheidungsspielräume ausnutzt. Ein Beispiel hierfür ist die Entscheidung des EBA, dass DB Netz Rückbaumaßnahmen an der rechtsrheinischen Strecke nicht durchführen darf und ohne Genehmigung außer Betrieb genommene Übergleise wieder in Betrieb nehmen muss [11]. Da der Rückbau zeitweilig nicht-genutzter Infrastruktur die praktischen Zugangsmöglichkeiten zum Schienennetz immer mehr einschränkt, stellt sich die Frage, ob auch die Bundesnetzagentur tätig werden kann.

Auch Straßenbaulastträger können einen Beitrag zum Erhalt von Schieneninfrastruktur leisten. Gemäß dem aktuellen Regelwerk für die integrierte Netzgestaltung [12] sollen Straßenplanungen, die Güterstrecken tangieren, die Belange des Schienengüterverkehrs berücksichtigen. Dies beinhaltet etwa sichere und für Straßenbaulastträger sowie Bahnbetreiber kostengünstige Lösungen an Eisenbahnkreuzungen und bei stillgelegten Bahnstrecken mit Potenzial für eine größere Nachfrage den Erhalt einer Option auf Reaktivierung der Strecke. Oft sind für beide Seiten akzeptable Lösungen möglich; ein Beispiel stellt der Kreisverkehr bei Butzbach in Hessen dar, über den eine NE-Strecke verläuft und der signaltechnisch gesichert von Holzzügen passiert werden kann [13].

Nicht zielführend ist die von der öffentlichen Hand in NRW bis 2008 verfolgte Strategie, den Betrieb auf der Wiehltalbahn zu beenden, weil kein Bedarf für den Bahnverkehr gesehen wurde und ohne ihn Kostensenkungen bei geplanten Straßenmaßnahmen möglich wären [14]. Gemäß dem abschließenden Gerichtsurteil [15] besteht wegen der in Anspruch genommenen Bahnleistungen im Güter- und touristischen Verkehr ein Verkehrsbedürfnis gemäß § 23 AEG auch dann, wenn Dritte Interesse an der Nutzung der Bahnstrecke für andere Zwecke haben; als Folge ermöglichte das Gericht die Fortführung des Bahnbetriebs.

Auch kann auf eine entsprechende Gestaltung der Bestimmungen des AEG zu Rückbau, Stilllegung und Freistellung Einfluss genommen werden. Hier würde zum Beispiel die Ablehnung einer Initiative [16] zur erleichterten Inanspruchnahme von Bahnstrecken für Straßenmaßnahmen trotz bestehendem Zugverkehr den Erhalt von Eisenbahninfrastruktur erleichtern.

Angesichts steigender Kapazitätsengpässe im Straßen- und Schienennetz und zunehmender Güterverkehrsleistungen wird es immer wichtiger, derzeit nicht benötigte Schieneninfrastruktur zu erhalten, sofern Aussicht auf Reaktivierung besteht. Die Notwendigkeit hierfür nimmt noch zu, wenn die volkswirtschaftlichen Vorteile von Bahntransporten



berücksichtigt werden und hierbei die Erfordernisse des Klimaschutzes zunehmend Beachtung finden. Aktivitäten zugunsten des Erhalts von Schieneninfrastruktur werden umso dringlicher, als aufgrund geltender Rechtslage vorstellbar ist, dass zur Vermeidung einer Betriebspflicht für die EIU viele derzeit nicht genutzte Gleise und Nebenanlagen der Strecken wie Abstell- und Ladegleise durch Rückbau oder Freistellung rechtsförmlich außer Dienst gestellt werden, und damit künftig nicht mehr als leicht reaktivierbare Reserve zur Verfügung stehen [17].

Mitwirkung des Landes beim Infrastruktur-Erhalt

Das Land Hessen hat ein großes Interesse, Güterverkehr verstärkt auf der Schiene abzuwickeln. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Verfügbarkeit von regionalen Zugangsstellen – als Folge engagiert sich Hessen zugunsten des Erhalts von Güterstrecken, Gütergleisen und Verlademöglichkeiten. Das Verkehrsministerium in Hessen und das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) als zentraler Ansprechpartner des Landes für den Schienengüterverkehr beraten an der Sicherung von Eisenbahninfrastruktur interessierte Kommunen und Eisenbahnunternehmen mit dem Ziel eines realistischen Übernahmepreises und kostengünstigen Betriebs.

Wenn bei derzeit nicht genutzter Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr Aussicht auf zukünftige Nutzung besteht, versucht das Land, die Option auf Reaktivierung zu erhalten – zum Beispiel bei Verfahren gemäß AEG zum Rückbau, der Stilllegung oder der Freistellung: Das Land wirkt etwa mit bei der Suche nach kurz- und mittelfristigen Nutzungsmöglichkeiten oder bei Informationsveranstaltungen, zeigt in Stellung-

nahmen für das EBA den Bedarf für den Erhalt der Infrastruktur und Möglichkeiten zur Kosteneinsparung auf und unterstützt Dritte vor Ort, Wege zur Finanzierung eines IAV zu finden. Der Erfolg ist nur möglich, wenn Informationen über die Kosten der Infrastruktur (Erhalt- und Sanierungsoptionen) vorliegen und wenn die Beteiligten (Infrastrukturbetreiber, Verlader, Gebietskörperschaften, Aufsichtsbehörde, EVU) im Vorfeld kooperieren und gemeinsam Möglichkeiten zu einem kostengünstigen Erhalt entwickeln und abstimmen. Leider ist dies nicht immer der Fall.

Weiter sensibilisiert das HLSV Betroffene (Verlader, Kommunen, Kreis), damit diese prüfen, wie die Infrastruktur erhalten werden kann (zum Beispiel gemeinsame Finanzierung eines zum Erhalt notwendigen IAV). In vom Land mitfinanzierten Gutachten werden Potenziale für Verlagerungen ermittelt und Kontakte zwischen Verladern und EVU unterstützt.

Das HLSV stellt für an Bahntransporten interessierte Unternehmen Informationen über EVU und Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr zur Verfügung: Hierbei wird unterschieden nach Gleisanschlüssen und Güterverladestellen, die derzeit genutzt werden und Einrichtungen ohne Verkehr, die aber für eine eventuelle Reaktivierung (noch) verfügbar sind [18].

Neben der ideellen Förderung des Landes über Beratung und Gutachten ist in Einzelfällen auch eine finanzielle Förderung von Maßnahmen zum Erhalt oder der Reaktivierung von Schieneninfrastruktur möglich. Voraussetzungen für diese Anschubfinanzierung sind unter anderem die Perspektive auf Wirtschaftlichkeit des Verkehrs, die finanzielle Beteiligung Dritter vor Ort, der Erhalt von Arbeitsplätzen und/oder die Vermeidung von Lkw-Fahrten [4].

Für die acht bisher geförderten Maßnahmen zur Erhaltung/Reaktivierung oder Neueinrichtung von Güterverladestellen fielen nur relativ geringe Kosten von 1,2 Mio Euro an. Dennoch entstand ein großer Nutzen: Es wurden fast 230 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen und von 2003 bis Ende 2008 knapp 70 000 Lkw-Fahrten mit rund 30 Mio Lkw-km vermieden (Abb. 21). Dies bedeutet, dass je eingesetzte 100 000 € Fördermittel durchschnittlich 32 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen und jährlich 1,4 Mio Lkw-km beziehungsweise 3100 Lkw-Fahrten vermieden werden.

Literatur

Klammern in Kursivdruck zeigen an, dass die Literatur im Internet zur Verfügung steht.

- [1] Statistisches Bundesamt: Anstieg des Güterverkehrs auch in 2008, Pressemitteilung vom 13.1.2009
- [2] DB AG: Wettbewerbsbericht 2008, Berlin 2009
- [3] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs bis 2050, Berlin 2008
- [4] Dietmar Bosserhoff: Erfolge bei dem Erhalt und der Reaktivierung von Bahntransporten – Bilanzierung des hessischen Förderprogramms für den Schienengüterverkehr. In: Güterbahnen 2/2006
- [5] Allianz pro Schiene: Mehr Bahn wagen. Berlin 2007.
- [6] Dietmar Bosserhoff: Neue Ideen zur Sicherung des Schienengüterverkehrs in Hessen – Das Beispiel der Reaktivierung der Strecke Weinheim–Viernheim. In: Güterbahnen, 4/2004
- [7] BMVBS/BBR: Vernetzung im Verkehr – Gute Beispiele der Verbesserung von städtischen Quartieren, Berlin 2008
- [8] Dietmar Bosserhoff: Verlagerungspotenziale für die Schiene in der Region Rhein-Main – Untersuchung zum Schienengüterverkehr ermittelt Chancen für die Bahn. In: Güterbahnen, 1/2007
- [9] Josera: Bahnverkehr in einem Futtermittelunternehmen. Vortrag beim Jungen Forum der DVWG Rhein-Main am 12.7.2007 in Frankfurt/Main
- [10] Dietmar Bosserhoff: Hessen fördert Schienengüterverkehr – Zugangsstellen zum Schienennetz, Schienelogistik-Dienstleister, Fördermöglichkeiten, Schienengüterverkehrskonzept Rhein-Main. In: Güterbahnen, Heft 3/2008
- [11] Eisenbahn-Bundesamt verhindert umfangreiche Rückbauten auf der rechten Rheinstrecke, Pressemitteilung vom 16.3.2009
- [12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Ausgabe 2008), Köln 2009
- [13] HLSV: Knotenpunkte mit Kreisverkehr. Kapitel 4.4 im Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik, Wiesbaden 2007.
- [14] Ulrich Clees: Wiehltalbahn – Entwidmung wider Willen. in: Eisenbahn-Kurier Heft 1/2008
- [15] Verwaltungsgericht Köln: Urteil vom 14.11.2008 zur Wiehltalbahn
- [16] Entwurf eines Beschlussvorschlages zur Änderung der §§ 6 und 23 AEG zur gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder im März 2009
- [17] Wilko Wilmsen: Instandhaltungspflicht für die Eisenbahninfrastruktur. In: IR Energie, Verkehr, Abfall, Wasser, Heft 6/2008
- [18] HLSV: Zugangsstellen zum Schienennetz für den Güterverkehr in Hessen. Wiesbaden 2009

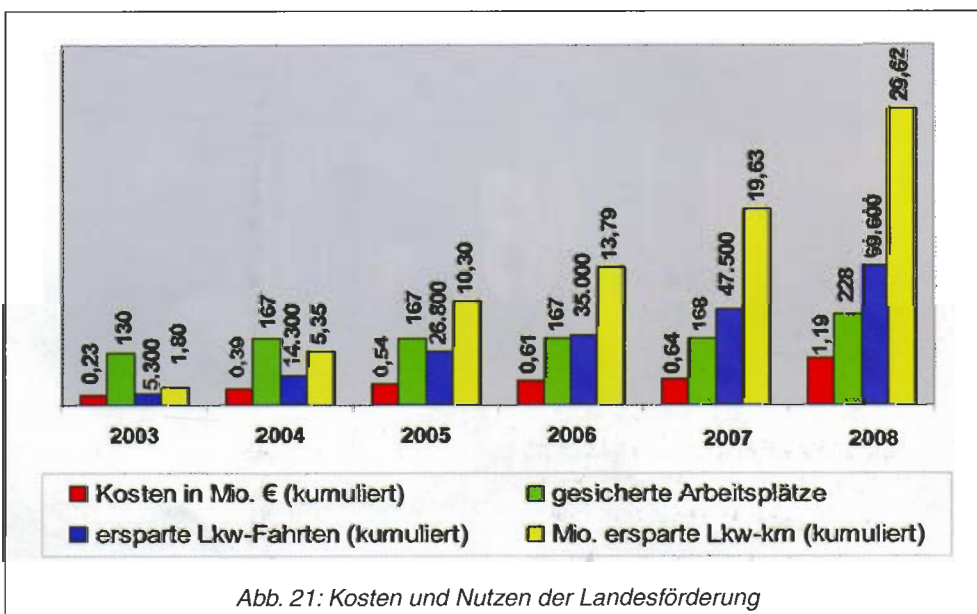


Abb. 21: Kosten und Nutzen der Landesförderung