

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](mailto: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

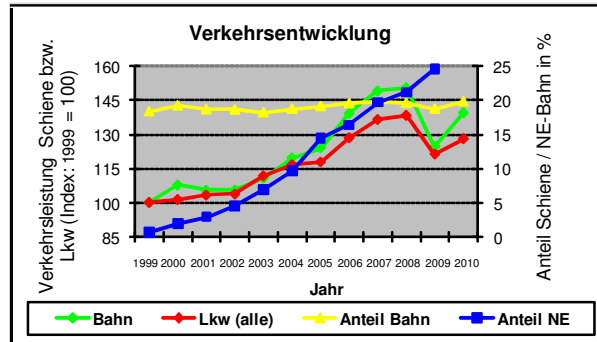
- Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr
- Entwicklung des Güterverkehrs bundesweit
- Infrastruktur für Schienengüterverkehr im Rhein-Main-Gebiet
- Hemmnisse für Verlagerungen auf die Bahn
- Potenziale für die Bahn durch Abbau der Hemmnisse
Aktivitäten des Landes Hessen
- Chancen für den Schienengüterverkehr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

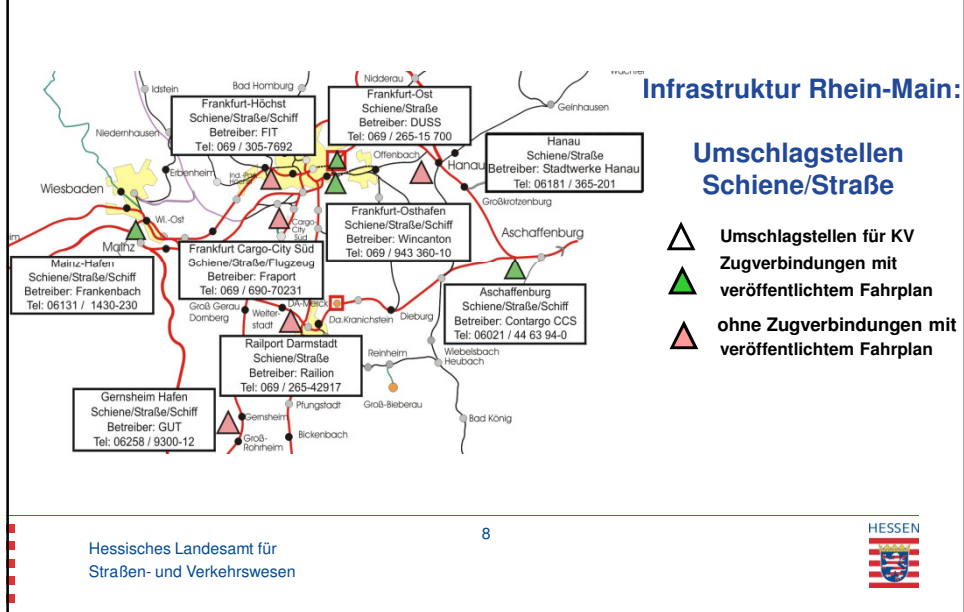
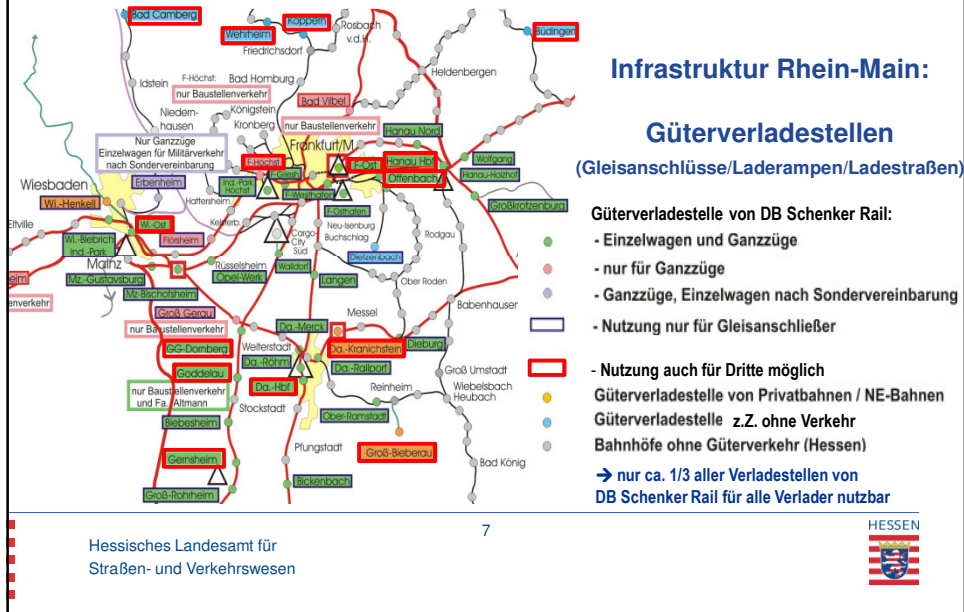
InnoZ-Prognose 04/2011: Zunahme Verkehrsleistung in 2011

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 CO₂-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

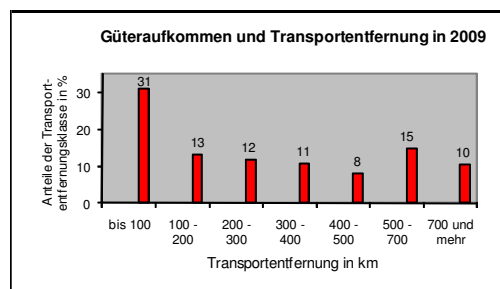
- **negative Erfahrungen mit DB Cargo**
- **Informationsdefizit bei Verladern:**
 - * Möglichkeiten / Vorteile des Bahntransports
 - * Existenz leistungsfähiger Privatbahnen
 - * Zugangsstellen zum Schienennetz
 - * Fördermöglichkeiten für Infrastrukturvorhaben
- **Informationsdefizit bei Eisenbahnverkehrsunternehmen:**
 - * 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:

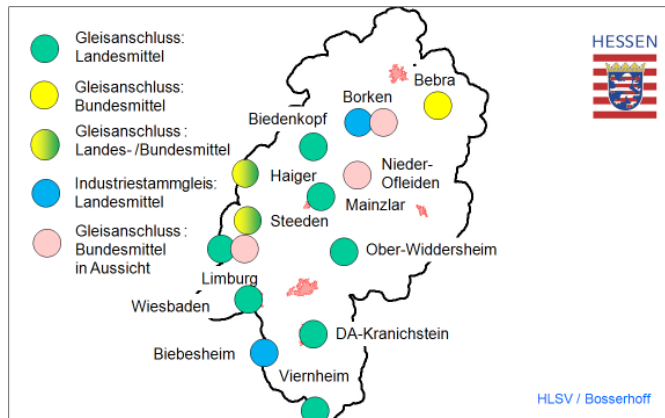
Finanzielle Maßnahmen:

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

Nicht-finanzielle Maßnahmen:

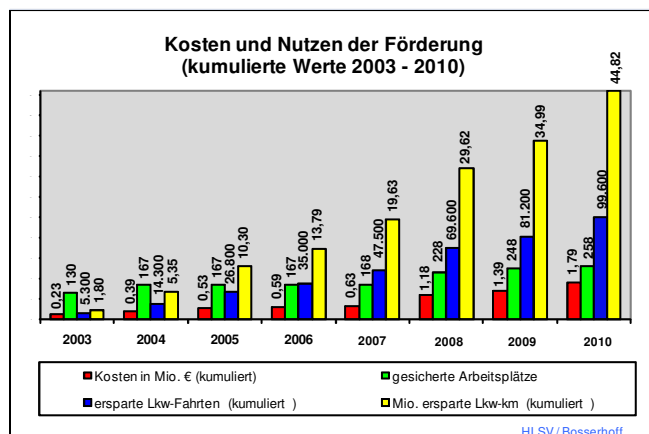
- **Information über Fördermöglichkeiten Dritter**
→ Bund, Österreich, Schweiz, EU
- **Mitwirkung bei der Bundesförderung für den
Neu-/Ausbau von Umschlagstellen Schiene/Straße**
- **Mitwirkung beim Erhalt von Schieneninfrastruktur**
 - * derzeit genutzt
 - * derzeit nicht genutzt, aber mit Option auf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

Finanzielle Förderung des Gleisanschlussverkehrs in Hessen



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

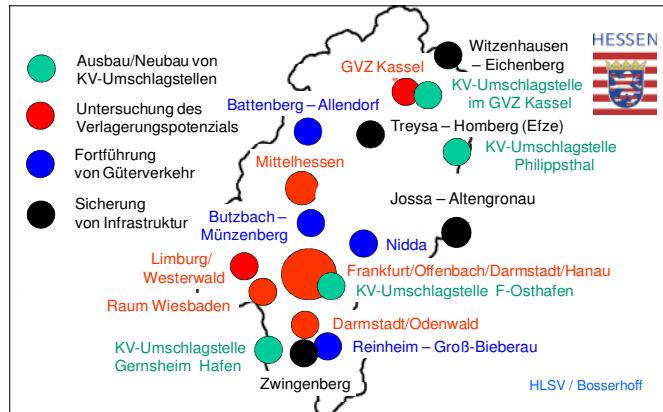
Kosten und Nutzen der Landesförderung



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

> 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!**