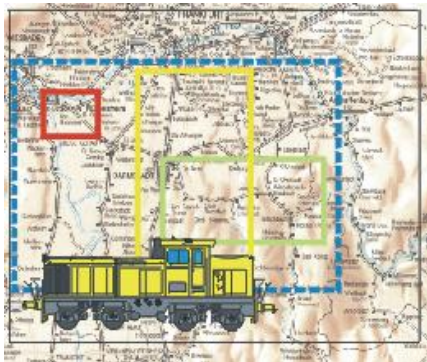


Schienenkonzept im Raum Darmstadt

- Kurzbericht -



Copyright:
TransCare AG

Erstellt:
Wiesbaden, 28. Februar 2002

Der Auftraggeber:

Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
65185 Wiesbaden

&

Darmstadt-Dieburger-Nahverkehrsorganisation
(DADINA)
64285 Darmstadt

Das Projektteam:

Enrico Albrecht
Kerstin Esser
Joachim Schöpfer

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	3
2	Unternehmensbefragung – Bereitschaft, Alternativen zu nutzen.....	4
3	Unternehmensbefragung – Logistische Anforderungen.....	5
4	Prüfung möglicher Bedienungskonzepte	7
5	2. Stufe MORA-C	9
6	Handlungsempfehlungen.....	9

Schienenkonzept für den Raum Darmstadt

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Für den Raum Darmstadt hat DB Cargo im Rahmen von MORA-C (**Marktorientiertes Angebot Cargo**) für diverse Güterverkehrsstellen bereits zum Jahreswechsel 2001/02 eine Kündigung der Bedienung ausgesprochen bzw. plant dies für Ende 2002. Die Einstellung der Bedienung über die Schiene führt bei den Unternehmen zunächst zu einer Erschwerung der logistischen Abläufe. In der Mehrzahl der Fälle ist die Folge eine Verlagerung der Transporte auf die Straße. Es ist aber auch mit Umsatzrückgängen und möglicherweise sogar mit der Schließung einzelner Unternehmensstandorte zu rechnen.

Es gab bereits Gespräche zwischen verschiedenen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und DB Cargo, über die Übernahme der regionalen Sammel- und Verteilverkehre. Hierbei hatte das Land Hessen Fördermittel in Aussicht gestellt, da die Perspektive auf einen mittelfristig eigenwirtschaftlichen Betrieb bestand.

DB Cargo jedoch hat anschließend den Einnahmenanteil, der den zur Übernahme bereiten privaten EVU ursprünglich zugesichert war, drastisch auf eine Höhe reduziert, der nicht einmal zur Deckung der an DB Netz zu zahlenden Infrastrukturkosten (Trassen- und Anlagenpreise) ausreicht. Hintergrund ist eine im Herbst 2001 neu eingeführte Wegfallkostenrechnung, die bei allen Kooperationen mit privaten EVU erforderlich ist.

Die folgenden Gründe sind ausschlaggebend dafür, dass bis heute keine Regelung mit DB Cargo getroffen werden konnte, die eine Übernahme der Bedienung an den betroffenen Güterverkehrsstellen durch private EVU ermöglicht:

- Die Auswahl der Güterverkehrsstellen, die DB Cargo auch in 2002 bedient, ist selektiv vorgenommen. Zum einen sollten die Kunden der DB Cargo mit hohem Aufkommen im Schienengüterverkehr (A- und B-Kunden) ein unverändert gutes oder verbessertes Angebot erhalten und zum anderen wurde darauf geachtet, dass die verbleibenden Verkehre einen optimalen Lok- und Personaleinsatz ermöglichen.

- Die Verkehre der A- und B-Kunden aus der Region sind mittels der verbleibenden Bedienungen durch DB Cargo abgedeckt. Daher besteht bisher bei DB Cargo keine Bereitschaft, für die Vergabe einer Bedienung der anderen Kunden (C-Kunden) durch private EVU einen ausreichenden Einnahmenanteil zu gewähren.
- Zudem sind die Güterverkehrsstellen, die DB Cargo nicht mehr bedienen wird, recht zerstreut gelegen. In den Fällen, in denen attraktive Kooperationsmodelle zwischen DB Cargo und privaten EVU zum Tragen kamen, sind die Güterverkehrsstellen eher kompakt angeordnet.

Auch die betroffenen Unternehmen haben sich für eine Fortsetzung der Bahnverkehre engagiert. Dies hat bislang keinen Erfolg gezeigt.

Als Alternative bleibt die Möglichkeit, dass private EVU die vollständige Durchführung der Transporte organisieren, ohne dass man auf DB Cargo für den Fernlauf zurückgreift. Um eine Einschätzung bezüglich der wirtschaftlichen Durchführbarkeit eines solchen Konzeptes abzugeben, war eine Gesamtanalyse der Transporterfordernisse der verladenden Wirtschaft im Untersuchungsgebiet erforderlich. Hierfür wurden auch Unternehmen angesprochen, die noch nicht von MORA-C betroffen sind.

2 Unternehmensbefragung – Bereitschaft, Alternativen zu nutzen

Durch eine Befragung bei

- den durch MORA-C betroffenen Kunden von DB Cargo,
- Verladern, die durch DB Cargo auch über das Jahr 2002 hinaus bedient werden sollen und
- potentiellen zusätzlichen Nutzern des Schienengüterverkehrs

wurde diese Bereitschaft ermittelt.

In einer ersten Auswahl wurden 37 Unternehmen mit Anbindungen in den nachfolgenden Güterverkehrsstellen befragt:

- Babenhausen,
- Bickenbach,
- Darmstadt,
- Dieburg,
- Groß-Bieberau,
- Groß-Gerau,
- Langen,
- Messel,
- Neu-Isenburg,
- Ober-Ramstadt,
- Reinheim und
- Rüsselsheim.

Bei einigen der befragten Unternehmen finden derzeit keine Güterverkehre auf der Schiene statt. Gründe dafür sind:

- Die Gleisanschlüsse sind bereits zurückgebaut.
- Die aktuelle Unternehmenstätigkeit und die damit verbundenen Transporte eignen sich nicht für den Bahntransport.
- Das Unternehmen hat sich derzeit für einen anderen Verkehrsträger entschieden, will sich aber die Option der Schienenverkehre offenhalten.
- Man plant erst für die Zukunft eine Nutzung der Schiene.

Weitere Unternehmen zeigen keine Bereitschaft über Alternativen nachzudenken, da

- sie aufgrund bestehender Lieferverträge keinen Einfluss auf die Wahl des Transportmittels haben oder
- man mit Preis und Leistung von DB Cargo zufrieden ist.

3 Unternehmensbefragung – Logistische Anforderungen

Aus der Befragung ergab sich, dass für eine detaillierte Betrachtung 13 Unternehmen auszuwählen sind. Dabei handelt es sich um Unternehmen mit Standorten in Darmstadt, Groß-Gerau, Messel, Neu-Isenburg, Ober-Ramstadt und Groß-Bieberau. Aus den nachfolgenden Gründen besteht bei den einbezogenen Unternehmen Interesse an Alternativen gegenüber dem heutigen Schienengüterverkehr:

- Man ist auf eine Alternative zu DB Cargo angewiesen, da durch MORA-C die derzeitigen Verkehre nicht mehr auf der Schiene durchgeführt werden können.
- Die Unternehmen erhoffen sich – zumindest für einen Teil der Verkehre – Qualitätsverbesserungen und Kostenersparnisse.

• Man denkt über eine erweiterte Nutzung von Schienenverkehren nach. Mit diesen 13 Unternehmen wurden die logistischen Anforderungen, die Transportströme mit Relationen, die saisonale Verteilung der Transporte und weitere Anforderungen an den Bahntransport detailliert besprochen.

Dabei wurde ein Gesamtpotential für die Transporte von

- 9.490 Wagen und 218.017 Nettotonnen im Versand und
- 7.951 Wagen und 176.410 Nettotonnen im Empfang

pro Jahr von den Unternehmen genannt. Hierbei ist der Abfallverkehr des Zweckverbandes Abfallverwertung Südhessen (ZAS) enthalten. Ohne Berücksichtigung des ZAS-Verkehrs ist das Potential im Empfang geringer (7.264 Wagen bzw. 148.910 Nettotonnen).

Versand (incl. ZAS)	Region Darmstadt	Region Frankfurt	national	international	Summe
Nettotonnen	35.027	35.116	146.373	1.500	218.017
anteilig	16%	16%	67%	1%	100%
Wagen	1.401	1.542	6.335	212	9.490
anteilig	15%	16%	67%	2%	100%
Nettotonnen/VT	140	140	585	6	872
Wagen/VT	6	6	25	1	38
Empfang (incl. ZAS)	Region Darmstadt	Region Frankfurt	national	international	Summe
Nettotonnen	32.527	8.616	101.761	33.506	176.410
anteilig	18%	5%	58%	19%	100%
Wagen	889	330	5147	1586	7.951
anteilig	11%	4%	65%	20%	100%
Nettotonnen/VT	130	34	407	134	706
Wagen/VT	4	1	21	6	32

Abbildung: Verkehrsvolumina pro Jahr
Quelle: TransCare AG

In der vorstehenden Abbildung sind die genannten Verkehrspotentiale und deren regionale Verteilung dargestellt. Aus den Angaben lässt sich ablesen, dass ein hoher Anteil der Transporte dem nationalen Fernverkehr und internationalen Relationen zuzuordnen ist.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Mengen nicht als Startvolumina für ein neues regionales Bedienungskonzept zur Verfügung steht. Erst nach erfolgreicher Umsetzung einer alternativen Bedienungsform besteht die Möglichkeit, dieses Potential zusätzlich zu erschließen. Ein weiterer Teil der Transporte befindet sich derzeit noch in der Planungsphase, wobei eine Verlagerung auf die Schiene nicht als

gesichert anzunehmen ist. Dazu zählt auch der Abfallverkehr des Zweckverbandes Abfallverwertung Südhessen.

4 Prüfung möglicher Bedienungskonzepte

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Verkehrspotential für eine regionale Bedienung nur einen beschränkten Umfang hat. Die Auswertung der Mengenangaben und die entsprechenden Kostenrechnungen zeigen, dass nur bei einem Verlagerer das entsprechende Volumen für die Beförderung in Ganzzügen vorhanden ist. Dies erschwert die wirtschaftliche Darstellbarkeit der Gesamtverkehre in der Region für ein privates EVU.

Die nachfolgend aufgeführten Schwierigkeiten wären für eine Übernahme der Verkehre durch ein privates EVU zu überwinden:

- (1) Die effiziente Organisation des Ressourceneinsatzes (Lokomotive und Personal), auf deren Basis die Kosten je Waggon bzw. Tonne am Markt zu erwirtschaften sind. Dies kann nur durch optimale Verzahnung der Arbeiten (ggf. auch mit Leistungen außerhalb des Untersuchungsraums) erreicht werden.
- (2) Anmietung von Waggonen zur Durchführung der Verkehre (einige der erforderlichen Waggentypen sind nur schwer verfügbar).
- (3) Organisation der Fernverkehre und der internationalen Transporte mit Partnerunternehmen.

Bei einer detaillierten Überprüfung dieser Fragen in mehreren Varianten (unter Einbezug der technischen und wirtschaftlichen Randbedingungen) kam TransCare zu den folgenden Schlussfolgerungen:

- (1) Eine wirtschaftliche Durchführung kann maximal für die zu bildenden Ganzzugverkehre erreicht werden. Hierfür wäre allerdings Voraussetzung, dass ein EVU entsprechende Möglichkeiten hat, Lok und Personal auch an anderer Stelle einzusetzen und dennoch kurzfristig für die betrachteten Verkehre zur Verfügung zu stellen.

Als weitere Möglichkeit kommt in Frage, die Bedienung der betrachteten

Unternehmen – in möglichst vollem Umfang – durchzuführen und die Verkehre an einem definierten Punkt (z.B. Darmstadt Hbf) an ein anderes Unternehmen zu übergeben, das die Fernrelationen unter Einbindung weiterer Verkehre durchführt (siehe (3)).

- (2) Falls die Ganzzugtransporte aus der Region Darmstadt tatsächlich auf dem gesamten Laufweg ohne Beteiligung von DB Cargo gefahren werden sollen, muss eine ausreichende Anzahl an Waggons beschafft werden. Durch die kurzfristige Durchführung dieser Transporte muss ein recht großer Wagenpark zur Verfügung stehen, der die Kalkulation entsprechend belastet. Mit dem Aufbau eines Waggonpools oder der finanziellen Unterstützung bei der Waggonbeschaffung durch öffentliche Gelder bzw. einer Beteiligung der Empfänger/Versender an den Beschaffungskosten, lässt sich der Anteil der Waggonkosten reduzieren und somit die Kostensituation verbessern. Um ein ausgeglichenes Ergebnis für das EVU zu erreichen, müssen Waggonkosten in Höhe von ca. 120.000 /a (ca. 70% der jährlichen Waggonkosten) gefördert werden. Wie eine Anteilsverteilung zwischen Verloader und Land aussehen kann, ist noch zu klären.

- (3) Für die Durchführung der Ferntransporte besteht derzeit kein, von Privatbahnen organisiertes, bundesweites Netzwerk. Vielmehr bedienen sich diese in der Regel – auch wenn sie die Frachtführerschaft übernommen haben – DB Cargo zur Durchführung der Fernverkehrsrelationen. Auch wenn bereits eine Reihe von Fernzügen im Schienengüterverkehr durch private EVU gefahren werden, ergibt sich für die betrachteten Verkehre keine Alternative. Für den Ferntransport müsste folglich durch das EVU eine Kooperation mit DB Cargo aufgebaut werden. Dieses Konzept dürfte im Untersuchungsraum jedoch wenig Chancen auf eine Realisierung haben, wie in der Ausgangslage begründet.

Ein Kooperationsmodell mit DB Cargo ist für eine Sicherung der Verkehre in der Region Darmstadt folglich Voraussetzung. Allerdings kann dies nur in einem gegenüber der bereits mit DB Cargo geführten Diskussion erweiterten Umfang als chancenreich betrachtet werden.

5 2. Stufe MORA-C

Eine verbesserte Chance für die Realisierung der Verkehrsübernahme durch ein privates EVU ergibt sich nach derzeitigem Stand auch mit der Umsetzung der 2. Stufe von MORA-C im Untersuchungsgebiet nicht, da nach aktuellen Informationen im Raum Darmstadt lediglich die Güterverkehrsstelle Langen aufgegeben werden soll. Da die dort ansässigen Unternehmen bereits in der Betrachtung berücksichtigt sind, gelten die Ergebnisse des Gutachtens auch für die zu erwartenden, veränderten Strukturen.

6 Handlungsempfehlungen

Zur Erhaltung des Schienengüterverkehrs in der Region Darmstadt gibt es den folgenden Handlungsbedarf:

- Ein Gespräch mit dem Unternehmen, das Potential für Ganzzugverkehre in den Raum Frankfurt hat, bezüglich eines möglichen finanziellen Engagements bei der Waggonfinanzierung in enger Abstimmung mit den EVU und dem Land. Sollte sich für die Waggonbeschaffung eine Lösung ergeben und ein EVU zur Durchführung der Verkehre bereit sein, sind zumindest ab Januar 2003 Teilmengen des Verkehrs für die Schiene zu sichern.
- Fortführung der Gespräche zwischen Verladern und privaten EVU bezüglich der Wiederaufnahme von Schienengüterverkehr.
- Zusätzlich sollte durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in Wiesbaden das Gespräch mit DB Cargo fortgeführt werden, um für die Durchführung der Nahbereichsbedienung im Untersuchungsraum eine Art „Gebietskonzession“ zu erreichen. Diese Regelung würde bedeuten, dass im entsprechenden Gebiet alle Unternehmen mit Interesse am Schienengüterverkehr im Nahbereich durch ein EVU bedient werden. Dies setzt voraus, dass DB Cargo auch bei den A-/B-Kunden die Bedienung im Nahbereich an dieses private EVU übergibt.

Allerdings wird auch bei dieser Kooperation mit einer „Gebietsvergabe der Nahbereichsbedienung“ die Wirtschaftlichkeit der Einzelverkehre und eine

Einigung zwischen Nahbereichsbediener und Transporteur im Fernlauf eine Voraussetzung für die Realisierung der Bahnverkehre sein, d.h. es muss sowohl für DB Cargo als auch das private EVU Wirtschaftlichkeit gegeben sein.¹

- Güterverkehrsanlagen an nicht mehr bedienten Güterverkehrsstellen sollen durch DB Netz nicht zurückgebaut werden, solange hier eine Neuaufnahme der Verkehrsbedienung angestrebt wird.

Da eine Eigenwirtschaftlichkeit der Schienengüterverkehrsbedienung nur unter eng begrenzten Voraussetzungen zu erwarten ist, sind unterstützende Aktivitäten der öffentlichen Hand erforderlich (Übernahme von Kosten für den Erhalt von Infrastrukturen durch die Kommunen, Landesförderung).

Von den Kommunen ist eine für Gleisanschlüsse bzw. die Nutzung von vorhandenen Gleisanlagen sinnvolle Flächenausweisung für Gewerbe und Industrie zu betreiben, welche die Ansiedlung von Unternehmen fördert, deren Güter für den Bahntransport geeignet sind.

¹ Zu berücksichtigen ist, dass die Wirtschaftlichkeit dann leichter zu erreichen ist, wenn weitere Volumina für die Zuführung und Abholung relevant sind, während in der hier dargestellten Betrachtung nur ausgewählte Verkehre betrachtet wurden.