
Schienengüterverkehrskonzept für die Stadt Wiesbaden

- Kurzfassung -



Im Auftrag von

Lokale Nahverkehrsgesellschaft/ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Gartenfeldstraße 18
65045 Wiesbaden

und

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Kurzfassung

Projektleitung:
Thomas Kaspar

Projektteam:
Rebekka Ermel
Katrin Zima

TransCare AG, Wiesbaden
März 2005

erstellt unter Mitwirkung von:

Dr. Dietmar Bosserhoff
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Wilhelmstr. 10
65185 Wiesbaden

Projektbegleitender Arbeitskreis

Das Projekt wurde fachlich begleitet durch einen Arbeitskreis mit folgenden Mitgliedern:

Herr Gerhard

(Lokale Nahverkehrsgesellschaft/ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, Wiesbaden)

mit fachlicher Beratung durch

Herr ten Thij

(Schüßler-Plan, Ingenieurgesellschaft für Bau- und Verkehrswegeplanung mbH,
Frankfurt/M.)

Herr Biehl

(Hess. Ministerium für Wirtschaft Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden)

Herr Dr. Bosserhoff

(Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden)

Herr Dr. Schröter

(Industrie- und Handelskammer Wiesbaden)

Herr Lang, Stadtplanungsamt

(Landeshauptstadt Wiesbaden)

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2	Vorgehensweise	2
2.1	Projektorganisation	3
2.2	Identifizierung relevanter Eisenbahnverkehrsunternehmen	3
2.3	Bestandsaufnahme	3
2.4	Unternehmensbefragung	4
2.5	Analyse der Verlagerungspotentiale	6
2.6	Umsetzung.....	6
3	Ergebnisse	7
3.1	Bestandsaufnahme	7
3.2	Unternehmensbefragung	8
3.3	Analyse der Verlagerungspotentiale	10
3.4	Umsetzung.....	17
3.5	Abschließende Empfehlungen	18
3.6	Übertragbarkeit der Erkenntnisse und Erfahrungen.....	20

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Das Schienengüterverkehrskonzept für die Stadt Wiesbaden wurde beauftragt von der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft/ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und dem Land Hessen. In der Untersuchung sollten insbesondere die Marktpotenziale für den Schienengüterverkehr (SGV) bei im Raum Wiesbaden ansässigen Unternehmen und die Möglichkeiten bzw. Voraussetzungen für eine Verlagerung von bisher mit dem Lkw durchgeführten Transporten auf die Bahn ermittelt werden.

Die **Ausgangslage** des Projektes ist durch folgende Aspekte gekennzeichnet:

- Im Stadtgebiet Wiesbaden erfolgte im Rahmen der Strategie MORA C der DB Cargo AG die Einstellung der Bedienung der Güterverkehrsstellen Wiesbaden Hbf, WI-Schierstein, WI-Biebrich sowie Mainz-Kastel bis 2002.
- Die betroffenen Unternehmen waren somit zur Umstellung auf Straßentransporte sowie zur Anpassung der logistischen Prozesse gezwungen, jedoch besteht teilweise weiterhin das grundsätzliche Interesse am Schienengüterverkehr (SGV).
- Für die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH als Eigentümer der Anschlussbahnen in Wiesbaden-Schierstein und Wiesbaden-Biebrich ist zu prüfen, welche Gleisanlagen zukünftig vorzuhalten sind.
- Infrastrukturmaßnahmen für den Gleisanschlussverkehr können durch das Land Hessen (seit 2002) bzw. den Bund (seit 2004) gefördert werden.
- In Wiesbaden reaktiviert die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH unterstützt durch die Landesförderung einen Gleisanschluss zu einem Unternehmen; an Hand des Gutachtens soll der Bedarf für ähnliche Maßnahmen ermittelt werden.

Aus der oben dargestellten Situation resultiert die folgende **Aufgabenstellung**:

- Es sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermitteln, die im Untersuchungsgebiet bereits Verkehr durchführen und gegebenenfalls zusätzliche Transporte aus bzw. in das Untersuchungsgebiet übernehmen können.
- Weiter ist eine Bestandaufnahme der relevanten Gleisinfrastruktur erforderlich.
- Durchführung einer Unternehmensbefragung: Im Mittelpunkt stehen die Fragestellungen, welche im Untersuchungsgebiet ansässigen Unternehmen Interesse

an einer zukünftigen Nutzung des SGV haben, welche Marktpotentiale vorhanden sind und welche Anforderungen seitens der Verlagerer und möglicher Betreiber an eine Bedienung im SGV bestehen.

- Die Unternehmen sollen auf die Möglichkeiten einer Förderung von Maßnahmen durch das Land/den Bund hingewiesen und ein etwaiger Bedarf ermittelt werden.
- Zusammenstellung der möglichen Aufkommen (kurz-/längerfristig) im Schienen-güterverkehr mit dem Schwerpunkt auf dem Wagenladungsverkehr über Gleisan-schlüsse als Ausgangslage für die Entwicklung eines regionalen Bedienungs-konzeptes und Übergabe an die mit der Umsetzung betraute Institution.
- Untersuchungsgebiet ist das Stadtgebiet Wiesbaden; in die Unternehmensbefragung werden zusätzlich ausgewählte Unternehmen außerhalb des Stadtgebietes einbezogen; vor allem aus dem Rheingau-Taunus Kreis (Eltville, Niederwalluf) sowie entlang der Aartalbahn.

2 Vorgehensweise

Die **Abbildung 2-1** veranschaulicht graphisch die Vorgehensweise des Projektes:

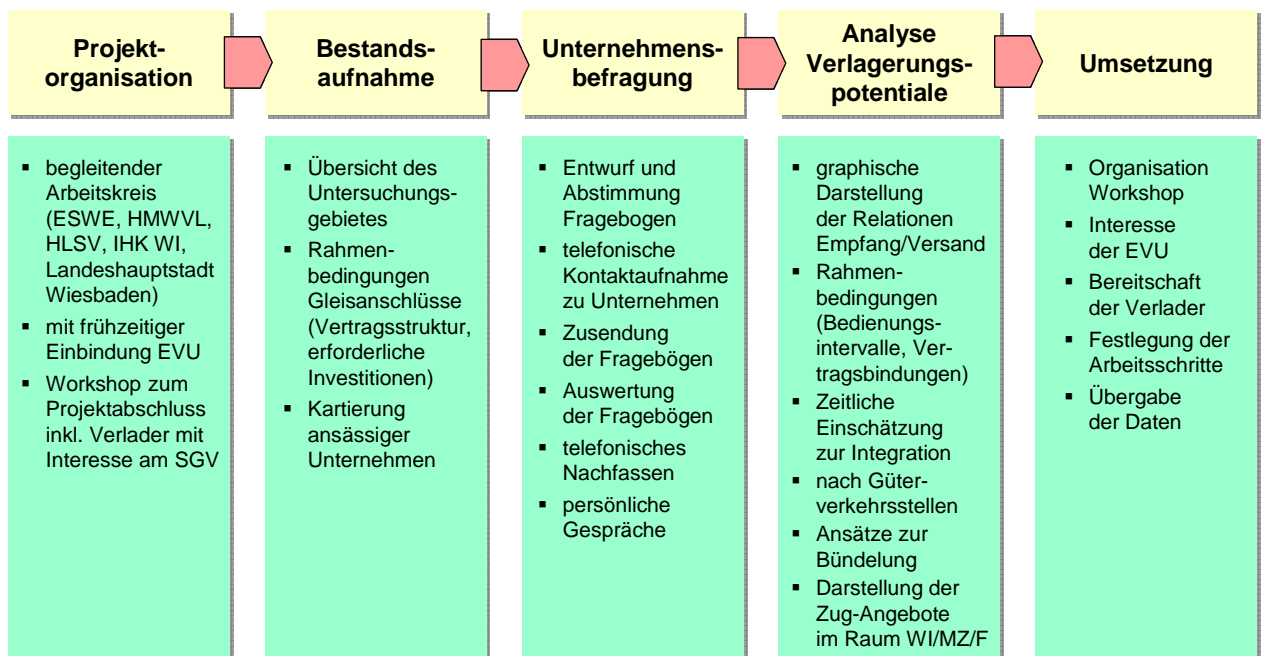


Abb. 2-1: Vorgehensweise des Projektes

Die nachfolgenden Kapitel enthalten weitere Erläuterungen zur Vorgehensweise.

2.1 Projektorganisation

Das Projekt wurde fachlich begleitet durch einen Arbeitskreis (vgl. Deckblatt); im Projektablauf wurden folgende Arbeitssitzungen und Veranstaltungen durchgeführt:

- **06.09.2004** Arbeitskreissitzung (Zwischenpräsentation)
mit Vorstellung der Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme der Gleisanschlüsse und Unternehmen sowie der Abstimmung des Fragebogens.
- **03.11.2004** Arbeitskreissitzung (Zwischenpräsentation)
mit Vorstellung der Ergebnisse zur Auswertung der Unternehmensbefragung.
- **17.02.2005** Workshop (Abschlussveranstaltung)
mit Diskussion der Vorgehensweise zur Umsetzung der Verlagerungspotentiale.

2.2 Identifizierung relevanter Eisenbahnverkehrsunternehmen

Zu Beginn wurden zur möglichst frühzeitigen Einbindung von möglichen Betreibern in das Projekt Eisenbahnverkehrsunternehmen und Schienenlogistik-Dienstleister mit Tätigkeitsbereich im Rhein-Main-Gebiet bzw. den angrenzenden Regionen identifiziert. Bei Interesse an der Mitwirkung beim Projekt und der Verlagerung des ermittelten Potentials auf die Bahn wurden sie zu den oben genannten Arbeitskreissitzungen und Veranstaltungen eingeladen. Insgesamt wurden 11 Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie 4 Schienenlogistik-Dienstleister angesprochen; davon haben 6 Eisenbahnverkehrsunternehmen und 3 Schienenlogistik-Dienstleister Interesse gezeigt und an den oben genannten Veranstaltungen teilgenommen.

2.3 Bestandsaufnahme

Die Vorgehensweise umfasst hier die folgenden Arbeitsschritte (vgl. **Kapitel 3.1**):

- **Übersicht des Untersuchungsgebietes**
 - Güterbahnhöfe und öffentliche Ladestraßen
 - vorhandene und rückgebaute Gleisanschlüsse bzw. Gleistrassen

- **Darstellung der Rahmenbedingungen an den Gleisanschlüssen**
 - Sachstand zur Vertragsstruktur
 - für Sanierung bzw. Reaktivierung notwendige Investitionen

- **Bestandsaufnahme und Kartierung der ansässigen Unternehmen**
 - Kriterien für die Auswahl der Unternehmen
 - Bildung von Unternehmens-Gruppen und Auflistung der Unternehmen

2.4 Unternehmensbefragung

Mit der Unternehmensbefragung wurden folgende **Ziele** angestrebt:

- **Identifizierung von Unternehmen mit Interesse an der Nutzung der Bahn**
 - Welche Unternehmen im Einzugsbereich von (noch) vorhandenen bzw. ehemaligen Gleisanlagen haben Interesse an einer zukünftigen Nutzung der Bahn ?

- **Ermittlung der Marktpotentiale für ein SGV-Konzept**
 - Welches bestehende bzw. zusätzliche Bahnaufkommen (durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene) ist für die Integration in ein SGV-Konzept geeignet ?

- **Ermittlung der zur Abschöpfung des Potentials erforderlichen Transport-Relationen für ein SGV-Konzept**
 - Welche Transport-Relationen sollten in einem SGV-Konzept abgedeckt werden ?

- **Ermittlung der erforderlichen Bedienungsintervalle im SGV**
 - Welche Rahmenbedingungen werden an die Bedienungshäufigkeit im SGV gestellt ?

- **Abklärung der Investitionsbereitschaft der Unternehmen in den SGV**
 - Wie ist die generelle Investitionsbereitschaft in den SGV einzuschätzen ?

- **Ermittlung der Hemmnisse gegen die Nutzung der Bahn**
 - Welche Gründe erschweren oder verhindern die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn ?

Die Durchführung der Unternehmensbefragung erfolgte in vier Phasen:

➤ **1. Phase (September 2004)**

- Telefonische Kontaktaufnahme zu den Unternehmen, bei denen eine Erweiterung oder Reaktivierung der Bedienung im SGV evtl. kurzfristig möglich ist.
- Identifizierung des konkreten Ansprechpartners; Klärung des grundsätzlichen Interesses am SGV; Information über Sanierungskosten sowie Förderungsmöglichkeiten (Land/Bund).
- Bei Unternehmen ohne Interesse an der Unternehmensbefragung wird kein Fragebogen zugesandt, aber es soll bei der telefonischen Kontaktaufnahme geklärt werden, aus welchen Gründen kein grundsätzliches Interesse am SGV bzw. der Bahn-Nutzung besteht.

➤ **2. Phase (September 2004)**

- Telefonische Kontaktaufnahme zu den Unternehmen, bei denen eine Bedienung im SGV nur bei einem Neubau eines Gleisanschlusses möglich ist.
- Weitere Durchführung analog zu den Unternehmen der 1. Phase.

➤ **3. Phase (Oktober 2004)**

- Telefonisches Nachfassen zur Rücksendung des Fragebogens.
- Nach Rücksendung des Fragebogens telefonisches Abklären von offenen Fragen.

➤ **4. Phase (November 2004 bis Januar 2005)**

- Persönliche Gespräche und örtliche Besichtigung bei den Unternehmen mit Interesse am SGV sowie Evaluierung der SGV-Potentiale gemäß der Unternehmensbefragung als Basis für die Vorbereitung des Workshops zum Abschluss des Projektes (vgl. **Kapitel 2.5**).

Die Gliederung des Fragebogens umfasst fünf übergeordnete **Schwerpunkte**:

- Block I Güterverkehrsaufkommen und Güterverkehrsströme aller Verkehrsträger je Unternehmen
- Block II Interesse an der Nutzung des Verkehrsträgers Schiene in der Zukunft bzw. Gründe gegen eine Nutzung der Bahn
- Block III Förderungsmöglichkeiten im Schienengüterverkehr für private Gleisanschlüsse (Bekanntheitsgrad und eventueller Einfluss auf die Entscheidung bzgl. der Nutzung der Bahn)
- Block IV Güterverkehrsaufkommen und Güterverkehrsströme auf der Schiene einschließlich zeitliche Anforderungen an den Schienengüterverkehr
- Block V Sonstiges (Vorstellungen und weitere Anforderungen)

2.5 Analyse der Verlagerungspotentiale

Folgende Arbeitsschritte wurden durchgeführt:

- Graphische Darstellung der Relationen getrennt nach Empfang und Versand
- Betrachtung der Rahmenbedingungen (Bedienungsintervalle, Vertragsbindungen)
- Zeitliche Einschätzung zur Integration der Verlagerungspotentiale (differenziert in eine kurz- oder längerfristige Realisierung)
- Zusammenfassung nach Güterverkehrsstellen
- Ansätze zur Bündelung in ein Schienengüterverkehrskonzept
- Darstellung bestehender Zug-Angebote im Rhein-Main-Gebiet

2.6 Umsetzung

Zum Abschluss des Projektes sowie zur Einleitung der Umsetzung hat am 17.2.2005 ein gemeinsamer Workshop mit den folgenden Beteiligten stattgefunden:

- Vertreter der Auftraggeber
- Mitglieder des projektbegleitenden Arbeitskreises
- Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Logistikdienstleister
- Vertreter der Unternehmen mit Interesse am SGV (Verlader)

Mit dem oben genannten Workshop wurden die folgenden **Ziele** angestrebt:

- Herstellung von Kontakten zwischen Unternehmen mit Interesse am SGV und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Interesse an den im Vorfeld identifizierten Verlagerungspotentialen auf die Schiene.
- Abklärung des Interesses der EVU an konkreten Verlagerungspotentialen.
- Abklärung der Bereitschaft der Verlader zur Zusammenarbeit mit den EVU und Bereitstellung der erforderlichen Informationen und Daten.
- Abklärung des weiteren Vorgehens zur Umsetzung des Schienengüterverkehrskonzeptes.

3 Ergebnisse

3.1 Bestandsaufnahme

➤ Übersicht des Untersuchungsgebietes

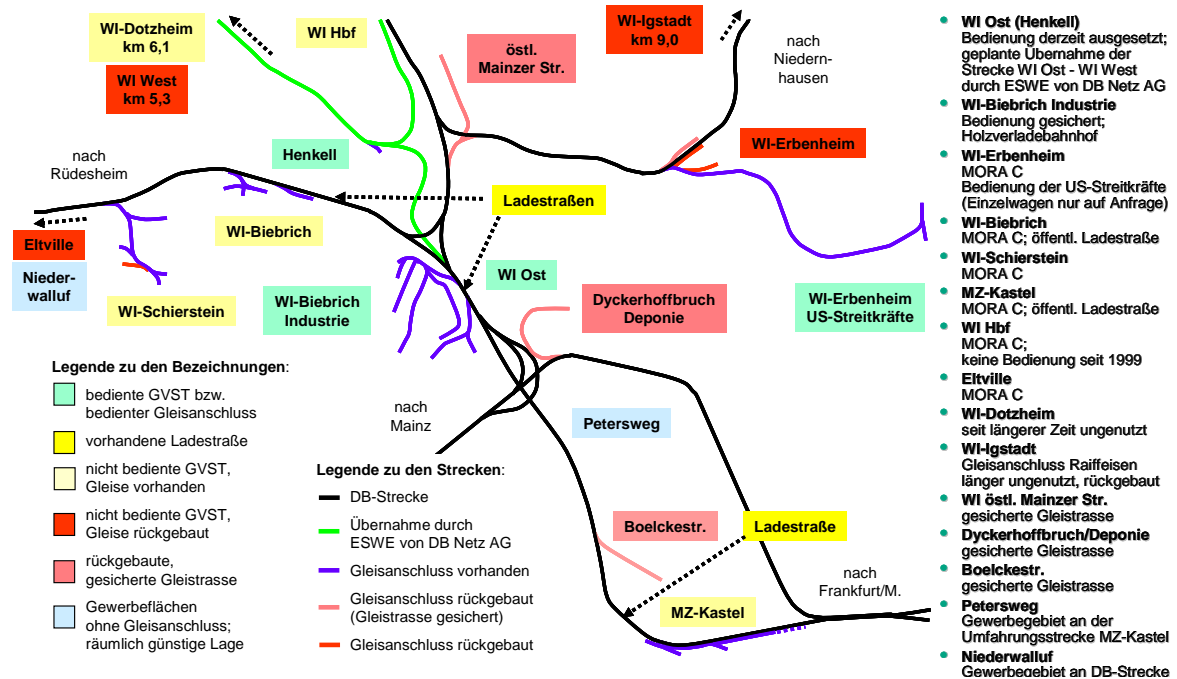


Abb. 3-1: Übersicht des Untersuchungsgebietes

➤ Darstellung der Rahmenbedingungen an den Gleisanschlüssen

Aus den Angaben zur Vertragsstruktur sowie zu den Investitionen zur Sanierung bzw. Reaktivierung sind in der Zusammenfassung folgende Aussagen zu nennen:

- Die Voraussetzungen der Vertragsstruktur seitens DB Netz AG ermöglichen grundsätzlich eine kurzfristige Erweiterung/Reaktivierung der Bedienung folgender Güterverkehrsstellen:
 - Wiesbaden-Biebrich Industrie (2 Hauptanschlüsse und 5 Nebenanschlüsse)
 - Wiesbaden-Biebrich (1 Hauptanschluss und 4 Nebenanschlüsse)
 - Mainz-Kastel (1 Hauptanschluss)
- Nach vorläufigen Angaben von DB Netz AG wären an den o.g. Güterverkehrsstellen keine größeren Investitionen in die öffentliche Schieneninfrastruktur erforderlich.

- Übernahme der Strecke WI Ost - WI West durch ESWE Verkehrsgesellschaft mbH von DB Netz AG (Vertragsabschluss war im Dezember 2004), um den Schienengüterverkehr zur Firma Henkell zu reaktivieren; die Maßnahme wird mit Mitteln des Landes gefördert.
- An der Güterverkehrsstelle Wiesbaden-Schierstein ist grundsätzlich ebenfalls eine Reaktivierung der Infrastruktur möglich, jedoch nur mit erheblich größeren Investitionen für den Neubau der Anschlussweiche mit Anbindung im geplanten elektronischen Stellwerk; eine Kostenschätzung seitens DB Netz AG ist derzeit jedoch noch nicht möglich.

➤ **Bestandsaufnahme und Kartierung der ansässigen Unternehmen**

Die Gliederung vorläufiger Unternehmens-Gruppen für die Unternehmensbefragung erfolgte nach den Voraussetzungen der Schieneninfrastruktur bzw. des SGV-Potentials:

- **Gruppe 1** Schieneninfrastruktur vorhanden, genutzter Gleisanschluss
Unternehmen mit einem eigenen, genutzten Gleisanschluss
- **Gruppe 2** Schieneninfrastruktur (teils) vorhanden, jedoch nicht genutzt; evtl. SGV-Potential
- **Gruppe 3** Schieneninfrastruktur nicht vorhanden, evtl. SGV-Potential
- **Gruppe 4** kein Güterverkehrsaufkommen, d.h. auch kein SGV-Potential
Unternehmen ohne zu erwartendes SGV-Potential (nicht relevant)

3.2 Unternehmensbefragung

Die folgenden Angaben geben zunächst einen allgemeinen, statistischen Überblick:

- **Telefonische Kontaktaufnahme zu 119 Unternehmen**
- **Versand des Fragebogens an 41 Unternehmen (Versandquote 34 %; n=119)**
- **Rücklauf von 15 ausgefüllten Fragebögen (Rücklaufquote 37 %; n=41)**
 - Entscheidend für die Qualität der Daten ist nicht eine möglichst hohe Rücklaufquote, sondern die Ansprache aller relevanten 119 Unternehmen im Untersuchungsgebiet.
- **Interesse am SGV bei 11 Unternehmen (9%; n=119)**
 - Auswertung von insgesamt 11 Fragebögen mit vollständigen Angaben.

- **Eventuelles Interesse am SGV bei 9 Unternehmen (8 %; n=119)**
 - Darin enthalten sind die 4 Unternehmen ohne Auswertung der Fragebögen (da ein insgesamt zu geringes Güterverkehrsaufkommen vorhanden ist).
 - Weitere 5 Unternehmen mit sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen für den SGV (z.B. Interesse am Kombinierten Verkehr; Kunden und Lieferanten ohne Gleisanbindung).
- **Kein Interesse am SGV bei 71 Unternehmen (60 %; n=119)**
 - Gesprächsprotokolle mit Infos bzw. Erfassung der Gründe gegen die Nutzung der Bahn.
 - Darin enthalten sind auch die Unternehmen, die den Fragebogen nicht ausgefüllt haben.
- **Keine Angaben von 25 Unternehmen (21 %; n=119)**
 - Keine Bereitschaft zur Beantwortung des Fragebogens sowie zur mündlichen Auskunft; keine Telefonnummer, keinen Ansprechpartner erreicht, keine Reaktion auf Anfragen.
- **Nicht relevant sind 3 Unternehmen (3 %; n=119)**
 - Unternehmen bzw. Betriebe in Auflösung, Schließung der Niederlassung, Standortwechsel.

Die **Abbildung 3.2-1** veranschaulicht graphisch die oben genannten Angaben (die Angaben in Klammern entsprechen dabei der absoluten Zahl der Unternehmen).

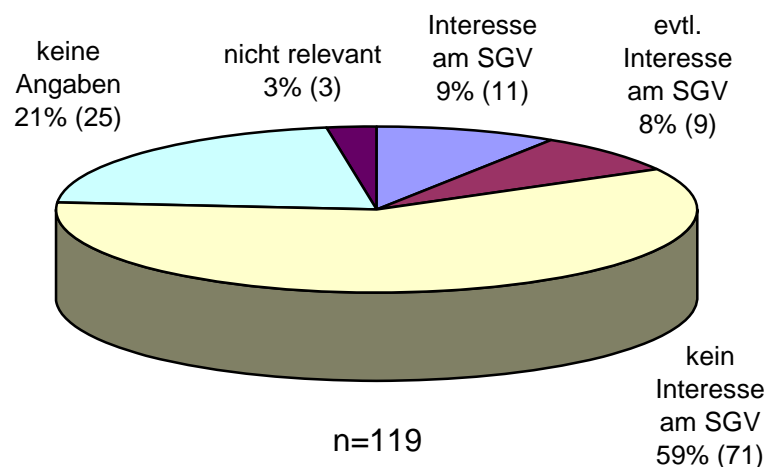


Abb. 3.2-1: Umfang der Unternehmensbefragung und Resonanz

Basis für die detaillierte Auswertung der Unternehmen mit Interesse am SGV sind insgesamt 11 ausgefüllte Fragebögen - alle von Unternehmen mit einem bereits bestehenden Bahnaufkommen oder betroffen von MORA C, d.h. Unternehmen ohne bisherige Erfahrungen mit dem Verkehrsträger Bahn haben kein Interesse am SGV.

3.3 Analyse der Verlagerungspotentiale

Die Zusammenfassung der Verlagerungspotentiale umfasst folgende Ergebnisse:

- **Güterverkehrsaufkommen Bahn (Status Quo)**
 - 153.500 To./Jahr (=129.000 To./Jahr im Empfang bzw. 24.500 To./Jahr im Versand)
- **Verlagerungspotentiale Straße - Schiene**
 - 350.800 To./Jahr (=207.000 To./Jahr im Empfang bzw. 143.800 To./Jahr im Versand)
- **Verlagerungspotentiale Straße - Schiene**
 - 194.200 To./Jahr (=55 %) im regionalen/nationalen Verkehr (Empfang und Versand)
 - 156.600 To./Jahr (=45 %) im internationalen Verkehr (Empfang und Versand)
 - interne Bündelung aus bzw. nach Bayern, Baden-Württemberg (Mannheim), Ludwigshafen, Frankfurt/M., Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen bzw. via Rotterdam
- **Verlagerungspotentiale Straße - Schiene (Bahntransportformen)**
 - 332.800 To./Jahr (=95 %) im Gleisanschlussverkehr (Wagenladungsverkehr)
 - 18.000 To./Jahr (=5 %) im Kombinierten Verkehr (ab Mainz oder Industriepark F-Höchst)

Die gesamten Marktpotentiale für die Schiene bei Kosten- und Wettbewerbsneutralität umfassen eine **Steigerung des bestehenden Bahnverkehrs** um **228 %** bzw. einen **Anteil von 15 %** an den bestehenden (reinen) **Lkw-Verkehren**; dies entspricht **17.500 - 23.000 Lkw-Fahrten pro Jahr** im Stadtgebiet Wiesbaden.

Zu den Rahmenbedingungen seitens der Verlagerer hinsichtlich einer möglichst vollständigen Integration der Verlagerungspotentiale in ein SGV-Konzept ist festzuhalten:

- **Bedienungsintervalle**

Die möglichen Zeitfenster für die Bedienung auf der Schiene im Empfang und Versand umfassen bei allen Unternehmen 7-16 Stunden jeweils täglich von Mo-Fr; eine eigene Güterwagengestellung ist durch kein Unternehmen gegeben.

- **Vertragsbindungen**

Bei den 9 Unternehmen mit Bahnverkehr im Status Quo bestehen jeweils keine langfristigen Vertragsbindungen mit einem oder mehreren EVU zur Bedienung der Gleisanschlüsse, so dass hieraus keine Einschränkungen der Marktpotentiale resultieren.

➤ **Zeitliche Einschätzung**

Als ein wesentlicher Faktor der Rahmenbedingungen sind folgende Aussagen zur zeitlichen Einschätzung für die Integration in ein SGV-Konzept zu nennen:

- Bei 8 Unternehmen ist eine **kurzfristige Integration** (innerhalb 1-2 Jahre) möglich
 - d.h. die Anbindung an die öffentliche Schieneninfrastruktur ist bereits (noch) vorhanden; Entwicklung eines Bedienungskonzeptes mit der Bahn für die betreffenden Unternehmen.
- Bei 3 Unternehmen ist eine **längerfristige Integration** (innerhalb 3-5 Jahre) möglich
 - Bei 2 Unternehmen ist der Neubau der (bereits rückgebauten) Anschlussweiche an die Hauptstrecke mit Anbindung im geplanten elektronischen Stellwerk erforderlich; von DB Netz AG liegen bislang keine Angaben über erforderliche Investitionen vor.
 - Bei 1 Unternehmen sind interne Umstrukturierungen bzw. Anpassungen der Werkslogistik vorgesehen bzw. erforderlich (mit umfangreichen Investitionen).

Die Differenzierung der Verlagerungspotentiale umfasst folgende Ergebnisse:

- **gesamte Verlagerungspotentiale Straße - Schiene**
 - 350.800 To./Jahr (=207.000 To./Jahr im Empfang bzw. 143.800 To./Jahr im Versand)
- **kurzfristige Verlagerungspotentiale Straße - Schiene**
 - 214.200 To./Jahr = 61 % (=125.400 To./Jahr im Empfang bzw. 88.800 To./Jahr im Versand)
- **kurzfristige Verlagerungspotentiale Straße - Schiene**
 - 116.600 To./Jahr (=54 %) im regionalen/nationalen Verkehr (Empfang und Versand)
 - 97.600 To./Jahr (=46 %) im internationalen Verkehr (Empfang und Versand)
 - interne Bündelung aus bzw. nach Bayern, Frankfurt/M., Nordrhein-W. bzw. via Rotterdam
- **Rahmenbedingungen für kurzfristige Verlagerungspotentiale Straße - Schiene**
 - 196.200 To./Jahr (=92 %) im Gleisanschlussverkehr (Wagenladungsverkehr)
 - 18.000 To./Jahr (=8 %) im Kombinierten Verkehr (ab Mainz oder Industriepark F-Höchst)

Die kurzfristigen Marktpotentiale bei Kosten- und Wettbewerbsneutralität umfassen eine **Steigerung des bestehenden Bahnverkehrs** um ca. **140 %** bzw. einen **Anteil von 9 %** an den bestehenden (reinen) **Lkw-Verkehren**; dies entspricht **10.000 - 14.000 Lkw-Fahrten pro Jahr** im Stadtgebiet Wiesbaden.

Die **Abbildung 3.3-1** und **3.3-2** zeigen die graphische Darstellung der kurz- und längerfristigen Verlagerungspotentiale in Form von Verkehrsspinnen getrennt nach Empfang und Versand, anschließend erfolgt die Auflistung der wichtigsten Daten:

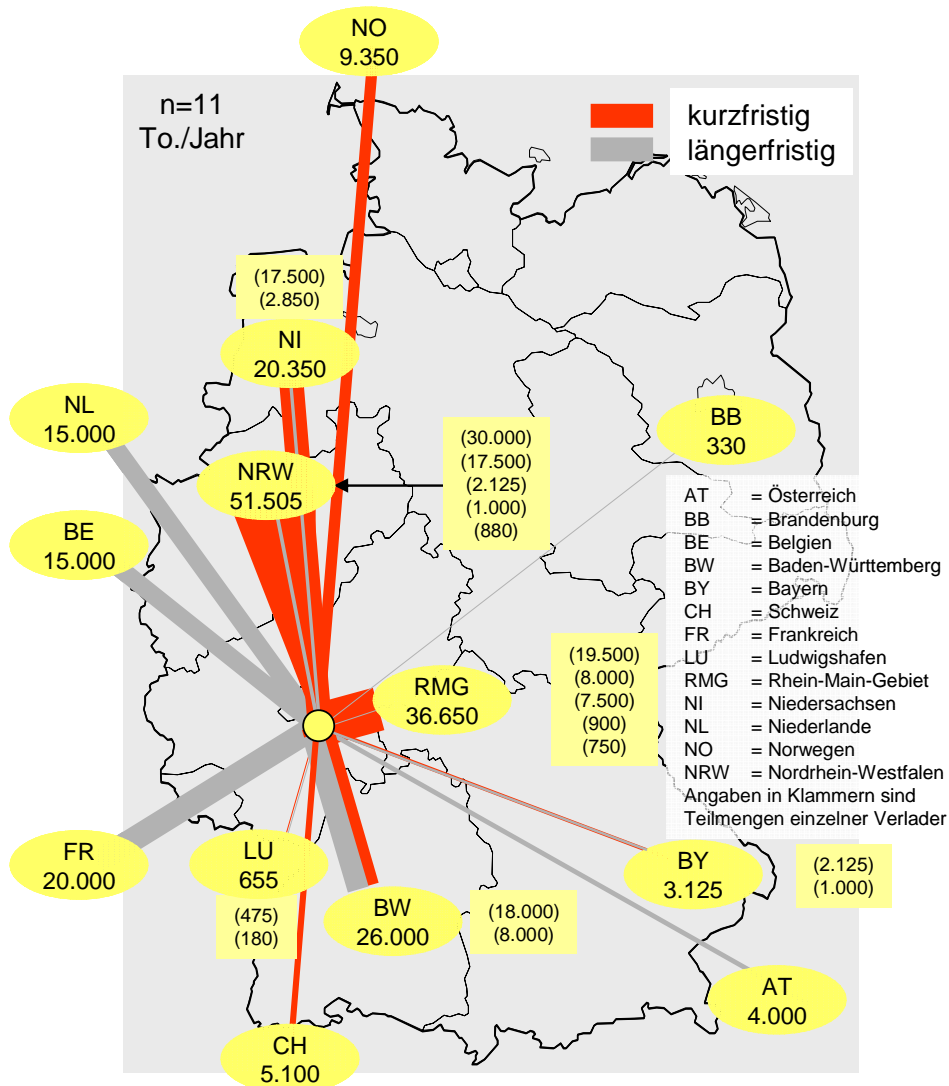


Abb. 3.3-1: kurz- und längerfristige Verlagerungspotentiale Straße - Schiene nach Relationen (Verkehrsspinne Empfang)

- gesamte Verlagerung 207.000 Tonnen pro Jahr
- 138.600 Tonnen pro Jahr (=67 %) im regionalen/nationalen Verkehr
- 68.400 Tonnen pro Jahr (=33 %) im internationalen Verkehr
- evtl. interne Bündelung aus Bayern, Baden-Württemberg (Mannheim), Ludwigshafen, Frankfurt/M., Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen
- kurzfristige Verlagerung 125.400 Tonnen pro Jahr
- entspricht 60 % aller Verlagerungspotentiale (Empfang 207.000 Tonnen pro Jahr)
- 111.000 Tonnen pro Jahr (=89 %) im regionalen/nationalen Verkehr
- 14.400 Tonnen pro Jahr (=11 %) im internationalen Verkehr
- evtl. interne Bündelung aus Frankfurt/M., Nordrhein-Westfalen

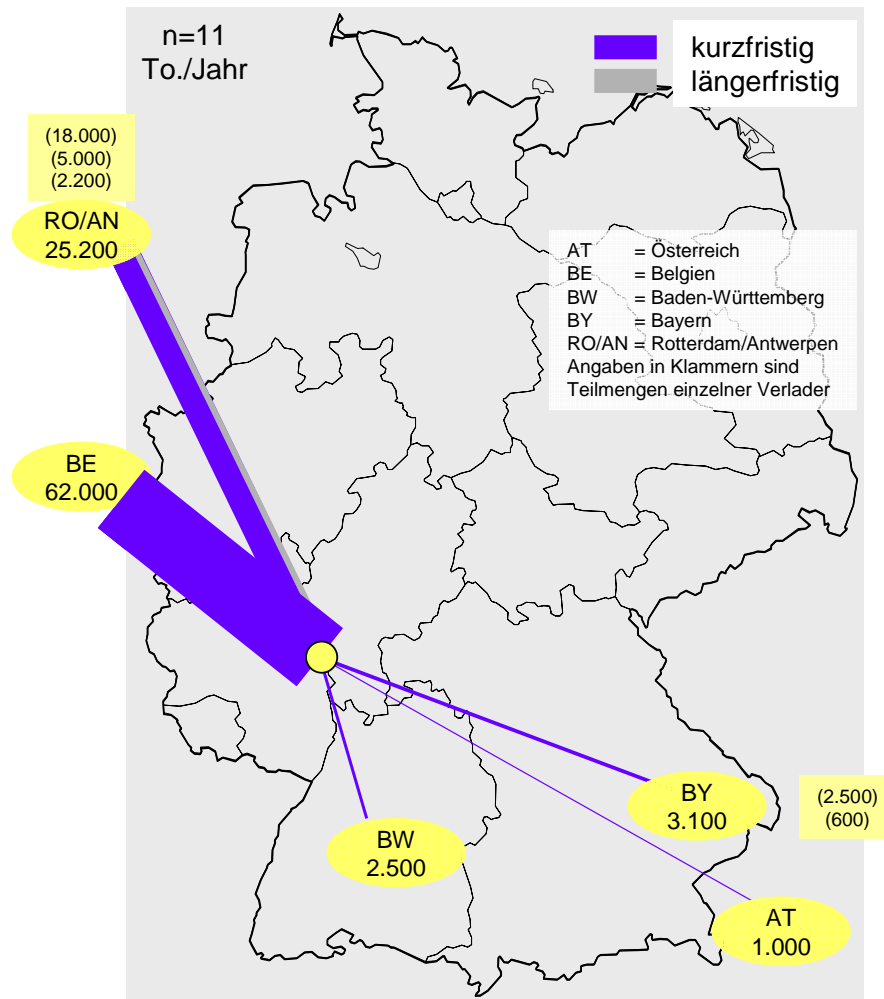


Abb. 3.3-2: kurz- und längerfristige Verlagerungspotentiale
Straße - Schiene nach Relationen (Verkehrsspinne Versand)

- gesamt Verlagerung 144.000 Tonnen pro Jahr
davon 50.000 Tonnen pro Jahr (ohne Angabe von Relationen) sowie 18.000
Tonnen pro Jahr im Kombinierten Verkehr ab Mainz oder Industriepark F-Höchst
- 55.600 Tonnen pro Jahr (=39 %) im regionalen/nationalen Verkehr
- 88.200 Tonnen pro Jahr (=61 %) im internationalen Verkehr
- evtl. interne Bündelung nach Bayern bzw. via Rotterdam

- kurzfristige Verlagerung 88.800 Tonnen pro Jahr
- entspricht 62 % aller Verlagerungspotentiale (Versand 143.800 Tonnen pro Jahr)
- 5.600 Tonnen pro Jahr (=6 %) im regionalen/nationalen Verkehr
- 83.200 Tonnen pro Jahr (=94 %) im internationalen Verkehr
- evtl. interne Bündelung nach Bayern bzw. via Rotterdam

➤ Zusammenfassung nach Güterverkehrsstellen

In ein Schienengüterverkehrskonzept für die Stadt Wiesbaden können die folgenden vorhandenen bzw. stillgelegten Güterverkehrsstellen einbezogen werden:

- Wiesbaden-Biebrich Industrie (kurzfristige Realisierung)
- Wiesbaden Ost (kurzfristige Realisierung)
- Mainz-Kastel (mittelfristige Realisierung)
- Wiesbaden-Schierstein (längerfristige Realisierung)

Die kurzfristigen Marktpotentiale im Bereich der Güterverkehrsstelle Wiesbaden-Biebrich Industrie umfassen ca. 208.000 Tonnen/Jahr im Empfang und Versand. Durch die Reaktivierung der Güterstrecke Wiesbaden Ost zum Gleisanschluss der Firma Henkell & Söhnlein Sektkellereien KG können Transporte im Empfang von jährlich 30 Mio. Liter Wein auf die Bahn zurückverlagert werden.

Aus der Sicht der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH als Eigentümer der Anschlussbahnen in Wiesbaden-Biebrich und Wiesbaden-Schierstein sind folgende Ergebnisse zur zukünftigen Nutzung der Bahn im Bereich dieser Gleisanschlüsse zu nennen:

- **Biebrich**
 - Nach vorläufigen Angaben von DB Netz AG wären hier keine größeren Investitionen in die öffentliche Schieneninfrastruktur erforderlich; jedoch hat laut Unternehmensbefragung kein ansässiges Unternehmen Interesse am SGV bzw. Marktpotentiale aufzuweisen.
- **Schierstein**
 - Bei 2 ansässigen Unternehmen besteht Interesse am SGV mit einem gesamten Güterverkehrsaufkommen von 30.000 Tonnen pro Jahr (Empfang/Versand).
 - Das (längerfristige) Marktpotential (Verlagerung Straße - Schiene) beträgt ca. 15.000 Tonnen pro Jahr (ca. 750 Waggons pro Jahr bzw. 3 Waggons pro Tag).
 - Nach vorläufigen Angaben von DB Netz AG ist hier zwar grundsätzlich eine Reaktivierung der Infrastruktur möglich, jedoch nur mit erheblich größeren Investitionen für den Neubau der Anschlussweiche mit Anbindung im geplanten elektronischen Stellwerk; eine Kostenschätzung seitens DB Netz AG ist derzeit jedoch noch nicht möglich.
 - Unter diesen Rahmenbedingungen wäre eine kurzfristige Integration in das SGV-Konzept durch eine vorläufige Lösung im Kombinierten Verkehr (Schiene/Straße) mit Umschlag bei InfraServ Wiesbaden mit den betroffenen Verladern und InfraServ zu prüfen.

➤ **Ansätze zur Bündelung**

Als mögliche Ansätze zur Bündelung der Marktpotentiale in ein Schienengüterverkehrskonzept für die Stadt Wiesbaden sind insbesondere drei Varianten zu nennen:

- **Variante 1**

Übernahme der Verkehre aller (mehrerer) Unternehmen mit Interesse am SGV, d.h. regionaler Sammel-/Verteilerverkehr inkl. Bündelung mit optimiertem Bedienungskonzept.

- **Variante 2**

Übernahme nur der regionalen/nationalen Verkehre im Bereich Wiesbaden/Frankfurt am Main/Mannheim/Ludwigshafen bzw. Bayern/Baden-W./Nordrhein-W./Niedersachsen mit einem optimierten Bedienungskonzept durch ein EVU bzw. eine Kooperation mehrerer EVU.

- **Variante 3**

Integration in die bestehenden Zug-Angebote der EVU (Nutzung "Mitnahmeeffekte") oder mögliche Bildung von Synergieeffekten zu bestehenden Zug-Angeboten der EVU; Abklärung des Interesses der EVU an den einzelnen Relationen der Verlagerungspotentiale. Die Vorteile dieser Variante bestehen unter anderem darin, dass eine schrittweise Integration möglich ist und das wirtschaftliche Risiko minimiert wird.

- **Bewertung der Varianten**

- Variante 1 und Variante 2 erscheinen insgesamt unrealistisch (kein ganzzugfähiges Aufkommen bzw. geringer Bündelungsgrad).
- Variante 3 bildet die Basis für die weitere Vorgehensweise, da bestehende Zug-Angebote bereits diverse Relationen der Verlagerungspotentiale abdecken.

➤ **Zug-Angebote im Rhein-Main-Gebiet**

Die bestehenden Möglichkeiten zur Anbindung des Untersuchungsgebietes (vgl. **Kapitel 3.1**) im Wagenladungsverkehr umfassen die folgenden Zug-Angebote:

- **Railion**

- *ICG-Knoten MZ-Bischofsheim mit Anbindung von Wiesbaden Ost*
- *Relationen mit wichtigen nationalen Wirtschaftszentren im Nachtsprung*

- **Mittelweserbahn (MWB) bzw. Rhein-Weser-Bahn (RWB)**
 - EccoCargo-Netzwerk mit Anbindung des Industrieparks Kalle-Albert in Wiesbaden
 - Netzwerk für Wagenladungsverkehr
- **rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH**
 - Netzwerk für Ganzzüge vor allem für die Chemiebranche
- **boxXpress, European Rail Shuttle (ERS)**
 - Containerzüge im Seehafenhinterlandverkehr ab Ludwigshafen/Mainz

Die **Abbildung 3.3-3** veranschaulicht graphisch die oben genannten Zug-Angebote.

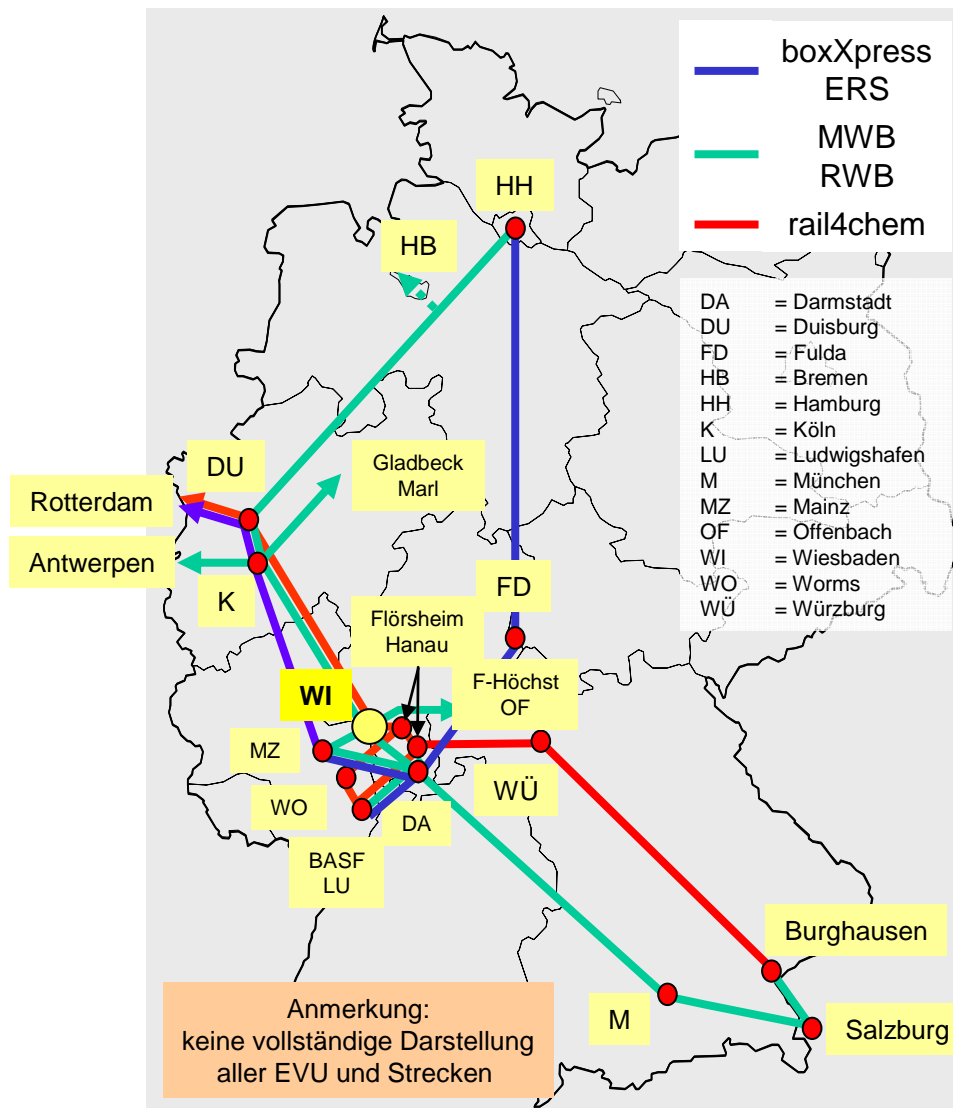


Abb. 3.3-3: Zug-Angebote zur Anbindung des Untersuchungsgebietes

➤ **Fazit**

Die Anbindung des Untersuchungsgebietes durch bestehende Zug-Angebote ermöglicht die Integration der Marktpotentiale durch „Mitnahmeeffekte“ insbesondere auf folgenden Relationen bzw. in folgenden Räume (vgl. **Kapitel 6** Variante 3):

- Rhein-Main-Gebiet (Frankfurt/Main, Industriepark Frankfurt-Höchst)
- Rhein-Neckar-Gebiet (Mannheim/Ludwigshafen)
- Bayern (Burghausen, München)
- Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen
- Seehafenhinterlandverkehre via Rotterdam

3.4 Umsetzung

Aus dem Workshop sind die folgenden **Ergebnisse** festzuhalten:

- Alle anwesenden EVU äußerten ein generelles Interesse zur Integration der vorhandenen Verlagerungspotentiale in ihre bestehenden Zug-Angebote.
- Alle anwesenden Unternehmen mit Interesse am SGV äußerten die generelle Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit den EVU bei der Umsetzung des Schienengüterverkehrskonzeptes und zur Bereitstellung von Informationen und Daten.
- Die weitere Koordination bzw. Konzeption erfolgt durch den Schienenlogistik-Dienstleister LOG-O-RAIL (der ebenfalls seine Bereitschaft erklärte). Ziel ist es, die Verlagerungspotentiale möglichst umfassend einzubeziehen, d.h. Angebote einzelner EVU nur für ausgewählte Verlagerungspotentiale sind zu vermeiden.
- Abstimmung zwischen LOG-O-RAIL und TransCare mit Beteiligung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen zur weiteren Vorgehensweise bei der Umsetzung des Schienengüterverkehrskonzeptes.

Als Folge wurde der folgende Zeitplan mit LOG-O-RAIL zur Umsetzung des Schiengüterverkehrskonzeptes für die Stadt Wiesbaden vereinbart:

➤ **Ende Mai 2005**

Erarbeitung und Vorstellung eines Bündelungskonzeptes zur Integration der ermittelten Verlagerungspotentiale in bestehende Zug-Angebote der im projektbegleitenden Arbeitskreis mitwirkenden EVU unter Beteiligung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen und TransCare.

➤ **Juni 2005**

Einbindung und Information der im projektbegleitenden Arbeitskreis mitwirkenden EVU sowie Abklärung des Interesses an der Übernahme von Verlagerungspotentialen; falls diese nicht abgedeckt werden können Beteiligung weiterer EVU.

➤ **August/September 2005**

Gespräche mit den Verladern zur Abstimmung der Rahmenbedingungen.

➤ **Ende 2005/Anfang 2006**

Umsetzung der ersten Verlagerungen (einzelne Güterströme evtl. früher).

3.5 Abschließende Empfehlungen

In **Wiesbaden-Schierstein** könnte durch die erfolgreiche Umsetzung der vorgeschlagenen (kurzfristigen) Lösung im Kombinierten Verkehr (Schiene/Straße) mit Umschlag bei InfraServ Wiesbaden zur Integration der beiden betreffenden Verloader eine wichtige Voraussetzung bzw. Argumentation geschaffen werden, um eine (langfristige) Reaktivierung mit Neubau der Anschlussweiche sowie Anbindung im geplanten elektronischen Stellwerk trotz der erheblichen Investitionen gegenüber den städtischen Entscheidungsgremien sowie gegenüber der DB Netz AG zu vertreten.

In **Wiesbaden-Biebrich** zeigte die Unternehmensbefragung kein Interesse der ansässigen Unternehmen an der zukünftigen Nutzung der Bahn. Dies würde als konsequente Schlussfolgerung zwar bedeuten, dass hier ein Rückbau der Gleisanlagen sinnvoll wäre; trotzdem empfiehlt sich für die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH vor dieser Entscheidung die direkte Kontaktaufnahme mit den relevanten Anschließern des ESWE-Stammgleises zur Abklärung der jeweiligen individuellen Interessen

dieser Unternehmen. Zudem sollten bei einer Neuansiedlung eines Unternehmens insbesondere im Bereich der bestehenden Gleisanlagen alle Planungs- und Steuerungsmöglichkeiten (z.B. Bauleitplanung) seitens der Stadt Wiesbaden bzw. der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH zur Ansiedlung eines Unternehmens mit Interesse am Schienen Güterverkehr bzw. an einem Gleisanschluss genutzt werden.

Aus einer erfolgreichen Umsetzung der in der Untersuchung ermittelten Verlagerungspotentiale oder zumindest von Teilen daraus kann eine erhebliche Initialwirkung für die zukünftige Nutzung der Bahn von zwei Seiten ausgehen. So können durch verstärkte Marktaktivitäten der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Raum Wiesbaden günstigere Rahmenbedingungen für die Integration von Aufkommen weiterer Verlader resultieren. Darüber hinaus können positive Erfahrungsberichte der entsprechenden Verlader über eine erfolgreiche Umsetzung von Verlagerungspotentialen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen das Interesse weiterer Verlader hervorrufen. Dies gilt vor allem für Verlader, die in der vorliegenden Untersuchung nicht in die Unternehmensbefragung einbezogen waren (da nicht im Einzugsbereich von bestehenden oder stillgelegten Gleisanlagen gelegen), für die jedoch der Kombinierte Verkehr oder die Nutzung öffentlicher Ladestraßen im Wagenladungsverkehr von Interesse sein könnte.

Günstig für Verlagerungen erscheint ein regelmäßiger Kontakt zwischen den an der Untersuchung Beteiligten (Auftraggeber, TransCare, interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie dem Schienenlogistik-Dienstleister LOG-O-RAIL, der die weitere Umsetzung übernimmt). Darüber hinaus könnte die Untersuchung ein weiterer Baustein für ein auf den gesamten Ballungsraum Rhein-Main bezogenes Schienen Güterverkehrskonzept sein. Bisher liegen Potentialuntersuchungen vor zu den Räumen Wiesbaden, Darmstadt und Aschaffenburg. Falls entsprechende Untersuchungen auch in Frankfurt/Main, Offenbach, Hanau, Mainz und gegebenenfalls Limburg durchgeführt werden, sind größere bündelungsfähige Potentiale zur Verlagerung auf die Bahn und durch Synergiewirkungen bessere Möglichkeiten zum Ersatz von Lkw-Fahrten durch Bahntransporte zu erwarten.

3.6 Übertragbarkeit der Erkenntnisse und Erfahrungen

In der Zusammenfassung sind folgende Erkenntnisse und Erfahrungen bzw. Schlussfolgerungen sowohl aus der Sicht der Verlader (mit Interesse am Schienengüterverkehr) als auch aus der Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf die Übertragbarkeit für andere regionale Schienengüterverkehrskonzepte zu nennen:

➤ **Verlader (mit Interesse am Schienengüterverkehr)**

- Die Abwicklung bestehender Bahnverkehre erfolgt überwiegend zur großen Zufriedenheit.
- Unternehmen mit relativ geringem Aufkommen haben oft negative Erfahrungen gegenüber der ehemaligen DB Cargo (speziell im Zusammenhang mit MORA C); als Konsequenz daraus erfolgte die Umstellung der Transporte auf die Straße.
- Häufig bestehen noch relativ geringe Kenntnisse über
 - *die Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes in den letzten 10 Jahren (Liberalisierung),*
 - *die Förderungsmöglichkeiten bzw. -programme von Gleisanschlüssen,*
 - *das Leistungsspektrum und die Zug-Angebote privater Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU); speziell für den Wagenladungsverkehr im Bereich des Unternehmensstandortes.*
- Durch Einführung der Lkw-Maut 2005 entsteht ein zunehmender Handlungsdruck; der jedoch zum Zeitpunkt der Unternehmensbefragung im Herbst 2004 (noch) gering war; das Problembewußtsein der Abhängigkeit von der Straße ist (noch) wenig ausgeprägt.

➤ **Eisenbahnverkehrsunternehmen**

- Vermarktung ist kein Kerngeschäft (meist zu geringe personelle Kapazitäten), d.h. häufig „zufällig“ oder historisch gewachsene Geschäftsbeziehungen.
- Grundsätzlich großes Interesse an zusätzlichem Aufkommen für bestehende Zug-Angebote („Mitnahmeeffekte“) oder evtl. sogar zur Erweiterung der Zug-Angebote (wie die Beteiligung einer relativ hohen Anzahl von EVU im Projekt zeigt).

➤ **Schlussfolgerungen**

- Eine wesentliche Ursache der nur zögerlichen Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes (trotz der inzwischen verbesserten Rahmen- bzw. Wettbewerbsbedingungen) sind die fehlenden gegenseitigen Informationen auf der Seite von Angebot und Nachfrage.
- Es besteht ein Handlungsbedarf zur Schaffung von Kontaktmöglichkeiten zwischen Verladern mit Interesse am Schienengüterverkehr und Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Städte bzw. Kommunen sind dabei in der wichtigen Funktion als Initiator zu sehen.
- Verlader mit Interesse an der Bahn brauchen in der Regel externe Unterstützung.