

Güterverkehr in der Region Starkenburg

Regionalisierung des Güterverkehrs? Eine Momentaufnahme

Von Christian Knölker und Gottlob Gienger

➤ Güterverkehr im Odenwald ist möglich – aber nicht unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen. Das ist das Ergebnis einer Studie des Unternehmens Transcare.

Nachdem im Sommer 2001 Kooperationsverhandlungen mit der Connex und der Transport- und Logistik-Gesellschaft gescheitert waren, hatte die DB Cargo am 31.12.2001 auf der Odenwaldbahn Darmstadt/Hanau – Eberbach den Güterverkehr komplett eingestellt. Das Hessische Verkehrsministerium und die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation beauftragten deshalb die Transcare AG (Wiesbaden), ein Schienengüterverkehrskonzept für den Raum Darmstadt zu erstellen. Am 17.5.2002 lud Landrat Jakoubek zum 1. Güterverkehrsgipfel ins Landratsamt Darmstadt ein, an dem Bundestagsabgeordnete, Landräte, Bürgermeister sowie Verantwortliche für den ÖPNV aus der Region Starkenburg teilnahmen. In seiner Eröffnung betonte Jakoubek, die Rückzugsstrategie der DB verursache wirtschaftlichen Schaden. Der Odenwaldkreis hat als einziger Kreis Hessens keinen Autobahnanschluss. Deshalb sei er besonders auf die Bahnanbindung angewiesen; die Einstellung des Güterverkehrs sei ein schwerer Standortnachteil. Nach der Bundestagswahl sei eine Reform der Bahnreform notwendig.

Ralf Jahncke, Vorstandsmitglied der Transcare AG, Wiesbaden, stellte das von seinem Unternehmen erstellte Gutachten vor. Die Güterverkehrskunden werden in verschiedene Kategorien eingeteilt: A- und B-Kunden mit hohem

Aufkommen, die von der DB Cargo weiterhin wie bisher oder auch besser bedient werden, und die viel zahlreicheren C-Kunden mit geringerem Aufkommen. Diese zu bedienen ist die DB nicht bereit. Transcare hat 37 Unternehmen befragt, von denen einige derzeit nicht auf der Schiene bedient werden, da Gleisanschlüsse zurückgebaut sind, sich die Transporte nicht für die Bahn eignen oder sich das Unternehmen vertraglich gebunden hat. Für 13 Unternehmen wurde ein jährliches Transportpotenzial von ca. 400.000 Tonnen pro Jahr ermittelt, 38 Wagen pro Tag im Empfang und 32 Wagen pro Tag im Versand, wobei auch die geplante Müll-Logistik des Zweckverbands Abfallwirtschaft Südhessen einbezogen ist. Jahncke schlug ein Betreibermodell vor, wie es in den USA üblich ist: DB Cargo übernehme den Ferntransport bis Darmstadt Güterbahnhof, ein Kooperationspartner den Nahverkehr. Die Einnahmen sollten gemäß der Wertschöpfung aufgeteilt werden. Dieses Modell ist aber ohne die A- und B-Kunden der DB nicht wirtschaftlich realisierbar. Jahncke betonte, DB Cargo habe den unternehmerischen Auftrag, profitabel zu arbeiten. Strukturpolitik sei Sache der Politik. In der anschließenden Diskussionsrunde wurde der Mitarbeiter von DB-Cargo Böhner von allen Seiten für die Rückzugsstrategie kritisiert, z. B. wurden durch die Einstellung des Güterverkehrs zur Firma Coronet in Wald-Michelbach (Überwaldbahn) die Firmen Pirelli

und Odenwald-Konserven vergrault. In Viernheim will DB Cargo die Bedienung einer großen Spedition einstellen, hier könnte DB Imm, die Immobilienverwertungsgesellschaft der DB, ein Interesse haben, die in Weinheim an der Strecke liegenden Flächen zu verkaufen.

Der Transcare-Bericht steht unter www.pro-bahn.de/starkenburg in der Rubrik „Fachbeiträge“ zum Herunterladen zur Verfügung.

Der Kommentar:

Güterverkehr ohne Konzept

Die Studie weist nach, dass mehr Güter als bisher auf der Schiene befördert werden können. Was für den Odenwald gilt, gilt auch entsprechend für Schleswig-Holstein oder Württemberg. Doch gleichzeitig wird zweierlei deutlich: Die Infrastruktur muss in lokaler Trägerschaft für diesen Zweck vorgehalten werden – ebenso wie Land- und Kreisstraßen. Und die Sammlung und Zustellung der Güterwagen muss lokal so organisiert werden, dass die höchstmögliche Beförderungsmenge erzielt wird. Dafür braucht man ein regionales Schienenverkehrsunternehmen. Die Bahnreform von 1994 hat beiden Voraussetzungen eine Absage erteilt: DB Cargo und DB Netz sollen mit höchstmöglichem Profit arbeiten, also zieht sich die DB zurück. Wann begreift die Bundesregierung, dass sie die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr ändern muss?

Rainer Engel

