



# „Holztransporte per Bahn in Hessen“

## Gespräch

## Holzverkäufer / Holztransporteure / Land

am 29.3.2007

im Hessischen Ministerium für  
Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung



## Teilnehmer:

- Hessischer Waldbesitzerverband
- Hessen-Forst
- Nieten Fracht Logistik / Railion
- Mittelweserbahn / Netzwerk Privatbahnen
- Hess. Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum u. Verbraucherschutz
- Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
- Hess. Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen



## Ausgangslage

- **Hessen ist walddreichstes Bundesland der BRD**
- **40% Staatswald, 35% Kommunalwald, 25% Privatwald;  
Bewirtschaftung Kommunalwald i.d.R. durch Hessen-Forst**
- **Holztransport über lange Strecken per Lkw unwirtschaftlich**
- **Käufer wünschen vermehrt Bahntransport**
- **→ dauerhafte überregionale Vermarktung erfordert  
Bahntransport; Lkw-Vorlauf nur begrenzt möglich**
- **Kommunen wünschen zunehmend Bahntransport**



## Ziele bei Holztransporten per Bahn

- **Erhalt der Absatzmärkte für hessische Waldbesitzer:  
Sicherung von Arbeitsplätzen**
- **Verringerung Lkw-Verkehr  
(u.a. Beitrag zu „Staufreies Hessen 2015“)**
- **Verringerung von Anwohnerbelastungen**
- **Beitrag zu Klimaschutz und Feinstaubverringerung**



## Möglichkeiten zur Nutzung der Bahn

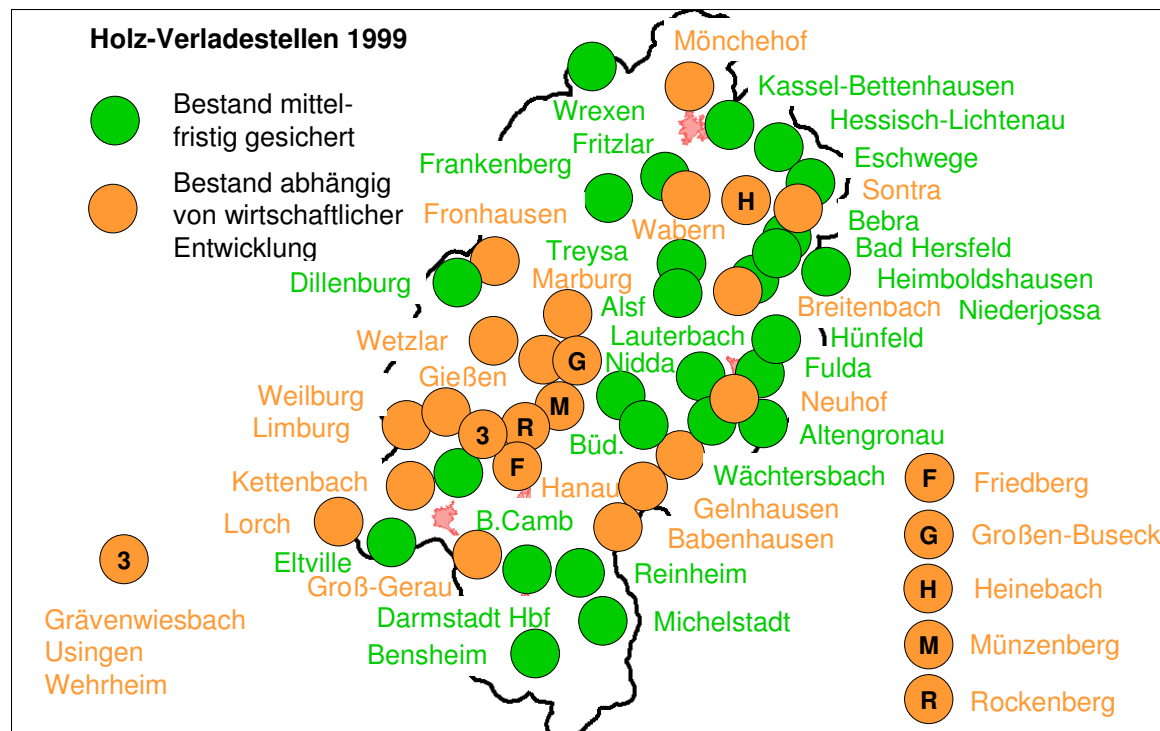
### Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- zusätzlich zu Railion leistungsfähige Privatbahnen (NE-Bahnen) vorhanden

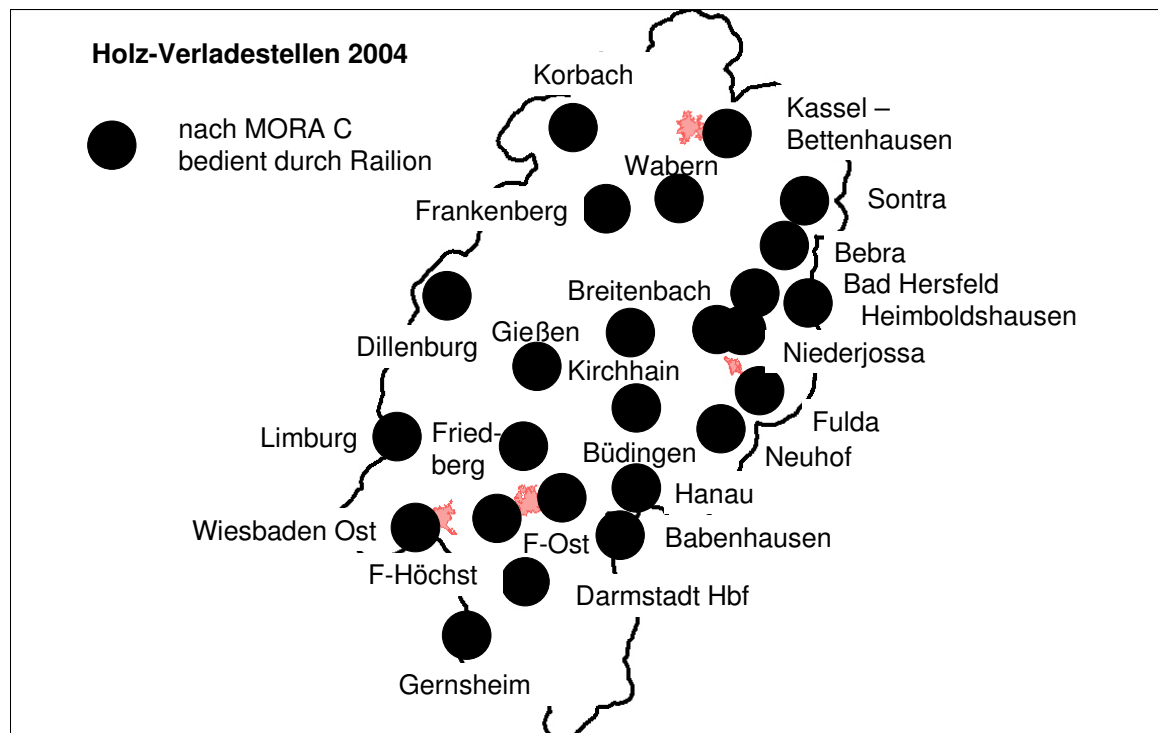
### Holzverladebahnhöfe:

- Bestand vor MORA C in Hessen (1999):
  - \* 24 Bahnhöfe „mittelfristig gesichert“
  - \* 27 Bahnhöfe „abhängig von wirtschaftlicher Entwicklung“
- Bestand nach MORA C (Ende 2004):
  - \* 26 von DB Cargo/Railion bediente Verladestellen
  - \* Verringerung um 50% gegenüber 1999

## Holzverladestellen vor MORA C (1999) mit Bedienung durch DB Cargo:



## Holzverladestellen nach MORA C (2004) mit Bedienung durch Railion:



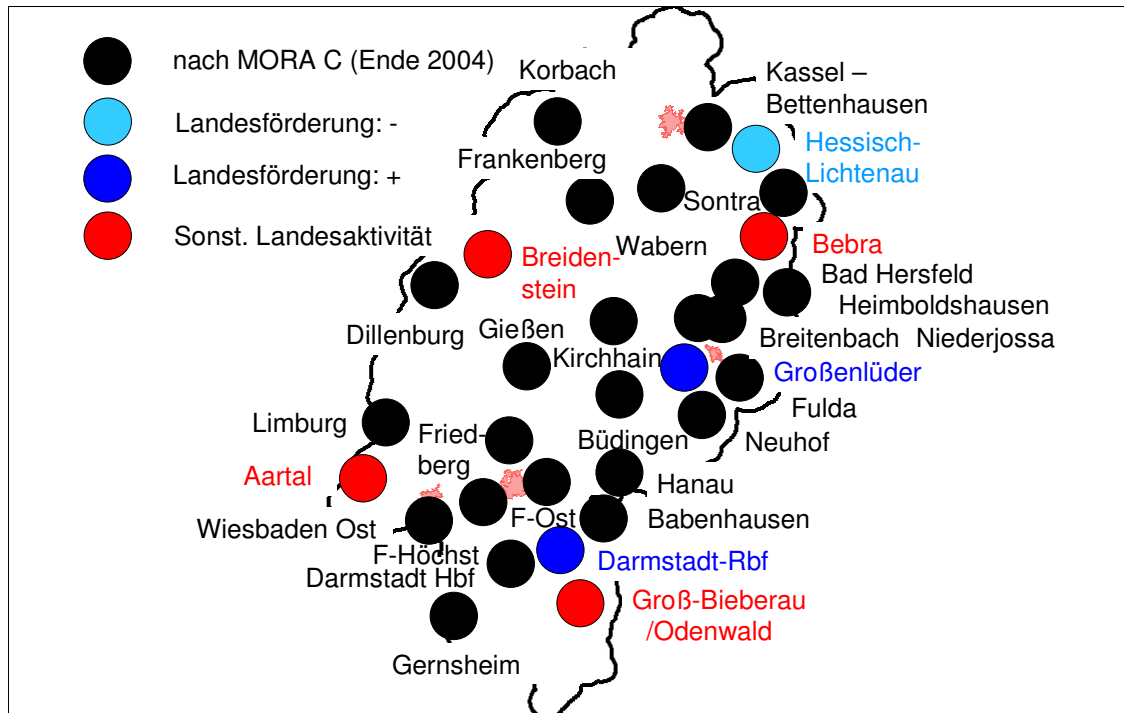


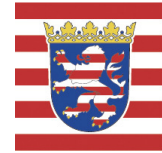
## Konsequenzen:

- **Beginn privates Engagement:  
Einrichtung zusätzlicher Holz-Verladestellen**
  
- **Beginn Landesengagement:**
  - \* **Beratung, Moderation, Vermittlung,...**
  - \* **Fördermittel als Anschubfinanzierung**



## Landesengagement:





## Landesförderung

### Infrastrukturmaßnahmen, z.B. :

- Sanierung von Gleisen / Anschlussweichen
- Einrichtung von Holz-Verlademöglichkeiten

### Voraussetzungen u.a.:

- keine Bundesförderung möglich, d.h. keine Maßnahmen auf Gelände im Privatbesitz von Wirtschaftsunternehmen
- anfangs keine Eigenwirtschaftlichkeit, aber Perspektive
- Transportverträge



## Landesengagement:

### mit Fördermitteln:

- **Hessisch-Lichtenau:**
  - \* Initiative: NE-Bahn
  - \* Scheitern v.a., weil keine Übernahme von Holzlieferungen durch NE-Bahn seitens DB Cargo
- **Großenlüder:**
  - \* Initiative: privater Holzverkäufer
  - \* kooperative Nutzung neuer Verladestelle
  - \* z.T. Probleme für NE-Bahnen
- **Darmstadt-Kranichstein (Rbf):**
  - \* Engagement Forstamt, NE-Bahn und Stadt
  - \* kurze Wege Wald → Verladestelle
  - \* Rbf mit Bedienung durch mehrere NE-Bahnen
  - \* Inbetriebnahme in Kürze



## Landesengagement:

ohne Fördermittel (bisher):

### ■ Bebra:

- \* Initiative: privater Holzverkäufer
- \* lange Verhandlungen wegen Grundstückskauf
- \* Landesförderung nicht mehr möglich,  
weil inzwischen Bundesförderung zuständig

### ■ Aartal:

- \* Initiative: Forstämter nach Gutachten Land/LNG
- \* Mengen erhoben
- \* Scheitern bisher v.a. wegen fehlender Transportverträge
- \* Problem „frei Haus/frei Waldstraße“
- \* großes Interesse der Kommunen am Bahntransport



## Landesengagement:

ohne Fördermittel (bisher):

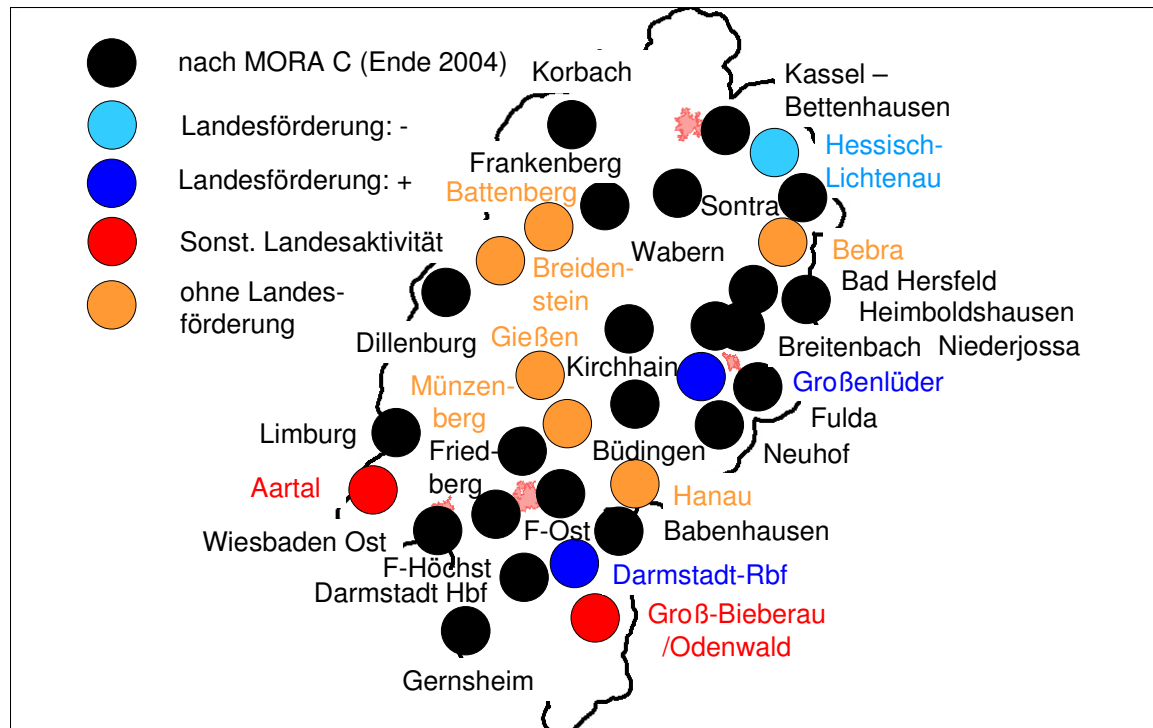
### ■ Odenwald:

- \* Initiative: private Holzverkäufer, LNG, NE-Bahn
- \* Mengen erhoben
- \* Nutzung der Verladestelle Groß-Bieberau möglich:  
nach Bitte Hessen-Forst um Erhalt → Engagement Dritter
- \* Probleme: Grundlast durch andere Verkehre erforderlich;  
Mengen von Hessen-Forst fehlen

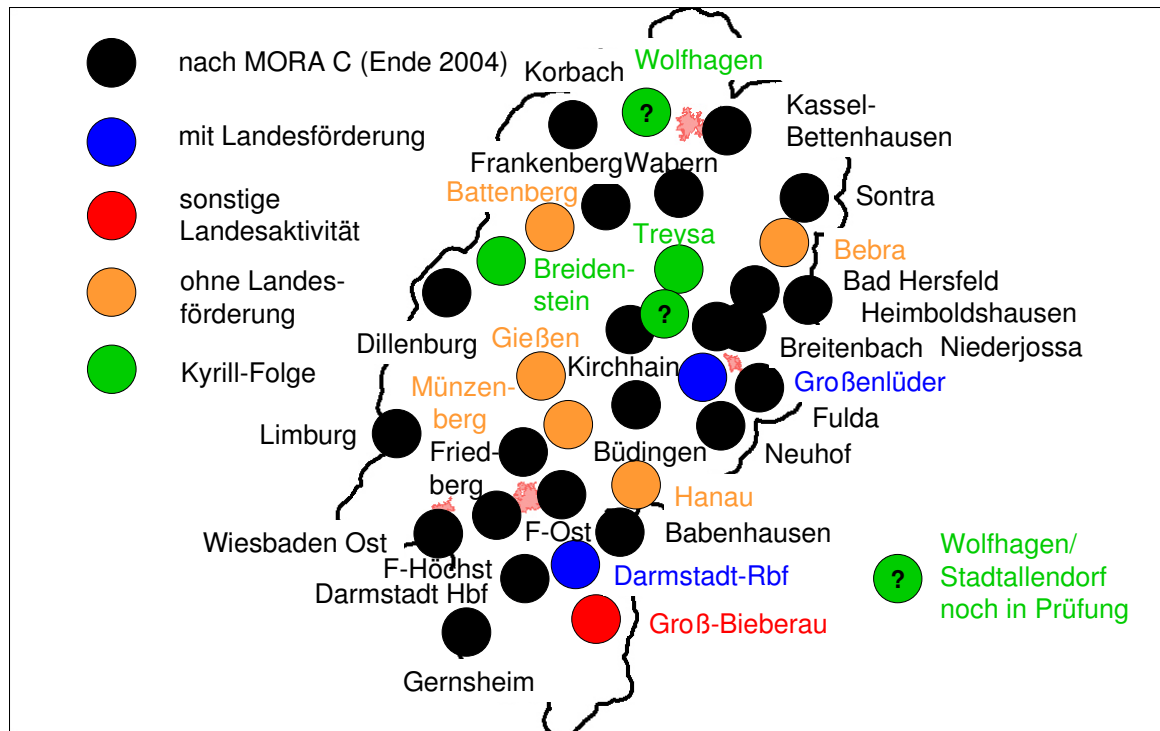
### ■ Breidenstein:

- \* Initiative: Forstamt, Kreis, Kommune wegen Kyrill-Schäden
- \* Inbetriebnahme im April 2007
- \* dann Prüfung, ob längerfristige Nutzung sinnvoll
- \* Landes-Fördermittel grundsätzlich möglich

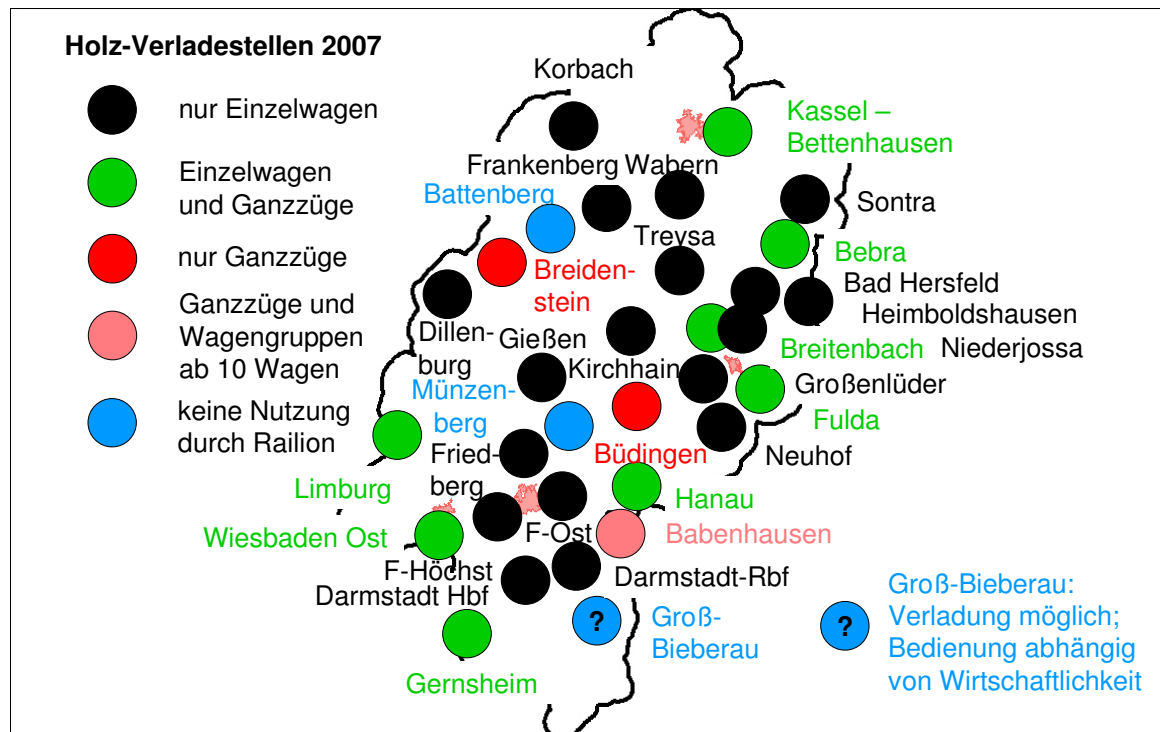
## Private Initiative ohne Fördermittel: (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)



## Zusätzliche Verladestellen als Kyrill-Folge: (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)



## Aktuelle Verladestellen (Stand April 2007): (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)







**Ziele/Themen:**  
**(ohne Anspruch auf Vollständigkeit):**

- **Erfassung des Bedarfs für Holzverladestellen bei allen Waldbesitzern**
- **Keine suboptimalen Lösungen aus sektoraler Sicht**
- **Hessenweit sinnvolle Lösungen**
- **minimale Aufkommensverringerung und Bestandsgefährdung für bestehende Holzverladestellen**
- **vorausschauendes Agieren und Einsatz pro Bahn für Erhalt überregionaler Absatzchancen**
- **Sicherung der Option auf Reaktivierung sinnvoller Verladestellen**

**Fragen/Probleme:**  
(ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- **Veränderung der Verkehrsmittelwahl:  
(Verkauf „frei Haus/frei Waldstraße“)**
- **Notwendigkeit von Transportverträgen für Fördermittel**
- **Einzelverträge für EVU statt Rahmenvertrag mit Hessen-Forst**
- **Übernahme von Privatbahnen angelieferter Waggons  
durch Railion**
- **ausreichende Kapazitäten (v.a. Waggonbereitstellung)**
- **Information über Holzverlademöglichkeiten**