



Potentialanalyse

Schienengüterverkehr in Mittelhessen

Schlussbericht

**erarbeitet im Auftrag des
Regierungspräsidiums Gießen
Dezernat 31 – Regionalplanung, Bauleitplanung**

im Dezember 2020



Potentialanalyse

Schienengüterverkehr in Mittelhessen

Schlussbericht

Auftraggeber:

Regierungspräsidium Gießen
Dezernat 31 – Regionalplanung, Bauleitplanung
Landgraf-Philipp-Platz 1-7
35390 Gießen

Auftragnehmer:



Breidenbachstraße 27
57339 Erndtebrück
www.ederlog.de

Bearbeitung:

Michael Roggenkamp

Erndtebrück, im Dezember 2020

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1. Einführung in das Thema.....	5
2. Landkreis Gießen	7
2.1 Vorbemerkung.....	7
2.2 Streckennummer 3700 Gießen – Lehnheim (– Fulda).....	7
2.2.1 Aktuelle Situation	7
2.2.2 Perspektive.....	7
2.2.3 Weitere Maßnahmen.....	8
2.3 Streckennummer 3701 Gießen – Trais-Horloff (– Gelnhausen).....	8
2.3.1 Aktuelle Situation	8
2.3.2 Perspektive.....	8
2.3.3 Weitere Maßnahmen.....	9
2.4 Streckennummer 3705 Lollar – Londorf	9
2.4.1 Aktuelle Situation	9
2.4.2 Perspektive.....	9
2.4.3 Weitere Maßnahmen.....	10
2.5 Streckennummer 3740 Hungen – Inheiden (– Beienheim).....	10
2.5.1 Aktuelle Situation	10
2.5.2 Perspektive.....	10
2.5.3 Weitere Maßnahmen.....	10
2.6 Streckennummer 3900 (Kassel –) Friedelhausen – Langgöns (– Frankfurt).....	10
2.6.1 Aktuelle Situation	10
2.6.2 Perspektive.....	11
2.6.3 Weitere Maßnahmen.....	11
3. Lahn-Dill-Kreis.....	12
3.1 Vorbemerkung.....	12
3.2 Streckennummer 2651 (Betzdorf –) Haiger-Allendorf – Gießen	12
3.2.1 Aktuelle Situation	12
3.2.2 Perspektive.....	13
3.2.3 Weitere Maßnahmen.....	13
3.3 Streckennummer 2800 (Siegen –) Dillbrecht – Haiger.....	13
3.3.1 Aktuelle Situation	13
3.3.2 Perspektive.....	13
3.3.3 Weitere Maßnahmen.....	13
3.4 Streckennummer 3710 (Koblenz) – Stockhausen – Wetzlar	14
3.4.1 Aktuelle Situation	14
3.4.2 Perspektive.....	14

3.4.3	Weitere Maßnahmen.....	14
3.5	Streckennummer 3720 Dillenburg – Ewersbach	14
3.5.1	Aktuelle Situation	14
3.5.2	Perspektive.....	15
3.5.3	Weitere Maßnahmen.....	15
4.	Landkreis Limburg-Weilburg.....	16
4.1	Vorbemerkung.....	16
4.2	Streckennummer 3610 Limburg – Bad Camberg (- Frankfurt)	16
4.2.1	Aktuelle Situation	16
4.2.2	Perspektive.....	17
4.2.3	Weitere Maßnahmen.....	17
4.3	Streckennummer 3710 (Koblenz –) Limburg – Löhnberg (- Gießen)	17
4.3.1	Aktuelle Situation	17
4.3.2	Perspektive.....	17
4.3.3	Weitere Maßnahmen.....	18
4.4	Streckennummer 3730 Limburg – Wilsenroth (- Altenkirchen).....	18
4.4.1	Aktuelle Situation	18
4.4.2	Perspektive.....	18
4.4.3	Weitere Maßnahmen.....	18
4.5	Streckennummer 3731 Limburg – Elz Süd (- Siershahn).....	18
4.5.1	Aktuelle Situation	18
4.5.2	Perspektive.....	19
4.5.3	Weitere Maßnahmen.....	19
5.	Landkreis Marburg-Biedenkopf	20
5.1	Vorbemerkung.....	20
5.2	Streckennummer 2870 (Erndtebrück –) Wallau – Cölbe	20
5.2.1	Aktuelle Situation	20
5.2.2	Aktuelle Situation	20
5.2.3	Aktuelle Situation	20
5.3	Streckennummer 2972 (Frankenberg –) Münchhausen – Sarnau.....	21
5.3.1	Aktuelle Situation	21
5.3.2	Aktuelle Situation	21
5.3.3	Aktuelle Situation	21
5.4	Streckennummer 3721 Dillenburg – Wallau	21

5.4.1	Aktuelle Situation	21
5.4.2	Perspektive	22
5.4.3	Weitere Maßnahmen	22
5.5	Streckenummer 3900 (Kassel –) Neustadt – Fronhausen (– Frankfurt/M)	22
5.5.1	Aktuelle Situation	22
5.5.2	Perspektive	23
5.5.3	Weitere Maßnahmen	23
5.6	Streckenummer 3950 (Nieder-Ofleiden –) Schweinsberg – Kirchhain	23
5.6.1	Aktuelle Situation	23
5.6.2	Perspektive	23
5.6.3	Weitere Maßnahmen	24
6.	Vogelsbergkreis	26
6.1	Vorbemerkung	26
6.2	Streckenummer 3700 (Gießen –) Mücke – Angersbach (– Fulda)	26
6.2.1	Aktuelle Situation	26
6.2.2	Perspektive	26
6.2.3	Weitere Maßnahmen	27
6.3	Streckenummer 3950 Nieder-Ofleiden (– Kirchhain)	27
6.3.1	Aktuelle Situation	27
6.3.2	Perspektive	28
6.3.3	Weitere Maßnahmen	28
7.	Ableitung	29

1. Einführung in das Thema

Im Nachgang zu dem vom Regierungspräsidium Gießen ausgerichteten und von ederlog vorbereiteten und moderierten Workshop „Schienengüterverkehr in Mittelhessen“ hat ederlog den Auftrag erhalten, mögliche Potentiale im Bereich des Regierungspräsidiums Gießen zu untersuchen.

Aufgrund der sehr kurzen Bearbeitungszeit von nur drei Wochen musste hierfür ein pragmatischer Arbeitsansatz gewählt werden. Neben den bei ederlog bereits vorhandenen Unterlagen wurden gezielt Telefoninterviews mit den beteiligten Industrie- und Handelskammern (IHK) sowie mit den Wirtschaftsförderungseinrichtungen der beteiligten Landkreise geführt, wobei seitens der IHK's eine Rückmeldung von drei der vier Kammern erfolgte. Von den fünf Wirtschaftsförderungseinrichtungen meldeten sich drei zurück (es gab keine Rückmeldungen aus den Landkreisen Limburg-Weilburg und Vogelsberg). Ergänzend wurden mehrere gezielte Telefonate mit Personen bzw. Unternehmen geführt, die intensiv mit dem Thema Schienengüterverkehr in der Region beschäftigt sind.

Es besteht die einheitliche Meinung, dass Projekte im Schienengüterverkehr nicht auf Landkreisebene angestoßen werden können (Zitat: „Unternehmen kennen keine Kreisgrenzen“), sondern in einem größeren regionalen Zusammenhang gesehen werden müssen. Insofern wird das Engagement des Regierungspräsidiums als ausgesprochen positiv gesehen.

Hinzu kommt, dass es auf Ebene der IHK's keine erkennbaren Strategien im Hinblick auf den Schienengüterverkehr gibt, was dort offen so kommuniziert wird (Zitat: „IHK's vertreten die Unternehmen im ‚Jetzt‘, benötigt wird aber eine Strategie für ‚morgen‘“). Deshalb wird von dieser Seite die Notwendigkeit der Durchführung weiterer intensiver Befragungen und Untersuchungen betont.

Aus dem Lahn-Dill-Kreis wurde berichtet, dass das auf dem Workshop diskutierte Thema über die problematischen und langwierigen Erfahrungen eines Natursteinwerkes im Dilltal, einen Gleisanschluss zu bauen, dazu führt, dass andere Unternehmen von solchen Gedanken eher wieder Abstand nehmen. Im Umkehrschluss wurde seitens der Befragten aber auch hervorgehoben, dass deshalb vereinfachte Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen und hier die Ebene des Regierungspräsidiums eine herausragende Bedeutung hat, sei es durch die Schaffung von einheitlichen planerischen Grundlagen oder die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle („Schienencoach“). Durch die Wirtschaftsförderungseinrichtungen wurde der Wunsch geäußert, im Falle von Projekten auf RP-Ebene entsprechend mitarbeiten und gemeinsame Strategien entwickeln zu wollen.

Auch wenn es aktuell um die Neuaufstellung des Regionalplans geht, sollte parallel dazu ein fachlicher Diskurs zum Schienengüterverkehr geführt werden, der einerseits kurz- und mittelfristig realisierbare Projekte beinhaltet, daneben aber

zudem die langfristige Perspektive berücksichtigt. Soll zukünftig eine eher dezentrale Struktur gefördert werden, mit lokalen Ladestellen und Gleisanschlüssen? Oder ist die Einrichtung zentraler leistungsfähiger „Railports“ mit entsprechenden Umschlaganlagen für den konventionellen wie den kombinierten Verkehr die Antwort auf die zukünftigen Anforderungen?

Insofern wurde versucht, in der vorliegenden Analyse beide Aspekte zu berücksichtigen. Insbesondere, was das Thema Flächen- und Trassensicherung angeht.

Die Beschreibung erfolgt dabei je Landkreis entlang der jeweiligen Schienenstrecken, da zunächst anzunehmen ist, dass entsprechende Potentiale vor allem dort akquiriert werden können. Bahnstrecken, die nicht genannt werden, weisen nach unserer Ansicht kein entsprechendes Potential auf. Abseits der Bahnstrecken liegenden Potentiale wurden dort genannt, wo dies für mögliche Containerlösungen sinnvoll erscheint.

Zusätzlich erfolgt die Auflistung alphabetisch nach Kommunen mit Beschreibung der einzelnen Maßnahmen sowie als Übersichtskarte je Landkreis.

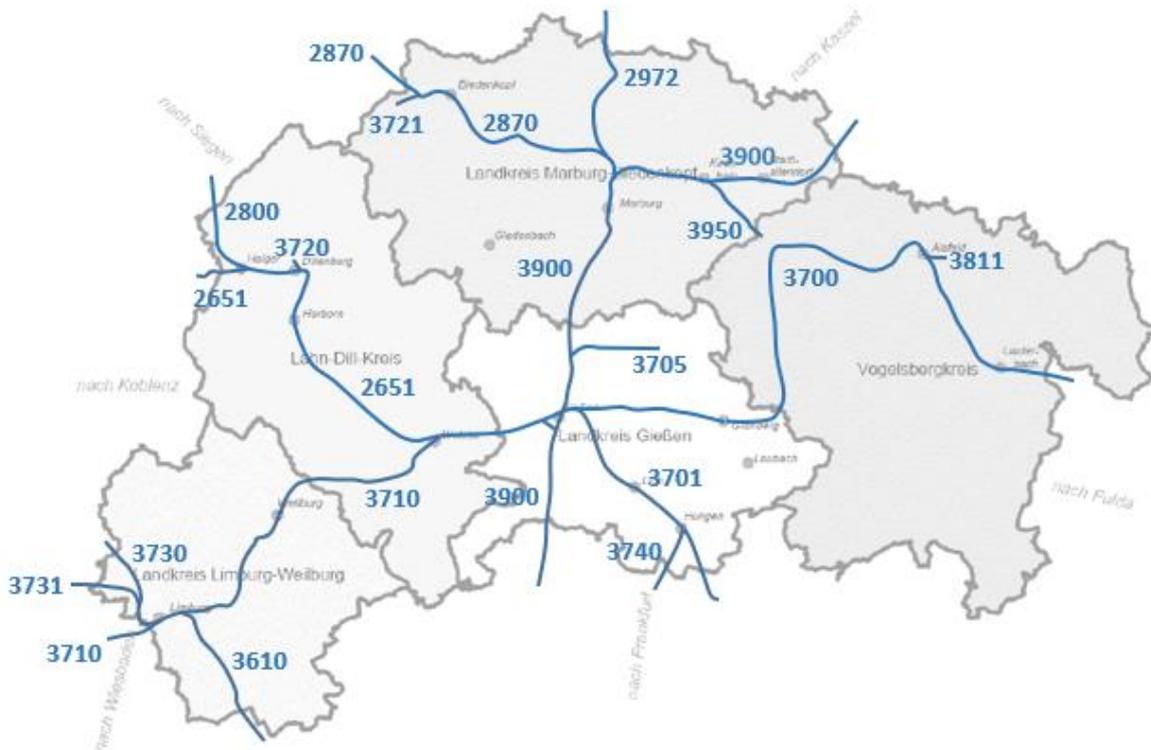


Abbildung 1: Übersicht über die Bahnstrecken in Mittelhessen

2. Landkreis Gießen

2.1 Vorbemerkung

Die Region um Gießen ist im Gegensatz zu den anderen mittelhessischen Landkreisen überdurchschnittlich geprägt von autobahnnahen Gewerbegebieten. Die Bundesautobahnen 5, 45, 480 und 485 sowie die mehrspurig ausgebauten Bundesstraßen 3 und 49 bieten hier eine hervorragende Infrastruktur. Doch auch bahnseitig ist insbesondere die Stadt Gießen sehr gut angebunden. Von dem im Hinblick auf die Fahrgastzahlen zweitwichtigsten Bahnhof im Rhein-Main-Verkehrsverbund führen Bahnstrecken in sechs Richtungen (Frankfurt, Koblenz, Siegen, Kassel, Fulda, Gelnhausen). Im Güterverkehr werden sechs Ladestellen bedient, zwei weitere Gleisanschlüsse sind noch vorhanden, werden jedoch aktuell nicht genutzt.

2.2 Streckennummer 3700 Gießen – Lehnheim (– Fulda)

2.2.1 Aktuelle Situation

Nur auf dem im Bereich des Landkreises Gießen liegenden Abschnitt der Vogelsbergbahn findet Güterverkehr statt. Neben einem Tanklager im Europaviertel (Esso-Roth), dessen Anschluss bei Streckenkilometer 4,3 abzweigt, ist dies das Gewerbegebiet Großen-Buseck. Dort wird – mittlerweile zentral für den mittelhessischen Bereich – Flüssiggas von Bahnwaggons in Lkw's umgeladen.

Bei Streckenkilometer 5,5 befindet sich zudem der frühere Gleisanschluss Gießen-Flughafen. Die Gleise in dem ehemaligen Gelände der US-Armee sind weitgehend abgebaut, lediglich der Übergabebahnhof ist noch vorhanden und an das Gleisnetz angeschlossen. Die Ansiedlung bahnaffiner Unternehmen gilt als gescheitert. Aus Sicht der Wirtschaftsförderung kann auf weitere Maßnahmen hinsichtlich des Schienengüterverkehrs verzichtet werden.

2.2.2 Perspektive

Im Gewerbegebiet Großen-Buseck ist die Ansiedlung eines Logistikzentrums eines chinesischen Investors im Gespräch, dem seitens der Wirtschaftsförderung ein sehr hohes Potential bescheinigt wird. Neben Standorten im Raum Hamburg sowie im Ruhrgebiet sollen von hier aus Versandartikel bundesweit ausgeliefert werden. Die Zufuhr wird über Container aus den Seehäfen laufen.

Die Perspektive eines Containerverkehrs ergibt sich zudem für das neue Nordfrost Logistikzentrum an der BAB 5 bei Mücke.

Außerdem befindet sich in Großen-Buseck ein Lager von Edeka, in dem große Warenmengen umgeschlagen werden. Dies könnte ein Potential für die Bahn werden.

Im Gießener Europaviertel befindet sich zudem ein Warenlager von Rhenus, welches früher über einen Gleisanschluss verfügte. Mittlerweile sind die Anlagen abgebaut, die Gleisfläche aber noch komplett vorhanden. Hier könnte ein Wiederanschluss geprüft werden.

2.2.3 Weitere Maßnahmen

- keine -

2.3 Streckennummer 3701 Gießen – Trais-Horloff (– Gelnhausen)

2.3.1 Aktuelle Situation

Die Bahnstrecke Gießen – Gelnhausen ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn. Im südlichen Stadtgebiet von Gießen befinden sich drei Ladestellen. Am Haltepunkt Erdkauter Weg werden die Gleisanschlüsse SBM (Sekundärbrennstoffe Mittelhessen) sowie Schmidt-Tone (ehemals Anschluss GAIL-Keramik) bedient. Zusammen werden hier jährlich etwa 150.000 Tonnen umgeschlagen. Direkt südlich der BAB 485 befindet sich der Gleisanschluss der Firma Bieber+Marburg, die im Einzelwagenverkehr bedient wird.

2.3.2 Perspektive

Entlang der Strecke befinden sich mehrere Gewerbegebiete. Keines dieser Areale verfügt über einen Gleisanschluss. Die jeweiligen Bebauungspläne sehen derzeit keinen vor. Dies gilt auch für das neue interkommunale Gewerbegebiet in Nidda, welches bereits außerhalb des Landkreises Gießen liegt.

Für das neue 24 ha große Gewerbegebiet in Hungen-Inheiden/Trais-Horloff, wo der Baubeginn Anfang 2023 geplant ist, wird seitens der Wirtschaftsförderung ein Potential für einen Bahnanschluss gesehen.

2.3.3 Weitere Maßnahmen

Sicherung des gesamten Bahnhofsareals Hungen für zukünftigen Güterverkehr sowie zur Abstellung von Reisezügen nach Reaktivierung der Horlofftalbahn (siehe Kapitel 2.5)

2.4 Streckennummer 3705 Lollar – Londorf

2.4.1 Aktuelle Situation

Die einst nach Grünberg an der Vogelsbergbahn führende Strecke wurde am 30. Mai 1981 für den Personenverkehr stillgelegt und bis vor wenigen Jahren noch bis Mainzlar (Didier-Werke) im Güterverkehr befahren. Nach Aussagen des Unternehmens war die Taktung der Bahnverkehre für deren Produktion zu ungünstig. Der Magnesit wird heute per Binnenschiff bis zum Rheinhafen Andernach gefahren und von dort per Lkw zugestellt.



Abbildung 2: nur durch einen Bauzaun abgetrennt, aber voll betriebsfähig ist der Anschluss Didier in Mainzlar

Aktuell ist die Zukunft des Standortes, der mittlerweile zu RHI Magnesita gehört, fraglich. Das Vorhandensein des Gleisanschlusses könnte jedoch für einen neuen Investor von Bedeutung sein. Dieser ist komplett vorhanden und nur mit einem provisorischen Bauzaun von der Bahnstrecke abgetrennt.

2.4.2 Perspektive

Die Reaktivierung der Bahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr wird diskutiert. Ein genaues Datum ist nicht bekannt, allerdings sind die Verkehrsleistungen als optionaler Leistungsbestandteil im ab 11.12.2022 geltenden Verkehrs-

vertrag des Netzes „Wetterau West-Ost“ an die Hessische Landesbahn berücksichtigt. Nach Aussage des Landratsamtes soll die Wiederinbetriebnahme nach einem Baustandard geschehen, der zukünftig ebenso Güterverkehr ermöglicht.

2.4.3 Weitere Maßnahmen

Sicherung des Gleisanschlusses in Mainzlar.

2.5 Streckennummer 3740 Hungen – Inheiden (– Beienheim)

2.5.1 Aktuelle Situation

Der Personenverkehr auf dieser Strecke wurde am 04. April 2003 eingestellt, der Güterverkehr bereits sechs Jahre früher. Die Strecke blieb aber komplett erhalten und soll voraussichtlich 2026 wieder reaktiviert werden. Wie bei der Lumdaltalbahn sind die Verkehrsleistungen Bestandteil des neuen Verkehrsvertrages „Wetterau West-Ost“. Ebenso soll die Strecke in einem Standard reaktiviert werden, der auch Güterverkehr ermöglicht.

2.5.2 Perspektive

Die Bahnstrecke könnte eine Bedeutung für den Anschluss des geplante Gewerbegebietes Hungen Süd haben (siehe Kapitel 2.3.2).

2.5.3 Weitere Maßnahmen

- keine -

2.6 Streckennummer 3900 (Kassel –) Friedelhausen – Langgöns (– Frankfurt)

2.6.1 Aktuelle Situation

Einzig in Gießen wird auf dieser Bahnstrecke innerhalb des Kreisgebietes Güterverkehr abgewickelt, wo es auf der Westseite des Bahnhofs eine umfangreiche Holzverladung gibt.

Im Bahnhof Lollar ist der Anschluss Bosch (frühere Main-Weser-Hütte) vorhanden, wird jedoch nicht mehr genutzt. Hier wurde vor einigen Jahren in eine neue

Gießerei investiert, die nach heutigen Gesichtspunkten nicht mehr umsetzbar wäre. Von daher kann der Standort als gesichert angesehen werden.

2.6.2 Perspektive

Grenzüberschreitend zum Wetteraukreis befindet sich das im Ausbau befindliche Gewerbegebiet Magna-Park auf einer militärischen Konversionsfläche (ehem. Ayers-Kaserne der US-Armee). Ein Gleisanschluss ist direkt bis vor das Gelände vorhanden. Er endet heute am ehemaligen Bahnübergang Niederkleener Straße.

2.6.3 Weitere Maßnahmen

Trassensicherung der BLE-Strecke von Butzbach bis zum Magna-Park. Sicherung der Flächen des Güterbahnhofs Gießen-Bergwald.

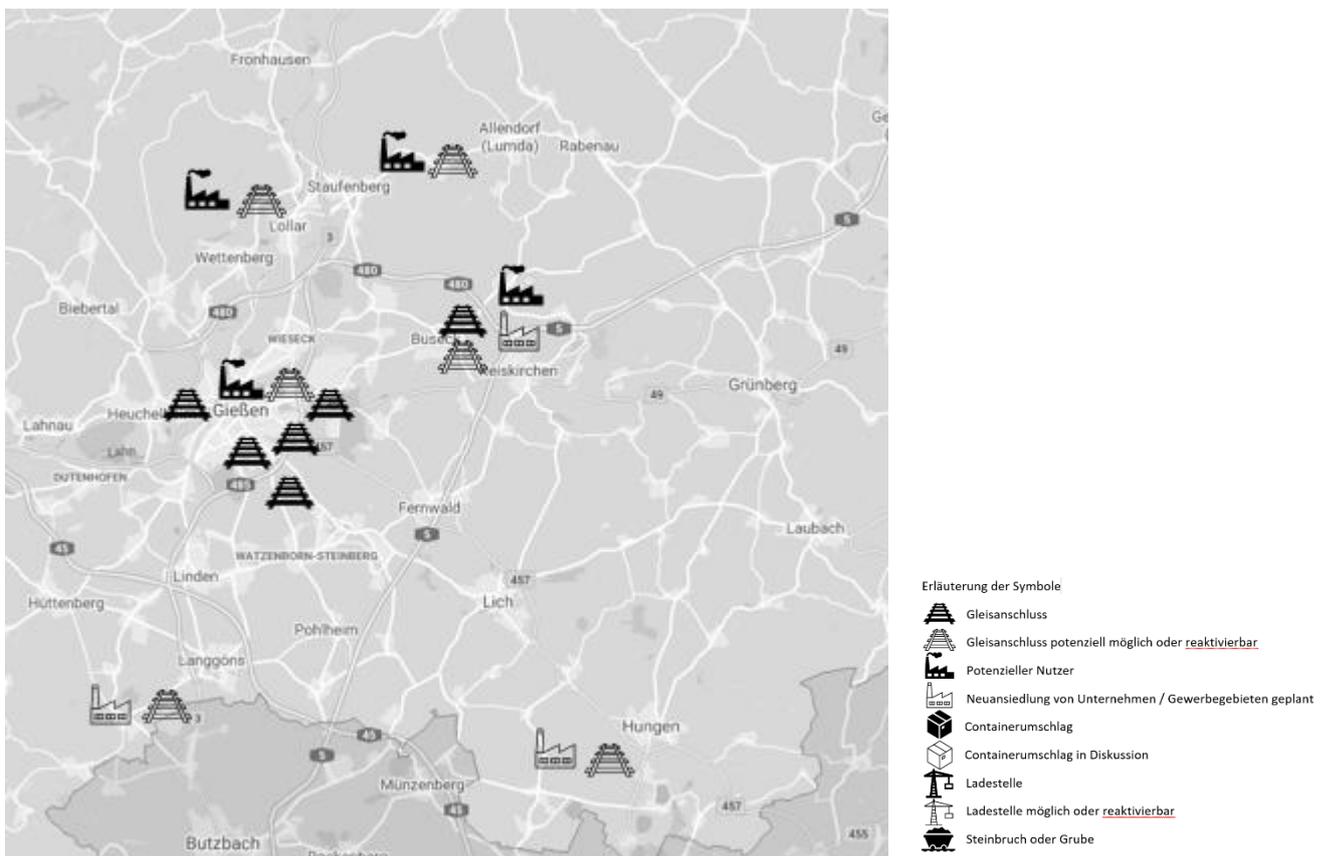


Abbildung 3: Übersicht Landkreis Gießen

3. Lahn-Dill-Kreis

3.1 Vorbemerkung

Der Lahn-Dill-Kreis gilt als der Landkreis mit der höchsten Industriedichte in Hessen. Der Exportanteil ist entsprechend hoch. Die Unternehmen befinden sich weitgehend in den Tallagen von Dill, Lahn und Dietzhölze. Hier verlaufen die vorhandenen Bahnstrecken, wobei die Linie im Dietzhölztal stillgelegt, aber in weiten Teilen noch vorhanden ist.

3.2 Streckennummer 2651 (Betzdorf –) Haiger-Allendorf – Gießen

3.2.1 Aktuelle Situation

Aus historischen Gründen tragen die Hellertalbahn (Betzdorf – Haiger) und Dillstrecke (Haiger – Gießen) die gleiche Streckennummer, da es sich einst um die durchgehende Bahnstrecke Köln – Gießen handelte. Erst mit dem Bau der direkten Verbindung Siegen – Haiger kurz vor dem 1. Weltkrieg änderten sich die Verkehrsströme.

Die Dillstrecke ist heute im Bahnbetrieb das Rückgrat des Schienenverkehrs im Kreisgebiet und besitzt mit Dillenburg und Wetzlar zwei regionale Güterbahnhöfe, während die Hellertalbahn mit Ausnahme des Stadtgebietes Haiger auf dem hessischen Abschnitt nur dem Schienenpersonennahverkehr dient.



Abbildung 4: regionale Güterbahnhöfe, an denen (wie hier in Dillenburg) noch ausreichend Rangiergleise zum Zusammenstellen von Zügen vorhanden sind, werden auch zukünftig benötigt

Insgesamt befinden sich im Kreisgebiet sechs Kunden mit Bahnverladung (jeweils zwei in Haiger, Dillenburg und Wetzlar).

Für den Bereich des Dillenburger Güterbahnhofs wurde bereits 1994 eine Studie erstellt, die die Nutzung als Güterverkehrszentrum untersuchen sollte. Seinerzeit scheiterte das Projekt vor allem an finanziellen Gründen, da die Straßenzuführung von der B 277 über die Bahn hinweg topographisch schwierig ist. Heute

werden die Aufgaben vom Bahnhof Kreuztal und dem dortigen Containerterminal wahrgenommen.

3.2.2 Perspektive

In Aßlar beabsichtigt die Firma Natursteintechnik Reitz die Anlage eines Gleisanschlusses. Die vorbereitenden Arbeiten hierzu sind abgeschlossen. Weitere neue Nutzungsperspektiven werden von der IHK Lahn-Dill im Kreisgebiet derzeit nicht gesehen.

3.2.3 Weitere Maßnahmen

In Haiger befindet sich im sogenannten alten Bahnhof (dem späteren Güterbahnhof) parallel zur Industriestraße die Verladeanlage der Firma Stahlo. Das angrenzende Gelände zwischen Verladeanlage und dem Streckengleis der Hellertalbahn wird nicht mehr genutzt, ist aber Bahnfläche. Die Fläche könnte zur Errichtung einer weiteren Umschlaganlage dienen.

Zwischen dem Bahnhof Wetzlar und Dutenhofen liegt im Stadtteil Garbenheim der Wetzlarer Güterbahnhof. Auch wenn die Anlagen derzeit noch genutzt werden, sollte in jedem Fall eine langfristige Nutzung als Bahnfläche sichergestellt werden.

3.3 Streckennummer 2800 (Siegen –) Dillbrecht – Haiger

3.3.1 Aktuelle Situation

Ebenfalls im Stadtgebiet Haiger befindet sich der Gleisanschluss von Kühne & Nagel, der in das Gewerbegebiet führt, welches sich zwischen Bahn und B 277 einerseits sowie der BAB 4 andererseits befindet. Das Gleis wird kaum genutzt.

3.3.2 Perspektive

Aktuell ist nicht bekannt, inwieweit es hier Bestrebungen zur Steigerung des Aufkommens im Schienengüterverkehr gibt.

3.3.3 Weitere Maßnahmen

Die Erhaltung des Gleisanschlusses sollte sichergestellt werden.

3.4 Streckennummer 3710 (Koblenz) – Stockhausen – Wetzlar

3.4.1 Aktuelle Situation

Die Lahntalbahn ist nicht elektrifiziert und wird nur von wenigen Güterzügen befahren. Neben einer regelmäßigen werktäglichen Verbindung zwischen Wetzlar und Koblenz verkehrt ein Kalkzug von Steeden nach Ludwigshafen, daneben finden einzelne Spotverkehre statt.

3.4.2 Perspektive

Am westlichen Stadtrand von Wetzlar befindet sich eine nicht mehr aktive Verladeanlage der Bundeswehr, die später als Gasumschlagstation genutzt wurde. Diese Verladeanlage lässt sich mit wenig Aufwand für andere Verkehre wieder in Betrieb nehmen.

3.4.3 Weitere Maßnahmen

In Albshausen ist ein derzeit nicht aktiver Gleisanschluss vorhanden. Der Bahnhof verfügt zudem über einige Rangiergleise. Diese Anlagen sollten für zukünftige Nutzungen gesichert werden, zumal die Bedienung des ehemaligen Gleisanschlusses zu der Verladeanlage im Industriegebiet Wetzlar West von hier erfolgen würde (siehe Kapitel 3.4.2).

Grundsätzlich sollte die Elektrifizierung der Lahntalbahn zur Entlastung der Taunusstrecke sowie zur Verkürzung der Laufwege für den Güterverkehr angestrebt werden.

3.5 Streckennummer 3720 Dillenburg – Ewersbach

3.5.1 Aktuelle Situation

Die Bahnstrecke durch das Dietzhöhlztal wurde am 10. Juni 2001 für den Personenverkehr stillgelegt, mittlerweile erfolgte auch die Einstellung des Güterverkehrs mit Ausnahme des 2,2 Kilometer langen Abschnittes bis nach Dillenburg Nord, wo sich das Stahlwerk von Outokumpo Nirosta befindet.

Bereits im Jahre 2012 leitete die DB das Entwidmungsverfahren ein, wogegen es zahlreiche Einwände gab, so dass die Bahnstrecke bis heute zwar stillgelegt, aber als Bahntrasse gewidmet ist.

3.5.2 Perspektive

Das Dietzhölztal ist dicht besiedelt, zudem findet sich ein hoher industrieller Besatz. Die Strecke könnte nach Einschätzung des „AK Reaktivierung“¹ eine Bedeutung für den Güterverkehr haben.

3.5.3 Weitere Maßnahmen

Weiterhin wie bislang Sicherung der Trasse.



Abbildung 5: Übersicht Lahn-Dill-Kreis

1 Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen; Bestandsaufnahme für den Personenverkehr stillgelegte Strecken in Hessen – Ermittlung prüfungswürdiger Strecken; Wiesbaden; 21.07.2017

4. Landkreis Limburg-Weilburg

4.1 Vorbemerkung

Die Eisenbahninfrastruktur des Landkreises Limburg-Weilburg konzentriert sich im Bahnknoten Limburg. In West-Ost-Richtung verläuft die Lahntalbahn von Koblenz nach Gießen, nach Süden die Taunusbahn nach Frankfurt. Beide Strecken sind zweigleisige Hauptstrecken, die letztere auch elektrifiziert. Nach Norden führen die Nebenbahnen nach Au (Sieg) über Altenkirchen sowie nach Siershahn über Montabaur. Hinzu kommt die Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt über den ICE-Bahnhof Limburg Süd, die jedoch ausschließlich dem Hochgeschwindigkeitsverkehr dient und somit für den Güterverkehr keine Bedeutung hat.



Abbildung 6: Tonerde macht den größten Teil des Frachtaufkommens in Limburg aus (im Bild die Bahnverladung Löhnberg)

Die wesentlichen Aufkommensschwerpunkte für den Schienengüterverkehr liegen im Bahnknoten Limburg selbst, daneben im Lahntal (Löhnberg, Steeden) sowie in mehreren nördlich bereits in Rheinland-Pfalz befindlichen Bahnhöfen des Westerwaldes, wobei die Produkte ausschließlich über die nach Limburg führenden Strecken abgefahren werden.

4.2 Streckennummer 3610 Limburg – Bad Camberg (– Frankfurt)

4.2.1 Aktuelle Situation

Die „Taunusbahn“ genannte Linie hat kein eigenes Güteraufkommen. Es ist auch von keiner entsprechenden Perspektive auszugehen. Allerdings ist diese Verbindung die einzige von Limburg aus führende Bahnstrecke, die nicht nur zweigleisig, sondern durchgehend elektrifiziert ist und somit dem Abtransport der zahlreichen Ganzzüge (vor allem mit Tonerde, Containern und Papierprodukten) von Limburg aus dient.

4.2.2 Perspektive

- entfällt -

4.2.3 Weitere Maßnahmen

- keine -

4.3 Streckennummer 3710 (Koblenz –) Limburg – Löhnberg (– Gießen)

4.3.1 Aktuelle Situation

Der Bahnhof Limburg ist nicht nur ein bedeutender Umsteigeknoten im Schienenpersonennahverkehr, er ist für den Güterverkehr einer der wichtigsten Standorte Mittelhessens. Insgesamt vier Anschließer befinden sich im Bahnhof, einer davon betreibt auch ein öffentliches Containerterminal. Daneben werden hier die Waggons mit Tonerde gesammelt, die von verschiedenen Standorten im Westerwald und im Lahntal mit Rangiereinheiten nach Limburg gebracht werden, um von hier als Ganzzüge vor allem in Richtung Italien gebracht zu werden. In West-Ost-Richtung verkehrt ein gemischter Güterzug von Wetzlar nach Koblenz u.z., der einen Halt zur Aufnahme weiterer Waggons im Bahnhof Limburg einlegt. Außerdem verkehren verschiedene Spozzüge über den Bahnhof Limburg, beispielsweise mit Kalkprodukten aus Steeden/Kerkerbach in das Ruhrgebiet oder saisonal im Zuckerverkehr von Nordhessen nach Belgien.

Weitere wichtige Verladepunkte an der Lahntalbahn sind Steeden mit dem zentralen Verladebahnhof von Schäfer-Kalk, welches mit einer kurzen Stichstrecke an den Bahnhof Kerkerbach der Lahntalbahn angeschlossen ist, sowie der Bahnhof Löhnberg, dessen bereits modernisierte Verladeanlage von der Firma Schmidt-Tone genutzt wird. Die Ladestelle im Bahnhof Löhnberg erlaubt die Beladung von 10 Waggons. Der Kunde hätte gerne ein längeres Ladegleis, was aufgrund der örtlichen Situation nicht darstellbar ist.

4.3.2 Perspektive

Vom Bahnhof Limburg aus führt ein Industriestammgleis in den südlichen Bereich der Stadt entlang der Industriestraße. Derzeit nutzt nur ein Unternehmen die Trasse. Weitere Gleisanschlüsse wurden gekappt oder abgebaut. Eine langfristige Vorhaltung des Gleises für zusätzliche zukünftige Nutzungen erscheint sinnvoll.

4.3.3 Weitere Maßnahmen

Als zusätzliche Abstellgleise für die Verladeanlage für Tonerde werden derzeit im Bahnhof Weilburg Gleise vorgehalten, die Flächen sollten zukünftig weiterhin zur Verfügung stehen.

4.4 Streckennummer 3730 Limburg – Wilsenroth (– Altenkirchen)

4.4.1 Aktuelle Situation

Die Strecke wies bis vor wenigen Jahren einen umfangreichen Schotterverkehr auf. Mittlerweile wurde diese Steinbrüche zugunsten des Standortes Nieder-Ofleiden im Landkreis Marburg-Biedenkopf weitgehend geschlossen. Noch sind zahlreiche Bahnhöfe mit ganzzuglangen Ausweichgleisen ausgestattet.

Im Bahnhof Limburg-Staffel befindet sich zudem ein nicht mehr aktiver Gleisanschluss.

4.4.2 Perspektive

Inwieweit zukünftige Abbauf Flächen eine Bedeutung für die Bahnverladung haben werden, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden.

4.4.3 Weitere Maßnahmen

Sicherung der Bahnhofsf lächen für Bahnzwecke in den Bahnhöfen Limburg-Staffel, Niederzeuzheim und Wilsenroth.

4.5 Streckennummer 3731 Limburg – Elz Süd (– Siershahn)

4.5.1 Aktuelle Situation

Die als „Unterwesterwaldbahn“ bezeichnete Bahnstrecke Limburg – Siershahn zweigt im Bahnhof Limburg-Staffel von der Oberwesterwaldbahn nach Altenkirchen ab. Im mittelhessischen Bereich hat sie keine Bedeutung für den Schienengüterverkehr, allerdings läuft über diese Bahnverbindung der komplette Bahntransport der benachbarten rheinland-pfälzischen Tonerde-Verladebahnhöfe Berod, Meudt, Moschheim, Niederahr, Ruppach-Goldhausen, Siershahn und Wallmerod.

4.5.2 Perspektive

Der Abbau von Tonerde in den Westerwälder Gruben ist auf Jahrzehnte gesichert. Die Produkte werden auch weiterhin über diese Bahnverbindung abgefahren.

4.5.3 Weitere Maßnahmen

- keine -

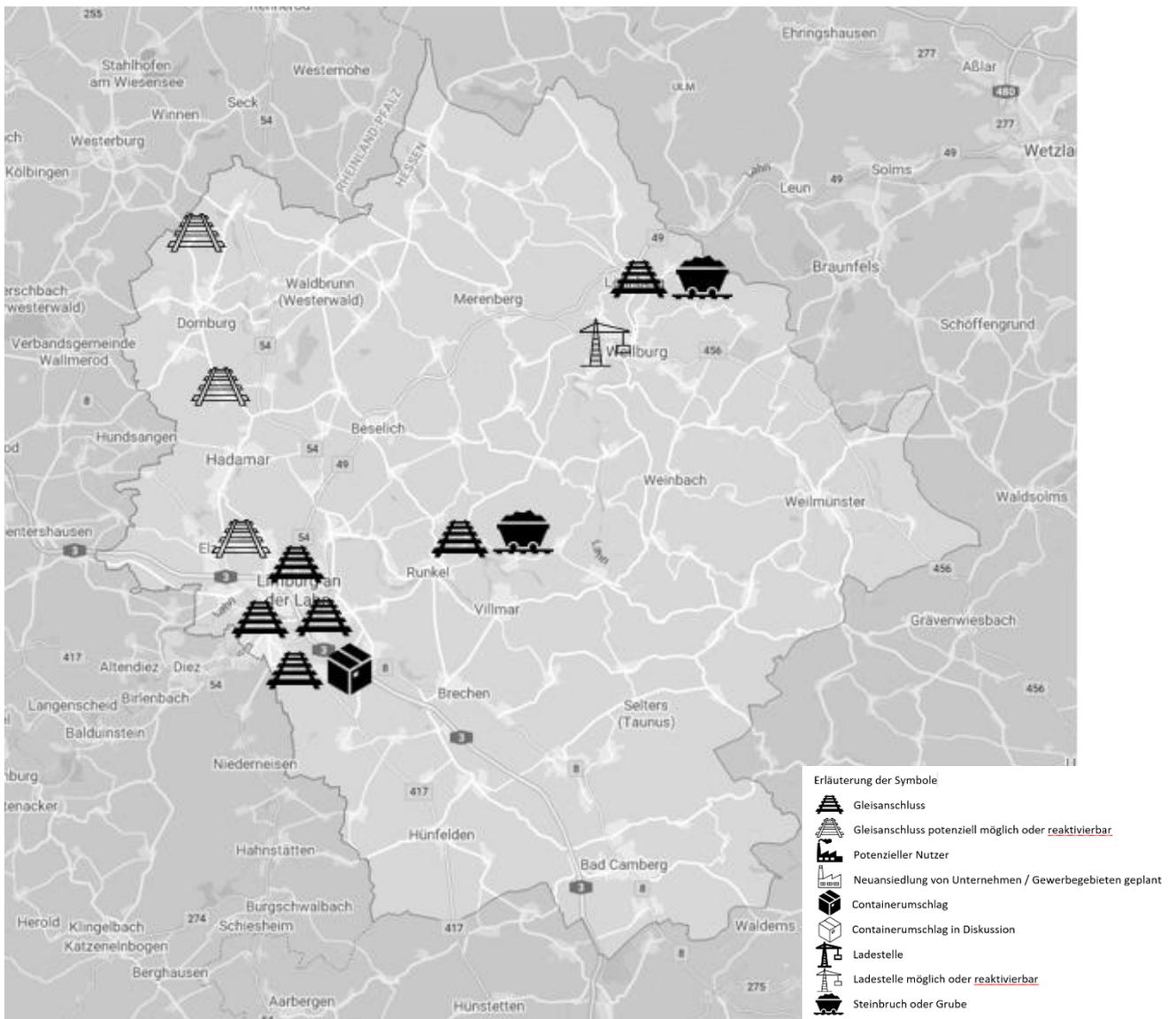


Abbildung 7: Übersicht Landkreis Limburg-Weilburg

5. Landkreis Marburg-Biedenkopf

5.1 Vorbemerkung

Die relevanten Potentiale für einen Schienengüterverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf beschränken sich im Wesentlichen auf jeweils einen Standort im West- bzw. Ostkreis. Im Westen ist dies das obere Lahntal im Bereich Biedenkopf / Breidenbach, im Osten der Bereich Stadtallendorf / Kirchhain.

5.2 Streckennummer 2870 (Erndtebrück –) Wallau – Cölbe

5.2.1 Aktuelle Situation

Im Verlauf der Bahnstrecke 2870 (Erndtebrück –) Wallau – Cölbe gibt es keinerlei Anschlussgleise und Ladegleise mehr. Nur durch die von der ehemaligen Scheldetalbahn (Streckennummer 3721) kommenden Züge von der Holzverladestelle Wiesenbach ist ein gelegentlicher Güterverkehr vorhanden (siehe Beschreibung zur Streckennummer 3721).

5.2.2 Aktuelle Situation

Im ehemaligen Bahnhof Ludwigshütte (Streckenkilometer 59,7) befindet sich auf der westlichen Seite des ehemaligen Bahnhofs die Möglichkeit, eine weitere Ladestraße anzulegen. Diese kann als Ergänzung oder möglicher Ersatz für die Ladestelle Breidenstein gesehen werden.

Die Gleisanschlüsse in Biedenkopf sowie in Wilhelmshütte sind nicht mehr in Betrieb. Die entsprechenden Flächen sollten jedoch weiter vorgehalten werden, um insbesondere für die Firmen Elkamet und das Dämmstoffwerk Karl Bachl (beide Biedenkopf) sowie SDS-Rohstoffverwertung (Wilhelmshütte) die Möglichkeit einer Bahnverladung offen zu halten.

5.2.3 Aktuelle Situation

Sicherung der Bahnhofs- und ehemaligen Gleisflächen im Bahnhof Biedenkopf sowie dem Haltepunkt Wilhelmshütte.

5.3 Streckennummer 2972 (Frankenberg –) Münchhausen – Sarnau

5.3.1 Aktuelle Situation

Der auf dem Abschnitt des Landkreises Marburg-Biedenkopf gelegene Streckenabschnitt hat keine Bedeutung für den Güterverkehr, der aktuell nur noch bedarfsweise bis nach Frankenberg (Holzverkehr) durchgeführt wird.

Vor einigen Jahren hatte die in Sarnau direkt an der Bahnstrecke befindliche Firma Scholz-Recycling Interesse an einem Gleisanschluss geäußert, der sich aber vermutlich aufgrund zu geringer Frachtmengen nicht realisieren ließ.

5.3.2 Aktuelle Situation

Das außerhalb des Bereiches des Regierungspräsidiums Gießen gelegene obere Edertal verfügt im Bereich Allendorf / Battenberg / Hatzfeld über zahlreiche teilweise größere Industriebetriebe, die an der technisch gesperrten und ab Battenberg stillgelegten und abgebauten früheren Bahnstrecke Frankenberg – Bad Berleburg liegen (Vissmann, Balzer Gas, Battenberg [früher Holzumschlag mit Ganzzügen aus den Bereichen Bromskirchen, Somplar und Hochsauerlandkreis], Hascenclever, Hollingsworth&Vose). Im Falle der Wiederaufnahme des Güterverkehrs im oberen Edertal müssten diese Verkehre über die Bahnstrecke nach Sarnau verkehren.

5.3.3 Aktuelle Situation

- keine -

5.4 Streckennummer 3721 Dillenburg – Wallau

5.4.1 Aktuelle Situation

Auf der Bahnstrecke Dillenburg – Wallau erfolgte zum 30. Mai 1987 die Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs, bis 1993 wurde die Linie bis auf den 2,4 Kilometer langen Abschnitt Breidenstein – Wallau abgebaut. Am Streckenende befindet sich eine Holzverladung. Nebengleise gibt es keine, so dass die Züge bislang mit zwei Lokomotiven (jeweils am Zuanfang und -ende) von Marburg aus bis nach Breidenstein fahren mussten. Die Strecke ist einstellungsbedroht, soll jedoch zunächst bis 2026 von dem heutigen Streckeninfrastrukturbetreiber DB Kurhessenbahn weiter betrieben werden. Bei diesem Verladepunkt handelt es sich um die einzige Bahnverladestelle im westlichen Teil des Landkreises Marburg-Biedenkopf.

5.4.2 Perspektive

2019 wurde ein Gutachten beauftragt, welches Möglichkeiten zu einem regionalen Railport untersuchen sollte. Drei potenzielle Verlagergruppen zeigten Interesse an einer derartigen Lösung. Neben der Holzverladung (u.a. mit den Akteuren Mercer sowie den fürstlichen Rentkammern Wittgenstein und Bad Berleburg) sind dies die Firmen Christmann & Pfeifer (C&P) sowie Buderus mit dem Standort Breidenbacher Hütte. C&P fertigt u.a. Parkhausmodule sowie Eisenbahnbehelfsbrücken, Buderus bezieht Spezialkokse bereits heute per Bahn, die allerdings per Container über den Industriepark Nieder-Ofleiden abgefertigt werden.

Nach Fertigstellung der umfangreichen Bauarbeiten auf der Bahnstrecke 2870 sind nunmehr einige weitere Fahrplantrassen für den Güterverkehr möglich. Für das Jahr 2021 ist von etwa 2 Ganzzügen pro Woche auszugehen. Durch die neue Signaltechnik sind nur noch Züge mit 450 Meter Gesamtlänge möglich, dafür braucht nur mit einer Diesellok gefahren zu werden, die in Biedenkopf oder Bad Laasphe umgesetzt und der Anschluss von dort als Sperrfahrt angefahren wird.

Langfristig ist geplant die Unterhaltungspflicht der Strecke von der Kurhessenbahn in lokale Trägerschaft zu überführen. Damit geht die Vereinfachung des Betriebsverfahrens von EBO auf BOA einher. Zunächst ist jedoch eine vertiefende Machbarkeitsstudie beauftragt worden, die nach Auskunft des Landkreises etwa in einem Jahr vorliegen dürfte.

5.4.3 Weitere Maßnahmen

Sicherung der Bahntrasse auch im Abschnitt Breidenstein – Ortslage Breidenbach für eine zukünftige bessere Anbindung des Buderus-Standortes Breidenbacher Hütte.

5.5 Streckennummer 3900 (Kassel –) Neustadt – Fronhausen (– Frankfurt/M)

5.5.1 Aktuelle Situation

Im Bereich des Landkreises Marburg-Biedenkopf findet nur in Stadtallendorf Schienengüterverkehr statt, wo die Eisengießerei Winter größere Warenmengen per Bahn bezieht. Daneben dienen die Bahnhöfe Kirchhain und Marburg/L dem Lokwechsel im Güterverkehr für die dort abzweigenden Bahnstrecken, Marburg besitzt zudem Gleise, die der Baustellenlogistik dienen.

5.5.2 Perspektive

Neben der Firma Winter liegt in Stadtallendorf am sogenannten DAG-Bahnhof ein Standort der Firma Ferrero. Gleisanlagen liegen bis in das Werksgelände, werden aber nur von der Firma Winter genutzt.

Ferrero wäre ein potenzieller Kunde für ein kombiniertes Terminal, welches derzeit als kombiniert militärisch/zivil genutzte Anlage oberhalb der früheren Heskaserne angedacht ist.

Im Bereich Anzefahr befindet sich ein etwa drei Kilometer langes Gelände zwischen Bahnstrecke und Bundesstraße 3, welches alternativ zu dem Areal in Stadtallendorf zur Verfügung stehen könnte und für das es wenig naturschutzrechtliche Bedenken gibt.

Die bedeutende Pharmaindustrie in Bereich Marburg wird nicht als Potential angesehen, zu klein sind hier die Verpackungsgrößen. Möglicherweise könnte die Rohstoffversorgung in Containern eine Rolle spielen.

5.5.3 Weitere Maßnahmen

- keine -

5.6 Streckennummer 3950 (Nieder-Ofleiden –) Schweinsberg – Kirchhain

5.6.1 Aktuelle Situation

Der Schienenpersonennahverkehr auf dieser Bahnstrecke wurde am 31.05.1980 eingestellt, der Abschnitt zwischen Burg- und Nieder-Gemünden sowie Nieder-Ofleiden abgebaut. Auf dem Restabschnitt besteht ein starker Güterverkehr. Beide Ladestellen befinden sich im Vogelsbergkreis (siehe Kapitel 6.3)

Im Bereich des Landkreises Marburg-Biedenkopf findet kein Güterverkehr mehr statt. Die beiden Landkreise Marburg-Biedenkopf und Vogelsberg haben eine Vorstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke auf der früheren Gesamtstrecke Burg- und Nieder-Gemünden beauftragt, welche bis Frühjahr 2021 vorliegen soll.

5.6.2 Perspektive

In Schweinsberg befindet sich ein aktuell nicht genutzter Gleisanschluss zum dortigen Raiffeisenlager. Bei der regionalen Raiffeisen-Genossenschaft erfolgte

eine Spezialisierung der Standorte, insofern könnte der Gleisanschluss eine Zukunft haben. Die Weiche ist an die Strecke angeschlossen, der Gleisanschluss kann bei Bedarf reaktiviert werden.



Abbildung 8: noch angeschlossene, aber nicht mehr aktive Gleisanschlüsse (hier Schweinsberg-Raiffeisenlager), können mit überschaubarem Aufwand wieder reaktiviert werden

In Kirchhain ist das Gewerbegebiet Ost in Planung. Es soll das größte Gewerbegebiet Mittelhessens werden und mit der Stadt Marburg interkommunal weiterentwickelt werden.

5.6.3 Weitere Maßnahmen

Gleisanschluss in Kirchhain Gewerbegebiet Ost vorsehen. Der Bebauungsplan soll nach Auskunft der Stadtverwaltung noch entsprechend geändert werden. Sicherung des Bahnareals früherer Bahnhof Schweinsberg zur zukünftigen Reaktivierung Gleisanschluss Raiffeisen.



Abbildung 9: Übersicht Landkreis Marburg-Biedenkopf

Erläuterung der Symbole

-  Gleisanschluss
-  Gleisanschluss potenziell möglich oder reaktivierbar
-  Potenzieller Nutzer
-  Neusiedlung von Unternehmen / Gewerbegebieten geplant
-  Containerumschlag
-  Containerumschlag in Diskussion
-  Ladestelle
-  Ladestelle möglich oder reaktivierbar
-  Steinbruch oder Grube

6. Vogelsbergkreis

6.1 Vorbemerkung

Im Vogelsbergkreis wurden zahlreiche Bahnstrecken stillgelegt, so dass nur noch im nördlichen Kreisgebiet Bahnverkehr besteht. Der Schienengüterverkehr findet heute ausschließlich auf 2,6 Kilometern Restrecke der früheren Ohmtalbahn (Streckennummer 3950) statt. Allerdings ist derzeit ein neuer Gleisanschluss bei Lauterbach im Bau.

6.2 Streckennummer 3700 (Gießen –) Mücke – Angersbach (– Fulda)

6.2.1 Aktuelle Situation

Die insgesamt 106 Kilometer lange Vogelsbergbahn ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte und topographisch schwierige Hauptbahn. Aktuell findet auf dem den Vogelsbergkreis berührenden Streckenabschnitt kein Schienengüterverkehr statt.

6.2.2 Perspektive

Bei Wallenrod ist derzeit ein Gleisanschluss für das dortige Werk von Pfeifer Holz im Bau. Es ist geplant, die Güterzüge über Fulda abzufahren.

Im benachbarten Bahnhof Lauterbach Nord bestehen beiderseits der Personenbahnsteige umfangreiche Flächen, die teilweise noch mit Gleisen angeschlossen sind. Hier bietet sich die Anlage eines lokalen Ladegleises mit entsprechenden Abstellgleisen (beispielsweise für Holzverladung) an.



Abbildung 10: Größere Gleis- und Industriebrachen, wie hier im Bahnhof Lauterbach Nord, können in Zukunft als Flächen für Umschlaganlagen dienen

In Alsfeld existiert nahe der BAB 5 das Gewerbegebiet Alsfeld-Altenburg, welches ebenfalls an der Bahntrasse der ehemaligen Gründchenbahn nach Niederaula (Streckenummer 3811) liegt. Bei entsprechendem Bedarf kann hier eine Reaktivierung erfolgen.

6.2.3 Weitere Maßnahmen

Die Vogelsbergbahn wird aufgrund ihres schlechten Ausbaustandards und der geringen Siedlungsdichte im Vogelsbergkreis bis auf Weiteres nur eine untergeordnete Bedeutung im Schienengüterverkehr haben. Allerdings könnte sie in Zukunft eine größere Bedeutung für den Güterverkehr erlangen. In diesem Zusammenhang sind die diskutierten Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr (u.a. 30 Minuten-Takt auf dem westlichen Teil der Strecke zwischen Gießen und Mücke) sowie die diskutierte Reaktivierung der Ohmtalbahn zwischen Nieder-Ofleiden und Burg- und Nieder-Gemünden zu sehen, wodurch eine Abfuhr der Güterzüge auch über Gießen theoretisch denkbar wäre, was die betrieblichen Zwänge beider Strecken weiter minimiert.

Als weitere Maßnahmen sollte die Bahntrasse zwischen Alsfeld und Altenburg für den Anschluss des dortigen Gewerbegebietes gesichert werden, außerdem die Bahnhofsf Flächen in Lauterbach Nord.

6.3 Streckenummer 3950 Nieder-Ofleiden (– Kirchhain)

6.3.1 Aktuelle Situation

Wie bereits im Kapitel zum Landkreis Marburg-Biedenkopf (siehe Kapitel 5.6) beschrieben, gibt es nur noch im Homberger Stadtteil Nieder-Ofleiden Schienengüterverkehr an zwei Standorten. Im Bahnhof Nieder-Ofleiden, in dem Zugkreuzungen durchgeführt werden können, wurde auf dem Areal der früheren Palettenfabrik der Industriepark Nieder-Ofleiden mit einem Containerumschlagplatz errichtet. Hier werden insbesondere Spezialkoks aus Tschechien, der Slowakei und Italien umgeschlagen, die für die Eisengießereien in Mittelhessen bestimmt sind. Im Durchschnitt verkehrt ein- bis zweimal wöchentlich ein Containerzug.

Etwa 1,4 Kilometer weiter südlich befindet sich der Anschluss der Mitteldeutschen Hartsteinindustrie (MHI). Es ist mittlerweile der größte Basaltsteinbruch Europas, der seine Bedeutung durch den Niedergang der entsprechenden Steinbrüche in der Umgebung sowie im Westerwald steigern konnte. Etwa 200 bis 300.000 Tonnen werden hier jährlich auf die Bahn verladen. Die durchschnittlich etwa 2-3 Ganzzüge pro Tag verkehren insbesondere zu den Materialversorgungszentren in Frankfurt, Karlsruhe, Koblenz und Wuppertal.

6.3.2 Perspektive

In den ausgebeuteten Flächen des Steinbruchs der MHI werden heute umfangreiche Mengen Erden und Schlacke zur Verfüllung eingelagert. Diese Transporte werden heute über den Lkw abgewickelt und könnten ein weiteres Potential bedeuten.

Die Kamax-Werke im benachbarten Homberg (Ohm) haben in den vergangenen Jahren Probetransporte (Walzdraht) auf der Schiene durchgeführt. Sie könnten langfristig ein weiteres Potential darstellen. Vor allem dann, wenn eine Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Nieder-Ofleiden erfolgen würde, die direkt am Werksgelände vorbeiführt.

6.3.3 Weitere Maßnahmen

Nicht nur im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung sind die noch vorhandenen Bahnhofsfächen in Nieder-Ofleiden langfristig zu sichern, daneben sollte eine Trassensicherung des stillgelegten und entwidmeten Abschnittes zwischen dem Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden sowie dem heutigen Streckenende hinter Ober-Ofleiden bei km 8,1 erfolgen.



Abbildung 11: Übersicht Vogelsbergkreis

7. Ableitung

Die Bundesregierung beschreibt in ihren Zielen zur Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr eine Steigerung des Modal-Splits (Anteil Schiene) auf 25 Prozent bis 2030 gegenüber heute (derzeit 19%).

Angesichts der teilweise maroden oder erst gar nicht mehr vorhandenen Infrastruktur stellt sich die Frage, wie eine regionale Strategie aussehen kann. In der Einleitung wurde beschrieben, dass sich die Interviewpartner eine durch das Regierungspräsidium Gießen geführte regionale Initiative wünschen.

Dabei stellt sich die Situation im Bereich Mittelhessen durchaus positiv dar. Es gibt aktuelle Planungen und bauliche Umsetzungen. Genannt seien hier die neuen Gleisanschlüsse der Firmen Reitz und Pfeifer in Aßlar bzw. Wallenrod. Im hessischen Hinterland wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um zu prüfen, inwieweit das bestehende Holzverladegleis in Breidenstein zu einem regionalen „Railport“ ausgebaut werden kann, der auch von weiteren interessierten Firmen, in diesem Fall Christmann & Pfeifer sowie Buderus Breidenbach, genutzt wird und die Infrastruktur mittelfristig in kommunale Trägerschaft übergeht. Zu den interessanten Projekten gehören die Überlegungen zu einem militärisch/zivil genutzten Containerterminal in Stadtallendorf, welches einerseits der Bundeswehr dient, andererseits aber auch neue Kapazitäten schafft, da das bestehende Terminal in Nieder-Ofleiden an der Kapazitätsgrenze arbeitet. Wie bedeutsam zusätzliche Containerumschlaganlagen für die Region sind, zeigen die Bemühungen im Nachbarlandkreis Hersfeld-Rotenburg in Bad Hersfeld, wo die Eigentümer des Unternehmens „The Filament Factory“ (ehemals Hoechst Faserwerke) eine Machbarkeitsstudie zur Ansiedlung eines Terminals des Kombinierten Verkehrs auf dem Unternehmensgelände in Auftrag gegeben haben.

Nicht zuletzt sind einige Diskussionen um Streckenreaktivierungen vor dem Hintergrund des dann (wieder) möglichen Güterverkehrs zu sehen (Lumdatalbahn, Horlofftalbahn, Ohmtalbahn sowie Dietzhöhlzalbahn).

In der Einleitung haben wir die Frage aufgeworfen, ob zukünftig eher auf lokale oder mehr auf regionale Lösungen gesetzt werden sollte. Dies kann nicht pauschal beantwortet werden. Für einzelne Bereiche sind zentralisierte Einrichtungen vorstellbar. Dies gilt insbesondere für den Kombinierten Verkehr. Ein zentrales industriell geprägtes Güterverkehrszentrum (GVZ) mit mehreren Gleisanschlüssen ist als Neuansiedlung unter heutigen Gesichtspunkten schwer vorstellbar. Sinnvoll wäre allerdings, dass neue Gewerbegebiete, vor allem die interkommunalen und durch internationale Investoren geprägten Projekte, von Anfang an die Möglichkeit eines Gleisanschlusses im B-Plan beinhalten. Denn ist erstmal die Logistik auf die Straße abgestimmt, scheitert die Umkehr zur Schiene allein schon aufgrund der hohen Umrüstungskosten der Ladeeinrichtungen.

Die vorliegende Analyse soll Hinweise für die Aufnahme in den neuen Regionalplan liefern. Der Regionalplan ist dabei als ein Baustein für eine Strategie „mehr

Schienengüterverkehr in Mittelhessen“ anzusehen und schafft wesentliche Voraussetzungen. Aus Sicht der Gutachter könnten die nächsten weiteren Schritte – unter Einbeziehung der angebotenen Unterstützung der Wirtschaftsförderungseinrichtungen sowie der Ergebnisse aus dem Workshop am 16.09.2020 in Fernwald – neben der aktiven Flächensicherung der beschriebenen Bereiche für den kurz- bis mittelfristigen Zeitraum (innerhalb der nächsten 3 Jahre) sein:

- Unterstützung der Maßnahmen eines lokalen „Railports“ in Breidenstein im Vorgriff auf das diskutierte interkommunale Gewerbegebiet Breidenbach/Biedenkopf
- Technische Prüfung für den Anschluss eines Containerterminals im Bereich Stadtallendorf
- Potentialanalyse für ein Containerterminal Mittelhessen
- Aktive Sicherung und Vermarktung der Flächen für lokale Ladegleise / Railports in Biedenkopf-Ludwigshütte, Haiger alter Bahnhof, Lauterbach Nord, Limburg-Industriestraße, Wetzlar Industriegebiet West in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsförderungseinrichtungen
- Etablierung eines regionalen Schienencoachs (analog dem Projekt im Regionalverband FrankfurtRheinMain), der sowohl für Projekte des Güter- wie auch des Personenverkehrs zur Verfügung steht, als zentraler Ansprechpartner für Schienenprojekte in Mittelhessen
- Durchführung weiterer thematischer Workshops bzw. zielgerichteter Einzelgespräche, zunächst unter besonderer Berücksichtigung der Unternehmen, die bereits über die Bahn verladen (weitere Potentiale) bzw. die über einen aktiven Gleisanschluss verfügen (unter welchen Voraussetzungen ist eine Rückkehr zur Bahnverladung realistisch)
- Etablierung des Themas „Schienengüterverkehr in Mittelhessen“ durch jährliche Veranstaltungen (Workshop / Unternehmerstammtisch / etc.) jeweils mit Präsentation von Best Practice Beispielen, die sinngemäß auf die Region angewendet werden können.