



Abb. 1: In Bodenfelde im niedersächsischen Solling betreibt die Zellstoff Stendal Holz GmbH eine eigene Holzverladestelle. Das Rohholz wird in Ganzzügen privater Eisenbahnverkehrsunternehmen abgefahren.

Fotos: A. Mölder

Dargestellt am Beispiel der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE)

Holztransport per Bahn – Möglichkeiten und Hindernisse

Andreas Mölder

Holz sollte nach Möglichkeit mit der Eisenbahn transportiert werden. Wenn es um Transportentfernungen von über 200 km geht, wird dieser Aussage wohl kaum jemand widersprechen [1, 2]. Doch wie steht es gegenwärtig um die „Holzeisenbahn“? 20 Jahre nach dem Beginn der Bahnreform wird hinsichtlich des Holztransportes per Eisenbahn ein Fazit gezogen und am Beispiel der Teutoburger Wald-Eisenbahn erläutert, wie die Wiederbelebung von stillgelegten Holzverladebahnhöfen gelingen könnte.

Bahnreform und Holztransport

20 Jahre nach dem Beginn der Bahnreform kann hinsichtlich des Holztransportes per Eisenbahn ein gemischtes Fazit gezogen werden. Einerseits sind die von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) transportierten Holzmengen stetig angestiegen, wobei es sich vor allem um Ganzzugverkehre im Auftrag weniger Großkunden handelt (Abb. 1). Andererseits hat sich die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn

AG im Einzelwagenverkehr derart „aus der Fläche“ zurückgezogen, dass viele waldreiche Regionen komplett vom Schienengüterverkehr abgehängt worden sind [3, 4, 5, 6, 7]. Hier zeigen sich negative Auswirkungen der Bestrebungen des Staatskonzerns, vor dem Hintergrund eines möglichen Börsenganges statt volkswirtschaftlicher Ziele einzig betriebswirtschaftliche Absichten zu verfolgen.

Nur in wenigen Regionen konnte durch das Engagement lokal verankerter EVU und anderer regionaler Akteure ein hinreichend dichtes Netz an waldnahen Holzverladebahnhöfen erhalten und sogar ausgebaut werden – als Beispiel seien hier das Bremer Umland sowie die Region zwischen Solling und Südwestharz in Niedersachsen genannt [8]. In diesem Beitrag soll am Beispiel des nordwestlichen Teutoburger Waldes aufgezeigt werden, wie der hier zum Erliegen gekommene Holztransport per Bahn neu belebt werden könnte.

Die Teutoburger Wald-Eisenbahn

Das 103 km lange Streckennetz der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) verbindet das nordwestliche Münsterland mit der wirtschaftsstarken Region rund um das ostwestfälische Gütersloh. Dabei werden in der Region südlich von Osnabrück und Ibbenbüren waldreiche Gebiete unmittelbar erschlossen (Abb. 2).

Die TWE AG als Streckeninhaberin besteht seit 1899, das Aktienkapital wird heute vollständig durch die Captrain Deutschland GmbH, eine Tochtergesellschaft der französischen Staatsbahn SNCF, gehalten [9, 10].

Bis Ende 2007 wurde in den direkt am Teutoburger Wald gelegenen Bahnhöfen Bad Iburg und Bad Laer in beträchtlichem Umfang Rohholz auf die Bahn verladen (Abb. 3). Diese Verkehre kamen zum Erliegen, als die Deutsche Bahn AG den Wagenübergabebahnhof Lengerich (Westf) für den Güterverkehr schloss. Nachdem das international agierende Mutterunternehmen Captrain Deutschland jahrelang keine nennenswerten Investitionen in Gleise und Kunstbauten getätigt hat, ist die Strecke der TWE zurzeit an mehreren Stellen aus Sicherheitsgründen gesperrt [10].

Nach einer Ankündigung der TWE AG im August 2013, den nördlichen Streckenabschnitt zwischen Ibbenbüren und Versmold verkaufen zu wollen [11], laufen

Dr. A. Mölder ist wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Waldwachstum an der Nordwestdeutschen Forstlichen Versuchsanstalt (NW-FVA) in Göttingen.



Andreas Mölder
andreas.moelder@nw-fva.de

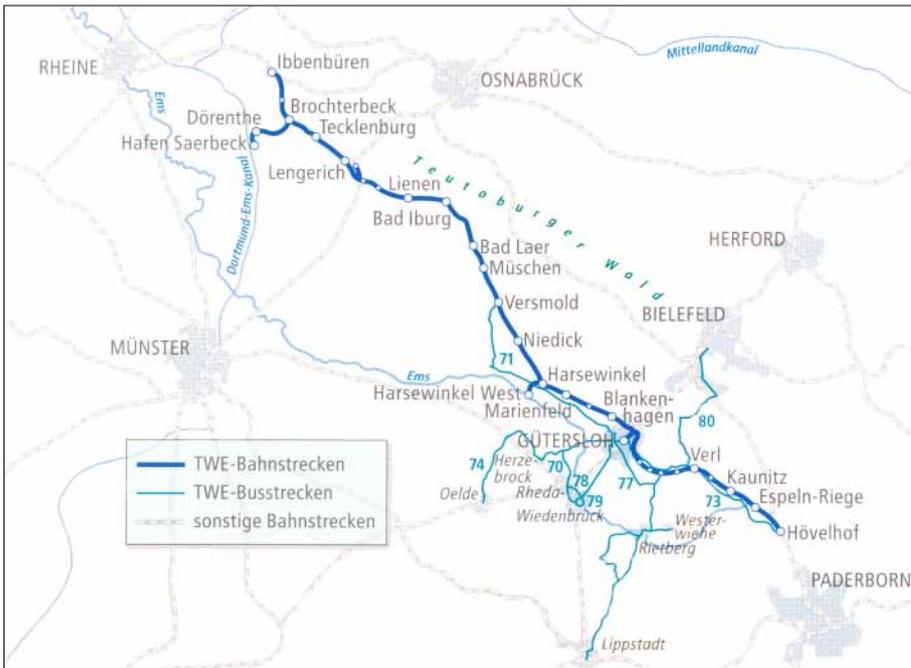


Abb. 2: Das Streckennetz der Teutoburger Wald-Eisenbahn AG (aus TWE, 2000)

gegenwärtig Übernahmeverhandlungen zwischen der TWE AG und der in Bonn ansässigen Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE). Die RSE betreibt mit regionalen Partnerunternehmen bundesweit erfolgreich zahlreiche Nebenbahnen im Güter- und Personenverkehr.

Die Bemühungen der RSE, die TWE-Strecke in eine sichere Zukunft zu führen, werden unterstützt durch das Aktionsbündnis pro TWE. Diese 2012 gegründete Vereinigung hat sich den langfristigen Erhalt und die regelmäßige Nutzung der TWE-Strecke in den Bereichen Güterverkehr sowie Freizeit- und Tourismusverkehr zum Ziel gesetzt. Dabei unterhält das Aktionsbündnis Kontakte sowohl zu Entscheidungsträgern in Politik, öffentlichen Verwaltungen und Wirtschaft als auch zu privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen [10].

Wiederbelebung des Holztransportes auf der TWE

Sowohl das Forstamt Anklam der Niedersächsischen Landesforsten als auch das Forstamt Weser-Ems der Landwirtschaftskammer Niedersachsen unterstützen die Wiedereinrichtung von Holzverladebahnhöfen an der TWE-Strecke. Dabei wird die Notwendigkeit von waldnahen und zeitgemäßen Ladestellen für den Holzumschlag betont, zumal kaum noch Verlademöglichkeiten im Bereich des Teutoburger Waldes sowie im gesamten Münsterland vorhanden sind.

Nach einer Instandsetzung der zurzeit nicht befahrbaren TWE-Streckenabschnitte erscheint es zweckmäßig, in einem **ersten Schritt** bereits vorhandene Holzverladebahnhöfe zu reaktivieren bzw. zurzeit anderweitig genutzte Ladestellen für die Holzverladung zu ertüchtigen [5, 7].

Dabei sollte der Verladebahnhof „Hafen Saerbeck/Dörenthe“ die Bereiche des Teutoburger Waldes südlich von Ibbenbüren sowie das benachbarte Münsterland erschließen, „Bad Iburg“ die Bereiche südlich von Osnabrück und „Harsewinkel“ den Nordwesten des Kreises Gütersloh. Hinsichtlich des Verladebahnhofs „Hafen Saerbeck/Dörenthe“, der gegenwärtig nur von Kieszügen erreicht wird [11], ist der Eigentümer ausdrücklich an einer Neuaufnahme von Holzverkehren interessiert. Im Falle einer Übernahme der TWE-Strecke durch die RSE würde dieses EVU für „die letzte Meile“ zuständig sein und Waggonen gesammelt an andere EVU (z. B. die DB Schenker Rail AG) übergeben, die dann den Weitertransport übernehmen.

Dass ein solches Modell funktioniert, zeigt das Beispiel der Ilmebahn GmbH in



Abb. 3: Im Bahnhof Bad Iburg wurden bis 2007 beträchtliche Mengen Rohholz auf die Bahn verladen.



Abb. 4: Der 2009 neu errichtete Güterbahnhof Löningen dient auch der Rohholzverladung.

Südniedersachsen. Dieses regional verankerte EVU bedient zahlreiche Holzverladebahnhöfe zwischen Harz und Solling und plant sogar den Neubau eines Holzverladebahnhofs bei Einbeck. Dabei ist die Ilmebahn GmbH Teil des Eisenbahnnetzwerkes Bremen/Niedersachsen, einem Verbund von zehn regional verankerten Eisenbahnverkehrsunternehmen, der einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Nordwestdeutschland langfristig sichern will [8].

Als **zweiter Schritt** erscheint die Anlage eines neuen Verladebahnhofs im Bereich von Bad Iburg und Bad Laer sinnvoll. Eine solche Anlage würde sowohl die Auflassung von beengten Verladeanlagen in innerörtlichen Bereichen ermöglichen als auch den Ansprüchen an eine moderne Bahnlogistik vor allem hinsichtlich von Holz und Schüttgut, aber auch von Containern entsprechen. Selbst Ganzzüge von 20 und mehr Waggonen könnten so problemlos abgefertigt werden [4, 12]. Als Best-Practice-Beispiel kann der 2009 errichtete Güterbahnhof Lönigen im Landkreis Cloppenburg dienen (Abb. 4). An einer Strecke der regional verankerten

Emsländischen Eisenbahn GmbH von Meppen nach Essen (Oldb) wurde ein kompletter ganzzugfähiger Güterbahnhof für die Freiverladung von Gütern neu errichtet. Neben Dünge- und Futtermitteln wird dort auch Rohholz umgeschlagen. Die Gleise des alten Bahnhofs in der Löninger Innenstadt wurden bis auf ein Umsetzgleis für den Museums-Personenverkehr rückgebaut. Bei diesem Projekt beliefen sich die Gesamtherstellungskosten auf 10,8 Mio €, wobei 75 % der Kosten vom Bund übernommen wurden.

Fazit und Ausblick

20 Jahre nach dem Beginn der Bahnreform sind viele walddreiche Regionen in Deutschland vom Schienengüterverkehr abgehängt. International tätige Unternehmen wie die Deutsche Bahn oder Captrain Deutschland haben kein großes Interesse daran, selber regionalen Eisenbahngüterverkehr zur Bedienung von Holzverladebahnhöfen durchzuführen. Um der Nachfrage der Forst- und Holzwirtschaft nach waldnahen Verladebahnhöfen entgegen-

zukommen, müssen kreative Lösungen auf regionaler Ebene gesucht werden. Es wird sich zeigen, ob es gelingt, den Schienengüterverkehr und die Holzverladung auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn zu reaktivieren – die Aussichten dafür sind jedenfalls günstig!

Literaturhinweise:

[1] BORCHERDING, M. (2007): Rundholztransportlogistik in Deutschland – eine transaktionskostenorientierte empirische Analyse. Dissertation, Universität Hamburg. [2] WELLSHAUSEN, K.; SŁIWINSKI, R. (2008): Grünes Signal für den Bahntransport. LWF aktuell, 15 (4), S. 19-22. [3] ANDERS, F. (2001): Un-MORA-lisches Verhalten – Welche Zukunft bleibt dem Einzelwagenverkehr wirklich? Bahn-Report 19 (2), S. 4-5. [4] MÖLDER, A. (2003): Neue Wege im Rohholztransport. Bahn-Report 21 (5), S. 76. [5] BOSSERHOFF, D. (2007): Bahn für Ferntransporte von Holz unverzichtbar. Deutscher Waldbesitzer, Suppl. V. 55 (2), S. 2-4. [6] RINGLER, G. (2007): Kyrill-Holz als Privatbahnfracht. Bahn-Report 25 (3), S. 38. [7] BOSSERHOFF, D. (2009): Erhalt von Bahninfrastruktur ist Voraussetzung für Verkehrsverlagerungen – Beispiele für erfolgreichen Ersatz von Lkw- durch Bahnverkehr. Güterbahnen, 8 [2] S. 28-35. [8] ROGGATZ, U. (2013): NE-Bahnen, ein Auslaufmodell? Wie sich die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya im Markt behaupten. Güterbahnen, 12(4), S. 31-37. [9] TWE (2000): 100 Jahre Teutoburger Wald-Eisenbahn. Gütersloh: Teutoburger Wald-Eisenbahn AG. [10] HÖGEMANN, J. (2012): TWE zwischen Niedergang und Hoffnung. Bahn-Report, 30 (2), S. 46-49. [11] HÖGEMANN, J. (2013): TWE AG will Nordabschnitt der Teutoburger Wald-Eisenbahn verkaufen. Bahn-Report, 31 (5), S. 53. [12] UTH, J. (1997): Zentrale Holzausformungs- und -verladeplätze Ostdeutschlands – wichtige Elemente neuer Rohholz-Logistikkonzepte, „Just in Time“ – alte und neue Gedanken zu einem aktuellen Thema. Holz-Zentralblatt, 123 (8), S. 134-135, 138.