

# „GUT HOLZ“

Seit Anfang Juli 2004 fahren mehrere private Eisenbahnverkehrsunternehmen **Rundholz- und Hackschnitzel-Ganzzüge** aus verschiedenen Regionen nach Niedergörne, wo in einem im Aufbau befindlichen Zellstoffwerk nun die erste Produktionsphase läuft. Ein Überblick über den Neuverkehr • VON JOCHEN SCHMIDT

Im Bahnhof Themar (Thüringen) stellt der Blue Tiger 250 009 der LTH am 21. Juli 2004 einen Rundholz-Ganzzug nach Niedergörne zusammen.  
FOTO JOCHEN SCHMIDT

Wer sich mit dem Auto vom thüringischen Saalfeld auf der B 90 über Leutenberg und Lobenstein in Richtung Bundesautobahn A 9 aufmacht, muss reichlich Zeit und Geduld mitbringen. Täglich zwängen sich hunderte Holzlaste über die enge, kurven- und steigungsreiche Straße. Oft geht es nur noch mit 30 km/h bergauf und an den Engstellen kommt der Verkehr meist völlig zum Erliegen. Wen wundert's, ist doch in dieser Region ein Großteil der Holzverarbeitenden Betriebe Thüringens (KHT, BHT Friesau, ZPR Blankenstein, Rettenmeier Ullersreuth) angesiedelt. Auch der Güterverkehr auf der Schiene ist recht gut ausgelastet. Die Holzindustrie möchte aber expandieren und noch mehr Güter auf die Bahn bringen, doch die DB AG hält die Strecken für unrentabel und schreibt die wichtigen Anbindungen wie Unterlemnitz-Ebersdorf/Friesau und Schönberg-Anschlussstelle Rettenmeier zum Verkauf aus.

Szenenwechsel: Völlig anders ist die Situation in Arneburg-Niedergörne nordöstlich von Stendal. Hier entsteht auf dem Areal eines einst von der DDR projektierten, aber nie verwirklichten Atomkraftwerkes mit einem Investitionsvolumen von einer Milliarde Euro (davon 270 Millionen Euro durch öffentliche Zuschüsse) das größte Zellstoffwerk Mitteleuropas und eines der weltweit modernsten. Der Betreiber, die Zellstoff Stendal GmbH & Co. KG (ZS), setzt dabei verstärkt auf Bahnlogistik.

Genutzt wird die einst „Atombahn“ genannte Strecke Stendal-Niedergörne, die erst 1977 im Hinblick auf das AKW-Projekt eröffnet worden war, nach Einstellung des Personenverkehrs Ende 1995 in einen Dornröschenschlaf fiel und nun – nach Reaktivierung und Sanierung – als nichtöffentliche Anschlussbahn wieder in Betrieb genommen wurde. Künftig sollen 40 Prozent des Rundholzes und 80 Prozent der Hackschnitzel über die Schiene angeliefert werden. Von Anfang an ist somit eine Belastung der in die Region führenden Straßen durch mehr Lkw-Verkehr verhindert worden.

Am 2. Juli 2004 wurde mit einem von 50 3682 bespannten Dampfsonderzug, begleitet von rund 80 Gästen aus Politik und Wirt-



In Borstel fädelt die Bahn nach Niedergörne aus der Hauptstrecke Stendal-Wittenberge aus.



Probeweise mit ER 20-008 von Siemens-Dispolok bespannt ist am 27. Juli 2004 der Hackschnitzelzug von der Firma Rettenmeier in Ullersreuth nach Niedergörne.  
FOTO JOCHEN SCHMIDT

Jeder Hackschnitzelzug ins Zellstoffwerk Niedergörne



Auf den letzten Kilometern zum Zellstoffwerk befördern am 10. August 2004 die MWB-Loks V 601 und V 641 eine Hackschnitzelfuhre aus Bayern.  
FOTO JOCHEN SCHMIDT

transportiert eine Tonnage, die etwa 41 LASTKRAFTWAGEN entspricht



Als Zubringer für den LTH-Zug von Themar nach Niedergörne fährt am 20. August 2004 die Rennsteigbahn mit 213 334, die hier im Bahnhof Schleusingen auf die Abfahrt wartet.  
FOTO JOCHEN SCHMIDT



**In Diensten der PRESS verlässt die Bombardier-Leihlok W 232.06 am 6. August mit Holzzug Ohrdruf (LINKS). – Mit einem Leerzug ist der blaue EuroRunner 253 014 der PRESS am 17. Juli bei Unterkoskau auf der Rückfahrt nach Ullersreuth. FOTO JOCHEN SCHMIDT (2)**

schaft sowie mehreren hundert Schaulustigen, die rekonstruierte Bahnstrecke Borstel/Hassel-Niedergörne eingeweiht. Die Stadt Arneburg, die Eigentümerin der Strecke ist, investierte bisher rund 4,7 Millionen Euro in die Bahninfrastrukturmaßnahmen. Insgesamt werden rund 40 Millionen Euro von der Stadt im Industriegelände verbaut.

Noch in diesem Jahr beginnt der Ausbau des Elbehafens und einer Eisenbahnbrücke. Im Zellstoffwerk entstand eine neue Anschlussbahn mit umfangreichen Entlademöglichkeiten. Für Rangierleistungen steht neben zwei V 22 eine G 763 C von Vossloh bereit. Für die umfangreichen Transportaufgaben hat die Zellstoff Stendal GmbH 41 Doppelwagen der Gattung Fmrrs für Hackschnitzel sowie 18 Rungenwagen für Rundholz bei Railtrans angemietet und für weitere 80 Rungenwagen bei Transwaggon eine Option.

Momentan läuft der Probebetrieb des Werkes, die volle Auslastung soll im kommenden Jahr erreicht werden. Jährlich werden rund drei Millionen Festmeter Nadelholz und Hackschnitzel aus einem Umkreis von 300 Kilometern verarbeitet. (Festmeter ist eine Maßeinheit für Holz. Ein Festmeter entspricht einem Kubikmeter fester Holzmasse.) Die Menge von 550 000 Tonnen gebleichten Langfaserzellstoffs im Jahr dient als Rohprodukt für die Herstellung von Druck- und Hygienepapieren. Am ZS-Standort Arneburg-Niedergörne wird es 580 neue Arbeitsplätze geben, 1000 weitere Jobs entstehen in der Zulieferindustrie.

Der Mehrheitsgesellschafter der Zellstoff Stendal GmbH sowie der Schwestergesellschaft Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG im thüringischen Blankenstein ist das kanadische Unternehmen Mercer International Inc., das künftig mit einer Jah-

resproduktion von über 800 000 Tonnen Zellstoff zu den führenden Herstellern der Branche zählt. Weiterer Gesellschafter ist die FAHR Beteiligungen AG und der Generalunternehmer des Industrieprojektes, die RWE Industrie-Lösungen GmbH.

Seit Anfang Juli 2004 betreibt die Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH (SETG) unter Beteiligung der Mittelweserbahn GmbH (MWB) die Hackschnitzeltransporte auf dem Schienenweg von der Unternehmensgruppe Rettenmeier zur Zellstoff Stendal GmbH. Dreimal wöchentlich werden jeweils die Werke Ullersreuth in Thüringen und Wilburgstetten in Bayern angefahren. Pro Zug werden hierbei 1040 Tonnen Hackschnitzel transportiert, das entspricht etwa 41 Lastkraftwagen auf der Straße.

Die betriebliche Abwicklung des Ecco Cargo „Vogtland“ von Ullersreuth übernimmt Regental Cargo. Zum Einsatz kommt meist die sechssachsige Diesellok ME 26-05 (eine ex NSB-Di 6) aus dem Pool von Siemens-Dispolok, es wurde aber auch schon probeweise mit der vierachsigen Lok ER 20-008 vom Typ EuroRunner, ebenfalls von Dispolok, gefahren.

Die Verbindung aus Bayern läuft unter dem klangvollen Namen Ecco Cargo „Silvanus“. Die Traktion der Railtrans-Waggons übernimmt überwiegend die seit Ende Juli im Hackschnitzel-Farbdesign gestaltete Ellok 1116 912 vom Typ Taurus der Rhein-Weserbahn GbR (RWB) auf dem Abschnitt Nördlingen-Stendal (siehe auch Bahn-Notizen), wobei die Mittelweserbahn (MWB) als verantwortliches Eisenbahnverkehrsunternehmen fungiert. Auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten sind MWB-Dieselloks vor dem Zug anzutreffen.

Verantwortlich für die Logistik der Holzverkehre ist die Firma LTH Oelbau GmbH in Halle/Saale. Die Rundholzzüge werden auf Bahnhöfen der DB AG und privaten Gleisanschlüssen beladen. So mancher Verladebahnhof wurde durch die Aktivitäten von ZS aus dem Dornröschenschlaf ge-

weckt. Die Traktion der Ganzzüge übernehmen überwiegend die firmeneigene, beim Mansfelder Bergwerksbahn Verein e.V. (MBB) eingestellte 250 009 vom Typ Blue Tiger, die von Bombardier angemietete W 232.6 (eine Privatbahn-„Ludmilla“) sowie die in markantem Blau lackierten Loks 204 005 (Typ V 100) und 253 014 (Typ EuroRunner) des Kooperationspartners Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS).

Außerdem befördert die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) den größten Teil des von der ZS-Niederlassung in Lüneburg von forstwirtschaftlichen Zusammenschlüssen aus Niedersachsen beschafften Rundholzes nach Arneburg-Niedergörne. □

#### Nachtrag:

Da die Produktion des Werkes bis 2005 stetig weiter hochgefahren wird, kann ein erster Überblick über die neuen Transporte auf der Schiene nach Niedergörne nur eine Momentaufnahme darstellen. Mit mehr Zügen, wechselnden Eisenbahnverkehrsunternehmen und Traktionsdienstleistern ist zu rechnen. Nachfolgend erste Änderungen, die zum Redaktionsschluss bekannt wurden:

- Anfang September ist die W 232.06 von der PRESS an die LTH Oelbau GmbH übergegangen und ist nun – wie der LTH-Blue Tiger – bei der MBB eingestellt. Die PRESS zog sich aus dem Holzgeschäft erst einmal zurück und widmet sich im Auftrag der LTH dem Containerverkehr Halle-Hamburg.
- Die Osthannoversche Eisenbahn AG erwarb von Bombardier die Diesellok 250 008, die mit einer rot-silbernen Farbgebung zum „Red Tiger“ wurde, die neue OHE-Nummer 3300 90 erhielt und im schweren Holzverkehr zwischen Niedersachsen und Arneburg-Niedergörne eingesetzt wird.
- Wegen eines Schadens der ME 26-05 (was während des Einsatzes der Lok im Holzverkehr bereits zum zweiten Mal der Fall war) wurde ein Teil des Ecco Cargo „Vogtland“ am 9. September kurzfristig von der Diesellok RC 0504 von der railcenter Nürnberg GmbH Co. KG (RCN) übernommen.

## Fremdanzeigen 1/1 „Allerlei“



**Auf den Heimweg ins Vogtland macht sich ME 26-05 am 9. August 2004 – im Hintergrund das Zellstoffwerk.**

FOTO JOCHEN SCHMIDT