

RP-Eisenbahn agiert erfolgreich in langsam wachsender Marktnische

Wachenheimer Schieneninfrastruktur-Unternehmen übernimmt Strecke zum Truppenübungsplatz Baumholder – Interesse an Wieslauter- und Zellertalbahn

VON UNSEREM REDAKTEUR
ECKHARD BUDDRUS

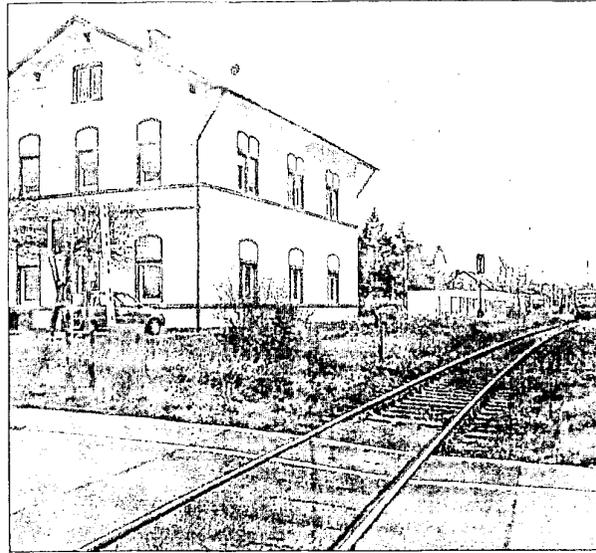
► **WACHENHEIM.** Die in Wachenheim an der Weinstraße ansässige RP-Eisenbahn hat zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember den Infrastrukturbetrieb auf der Bahnstrecke zum Truppenübungsplatz Baumholder übernommen und verhandelt derzeit über die Übernahme von zwei Pfälzer Strecken: der nordpfälzischen Zellertalbahn und der Wieslauterbahn nach Bundenthal (Kreis Südwestpfalz).

Das im April 1998 gegründete Unternehmen gehört je zur Hälfte Josef Berker und Björn Klippel. Seit 1999 betreibt die RP-Eisenbahn (RPE) die 15 Kilometer lange Schienenstrecke von Alzey nach Kirchheimbolanden, die 1952 für den Personenverkehr und 1995 für den Güterverkehr stillgelegt worden war. 2000 kam die 31 Kilometer lange Strecke von Freiberg nach Holzgau in Sachsen hinzu, auf der die Deutsche Bahn (DB) kurz zuvor den Betrieb eingestellt hatte. In Sachsen ist die RPE außerdem über ihre Tochter Regio-Infraservice-Sachsen (RIS)

aktiv. Gesellschafter von RIS-Sachsen sind mit je 50 Prozent die RPE und die Verkehrsbetriebe Chemnitz. RIS betreibt in Sachsen drei Strecken mit zusammen 57 Kilometer Länge.

Die jüngst übernommene Bahnstrecke von Heimbach nach Baumholder im rheinland-pfälzischen Kreis Birkenfeld dient vor allem Militärtransporten, die wegen der dabei zu bewegendenden Massen soweit wie möglich über die Schiene abgewickelt werden. Ohne den Bahnanschluss hätte deshalb wahrscheinlich weder der Truppenübungsplatz Baumholder noch der dortige Standort der US-Streitkräfte mit zusammen genommen rund 2000 Zivilarbeitsplätzen eine Zukunft.

Das Land Rheinland-Pfalz hat deshalb 2,15 Millionen Euro für den Erwerb der Bahnlinie durch die Verbandsgemeinde Baumholder und die Sanierung der Strecke zur Verfügung gestellt. RPE-Geschäftsführer Norbert von Schivanovits erläuterte in einem



Die Zentrale der RP-Eisenbahn befindet sich in einem Gebäude neben dem Bahnhofpunkt von Wachenheim an der Weinstraße. —FOTO: FRANCK

Gespräch mit der RHEINPFALZ, dass davon rund 500.000 Euro auf Rationalisierungsinvestitionen entfallen, die einen kostengünstigeren Betrieb der Strecke ermöglichen. DB Netz hatte an der Bahnlinie nach Baumholder kein Interesse mehr; die Militärzüge werden aber auch künftig von der DB-Güterverkehrssparte Railion gefahren.

Anders als bei den Strecken mit regelmäßigem Reisezugverkehr, bei denen es kontinuierliche Einnahmen aus Trassengebühren gibt, hat die RPE im Falle der Strecke Heimbach-Baumholder mit der Verbandsgemeinde Baumholder einen Betriebsdurchführungsvertrag abgeschlossen, der Festbeträge vorsieht, welche unabhängig von der Zahl der auf der Strecke meist unregelmäßig fahrenden Züge sind.

„Konkrete Verhandlungen“ gibt es derzeit über eine Übernahme der nordpfälzischen Zellertalbahn von Monsheim nach Langmeil und der südwestpfälzischen Wieslauterbahn von Hinterweidenthal nach Bundenthal durch die RPE. Für beide Strecken, die regelmäßig an Sonn- und Feiertagen im Ausflugsverkehr und außerdem gerne von Dampfsonderzügen befahren wer-

den, könnte die RPE teilweise Personal einsetzen, das jetzt auf der Strecke Alzey-Kirchheimbolanden tätig ist und so Synergieeffekte erzielen. Die RPE beschäftigt derzeit 17 Mitarbeiter, davon neun in Rheinland-Pfalz und acht in Sachsen. 2006 erzielt die RPE, die laut Schivanovits seit mehreren Jahren schwarze Zahlen schreibt, einen Umsatz von rund 1,7 Millionen Euro. Für das kommende Jahr rechnet Schivanovits mit einer Steigerung auf rund 1,9 Millionen Euro. RIS-Sachsen kommt auf einen Jahresumsatz von rund 3 Millionen Euro.

Die RPE ist bisher auf Strecken aktiv, an denen die DB kein Interesse hat und die von nicht bundeseigenen Eisenbahnunternehmen oft dank besser an die Verhältnisse von Zweigstrecken angepasster Standards deutlich kostengünstiger betrieben werden können. Die Marktnische, in der die RPE tätig ist, könnte in Zukunft sehr viel größer werden, wenn künftig häufiger nicht nur der Verkehr, sondern auch der Infrastrukturbetrieb von Regionalstrecken durch Ausschreibungen im Wettbewerb vergeben würde.

—Kommentar/Wirtschaftslexikon