

RALF JENTGES

Bahntransporte flexibel gestalten

Zusammenfassung

16.01.2013

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 16. Januar 2013 die 2. Fachtagung Schienengüterverkehr Brandenburg. Die in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Land Brandenburg durchgeführte Fachtagung fand im Kulturhaus der BASF Schwarzheide GmbH in Schwarzheide statt.

Zu dem Thema "Bahntransporte flexibel gestalten" erwarteten die 67 Teilnehmer sechs Vorträge.

Im Anschluss an die Tagung führte Frau Grade gemeinsam mit Herrn Egresi, Logistikleiter der BASF und Herrn Haupt, Geschäftsführer der STR Tank- und Containerreinigung Schwarzheide die Teilnehmer durch das Containerterminal, den Loksuppen und das Werksgelände.

Ralf Jentges (BSL) zeigte sich zufrieden über das große Interesse an der Fachtagung.



Foto: BASF Schwarzheide GmbH

Einführung

Ralf Jentges übernahm nach dem Grußwort von Dr. Colin von Ettinghausen (Geschäftsführer BASF Schwarzheide GmbH) die Moderation.

Das Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr im Schienengüterverkehr war im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig.

Grund hierfür sind rückläufige Transporte aufgrund der Unsicherheiten der Eurokrise und ein sich abschwächendes Wachstum in China.

Wenig förderlich für die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist

die komplizierte Handhabung bei der Neuzulassung von Schienenfahrzeugen durch das Eisenbahn-Bundesamt. Eine weniger komplizierte Handhabung der Zulassung würde die Wettbewerbsfähigkeit und die Reduzierung von Geräuschen des Verkehrsträgers Schiene vorantreiben.

Eine weitere Herausforderung ist die Bewältigung von Kapazitätsengpässen beim Personal.

Trotz dieser Probleme stärken weitere zu erwartende Kostensteigerungen bei den Energie- und Personalkosten sowie der Zwang zu einer effizienteren Infrastrukturnutzung die Position des Verkehrsträgers Schiene.

Eine flexible Gestaltung von Gütertransporten auf der Schiene setzt optimale politische Rahmenbedingungen und eine auf die Bedürfnisse des Schienengütertransportes ausgerichtete Schieneninfrastruktur und ein auf diese Bedürfnisse ausgerichtetes Angebot der Verkehrsunternehmen und Operateure voraus.

Volkmar Dögnitz und Martin Heiland, Schienengüterverkehr in Brandenburg

Herr Dögnitz stellte zunächst seine Dienststelle vor.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg hat die Aufgabe eines „Standortverbesserungsressorts“. Mit der staatlichen Infrastrukturpolitik des Landes sollen unverzichtbare Voraussetzungen für die Unternehmensentwicklung und damit die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen geboten und die Lebensqualität der Bürger verbessert werden. Die Abteilung 4 des Ministeriums ist für den Verkehr verantwortlich. Die Abteilung gliedert sich in das Referat 40, Grundsatzangelegenheiten Verkehr, Referat 41, Straßenverkehr, Referat 42, Verkehr und Straßenbaufinanzierung sowie Logistik, Referat 43 ÖPNV, Eisenbahnen, Referat 44 Luftfahrt und schließlich Referat 45 für den Straßenbau.

Das Land Brandenburg verfügt über 800 km Bundesautobahnen, 2800 km Bundesstraßen und 5800 km Landesstraßen. Für den Bahnverkehr werden 2500 km Eisenbahnstrecken mit 218 Güterverkehrsstellen vorgehalten. Das Binnenwasserstraßennetz ist 600 km lang und verfügt über 11 öffentliche Häfen. Die vier Güterverkehrszentren in Berlin West (Wustermark), Berlin Süd (Großbeeren), Berlin Ost (Freienbrink) und Frankfurt an der Oder helfen den Güterverkehr zu bündeln und auf den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr zu verlagern.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft möchte in Partnerschaft mit internationalen Investoren, Logistikdienstleistern und der verladenden Wirtschaft die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bis 2020 zur bedeutenden europäischen Logistikkdrehscheibe, als Verteiler von Gütern im Hinterland der Seehäfen einschließlich logistischer Mehrwertleistungen und die Region als internationales Logistikkompetenzzentrum für Wirtschaft und Politik ausbauen. Standortvorteile der Region sind die zentrale geografische Lage für Verkehre von Norden nach Süden und Osten nach Westen, 4 teilweise trimodale Güterverkehrszentren mit über 113 Unternehmen und ca. 9700 Arbeitsplätzen in Brandenburg und bei der Behala in Berlin mit 120 Arbeitsplätzen, ein großes Umfeld mit entwicklungsfähigen Flächen, eine hohe Dichte an Aus- und Weiterbildungseinrichtungen sowie Forschungseinrichtungen.

Schwerpunkte des Ausbaus der Eisenbahn-Infrastruktur sind im Fern- und Ballungsnetz Berlin - Cottbus (bis 2012), Berlin - Rostock (bis 2013) Berlin - Dresden (bis 2014), der Abschnitt Berlin-Erkner der Bahnstrecke zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) bis 2016, die Schienenanbindung an den Flughafen BER, die Strecke Berlin - Stettin (bis 2020), sowie der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahninfrastruktur zwischen Hoyerswerda und Horka bis 2016.

Im Regionalnetz soll die Strecke von Berlin nach Küstrin/Kietz bis 2013 ausgebaut werden.

Das Land Berlin bietet folgende Verbindungen im kombinierten Verkehr:

ETTC Frankfurt (Oder) nach Kottno (4*wöchentlich), Brzeg Dolny (3*wöchentlich), Bremerhaven (2*wöchentlich) und Hamburg (8*wöchentlich), Terminal Schwarzheide nach Duisburg Rheinhausen (6*wöchentlich), Antwerpen (5*wöchentlich), Ludwigshafen (5*wöchentlich) und Slwakow bei Warschau (5*wöchentlich),

GVZ City West nach Hamburg (5*wöchentlich), Bremerhaven (5*wöchentlich) und mit dem Parcel Intercity nach Bönen (5*wöchentlich),

Terminal Elsterwerda nach Hamburg (3*wöchentlich) und Bremerhaven (3*wöchentlich) sowie

weitere Relationen der Firmen Kronotex von Heiligengrabe nach Hamburg, Jacobs von Berlin-Neukölln nach Hamburg/Bremerhaven und Ford von Berlin-Lichtenrade-West nach Köln. Neu im Angebot ist auch eine Verbindung zwischen Wittenberge nach Bremerhaven und Hamburg.

Die Entwicklung des Aufkommens im kombinierten Verkehr gestaltete sich in den letzten Jahren wie folgt:

Das GVZ Berlin West Wustermark schlug 2005 28.000 Ladeeinheiten, 2010 3700 und 2011 0 Ladeeinheiten um. Der Rückgang der Ladeeinheiten resultiert aus der Aufgabe des Umschlages durch den bisherigen Betreiber, es wird ein neuer Betreiber gesucht.

Das GVZ Berlin Süd Großbeeren schlug 2005 38.000, 2010 37.000 und 2011 41.000 Ladeeinheiten um,

das ETTC Frankfurt an der Oder hatte 2005 ein Aufkommen von 10.000, 2010 435.000 und 2011 42.000 Ladeeinheiten,

das Terminal bei der BASF Schwarzheide steigerte sich von 24.000 Ladeeinheiten in 2005 auf 60.000 im Jahr 2010 und 54.000 im Jahr 2011,

das Terminal Elsterwerda West weist in den Jahren 2005, 2010 und 2011 ein Aufkommen von jeweils 7000 Ladeeinheiten auf.

Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich wie folgt:

2005: 255.672.000 t, 2006: 276.575.000 t, 2007: 274.137.000 t,

2008: 267.484.000 t, 2009: 259.829.000 t, 2010: 248.229.000 t,

2011: 270.672.000 t,

davon Bahn: 2005: 29.116.000 t, 2006: 30.823.000 t, 2007: 30.866.000 t,

2008: 33.664.000 t, 2009: 32.842.000 t, 2010: 34.688.000 t,

2011: 34.407.000 t,

davon Binnenschiff: 2005: 4.191.000, 2006: 3.929.000 t, 2007: 4.220.000 t,

2008: 3.826.000 t, 2009: 3.727.000 t, 2010: 3.924.000 t, 2011: 4.183.000 t und

schließlich der Straßenanteil: 2005: 222.365.000 t, 2006: 241.823.000 t,

2007: 239.051.000 t, 2008: 229.994.000 t, 2009: 223.260.000 t,

2010: 209.617.000 t sowie 2011: 232.082.000 t.

Der Modal Split der Verkehrsträger betrug 2011 85,7 % für den Verkehrsträger Straße, 12,7 % für den Verkehrsträger Schiene und 1,6 % für den Verkehrsträger Binnenschiff.

Im Rahmen des operationellen Programmes des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung stehen in der Förderperiode 2007 bis 2013 für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des kombinierten Verkehrs 15,9 Mio. € zur Verfügung. Hiervon wurden 11,5 Mio. € bereits bewilligt. Bewilligungsbehörde ist die Investitionsbank des Landes Brandenburg und Zuwendungsempfänger die kommunalen Gebietskörperschaften.

Die Häfen Mühlberg und Wittenberge an der Elbe konnten bis 2011 mit insgesamt 6,4 Mio. € aus dem Konjunkturpaket II gefördert werden.

Im Einzelnen wurde die Errichtung der Gleisanlage im Hafen Wittenberge mit 1,3 Mio. €, die Optimierung der schienenseitigen Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG und der weitere Ausbau des Terminals Frankfurt (Oder) mit 3,2 Mio. €, die Anschaffung eines mobilen Umschlaggerätes für den Binnenhafen Königs-Wusterhausen mit 0,5 Mio. €, die Straßeninfrastruktur und vorbereitende Maßnahmen für die Anbindung der Erweiterungsflächen im Güterverkehrszentrum Großbeeren mit 5 Mio. €, der Ausbau der wasserseitigen Hafeninfrastuktur des Binnenhafens Wustermark mit 0,8 Mio. €, die Revitalisierung des Hafens Mühlberg mit 2,1 Mio. € und der Neubau des Hafens Wittenberge mit 4,3 Mio. € gefördert.

In Brandenburg gibt es über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur“ (GRW-I) eine weitere Fördermöglichkeit. Informationen hierüber erteilt die Investitionsbank des Landes Brandenburg.

Ergänzend hierzu fördert der Bund über die Förderrichtlinie zum kombinierten Verkehr in Deutschland den Ausbau von Terminals, über die Gleisanschlussförderrichtlinie den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse und in Zukunft auch den Ausbau und Erhalt der Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Schieneninfrastruktur.

Herr Heiland stellte das GV-Informationssystem im Land Brandenburg vor. Das System wurde 2012 neu gestaltet. Neu ist die Visualisierung der Güterverkehrsanschlüsse und Gleisanschlüsse mit Hilfe des „Brandenburg-Viewers“.

Ab 2013 wird die Möglichkeit einer geografischen Suche über eine interaktive Karte geboten. Gegenwärtig können die Nutzer über eine Suchmaske Informationen über Güterverkehrsstellen, Häfen und Gewerbegebiet erhalten.

Insbesondere die Satellitenbilder über den Brandenburg-Viewer ermöglichen detaillierte Informationen zu dem jeweiligen Standort.

Die Infrastrukturdatenbank basiert auf einer Vernetzung der Daten des Verkehrsministeriums und der IPG, welche aus Projekten und Unternehmensbefragungen zusammengetragen wurden, der Datenbanken der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen und Häfen, der Datenbank des LfB über die Anschlussbahnen, sowie weiteren Unternehmensdaten, kommunalen Daten und den Daten aus dem „Brandenburg-Viewer“.

Die Infrastrukturdatenbank des Landes umfasst 812 Datensätze der Anschlussbahnen sowie Daten von 46 Häfen und 8 Gewerbegebieten mit den Merkmalen Status, räumliche Einordnung, Eigentümer/Betreiber/Verkehrsunternehmen und technische Ausstattung. Im Datenblatt Zeiten/Zustände werden Daten zu Betriebszeiten, baulicher Zustand und eine visuelle Darstellung der Anlagen geliefert. Das Datenblatt

Gutart/Geschwindigkeiten macht Angaben zu Betriebslänge, Gutarten/Senke-Quelle, Aufkommen/Potential/Nachfrage sowie Ausstattung und Serviceangebot. In Arbeit ist eine internationale Vernetzung des Dateninformationssystems.

Holger Westphal und Thomas Nack, DB Netz AG, Aktuelle Entwicklungen in der Region

Thomas Nack begann den Vortrag mit einer Vorstellung der Aufgaben der DB Netz AG. DB Netz als Infrastrukturunternehmen des DB-Konzernes ist zuständig für den Fahrweg, die Betriebsanlagen und Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs, die Leit- und Sicherungstechnik, die Stellwerke und die elektrischen Oberleitungen.

DB Netz erstellt und koordiniert die Fahrpläne und ist für die Betriebsführung, die Instandhaltung und Instandsetzung sowie die Weiterentwicklung des Netzes verantwortlich.

Der Regionalbereich Ost umfasst Mecklenburg-Vorpommern, Berlin sowie wesentliche Teile von Brandenburg. Auf der durch den Regionalbereich betreuten Infrastruktur werden täglich 4700 km mit 3600 Zügen zurückgelegt. Der Leistungsanteil am Gesamtnetz der DB Netz AG beträgt 8,4 %. Die Betriebsleistung betrug 2012 114 Mio. Traktionskilometer.

Die Betriebslänge der Schieneninfrastruktur im Bereich des Regionalbereiches betrug 2012 3984 km, davon 2745 km elektrisch. Die Niederlassung hat 3648 Mitarbeiter.

7119 Weichen und Kreuzungen sowie 6114 Hauptsignale werden überwiegend durch 370 Stellwerke ferngesteuert.

Von den Stellwerken werden 102 mechanisch, 73 elektromechanisch, 123 mittels Relaisstechnik und 65 elektronisch betrieben.

Weiterhin liegen im Zuständigkeitsbereich 1300 Bahnübergänge, 1826 Brücken und 38 Tunnel.

Die Schwerpunkte im Vertrieb des Regionalbereiches Ost sind das Angebot von Zugtrassen nach Osteuropa. Hier musste DB Netz einen Rückgang von 15% im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr verzeichnen.

Der Ausbau der Infrastruktur für die Seehäfen im Bereich des Regionalbereiches schreitet weiter voran.

Die Eisenbahninfrastruktur zwischen Rostock und Berlin wird auf eine Radsatzlast von 25 t ausgebaut. Massengutverkehre werden zwischen dem Hafen und DB Netz abgestimmt und die Infrastrukturanlagen für die Nutzung von außergewöhnlichen Sendungen geprüft.

Im Seehafen Sassnitz/Mukran wird der Hafen gemeinsam mit dem Land und dem Hafen weiterentwickelt. Es werden weitere Produktionsgrundlagen geschaffen. DB Netz ist bei der Entwicklung der Produkte für den Fährverkehr und auch bei weiteren Schwerpunkten mit Bahnbezug dabei.

In Stralsund wird der Frankenhafen mit einer Bahnanbindung versehen. Gemeinsam mit dem Land und dem Hafen werden Vorstellflächen für den Hafen geplant. DB Netz plant den Bau eines elektronischen Stellwerkes und seiner Anbindung für eine effizientere Bedienung des Hafens.

In Wismar arbeitet DB Netz an einer Qualifizierung des Informationsflusses von und zu dem Infrastrukturunternehmen des Hafens. Ein Vorstellkonzept unter Einbeziehung der Schieneninfrastruktur in Bad Kleinen wird entwickelt.

Ein weiteres aktuelles Thema ist der Ausbau der Infrastruktur zwischen Berlin und Stettin.

Die Strecke ist auf deutscher Seite zwischen Berlin und Passow zweigleisig, elektrifiziert und mit 120 km/h befahrbar. Der weitere ca. 30 km lange Streckenabschnitt ist nur eingleisig und nicht elektrifiziert. Dem deutschen Abschnitt folgt dann ein weiterer ca. 10 km langer ebenfalls eingleisig und nicht elektrifizierter Streckenabschnitt auf polnischer Seite bis Gumience. Für diese Verbindung wurde am 20.12.2012 ein Ressortabkommen zum Ausbau zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem polnischen Infrastrukturministerium unterzeichnet. Danach werden eine Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau des bisher 40 km langen eingleisigen Abschnittes geprüft. Weiterhin wird überprüft, ob eine Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit auf der gesamten Verbindung oder von Teilen der Verbindung sinnvoll ist.

Durch den Abschluss der Regierungsvereinbarung kann die DB Netz AG jetzt mit konkreten Ausbauplanungen unter Sicherstellung der Finanzierung durch den Bund beginnen.

Schließlich plant DB Netz bis 2015 zwischen Angermünde und Passow die Blockteile zu verdichten und im Raum Passow eine Dammsanierung durchzuführen. Hierdurch werden die aktuellen Geschwindigkeitseinschränkungen auf dem Streckenabschnitt aufgehoben und die Kapazität dieses Streckenteils erhöht. Die Streckenertüchtigung zwischen Rostock und Berlin wurde bereits 2005 begonnen. Die Gesamtkosten des Projektes betragen rund 850 Mio. €. Zielsetzung ist eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h und eine Radsatzlast von 25 t. Im Rahmen des Ausbaus wird die Oberleitung, der Ober- und Tiefbau ertüchtigt, 14 Verkehrsstationen saniert, 13 elektronische Stellwerke neu gebaut und an die Betriebszentrale in Berlin angebunden, der Abschnitt zwischen Nassenheide und Rostock mit ETCS ausgerüstet und 13 Eisenbahnüberführungen neu gebaut. Mit den Abschnitten Löwenberg-Gransee, Gransee-Dannenwalde, Dannenwalde-Fürstenberg, Neustrelitz-Katzeburg und Lalendorf-Rostock Hbf sind bereits 90 km der Projekte fertiggestellt. Gegenwärtig sind mit den Abschnitten Katzeburg-Waren, Fürstenberg-Neustrelitz, Nassenheide-Löwenburg und Waren-Lalendorf 78 weitere Kilometer in Bau. In Planung befinden sich mit den Abschnitten Birkenwerder - Oranienburg - Nassenheide, Bahnhof Gransee, Bahnhof Fürstenberg, Bahnhof Neustrelitz, Bahnhof Waren und Bahnhof Rostock weitere 28 km.

Wegen der Bauarbeiten kommt es bis voraussichtlich 26. April 2013 zu eingleisiger Betriebsführung und zeitlich begrenzter Totalsperrung auf folgenden Abschnitten: Waren - Lalendorf/Ost (33,3km) Fürstenberg-Neustrelitz (19 km) und Nassenheide - Löwenburg (11,2 km).

Ein weiteres Projekt ist der Ausbau der Ostbahn (Berlin - Küstrin) und des Güterverkehrsvorrangkorridors 8 von Berlin nach Frankfurt (Oder) und Posen und Warschau.

Die Ostbahn wird unter Anpassungen am Spurplan mit elektronischen Stellwerken ausgerüstet. Zwischen Strausberg und Rehfelde wird die Infrastruktur wieder zweigleisig hergestellt und vom S-Bahn-Betrieb im Bahnhof Strausberg entflochten.

Der Ausbau der Strecke Berlin - Frankfurt (Oder) ist weitgehend abgeschlossen. 2008 wurde in Frankfurt (Oder) die neue Brücke in Betrieb genommen, der umgebaute Bahnhof Erkner wurde 2009 eröffnet.

In den Jahren 2013 bis 2015 ist ein weiterer Ausbau zwischen Berlin-Köpenick und Erkner sowie in Frankfurt (Oder) geplant.

In Absprache mit der polnischen Seite wird eine Überprüfung der Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Frankfurt (Oder) und Berlin auf 200 km erwogen.

Die Erreichbarkeit des Grenzüberganges Forst wurde 2012 durch die Wiederinbetriebnahme der überarbeiteten Strecke zwischen Königs-Wusterhausen und Lübbenau verbessert. Auf diesem Abschnitt beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit nun 160 km/h. Bereits 2009 wurde die Infrastruktur zwischen Cottbus und Forst auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut. In Forst wurde im Dezember 2011 ein elektronisches Stellwerk in Betrieb genommen. Auf polnischer Seite wird eine Ertüchtigung der Strecke Forst – Zagran – Wroclaw mittelfristig geplant.

Die Schieneninfrastruktur in der Lausitz zu den Grenzübergängen nach Polen und Tschechien stellt sich wie folgt dar:

Lübbenau – Cottbus: Auf 160 km ausgebaute und elektrifizierte Infrastruktur
Cottbus – Hoyerswerda – Horka: Auf 120 km ausgebaute, elektrifizierte Infrastruktur.

Cottbus – Görlitz: Nicht elektrifiziert, im Bundesverkehrswegeplan ist die Elektrifizierung als vordringlicher Bedarf enthalten, aber noch keine konkrete Planung, die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h,

Knappenrode – Horka – Grenze: Noch nicht elektrifiziert, Ausbau mit unmittelbarem Anschluss an das elektrische Netz zwischen Horka und der Neiße-Brücke geplant.

Die Infrastruktur soll zweigleisig auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von mindestens 120 km/h ausgebaut werden.

Görlitz – polnische Grenze: Es laufen Untersuchungen der Elektrifizierung mit dem polnischen Stromsystem ab Görlitz, wobei in Görlitz eine mit dem polnischen Stromsystem ausgerüstete Umfahrungsmöglichkeit geschaffen werden soll.

Görlitz – Dresden: Es gibt ein Ressortabkommen über den Ausbau zwischen Deutschland und Polen, aber noch keine konkrete Planung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt aktuell 120 km/h.

Die Arbeit von DB Netz in der Region wie die Geschäftsbeziehungen zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Außenbeziehungen zu den Ländern, Kammern und Verbänden, die Öffentlichkeitsarbeit und die Durchführung des Infrastrukturbetriebes einschließlich Instandhaltung, Störungsmanagement und Ersatzinvestitionen wird über die DB Netz Zentrale aus den Nutzerentgelten wie Trassen- und Anlagenpreisen und staatliche Zuschüsse, insbesondere aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung finanziert. Hinzu kommen Bundesmittel für den Neu- und Ausbau.

Herr Westphal erläutere, dass die Ergebnisabführung von DB Netz den Finanzierungskreislauf Schiene unterstützt. Gewinne aus dem Fahrweg werden an den Konzern abgeführt. Diese fließen als zusätzliche Investitionszuschüsse über erhöhte Dividendenausschüttungen der DB AG an den Bund und finanzieren eine vorzeitige Tilgung von zinslosen Darlehen durch die DB AG. Der Bund stellt der DB Netz AG zusätzliche Mittel für die Realisierung von neu- und Ausbaumaßnahmen zur Verfügung. Diese zusätzliche Mittel haben in den Jahren 2012 bis 2015 ein Gesamtvolumen von 1.083 Mio €.

In 2012 wurden insgesamt 2.200 Mio. € in die Schieneninfrastruktur finanziert.

Hierbei flossen 1.390 Mio. € in 10 Maßnahmen an den Strecken und 810 Mio. € für 27 Maßnahmen in den Knoten.

Herr Westphal stellte die Tätigkeiten des Regionalbereiches Südost vor. Die Streckenlänge betrug in 2011 5955 km, davon werden 2403 über die BZ Leipzig überwacht, 1503 km Streckenkilometer werden über die Betriebszentrale Leipzig gesteuert.

Auf der Infrastruktur werden täglich 300.000 Zug-Km mit 8500 Zügen für 410 Kunden erbracht. Die Zugleistung teilt sich in 300 Fernverkehrszüge, 1700 Güterverkehrszüge und 1500 Züge Dritter auf. Von den Kunden sind 76 EVU, 323 Gleisanschliesser, 7 Aufgabenträger und 4 Spediteure. Die in Traktionskilometern gemessene Leistung erreicht nicht das Vorkrisenniveau von 2007. Hier ist insbesondere ein Rückgang der Traktionsleistung bei DB Schenker Rail ursächlich. Dafür sind die Züge deutlich effektiver. Die Traktionskilometer anderer Güterverkehrsbahnen als DB Schenker Rail sind in den letzten Jahren ständig gestiegen. Die Region Südost hat im Vergleich zur Region Ost ein deutlich höheres Güterverkehrsaufkommen.

Im Rahmen des Wachstumsprogrammes von DB Netz werden bundesweit Alternativrouten ausgebaut und große Knoten entlastet. Ziel ist die Beseitigung erwarteter Kapazitätsengpässe bis 2019 und ein Ausbau von Alternativrouten zur Entlastung großer Knoten. Kernelemente sind der West-Korridor und der Ost-Korridor, die Verlängerung von Überholungsgleisen und Wartegleisen in Knotenbahnhöfen auf 750 Meter sowie Maßnahmen in den Verkehrsknoten für den Güter- und Personenverkehr zur Kapazitätssteigerung. Im Rahmen des Aufbaus eines Ost-Korridors sollen Mehrverkehre auf der Nord-Süd Achse Richtung Passau und München auf diese Achse gelenkt werden, die Strecke Stendal- Uelzen 2-gleisig ausgebaut werden und die Infrastruktur von Reichenbach über Hof nach Regensburg elektrifiziert werden.

An zentraler Stelle des Ostkorridors liegt die Zugbildungsanlage in Halle. Im Rahmen des Ausbaus dieser Anlage wird alte Stellwerkstechnik durch elektronische Technik ersetzt, die Zugdisposition erhöht, die veraltete Infrastruktur erneuert und durch neue Anlagen ergänzt.

Im Rahmen des Korridorausbaus soll die Infrastruktur zwischen Uelzen und Stendal ausgebaut werden. In einer ersten Baustufe werden die Streckenabschnitte Hohenwulsch - Brunau-Packebusch sowie Rademin - Salzwedel zweigleisig ausgebaut.

Ein weiteres Projekt ist die Neubaustrecke von Nürnberg über Erfurt - Halle/Leipzig nach Berlin. Der Rohbau ist auf 40 km Länge zwischen Ilmenau und Erfurt fertiggestellt.

Der Ausbau der Strecke Knappenrode - Horka Grenze PKP soll 2013 beginnen. Es ist folgender Zeitplan vorgesehen: Bereits begonnen wurde der Ausbau des Bahnhofes Knappenrode (August 2012) und des Güterbahnhofes Horka (Januar 2013). Es folgen der Ausbau des Abschnittes Uhyst - Niesky mit Totalsperrung ab Februar 2013, der Umbau des Bahnhofes Niesky ab September 2013 und der Ausbau des Abschnittes von Knappenrode nach Uhyst mit zeitweiliger Totalsperrung bis August 2015.

Gemeinsam mit der BLG wurde seit 2011 in Falkenberg der Rangierbahnhof saniert. Die Sanierung dient der Errichtung eines Abstellbahnhofes sowie Werkstattstandortes für Kleinreparaturen für die Autotransportwagen der BLG Autorail und eine Drehscheibenfunktion für die Autotransporte der BLG. Durch den Verkauf und Nutzung ehemals gesperrter Gleise wurden Einnahmeerlöse durch

Verkauf, Mehrverkehr durch Zuführung von Autotransportwagen und Mehreinnahmen durch verstärkte Inanspruchnahme von Zugtrassen erzielt.

Das Projekt Rangierbahnhof Falkenberg ist ein Beispiel für die Maßnahmen der DB Netz AG zur Generierung von Mehrverkehr auf die Schiene für weitere Nachnutzungskonzepte ehemaliger Rangierbahnhöfe und der Ansiedlung von Logistikkreisläufen in Mitteldeutschland.

Weiterhin möchte die DB Netz AG auch durch Innovative Produktideen zur Identifikation strategischer Wachstumsfelder und Untersuchungen zur zukünftigen Ausrichtung des Unternehmens zur Generierung von Mehrverkehr beitragen.

Götz Walther, Aktuelle Entwicklungen der rechtlichen Grundlagen des Schienengüterverkehrs

Götz Walther, Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb des VDV, stellte seinen Verband vor und nahm Stellung zu den aktuellen Entwicklungen der rechtlichen Grundlagen des Schienengüterverkehrs.

Der VDV vertritt als Branchenverband die Interessen von ca. 600

Mitgliedsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und

Schienengüterverkehrs in Deutschland. Der Zweck des VDV ist die Förderung der Weiterentwicklung des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit den Zielen einer verbesserten Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und die Ausweitung dieser Verkehre.

Im Rahmen des „Trilogieverfahrens“ haben die europäische Kommission, der europäische Rat und das europäische Parlament einen Kompromiss zur Überarbeitung des ersten Eisenbahnpaketes erarbeitet. Diese wurde am 3. Juli 2012 im europäischen Parlament verabschiedet. Am 28. Oktober stimmte der Verkehrsministerrat dem Kompromisstext zu. Die Veröffentlichung erfolgte am 14. Dezember 2012 als RL 2012/34/EG.

Der Recast des ersten Eisenbahnpaketes führt die vorherigen Richtlinien 91/440/EG (Entwicklung der Eisenbahnen), 2001/13/EG (Genehmigung) und 2001/14/EG (Entgelte, Kapazitätsvergabe) zusammen. Die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht hat bis zum Juli 2015 zu erfolgen.

Aktuell wird an dem vierten EU-Eisenbahnpaket gearbeitet. Die europäische Kommission kündigte die Gesetzgebungsvorschläge für Ende 2012/Anfang 2013 an. In dem Eisenbahnpaket sollen das „Unbundling“ zwischen Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnbetrieb, die Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens, die Marktöffnung der inländischen Eisenbahnpersonenverkehre und die zukünftige Rolle der „European Railway Agency“ behandelt werden. Insbesondere mit der Behandlung der Rolle der ERA ist die Hoffnung auf eine Vereinfachung bei den Fahrzeugzulassungen verbunden.

Aktuell läuft ein Verfahren gegen Deutschland und andere Länder im Hinblick auf das aktuell praktizierte „Unbundling“ vor dem europäischen Gerichtshof. Die Entscheidung steht noch aus.

Der VDV hat in einem Positionspapier auf Basis des Beschlusses des Präsidiums Deutscher Verkehrsunternehmen vom 14. November 2012 im November ein Positionspapier verfasst. Der VDV spricht sich hier strikt gegen einen Zwang einer Aufteilung von Eisenbahninfrastruktur und Eisenbetrieb in zwei autonome Gesellschaften aus und befürwortet eine Pluralität der Organisationsformen. Die Organisation der Eisenbahnen soll nicht an einer formellen Trennung, sondern an Kriterien wie Leistungsfähigkeit und Qualität gemessen werden.

Im Dezember 2012 erfolgte die Verbandsanhörung über den Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz. Die Beratung im Kabinett steht bevor.

Der VDV sieht den Entwurf zum Schienengüterfernverkehrsfinanzierungsgesetz einen Einstieg zur Erfüllung der Finanzierungsansprüche der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Auch wenn die Zugehörigkeit einer Infrastruktur zum „Schienengüterfernverkehr“ Interpretationsspielräume lassen, ist eine Beschränkung auf den Schienengüterfernverkehr nicht zufriedenstellend. Insbesondere der Einbezug von Serviceeinrichtungen ist essentiell erforderlich. Der VDV brachte diverse Vorschläge mit dem Ziel, die Finanzierungsinstrumente für die öffentliche Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zu harmonisieren, ein.

Weiterhin wurde von der Bundesregierung ein Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich erstellt. Kernpunkte sind die Zusammenfassung aller eisenbahnregulierungsrechtlichen Vorschriften in einem Gesetz, eine stärkere Entgeltregulierung und eine Stärkung der Bundesnetzagentur.

Der Entwurf stammt vom 21. September 2012. Es folgte am 1. November 2012 eine Stellungnahme des VDV und im November eine Stellungnahme des Bundesrates.

Eine Gegenstellungnahme der Bundesregierung steht noch aus.

Die Bundesregierung geht in seinem Entwurf zum Teil deutlich über europäische Vorgaben voraus.

Der VDV fordert, dass die Regulierung mit einer öffentlichen Finanzierung der regulierten nichtbundeseigenen Eisenbahnen eingeführt werden soll.

Für Wartungseinrichtungen ist keine Regulierung erforderlich, da hier ein funktionierender Wettbewerb besteht.

Der Aufwand der vorgesehenen Entgeltregulierung ist gegenüber dem zu erzielenden Nutzen unverhältnismäßig.

Ein vorgesehene Eisenbahninfrastrukturkataster ist überflüssig. Es müssen insbesondere für kleinere Unternehmen Ausnahmen von der Regulierung möglich bleiben.

Weiterhin im Entwurfsstadium ist eine Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen durch das Bundesumweltministeriums.

Rechtsgrundlage für die Ermächtigung ist das Wasserhaushaltsgesetz aus dem Jahr 2010. Das Wasserhaushaltsgesetz sieht aber keine Verschärfung für Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs vor, wie es die Verordnung darstellen würde.

Denn der Verordnungsentwurf enthält wesentliche Verschärfungen der technischen Anforderungen an bestehende Anlagen. Nach Ablauf einer Übergangsfrist müssen nach der Verordnung alle Terminals mit flüssigkeitsundurchlässigen Böden und Rückhaltevorrichtungen ausgestattet sein. Abweichungen hiervon sind nur nach einer aufwendigen Einzelfallentscheidung möglich. Mit dieser Verschärfung würde die weitere Existenz des kombinierten Verkehrs gefährdet werden.

Am 27. Juni 2012 wurde das Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften verkündet. Kernpunkte sind die Verankerung der Herstellerverantwortlichkeit für den sicheren Bau von Eisenbahnfahrzeugen im allgemeinen Eisenbahngesetz und eine Mitwirkungspflicht der Unternehmen im Rahmen der Lärminderungsplanung nach dem Bundesemissionsschutzgesetz.

Durch die Verankerung der Herstellerverantwortlichkeit im Allgemeinen Eisenbahngesetz wird eine Vereinfachung bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen erwartet.

Am 12. September 2012 wurde das Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften erlassen. Kernpunkte sind die Regelungen zu der „für die Instandhaltung zuständigen Stelle“ und Regelungen zur Zertifizierungspflicht der für die Instandsetzung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur freiwilligen Zertifizierung von Werkstätten und anderen Einrichtungen, die als Unterauftragnehmer einen Teil der Funktionen der für die Instandhaltung zuständigen Stelle übernehmen wollen.

Am 25. Juli 2012 wurde die sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften erlassen. Kernpunkt ist hier die Nachrüstungspflicht des bestehenden Streckennetzes mit Zugbeeinflussung. Der Bundesrat hat einem Entwurf der siebten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften zugestimmt. Kernpunkte sind hier die Umsetzung eines „Handbuches Eisenbahnfahrzeuge“ durch die Änderung der TEIV und die Umsetzung der Interop-RL (2008/57/EG).

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 ist in der Entwicklung.

Die Konzeptphase erstreckt sich auf die Jahre 2011 bis 2013, die Prognosephase auf die Jahre 2011 bis Anfang 2014, die Bewertungsphase auf die Jahre 2012 und 2014, die Beteiligungsphase auf die Jahre 2012, 2013, 2014 und Anfang 2015 und die Beschlussphase auf das Jahr 2015 und das erste Halbjahr 2016.

Es sind folgende Beteiligungen vorgesehen:

Konzeptphase:

Entwurf der Grundkonzeption Veröffentlichung im Internet,
Konsultationsgespräch und Gelegenheit zur öffentlichen Stellungnahme der Verbände, Beteiligung der Bürger,
Entwurf der Bewertungsmethodik: Veröffentlichung im Internet,
Konsultationsgespräch mit den Verbänden

Prognosephase:

Festlegung Szenario: Veröffentlichung im Internet und Konsultationsgespräch mit Verbänden,

Prognoseergebnisse: Veröffentlichung im Internet und Informationsveranstaltung für Verbände

Bewertungsphase:

Projektanmeldung: Veröffentlichung im Internet.

Referentenentwurf:

Referentenentwurf: Veröffentlichung im Internet, Konsultationsgespräch und Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme durch Verbände, Beteiligung der Bürger

Kabinettsbeschluss: Veröffentlichung im Internet.

Seit Dezember 2012 gilt die neue Gleisanschlussförderrichtlinie. Ziel ist die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene. Mit den vorangegangenen Richtlinien konnten seit 2004 über 100 Projekte finanziert werden. Hierdurch konnten 455.000 Lkw-Fahrten pro Jahr auf die Schiene verlagert werden und somit die CO²-Emissionen um jährlich 200.000 t reduziert werden.

Die Richtlinie ist bis 31. August 2016 gültig. Es wird neu nicht nur die Erweiterung, sondern auch eine „kapazitative Ertüchtigung“ eines in Betrieb befindlichen Gleisanschlusses für zusätzliche Verkehre“ gefördert.

Es entfällt die Unterscheidung zwischen Reaktivierung und Ausbau und die Laufzeit und Rückzahlungsverpflichtung wurde flexibilisiert.

Dieter Mehnert, Schienengüterverkehr für Brandenburg – Das Produktionszentrum Berlin

Dieter Mehnert, Leiter des Produktionszentrums Berlin der DB Schenker Rail Deutschland AG, stellte das Produktionszentrum vor.

Die DB Schenker Rail Deutschland AG hat die Kompetenzen aus 23 regionalen Einheiten in 9 Produktionszentren gebündelt. Die Produktionszentren Berlin, Duisburg/Hagen, Frankfurt (Main), Halle, Hamburg, Hannover, Mannheim, München und Nürnberg bündeln das Know-How für den Schienengüterverkehr in einer Hand. Die 9 Produktionszentren sind an 39 Standorten vertreten.

Die Produktionszentren sind im Einzelwagenverkehr für die Zugbildung und Auflösung, Kundenbedienung und Abwicklung kommerzieller Aufgaben, im Ganzzugverkehr für die Zugförderung sowie Disposition und das Störungsmanagement in Traktionsfragen verantwortlich. Weiterhin sorgen sie für die Instandhaltung von Triebfahrzeugen und Güterwagen sowie eine mobile Instandhaltung für hohe Wagenverfügbarkeit.

Das Produktionszentrum Berlin liegt im internationalen Korridor Richtung Osteuropa.

Die Disposition des Zugverkehrs wird im Produktionszentrum Berlin durch eine Leitstelle abgewickelt. Diese steuert das Produktionspersonal, überwacht die Zugleistungen und Bedienfahrten, nimmt das Notfallmanagement wahr, steuert die Produktionsressourcen, überwacht die Zugauflösungs- und Zugbildungsprozesse und führt das Stör- und Abweichungsmanagement durch.

Zentrale Drehscheibe des Produktionszentrum Berlin und Drehscheibe zwischen nationalen Rangierbahnhöfen und Zielen in Nord- und Osteuropa ist der Rangierbahnhof Seddin. Über diesen ist die Region an die Außenwelt mit regelmäßig verkehrenden Zügen nach Maschen, Seelze, Hagen, Mannheim, Nürnberg, Leipzig, Osteuropa und Skandinavien angeschlossen.

Der Rangierbahnhof Seddin ist einer von 9 großen Zugbildungsanlagen der DB Schenker Rail Deutschland. Es können bis zu 1800 Wagen am Tag bewältigt werden. Der Standort dient im europäischen Verkehrsnetzwerk als Drehscheibe der Verkehre von und nach Skandinavien und Osteuropa/GUS. Ein Kombiwerk stellt in Seddin die Instandsetzung von bis zu 20 Triebfahrzeugen und 60 Wagen am Tag sicher.

Der Rangierbahnhof ist 5000 Meter lang und 300 Meter breit. Die Einfahrgruppe besteht aus 10 Gleisen. Der Bahnhof ist mit 2 automatischen Bremsstaffeln ausgerüstet. Die Richtungsgruppe hat 28 Gleise, die Ausfahrgruppe 6 Gleise. 167 Mitarbeiter sorgen für die wagentechnische Untersuchung und den Rangierdienst, 105 Mitarbeiter sind für die Zugförderung und 177 Mitarbeiter für die Instandhaltung beschäftigt.

Die jährliche Wagenleistung beträgt 440.000 Wagen.

Unter der Aufsicht des Gruppenleiters arbeiten die Lokrangierführer auf Rangiertriebfahrzeugen und nehmen Tätigkeiten des Rangierbegleiters wahr, Rangierbegleiter arbeiten als Langmacher, Losgänger, Kuppler, Begleiter von Rangierfahren und führen vereinfachte Bremsproben mit Triebfahrzeugen durch, Wagenmeister sind für die wagentechnische Behandlung verantwortlich, prüfen die Ladungssicherung und führen die volle Bremsprobe durch, die Mitarbeiter ÖZAB erstellen und komplettieren die Beförderungsdokumente und die

Streckenlokkführer befördern die fertig gebildeten Züge über die freie Strecke zum Ziel.

Die wichtigsten Bedienbereiche des Standortes Seddin sind Wustermark, Brandenburg und Großbeeren. An diesen Standorten und in Hennigsdorf, Berlin-Lichterfelde West, Berlin-Ruhleben und Seddin Süd werden eigene Triebfahrzeuge vorgehalten. Weitere Betriebsstellen mit Gleisanschluss sind über den Standort Seddin Velten, Berlin Messebahnhof, Fercht-Lienewitz, Stendell, Ziltendorf, Zossen, Baruth (Mark), Borkheide, Brück (Mark), Medewitz (Mark), Wittenberge, Falkenhagen, Liebenthal (Prignitz) und Wittstock (Dosse), über den Standort Wustermark Brieselang, Nauen, Premnitz, Wustermark Nord Ubf, Etzin, Satzkorn, Glöwen, Werlin Westhafen und Moabit, über Brandenburg (Havel) Brandenburg-Altstadt und Kirchmöser, und über Großbeeren Ludwigsfelde, Trebbin und Ludwigsfelde Werkbahnhof.

622 Mitarbeiter arbeiten für den Bedienbereich Seddin. Im Bedienbereich werden wöchentlich 700 Züge gefahren. Für 257 Kunden werden 51.274 Wagen im Versand und 71.823 Wagen im Empfang bewegt. Die Gesamttonnage im Versand beträgt 1.139.683 t und im Empfang 2.774.548 t.

Der Standort Frankfurt (Oder) ist an die Betriebsstellen mit Treibfahrzeug Berlin-Nordost, Eberswalde Hbf, Königs Wusterhausen und Cottbus angeschlossen. Im Bereich des Standortes befinden sich die Betriebsstellen mit Gleisanschluss Frankfurt Ubf, die Servicestelle Frankfurt (Oder), Fürstenwalde (Spree), Erkner, Hoppegarten, Rüdersdorf, Werneuchen, Schönerlinde, Oranienburg, Stechlinsee, Berlin-Wilhelmsruh, Berlin-Reinickendorf, Berlin-Neukölln, Berlin-Treptow Gbf, Berlin-Marienfelde, Berlin-Rudow Nord, Berlin Teltowkanal, Berlin-Grünau, Kienberg, Berlin-Schönefeld Flughafen Süd, Beeskow, Börnichen-Schlepzig, Krugau Lager, Vetschau, Peitz Ost, Sandow, Forst, Spremberg, Hennersdorf, Finsterwalde, Drebkau, Guben Süd, Milmersdorf, Angermünde, Drögheide und Schwedt.

Der Bedienbereich Frankfurt oder hat 243 Mitarbeiter. Es werden 71.846 Wagen im Versand und 127.459 Wagen im Empfang bewegt. Die Tonnage liegt bei 3.316.931 Tonnen im Versand und 4.874.018 Tonnen im Empfang.

Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr nach Polen nutzt DB Schenker 7 Grenzübergänge, davon die Übergänge Grambow/S.-Gumience, Tantow/S.Gumience, Küstrin-Kietz/Kostrzyn, Frankfurt (Oder) Kunowice, Guben/Gubin und Forst/Zasieki im Bereich des Produktionszentrums Berlin.

Der Standort Frankfurt (Oder) ist für die kommerzielle Behandlung von Zügen und Wagen im Im- und Export verantwortlich. Die Mitarbeiter des Produktionszentrums betreuen Verkehre bis nach China.

Eine weitere Aufgabe des Standortes Frankfurt (Oder) ist die Qualifizierung und der Einsatz von Triebfahrzeugführern im grenzüberschreitenden Verkehr.

Der Bedienbereich Rostock verfügt über 212 Mitarbeiter. Es werden 55.843 Wagen im Versand und 67.633 Wagen im Empfang bewegt. Die bewegte Tonnage beträgt im Empfang 2.136.017 Tonnen und im Versand 2.794.612 Tonnen.

Im Bedienbereich des Standortes Rostock Seehafen gibt es die Betriebsstellen mit Triebfahrzeug Wismar, Waren-Müritz, Neubrandenburg und Mukran.

Es werden die Betriebsstellen mit Gleisanschluss Bramow, Laage, Lalendorf, Subzien, Karow, Malchin, Neustrelitz, Bützkow, Bad Kleinen, Sternberg, Schwerin Görries, Holthusen, Zachun, Wüstmark, Sternbuchholz, Ludwigslust, Karstädt, Dergenthin, Rövershagen, Hafen Stralsund, Grimmen, Utzedel, Sponholz, Milzow, Anklam, Drögelheide und Prenzlau bedient.

Der Standort Rostock Seehafen verantwortet neben der regionalen Kundenbedienung den Schienengüterverkehr von und nach Skandinavien. DB Schenker Rail nutzt hierfür zwei Grenzübergänge.

Der Standort Rostock Seehafen führt die kommerzielle Behandlung von Zügen im Im- und Export nach Skandinavien durch, Verkehre Richtung Schweden werden durch die qualifizierten Kenntnisse der Mitarbeiter in Frankfurt und des Produktionszentrums betreut und sicher abgewickelt.

Der Standort wickelt auch das Zollverfahren von und nach Skandinavien ab.

Das Werk Seddin ist für die Instandhaltung von Lokomotiven und Güterwagen zuständig. 180 Mitarbeiter sorgen rund um die Uhr für die Instandhaltung von täglich 25 Triebfahrzeugen und 50 Güterwagen. Das Werk ist anerkannter Ausbildungsbetrieb.

Das Werk ist bei DB Schenker Rail Träger für die Triebfahrzeugbaureihen 145, 155, 298 und für die Güterwagengattungen Tbi, Tab, E und K.

Von hier erfolgt die instandhaltungstechnische Entwicklung der zu betreuenden Fahrzeuge und es werden neue Instandhaltungsabläufe entwickelt. Für die Trägerbaureihe stehen Ansprechpartner für andere Instandhaltungsstellen zur Verfügung.

Das Werk setzt elektrische und Dieselfahrzeuge instand. Es werden Instandhaltungsdurchsichten der Stufen 1 bis 4, Bremsuntersuchungen und Revisionen, Zugfunk- und Indusi-Prüfungen und Revisionsverlängerungen durchgeführt. Weiterhin erfolgen Bedarfsinstandsetzungen, Lauffähigkeitsuntersuchungen, Reparatur von Unfallschäden und Aufgleisarbeiten nach DB Notfalltechnik. Das Werk wurde vom TÜV nach ISO 9000 zertifiziert. Das Werk ist mit einer Radsatzsenke bis 30 Tonnen Achslast für den Radsatz- und Fahrmotortausch, einen Brückenkran, Hebebockanlagen für den Tausch größerer Baugruppen, Kleinrheostat für die Prüfung und Einstellung von elektrischer Zugheizung, Leistungssteuerung und elektrodynamischer Bremse, einer Ölprüfstelle für die Untersuchung von Motoröl-, Kühlwasser- und Dieselmotortreibstoffproben sowie Trafoöl-Isolationsprüfung, einer Unterflurradsatzdrehmaschine für bearbeitbare Raddurchmesser von 680 – 144 mm, einer Schweißwerkstatt für Gas-, Elektrodenhand-, MAG, MIG, WIG-Schweißen, Plasmaschneiden und Tankschweißungen BR 23 x, mit Dacharbeitsständen für Dacharbeiten und Arbeitsständen und Arbeitsgruben ausgerüstet.

Weiterhin verfügt die Servicestelle Seddin über einen hydraulischen Kaltrichtstand für Richtarbeiten und einen mobilen Wagenservice.

In der Servicestelle für Lok und Güterwagen Rostock werden an Diesel- und Elektrolokomotiven neben Wartungsarbeiten und Nachschau auch Inspektionen und Instandsetzungen durchgeführt.

Das gleiche gilt für Güterwagen aller Art. Es werden die Instandhaltungsstufen G 1.0, G 2.0, G 3.0, G 4.2, G 4.3, G 4.8 und G 5.9 ausgeführt. Außerdem werden die Regulierung von Ladungen und Lauffähigkeitsherstellungen an Wagen vorgenommen. Das Werk ist in der Lage, Sonderausrüstungen an Güterwagen zu realisieren.

In der Servicestelle Mukran wird eine betriebsnahe Instandhaltung an Wagen und Triebfahrzeugen durchgeführt. Eine Besonderheit des Standortes ist die Umachung von Eisenbahnfahrzeugen von breit- auf Normalspur und umgekehrt. Für den Fährverkehr werden auch spezielle Umlade- und Umbauarbeiten vorgenommen.

Dr. Alberto Grisone, Die Schienen nutzen ohne Bahnanschluss – kombinierter Verkehr ab Schwarzheide

Dr. Alberto Grisone, Director Network Development der HUPAC, stellte die Aktivitäten seines Unternehmens vor.

Das Unternehmen ist ein Pionier im kombinierten Verkehr. Es wurde 1967 in Chiasso von F.lli Bernasconi, Jacki Maeder, Danzers Chiasso, Bertschi und der SBB gegründet. Ziel war die Gewährleistung einer Bahnverbindung im kombinierten Verkehr zwischen Italien und Deutschland. Das Grundkapital betrug 500.000 CHF. Der erste Shuttle im kombinierten Verkehr fuhr zwischen Basel und Melide.

Aktuell stellt sich das Unternehmen wie folgt dar:

Das Grundkapital beträgt 20 Mio. Schweizer Franken. Ca.100 Firmen sind an HUPAC beteiligt, davon 72% Transport- und Logistikunternehmen und 28% Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Unternehmen beschäftigt 410 Mitarbeiter. 2011 wurden täglich 100 Züge gefahren. Diese bewegten ca. 1,45 Mio. TEU's bzw. 723.894 Ladungseinheiten oder 12,9 Mio. Nettotonnen.

Das Unternehmen verfügt über Güterwagen mit einer Kapazität von 5.874 Stellplätzen, 13 Strecken- und Rangierlokomotiven, 10 von der eigenen Gesellschaft betriebenen Terminals und ein ausgereiftes IT-System für den kombinierten Verkehr.

2011 wurden 493,1 Mio. Schweizer Franken umgesetzt. Der Gewinn betrug 2,8 Mio. Schweizer Franken, der Cash Flow 47,5 Mio. Schweizer Franken.

HUPAC hat sich darauf konzentriert, den kombinierten Transport von Terminal zu Terminal mit eigenen Wagons und im freien Wettbewerb eingekaufter Traktion anzubieten. Die Leistung wird ständig überwacht, so dass HUPAC jederzeit über den Standort eines Wechselbehälters informiert ist. Der Vor- und Nachlauf von und zum Terminal wird durch die Kunden organisiert.

Der Aufsichtsrat der HUPAC setzt sich aus dem Präsidenten Dr. Hans-Jörg Bertschi, Dr. Thomas Baumgartner, Thomas Hoyer, Ing. Nicolas Perrin, Nils Planzer und Peter Hafner als Geschäftsführer des Aufsichtsrates zusammen.

Die HUPAC AG hat folgende Tochterunternehmen:

Die HUPAC Intermodal AG in Chiasso für Marketing und Kundenbetreuung, HUPAC SpA in Milano für den dortigen Terminalbetrieb und Bahnbetrieb, Terminal Singen TSG GmbH für den Terminalbetrieb in Singen, HUPAC Intermodal NV Rotterdam als Dienstleister in Rotterdam, HUPAC GmbH in Singen für Marketing und Kundenbetreuung und Bahnbetrieb vor Ort, Fidia SpA in Oleggio für den Terminalbetrieb und Lagerlogistik vor Ort, HUPAC Intermodal BVBA in Antwerpen für die Entwicklung der Terminals und den Terminalbetrieb, Intermodal Express in Moscow als Vertriebsstandort, Termini SA Chiasso und Termini SpA in Busto Arsizio für die Terminalentwicklung.

Das Unternehmen ist im gesamten pan-europäischen Korridor vertreten. So werden in Duisburg, Köln, Taulov, Warschau, Basel Weil und in Aarau werden weitere Außenstellen betrieben.

Der Wagenpark von HUPAC besteht überwiegend aus eigenen Wagen.

Das Unternehmen bietet die neuesten Wagentypen wie den Taschenwagen T 5 für Mega-Trailer, den Taschenwagen T 4.2 für Semi-Trailer, gewichtsoptimierte 60-Fuß-Containerflachwagen, Mega II-Niederflurwagen für Megatrailer und High-Cube Container.

Für die Traktion kommen in Deutschland, der Schweiz und Österreich die Lokomotiven der Bauart Siemens ES 64 U2 und in Italien die Bauart D 100 HU von Vossloh zum Einsatz.

Die HUPAC-Terminals sind mit modernen Portalkränen für den Vertikalumschlag von Wechselbehältern ausgerüstet. Das Terminal in Busto Arsizio-Gallarate bei Mailand ist Drehschiebe der Containerzüge in der Nord-Süd Relation mit Gatewayfunktion. Aus den Italienischen Terminals in Brindisi, Bari, Marcianise, Pomezia, Genova, Padova, Brescia und Milano werden die Züge nach Aarau, Basel, Antwerpen, Genk, Duisburg, Köln, Frankfurt, Schkopau, Schwarzheide, Hannover, Hamburg, Taulov, Aarhus und weiter nach Skandinavien gefahren.

Die Neupositionierung von SBB Cargo und die Aufteilung in die SBB Cargo AG für den nationalen Verkehr und die SBB Cargo International für den kombinierten Verkehr und internationale Züge auf der Nord-Süd Achse nutzte HUPAC für eine Beteiligung an dem Unternehmen der SBB Cargo International.

SBB und HUPAC arbeiten bereits seit 1967 erfolgreich zusammen. Das Unternehmen wurde 1967 durch vier private Transportunternehmen und der SBB gegründet. 2004 folgte die erste durchgehende Traktionsleistung von Deutschland nach Italien mit Traktionsstellung durch SBB Cargo. Heute erbringen SBB Cargo 60 % der Traktionsleistungen.

In Busto betreibt die COSMEF eine Werkstatt für die Wartung der durch HUPAC genutzten Wagen. Die Hallenfläche der Werkstatt beträgt 20.000 m², es stehen 2 jeweils 82 Meter lange Arbeitsgruben zur Verfügung. In den Standort wurden 7,5 Mio. € zur Wartung und Reparatur und kleinere Fristarbeiten erstellt.

Es werden 30 Waggons pro Tag gewartet. Die Nutzung der Werkstatt reduziert die Durchlaufzeiten bei der Waggonwartung und verbessert somit die Produktivität der Wagons.

HUPAC verwendet für den intermodalen Transport eine eigene Software. Das System ist an das Cesar-Kundeninformationssystem angeschlossen. Dieses ist an 370 Terminals angebunden. Über E-train bietet HUPAC eine ständige satellitenüberwachte Zugüberwachung an. Der Datenaustausch erfolgt über das System Ediges, welches auf XML Schemas basiert.

HUPAC bündelt Verkehrsvolumina. Voraussetzungen hierzu sind die Beteiligung der wichtigsten Kunden an der Gesellschaft, ein fähiges Management, eigene Wagen, Terminals und IT, Unabhängigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Marktnähe. Hierdurch sind die Eigentümer und weitere Kunden bereit, Transportmengen an die HUPAC zu geben, welche dieser ermöglichen, die gebündelten Mengen zu einem europäischen Netzwerk im kombinierten Verkehr auszubauen.

Der Standort Schwarzheide ist in das Ost-West europäische Netzwerk der HUPAC integriert. Von Schwarzheide werden Verbindungen nach Antwerpen, Duisburg und von dort weiter nach Rotterdam, Singen, Budapest, Curtici, Wien und Edirne, Ludwigshafen und über Ludwigshafen nach Busto und die HUPAC-Ziele in Italien sowie Spanien, nach Gadki in Polen und von dort weiter nach Rußland, Korea, China, Kasachstan.

Möglicherweise gibt es durch das Projekt einer Breitspurbahn bis nach Wien eine verbesserte Anbindung nach Russland. Bereits jetzt nutzt HUPAC drei Verbindungen nach Russland, wobei bei einer bereits im polnischen Slawkow die Umspurung erfolgt.

Tibor Egresi, Die Werksbahn der BASF in Schwarzheide

Tibor Egresi, Logistikleiter der BASF Schwarzheide GmbH, stellte die Aktivitäten der Werksbahn des BASF-Standortes vor.

Die Werksbahn der BASF Schwarzheide GmbH wandelte sich vom reinen

Rangierdienstleister für die Betriebe der BASF Anfang der 90er Jahre zu einem „Servicezentrum Schiene“ mit deutlich umfassenderen Aufgaben.

Das heutige Servicezentrum Schiene bietet für Betriebe der BASF, den Ansiedlern am Standort und Dritte Rangierdienstleistungen, schienenverkehrsbezogene administrative Zusatzleistungen, Infrastrukturdienstleistungen und auch Traktionsleistungen als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen an.

Die Aufgaben des Rangierdienstleisters „BASF Servicezentrum Schiene“ ist die termingerechte Zustellung und das termingerechte Abfahren aller Sendungen der Betriebe der BASF und der Ansiedler am Standort Schwarzheide.

Hierzu werden unterschiedliche Kategorien von Triebfahrzeugen eingesetzt, um flexibel und kostenoptimal agieren zu können. Die BASF bildet selbst aus. In Kooperation mit der Firma Vattenfall wird eine Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst angeboten. Es finden auch Schulungen für Beladepersonal und ähnliche Personenkreise mit unterschiedlichen Schwerpunkten statt.

Der Aufgabenbereich „administrative Zusatzleistungen“ gestaltet sich wie folgt:

Schadwagenmanagement einschließlich Werkstattleistungen für Wagen, aber auch für Triebfahrzeuge.

Überwachung und Steuerung der internen und externen Warenströme.

Die Werksbahn bietet Beratung, Konzeption und Umsetzung von schienenverkehrsbezogenen Logistikkösungen unter Einbeziehung der Netzwerke der BASF Gruppe an.

Schließlich bietet die BASF den Aufbau und die Steuerung von Bahnwagenpools.

Hauptaufgabe des Bereiches Infrastrukturservice ist die Wartung, Instandhaltung und Optimierung der bestehenden Infrastruktur am Standort. Die Infrastruktur besteht aus einer 22 km langen Gleisanlage, 90 Weichen, davon 22 elektrisch ortsgestellt sowie statische und dynamische Gleiswaagen. Das Servicezentrum Schiene bietet auch eine Beratung über Infrastrukturtechnologie an.

Die BASF hat eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für regionale und überregionale Eisenbahnverkehrsleistungen.

Tätigkeitsschwerpunkte sind gegenwärtig Traktionsleistungen zwischen dem Bahnhof Ruland und der Wagenübergabestelle im Werk und Transporte von Produkten der BASF zum Kunden. Diese Leistungen werden gegenwärtig nur im Nahbereich erbracht.

Die Traktionsleistungen werden im Regelfall mit eigenen Ressourcen und eigenem Personal durchgeführt.