

RALF JENTGES

# Aktuelles zur Werkbahn -Neues und Praktisches über den Schienengüterverkehr-

---

## Zusammenfassung

08. März 2017

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 8. März 2017 die 6. Fachtagung Schienengüterverkehr Brandenburg. Die Fachtagung fand im Verwaltungsgebäude der CEMEX Deutschland AG in Rüdersdorf statt.

Nach der Vorstellung der CEMEX Deutschland AG durch den Logistikvorstand Gerhard Uhl wurden in 8 Beiträgen aktuelle Entwicklungen im Schienengüterverkehr und Praxisbeispiele der Entwicklung von modernen Schienengüterverkehren vorgestellt.

Eine an die Beiträge anschließende Podiumsdiskussion gab den Teilnehmern die Möglichkeit zu Stellungnahmen und Nachfragen.

Im Anschluss an die Tagung folgte eine Besichtigung des Zementwerkes Rüdersdorf.



## 1. Gerhard Uhl; Cemex Deutschland AG; Grußwort

Herr Uhl begrüßte als für Logistik zuständiges Vorstandsmitglied der CEMEX Deutschland AG die Teilnehmer im Verwaltungsgebäude der CEMEX Deutschland AG.

Die Teilnehmer haben ein gemeinsames Interesse, Güter auf die Bahn zu bringen. Dieses Interesse teilt auch die CEMEX Deutschland AG.

Die CEMEX Deutschland AG ist ein Tochterunternehmen der CEMEX S.A.B. de C.V.. Die CEMEX S.A.B. de C.V. ist einer der weltweit führenden Baustoffkonzerne mit Sitz in Mexico.

Viele Gebäude werden mit dem Zement, dem Beton und den mineralischen Rohstoffen von CEMEX hergestellt. Dabei war das Unternehmen zunächst ein eher kleines Unternehmen.

Ein Meilenstein der Entwicklung von CEMEX war 2005 die Übernahme der britischen RMC Group. Die Übernahme führte zu einer Verdoppelung der weltweiten Aktivitäten. Über 20 neue Märkte konnten in das CEMEX Portfolio integriert werden. Der Konzern hat in diesem Zuge die deutsche Readymix übernommen und daraus die CEMEX Deutschland AG geformt.

Das Unternehmen ist vertikal integriert. Wesentlicher Bestandteil der Produktion ist die Gewinnung von Kalkstein, der im Drehofen zu Klinker verarbeitet wird. Der Klinker wird gemahlen und zu Zement verarbeitet. Es werden Zement, Transportbeton und mineralische Rohstoffe produziert, geliefert und abgebaut und zu verschiedenen Bauprodukten verarbeitet. CEMEX bietet auch Dienstleistungen um Baustoffe an.

Unternehmen ist vertikal integriert. Es werden Zemente produziert und mineralische Rohstoffe abgebaut und zu Transportbeton weiterverarbeitet und zu diversen Baustoffkunden geliefert. CEMEX bietet auch Dienstleistungen um Baustoffe an.

Die Unternehmensgruppe verfügt über ein Produktionsvolumen mit mehr als 43.000 Mitarbeitern 93 Millionen Tonnen Zement und 53 Millionen Kubikmeter Fertigbeton. In 305 Steinbrüchen werden 148 Tonnen Rohstoffe abgebaut. Die Gruppe verfügt über 56 eigene und weitere 12 Zementwerke mit einer Minderheitsbeteiligung. In 1608 Stationen wird Fertigbeton angeboten. Für den Transport verfügt die Gruppe über 242 Terminals an Land und 61 Seeterminals. CEMEX ist weltweit in über 100 Ländern aktiv und an der New Yorker Börse notiert.

Die Gruppe hat in Europa einen Umsatz in Höhe von 4 Mrd. €.. Dieser Umsatz wird mit 11.000 Mitarbeitern erzielt.

Die Finanzkrise 2008 führte zu einer Restrukturierung des Unternehmens. Das Deutsche Tochterunternehmen des 1906 als Cementos Hidalgo in Monterrey gegründeten Unternehmen hatte bis 2015 Ihren Hauptsitz in Ratingen und Düsseldorf. Nach einer erfolgreichen Transaktion mit Holcim wurde die Organisation von CEMEX mit CEMEX Deutschland und CEMEX Central Europa neu geformt. Der Unternehmenssitz der CEMEX Deutschland AG wurde 2016 nach Rüdersdorf verlegt.

CEMEX deckt die gesamte Wertschöpfungskette vom Steinbruch/Kieswerk zur Gewinnung der Rohstoffe Kies, Sand, Splitt, Kalkstein und Bauchemie und der Weiterverarbeitung zu Zementmahlhilfen, Betonzusatzmittel und Zement ab. In Transportbetonwerken wird Transportbeton hergestellt und mit Betonpumpen zum Endkunden gebracht.

Das Zementwerk in Rüdersdorf und ein weiteres Mahlwerk in Eisenhüttenstadt haben zusammen einen jährlichen Umsatz von ca. 465 Mio. €.

In 24 Steinbrüchen und Kieswerken werden 7,5 Mio. t Kies, Sand und Splitte transportiert. Das Geschäftsfeld hat einen Umsatz von 102 Mio. t.€

In Salzkotten werden unter der Marke CEMEX ADMIXTURES 30.000 Tonnen Zusatzmittel für die Herstellung von Beton, Betonfertigteilen und Zement hergestellt. Die Zusatzmittel werden zu 57% ins Ausland exportiert. 55 % der im Inland hergestellten Zusatzstoffe werden an externe Kunden verkauft.

Die Zementproduktion in Deutschland ist geprägt von starkem Wettbewerb und hohen Umweltauflagen. 2\*25-Kilo-Säcke Zement erreichen einen Verkaufspreis von gerade mal einer Zigarettenpackung. Anders sieht es in anderen Ländern aus. Denn weltweit ist Zement Mangelware.

Deutschland hat eine Überproduktion von Zement. Eine effiziente Gestaltung der Produktion und des Transportes sind daher wichtig.

## **2. Georg Lennarz; VDV e.V.; Marktbeobachtung Schienengüterverkehr; Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse**

Der VDV e.V. ist der Branchenverband der deutschen Verkehrsunternehmen. Der Verband vertritt die Interessen von 600 Mitgliedern. Die Mitglieder betreiben öffentlichen Personennahverkehr, Schienengüterverkehr und/oder Eisenbahninfrastruktur.

Von der Liberalisierung im Jahr 1994 bis zur Wirtschaftskrise im Jahr 2008 konnte der Schienengüterverkehr gesteigert werden. Danach ist aber im Durchschnitt der Jahresverläufe nur noch eine Stagnation zu beobachten.

Die Stagnation beruhte auf einem Rückgang der Verkehrsleistung bei den bundeseigenen Eisenbahnen. Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen hingegen konnten im Durchschnitt ihre Verkehrsleistung steigern. So haben sich die NE-Bahnen bis zum Jahr 2014 einen Marktanteil von 41 Prozent erobert. 2016 könnte der Marktanteil bereits nahe der 50 % liegen. Deutschland ist der größte Schienengüterverkehrsmarkt in Europa, weshalb diese Entwicklung für die durch die EG vorangetriebene Eisenbahnliberalisierung besonders bemerkenswert ist.

Tochtergesellschaften ausländischer Staatsbahnen haben entgegen einiger populären Darstellungen in der Öffentlichkeit im intramodalen Wettbewerb einen Anteil von nur 16%. EVU mit privaten Eigentümern sind mit einem Anteil von 15% fast gleichauf. Es folgen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bundesländern oder Kommunen als Eigentümer mit 6 %. Unternehmen aus dem Ausland, die keine Gesellschaft in Deutschland haben, haben einen intramodalen Anteil von 4%.

Der Wettbewerb ist besonders intensiv im Ganzzugbereich, kombinierten und internationalen Verkehr ausgeprägt. Aber auch im Einzelwagenverkehr gibt es bereits Wettbewerb, wenn auch noch gering.

Die Anzahl der EVU steigt weiter, auch wenn wenige meistens kleinere Unternehmen Insolvenz anmelden mussten.

Bei den Neugründungen handelt es sich häufig um private Eigentümer. Es werden aber auch zunehmend Speditionen und KV-Operateure als Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. Spediteure fahren immer mehr eigene Züge. Auch die Anzahl der Gleisanschlüsse der Speditionen steigt.

Die aktuelle Situation des nicht so intensiv vom Wettbewerb betroffenen Einzelwagenverkehrs zeichnet sich durch rückläufige Transportmengen aus. Es gibt in Europa Länder, die den Einzelwagenverkehr aufgegeben haben. Das Netzwerk schrumpft. Der Einzelwagenverkehr ist stark von den Strategien der Staatsbahnen abhängig. Es fehlt eine internationale, länderübergreifende Strategie. Im Wettbewerb können sich nur kleinere Netzwerke und Relationszüge durchsetzen. Eine weitere Schwächung des Einzelwagenverkehrs wird durch die Abwanderung von Transporten in den kombinierten Verkehr bewirkt.

Das Einzelwagensystem kann durch Innovationen in Güterwagen und IT gestärkt werden. Der Staat ist hier mit seiner Unterstützung gefordert.

Eine Belebung des Einzelwagenverkehrs kann durch mehr Wettbewerb, aber auch durch eine stärkere Kooperation der EVU bewirkt werden. Gerade in der letzten Meile halten EVU's Kapazitäten mehrfach vor. Eine gemeinsame Nutzung von Kapazitäten sorgt für Kostensenkung und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Systems.

Wenn die Entwicklung der letzten Jahre sich weiter fortsetzt, ist der Einzelwagenverkehr in seinem Fortbestand bedroht.

Um mehr Güter dem Einzelwagenverkehr zuzuführen, werden mehr multimodale Lösungen benötigt. Für die weitere Entwicklung ist zu hoffen, dass sich Operateure auch um Wagenladungsverkehre kümmern, wie es bereits im kombinierten Verkehr üblich ist.

Die EVU's sollten mehr Mut für Innovationen wie den Einsatz automatischer Kupplung, neue Bremssysteme und der Digitalisierung des gesamten Transportprozesses aufbringen. Die automatische Kupplung mildert bestehende Personalengpässe und lässt den SGV wirtschaftlicher werden.

Gleisanschlüsse von Verladern und mehr Transparenz durch eine bessere Vernetzung der Beteiligten können zu einer stärkeren Nutzung des Wagenladungsverkehrs führen. Die traditionelle Trennung von kombinierten Verkehr und Wagenladungsverkehr weicht immer mehr auf. Es gibt bereits positive Beispiele einer Kombination aus Wagen des klassischen Wagenladungsverkehrs und des kombinierten Verkehrs insbesondere bei internationalen Korridorzügen und Umschlagterminals von Speditionen, wo Güter für den klassischen Wagenladungsverkehr und Wechselbehälter umgeschlagen werden können.

Durch die Einrichtung von dezentralen Terminals und Umschlagstellen in der Nähe bestehender Anschlüsse kann eine wirtschaftlichere Bedienung und somit der Fortbestand von bestehenden Gleisanschlüssen gesichert werden.

Es folgte eine Darstellung der staatlichen Einflüsse auf den Schienengüterverkehr.

Die Gleisanschlussförderrichtlinie ist bis 2020 verlängert worden. Für den Neubau, Ausbau und die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse stehen jährlich 14 Mio. € zur Verfügung. Mit dem Gleisanschluss-Förderprogramm des Bundes wurden bisher 135 Projekt gefördert. Die Förderung führt zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene von rund 16 Mio. Tonnen. 30 weitere Projekte sind noch unbearbeitet.

Die zunehmende Regulierung von Gleisanschlüssen führt bei deren Betreibern zu einem deutlichen Mehraufwand. Für Speditionen ist eine Öffnung von deren Schieneninfrastruktur inkl. Umschlagleistungen für deren Wettbewerber nicht hinnehmbar. Es droht die Gefahr, dass Spediteure wegen der Regulierung auf einen eigenen Gleisanschluss verzichten.

Neu ist die Regulierung von Werksbahnen. Diese haben die Möglichkeit, zwischen einer Öffnung der Werksbahn für alle EVU (offene Werksbahn) oder einem Betrieb der Schieneninfrastruktur durch das eigene oder ein vom Werksbahnbetreiber ausgewähltes EVU (geschlossene Werksbahn) zu unterscheiden.

Aber auch für kleinere Infrastrukturen, die nicht unter den Werksbahnbegriff fallen, sieht das Eisenbahnregulierungsgesetz Befreiungsmöglichkeiten vor.

Einen hohen Verwaltungsaufwand verlangen die Eisenbahnaufsicht und weiter zuständige Behörden vom Eigentümer der Infrastruktur für deren Betrieb. Dieser zusätzliche Aufwand entsteht nur beim Verkehrsträger Schiene. Wird

Straßeninfrastruktur für die Anbindung eines Werkes vorgehalten, muss kein Werkbetreiber einen Eisenbahnbetriebsleiter stellen und hat auch keine derart umfassende Dokumentations- und Kontrollpflichten wie bei der Anbindung seines Werkes an die Schiene.

Es gibt eine Vielzahl von Eisenbahnen, die aneinander anschließen, die Möglichkeiten der Einrichtung eines Anschlusses und deren Bedingungen sind in § 13 AEG geregelt. Grundsätzlich hat nach einer Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 2016 das den Anschluss begehrende Unternehmen die Kosten des Infrastrukturanschlusses zu tragen. atypische Fallkonstellationen ermöglichen aber eventuell eine andere Regelung der Kosten.

Das Urteil beinhaltet keinerlei Aussagen zu einer Angemessenheit der Kosten. Der VDV spricht sich für einvernehmliche Konsenslösungen aus, die weder die Eisenbahn noch die Gleisanschließer einseitig benachteiligen. Der Staat sollte sich stärker an den Kosten für den Infrastrukturanschluss beteiligen.

Der VDV bietet auf seiner Internetseite eine Vielzahl von Informationsangeboten. Der VDV führt auch internationale Kongresse zum Thema Schienengüterverkehr durch. Gemeinsame mit dem DSLV und BMW werden weitere Veranstaltungen zum Thema Schienengüterverkehr angeboten. Auf den Messen wie der Transport Logistik und Innotrans wirbt der VDV für den Güterverkehr auf der Schiene.

Ergänzt werden diese öffentlichen Veranstaltungen durch Einzelberatungen für EVU, Verlader und Speditionen.

### **3. Robert Schumann, Allgemeine Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Brandenburg**

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung beschäftigt sich gegenwärtig intensiv mit dem Thema Hafen. Dieses Thema hat auch mit dem Schienengüterverkehr zu tun, weshalb Robert Schumann mit der allgemeinen Entwicklung der Häfen in Brandenburg begonnen hat.

Es dominieren schlechte Nachrichten über die brandenburgischen Häfen. Es wurde viel Geld in Häfen investiert, aber die Schiffe bleiben häufig aus. Ein Hafen ist jedoch nicht nur ein Umschlagort für Schiffe. Er dient auch dem Bahnumschlag, logistischen Dienstleistungen und der weiteren Entwicklung der Industrie.

Wesentlich für die weitere Entwicklung der Rahmenbedingungen für die Häfen in Brandenburg ist das Gesamtkonzept Elbe. Während nach dem zweiten Weltkrieg in

den alten Bundesländern in den Ausbau der Wasserweg investiert wurde, blieben vergleichbare Investitionen in der DDR aus. Investitionen in den Ausbau der Elbe wurden nicht getätigt.

Auch nach 1989 konnten zunächst wegen des Konfliktes zwischen Naturschutz und Befürwortern eines Elbausbaus keine Investitionen getätigt werden.

Erst ab 2010 gab es eine geringfügige Entwicklung. Ab 2010 wurde unter gemeinsamer Federführung des Bundesverkehrs- und Bundesumweltministeriums mit der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe begonnen. Nachdem bereits am 23. Mai 2013 ein Eckpunktepapier verabschiedet werden konnte, wurde das Gesamtkonzept Elbe mit 55 Maßnahmenoptionen am 17. Januar 2017 verabschiedet. Ein entscheidender Engpass auf der Elbe ist der Abschnitt zwischen Dömitz und Hitzacker. Dieser 13 km lange Abschnitt ist nur unzureichend befestigt, weshalb sich die Fahrrinne in der Elbe kontinuierlich verändert. Diese Maßnahme ist auch aus Gründen des Hochwasserschutzes von Bedeutung, wodurch dieser Ausbau in den Vordergrund rückt.

Probleme gibt es bei der Finanzierung der Ausbaumaßnahmen. Bei der Neuklassifizierung der Wasserwege im Bundesverkehrswegeplan 2030 erhielten die Wasserwege in Brandenburg überwiegend nur eine Einstufung als Projekte mit nachrangiger Bedeutung. Der Bundesverkehrswegeplan widerspricht hier der Koalitionsvereinbarung in Berlin für die Jahre 2016 bis 2021 über die Nutzung der Wasserwege für den Güterverkehr in der Stadt. Denn danach sollen innerstädtische Transporte nach Möglichkeit gebündelt auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. Die Nutzung der Wasserwege für die Belieferung der Innenstadt wird ausdrücklich genannt.

Wegen der ungünstigen Perspektiven bei der Wasserstraße konzentrieren sich die brandenburgischen Häfen verstärkt auf den Schienengüterverkehr.

So richtet sich der Elbe-Port Wittenberge verstärkt auf den Schienengüterverkehr ein. Im Hafen Königswusterhausen ist ein Terminal für den horizontalen Umschlag von Sattelauflegern geplant. Der Hafen Eisenhüttenstadt investiert in den Bahnumschlag von landwirtschaftlichen Gütern.

Auch der BÖB setzt sich vermehrt für die Hafenbahn als Bestandteil der Verbesserung des Gesamtkonzeptes Schiene ein.

Die Brandenburgischen Häfen haben mit 40 % Schienengüterverkehr am Modal Split des Frachtaufkommens der Häfen schon einen erheblichen Anteil Schienengüterverkehr. Der Anteil Wasserstraße beträgt mit 48% schon unter 50%.

Es geht darum, an dem Zusammenspiel der Verkehrsträger das Optimum an Umweltverträglichkeit herzustellen. Hierzu werden Knoten benötigt. Problematisch ist hierbei die Entwicklung von Umschlagstellen. Denn die



kleineren Knoten werden weniger, da immer mehr kleinere Häfen und Hafengebiete, welche vorübergehend nicht benötigt werden, zu Wohngebieten umgewidmet werden. Kontraproduktiv kann sich auch die unterschiedliche Bauleitplanung und Ausweisung von Hafengebieten in Brandenburg auswirken.

Trotz dieser Widrigkeiten gibt es in Brandenburg mit 12 Binnenhäfen, 5 Güterverkehrszentren und 8 Terminals und rund 200 weiteren in Betrieb befindlichen Schienengüterverkehrsstellen eine Vielzahl von multimodalen Schnittstellen zur Umsetzung eines umweltverträglichen Gütertransportes.

Trotzdem entwickelt sich der Modal Split in Brandenburg in den letzten Jahren von 2011 bis 2016 immer stärker zugunsten des Straßengüterverkehrs. Das Aufkommen im Straßengüterverkehr wuchs von 2011 bis 2016 von 232.083.000 t auf 253.657.000 t. Im gleichen Zeitraum sank das Aufkommen im Schienengüterverkehr von 34.407.000 t auf 28.127.000 t und in der Binnenschifffahrt von 4.124.000 t auf 2.821.000 t.

Im kombinierten Verkehr allerdings ist ein Verlagerungserfolg zu verbuchen. Bei den KV-Terminals geht es bergauf. Lediglich das GVZ Berlin Großbeeren hat sich aber negativ entwickelt. Der Umschlag aller KV-Terminals in Brandenburg konnte von 145.580 Umschlägen im Jahr 2006 auf 192.195 Umschläge im Jahr 2016 gesteigert werden.

Das Land Brandenburg möchte die Entwicklung umweltverträglicher Transporte fördern. Grundlage einer Förderung durch das Land Brandenburg ist die Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur der Investitionsbank des Landes Brandenburg (GRW – I). Das Programm baut auf ein Programm der EG zur Förderung der regionalen Infrastruktur auf. Zuwendungsempfänger sind Gebietskörperschaften oder kommunale Zweckverbände. Förderfähig sind insbesondere die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten und die Anbindung von Gewerbegebieten an das überregionale Schienennetz.

Nicht förderfähig sind Verkehrsanbindungen, die nur einem Unternehmen dienen und privat betriebene Schienenanbindungen. Die Förderquote beträgt zwischen 50 und 80 %. Das Programm läuft bis zum 31. Dezember 2020. Eine Fortsetzung ist in der Diskussion.

Für private Unternehmen bietet der Bund mit der KV-Förderrichtlinie, der Gleisanschlussförderrichtlinie und der Förderrichtlinie innovative Hafentechnologien Möglichkeiten der Förderung der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene.

Die KV-Förderrichtlinie vom 4. Januar 2017 gilt bis 31. Dezember 2021 und richtet sich an Zuwendungsempfänger in privater Rechtsform. Gefördert werden Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs. Die Förderquote beträgt bis zu 80 % der Kosten des Vorhabens. Das Fördervolumen beträgt 93 Mio. €.

Im Vergleich zu zur vorangegangenen Förderperiode ist eine Beratung bei der Antragsstellung explizit festgeschrieben. Zur Beschleunigung der Antragsbearbeitung wird die Vollständigkeit der Anträge innerhalb eines Monats durch das EBA geprüft. Statt teurer Bankbürgschaften darf zur Absicherung eine erstrangige Grundschuld verwendet werden. Inzwischen sind auch Einrichtungen für den Horizontalumschlag und Auffahrvorrichtungen für nichtkranbare Sattelaufleger förderfähig.

Die Gleisanschlussförderrichtlinie vom 21. Dezember 2016 läuft bis zum 31. Dezember 2020.

Zuwendungsempfänger sind private Unternehmen. Gefördert wird der Neu- und Ausbau und die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse. Gefördert werden eisenbahntechnische Anlagen und Anlagen für die Be- und Entladung von Güterwagen. Die Förderquote beträgt 50 % bei einem Fördervolumen vom 56 Mio. €.

Die Richtlinie für innovative Hafentechnologie vom 20. Juni 2016 läuft bis zum 31. Dezember 2020. Antragsberechtigt sind private Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Entwickler.

Förderfähig sind Projekte, die nachweislich stark wachsendes Umschlagaufkommen bewältigen und zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Technologien in den Häfen beitragen.

Die Förderquote beträgt maximal 80% bei einem Fördervolumen von 64 Mio.€.

#### **4. Prof. Dr. Uwe Höft; Infrastruktur und Zugang zum System Bahn**

Der Vortrag beruht auf einem Gutachten des Referenten für die Bundestagsfraktion Bündnis 90/die Grünen vom Mai 2016. Ziel des Gutachtens waren Handlungsempfehlungen zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene.

Das komplette Gutachten kann unter dem Link [http://www.bm-institut.de/fileadmin/user\\_upload/pdfs/Gutachten Mehr Gueter auf die Schiene Juni 2016.pdf](http://www.bm-institut.de/fileadmin/user_upload/pdfs/Gutachten_Mehr_Gueter_auf_die_Schiene_Juni_2016.pdf) im Internet heruntergeladen werden.

Die EU möchte nach dem Weißbuch 2011 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2050 um ca. 60 % gegenüber dem Stand von 1990 reduzieren. Ein weiteres Ziel ist die Verringerung der Abhängigkeit Europas von Erdölimporten. Um diese Ziel zu erreichen, sollen 30 % des Straßengüterverkehrs mit einer Reichweite von über 300 km bis 2030 auf die umweltverträglichen Verkehrsträger Eisenbahn und Schiff verlagert werden.

Weiterhin lassen sich auch die im Dezember 2015 in Paris unterzeichneten Klimaschutzabkommen vereinbarten Klimaschutzziele nur durch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene erreichen.

Einflussfaktoren auf eine mögliche Verlagerung sind insbesondere durch Bahnlärm hervorgerufene zunehmende Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung, mangelhafte oder nicht für die Belange des Schienengüterverkehrs ausgebaute Schieneninfrastruktur, Wettbewerbsbedingungen gegenüber anderen Verkehrsträgern und zunehmende Kosten durch administrativen Aufwand, Stromsteuer und Infrastrukturnutzungsentgelte.

Ein wichtiges Handlungsfeld zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist die Sicherung des Zugangs zum System Bahn. Den Zugang beeinflussen die Verfügbarkeit öffentlicher Ladegleise und Ladestellen, Gleisanschlüsse und Industriestammgleise, Güterbahnhöfe und Railports, nichtbundeseigene Eisenbahnen, Hafen- und Industriebahnen, KV-Terminals sowie Gleise für die Abstellung und Zugbildung.

Dieser Zugang zum System Bahn ist in den letzten Jahren deutlich reduziert worden. Es gibt immer weniger Güterbahnhöfe, öffentliche Ladegleise und Gleisanschlüsse.

So werden in Schleswig-Holstein von der DB Netz AG nur noch 5 öffentliche Ladestellen vorgehalten. Die vorhandenen Ladegleise sind oft für die Belange eines modernen Schienengüterverkehrs unzureichend. Oft ist eine Bedienung von Ladegleisen durch Ganzzüge nicht oder nur mit hohem Rangieraufwand möglich.

Ein weiterer wichtiger Baustein für den Schienengüterverkehr ist der Betrieb von Gleisanschlüssen durch Unternehmen und das Vorhalten von Häfen als intramodale Schnittstellen zwischen Schiene, Straße und Schifffahrt.

Kontraproduktiv wirkt sich eine falsche Ansiedlungspolitik der Kommunen bei ehemaligen Bahngeländen aus. So wurde in Berlin anstelle einer Nutzung der räumlichen Nähe zur Schiene das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Berlin-Moabit mit Discountern, Baumärkten und Straßen bebaut. Besser wäre hier die Nutzung des Geländes für eine innovative City-Logistik mit Bahnanschluss.

Prof. Höft fordert in seinem Konzept Güterbahnhof 2.0 Hotspots für die Güterlogistik. Es werden benötigt: moderne Gleisanlagen für 700 m lange Züge, befestigte Logistik- und Lagerflächen, moderne Umschlagtechnik, Lagerhäuser und intelligente Zustellkonzepte für die letzte Meile.

Zur Sicherung des Zugangs zum System Bahn werden neue Konzepte für den Güterwagenumschlag benötigt. Flächen und Grundstücke müssen langfristig für den Schienengüterverkehr erhalten und gesichert werden. Bei der Schaffung von Gewerbegebieten sollte ein Gleisanschluss als Option Standard sein. Die

bürokratischen Hürden für die Errichtung neuer Gleisanschlüsse müssen gesenkt werden. Ein allgemeines Förderprogramm „Zugang zum System Bahn“ würde besser sein als eine Förderung nach sparten „Gleisanschluss“ und KLV.

Im Bereich der Infrastruktur für die letzte Meile muss mehr Transparenz geschaffen werden. Es gibt eine Vielzahl von Portalen, aber ein führendes Portal, mit dem Züge auch gebucht werden können, fehlt. Hier wäre die Einrichtung eines nationalen oder sogar europäischen Ladestellenportals sinnvoll.

Ein starkes Hemmnis bei der Durchführung von Schienengüterverkehren sind Infrastrukturmängel und Langsamfahrstellen. Häufig müssen schwere und lange Güterzüge für eine kurze Langsamfahrstelle abbremsen. Selbst ein kurze Langsamfahrstelle hat bei den langen Güterzügen eine deutliche Auswirkung auf die durchschnittliche Geschwindigkeit.

Der Infrastruktur-Rückbau der vergangenen Jahre schränkt den Güterverkehr ein. Benötigt werden lange Kreuzungs- Überhol- und Ausweichgleise. Die Möglichkeiten von „fliegenden“ Überholung wären optimal.

Die Politik denkt langsam um. Bisher dominierte eine Fixierung auf Hochgeschwindigkeitsprojekte, inzwischen denkt die Politik auch an den Schienengüterverkehr.

Eine weitere Verlagerungsmöglichkeit bilden effiziente Produktionskonzepte für den Schienengüterverkehr. Diese Steigerung der Effizienz und Wirtschaftlichkeit in der Produktion ist in erster Linie Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr ist die letzte Meile ein Kostentreiber. Eine staatliche Förderung der letzten Meile wie in Österreich würde zu einer stärkeren Nutzung dieser Produktionsform führen. Gefahrgut soll auf der Schiene bleiben. Kritisch sind Einzelwagenverbindungen, wenn nur einzelne Wagen befördert werden. Ohne Bündelungsmöglichkeit sind solche Transporte nicht wirtschaftlich.

Unkritisch sind Ganzzugverbindungen. Diese ermöglichen eine wirtschaftliche Produktion von Punkt zu Punkt. Ebenfalls wirtschaftlich betreiben lassen sich Seehafenhinterlandverkehre mit Containerzügen und kontinentale Intermodalverkehre und Binnenverkehre mit Wechselbrücken, Sattelauflegern und Binnencontainern. Die Bündelung übernimmt der LKW im Vor- bzw. Nachlauf.

Ein durch Mengenbündelung effizienteres Produktionsverfahren kann auch durch eine verstärkte Zusammenarbeit der EVU bewirkt werden. Eine gemeinsame Nutzung von Ressourcen wie z.B. von Treibfahrzeugen in der letzten Meile führt für alle Seiten zu einem wirtschaftlicheren Einsatz von Produktionsmitteln.

Ein für alle EVU offenes europäisches „Open Waggon Load System“ würde zu einer deutlich stärkeren Auslastung der Züge führen.

Weiteres Verlagerungspotential kann durch Innovationen in das System Bahn generiert werden. Der seit Jahren anhaltende Investitionsstau im Schienengüterverkehr muss überwunden werden.

Die Traktion kann durch innovative Antriebskonzepte für Lokomotiven verbessert werden. Moderne Loks sind aber auch schon vorhanden.

Bei Güterwagen ist noch erhebliches Innovationspotential frei. Hierzu gehören automatische Bremsprobe, die Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung, moderne Bremssysteme (Scheibenbremsen) und moderne Drehgestelle.

Auch durch eine Digitalisierung wie einer sicherheitstechnischen Überwachung, Sendungsverfolgung und Automatisierung des Bahnsystems führt über Effizienzgewinne zu weiteren Verlagerungspotentialen.

Eine weitere Voraussetzung einer Verlagerung von Gütern auf die Schiene ist das Wissen um den Verkehrsträger Schiene. Aus- und Weiterbildung ist der Schlüssel, um den Schienengüterverkehr in die Köpfe der relevanten Akteure zu bekommen. Denn Bahn-Wissen und Bahn-Kompetenz sind bei vielen Logistikern nicht mehr vorhanden.

Ein positives Beispiel eines Anlaufes für einen Wissenstransfer ist der geplante Bahntechnologie-Campus Havelland. Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Wustermark wird ein Ringlokschuppen zu einem Bahntechnik-Centrum für die Ausbildung und Forschung im Bereich des Schienengüterverkehrs gebaut.

Aber auch die Politik hat die Möglichkeit, dafür zu sorgen, dass Transporte auf die Schiene verlagert werden. Durch die Gestaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, Schaffung fairer intermodaler und intramodaler Wettbewerbsbedingungen, faire Steuerpolitik, eine zielgerichtete und ausreichende Finanzierung der Infrastruktur, Förderung von Güterbahnprojekten, eine aktive Forschungs- und Innovationspolitik sowie als Eigentümer des DB-Konzerns und der DB Netz AG kann die Politik einiges tun, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

## **5. Dr. Marcus Ter Steeg, die Werksbahn und das Eisenbahnregulierungsgesetz**

Nach einem vergeblichen Anlauf vor einigen Jahren ist das Eisenbahnregulierungsgesetz im September 2016 in Kraft getreten. Ein wesentliches Anliegen ist Bürokratieabbau.

Mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz wurde auch der Begriff Werksbahn in § 2 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes definiert. Die Werksbahn als eine

Schieneninfrastruktur, die ausschließlich für die Nutzung des eigenen Güterverkehrs betrieben wird, kommt in sehr unterschiedlichen Erscheinungsformen vor. Vom einfachen Ladegleis bis zum großen Werkskomplex mit eigenen Rangierbahnhöfen und Containerterminals ist alles möglich. Befreiungsmöglichkeiten gibt es für Betreiber von Serviceeinrichtungen, Betreiber von musealer Eisenbahninfrastruktur und für kleinere Betreiber von Schienenwegen.

Mit der Werksbahnnovelle hatte der Gesetzgeber die Absicht, einen Interessenausgleich der Werksbahnbetreiber, angesiedelten Unternehmen und EVU herzustellen. Anlass der Novelle war die EU-Richtlinie 2012/34. Diese schreibt den Mitgliedstaaten der Europäischen Union den Erlass von Gesetzen vor, welche einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur gewährleisten müssen. Als Ausnahme zur Verpflichtung einer Öffnung der Schieneninfrastruktur sieht die Richtlinie in Art. 2 Abs. 2 Lit. d) und 3 Lit. d) ausdrücklich Fahrwege in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden, vor.

Ein Ziel des Eisenbahnregulierungsgesetzes ist, eine möglichst einfache Rechtsanwendung von Zugangsregelungen zu schaffen. Für Werksbahnbetreiber soll das „Herr-im-Haus-Prinzip“ gelten. Der Werksbahnbetreiber soll von Bürokratie entlastet werden, gleichzeitig sollen aber auch Mindestrechte insbesondere von Nebenanschlüßern gewahrt werden.

Sobald ein Unternehmen unter die gesetzliche Werksbahndefinition gemäß § 2 Abs. 8 AEG einzuordnen ist, ist das Unternehmen ausschließlich den Werksbahnbestimmungen nach § 15 ERegG unterworfen.

Ausfluss des „Herr im Haus Prinzips“ ist das Auswahlrecht zwischen einer offenen Werksbahn oder einer geschlossenen Werksbahn durch den Werksbahnbetreiber.

Beide Typen von Werksbahnen sind von der Aufstellung von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen befreit. Es bleibt den Unternehmen aber unbenommen, beispielsweise aus Gründen der Transparenz und einfacheren Handhabung der Infrastrukturnutzung dennoch Nutzungsbedingungen aufzustellen.

Eine offene Werksbahn unterliegt der Entgeltkontrolle. Die Entgelte müssen nicht im Vorhinein durch die Bundesnetzagentur genehmigt werden. Ein Zugangsrecht besteht für EVU nur, soweit es für die Belange der Anlieger erforderlich ist. Der Übergang vom Status offene Werksbahn zu einer geschlossenen Werksbahn ist zum Ablauf einer Netzfahrplanperiode möglich. Der Übergang von der offenen Werksbahn in die geschlossene Werksbahn erfolgt durch Erklärung des Werksbahnbetreibers. Der Werksbahnbetreiber muss den Vorbehalt einer ausschließlichen Nutzung durch das EVU der Werksbahn oder eines durch die Werksbahn ausgewählten EVU gegenüber den Anliegern erklären. Aus Gründen

der Dokumentation ist es empfehlenswert, die Anzeige der Beendigung des offenen Werksbahnstatus auch an die Bundesnetzagentur zur Kenntnis zu geben.

Für eine Übergangszeit gilt eine gesetzliche Fiktion: Werksbahnen, die bisher geschlossen waren, bleiben dies bis zum 9. Dezember 2017.

Um den geschlossenen Werksbahnstatus über dieses Datum hinaus zu behalten, musste die Vorbehaltserklärung bis zum 10. Januar 2017 an die Anlieger erfolgen.

Aber auch eine geschlossene Werksbahn muss Anliegern Mindestrechte einräumen. So müssen die Dienstleistungen durch den Werksbahnbetreiber oder eines durch diesen beauftragten EVU diskriminierungsfrei und transparent erbracht werden.

Neben den Vorschriften über die Werksbahn enthält das Eisenbahnregulierungsgesetz in § 2 weitere Befreiungsmöglichkeiten für Schieneninfrastrukturunternehmen. Diese Vorschriften sind aber für Werksbahnen ohne Belang. Für diese gelten ausschließlich die §§ 1, 3, 17, 66 bis 71, 74 bis 77 ERegG und § 4 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

## **6. Ralf Jentges, Rechte aus dem Infrastrukturanschlussvertrag**

Mit der Digitalisierung der Wirtschaft und somit auch der Logistik nehmen die Möglichkeiten der Dokumentation und individuellen Steuerung von Transporten zu. Die Transporte können kosteneffizienter und somit auch wirtschaftlicher werden.

Im Schienengüterverkehr trägt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entscheidend zu einer Qualität und zu den Kosten der Durchführung eines Transportes auf der Schiene bei.

Streckensperrungen und Hindernisse wirken sich bei Bahntransporten stärker aus als bei Straßentransporten. Denn oft ist ein Transport wegen fehlender Ausweichmöglichkeiten nicht oder nur unter einem deutlich höheren Aufwand zu meistern.

Die Infrastrukturbetreiber sind privatrechtlich organisiert. Es ist daher verlockend für ein Infrastrukturunternehmen, nur die eigene Wirtschaftlichkeit des Infrastrukturbetriebes zu berücksichtigen.

Andererseits führt diese Privatrechtliche Organisation des Infrastrukturbetriebes dazu, dass die Qualität der Infrastrukturdienstleistung über Verträge Ihrer Nutzer gesteuert werden kann.

Die Kunden eines Gleisanschließers lagern auf dem Gelände des Gleisanschließers Waren ein und lassen diese dort veredeln. Die Kunden liefern die Ware über die Schiene an und holen diese über die Straße ab.

Der Betreiber der Schienenwege, an welchen das Unternehmen angeschlossen ist, möchte eine Brücke instandsetzen. Die Brücke ist der einzige Weg, welcher für die Kunden des Gleisanschlusses zur Belieferung mit dem zu lagernden Gut über den Verkehrsträger Schiene möglich ist.

Der Betreiber der Schienenwege kündigt eine zweiwöchige Sperrung des Schienenweges über die Brücke an. Eine Belieferung des Gleisanschlusses über den Verkehrsträger Schiene ist für diesen Zeitraum nicht möglich.

Der Gleisanschließer ist von der Sperrung zwar nicht begeistert. Denn eine Sperrung bedeutet, dass die Ware für diesen Zeitraum bei einem Wettbewerber eingelagert wird oder aber mit zusätzlichem Aufwand über die Straße angefahren werden muss.

Dennoch akzeptiert er die Sperrung, da er einsieht, dass die Brücke instandgesetzt werden muss.

Während der Instandsetzungsarbeiten an der Brücke wurde ein größerer Schaden an der Brücke festgestellt.

Der Gleisanschließer wird durch den Betreiber der Schienenwege informiert, dass die Brückensperrung voraussichtlich mehrere Monate andauern wird.

Der Gleisanschließer ist entsetzt. Es drohen ihm erhebliche Einbußen an Lageraufträgen und Mehraufwendungen bei den noch möglichen Einlagerungen.

Es stellt sich die Frage: Hat der Gleisanschließer einen Anspruch auf Beseitigung der Beeinträchtigung seiner Bahntransporte?

Zunächst einmal muss man sich im Klaren sein, dass es sich bei dem Betreiber der Schienenwege und dem Betreiber des Gleisanschlusses um zwei privatrechtliche Personen handelt.

Es muss daher eine zivilrechtliche Anspruchsgrundlage gesucht werden, welche den Betreiber der Schienenwege gebietet, von seinem Vorhaben einer langfristigen Streckensperrung abzusehen und einer Anspruchsgrundlage für einen Schadenersatz gegenüber dem Betreiber der Schienenwege für den durch die Streckensperrung entstandenen Schaden.

Der Gleisanschließer ist Infrastrukturdienstleister seines eigenen Unternehmens. Ist die Anschlussbahn rechtlich selbständig, haben das be- oder entladende Unternehmen und der Gleisanschließer Dienstleistungsverträge über die Vorhaltung von Infrastrukturkapazitäten und die Bahnbedienung. Ist Infrastrukturbetreiber und Be- bzw. Entlader ein und dieselbe juristische Person, erfolgt dies durch unternehmensinterne Weisungen. Wären hier zwei juristisch selbständige Unternehmen tätig, könnte der Be- bzw. Entlader gegebenenfalls aus diesem Vertrag ein Tätigwerden des Betreibers des Gleisanschlusses gegenüber dem Betreiber der Schienenwege verlangen. Im vorliegenden Fall sind Infrastrukturunternehmen und Warenempfänger ein und dieselbe juristische Person, so daß der Empfänger auch die Rechte des Infrastrukturbetreibers des Gleisanschlusses wahrnehmen kann.



Aus dem Frachtvertrag lässt sich kein Anspruch gegenüber dem Betreiber der Schienenwege herleiten, da der Gleisanschliesser weder Absender ist und auch zum Zeitpunkt vor der Sperrung kein Frachtvertrag über die Bedienung des Gleisanschlusses durch den Kunden des Gleisanschliessers vorlag. Die Bedienung erfolgt wie bei vielen anderen Güterzugbedienungen nämlich ausschließlich über bedarfsweise eingelegte Spozzüge.

Ein Infrastrukturnutzungsvertrag, welcher zu einer Bedienung des Gleisanschlusses berechtigt, besteht mangels Trassenbestellung vor Bekanntwerden der Sperrung nicht.

Der einzige Vertrag, welcher zwischen dem Gleisanschließer und dem Betreiber der Schienenwege besteht, ist der Infrastrukturanschlussvertrag.

Eine Kündigung des Infrastrukturanschlussvertrages ist nicht möglich, da jeder Infrastrukturbetreiber dazu verpflichtet ist, anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Infrastrukturanschluss zu gewähren.

Eine Ausnahme hierzu gibt es seit der letzten Änderung des allgemeinen Eisenbahngesetzes im vergangenen Jahr für die Werksbahn. Die Werksbahn darf neuerdings ein Begehren auf Infrastrukturanschluss ablehnen, wenn es für dieses Unternehmen unzumutbar ist. Eine Kündigung oder Einschränkung eines bestehenden Infrastrukturanschlussvertrages wird sich hieraus aber schwer herleiten lassen.

Fazit: eine einseitige Einschränkung oder Sperrung eines Gleisanschlusses durch einen Infrastrukturbetreiber ist bei einem bestehenden Infrastrukturanschlussvertrag nicht zulässig.

Es stellt sich die Frage, ob sich hieraus eine Anspruchsgrundlage auf Verbot einer Streckensperrung oder Beeinträchtigung der Schieneninfrastruktur durch den Infrastrukturbetreiber herleiten lässt.

Der Inhalt des Gleisanschlussvertrages ist weder in § 13 AEG noch in anderen Gesetzen ausdrücklich geregelt. Für diesen Vertrag gelten somit die Auslegungsregeln des allgemeinen Schuldrechtes.

Maßgeblich ist somit, was die Vertragsparteien gewollt haben (§ 133 BGB). Der Gleisanschlussvertrag ist hierbei so auszulegen, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordert (§ 157 BGB).

Sinn und Zweck eines Gleisanschlusses ist es, über den Anschluss Gütertransporte auf der Schiene zu ermöglichen. Werden Gütertransporte von und zu dem Gleisanschließer durch eine Streckensperrung nicht möglich, ist die vertragliche vereinbarte Leistung „Gleisanschluss gewähren“ nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn eine Streckensperrung einen Bahntransport zwar nicht unmöglich macht, aber doch deutlich beeinträchtigt.

Selbst wenn man meiner Auffassung nicht folgt, dass die Möglichkeit der

Durchführung des Bahntransportes die vertragliche Hauptleistung darstellt, so handelt es sich bei deren Erschwerung oder gar Verhinderung doch zumindest um eine Verletzung einer vertraglichen Nebenpflicht.

Fazit: Der Infrastrukturbetreiber darf nicht einseitig den Bahntransport von und zu dem Gleisanschluss behindern. Eine solche Behinderung liegt bei jeder zurechenbaren Beeinträchtigung des Infrastrukturbetriebes durch den Infrastrukturbetreiber und seiner Erfüllungsgehilfen vor.

Zuletzt ist zu klären, ob der Infrastrukturbetreiber bei einer Beeinträchtigung der Bahntransporte von und zum Gleisanschluss Schadenersatz zahlen muss.

Mangels gesetzlicher Sonderregelungen für die Haftung durch das den Infrastrukturananschluss gewährende Unternehmen gelten auch hier die Regelungen des allgemeinen Schuldrechts.

Ist eine Haftung im Infrastrukturananschlussvertrag vereinbart, so richtet sich die Haftung nach dieser vertraglichen Vereinbarung. Die Grenze hierzu bietet § 307 Abs. 1 BGB und § 138 Abs. 2 BG, wenn der Gleisanschließer durch die Haftungsregelung unangemessen benachteiligt ist.

Eine weitere Haftungsgrenze bildet die Zurechenbarkeit des Schadens. So wird ein Schadenersatzanspruch eines deutschen Infrastrukturbetreibers wegen eines Brückenschadens in Russland an der Zurechenbarkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit scheitern.

Es wird daher empfohlen, im Infrastrukturananschlussvertrag folgende Regelungen mit aufzunehmen:

- Wann und in welchem Umfang darf der Bahnbetrieb von und zum Gleisanschluss beeinträchtigt werden
- Schadenersatz bei Beeinträchtigung durch Schäden der Infrastruktur und Baumaßnahmen
- Haftungsbegrenzung des Infrastrukturbetreibers
- Kommunikation bevorstehender oder unerwartet bereits eingetretener Beeinträchtigungen

Fazit:

Der Gleisanschlussvertrag verpflichtet den Infrastrukturbetreiber, die Verfügbarkeit seiner Schienenwege und die seiner Erfüllungsgehilfen so zu gestalten, dass der Gleisanschließer seinen Transport wirtschaftlich durchführen kann.

Die Anforderungen der Verfügbarkeit können in dem Gleisanschlussvertrag näher definiert werden. Grenzen sind hier unangemessene Benachteiligung und Sittenwidrigkeit.

Der Infrastrukturbetreiber haftet für Schäden des Gleisanschließers wegen einer mangelhaften Verfügbarkeit der Schienenwege.

Die Haftung des Infrastrukturbetreibers wegen der mangelhaften Verfügbarkeit der Schienenwege können im Infrastrukturanschlussvertrag beschränkt werden. Grenzen sind auch hier unangemessene Benachteiligung des Gleisanschließers und Sittenwidrigkeit.

## **7. Torsten Lietfien, Neues über die Gestaltung von Infrastrukturanschlussverträgen bei der DB Netz AG**

Die DB Netz AG betreibt Schieneninfrastruktur mit einer Betriebslänge von 33.193 km. Täglich fahren auf der Infrastruktur 42.509 Züge. Das Unternehmen erstellt Fahrpläne für 1,039 Mrd. Trassenkilometer pro Jahr. Von den 2.377 vorhandenen Infrastrukturanschlüssen mit einem Infrastrukturanschlussvertrag werden 217 Anschlüsse im Bereich des Regionalbereich Ost vorgehalten.

Nach § 13 Abs. 1 AEG hat jedes Unternehmen das Recht auf Gewährung eines Infrastrukturanschlusses. Bei Konflikten um den Infrastrukturanschlussvertrag an die Schieneninfrastruktur der DB Netz AG entscheidet gemäß § 13 Abs. 2 AEG das EBA. Bei der Anschlussplanung und dem Betrieb des Gleisanschlusses wirken sowohl die Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht der Länder als auch das Eisenbahnbundesamt mit.

Nach der aktuellen Rechtsprechung hat das den Gleisanschluss gewährende Unternehmen die Kosten des Anschlusses zu tragen. Die DB Netz AG hat für die Bedingungen für die Erstellung und den Betrieb sowie der Kosten des Infrastrukturanschlusses eine billige Regelung aufzustellen. Im Falle einer Nichteinigung über die Kostenhöhe entscheidet das Eisenbahnbundesamt.

Nachdem die Inhalte alter Infrastrukturanschlussverträge in früheren Jahren sehr unterschiedlich ausgefallen sind, werden die neuen Verträge Regelungen über die Anlagen, die dem Befahren der Infrastrukturverknüpfung dienen und über die Flächen unter den Anschlussanlagen enthalten. Nicht mehr Bestandteil des Infrastrukturanschlussvertrages sind weitere Flächen, Anlagen und Dienstleistungen. Auch die Schnittstellenvereinbarungen werden in einem separaten Vertrag getroffen.

Es ist eine zunehmende Nachfrage nach neuen Infrastrukturanschlüssen insbesondere im Großraum Berlin zu spüren. Die neuen Anschließer erhalten einen Vertrag, in welchen transparent die Leistungen geregelt werden, die für den Anschluss an die Schieneninfrastruktur der DB Netz AG erbracht werden.

Zum Vertragsinhalt gehören Herstellung und Änderung des Gleisanschlusses, Inspektion, Wartung, Entstörung und Betrieb des Infrastrukturanschlusses,

Instandsetzung und Erneuerung der Anschlussanlagen, die Nutzung der Fläche unter dem Infrastrukturanschluss sowie der Rückbau des Infrastrukturanschlusses.

Die Kosten des Infrastrukturanschlusses ergeben sich bei den neuen, ab dem 01. Januar 2015 geschlossenen Infrastrukturanschlüssen aus dem Infrastrukturpreissystem der DB Netz AG. Das aktuelle Infrastrukturpreissystem der DB Netz AG ist im Internet unter <http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/produkte/infrastrukturanschluss> zu finden.

Das Infrastrukturpreissystem ist nach einem Baukastenprinzip aufgebaut und wird aus den jeweiligen Kosten für die Leistungen Inspektion, Wartung, Entstörung, Betrieb, Vertriebskosten je Vertrag und Kosten für die Weichenheizung.

Die Grundstückskosten werden nach den örtlichen Gegebenheiten ermittelt.

Zusätzlich zu den durch das Infrastrukturpreissystem der DB Netz AG abgedeckten Leistungen müssen Außerhalb des Infrastrukturanschlussvertrages weitere Regelungen individuell vereinbart werden.

Bei der Herstellung und Änderung eines Infrastrukturanschlusses gehören hierzu die Herstellungsvereinbarung, die gegenseitigen Informationspflichten während des Neubaus oder der Änderung, ob und wann Änderungen des Infrastrukturanschlusses erforderlich und zumutbar ist und die Art und Weise des Einholens von Genehmigungen.

Für die Betriebsabwicklung sind für das Ziel einer größtmöglichen Sicherheit und störungsfreien Nutzung Schnittstellenregelungen für die Bedienung des Anschlusses, Regelungen für die Gewährleistung der Sicherheitspflichten nach § 4 Abs. 3 AEG, für den verkehrs- und betriebssicheren Zustand der Anlagen, das geltende Regelwerk sowie die Instandhaltung und das Betreten der Anlagen zu treffen.

Über Bauvorhaben soll rechtzeitig informiert werden. Die Vorhaben sollen eine möglichst geringe Beeinflussung der Verkehre hervorrufen. Hierzu sind Informationspflichten, der Zeitpunkt der Information, die Belange der Vertragspartner, gegenseitige Mitwirkungspflichten und die Handhabung von ad-hoc Baumaßnahmen zu vereinbaren.

Es sind Vereinbarungen über das Einholen von behördlichen Genehmigungen und die Genehmigung bzw. die Erlaubnis für die Betriebsaufnahme zu treffen. Die Haftung der Beteiligten und der Abschluss einer Haftpflichtversicherung ist zu regeln.

Schließlich sollten auch Kündigungsmöglichkeiten, Frist und Form der Kündigung und die Folgen einer Beendigung des Vertragsverhältnisses geregelt werden.

Die DB Netz AG bietet mit dem Anlagenportal-Netz eine IT-Plattform zur Anmeldung und Buchung von Serviceeinrichtungen. Das Portal ist im Internet

unter

<http://db-livemaps.hafas.de/bin/query.exe> zu finden.

Für nichtbundeseigene Containerterminals gibt es ebenfalls bereits Möglichkeiten zur Buchung. Im Aufbau ist die Information und Buchung nichtbundeseigener Schieneninfrastruktur über die Webseite der DB Netz AG in einem geschützten Account. Der Zugang erfolgt über die Internetadresse <https://railway.tools/>

## **8. Christian Robst, Betriebssichere Regelung des Infrastrukturanschlusses**

In den Artikeln 73 und 74 des Grundgesetzes ist die Gesetzgebungskompetenz für die Eisenbahnen geregelt. Danach ist für die Bundeseigenen Eisenbahnen der Bund und für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind grundsätzlich die Länder zuständig.

Aber auch gegenüber den nichtbundeseigenen Eisenbahnen darf der Bund Gesetze erlassen, soweit dies für die Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit innerhalb der Bundesrepublik erforderlich ist.

Zu den auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen geltenden Bundesgesetzen gehören das Allgemeine Eisenbahngesetz und das Eisenbahnregulierungsgesetz. Mit der Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes am 29.08.2016 wurde in § 2 Abs. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine Legaldefinition für die Werkbahn formuliert. § 4 AEG regelt Sicherheitspflichten, § 6 Abs. 1 AEG die Befreiung der Unternehmensgenehmigung für Werkbahnen und § 7f AEG die Aufnahme des Betriebes und die Erteilung der Erlaubnis für Werkbahnen.

§ 15 Eisenbahnregulierungsgesetz regelt den Zugang zur Werkbahn. Zuständige Aufsichtsbehörde ist die Bundesnetzagentur.

Die Bundesländer haben bereits vorher Regelungen für Anschlussbahnen getroffen. Diese werden in der Anordnung für den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen und Betriebsordnungen für Anschlussbahnen vom 13. Mai 1982 als Werkbahnen bezeichnet. Dieses in der DDR erlassene Gesetz ist bei den meisten Bundesländern im Einzugsbereich der ehemaligen DDR noch heute gültiges Landesrecht.

In Brandenburg wurde die BOA der DDR mit dem ersten Brandenburgischen Rechtsbereinigungsgesetz vom 3. September 1997 zum Landesgesetz.

Den Begriff Werkbahn verwendet die BOA in § 2 Abs. 11 und 13. Anders als das Allgemeine Eisenbahngesetz und Eisenbahnregulierungsgesetz fehlt in diesem Wort das s. Eine Werkbahn im Sinne der BOA ist auch nicht gleich einer Werkbahn im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Für Anschlussbahnen ist nach § 9 BOA das Einholen einer Genehmigung für die Betriebsaufnahme, Inbetriebnahme und Betriebsführung erforderlich. Durch die Änderung des AEG entfallen diese Genehmigungspflichten nicht, da diese Genehmigungen keine Unternehmensgenehmigung nach AEG darstellen.

Die BOA sollte im Zuge der Gesetzesbereinigungen nach Inkrafttreten des Ersten Brandenburgischen Bürokratieabbaugesetzes vom 28.06.2006 überarbeitet und an die neuen Rechtsverhältnisse angepasst werden. In den Jahren 2006 bis 2008 wurde ein Gesetzesentwurf erarbeitet. Der Entwurf wurde aber nicht in Kraft gesetzt. Man hielt eine Überarbeitung nicht mehr für erforderlich, da der Brandenburgische Gesetzgeber die Anschlussbahn als Auslaufmodell angesehen hat.

Dem Betreiber von Anschlussbahnen werden in § 3 BOA Pflichten für den geordneten und sicheren Betrieb auferlegt. Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass für die Durchführung des Betriebsdienstes und für die vorgeschriebenen Prüfungen, Revisionen und Untersuchungen der Bahnanlagen und Fahrzeuge die personellen und technischen Voraussetzungen und Mittel vorhanden und verfügbar sind. Die festgelegten Fristen sind einzuhalten (§ 3 Abs. 2 BOA).

Die folgenden Absätze 3 bis 5 behandeln die Pflichten des Betriebsleiters. Betriebsleiter im Sinne der BOA ist die mit der Geschäftsführung des Gleisanschlussbetreibers beauftragte Person. Dieser ist für die Einhaltung der Bedingungen der Betriebsführung nach der Anweisung Nr. 14 zur BOA verantwortlich. Er hat entweder selbst die Funktion des Anschlussbahnleiters wahrzunehmen oder einen leitenden Mitarbeiter einzusetzen (§ 3 Abs. 4 BOA). Der Geschäftsführer hat dafür zu sorgen, dass der Anschlussbahnleiter seine Aufgaben in vollen Umfang wahrnehmen kann. Der Geschäftsführer hat die Aufgaben des Anschlussbahnleiters in einer Geschäftsanweisung (Funktionsplan) zu definieren und die Belange der Anschlussbahn in seine Leitungstätigkeit einzubeziehen.

Die Anforderungen für den Anschlussbahnleiter sind in § 3 Abs. 6 BOA geregelt. Danach müssen der Anschlussbahnleiter und seine Vertretung die in der der Anweisung Nr. 17 zur BOA geforderten Qualifikationen besitzen. Der Anschlussbahnleiter ist bei Anschlussbahnen mit eigener Betriebsführung durch die staatliche Bahnaufsicht zu bestätigen.

Der Betreiber des Gleisanschlusses hat die erforderlichen Kapazitäten für die Durchführung der notwendigen Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten zu entwickeln und vorzuhalten oder Verträge mit geeigneten Betrieben abzuschließen.

Der Anschlussbahnleiter muss die Dienstordnung und Bedienungsanweisungen regelmäßig prüfen und aktualisieren. Die Dienstordnung muss gemäß der Anweisung Nr. 16 zur BOA jährlich bis zum 1. April geprüft werden.

Der Anschlussbahnleiter hat für eine Schnittstellenvereinbarung mit an die Anschlussbahn grenzenden anderen Infrastrukturen zu sorgen. Es sind die Verantwortlichkeiten und der Wechsel von Fahrzeugen an der Grenze der Anschlussbahn zu regeln.

Die Vorgaben für den Funktionsplan des Anschlussbahnleiters sind in der Anweisung Nr. 15 zur BOA zu finden.

Der Anschlussbahnleiter hat für die Eignung, Tauglichkeit, Ausbildung, Prüfung und Einweisung des Betriebspersonals zu sorgen (§ 53 BOA). Er ist für die

Organisation des Dienstunterrichtes nach der Anweisung Nr. 18 und für Personalprüfungen nach der Anweisung Nr. 19 verantwortlich.

Die Tauglichkeit des Bahnbetriebspersonals bestimmt sich nicht nach der G25 Richtlinie der Berufsgenossenschaften zur betrieblichen Vorsorgeuntersuchung. Die Tauglichkeit der Betriebseisenbahner bestimmt sich bei den nach BOA betriebenen Bahnen auf Basis des § 53 Abs. 3 BOA nach den Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen nach der VDV-Vorschrift 714.

Für die Beurteilung der Tauglichkeit eines Triebfahrzeugführers kann § 16 Triebfahrzeugführerscheinverordnung zugrunde gelegt werden. Die Untersuchung ist von einem durch das EBA anerkannten Arzt und Psychologen durchzuführen. Als Maßstab für die Tauglichkeit wird § 48 EBO herangezogen.

In Brandenburg wurden der Eisenbahnaufsicht 2006 3 Entgleisungen, 2007 ein BÜ-Unfall mit einem Toten, 2008 nichts, 2009 1 Zusammenprall mit einem PKW, 2010 ein Toter bei einem Rangierunfall, ein Unfall am Bahnübergang und eine Entgleisung, 2011 ein Zusammenprall zweier Treibfahrzeuge, 2012 eine Entgleisung, 2013 fünf Entgleisungen und Kollisionen, 2014 acht Entgleisungen und Kollisionen, 2015 achtzehn Entgleisungen, Kollisionen und BÜ-Unfälle und 2016 siebzehn Entgleisungen, Kollisionen, BÜ-Unfälle und Auffahrunfälle mit insgesamt einem Toten gemeldet.

Die Unfallhäufung ab dem Jahr 2013 beruht auf einer geänderten Meldepraxis der Gleisanschliesser. Im Juni 2013 hat die Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg die „Anweisung Ereignisse“ mit neuen Begriffen, Definitionen und Mustervorlagen auf der Grundlage der BUVO-NE herausgegeben.

Grundlage für die Handhabung von Ereignissen ist die Anweisung Nr. 31 zur BOA. Die Gleisanschließer haben in der Regel die Unfallmeldetafeln I, II und III entsprechen der Vorschrift umgesetzt. Die Landeseisenbahnaufsicht empfiehlt, auch die Erreichbarkeit der genannten Unfallmeldestellen zu prüfen.

Weitere für die Arbeit der Landeseisenbahnaufsicht Berlin-Brandenburg maßgeblichen Vorschriften sind die Verordnung über die Staatliche Bahnaufsicht – Bahnaufsichtsverordnung vom 22. Januar 1976, das Verwaltungsabkommen zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg und dem Eisenbahn-Bundesamt vom 23. Dezember 2009 und die Verordnung über die Gebühren für öffentliche Leistungen im Bereich der Straßenbahnen, Oberleitungsbusse und Eisenbahnen vom 7. November 2016. Die Landeseisenbahnaufsicht überwacht den betriebssicheren Zustand der Anschlussbahnen und führt alle 4 Jahre auf jeder Anschlussbahn eine Bereisung durch.

In Brandenburg sind gegenwärtig 167 Anschlussbahnen aktiv. Von den aktiven Anschlussbahnen haben 68 eine eigene Betriebsführung.

Die aktiven Anschlussbahnen haben zusammen eine Gleislänge von 954 km. 81 km sind elektrifiziert. Es werden 2.812 Weichen, 45 Brücken als Eisenbahnüberführungen und 1.065 Bahnübergänge, davon 66 technisch gesicherte, vorgehalten.

Nicht aktiv aber noch vorhanden sind 255 Anschlussbahnen, davon 28 mit ehemals eigene Betriebsführung. Die Gleislänge der inaktiven Anschlussbahnen beträgt



# Beratung über Schienenlogistik und -infrastruktur

Aktuelles zur Werkbahn  
-Neues und Praktisches über den Schienengüterverkehr-

358 km. Afu den inaktiven Anschlussbahnen befinden sich 1008 Weichen, 17 Brücken und 295 Bahnübergänge.



## 9. Podiumsdiskussion

Herr Prof. Dr. Höft plädierte für eine stärkere Nutzung der Digitalisierung im Infrastrukturbereich, um den Schienengüterverkehr wirtschaftlicher zu machen. Die Beteiligten müssen besser vernetzt werden.

Eine gute und kostenlose Informationsquelle ist die digitale Anwendung „open railway map“, welche die Internetadresse <http://www.openrailwaymap.org/> hat.

Herr Lennarz hält eine weitere Digitalisierung ebenfalls für wichtig. Er wies darauf hin, dass der VDV auch eine digitale Informationsplattform auf seiner Internetseite betreibt.

Prof. Dr. Höft kritisiert, dass die Informationsportale nicht zusammenarbeiten.

Herr Lietfien wies darauf hin, dass auch die DB Netz AG an dem Aufbau von Informationsportalen arbeitet.

Herr Henke von der DB Netz AG plädierte für eine Nutzung des Informationsangebotes der DB Netz AG. Die DB Netz AG stellt Daten von Serviceeinrichtungen Dritter über das Internet zur Verfügung, wenn diese einwilligen. Dies tut DB Netz kostenlos. Er kritisierte andere Plattformen, welche eine Anschubfinanzierung über Steuermittel erhalten. Nach Auslaufen der Finanzierung würde die Plattformen in der Regel wieder verschwinden. Die DB Netz AG stelle diese Informationen ohne zusätzliche Kosten für den Steuerzahler oder für den Nutzer zur Verfügung.

Ralf Jentges hält den Betreiber von Schienenwegen für den optimalen Plattformbetreiber. Er wies darauf hin, dass mit dem neuen Eisenbahnregulierungsgesetz die Unternehmen, welche zur Erstellung von Nutzungsbedingungen verpflichtet sind, diese ohnehin an den Betreiber von Schienenwegen einen Link zur der Internetseite, auf welcher die Infrastrukturnutzungsbedingungen veröffentlicht sind, mitteilen müssen. Diese Art der Veröffentlichung trete an die Stelle der alten Anzeige im Bundesanzeiger. Die Betreiber von Schienenwegen müssen den Link dann veröffentlichen.

Dr. Ter Steeg machte darauf aufmerksam, dass durch die Befreiungsmöglichkeiten einer Verpflichtung für die Erstellung von Nutzungsbedingungen im neuen Eisenbahnregulierungsgesetz gerade kleinere Infrastrukturbetreiber keine Mitteilungspflicht an die Betreiber der Schienenwege haben. Es bleibt diesen Infrastrukturbetreibern aber unbenommen, dennoch Nutzungsbedingungen aufzustellen. Die Erstellung von Nutzungsbedingungen hilft den Betreibern von Serviceeinrichtungen auch bei einer transparenten Gestaltung ihres Unternehmens.

Herr Richter von der Havelländischen Eisenbahn beklagte die Nachrangigkeit von Güterzügen. Die Infrastruktur sei zugenagelt von Personenzügen. Insbesondere Fahrten von langen Güterzügen sind wegen des Fehlens von Ausweichstellen oft nicht durchführbar. Der Güterzug verdiene sein Geld ab den letzten Wagen.

Bernd Just kritisierte eine Überregulierung. Die Vorschriften würden den Güterverkehr zunehmend behindern anstatt diesen fördern. Ein erheblicher Teil des Verwaltungsaufwandes für Güterbahnen entfalle auf Dokumentation für und Kommunikation mit den Behörden.

Im Rahmen einer weiteren Entwicklung der Produktion im Schienengüterverkehr sollten bei der Einführung des autonomen Fahrens von Güterzügen Möglichkeiten entwickelt werden, wie bei Störungen wie ein auf den Gleisen liegender Karton oder das Erfordernis des manuellen Einschaltens einer Bahnübergangssicherung über die Hilfseinschalttaste durch den Triebfahrzeugführer bei gestörten Bahnübergängen verfahren werden kann.

## 10. Timo Pape, Bahnverkehre der CEMEX

Timo Pape ist für die Organisation der Zementverkehre von den beiden deutschen CEMEX-Zementwerken und bundesweite Baustofftransporte verantwortlich. Für den Transport von Zement, Hüttensandmehl, Sand, Kies, Klinker und Kalkstein wurde mit der CEMEX Logistik GmbH eine unabhängige Verkehrskoordinierung geschaffen.

Die CEMEX Logistik GmbH organisiert Transporte per LKW, Bahn und Binnenschiff. Für den Straßentransport hält das Unternehmen am Standort Lüttow 37 LKW für Schüttguttransporte und in Rüdersdorf 37 LKW für Zementtransporte vor. Weiterhin beauftragt CEMEX Logistik mit einer Vielzahl von Spediteuren zusammen, die ca. 5.000 weitere Lkw einsetzen.

Die LKW werden für Inlandtransporte, Lieferungen in grenznahe Gebiete und den Nachlauf von den Bahnumschlagplätzen eingesetzt. Die Koordination der LKW wird durch ein Telematiksystem unterstützt. Bei Sackware verwaltet CEMEX Palettenkonten für alle Spediteure.

Bei den Bahntransporten arbeitet CEMEX mit 46 Geschäftspartnern in 8 Ländern zusammen. Die von der CEMEX Logistik GmbH angemieteten Waggons haben eine Waggonlänge von insgesamt 5,4 km.

Es werden bundesweit 14 Relationen bedient. Die eigene Gleisinfrastuktur beträgt ca. 30 km.

In die Bahntransporte wurden 2014 ca. 5,5 Mio. € investiert.

Das Frachtvolumen für Bahntransporte beträgt ca. 16,7 Mio. € bei einem Transportvolumen von über 1 Mio. t/Jahr.

CEMEX Logistik GmbH lässt jährlich 550 Ganzzüge fahren und vermeidet somit 40.000 LKW-Transporte auf der Straße. Die jährlich gefahrenen 420.000

Trassenkilometer entsprechen 11 Erdumrundungen.

Die Zementtransporte laufen regelmäßig primär auf 2 Destinationen mit den Zielen Rostock und Regensburg.

Die Transporte nach Rostock sind Bestandteil von konzernweit organisierten Zementtransporten von Rüdersdorf nach Skandinavien. CEMEX Logistik organisiert den Bahntransport und den Umschlag in das Seeschiff in enger Abstimmung mit anderen CEMEX Gesellschaften. CEMEX Shipping übernimmt die Organisation des Seetransportes ab Rostock zu den skandinavischen Häfen.

In Regensburg wird der Zement mit Hilfe eines Terminals auf Silo-LKW umgeschlagen. Die LKW besorgen den Nachlauf zum Endkunden.

Neben den beiden Regeldestinationen wurden in den vergangenen Jahren bereits Bahntransporte nach Ludwigslust, Mukran, Nürnberg, Deggendorf und Prag durchgeführt.

Insgesamt wurden in 415 Ganzzügen 830.000 t gefahren. Das durchschnittliche Frachtvolumen pro Zug lag bei 2.000 t.

Die Anschlussbahn in Rüdersdorf ist durch eine 5 km lange, nicht elektrifizierte und eingleisige Eisenbahnstrecke vom Bahnhof Fredersdorf an die Strecke Berlin – Küstrin-Kietz angebunden.

Es waren ursprünglich vier Zementwerke vorhanden. Die Infrastruktur ist daher in 4 Rangierbezirke eingeteilt. Heute befindet sich im Rangierbezirk 4 das einzige Zementwerk.

Die Infrastruktur besteht aus 24 km Gleisen, 58 Weichen, 1 Gleisbildstellwerk, 1 Lokschuppen mit Werkstatt und 8 Brücken. Eigentümer der Infrastruktur ist die CEMEX Zement GmbH. Diese hat den Betrieb der Infrastruktur und die Rangierdienstleistungen ausschließlich der Beladeprozesse an die Mitteldeutsche Eisenbahn Gesellschaft übertragen. Die Bedienung der Beladestellen wird durch die CEMEX Logistik GmbH koordiniert.

Die Waggonflotte besteht überwiegend aus modernen, Vierachsigen Staubgutwagen. Die modernen Wagen haben ein Fassungsvermögen von 70 t, ältere Vierachser fassen 55 t. Eine Besonderheit ist ein moderner 2-Kammer-Wagen mit einem Fassungsvermögen von 56 Tonnen. Jede Kammer fasst eine LKW-Ladung und kann unterschiedlich befüllt werden, so dass ein flexibler Einsatz mit LKW-Nachlauf möglich ist.

Nachdem der Bahntransport nach der Wende als Auslaufmodell gesehen wurde, haben die Bahntransporte in den letzten Jahren wieder zugenommen. Es wurde daher eine neue Bahnverladeanlage in Betrieb genommen. Die Ladekapazität stieg damit um gute 60.000 t pro Monat. Mit der neuen Anlage wurde auch eine Containerlademöglichkeit geschaffen.

Im Seehafen Rostock erfolgt der Umschlag auf das Schiff im Direktumschlag. Landet ein Schiff, müssen pro Tag 1 bis 2 Ganzzüge mit 32 Waggons umgeschlagen werden. Die Schiffe sind immer größer geworden. Inzwischen haben moderne

Schiffe zwischen 6000 bis 7000 Tonnen Kapazität, die zur Vermeidung hoher Kosten wegen zu langer Liegezeiten binnen kürzester Zeit beladen werden müssen.

Im Regensburger Hafen wurde für den Umschlag von der Bahn zum LKW eine Siloanlage zur Pufferung und Umschlag des Zements gebaut.

40 % der Zementtransporte aus Rüdersdorf werden mit der Bahn, die restlichen 60% mit dem LKW durchgeführt. Weiterhin ist die Bahn in die Rohstoffversorgung des Zementwerkes eingebunden. Es werden Kalkstein, Kohle, Klinker, Hüttensand und Anhydrid mit der Bahn angeliefert.

Bei der Produktion ist nicht alles planbar. Es müssen daher Spotzüge gefahren werden. Die Herausforderung ist eine Absicherung der Transportmengen bei einem saisonal stark schwankenden Bedarf. Es muss eine gute Verfügbarkeit der Transportkapazität zu einem möglichst geringen Preis erzielt werden. 2016 wurden ca. 260.000 t Schüttgüter transportiert.

Ralf Jentges, 30. März 2017