

RALF JENTGES

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Zusammenfassung

25.10.2016

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 25. Oktober 2016 die 10. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland. Die in Kooperation mit dem Land Sachsen-Anhalt und der Porsche Leipzig GmbH durchgeführte Fachtagung fand im Nh Hotel Leipzig Messe und im Werk der Porsche Leipzig GmbH statt.

In 8 Beiträgen aktuelle Entwicklungen im Schienengüterverkehr und Praxisbeispiele der Integration des Verkehrsträgers Schiene in die Automobilproduktion vorgestellt.

Im Anschluss an die Tagung folgte ein Rundgang durch das Werk der Porsche Leipzig GmbH.



Ralf Jentges, BSL, Aktuelle Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Das Aufkommen im Schienengüterverkehr, d.h. die in Deutschland mit der Bahn beförderte Menge, hat sich in den letzten Jahren reduziert. Es sackte von einem Mittelwert von ca. 370 Mio. t in den Vorjahren auf 365 Mio. t im Jahr 2014 und 361 Mio. t im Jahr 2016 ab.

Das Aufkommen reduzierte sich somit vom Ausgangsjahr 2011 bis zum vergangenen Jahr um 4 %.

Das Verkehrsaufkommen insgesamt aber wuchs, so dass der Verkehrsträger Schiene seinen Marktanteil von 9,4 % in den Vorjahren auf 8,9 % im Jahr 2014 und 8,7 % im Jahr 2015 reduzierte.

Bemerkenswert ist, dass ausschließlich der Verkehrsträger Straße von dieser Entwicklung profitierte, der ebenfalls Energie- und emissionsarme Verkehrsträger Binnenschiff verlor ebenfalls Marktanteile und reduzierte seinen Anteil am Verkehrsträgermix von ursprünglich 5,6 % auf 5,3 %.

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Betrachtet man die Beförderungsleistung, so schneidet der Schienengüterverkehr besser ab.

Die Beförderungsleistung konnte vom Ausgangsjahr 2011 von 113 Milliarden Tonnenkilometer auf gut 114 Milliarden Tonnenkilometer zulegen.

Der Anteil am Modal Split ist allerdings leicht rückläufig.

So konnte die Schiene den Anteil am Verkehrsträgermix von 18,1 % im Jahr 2011 nicht halten und hat mit nur noch 17,7 % einen Tiefpunkt erreicht.

Der Straßengüterverkehr hat seinen Anteil am Verkehrsträgermix bei der Beförderungsleistung allerdings nur konstant gehalten.

Gewinner ist hier die Binnenschifffahrt mit 9,3 %. Dieser Anteil ist allerdings zu relativieren, da die Binnenschifffahrt durch die starke Abhängigkeit vom jeweiligen Wasserstand starken Schwankungen unterliegt.

Betrachtet man die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene, so ist festzustellen, dass sich diese verschlechtert haben.

Einen entscheidenden Einfluss auf den Modal Split hat der Dieselpreis. Der Verkehrsträger Schiene ist ein sehr energieeffizienter und emissionsarmer Verkehrsträger.

Die Bahn fährt überwiegend bereits elektrisch, so dass sich eine Steigerung des Dieselpreises zugunsten und eine Senkung des Dieselpreises zu Lasten des Verkehrsträgers auswirkt.

Der Säulenpreis an der Tankstelle fiel seit dem Monat Januar im Jahr 2013 von 1,46 €/l auf 1,15 € im August 2015 auf nur noch 1,11 € im September 2016.

Diese niedrigen Dieselpreise bewirken, dass der Verkehrsträger Straße seine Transportleistung extrem günstig anbieten kann, während die Schiene mit den immer höheren Strompreisen zu kämpfen hat.

Dass die Güterbahnen trotz dieser ungünstigen Entwicklung nur einen geringen Anteil am Modal Split verloren haben, liegt zum einen daran, dass die Unternehmen sich dem Wettbewerb stellen und auch Verluste in Kauf nehmen.

Aus dem Vergleich der Statistik des Aufkommens und der Transportleistung geht aber auch hervor, dass trotz Abschwächen des Aufkommens die Transportleistung leicht steigt.

Hieraus ist zu folgern, dass es den Verkehrsunternehmen gelungen ist, Verkehre mit immer längeren Transportwegen zu akquirieren und so durch Effizienzgewinne einen Teil der Verluste durch das schwächer werdende Aufkommen auszugleichen.

Es kommen aber auch die Möglichkeiten der Verbesserung der Rahmenbedingungen durch Effizienzgewinn irgendwann einmal an ihre Grenzen.

Der Verkehr ist ein Wirtschaftszweig, der die umweltpolitische Zielsetzung einer Reduzierung von Schadstoffen nicht einhält. Im Gegenteil, der Güterverkehr produziert immer mehr Schadstoffe.

Es ist daher umweltpolitisch geboten, Verkehre auf den energiearmen Verkehrsträger Schiene zu verlagern.

Das Fracking, die Entspannung der Verhältnisse zum Iran, das geringere Wirtschaftswachstum in China führen dazu, dass die Dieselpreise zumindest mittelfristig auf dem aktuellen niedrigen Niveau bleiben.

Erst wenn die gegenwärtig erschlossenen Ölquellen versiegen und Geld für die Erschließung neuer Ölquellen in die Hand genommen werden muss, wird es einen Anstieg des Mineralölpreises geben.

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Der Staat wird daher zu lenkenden Maßnahmen greifen müssen, um die klimapolitischen Ziele einzuhalten.

Eine wirkungsvolle Möglichkeit wäre eine Anhebung des Mineralsteuersatzes für Dieselkraftstoff. Im Vergleich zum ebenfalls diskutierten Verbot von Verbrennungsmotoren hat dies den Vorteil, dass man die Steuersätze allmählich anheben kann und es so der Wirtschaft ermöglicht, sich auf Veränderungen einzustellen.

Zuletzt noch ein Vergleich des Verkehrsaufkommens der Bundesländer:

Sachsen-Anhalt hat mit einem Aufkommen im Versand von 35,9 Mio. t immer noch den dritten Platz im Landerranking, der Freistaat Sachsen bewegt sich mit 14,4 Mio t im Mittelfeld und den vorletzten Platz belegt mit nur 3,6 Mio. t hat der Freistaat Thüringen.

Im Empfang von Gütern auf der Schiene ergibt sich ein vergleichbares Bild:

Sachsen-Anhalt liegt mit 22 Mio. t an vierter Stelle, Sachsen mit 11,6 Mio. t im unteren Mittelfeld und Thüringen mit nur 4 Mio. t an vorletzter Stelle.

Im vergangenen Jahr konnte die Stadt Hamburg mit 19,648 Mio. t das Land Baden-Württemberg knapp überholen. Zu den Aufsteigern zählen auch das Land Brandenburg und der Freistaat Sachsen.

Brandenburg überholte das Saarland und liegt nun mit 16,1 Mio.t an siebter Stelle.

Der Freistaat Sachsen steigt um einen Platz auf und überholte Bremen. Mit 11,6 Mio. t liegt der Freistaat nun an neunter Stelle.

Steffen Engelke, DB Netz AG, Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der Region

Die DB Netz AG stellt für die Eisenbahnverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Netzzugang auf der Infrastruktur der DB Netz AG sicher, erstellt die Fahrpläne, sorgt für den sicheren Betrieb auf der Schiene und stellt Weichen und Signale.

Weiterhin berät die DB Netz AG Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verloader zu den Themen Infrastrukturnutzung, Fahrzeiten sowie weiteren Fragen im Zusammenhang mit der Infrastruktur.

Die DB Netz AG ist in sieben Regionalbereiche mit Sitzen in Leipzig, Berlin, Hannover, Duisburg, Karlsruhe, Frankfurt und München aufgeteilt. Der Regionalbereich Südost, mit Sitz in Leipzig, betreut den Bereich Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen und Teile Brandenburgs. Das Schienennetz im Zuständigkeitsbereich des Regionalbereiches Südost beträgt 5.761 Streckenkilometer. Die Infrastruktur umfasst derzeit 2.349 Bahnübergänge, 4.191 Brücken, 59 Tunnel und 635 Stellwerke. Im Regionalbereich Südost sind 6.236 Mitarbeiter beschäftigt. Unter den 457 Kunden sind 66 Eisenbahnverkehrsunternehmen, 373 Gleisanschlüsse, 7 Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs und 11 Spediteure. Auf der Infrastruktur des Regionalbereiches werden täglich 359.000 Zugkilometer gefahren. Der Anteil des Schienengüterverkehrs an den gefahrenen Zugkilometern beträgt 26%. (Die Angaben entsprechen dem Stand 2015)

Durch einen bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur arbeitet die DB Netz AG daran, die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu verbessern. Eines der medial präsentesten Projekte ist mit dem Projekt VDE 8 die Neubaustrecke von Leipzig/Halle über Erfurt nach Nürnberg.

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Infolgedessen werden der Knoten Erfurt und die Zulaufstrecken ausgebaut. Die Neubaustrecke entlastet die Saalebahn und schafft somit Kapazitäten für den Schienengüterverkehr.

Der Ausbau der Strecke Knappenrode-Horka schreitet voran. Die Infrastruktur wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Während der Ausbaurbeiten wurde der Grenzübergang geschlossen und die Züge über Görlitz umgeleitet. Die Strecke von Knappenrode nach Horka wird im Dezember zweigleisig, aber noch ohne Elektrifizierung, in Betrieb gehen. Eine elektrische Traktion ist zwei Jahre später ab Dezember 2018 möglich.

Die Mitte-Deutschland-Verbindung wurde zwischen Weimar und Stadtroda zweigleisig ausgebaut. Die Strecke von Stendal nach Uelzen wird zur Ertüchtigung des Seehafenhinterlandverkehrs zweigleisig ausgebaut. Ergänzend zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke von Halle/Leipzig über Erfurt nach Ebenfeld wird die Strecke zwischen Erfurt und Eisenach auf Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h ausgebaut.

Neben den Eisenbahnstrecken werden auch verschiedene Knoten ertüchtigt.

In Halle wird ein neuer Rangierbahnhof gebaut. Im Rahmen der Modernisierung zur Anbindung an die Strecke zwischen Nürnberg und Berlin und den Neubau des Rangierbahnhofs wird die Infrastruktur umfangreich erneuert.

Der Rangierbahnhof wird 2017 in Betrieb gehen. Die Inbetriebnahme der Zugbildungsanlage ist für Juni 2018 avisiert. Im Rahmen der Modernisierung der Knoten in Merseburg, Köthen, Dessau und Magdeburg wird die Infrastruktur in den jeweiligen Bahnhöfen ertüchtigt (siehe Chart 11).

Momentan wird der Bahnhof Leipzig Wahren umgebaut. Neben der Errichtung eines zweiten Portalkrans werden die Gleislängen so angepasst, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 740m langen Zügen einfahren zu können.

Um Schienengüterverkehr überhaupt zu ermöglichen, sind Zugangsmöglichkeiten zur Schiene erforderlich. Zugangsmöglichkeiten werden über öffentliche Ladestellen der DB Netz AG und anderer Infrastrukturbetreiber, KV-Terminals, Gleisanschlusser, Güterverkehrszentren und Häfen geschaffen. Die DB Netz AG bietet in Mitteldeutschland eine Vielzahl von öffentlichen Ladestraßen für den Umschlag an. Können dennoch keine geeigneten Umschlagmöglichkeiten gefunden werden, können Ladestraßen auch neu gebaut oder ausgebaut werden. In Altenburg konnte mehr Verkehr auf die Schiene durch die Reaktivierung der Ladestraße gewonnen werden. Für Merseburg wird momentan an einer Reaktivierung einer Ladestraße gearbeitet. Des Weiteren laufen Bestrebungen, eine neue Ladestraße in Gaschwitz zu schaffen. Diese soll nach 2019 in Betrieb genommen werden.

Hubertus Schröder, Sächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Sachstand und Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Sachsen

Hubertus Schröder stellte zunächst die Tätigkeit seines Referates vor. Die Ursprünglich gemeinsame Betreuung von Schienenpersonennahverkehr und Eisenbahn in einem Referat wurde im April 2015 aufgegeben. Nunmehr ist das Referat 62 „Strategie und Planung, Eisenbahnen, TEN V für den Schienengüterverkehr zuständig.

Das Referat hat dennoch nur einen begrenzten Handlungsspielraum zur Entwicklung der

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Schieneninfrastruktur für den Schienengüterverkehr, da nach dem Grundgesetz der Bund die ausschließliche Gesetzgebungs-, Verwaltungs- und Planungskompetenz für Bundesschienenwege und Eisenbahnen des Bundes hat.

Der Freistaat Sachsen hat aber die Gelegenheit ergriffen, über die Anmeldungen des Freistaats zum Bundesverkehrswegeplan für den Schienengüterverkehr relevante Infrastrukturinvestitionen vorzuschlagen.

Es wurden folgende bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 verankerte Infrastrukturvorhaben erneut angemeldet:

Der Ausbau der Eisenbahnstrecken von Berlin nach Dresden, von Leipzig nach Dresden, von Karlsruhe über Nürnberg nach Leipzig und weiter nach Dresden, von Berlin nach Görlitz mit der Elektrifizierung des Abschnitts Cottbus – Görlitz, von Hof über Marktredwitz nach Nürnberg durch Elektrifizierung dieses Abschnittes der Sachsen-Franken-Magistrale und Ausbau der Knoten in Dresden und Leipzig/Halle.

Weiterhin wurden folgende Vorhaben neu angemeldet:

Ein dreigleisiger Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Böhlen und Neukieritzsch, den Neubau einer Eisenbahnstrecke von Dresden nach Prag zur Entlastung der stark ausgelasteten Eisenbahnstrecke im Elbtal, den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecken von Leipzig über Bad Lausick nach Chemnitz, von Plauen über Bad Brambach bis zum Grenzübergang bei Cheb und von Marktredwitz nach Regensburg.

Im Bundesverkehrswegeplan sind von bisher 60 angemeldeten Projekten für die Schiene 40 nicht bewertet worden. Der Bewertungsprozess für die Kategorie „potentieller Bedarf“ wird sich noch bis in das Jahr 2017 hinziehen.

Im Rahmen der Ausbauvorhaben hat der Freistaat Sachsen die Mehrkosten für eine Geschwindigkeitserhöhung von 120 km/h auf 160km/h zwischen Knappenroda nach Horka übernommen.

Bis auf die Anmeldungen eines Neubaus einer Eisenbahnstrecke von Dresden nach Prag und den Ausbau der Strecke von Plauen nach Cheb stimmen die Anmeldungen des Freistaates mit denen der DB Netz AG überein.

Zu den angemeldeten Vorhaben gab Herr Schröder weitere folgende Erläuterungen:

Die Ausbaustrecke von Berlin nach Dresden soll durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h eine Verbesserung der Angebotsqualität bewirken, die Umsetzung des Vorhabens läuft bereits und ist fest disponiert.

Ebenfalls auf 200 km/h ausgebaut wird die Strecke von Leipzig nach Dresden. Auch hier läuft bereits die Umsetzung.

Der Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale von Karlsruhe über Nürnberg nach Leipzig/Dresden stellt eine Grundsanie rung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur dar. Die vom Freistaat vorgeschlagene Dreigleisigkeit zwischen Böhlen und Neukieritzsch wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als nicht notwendig eingestuft und ist daher bereits in der Grobbewertung ausgeschieden.

Die Strecke Knappenroda – Horka Grenze wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Das Vorhaben läuft bereits und wird Ende 2018 abgeschlossen sein.

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale von Hof über Marktredwitz nach Nürnberg wurde mit einem NKU von 1,3, die von Hof über Marktredwitz nach Regensburg mit einem NKU von 1,7 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Eine Studie für den Neubau einer Entlastungsstrecke von Dresden nach Prag wurde durch die EG finanziert. Ein Streckenneubau zwischen Heidenau und Usti nad Labem soll die Fernverkehre zwischen Dresden und Prag deutlich beschleunigen. Die Trassierung soll so erfolgen, dass die Infrastruktur auch für Güterzüge nutzbar ist und der Entlastung des Elbtals dient.

Das Projekt ist jedoch bis 2020 nicht realisierbar. Die Neubastrecke ist nur unter Berücksichtigung auch des Schienengüterverkehrs wirtschaftlich.

Das Vorhaben wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur noch nicht bewertet.

Der Ausbau der Strecke von Dresden nach Görlitz Grenze dient vornehmlich der Beschleunigung des Personenverkehrs. Der Freistaat hat sich an den Planungskosten beteiligt.

Die Strecke von Cottbus nach Görlitz soll zur Beschleunigung des Güter- und Personenverkehrs elektrifiziert werden.

Die Strecke von Leipzig nach Chemnitz soll zur Verbesserung des Personenverkehrs elektrifiziert werden. Ein zweigleisiger Ausbau ist nicht geplant. Die Vorplanung wurde durch den Freistaat finanziert und liegt seit 2014 vor.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke von Plauen nach Bad Brambach ist in der Grobbewertung ausgeschieden, da das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur keinen Nutzen im Ausbau sieht. Der Freistaat bedauert diese Entscheidung, wird sie aber akzeptieren.

Im Freistaat existieren eine Vielzahl von Gleisanschlüssen. Neben diesen Gleisanschlüssen spielen auch die GVZ in Leipzig, Dresden und Glauchau eine Rolle bei der Verlagerung von Gütern auf die Schiene.

In Kodersdorf gibt es Bestrebungen, ein Terminal für den kombinierten Verkehr zu errichten. Das Land Sachsen hat eine Förderung des Vorhabens nach der KV-Richtlinie befürwortet.

Weiterhin ein wichtiges Standbein für den schienengüterverkehr sind die Häfen der SBO GmbH. Der weitere Ausbau des Containerterminals in Riesa wird über die KV-Förderrichtlinie gefördert. Das Verfahren zum Ausbau befindet sich im Planfeststellungsverfahren.

Der Freistaat möchte das Güterverkehrskonzept des Freistaates aus dem Jahr 2010 weitentwickeln. Bei der Fortentwicklung nennt Herr Schröder folgende Ziele:

Die Sicherung der Vernetzung und Verknüpfung der TEN Korridore mit der notwendigen Eisenbahninfrastruktur und der Anbindung an die Logistikportale, der Entwicklung und Vernetzung der Konsolidierungspunkte für den Schienengüterverkehr und der Schaffung einer innovativen Citylogistik, die Entwicklung regionaler Angebote mit Zubringer- und Verteilfunktion für die Korridorverkehre nach den Anforderungen der Wirtschaft, die Begleitung und Koordinierung des Aufbaus von Korridor- und Drehscheibenzügen, die Unterstützung von Lösungen der Elektromobilität in der Citylogistik, eine Weiterentwicklung der sächsischen Binnenhäfen als trimodale, umweltorientierte Dienstleister sowie den Aufbau einer Informationsplattform für Verkehr und Logistik.

Dipl. Ing. Wolfgang Bach, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Sachstand und Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Sachsen-Anhalt

In Sachsen-Anhalt werden ca. 3.000 km Schieneninfrastruktur betrieben. Hiervon entfallen 1.900 km auf die DB Netz AG und 1.100 km auf nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen. 800 km Schieneninfrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden ausschließlich für den Schienengüterverkehr genutzt. Knotenpunkte des Schienengüterverkehrs in Sachsen-Anhalt sind Halberstadt, Stendal, Magdeburg, Halle, Dessau, Bitterfeld und Wittenberg. Es werden mit Magdeburg-Rothensee, Halle und Großkorbetha drei wichtige Rangier- bzw. Güterbahnhöfe betrieben.

Innerhalb der letzten 15 Jahre konnte bei einem leicht rückläufigen Gesamtaufkommen im Land der Verkehrsträger Schiene sein Aufkommen von 30,4 Mio.t im Jahr 2000 auf 58,6 Mio.t im Jahr 2015 ausbauen. Der Modal Split des Schienengüterverkehrs stieg hierbei von 10 % im Jahr 2000 auf 18,3 % im Jahr 2014, während der Modal Split im Bundesdurchschnitt von 7,1 % im Jahr 2000 auf nur 8,9 % im Jahr 2014 stieg.

Bei der Gütermenge erreichte das Land Sachsen-Anhalt im Ranking der Bundesländer nach dem 5. Platz mit 47,8 Mio.t im Jahr 2008 nunmehr mit 58,6 Mio.t im Jahr 2015 den 3. Platz. Die Gütermenge 2015 setzte sich zusammen aus 36,5 Mio.t versandte Güter und 22,1 Mio. t empfangene Güter. Der Anteil des Landes am Gesamtaufkommen des Schienengüterverkehrs in Deutschland liegt damit bei 16 %.

Die fünf trimodal aufgestellten landesbedeutsamen Häfen Magdeburg, Dessau-Roßlau, Aken, Haldensleben und Halle sowie das KV Terminal in Schkopau bieten gute Rahmenbedingungen für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs. Das Land hat daher auch ein kontinuierliches Wachstum des Containerumschlages von der Straße bzw. Wasserstraße auf die Schiene zu verzeichnen. Waren im Jahr 2000 lediglich 7.200 Container über diese Häfen umgeschlagen worden, waren es 2014 bereits rund 108.500 Container.

Das bimodale Terminal in Schkopau konnte ebenfalls den Umschlag von 15.000 Containern im Jahr 2004 auf 65.200 Container im Jahr 2014 steigern.

Das Land fördert die Verlagerung auf die Schiene. So wurde von 2003 bis 2008 eine eigene Förderrichtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs aufgelegt. Anschließend konnte von 2009 bis 2011 der Schienengüterverkehr des Landes über das Konjunkturprogramm des Bundes gefördert werden. Das nachfolgend vom Land angebotene und aus EFRE-Mitteln finanzierte Darlehensprogramm zur Ertüchtigung der regionalen Schieneninfrastruktur wurde jedoch nicht in Anspruch genommen und folglich 2014 eingestellt.

Als Konsequenz daraus wurde die im Rahmen der neuen EFRE-Fondsperiode 2014 bis 2020 geplante Förderung nach Abstimmung mit der EU-Kommission wieder auf ein reines Zuschussprogramm umgestellt. Kurz vor dem Start wurde das Förderprogramm jedoch Ende 2014 von der EU-Kommission ohne nähere Begründung überraschend abgelehnt.

Unabhängig davon konnten insgesamt seit 2008 vom Land rund 10 Mio. € Fördermittel ausgereicht

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

und damit 39 Projekte erfolgreich umgesetzt werden. Im Ergebnis wurden ca. 5 Mio.t Güter auf die Schiene verlagert bzw. auf der Schiene gehalten.

Die größten Projekte waren hierbei die Sanierungen der s.g. Rübelandbahn für den Transport von ca. 2 Mio.t/a Kalk, der s.g. Zuckerbahn Wanzleben zum Transport von 100.000 t/a Bioethanol, der Lappwaldbahn zum Transport von ca. 200.000 t Quarzsand, der Ersatz einer Eisenbahnbrücke durch eine Dammanlage zum Drahtwerk Rothenburg zum Transport von 100.000 t/a Rohmaterial und Drahtprodukte sowie der Neubau eines Verladegleises in Staßfurt zum Transport von ca. 300.000 t Baustoffen. Aber auch spezielle kleinere Projekte wie die Ertüchtigung der Infrastruktur der SKL Umschlagservice Magdeburg zum Transport von Schwerlastteilen für Windkraftanlagen standen im Focus der Förderung.

Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen mittelfristig weiter wächst. Das Wachstum wird hierbei im Nahbereich bis 50 km stärker ausfallen als im Regional- und Fernbereich. Der Bund möchte Engpässe im Schienengüterverkehr beseitigen und die Substanz der Infrastruktur auf Hauptrelationen und Knoten erhalten. Es sollen weitere Güter auf die Schiene verlagert werden. Folgende für den Schienengüterverkehr bedeutsame Vorhaben sind im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt:

Der Knotenausbau in Halle und Magdeburg und der Ausbau der Strecke von Uelzen nach Stendal sind bereits fest disponiert und werden kontinuierlich umgesetzt.

Der weitere Ausbau der Strecke von Uelzen über Stendal und Magdeburg nach Halle, der s.g. Ostkorridor Nord, wurde in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Das Land Sachsen-Anhalt bedauert jedoch, dass der Bund keine Aussagen bezüglich der Vermeidung von Gleisstilllegungen sowie des Rückbaus von Ausweich-, Verbindungs-, Umfahrungs- und Abstellgleisen gegeben hat. Neben den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen hat die Deutsche Bahn mit dem Neubau der Zugbildungsanlage in Halle ein weiteres Projekt, welches dem Schienengüterverkehr im Land zu Gute kommt. Die Vollenbetriebnahme der Anlage ist für 2017 geplant. Durch die Zugbildungsanlage sollen die Einzelwagenverkehre gesichert und Logistikunternehmen ein Zugang zur Schiene geschaffen werden.

Im Land selbst wird gemäß Koalitionsvertrag 2016 bis 2021 der Regierungsparteien die Güterbahn (regionaler Schienengüterverkehr) durch den Erhalt und die Sanierung von Anschlussgleisen finanziell unterstützt werden.

Rolf Wedell, DB Cargo AG, DB Cargo in Mitteldeutschland

DB Cargo generierte 2015 mit 30.717 Mitarbeitern einen Umsatz in Höhe von 4,767 Mrd. €. Ohne Berücksichtigung von Zinsen und Steuern machte das Unternehmen einen Verlust in Höhe von 184 Mio €.

Mit 2.900 Lokomotiven und 87.000 Wagen wurde eine Transportleistung von 98,4 Mrd. tkm gefahren. Das Unternehmen ist mit Niederlassungen in zahlreichen europäischen Ländern international aufgestellt und kann daher viele internationale Transporte aus einer Hand anbieten.

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Neben den Kernprodukten der Beförderung von Gütern auf der Schiene mittels Ganzzug, im Einzelwagen und im kombinierten Verkehr bietet DB Cargo verschiedene ergänzende Zusatzleistungen. Hierzu gehören die Organisation des Vor- und Nachlaufes im Rahmen von „door to door“ Angeboten, die verkehrsträgerübergreifende Organisation von Transporten einschließlich den Betrieb von Railports, eine Unterstützung bei der Einrichtung und den Betrieb von Gleisanschlüssen, das Angebot einer betriebsnahen Fahrzeuginstandhaltung für Wagen und Loks. Auf Kundenwunsch bietet DB Cargo seinen Kunden mit dem Produkt „Eco Plus“ auch einen CO₂-freien Transport von Gütern an.

Im Einzugsbereich des Produktionszentrums Halle werden monatlich im Durchschnitt 130.000 Wagen bewegt. Das Produktionszentrum organisiert jährlich ca. 100.000 Zugfahrten. Die Leitung des Produktionszentrums hat seinen Sitz im Industriepalast Leipzig. Weitere Standorte sind Leipzig, Halle, Zwickau, Dresden, Senftenberg, Magdeburg und Erfurt. Für die Instandsetzung der Fahrzeuge sorgt das Werk Halle mit den Außenstellen in Magdeburg, Senftenberg und Leipzig-Engelsdorf.

Die Leitung des Produktionszentrums verfügt über eine ein eigenständiges Controlling, einen Vertriebs sowie einen betrieblichen Verantwortlichen als ständiger Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters. Das für die Produktion erforderliche Personal wird durch das Produktionszentrum gemanagt.

Zum Produktionspersonal gehören 549 Treibfahrzeugführer, 593 operative Mitarbeiter wie Rangierer und Wagenmeister und 180 Mitarbeiter in den Werkstätten.

Die Infrastruktur des Produktionszentrums umfasst einen Rangierbahnhof, 5 Knotenbahnhöfe, 12 Satelliten mit eignen Rangiermitteln und 14 Meldestellen. Mit dem Bau der neuen Zugbildungsanlage in Halle wird ein neuer Knoten in Halle entstehen.

Die Traktion wird ohne Berücksichtigung der Reserve mit 66 Rangierloks und 10 Streckendieselloks erbracht.

Im Produktionsbereich befinden sich ca. 18% aller deutschen Güterverkehrsstellen. Die insgesamt 2.323 Güterverkehrsstellen im Produktionsbereich Halle setzen sich aus 307 bedienten Gleisanschlüssen,

4 Railports, 14 Ladestraßen, 3 KV-Terminals und 8 Binnenhäfen zusammen. In den letzten Jahren sank die Anzahl der von DB Cargo bedienten Güterverkehrsstellen von 297 im Jahr 2011 auf 232 im Jahr 2016. Güterverkehrsstellen werden nicht mehr bedient, weil die verladende Industrie an dieser Stelle entweder zum Wettbewerber, auf andere Verkehrsträger gewechselt oder das Ladungsvolumen durch Rückgang der empfangenen oder versandten Waren gesunken ist. Eine Bedienung wird hier oder auch an bei Bedarf neu geschaffenen Ladestellen aufgenommen, sobald bahnaffine Mengen vorhanden sind. Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen lässt gerade der Güterverkehr in der Fläche kein Wachstumspotential erkennen. Anders als die Wettbewerber veröffentlicht DB Cargo, welche Güterverkehrsstellen zum aktuellen Zeitpunkt bedient werden. DB Cargo muss es aber auch wie den Wettbewerbern gestattet sein, seine Struktur so anzupassen, dass der Güterverkehr auf der Schiene langfristig Bestand haben kann.

In den nächster Zeit sind organisatorische Änderungen vorgesehen, die dazu führen sollen, dass der Schienengüterverkehr langfristig gestärkt wird.

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Ein Beispiel für den Neubau eines Gleisanschlusses und die Generation von deutlichen Mehrverkehr auf der Schiene ist der Bau eines Gleisanschlusses durch die MDC Power GmbH im thüringischen Köllda. Die Daimler-Tochter MDC-Power wurde 2011 an das unternehmensinterne Zugsystem zwischen den Daimler-Standorten Hamburg, Bremen, Mannheim, Rastatt, Sindelfingen und Ulm angeschlossen.

Für die Bedienung des Standortes Köllda ist das Produktionszentrum Halle der DB Cargo zuständig. Der Logistikdienstleister DB Cargo Logistics GmbH ist Vertragspartner von Daimler und organisiert die Transportleistung.

2012 wurde der Daimler-Standort Kecskemét in Ungarn und 2015 der Standort Beijing in China in das Zugsystem integriert.

Das Zugsystem besteht in Köllda und Kecskemét aus Ganzzügen mit Wechselbrückenaufsätzen, welche über das horizontale Umschlagsystem Mobiler in die Werkslogistik an den Standorten integriert sind.

Das von Daimler 2010 in Auftrag gegebene Logistikkonzept ist ein Schienenbasiertes Konzept mit der Verknüpfung von intermodalen und konventionellen Verkehrsströmen. Das Konzept basiert auf einem konstanten Volumen über die Schiene als Grundlast und einem volatilen Volumen über die Straße, welches ganzheitlich über den Logistikdienstleister gesteuert wird.

Die Aufträge können über das Internet von Daimler so gesteuert werden, dass die Anlieferung der Motoren und die Abholung der Gestelle „just in time“ erfolgt. Neben dem internetbasierten Auftragsmanagement wird eine Sendungsverfolgung und ein GPS-basiertes Behälter-Pool Management geboten.

Die Bedienung des Standortes Köllda erfolgt in zwei Zugteilen. Als limitierender und Aufwandserhöhender Engpass hat sich der Bahnhof Sömmerda erwiesen. Hier muss der Zug die Richtung wechseln, um von der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG auf die der Thüringer Eisenbahn zu kommen. Das kurze Umfahrgleis kann nur einen halben Zug zulassen. Der Zug muss daher in Erfurt geteilt werden. Der Bau einer Kurve aus Richtung Sangerhausen auf die Schieneninfrastruktur der Thüringer Eisenbahn in Richtung Großheringen oder auch nur die Verlängerung des Umfahrgleises würden deutliche Vereinfachungen und somit eine wirtschaftlichere Bedienung des Motorenwerkes und anderer Unternehmen auf der Infrastruktur der Thüringer Eisenbahn bedeuten.

Für eine wirtschaftlichere Produktion im Einzelwagenverkehr wird die Zugbildungsanlage in Halle zur modernsten Zugbildungsanlage in Europa ausgebaut.

Der Ablaufberg wird eine Kapazität von 120 Wagen/h haben. Die Anlage wird über 8 Einfahrgleise, 2 Ausfahrgleise, 36 Richtungsgleise, 4 Talbremsen, 36 Richtungsgleisbremsen und 12 Förderanlagen verfügen. Die gesamte Länge der Gleise in der Anlage beträgt 42,5 km.

Eine Besonderheit der Zugbildungsanlage stellt die Gestaltung zweier Ein- und Ausfahrmöglichkeiten mit der Südeinfahrt, Osteinfahrt, Nordausfahrt und Südausfahrt dar. Hierdurch ist eine wirtschaftliche Zu- und Abfuhr der Züge aus allen Richtungen gewährleistet.

Seit 2009 lag eine genehmigte Entwurfsplanung vor. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Mai 2010 als Voraussetzung des Baubeginns im April 2013. Im September 2016 konnte der Oberbau fertig

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

gestellt werden. Gegenwärtig erfolgt die Montage der Ausrüstungstechnik. Mitte 2017 soll die Schnittstelle zwischen dem ESTW für die Aus- und Einfahrbereiche und dem Ablaufstellwerk abgenommen werden. Anfang 2018 soll dann das Ablaufstellwerk abgenommen werden. Es folgt ein Testbetrieb mit dem Ziel einer Inbetriebnahme für den Regelbetrieb im Juni 2018.

Das am Standort bestehende Kombiwerk soll zunächst in Betrieb bleiben und für eine effiziente Nutzung der Stillstandzeiten sorgen. Das Werk ist das älteste Werk der DB-Cargo. Die gut ausgebildete Belegschaft des Werkes verfügt über umfangreiches Know-How für Dieselstrecken-Tfz und Rangier-Tfz. Im Aufbau ist der Tausch von Komponenten bei den elektrischen Drehstromlokomotiven.

Das Werk bietet an 25 Einsatzpunkten auch eine mobile Instandhaltung an und hält somit im bundesweiten Werkstättenvergleich den höchsten Anteil mobiler Instandhaltung. Das Werk hat noch eine Außenstelle in Magdeburg, in welcher Revisionen an Elloks der Baureihe 185 und von Güterwagen vorgenommen werden.

Ein dauerhafter Weiterbetrieb des Werks setzt eine Modernisierung des Werkes voraus. Das Werk hat einen Effizienznachteil von 15 % gegenüber modernen Werken.

Aus diesem Grund plant DB Cargo den Ersatz der alten Anlagen. In der konkreten Planung befindet sich bereits ein neues TFZ-Werk auf dem Gelände der Zugbildungsanlage.

Die moderne Werkstatt wird sich bereits nach 5 Jahren amortisieren. Die Entwurfsplanung ist bereits abgeschlossen. Das Werk soll 2019 fertig gestellt sein.

Das Güterwagenwerk soll vorerst weiter betrieben werden. Hier ist ein Ersatzneubau nach 2019 geplant.

Björn Vogt, Porsche Leipzig GmbH, In- und Outboundverkehre auf der Schiene bei Porsche Leipzig

Die Geschichte von Porsche begann mit der Gründung eines Konstruktionsbüros durch Ferdinand Porsche im Jahr 1930. Neben dem Stammsitz in Stuttgart-Zuffenhausen produziert Porsche inzwischen auch in Leipzig und an den VW-Standorten Osnabrück und Bratislava.

Weitere Standorte von Porsche sind das Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach, Ludwigsburg und Sachsenheim für die Ersatzteilversorgung und Bietigheim-Bissingen als Standort für die von Porsche angebotenen Dienstleistungen.

Das Werk in Leipzig ist die jüngste und modernste Produktionsstätte von Porsche.

Das Werk wurde 2002 eingeweiht. Die Produktion bei Porsche begann mit dem Porsche Cayenne und dem Porsche Carrera GT. Das Werk wurde 2004 und 2006 erweitert. 2009 startete die Produktion des Porsche Panamera und 2013 die des Porsche Macan. Nachdem das Werk Leipzig zunächst als Montagewerk diente, begann 2016 die Karosserieproduktion.

Obwohl die Porsche GmbH seit 1. August 2012 komplett zu VW gehört, organisiert die Porsche AG die Logistik für die Versorgung der Produktion und die Auslieferung der Fahrzeuge selbst. Das Produktionsvolumen betrug 2015

225.121 Fahrzeuge.

Das Werk verfügt über einen Gleisanschluss mit 2 Entladestellen für Zulieferteile und 2 Beladestellen

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

für Fertigfahrzeuge. Für die Bewältigung der Bahntransporte werden ausschließlich Ganzzüge eingesetzt, welche bis Leipzig-Wahren elektrisch geführt werden und dann durch den Dienstleister RBB mittels Dieseltraktion auf die Anschlussbahn befördert werden. Im Werksgelände werden die Wagenzüge mittels Spillanlagen auf den Be- und Entladegleisen für die Be- oder Entladung positioniert.

Mit den Inbound-Verkehren von Fahrzeugteilen wurde das Unternehmen Captrain Deutschland GmbH beauftragt. Dieses Unternehmen übernimmt die Zuführung der Fahrzeugteile aus Bratislava nach Leipzig.

Rund 75% der in Leipzig produzierten Fahrzeuge verlassen das Werk über die Schiene. Mit dem Transport der Fertigfahrzeuge wurde DB Cargo Logistics GmbH beauftragt. Das Unternehmen fährt die Fahrzeuge zu den Seehäfen Bremerhaven und Emden. Porsche überlegt eine Verlagerung eines Teiles der Transporte nach Koper.

Stefan Weisheit, DB Cargo Logistics, Praxisbeispiel der Einbindung der Schiene in den Transport von Fertigfahrzeugen

DB Cargo Logistics ist ein Tochterunternehmen der DB Cargo AG. Das Unternehmen ist als Logistkdienstleister unter Einbeziehung des Verkehrsträgers Schiene tätig. Das Unternehmen ist im Rahmen der Umstrukturierung von DB Cargo anstelle der Marktbereiche geschaffen worden. Das Unternehmen deckt die Branchen Automotive, Montan, Intermodal, Chemie, Mineralöl und Düngemittel sowie Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter ab.

Der Logistkdienstleister ist der europaweit größter Transport- und Logistikanbieter für die Automobilindustrie.

Die Verkehrsleistung beträgt pro Jahr 5,6 Mrd. Tonnenkilometer bei einem Aufkommen von 9,5 Millionen Tonnen an Fahrzeugen und deren Komponenten. Die beförderten Produkte sind im Vergleich zu anderen auf der Schiene beförderten Waren leicht. Das Beförderungsvolumen ist daher im Vergleich zur Tonnage höher. Es werden jährlich 2,4 Millionen Fahrzeuge befördert.

Für den Transport von Fahrzeugen und deren Komponenten werden 11.000 Waggons und 2.400 Transportbehälter vorgehalten.

Das Unternehmen betreibt 19 Fahrzeugterminals.

Das europäische Branchennetzwerk DB Cargo Automotive RailNet der DB Cargo Logistics GmbH bietet eine effiziente Verknüpfung von Werken und Zulieferern mit den Absatzmärkten. Das Unternehmen gewährleistet Konzeption und Steuerung der gesamten Logistikkette aus einer Hand. DB-Cargo eigene Produktionsgesellschaften in den meisten europäischen Staaten sichern eine durchgängige Leistungsqualität. Durch die örtlichen DB-Cargo-Unternehmen kennt das Unternehmen örtlichen und länderspezifischen Verhältnisse.

Für den Transport von Fertigfahrzeugen bietet DB Cargo Logistics individuelle Konzepte im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr. Durch die Konzeption, Durchführung und Steuerung der Transporte aus einer Hand wird eine flexible und zuverlässige Werks- und Händlerversorgung gewährleistet.

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Das Unternehmen verfügt über ein europäisches Netzwerk zum Umschlag von Fertigfahrzeugen. Das Angebot komplettieren Zusatzdienstleistungen wie Pre-Delivery-Inspektion und weitere value added services.

Neben den Fertigfahrzeugen sorgt DB Cargo Logistics auch für den Transport von Fahrzeugkomponenten. Hier bietet das Unternehmen individuelle Konzepte für Zwischenwerks- und Zulieferverkehre. Neben Wagenladungsverkehren werden nationalen und internationale Leistungen im kombinierten Verkehr geboten. Die Transportleistung im Hauptlauf wird ergänzt durch Werksrangierdienste. Der Dienstleister bietet auch Ersatzteiltransporte an.

Für den Transport von Fertigfahrzeugen kann der Kunde zwischen offenen und geschlossenen Equipment wählen.

Ein flexibler Waggonpark an offenen Doppelstock- und Flachwagen ermöglicht eine gezielte Anpassung an Kundenbedürfnisse und Fahrzeugmodelle. Die doppelstöckigen Spezialwagen für Fahrzeugtransporte haben eine flexible verstellbare obere Ladeebene. Auf diese Weise kann eine Ladeebene speziell für höhere Fahrzeuge geschaffen werden. Die Waggons erlauben eine hohe Nutzlast zum Transport von schweren Fahrzeugen. Die modernen Ladungssicherungssysteme wurden speziell für das Transportgut entwickelt und erlauben einen sicheren Transport.

Das geschlossene Equipment bietet einen besonders hohen Schutz vor Vandalismus, Verschmutzung und Diebstahl. Die Bedienung der Wagen bei der Be- und Entladung ist komplett automatisiert und erlaubt daher eine einfache Handhabung durch den Kunden. Gemeinsam mit den Kunden werden die Wagen ständig weiterentwickelt, verbessert und an neue Fahrzeugmodelle angepasst.

DB Cargo Rail Service GmbH managet den Transport von Fertigfahrzeugen für die Porsche Leipzig GmbH zu den beiden Seehäfen Bremerhaven und Emden. 75% der Fertigfahrzeuge aus der Produktion von Porsche Leipzig werden auf der Schiene über diese Verbindungen befördert. Die Beförderung auf den beiden Seehafen-Hinterland-Relationen erfolgt mittels Ganzzügen.

Als Traktionär bedient sich DB Cargo Logistics der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH. DB Carog ist mehrheitlicher Eigentümer des Traktionärs.

Als limitierender Faktor wirken die möglichen Zuglängen in den beiden Häfen. Während das Netz deutschlandweit auf Zuglängen von 730 m ertüchtigt wird, sind in Bremerhaven nur 600m lange Züge und in Emden 550 m lange Züge möglich.

Die Produktion bei Porsche ist auf eine Zeitgenaue Anlieferung der Vorprodukte angewiesen. Aus diesem Grund haben die Züge mit Fahrzeugkomponenten Vorrang vor den Zügen mit Fertigfahrzeugen. DB Cargo Logistics ermöglicht diesen Vorrang durch Pufferung der Wagen.

In Leipzig ist gegenwärtig eine Vorpufferung von Leerwagengarnituren nicht möglich. Die Überlastung des Bahnhofes Leipzig-Wahren erschwert auch das Schadwagenmanagement. Diese Probleme sollen durch einen weiteren Ausbau des Bahnhofes Wahren behoben werden.

De Überlastung der Infrastruktur an den beiden Ankunftsarten macht eine Zwischenpufferung im Hafen unmöglich oder treibt die Kosten hierfür in die Höhe. Der Mangel an Abstellgleisen erschwert auch das Schadwagenmanagement. Die Infrastrukturengpässe an den Anfangs- und Endpunkten der Bahntransporte werden durch DB Cargo mit einem flexiblen System von abgestimmten

Zwischenaufhalten gemindert.

**Torsten Kempe, Captrain Deutschland GmbH, Praxisbeispiel eines
Transportkonzeptes für die Automobilindustrie**

Die Captrain Deutschland GmbH, ein Unternehmen der französischen SNCF-Logistics-Gruppe, ist ein europaweit tätiges Schienenlogistik-Unternehmen. Mit 1.300 Mitarbeitern, 169 Lokomotiven und 2.500 Güterwagen hat Captrain Deutschland im Jahr 2015 einen Umsatz von 321 Mio. Euro erzielt und dabei 56 Millionen Tonnen Güter transportiert und eine Transportleistung von 7,1 Mrd. Tonnenkilometern erbracht.

Captrain ist in Deutschland mit einem Netz von lokalen Standorten flächendeckend präsent und sorgt mit eigenen Unternehmen in Dänemark, den Niederlanden, Polen, der Schweiz und Tschechien sowie mit Schwestergesellschaften in Belgien, Frankreich, Italien und Spanien europaweit für innovative und qualitativ hochwertige Transportlösungen auf der Schiene. Captrain Deutschland verfügt zudem über 403 km eigene Infrastruktur und sieben eigene Fachwerkstätten für Schienenfahrzeuge.

Die Stärke des Unternehmens ist eine persönliche, ganzheitliche und kontinuierliche Betreuung ihrer Kunden. Neben den reinen Eisenbahnleistungen wie Zug- und Rangierleistungen werden auch logistische Mehrwertleistungen wie der Vor- und Nachlauf mit dem Lkw, Be- und Entladung sowie Lagerlogistik angeboten.

Als Beispiel eines Transportkonzeptes für die Automobilindustrie stellte Herr Kempe das Transportkonzept für Porsche vor.

Für Porsche bewältigt Captrain den Transport von teilmontierten Karosserien des Porsche Cayenne aus dem VW-Werk Bratislava ins Porsche-Werk Leipzig. Weiterhin wurden 25.000 lackierte Rohkarosserien des Porsche Panamera aus dem VW-Werk Hannover ins Porsche-Werk Leipzig transportiert.

Ergänzt werden diese Transporte durch den Transport von teilmontierten Karosserien des Porsche Cayenne aus dem VW-Werk Bratislava ins VW-Werk Osnabrück.

Die Abholung von und die Bereitstellung in den eingebunden Werken müssen zeitgenau entsprechend der Vorgaben des Kunden erfolgen, um einen geringen Warenbestand in den Werken und somit eine effiziente Produktion zu ermöglichen.

Die Fahrzeugteile werden in vierachsigen Schiebewardwagen transportiert.

Zur Bewältigung der Herausforderung einer Bahnversorgung zwischen den Werken wurde ein Zugkonzept mit einem Rangier-HUB in Dresden aufgebaut.

Zusätzlich zu diesen Transporten im Hauptlauf übernimmt Captrain den Rangierdienst für alle ein- und ausgehenden Karosserien- und Fertigfahrzeuge von der elektrifizierten Wagenübergabestelle in Leipzig-Wahren zu den Be- und

Rahmenbedingungen und Konzepte für den modernen Schienengüterverkehr

Entladeanlagen innerhalb des Porsche-Werks Leipzig.

Das Bahnlogistikkonzept für Porsche hat somit folgende Bestandteile:

Die Rangierdienstleistungen in den Werken Bratislava, und Leipzig, die Streckenverkehre zwischen Bratislava und Dresden, zwischen Dresden und Leipzig sowie zwischen Dresden und Osnabrück und die Zugsortierung im Rangier-HUB Dresden.

Ralf Jentges, 2. Februar 2017