

RALF JENTGES

# Bahnverkehr mit und ohne Anschlussbahn

---

Zusammenfassung

17.03.2011

Das Planungsbüro für Schienenlogistik und Infrastruktur (PSL) veranstaltete am 17. März die inzwischen 5. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland. Die in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durchgeführte Fachtagung fand bei der Delitzscher Landhandels- und Dienste GmbH im früheren Bahnhof Delitzsch (West) statt.

Zu dem Thema "Bahnverkehr mit und ohne Anschlussbahn" erwarteten die ca. 60 Teilnehmer acht Vorträge.

Die Delitzscher Landhandels- und Dienste GmbH betreibt selbst zwei Anschlussgleise auf dem Gelände, auf denen beispielsweise Kalidünger und andere Schüttgüter umgeschlagen werden.

Im Anschluss an die Tagung führte die Geschäftsführerin Heike Frey über das Gelände.

Ralf Jentges (PSL) zeigte sich zufrieden über das große Interesse an der diesjährigen Fachtagung. Leider konnten wegen des starken Andrangs nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden.



### **Einführung**

Prof. Dr. Joachim Kund (BVL Regionalgruppe Sachsen Anhalt) übernahm nach den Grußworten von Ralf Jentges und Heike Frey die Moderation. Er entschuldigte Herrn Kloppe von der BVL Regionalgruppe Sachsen, welcher wegen Erkrankung nicht an der Veranstaltung teilnehmen konnte.

Im Hinblick auf die prognostizierten Mengenzuwächse im Güterverkehr sollte der Verkehr durch Investitionen in Gleisanschlüsse, Schaffung kostengünstiger

Umschlagpunkte und der Kooperation einzelner Umschlagpunkte die Verkehre effizienter gemacht werden.

Die Bahn müsse sich stärker auf den Betrieb von Eisenbahnen in Deutschland besinnen und den Investitionsstau im Schienennetz abbauen.

Die Chancen der Bahn auch gegenüber dem Binnenschiff stehen nicht schlecht. Als Beispiel nannte Prof. Dr. Kund den Containertransport zwischen Magdeburg nach Hamburg, welcher mit der Bahn 45 € pro Container und dem Binnenschiff 60 bis 100 € koste.

Der Bau des Railports in Halle bedeute eine wesentliche Erhöhung der Verkehrsattraktivität des Wirtschaftsstandortes Mitteldeutschland.

### **Aktuelles aus der Region und Möglichkeiten eines Bahnumschlages auf der Infrastruktur der DB Netz AG**

Thomas Kleinsteuber, Leiter Kundenmanagement NL Südost der DB Netz AG, referierte zum oben bezeichneten Thema.

Auf Basis der Prognosen des BMVBS erwartet DB Netz ein Marktwachstum im Personenfernverkehr, welches sich aber nicht auf wachsende Trassenkilometer, sondern auf höhere Auslastung der Züge auswirken werde. Der prognostizierte Zuwachs im Güterverkehr von jährlich 2,4% werde aber eine Erhöhung der Trassenkilometer zur Folge haben.

Aufgrund der sinkenden Bevölkerungszahlen in den neuen Bundesländern und der Kürzungen der Ausgaben der Bundesländer Sachsen (-7,3%) und Thüringen (-2,9%) im Schienenpersonennahverkehr sowie eines bestehenden Risikos sinkender Regionalisierungsmittel durch den Bund erwartet DB Netz sinkende Trasseneinnahmen im Personenverkehr, welche durch eine verstärkte Akquisition von Schienengüterverkehren ausgeglichen werden sollen.

DB Netz erwartet aufgrund der Steigerung der Mengen im Schienengüterverkehr und konstanter Trassennutzungen im Personenfernverkehr weitere Engpässe auf Hauptkorridoren und Knoten. DB Netz benötigt zur Behebung der Engpässe Finanzmittel in Höhe von 2,2 Mrd Euro.

Die zur Behebung der Engpässe erforderlichen 37 Einzelmaßnahmen konzentrieren sich auf die beiden Korridore Emmerich - Karlsruhe und Lüneburg - Stendal - Hof - Regensburg - München.

Sie zielen darauf ab, einen leistungsfähigen Nord-Süd-Korridor für den Güterverkehr zu schaffen.

Im zweiten Teil des Vortrages ging Thomas Kleinsteuber auf die Rolle von DB Netz im Logistikprozess ein.

DB Netz betreibt die Schieneninfrastruktur und regelt die Nutzung der Infrastruktur durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Weiterhin ist das Unternehmen für die Instandhaltung und Instandsetzung sowie die Entwicklung des Schienennetzes zuständig.

Der Regionalbereich Südost ist für den Betrieb von 5044 Streckenkilometern zuständig, auf den täglich durchschnittlich ca. 8500 Züge von 69

Verkehrsunternehmen verkehren. Hierbei werden 339 Gleisanschließer betreut.

Ein flächendeckendes Netz von Containerterminals und Ladestrassen ermöglichen einen ortsnahen Bahnumschlag auch für Unternehmen, welche keinen Gleisanschluss betreiben.

Antworten auf Fragen aus dem Publikum:

Es ist nicht absehbar, wann die Benachteiligung der neuen Länder im Hinblick auf die maximal mögliche Zuglänge ausgeglichen werden kann, da dies von der Finanzierung des Bundes abhängt. Die DB Netz bemüht sich aber, bei Neu- und Umbauten Ausweichmöglichkeiten für 750 m lange Züge einzurichten. (In den alten Bundesländern können Züge mit einer Zuglänge von 750 Meter gebildet

werden, in den neuen Bundesländern hingegen nur mit einer maximalen Zuglänge von 600 Metern. Hierdurch werden insbesondere die Züge des kombinierten Verkehrs deutlich weniger kosteneffizient)

Über die zeitliche Abfolge des Ausbaus des Knotens Stendal und des Korridors Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Stendal – Magdeburg – Leipzig – Reichenbach – Hof – Regensburg – München lassen sich aufgrund fehlender finanzieller Zusagen durch den Bund noch keine klaren Aussagen machen.

### **Aktuelle Entwicklungen des Schienengüterverkehrs**

Zunächst stellte Götz Walther, Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, seinen Verband vor.

Der VDV ist ein Branchenverband mit 600 Mitgliedern aus dem öffentlichen Personenverkehr und Schienengüterverkehr und hat das Ziel einer verbesserten Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Ausweitung der öffentlichen Personenverkehre und Schienengüterverkehre.

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr steigt seit dem Krisenjahr 2009 wieder und hat das Vorkrisenniveau von 2008 schon fast erreicht.

Das Verkehrsaufkommen auf der Schiene stieg von 312,1 Mio t (95,8 Mrd tkm) im Jahr 2009 auf 355,7 Mio t (107,3 Mrd. tkm) im Jahr 2010, was eine Steigerung um 14 (12) Prozent ausmacht, während der LKW lediglich um 1,2 (5,5) % zulegte. Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der Verkehrsleistung beträgt 22,3 % (vor der Krise 22,2 %, während der Krise 2009 20,6 %).

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen konnten Ihren Marktanteil auf 21,2 % (Anteil an der Verkehrsleistung 24,5 %) im Jahr 2008 steigern.

Der Anteil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen am SPNV betrug 19,2 %.

Die Güterbahnen waren aufgrund starker Korrelation zum Export, des hohen Anteils der Schwerindustrie und der Rohstofftransporte an den Bahntransporten sowie Kettenreaktionen aufgrund des Wegfalles von Teilleistungen bei komplexen Systemen durch die Wirtschaftskrise besonders stark betroffen.

Eine Verteuerung der Kapitalbeschaffungskosten wirkte sich für den kapitalintensiven Schienengüterverkehr ebenfalls negativ aus.

Für die Zukunft rechnet der VDV mit günstigeren Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene.

Gründe hierfür sind dauerhaft steigende Energiepreise, steigende Personalkosten, tendenziell höhere Transportweiten, die weitere Containerisierung der Transporte, Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr, Klimaschutz und überdurchschnittliche Steigerung der Kosten des Flächenverbrauches.

Probleme könnten Infrastrukturengpässe und Personalnot und eine weitere Konsolidierung des Marktes bereiten.

Die Infrastrukturprobleme wurden bereits durch Aufstockung und teilweise Neuausrichtung der Bahninvestitionen und der Konjunkturprogramme gemindert.

Der VDV kritisierte die Prognosen des BMVS hinsichtlich der Entwicklung des Schienengüterverkehrs und des Straßenverkehrs. Legt man die gegenwärtigen Steigerungsraten von 3 % im Schienengüterverkehr und 1,4 % im

Straßengüterverkehr zugrunde, so werde das vom BMVS prognostizierte Aufkommen im Schienengüterverkehr für das Jahr 2025 bereits im Jahr 2022 erreicht, während das für den Straßengüterverkehr für das Jahr 2025 prognostizierte Aufkommen erst im Jahr 2045 erreicht wird.

Bei der gegenwärtigen Verkehrsplanung durch den Bund wird der Verkehrsträger Schiene benachteiligt, da bei dem Ausbau der Straße kein Kosten-Nutzen Verhältnis gefordert wird, beim Ausbau der Schieneninfrastruktur wohl. Auch findet keine Schwachstellenanalyse des Gesamtverkehrsnetzes statt.

Die Setzung der Prioritäten beim Ausbau der Infrastruktur ist ein Ergebnis von intransparenten Verhandlungen auf Regierungs-, parlamentarischer und föderaler Ebene.

Der VDV fordert realistischere Prognosen, eine Formulierung von Ansprüchen an das künftige Verkehrsnetz, eine die Verkehrsentwicklung zugunsten der Schiene beeinflussende Verkehrspolitik sowie eine Ausrichtung der Bewertung von Projekten an der Erreichung der zuvor definierten Ansprüche.

Dennoch werden die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in Zukunft eher besser. Steigende Energiekosten begünstigen den energieeffizienten Schienengüterverkehr, höhere Personalkosten aufgrund der demographischen Entwicklung kommen ebenfalls dem weniger personalintensiven Schienengüterverkehr zugute.

Die Forderung des VDV nach einer Finanzierung der NE-Infrastrukturen durch den Bund ist Bestandteil des Koalitionsvertrages geworden. Auf Anfrage des VDV bestätigte das BMVBS die Verfassungsmäßigkeit einer Finanzierung der NE-Infrastrukturen durch den Bund und das Bestreben der Schaffung einer Förderrichtlinie mit einer Anteilsförderung des Bundes für Investitionen über maximal 50 % der Investitionssumme. Einen Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie nannte der BMVBS allerdings nicht.

Aufgrund massiver Proteste der Länder gegen den Feldversuch von Gigaliniern werde das BMVBS den angekündigten Feldversuch lediglich auf „kooperationsbereite“ Länder beschränken.

#### **Infraleuna und die Bahnbedienung des Industrieparkes Leuna**

Matthias Schrecker, Anschlussbahnleiter bei der Infraleuna GmbH, stellte in seinem Vortrag „Infraleuna und die Bahnbedienung des Chemieparks Leuna“ die Tätigkeiten seines Unternehmens vor.

Leuna ist ein Industriestandort mit 90-jähriger chemischer Tradition. Der Standort ist mit einer Fläche von 13 km<sup>2</sup> einer der größten Chemiestandorte Deutschlands. Der Standortumsatz beträgt ca. 7 Mrd € im Jahr 2010 und der Produktumschlag mehr als 12 Mio t/Jahr. Seit 1990 flossen 6 Mrd € Investitionen in den Standort, welcher 9.000 Mitarbeitern Arbeit bietet. Nach dem Übergang zur Marktwirtschaft konzentrierte man sich auf Kerngeschäfte. Seit 1989 konnte eine deutliche Verringerung der Schadstoffbelastung der Umwelt erreicht werden.

Die gegenwärtige Stärke des Standortes liege in der hohen Integration der Petrochemie in Kombination mit einem unabhängigen Anbieter von Infrastrukturleistungen. Infraleuna biete mit 719 Mitarbeitern einer Bilanzsumme von 513 Mio € und einem Umsatz von 309 Mio € ein Dienstleistungsprogramm aus Energie, Dampf, Wasser, Abwasser, Logistik, Werkschutz und Feuerwehr. Es werden 40 km Straße und 90 km Gleise vorgehalten. Durch die Vermarktungsaktivitäten von Infraleuna sind seit 1996 38 Verträge insgesamt 833.202 m<sup>2</sup> Ansiedlungsflächen für Neuansiedlungen und Erweiterungen verkauft worden.

Die Vorteile des Standortes sind ausgeprägte Verbundwirtschaft, erschlossene, baureife Flächen, leistungsfähige, moderne Infrastruktur, ein geschlossener Standort, gesichertes Baurecht durch Bebauungspläne, ausgezeichnete logistische Anbindungen an Straßen- und Schienensysteme sowie eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz.

Die Werkbahn der Infraleuna bediene 50 Landestellen rund um die Uhr. Jährlich seien ca. 140.000 Güterwagen mit insgesamt 8 Mio t Ladung im Umlauf. Die Werkbahn sorgt für die Zugbildung und Zugauflösung sowie die wagentechnische Untersuchung und Verwiegung der Wagen.

Der Standort verfügt über einen eigenen Übergabebahnhof. Die Bahn werde über

ein zentrales Stellwerk gesteuert, einige der insgesamt 360 Weichen sind mit EOW-Technik ausgerüstet.

Es sind 112 Mitarbeiter und 16 Lokomotiven im Einsatz.

Weiterhin ist Infraleuna mit 6 Lokomotiven auch außerhalb des Werkes als Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. Man konzentriert sich hierbei auf die Traktionsleistung vorrangig in Mitteldeutschland sowie auf Vor- und Nachläufe von Bahntransporten.

Infraleuna erwartet auch weiterhin im Bahnverkehr ein steigendes Verkehrsaufkommen. Es ist absehbar, dass die gegenwärtigen Kapazitäten in Großkorbetha bald nicht mehr ausreichen werden. Man denkt daher über die Schaffung einer weiteren Anbindung an das Netz der Deutschen Bahn nach.

### **Organisation von Rangierleistungen**

Lutz Ludewig, Geschäftsführer der MEV Eisenbahn Verkehrsunternehmen GmbH stellte sein Unternehmen sowie die Tätigkeiten des Unternehmens im Hafen Hamburg dar.

Die MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft wurde 1999 gegründet und hat seinen Hauptsitz in Mannheim. Das Unternehmen ist ein neutraler Dienstleister für Verkehrsunternehmen und Anschlussbahnen. Neben den klassischen Personaldienstleistungen wie die Stellung von Lokführern, Wagenmeistern, Lokführern, Rangierern, Disponenten und Verkehrsplanern bietet MEV auch als Komplettservice die Vorbereitung, Realisierung, und Überwachung von Schienenverkehren und Umschlagleistungen sowie die Beratung und personelle Unterstützung bei Ausschreibungen an.

Auch Spezialleistungen wie Test- und Messfahrten sowie Notfallmanagement werden erbracht.

Das Unternehmen schult sein Personal in einer eigenen Lokführerschule und ist als Bildungsträger zertifiziert.

Im Auftrag der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat die MEV in Hamburg Rangierleistungen der letzten Meile in den Hafen aufgebaut.

Die Partnerschaft mit der HGK währt schon lange, bereits zum 01.01.2003 unterstützt die MEV die HGK beim Aufbau von Leistungen im Mineralölbereich. 2005 kamen erste Leistungen im Bereich der Braunkohle hinzu, 2006 im Montanbereich und ab 2007 auch in der Automobillogistik.

Für die HGK stellt MEV ca. 150 Mitarbeiter im operativen Bereich und in der Planungsebene.

Die Wirtschaftskrise im Jahr 2009 führte zu einem starken Verkehrsrückgang bei der HGK. Auch bei anderen Kunden im Containerbereich war die MEV mit einem starken Verkehrsrückgang konfrontiert. Trotz dieser schweren Krise konnte das Personal durch Kurzarbeit gehalten werden. Zum Teil wurde die Krise durch Schulung der Mitarbeiter überbrückt.

Diese Unternehmenspolitik zahlte sich nach der Krise aus. Die MEV ist inzwischen wieder gut im Geschäft.

Nachdem die HGK von boxXpress.de mit der Rangierung der Containerzüge im Hafen Hamburg beauftragt wurde, beauftragte die HGK die MEV mit dem Aufbau des Rangierstandortes Hamburg Waltershof.

Die Übernahme der Rangierungen in Hamburg Waltershof war sowohl für boxXpress.de als auch HGK vorteilhaft.

MEV erstellte zunächst eine Planung der Abläufe und benötigten Ressourcen und sorgte dann für die Umsetzung.

Bei der Rangierablaufplanung war zu beachten, dass Terminalslots pünktlich bedient werden. Die Züge werden in bis zu 6 Gruppen geteilt, die Slots werden aus bis zu drei Zügen zusammengestellt. Auch mussten Zusatzaufgaben wie das Schadwagenmanagement beachtet werden.

Beim Personal wurde vorrangig auf ortsansässiges Personal zurückgegriffen, es wird aber auch Personal aus den neuen Bundesländern eingesetzt, welches ortsnah untergebracht wird. Die theoretische Schulung wurde bei MEV in Mannheim und die praktische Schulung bei der HGK in Abstimmung mit der Agentur für Arbeit vorgenommen.

Für die Rangierleistungen in Hamburg wurden zusätzliche Lokomotiven G 1000 beschafft, Triebfahrzeugumläufe einschließlich Fristarbeiten organisiert, Abstellplätze für die Loks geschaffen und die Versorgung mit Verbrauchsmaterialien und Fremdstrom organisiert.

In Hamburg Waltershof wurde eine Disposition aufgebaut. Die Schulung des hierfür benötigten Personals erfolgte in Köln.

Nachdem das Personal auch örtlich eingewiesen wurde und alle Vorschriften erstellt wurden, konnte der Rangierbetrieb zum 01.10.2010 starten.

Inzwischen laufen die Abläufe stabil. Man bemüht sich ständig um eine weitere Optimierung des Geschehens. Inzwischen konnten weitere Aufgaben in Hamburg übernommen werden.

Die MEV wird die Streckendisposition von Mannheim nach Hamburg verlagern, wodurch weitere Synergieeffekte durch die Zusammenlegung von Streckendisposition und Rangierdisposition erwartet werden.

Beklagt wurde die mangelnde Flexibilität der Containerterminals in den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven bei den Öffnungszeiten.

Durch die Beauftragung von HGK ist boxXpress.de unabhängig von DB Schenker, hat eine bessere Transparenz bei den Abläufen, hat einen besseren Zugriff auf die Ressourcen, konnte die Preisgestaltung optimieren und gleichzeitig pünktlichere Abfahrten erreichen.

Für die HGK bedeutete der Auftrag eine bessere Auslastung der Ressourcen.

### **Transfracht und der kombinierte Verkehr als ergänzende Alternative zum Gleisanschluss**

Frank Gedat, Regionalleiter Ost der TFG Transfracht GmbH & Co.KG, erläuterte die Aktivitäten der TFG im Seehafenhinterlandverkehr.

Die Transfracht wurde 1969 gegründet und hat seinen Hauptsitz in Frankfurt am Main. Gesellschafter sind jeweils hälftig die DB Mobility Logistics AG und die HHLA Intermodal GmbH. Das Kerngeschäft der Transfracht ist der Containertransport von und zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven, wobei 20 Hinterland-Terminals in Deutschland, Österreich und der Schweiz bedient werden.

Es fahren insgesamt 220 Züge pro Woche, die tägliche Zugkapazität beträgt 4.800 TEU.

Im Jahr 2010 erwirtschaftete Transfracht mit 170 Mitarbeitern durch die Beförderung von 508.000 Containern (813.000 TEU) einen Umsatz von 218 Mio €. TFG Transfracht organisiert den Containertransport im Seehafenhinterlandverkehr.

Weiterhin bietet Transfracht Projektgeschäfte, E-Services und Depotleistungen an.

TFG verlagert pro Jahr ca. 600.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene. Eine eigene IT-Entwicklung sorgt für einen lückenlosen Informationsfluss von der Aufgabe des Containers bis zum Empfang. Die E-Services ermöglichen es, einfach und ohne spezielle Software übers Internet Preise abzufragen, zu buchen und die Sendung zu verfolgen.

Transfracht fährt eine Kombination zwischen Hub- und Shuttleverkehren. Auf diese Weise kann flexibel auf Mengenschwankungen reagiert werden und dem Kunden eine hohe Qualität geboten werden.

Mit den Hinterlandterminals werden 15.000 Orte in den Wirtschaftszentren mit den Seehäfen verbunden.

In Mitteldeutschland wird in Leipzig-Wahren ein Containerdepot mit einer Kapazität von 2700 TEU vorgehalten. In den Depots werden die Ein- und Ausgänge der Leercontainer sowie Beschädigungen und Reparaturen an die Kunden gemeldet. Die Container werden bei Bedarf mit Gefahrgutlabels versehen oder diese werden entfernt. Die Boxen werden gelagert und gesäubert.

Die Kunden haben die Möglichkeit, langfristig feste Stellplätze auf den Zügen zu buchen, wodurch diese ihre Versorgungssicherheit der Vor- und Nachläufe zu den deutschen Seehäfen gewährleisten können. Die Restkapazitäten können kurzfristig gebucht werden.

TFG misst ständig die Qualität der Züge. Fehler werden ausgewertet.

Für Gefahrguttransporte hat Transfracht eigene Gefahrgutbeauftragte, welche rund um die Uhr erreichbar sind. Alle Fahrer werden geschult, die Vertragsunternehmen werden überwacht. Es besteht eine eigene Gefahrgutdatenbank.

Jeder Kunde hat feste Ansprechpartner, wodurch eine effektive Bearbeitung der Kundenwünsche gewährleistet wird.

Die Fahrzeuge wurden inzwischen für den Einsatz in Umweltzonen umgerüstet. In den neuen Bundesländern liegen die Terminals in Berlin/Großbeeren, Leipzig/Wahren und Riesa/Dresden. Von dort aus werden Ziele im Umkreis von 150 Kilometern bedient. Neben dem „Maschensystem“, bei dem die Container über das Hub in Maschen verteilt werden, betreibt Transfracht auch Shuttleverkehre.

Die Verlagerung von Transporten auf den kombinierten Verkehr entlastet die Umwelt. Transfracht teilt jedem Kunden nach Buchung die durch seine Nutzung des kombinierten Verkehrs erreichte CO<sup>2</sup>-Einsparung mit.

Transfracht möchte den kombinierten Verkehr weiter ausbauen, wobei auch bei den Vor- und Nachläufen auf der Straße die Produktivität und Umweltverträglichkeit weiter verbessert werden sollen.

Herr Gedat stellte die Leistungen der drei in der Region befindlichen Terminals vor.

Von Großbeeren werden 10 Ganzzüge pro Woche gefahren, wobei die Züge teilweise über Maschen laufen und die Container dort auf Züge zu den einzelnen Containerterminals in Hamburg und Bremerhaven umgeladen werden, teilweise aber direkt von Großbeeren in das Containerterminal CT4 in Bremerhaven gefahren werden.

Das gleiche Produktionskonzept wird auch vom Terminal in Leipzig verfolgt, hier fahren 14 Züge wöchentlich.

Vom Terminal in Riesa werden 8 Züge pro Woche angeboten, diese werden alle nach Maschen geführt, wo die Container dann auf die Züge der einzelnen Terminals in Hamburg und Bremerhaven verteilt werden.

### **Förderung von Gleisanschlüssen und Containerterminals durch den Bund**

Das Eisenbahn-Bundesamt war durch Holger Langhammer vertreten.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland. Weiterhin ist die Bundesbehörde zuständig für die Bewilligung von Bundesmitteln zur Förderung des Schienenverkehrs.

Zuständig für die Bewilligung sind die 12 Mitarbeiter des Referates 44, mit Ausnahme der Mittelverteilung gemäß BsSchWAG, hier werden die Kompetenzen mit den Referaten 41 und 43 geteilt.

Das Referat 44 begleitet die Planungen des zu fördernden Vorhabens und prüft die Zuwendungsanträge. Verläuft die Prüfung positiv, erteilt das Referat 44

den Zuwendungsbescheid. Nach Bau des Vorhabens sind die Außenstellen des EBA für die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel zuständig. Die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs in seiner 4. Fassung gilt noch bis zum 31.12.2011. Gefördert werden der Bau, die flächenmäßige Erweiterung und der Ausbau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs mit maximal 85 % der Baukosten. Den Antrag dürfen private Unternehmen stellen, welche einen Umschlag von Wechselbehältern zwischen der Schiene und Straße und/oder der Wasserstraße planen. Den Förderantrag für Umschläge zwischen Wasserstraße und Straße prüft die WSD West.

Voraussetzung zur Antragsbewilligung sind die Geeignetheit des Standortes für den vorgesehenen Umschlag, die Unwirtschaftlichkeit der Anlage ohne Förderung, keine Konkurrenz zu bestehenden Terminals, Erforderlichkeit der Anlage zur Verlagerung von Transportvolumen auf die Schiene, Eigentum der Anlage durch den Antragsteller und die Öffentlichkeit des Zuganges.

Förderfähig sind die für den Umschlag notwendigen Anlagen, Hochbau und die Umschlaggeräte.

Die Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gilt in Ihrer 2. Fassung bis zum 31.08.2012.

Gefördert werden der Neubau, die Reaktivierung und Ausbau von Gleisanschlüssen, wenn die Förderung zu einer nennenswerten Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs vom Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene führt.

Antragsberechtigt sind Wirtschaftsunternehmen, welche einen privaten Gleisanschluss betreiben. Der Fördersatz beträgt maximal 50 %, gefördert werden alle zur Betriebsabwicklung erforderlichen eisenbahntechnischen Anlagen sowie die ausschließlich für die Be- und Entladung von Güterwaggons nutzbaren erforderlichen Anlagen und Geräte.

Der Bund stellt für das Jahr 2011 80 Mio € Fördermittel für die Förderrichtlinie für Anlagen des kombinierten Verkehrs und 32 Mio € Fördermittel für die Gleisanschlussförderrichtlinie zur Verfügung.

Seit 1998 wurden 40 Terminalstandorte mit einem Investitionsvolumen von ca. 400 Mio € gefördert. Die Förderung führte zur Verlagerung von ca. 2,8 Mio Ladeeinheiten im Jahre 2008, 2,5 Mio Ladeeinheiten im Jahr 2009 und mehr als 2,5 Mio Ladeeinheiten im Jahr 2010.

Bei der Gleisanschluss-Förderrichtlinie wurden bisher 160 Anträge ernsthaft gestellt, davon 90 -5 in Sachsen, 4 in Sachsen-Anhalt und 1 in Thüringen positiv bewilligt und 40 abgewiesen.

Die Gleisanschlüsse wurden mit insgesamt 57 Mio € gefördert, davon 6 Mio € im Jahr 2010. Die Förderung führte zu einer Verlagerung von 10,7 Mio t/Jahr bzw. 3,2 Mrd. tkm/Jahr auf den Verkehrsträger Schiene.

### **Förderung von Gleisanschlüssen durch das Land Sachsen-Anhalt**

Wolfgang Bach aus dem Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt referierte über den Stand der Schiene und die Entwicklung der Förderung von Gleisanschlüssen in Sachsen-Anhalt.

In Sachsen-Anhalt gebe es gegenwärtig 3120 km Schienenstrecken, davon werden 2180 km von der DB Netz AG und 940 km von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben. Es existieren gegenwärtig 89 Zugangsstellen zum Schienennetz, 16 nichtbundeseigene Eisenbahnen des Schienengüterverkehrs mit Sitz in Sachsen-Anhalt, 7 Schienenknotenpunkte, 5 trimodal aufgestellte landesbedeutsame Häfen, 3 Rangierbahnhöfe und 1 bedeutsames bimodales KV Terminal.

Während das Güterverkehrsaufkommen mit ca. 300 Mio t von 2000 bis zum Jahr 2009 nahezu konstant geblieben ist, konnte der Schienengüterverkehr im Modal Split deutlich zulegen. Der Anteil der Bahnverkehre wuchs von 10 % im Jahr

2000 auf 18,9 % im Jahr 2009. Über die Schiene werden landwirtschaftliche Produkte, Nahrungs- und Futtermittel, feste mineralische Brennstoffe, Erdöl, Gase, Mineralölerzeugnisse, Steine und Erden, Düngemittel, Chemische Erzeugnisse sowie Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren transportiert. Unter den Bundesländern hat Sachsen-Anhalt mittlerweile das dritthöchste Aufkommen aller Bundesländer.

Um Gütertransporte auf die Schiene zu verlagern und Gleisanschlüsse zu erhalten förderte das Land bis 2011 Eisenbahninfrastruktur.

Bis zum Jahr 2008 förderte das Land mit der Richtlinie zur Förderung von Eisenbahninfrastruktur 23 Unternehmen mit 33 Maßnahmen mit insgesamt 7,1 Mio €. Der Fördersatz betrug 50 %. Die Förderung führte dazu, dass 2,2 Mio t Güter auf die Schiene verlagert und 2 Mio t Güter auf der Schiene gehalten wurden. Die Förderung konnte durch das Konjunkturprogramm auf die Jahre 2009 bis 2011 erweitert werden.

Ab 2009 wurden € Investitionen in Höhe von 3,6 Mio € mit ca. 1,7 Mio € bezuschusst. 5 Unternehmen wurden mit 6 Maßnahmen gefördert.

In diesem Jahr wurde die Förderung auf Darlehensförderung umgestellt. Mit dem neuen Programm sollen Finanzmittel für die unternehmerische Entwicklung bereitgestellt und die Nachhaltigkeit der Gütermobilität im Bereich der Werksbahnen und Anschlussgleise gesichert werden.

Bis 2015 stehen für dieses Programm 5,4 Mio € zur Verfügung.

Fördergegenstand des neuen Programmes sind der Erwerb von Gleisanlagen, der Erhalt, Bau und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur, stationäre Umschlaganlagen sowie der Grundstückserwerb für den Bahnbetrieb. Leistungsempfänger sind KMU.

Die Mindestfördersumme beträgt 30.000 €, die Höchstsumme 750.000 € bei einem Förderanteil von 50 %.

Schließlich fördert das Land die Einrichtung und den Ausbau von Schieneninfrastruktur für Industrie- und Gewerbegebiete. Leistungsempfänger sind Gebietskörperschaften und kommunale Zweckverbände.

#### **Die Anschlussbahn der Delitzscher Landhandels- und Dienste GmbH**

Heike Frey, Geschäftsführerin der Delitzscher Landhandels- und Dienste GmbH stellte Ihr Unternehmen vor.

Die Wurzeln des Schienengüterverkehrs auf dem Gelände der DLD gehen auf das Jahr 1928 zurück. Auf Initiative der Brauerei Crostitz entstand auf dem Gelände der Bahnhof Delitzsch West als betrieblicher Mittelpunkt der Delitzscher Kleinbahn. Von hier aus wurde ein umfangreiches lokales Eisenbahnnetz in Normalspur nach Zwochau und weiter über Rackwitz- und Crostitz nach Krenschitz betrieben.

Nach Einstellung der Kleinbahn entstand auf dem Gelände das Agrochemische Zentrum (ACZ). Aufgabe des AGZ war die Verteilung der Betriebsmittel für die Landwirtschaft sowie das Ausbringen von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln. Zum Transport der Waren von den verschiedenen Produktionsstandorten betrieb das AGZ eine eigene LKW-Flotte und einen Gleisanschluss.

Nach der Wende wurde das ACZ in eine GmbH umgewandelt und passte seine Dienstleistungen an die neuen Erfordernisse an.

Im Jahr 2011 stellt sich die DLD GmbH als regionaler Händler, Berater und Dienstleister für die Landwirtschaft dar. Neben dem Vertrieb von Düngemitteln, PSM und Bodenhilfsstoffen befasst sich das Unternehmen mit der Ausbringung von Kalk, der chemischen Vegetationskontrolle auf Gleisanlagen, dem Bahnumschlag, sowie Landschaftsbau und Winterdienst.

Nach 1990 bedrohte der hohe Kostendruck der Fixkosten den weiteren Betrieb der Anschlussbahn. Während anderswo Gleisanschlüsse von der öffentlichen

Infrastruktur gekappt und rückgebaut wurden, entschloss man sich trotz der widrigen Umstände zu einem Neuanfang auf der Schiene. Die Anschlussbahn wurde weiter ausgebaut. In Eigenarbeit wurde ein zweites Gleis auf dem Betriebsgelände gebaut. Zur Reduzierung der Fixkosten wurden Dritte für einen Bahnumschlag geworben. Altholz, Auftausalz, Baustoffe und ähnliche Produkte wurden und werden verladen. Gegenwärtig denkt man über eine Verlagerung der eigenen Getreidetransporte auf die Schiene nach.