

RALF JENTGES

Praxis und Tendenzen im
Schienengüterverkehr
Nutzung von Anschlussbahnen -

Zusammenfassung

06.06.2012

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 6. Juni 2012 die 6. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland. Die in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Fels-Werke GmbH durchgeführte Fachtagung fand im Kalkwerk Hornberg der Fels Werke GmbH in Oberharz am Brocken statt.

Zu dem Thema "Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen -" erwarteten die 41 Teilnehmer sieben Vorträge.

Im Anschluss an die Tagung führte der Produktionsleiter der Fels-Werke Rübeland und Geschäftsführer der Fels Netz GmbH, Frank Heydecke, die Teilnehmer durch die Steinbrüche und Produktionsstätten. Es bestand Gelegenheit zur Bereisung der Rübelandbahn.



Einführung

Prof. Dr. Joachim Kund übernahm nach der Eröffnung von Ralf Jentges und dem Grußwort von Herrn Holger Seidel (Bundesvereinigung Logistik) die Moderation.

Frank Heydecke, Die Fels-Werke und die Fels-Netz GmbH

Frank Heydecke begrüßte die Teilnehmer im Namen der Fels-Werke und stellte sein Unternehmen vor.

Die Fels-Werke mbH ist Tochterunternehmen der Xella International GmbH. Die Tochterunternehmen produzieren Wandbaustoffe, Trockenbausysteme und gewinnen Kalk. Für die Kalkgewinnung ist das Unternehmen Fels-Werke GmbH mit insgesamt 13 Standorten, 9 Brennbetrieben zuständig.

Die Kalkwerke in Rübeland wurden 1938 als Steine und Erden GmbH gegründet. 1950 folgte die Gründung der Verwaltung in Goslar. Die Kalkwerke Rübeland, Kaltes Tal und Hornberg firmierten 1970 zum „VEB Harzer Kalk- und Zementwerke Rübeland“ um. Nach der Wende wurden die Werke von der Preussag AG übernommen, welche diese 2001 an die Franz Haniel & Cie. weitergaben. 2008 erfolgte die Übernahme der inzwischen als Xella International firmierenden Gruppe durch Goldman Sachs und PAI.

Internationale Meilensteine waren 2008 die Inbetriebnahme des Kalkwerkes Tovarkove in Russland und die Beteiligung bei Exoloop im Jahre 2010.

In den Rohstofflagerstätten der Fels-Werke werden verschiedene Sorten Kalkstein von hoher Qualität abgebaut. Der Rohstoffvorrat reicht für einen Abbauezeitraum von über 200 Jahren. Der abgebaute Kalkstein wird in den eigenen Werken zu Kalken und Kalksteinen nach höchsten Qualitäts- und Mengenanforderungen für die Industrie, Umwelthanwendungen und die Baustoffindustrie verarbeitet.

Nach der Wende wurde intensiv in moderne Anlagen mit effizienten Abgas-entstaubungsanlagen, effizienten Brennstoffeinsatz und umfangreichen Lärmschutz investiert. Die in der Vorwendezeit aufgebauten Halden werden kontinuierlich zurückgebaut. Die dort vorhandenen Kalksteinreste können heute mittels moderner Technik verwertet werden.

Die Fels Werke GmbH ist zweitgrößter Kalk- und Kalksteinlieferant in Deutschland und drittgrößter in Europa mit einem Marktanteil von ca. 25% in Deutschland und ca. 30 % in Tschechien.

Der überwiegende Teil der Bahntransporte erfolgt aus den Kalkwerken Rübeland, Kaltes Tal, Hornberg und Schraplau. Es werden Bahntransporte nach Niedersachsen, nach Berlin und Brandenburg nach Ostsachsen, nach West-Sachsen sowie nach Schraplau befördert. Der Modal Split änderte sich von ehemals 38 % Bahnanteil im Jahre 1996 auf heute 66 %.

Die Bahnanbindung an das Netz der DB im Bahnhof Blankenburg wird über die Rübelandbahn hergestellt. Die über die Fels-Netz GmbH als 100% Tochter der Fels-Werke betriebene Schieneninfrastruktur hat eine Gleislänge von 30.302 Metern, 13 Eisenbahnbrücken und 2 Tunnelwerke mit Tunnellängen von 307 und 92 Metern. Es existieren 6 technisch gesicherte Bahnübergänge. Für den elektrischen Zugverkehr werden 651 Oberleitungsmasten mit 42.626 Metern Kettenwerk der Oberleitung, 13.522 Meter Versorgungsleitung und 11 Tunnelstützpunkten der Oberleitung vorgehalten. Ein Unterwerk wandelt den Strom in die im deutschen Schienenverkehr unübliche Oberleitungsspannung von 25 KV/50 Hz um.

Die Zugfahrten werden in einem zentralen Stellwerk über technisch unterstützten Zugleitbetrieb geregelt. Es werden täglich zwischen 05.30 Uhr und 22.15 Uhr 14 Züge gefahren. Der Infrastrukturbetreiber hat 6 Mitarbeiter. Neben dem Zugbetrieb regelt die Fels Netz GmbH auch den Rangierbetrieb vom Bahnhof Rübeland in die Werksanschlüsse und den Stationsbetrieb für den Personenverkehr im Bahnhof Rübeland.

Die modernisierte Ausrüstung der Infrastruktur und die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge der Havelländischen Eisenbahn machen eine Stromrückspeisung von 25 % der Energie bei den Talfahrten möglich.

Die Havelländische Eisenbahn sorgt als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Zugabwicklung. Das Unternehmen betreibt in Blankenburg einen Werkstattstützpunkt und Einsatzstandort. Auf der Rübelandbahn kommen ca. 20 Mitarbeiter der Havelländischen Eisenbahn mit 2 Ellokomotiven der Baureihe 185 zum Einsatz. Die Rübelandbahn ist eine Steilstrecke mit einer maximalen Steigung von 61,4 %.

Nachdem die Fels-Werke mit erheblichen Transportpreiserhöhungen auf der Schiene konfrontiert wurden, entschied man sich 2005 zu einer Ausschreibung der Transportleistung unter gleichzeitiger Übernahme der Eisenbahninfrastruktur zwischen Blankenburg und Rübeland von der DB Netz AG. In den Jahren 2006 bis 2008 sanierte die Fels Netz GmbH als Tochterunternehmen der Fels-Werke die Infrastruktur und bereitete die Wiedereinführung des bereits unter dem vorherigen Infrastrukturbetreiber DB Netz eingestellten elektrischen Betriebes vor.

Es folgte im April 2009 die Wiederaufnahme des elektrischen Betriebes, 2010 die touristische Nutzung der Strecke durch Dampflokfahrten, die Sanierung des Kreuztalviaduktes und der beiden angrenzenden Tunnel in den Jahren 2009 bis 2011 und die Einführung des „technisch unterstützten Zugleitbetriebes“.

In den Jahren 2005 bis 2009 wurden die Oberleitungsanlagen, das Unterwerk, Brücken, Bahnübergänge, Weichen und Gleise, der Leit- und Sicherheitstechnik sowie Kommunikationsanlagen saniert.

Ministerialrat Bernhardt Hintzen, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Aktuelles über den Schienengüterverkehr in Sachsen-Anhalt.

Bernhardt Hintzen ging auf aktuelle Entwicklungen des Schienengüterverkehrs in Sachsen-Anhalt ein.

Der Schienengüterverkehr entwickelt sich weltweit positiv. Die Energiewende in Deutschland wird zu deutlich höheren Energiepreisen in Deutschland führen. Diese die intermodale Position des Schienengüterverkehrs stärkende Entwicklung ist in den aktuellen Prognosen gar nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. Weiterhin gibt es in Mitteldeutschland wichtige Entwicklungen wie den Bau der Zugbildungsanlage Halle und den Aufbau eines Nord-Süd-Korridors östlich vom bestehenden Korridor, welche den Schienengüterverkehr beflügeln.

Die Politik in Sachsen-Anhalt steht zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene. In der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien für die Jahre 2011 bis 2016 ist dieses Ziel enthalten. Ausdrücklich wird hier auf den Ausbau des Knotens Halle, einer Verkehrsverlagerung der Ost-West Relation auf die Schiene und den Terminalverbund in Mitteldeutschland Bezug genommen.

Das Güterverkehrsaufkommen in Sachsen-Anhalt stieg von 305,7 Mio. t im Jahr 2000 auf 284,8 Mio. t im Jahr 2010, wobei der Anteil des Schienengüterverkehrs von 10 % auf knappe 15% anstieg.

Die Schieneninfrastrukturen zwischen Berga-Kelbra und Rottleberode, Stendal und dem Zellstoffwerk, Köthen und Aken konnten für den Schienengüterverkehr erhalten werden. Die Eisenbahninfrastrukturen zwischen Blankenburg und Elbingerode, Haldensleben und Weferlingen, Blumenberg und Klein Wanzleben sowie zwischen Lutherstadt-Wittenberg und Nudersdorf wurden unter Verwendung von Landesmitteln saniert. Schließlich wurden zahlreiche Gleisanschlüsse vom Land gefördert.

Durch das Konjunkturprogramm konnten Investitionen in Höhe von ca. 3,6 Mio € mit rund 1,7 Mio. € bezuschusst werden. Es wurden 5 Unternehmen, so u.a. die

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

Lappwaldbahn für die Sanierung der Strecke Weferlingen – Haldensleben, das Drahtwerk Rothenburg für den Neubau einer Eisenbahnbrücke und die SKL Umschlagservice Magdeburg für die Erneuerungen von Gleisen und Weichen gefördert. Diese Maßnahmen trugen dazu bei, dass die Lage der Schieneninfrastruktur in Sachsen-Anhalt sich nicht wesentlich verschlechtert hat.

Ab 2012 wurde ein Darlehensprogramm für die unternehmerische Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen zur Sicherung der Nachhaltigkeit der Gütermobilität im Bereich Werksbahnen und Anschlussgleisen geschaffen. Gefördert werden der Erwerb von Eisenbahngleisanlagen, der Erhalt, Bau und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, Planungsleistungen, stationäre Umschlageneinrichtungen und der Grundstückserwerb.

Empfänger können nur private und öffentliche Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. Euro bzw. einer Jahresbilanz von 43 Mio. € sein.

Einen Wachstumsschwerpunkt im Schienengüterverkehr bildet der Seehafenhinterlandverkehr. Es wird bei den Nordseehäfen bis 2025 mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens in Höhe von 165% gerechnet. Um dieses Transportvolumen bewältigen zu können, setzt das Land auf die Beförderung mit dem Binnenschiff und der Bahn.

Mit dem Projekt Güterverkehrskorridor Ost werden die Strecken Uelzen – Stendal (2-gleisiger Ausbau) und Reichenbach – Hof – Regensburg (Elektrifizierung) für einen Gütertransit von den Nordhäfen nach Süddeutschland ausgebaut. Die Transitverkehre bieten für die Knoten Stendal, Magdeburg und Halle/Leipzig die Chancen zum Aufbau von Gateways, die Etablierung von Logistikdienstleistungen und Ansiedlungen von Betrieben aufgrund der besseren Erreichbarkeit. Als Risiko bei der Umsetzung wird die Akzeptanz in der Bevölkerung durch Lärmzunahme und Trassenprobleme durch die erhöhte Nachfrage gesehen.

In Halle wird eine Zugsbildungsanlage entstehen. Der erste Teil der Anlage soll im Dezember 2015 in Betrieb gehen, der zweite Teil im Jahr 2017.

Auf Basis der Prognosen zum Seehafenhinterlandverkehr ist auch bei den Terminals eine Kapazitätserweiterung erforderlich. In Mitteldeutschland gibt es eine Vielzahl von kleineren Terminals. Um eine Zersplitterung und gegenseitige Kannibalisierung zu verhindern, möchte das Land in seinem Projekt Terminalverbund die Logistikzentren in Mitteldeutschland zu einem dezentralen Hub vernetzen.

Das Land setzt auf eine Spezialisierung der Logistikzentren/Terminals und eine Arbeitsteilung zwischen den Standorten im Rahmen eines offenen Gesamtkonzeptes, einer Gewährleistung infrastruktureller Voraussetzung zwischen den Standorten sowie dem Management der Terminalkooperation durch die wichtigsten Operateure/Spediteure.

Das Landeslogistikkonzept hat die fünf hervorgehobenen Zielstellungen Infrastruktur, Netzwerkbildung Technologie und Forschung, Bildung, Umwelt- und Klimaschutz sowie Marketing. 9 von 64 Maßnahmen des Konzeptes befassen sich mit dem Schienengüterverkehr, wovon 6 Maßnahmen erfüllt, 2 als Daueraufgaben definiert und eine aufgegeben wurde. Die für den Bereich der Rübelandbahn geplante Holzverladung wurde nicht verwirklicht. Dafür entwickelt sich Rottleberode zum Holzknoten.

Das Land wird sich in nächster Zeit mit den Anmeldungen zum neuen Bundesverkehrswegeplan, neuen Prognosen mit dem Basisjahr 2010 bis 2030, der

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

Regionalisierung für die Region Mitteldeutschland, weiteren Einzelprojekten und der Überarbeitung des Logistikkonzeptes befassen.

Michael Koch, Stellvertretender Vorsitzender der VDV Landesgruppe Ost, Geschäftsmodelle des Schienengüterverkehrs im Bereich der VDV Landesgruppe Ost

Der Schienengüterverkehr in den Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt bedient die großen industriellen Zentren mit Rohmaterialien, transportiert Güter von dort zu industriellen Kunden, versorgt große Energieversorger mit Brennstoffen und Zuschlagstoffen und befördert Container für Handel und Industrie.

Um im Wettbewerb mit den konkurrierenden Verkehrsträgern Schiff und Straße bestehen zu können, werden gut ausgebaute Schieneninfrastruktur und leistungsfähige Umschlaganlagen benötigt. Der Schienengüterverkehr ist umweltfreundlich und kostengünstig und daher unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten unersetzlich.

Die VDV Landesgruppe Ost hat ca. 20 Mitglieder aus dem Geschäftsfeld Werksbahnen, Hafenbahnen und Güterbahnen.

Die Geschäftsmodelle der VDV-Mitgliedsunternehmen der Landesgruppe Ost sind breit gefächert.

Die Unternehmen bieten Transporte von Ganzzügen und Wagengruppen auf dem gesamten Netz der Deutschen Bahn, Rangierdienstleistungen und den Betrieb von Anschlussbahnen und Nebenanschlüssen, konventionellen Umschlag und Umschlag für den kombinierten Verkehr, Versorgung von Kraftwerken, Dienstleistungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Serviceeinrichtungen für den Schienengüterverkehr. Es werden maßgeschneiderte Komplettlösungen über die gesamte Logistikkette und transportbegleitende logistische Dienstleistungen erbracht.

Im Bereich der Landesgruppe werden jährlich ca. 95 Mio. t Güter auf die Bahn umgeschlagen. Der Anteil am gesamten Bahnumschlag in Deutschland beträgt ca. 16%.

In Sachsen-Anhalt werden 940 km Schieneninfrastruktur für den Schienengüterverkehr vorgehalten.

Der Anteil an grenzüberschreitenden Verkehren liegt bei ca. 8 Mio. t. 30% des innerdeutschen Umschlages mit dem Hafen Hamburg und 50 % des innerdeutschen Umschlages mit dem Hafen Rostock kommt aus dem Bereich der VDV Landesgruppe Ost.

Trotz der Randlage zu Osteuropa und dem damit einhergehenden Konkurrenz- und Kostendruck gegenüber dem LKW-Verkehr beträgt nicht zuletzt aufgrund des Charakters der transportierten Güter die jährliche Transportleistung ca. 1,5 Mrd. tkm.

Die Güterbahnen in Berlin, Brandenburg und Sachsen Anhalt beschäftigen ohne Berücksichtigung des stärksten VDV-Mitgliedes DB Schenker Rail ca. 1300 Mitarbeiter, davon 175 in Berlin, 600 in Brandenburg und 525 in Sachsen-Anhalt.

Aktuelle Projekte der VDV Unternehmen Ost:

Die Havelländische Eisenbahn AG baut den Rangierbahnhof Wustermark als Drehscheibe für den Güterverkehr auf der Schiene aus. Es wird das Sammeln, Zwischenlagern und die Verteilung von Gütern in unmittelbarer Nähe zum GVZ Wustermark angeboten.

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

Das Investitionsvolumen beträgt ca. 2 Mio. €. Das Projekt soll mehr als 10 Mitarbeitern einen Arbeitsplatz bieten und hat ein Potential von über 100 Nutzern. Obwohl die Schieneninfrastruktur diskriminierungsfrei zur Verfügung steht, gibt es hier keine Unterstützung durch öffentliche Zuschüsse.

Seit Herbst 2010 erprobt die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH in Sachsen-Anhalt entwickelte umweltfreundliche Rangierlokomotiven am Standort Schkopau. Der europaweit erste Praxiseinsatz von Rangierlokomotiven mit Hybridtechnik wird durch die weitere Indienststellung von 5 Lokomotiven ab Frühjahr 2012 weiter ausgedehnt. Die Tests werden auf die MEG-Standorte Rüdersdorf und Böhlen ausgedehnt.

Im Rahmen nachhaltiger Logistikkonzepte ist die MEG als Unternehmen des DB-Konzernes bestrebt, die konventionellen Lokomotiven sukzessive durch moderne „grüne Technologie“ zu ersetzen. Die bisherigen Testergebnisse waren deutlich besser als erwartet. Insbesondere die Treibstoffeinsparungen waren wesentlich höher als kalkuliert. Öffentliche Zuschüsse für die Entwicklung und Einführung dieser nachhaltigen Technologie werden nicht gezahlt.

Die LOCON AG betreibt in Pinnow eine Anschlussbahn, welche dem Umschlag von Holz, Düngekalk, Zement und Tankcontainern mit Nebenprodukten aus der Bioethanolherstellung dient. Die LOCON führt die Betriebsführung und Rangierfahrten auf der Anschlussbahn durch. Weitere technische Dienstleistungen wie eisenbahntechnische Prüfung der Ein- und Ausgangszüge, die Be- und Entladung, der Umschlag von Containern und der Betrieb eines modernen Service Center Schienenfahrzeuge runden das Angebot ab. Das Service Center Schienenfahrzeuge wird durch das Tochterunternehmen LOCON SERVICE GmbH betrieben. Der Erhalt und Ausbau der Anschlussbahn mit dem Industrie- und Gewerbetank Pinnow wird vom Amt Oder-Welse gefördert.

Die AHG Industry GmbH betreibt am Standort Simmersdorf eine Anschlussbahn. In Kooperation mit der Lion Spezialtransporte GmbH und OVERSEAS GmbH sichert die Anschlussbahn die Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung des Gewerbegebietes unter Vermeidung von jährlich ca. 1500 LKW-Fahrten. Wegen fehlender öffentlicher Unterstützung der Anschlussbahn ist das Projekt gefährdet.

Die Deutsche Regionaleisenbahn möchte das Güterverkehrszentrum Berlin Ost zu einem Umschlagplatz für Container im kombinierten Verkehr ausbauen. Das Unternehmen sucht nach einem festen Partner zur Co-Finanzierung und Umschlagvolumina.

Die Regionalbahn Bitterfeld hat Probleme mit dem steigenden Grundwasserspiegel. Bereits 2011 wurde eine Tiefendrainage mit Schwimmerschaltung eingerichtet. Zur langfristigen Stabilisierung der Gleise ist eine Anhebung der Gleise um 15 bis 20 cm erforderlich. Diese und weitere erforderliche Brücken- und Oberbauanierungen können ohne eine Förderung durch den Bund oder das Land nur über eine deutliche Anhebung der Infrastrukturnutzungspreise finanziert werden. Eine Preiserhöhung würde zu einem Verlust von Kunden und einer Teil-Verlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße zur Folge haben.

Die Eisenbahngesellschaft Potsdam baut in Wittenberge an der Hauptstrecke Berlin – Hamburg eine Werkstatt für Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten für Fahrzeuge im Schienengüterverkehr. Der umgebaute Lokschuppen verfügt über fünf Grubengleise sowie Hebeanlagen, Krane und Rangiertechnik. Es ist die Wiederherstellung der Achssenke und Diagnostik geplant.

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

In die Sanierung der Anlage wurden 900.000 € investiert, darunter ein Fördermittelbetrag der Investitionsbank des Landes Brandenburg in Höhe von 497.000 €.

Götz Walther, Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb des VDV, aktuelles zum Thema Schienengüterverkehr

Der VDV vertritt bundesweit ca. 600 Mitgliedsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und Schienengüterverkehrs in Deutschland mit dem Zielen verbesserter Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Ausweitung der Verkehre der Mitgliedsunternehmen.

Die Verkehrsmenge im Schienengüterverkehr konnte in Deutschland von 355,7 Mio. t im Jahr 2010 auf 375 Mio. t im Jahr 2011, die Verkehrsleistung von 107,3 Mrd. tkm auf 113,2 Mrd. tkm gesteigert werden. Während Verkehrsleistung und Verkehrsmenge von 2010 auf 2011 noch um 5,4 % stiegen, verzeichnet das statistische Bundesamt im ersten Quartal 2012 einen Rückgang von -2,7 % beim Verkehrsaufkommen und -2,4 % bei der Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Quartal 2011.

Das Europäische Parlament hat Ende 2011 Änderungsvorschläge am Entwurf der Richtlinie der europäischen Kommission zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Rechtsraumes eingebracht. Es wurden insbesondere Nachbesserungen zum Zugang zu den Serviceeinrichtungen, zu Anreizstrukturen in Finanzierungsvereinbarungen und zu den Entgeltregelungen sowie Ausklammerung der Überarbeitung der Regelung einer Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb gefordert.

Ein überarbeiteter Entwurf wird gegenwärtig zwischen dem europäischen Parlament, dem Rat und der europäischen Kommission mit dem Ziel eines Kompromisses bis Sommer 2012 ausgehandelt.

Die Kosten im Schienengüterverkehr sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Einen erheblichen Anteil haben die Kosten für die Lärminderung bei den Wagen, der Zulassung und Sicherheitsausrüstung von Wagen und Lokomotiven sowie die Erhöhung der Preise für Infrastruktur und elektrische Energie durch die DB Netz AG.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen nicht weiter zu verschlechtern, erwarten der VDV von der Politik, die Spielräume als Eigentümer des Eisenbahninfrastrukturunternehmens DB AG beispielsweise durch einen Verbleib der Einnahmen bei DB Netz AG anstelle einer Gewinnausschüttung an den Gesellschafter dazu zu nutzen, die Kosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen möglichst gering zu halten.

Weiterhin soll eine angemessene Finanzierung der Infrastruktur sichergestellt und die europäischen Vorgaben für die Interoperabilität marktgerecht ausgestaltet werden.

Der VDV hat zu der Praxis einiger Finanzämter, Gewerbesteuer auf Trassenpreise zu erheben, am 19.09.2011 gegenüber dem Bundesfinanzministerium Stellung bezogen. Danach ist der Trassennutzungsvertrag kein Mietvertrag, sondern ein Gestattungsvertrag eigener Art, welcher als gemischter Vertrag mit mietfremden Elementen zu sehen ist. Da die Autobahnmaut nicht als gewerbesteuerpflichtig gesehen wird, entsteht eine einseitige Belastung des Verkehrsträgers Schiene und somit eine intermodale Wettbewerbsverzerrung. Es handelt sich weitgehend um ein Nullsummenspiel, da die meisten Trasseneinnahmen über den von der öffentlichen Hand finanzierten Nahverkehr eingenommen werden.

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

Die Bundesnetzagentur und das Bundesverkehrsministerium haben auf die Stellungnahme des VDV positiv reagiert und diese unterstützt. Bisher wurden bei den Bund-Länder Gesprächen des Finanzressorts im Dezember 2011 und Februar 2012 keine Entscheidungen getroffen. Die Entscheidung wurde vertagt auf Mitte 2012.

Dem Bundesrat liegt ein Entwurf zum § 3a der EBO vor, wonach Hauptbahnen grundsätzlich mit PZB 90 auszurüsten sind.

Nebenbahnen sind mit PZB 90 auszurüsten, wenn die Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h beträgt oder auf der Strecke Mehrzugverkehr und Reisezugverkehr vorliegen. Bei Strecken ohne Reisezugverkehr ist PZB nur vorgeschrieben, wenn die Höchstgeschwindigkeit größer als 50 km/h ist.

Bestehende Zugleistrecken müssen entsprechend umgerüstet werden. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 des EBO-Entwurfes sind Ausnahmen zulässig.

Weiterhin sind folgende Änderungen geplant:

§ 15 ESBO und § 15 Abs. 4 EBO: die Eisenbahnaufsichtsbehörden können eine Ausrüstung mit Zugbeeinflussung vorschreiben.

Änderung des § 28 Abs. 1 Nr. 4 EBO: ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale müssen nicht mehr selbständig verhindert, sondern nur noch überwacht werden.

§ 40 Abs. 2 EBO: Bei Ausfall des PZB-Fahrzeuggerätes ist auf Hauptstrecken nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und 50 km/h auf Nebenbahnen erlaubt.

Die Nachrüstung der Infrastruktur hat bis zum 31.12.2014 zu erfolgen, wobei gemäß § 65 EBO „anderweitige Maßnahmen“ bis zur Nachrüstung zu treffen sind. Der VDV fordert eine Bereitstellung von Mitteln in den öffentlichen Haushalten, um die Belastung der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Infrastrukturunternehmen durch die Umrüstungen zu entlasten.

Weiterhin sollen bei der Umrüstung die Investitionen zur Fahrzeugnachrüstung berücksichtigt werden.

Die Umsetzung der im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung vereinbarten Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist noch immer nicht terminiert worden.

Das Bundesverkehrsministerium hat die Verfassungsmäßigkeit einer dauerhaften NE-Infrastrukturfinanzierung durch den Bund bestätigt. Die Finanzierung soll auf Basis einer zu schaffenden gesetzlichen Grundlage mittels Förder-Richtlinie mit einem Förderhöchstsatz von maximal 50 % des Investitionsvolumens erfolgen.

Gegenwärtig fördert der Bund nur die bundeseigene Schieneninfrastruktur. Die nichtbundeseigene Schieneninfrastruktur wird durch einige Bundesländer nur sporadisch gefördert. Diese ist daher vor allem auf die Trassengelder aus dem durch die Länder bezahlten Schienenpersonennahverkehr, den Schienengüterverkehr und dem Schienenpersonenfernverkehr angewiesen.

Die gegenwärtige Finanzierung für den Bau und Ausbau der Bundeschienenwege ist unterfinanziert. Einschließlich der KO-Finanzierung sinken die vorgesehenen Mittel von 1,4 Mrd. € pro Jahr im Jahr 2012 auf 1,3 Mrd. € im Jahr 2013 und sollen bis 2015 auf 1,2 Mrd. € bei einem jährlichen Investitionsbedarf von 1,9 Mrd. € fallen.

Durch die Verzögerungen bei der Umsetzung der Koalitionsvereinbarung im Hinblick auf die nichtbundeseigene Schieneninfrastruktur ist die Existenz der Schieneninfrastrukturen in vielen Regionen gefährdet.

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

Die Lage hat sich in den vergangenen Jahren weiter verschlechtert, da die Länder, welche NE-Infrastrukturen über freiwillige Programme zumindest zum Teil finanzieren, diese deutlich reduziert haben.

Der Bund hat in den zurückliegenden Jahren einen gemeinsamen Ordnungsrahmen für alle Bahnen geschaffen und ist daher in der Pflicht, die Grundsicherung des Infrastrukturbestandes auch für die nichtbundeseigenen Infrastrukturen herzustellen.

Hierfür werden pro Jahr ca. 150 Mio. € benötigt. Ein Vorschlag des VDV für eine Förderrichtlinie des Bundes liegt vor.

Holger Westphal, Kundenmanagement DB Netz AG Regionalbereich Ost, Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

Die DB Netz AG betreibt die Infrastruktur für den Bahnbetreiber und stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassen und Fahrpläne zur Verfügung.

Zum Betrieb der Infrastruktur gehören der Fahrweg, die Betriebsanlagen und Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs, die Leit- und Sicherungstechnik, die Stellwerke und Betriebszentralen sowie die elektrischen Oberleitungen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen wird die DB Netz AG durch die Erstellung und Koordination des Fahrplans, der Betriebsführung, der Instandhaltung und Instandsetzung sowie der Entwicklung des Netzes durch Planung und Bau von Neu- und Ausbaumaßnahmen tätig.

Die Infrastruktur der DB Netz AG hatte 2011 eine Betriebslänge von 33.576 km bei einer gesamten Gleislänge von 61.745 km, 3440 Stellwerken, 71.259 Weichen und Kreuzungen, 14.320 Bahnübergänge, 24.968 Eisenbahnbrücken und ein Bahnstromnetz von 7786 km. Es wurden 2011 1.051 Mio. Trassenkilometer mit täglich 32.000 Zügen gefahren. In die Infrastruktur wurden 5.143 Mio. € investiert. Die Mitarbeiterzahl von DB Netz betrug 41.136 Mitarbeiter.

Das Streckennetz des Regionalbereiches Südost umfasst 5.955 km. Hiervon werden inzwischen 2403 km in der Betriebszentrale Leipzig überwacht und 1503 km durch diese gesteuert. Pro Tag werden 300.000 Zug-km mit täglich 8500 Zügen erbracht.

Der Regionalbereich hat 4.210 Kunden, davon 76 EVU, 323 Gleisanschliesser, 7 Aufgabenträger und 4 Spediteure.

Entgegen der Statistik des statistischen Bundesamtes sind die Leistungen der EVU auf Basis der gefahrenen Kilometer auch 2012 weiter gestiegen, wobei diese aber baustellenbedingt im Bereich der Niederlassung Südost stagnierten.

Auf vielen Hauptstrecken wie z.B. im Bereich des Grenzeinganges Bad Schandau kam es zu erheblichen Leistungssteigerungen.

Im Bereich Südost erbringt die DB Netz AG 26 % der Leistungen für den Schienengüterverkehr.

Nach den Verkehrsprognosen des Bundesverkehrsministeriums für den Zeitraum zwischen 2004 und 2015 ist im Schienengüterverkehr mit einem zusätzlichen Verkehrszuwachs von 65 % und im Personenfernverkehr mit 17 % Wachstum zu rechnen.

Das Bundesverkehrsministerium geht davon aus, dass ein Teil des Verkehrswachstums durch gesteigerte Auslastung der Transporte aufgefangen werden kann, so dass die Infrastruktur um lediglich 6 % mehr belastet wird. Besonders hoch ist die Auslastung auf den Nord-Süd Achsen, im Seehafen-Hinterland-Verkehren zu den Nordhäfen und an den großen Knoten mit einer prognostizierten Mehrbelastung von mehr als 20 %.

Das Wachstumsprogramm der Deutschen Bahn konzentriert sich auf die Beseitigung der erwarteten Kapazitätsengpässe und den Ausbau von Alternativrouten und Entlastung großer Knoten.

So soll zur Entlastung des West-Korridors auch ein Ost-Korridor mit dem Ziel der Aufnahme des Mehrverkehrs des Nord-Süd-Verkehre Richtung Passau und München durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke Uelzen-Stendal und die Elektrifizierung der Strecke Reichenbach – Hof – Regensburg aufgebaut werden. Die Verlängerung von Überholungsgleisen und Wartegleisen in Knotenbahnhöfen auf 750 Meter soll die Führung längerer Züge ermöglichen. In den Knoten werden weitere Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Güter- und Personenverkehr ergriffen.

Der DB Netz AG stehen für den Erhalt sowie den Aus- und Neubau des Streckennetzes 2.200 Mio. € für 37 Maßnahmen zur Verfügung. Davon gehen 1.390 Mio. € in 10 Maßnahmen auf den Strecken und 820 Mio. € fließen in 27 Maßnahmen in den Eisenbahnknoten.

Die Eisenbahninfrastruktur zwischen Uelzen und Stendal wird zweigleisig ausgebaut. Die nur eingleisige Eisenbahnstrecke wird in einer ersten Baustufe zwischen Hohenwulsch und Brunau-Packenbusch sowie zwischen der Überleitstelle Rademin und Salzwedel zweigleisig ausgebaut.

Durch den Ausbau der 107 km langen Strecke wird die Infrastrukturkapazität zwischen Mitteldeutschland und den Nordseehäfen und zum Fehmarnbelt erhöht. Der Knoten Halle wird durch die Modernisierung der Zugbildungsanlagen aufgewertet. Vorhandene alte Stellwerkstechnik wird durch ESTW ersetzt, Infrastruktur wird erneuert und neu gebaut. Die Leistungsfähigkeit der Zugbildungsanlage wird deutlich erhöht.

Die Sachsen-Franken Magistrale wird durch den Ausbau des Knotens Chemnitz und die Elektrifizierung der Strecke von Reichenbach nach Hof aufgewertet.

Im Bahnhof Chemnitz werden 2.100 m Gleise, 82 Weichen, 13 Ingenieurbauwerke und sonstige Anlagen erneuert.

Die Strecke Reichenbach-Hof wird elektrifiziert, das Götzschalviadukt erneuert. Die Streckengeschwindigkeit kann auf 160 km/h erhöht werden, die Reisezeit wird von jetzt 3 Stunden 25 Minuten auf 2 Stunden 30 Minuten verkürzt. Zwischen Dresden und Hof wird hierdurch ein elektrischer Betrieb möglich. Das Projekt dient der Sicherstellung des Verkehrskonzeptes nach Inbetriebnahme des Citytunnels in Leipzig. Gegenwärtig sind die Planungen für die weitere Elektrifizierung der Strecken von Hof in die Tschechei und nach Regensburg angelaufen, womit die Maßnahmen dann auch für den Güterverkehr nützlich werden.

Zwischen Nürnberg und Halle wird eine zweigleisige Strecke für den Personen- und Güterverkehr gebaut. Die Strecke ist ausschließlich mit ETCS befahrbar, weshalb sich noch kein Güterverkehrsunternehmen für die Nutzung der Strecke angemeldet hat.

Durch den Umbau des Leipziger Hauptbahnhofes und den Bau des Citytunnel Leipzig wird eine reine Personenverkehrsstrecke durch die City Leipzigs geschaffen, wodurch der Fern- Güter- und Nahverkehr entflochten werden. DB Netz baut den Bahnhof Falkenberg zur Nutzung durch die Automobilindustrie um. Die BLG Auto Rail GmbH möchte den Standort als zentrale Drehscheibe für ihre Autotransporte auf der Schiene errichten. Die BLG Rail Tec GmbH errichtet in Falkenberg ein Waggonservice- und Logistikzentrum. DB Netz reaktiviert gesperrte Gleise oder verkauft diese für eine logistische Nutzung durch BLG Falkenberg.

Die Total-Raffinerie in Leuna steigert den Versand mit Kesselwagen. Gemeinsam mit Infraleuna werden die Kapazitäten an der Schnittstelle zwischen Infraleuna und der DB erhöht. Zunächst wird durch eine Vernetzung der Datensysteme die Erstellung gleisgenauer, realistischer Fahrpläne für den Zulauf zur Wagenübergabestelle ermöglicht. Eine Weichenverbindung an der Merseburger Einfahrt ermöglicht mehr Fahrstraßen und eine flexiblere Gleisnutzung. In Vorbereitung ist der Aufbau einer weiteren Gleisanbindung in Höhe des Haltepunktes Leuna Werke Nord.

An der Schnittstelle Bahnhof Buna Werke PBF ist der Neubau der Nordeinfahrt einschließlich Elektrifizierung zur Optimierung der Werkslogistik geplant. Im Hinblick auf weitere Potentiale des Chemieparks und des Kombiterminals Schkopau werden durch die Effizienzsteigerungen Mehrverkehre möglich und die Abläufe werden nach Inbetriebnahme der Zugbildungsanlage Halle optimiert. Die Gleise 5 und 7 im Bahnhof Bad Schandau Ost wurden reaktiviert, wodurch der Bahnhof Bad Schandau entlastet wird und die Kapazität der Infrastruktur der Grenzstrecke erweitert wird. Die Strecke Magdeburg-Röderau ist vollständig geöffnet. Geringeres Nutzungsentgelt und flexiblere Öffnungszeiten generieren Kostenvorteile für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Gemeinsam mit den Aufgabenträgern des SPNV und der Industrie entstanden neue Finanzierungskonzepte, welche die Finanzierung von folgenden Maßnahmen ermöglichten:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit der Strecke Halle – Eichenberg
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit der Strecke Kühnhauen – Bad Langensalza
- Gleiserneuerung für grenzüberschreitende Verkehre nach Tschechien in Bad Schandau Ost
- Nutzlängenerweiterung in Glauchau für Verkehre in die Nordseehäfen
- Geschwindigkeitserhöhung in Bad Salzungen
- Einrichtung einer WC-Entsorgungsanlage in Dessau
- Elektrifizierung einer Abstellanlage in Zwickau
- Ausbau des Gleisanschlusses zur Crop Energie in Zeitz
- Einrichtung eines Gleises für den Mehrverkehr durch Enercon in Magdeburg-Rothensee.
- Ausbau der Anbindung des Sägewerkes in Rottleberode
- Erhöhung der Geschwindigkeit in Weida-Zeulenroda
- Schaffung einer zusätzlichen Ladestraße in Blankenburg

DB Netz möchte auch weiterhin durch ähnliche Vermarktungsaktivitäten und innovative Ideen Mehrverkehr auf der Schiene generieren.

Dr. Marcus Ter Steeg, Bundesnetzagentur, Aktueller Sachstand zum Eisenbahnregulierungsgesetz und dem Infrastrukturzugang zur ersten/letzten Meile

Dr. Marcus Ter Steeg stellte die wichtigsten sich für die Bahnen der letzten und ersten Meile ergebenden Änderungen durch das im Entstehen begriffene Eisenbahnregulierungsgesetz dar.

Das neue Eisenbahnregulierungsgesetz hat in einem Industrie- oder Chemiapark die Interessen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Kunden der Werksbahn zu berücksichtigen.

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

In § 3 Abs. 10 ERG-E wird erstmalig der Begriff der Werksbahnen definiert. Danach sind Werksbahnen Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden. Eisenbahninfrastrukturen werden ausschließlich zur Nutzung der eigenen Infrastruktur betrieben, wenn Sie dem innerbetrieblichen Transport und der An- und Ablieferung von Gütern für das Unternehmen, das die Infrastruktur betreibt, dienen. Diesen Unternehmen werden neu nach dem Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes die An- und Ablieferung von Gütern für Unternehmen, die mit dem die Infrastruktur betreibenden Unternehmen verbunden sind oder Eisenbahnen oder Unternehmen, welche dem an das die Infrastruktur betreibende Unternehmen angeschlossen sind, gleichgestellt. Hierdurch entfällt das Erfordernis eines Zusammenschlusses zu einer Verladergemeinschaft nach geltendem Recht, welche eine Einverständniserklärung aller verladenden Betriebe voraussetzte.

Das Entwurf zum Eisenbahnregulierungsgesetz unterscheidet zwischen geschlossener und offener Werksbahn (§ 6 Abs. 1 und 2 ERG-E). Eine geschlossene Werksbahn liegt vor, wenn der Werksbahnbetreiber die Transporte selbst oder durch ein einziges beauftragtes EVU durchführt. In diesem Fall hat der Werksbahnbetreiber zu gewährleisten, dass die Transporte diskriminierungs- und missbrauchsfrei erbracht werden.

In einer offenen Werksbahn erfolgt der Bahnbetrieb durch mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Werksbahn hat hier den diskriminierungsfreien Zugang und die diskriminierungsfreie Erbringung der Leistungen, die der Betreiber für den eigenen Güterverkehr erbringt, zu gewährleisten. Die Nutzerentgelte sind diskriminierungs- und missbrauchsfrei zu bemessen.

Der Werksbahnbetreiber –gleichgültig ob geschlossene oder offene Werksbahn– hat keine Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen. Die Bundesnetzagentur ist aber befugt, die Diskriminierungsfreiheit insbesondere der Nutzungsverträge und der Entgelte zu prüfen.

Sollte der Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes umgesetzt werden, entsteht neu auch eine Verpflichtung zur diskriminierungsfreien Zurverfügungstellung von Rangierdienstleistung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach § 4 Abs. 3 ERG-E sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Fahrzeugen, die in einer Serviceeinrichtung nicht nur vorübergehend Rangierfahrten durchführen, verpflichtet, Rangierdienstleistungen sowie die damit verbundenen Leistungen diskriminierungsfrei auch für andere Zugangsberechtigte zu erbringen. Die Entgelte für die Rangierdienstleistungen müssen diskriminierungsfrei sein, es besteht aber keine Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen Auch für Zusatzleistungen, welche das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbringt (§ 3 Abs 19 ERG-E) besteht keine Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen.

Dirk Stollberg, Vertreter des Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht Sachsen-Anhalt, Infrastrukturzugang – die Nutzung richtig vorbereiten

Dirk Stollberg stellte den Infrastrukturzugang aus Sicht des Landesbevollmächtigten für Eisenbahnaufsicht vor.

Nach der gegenwärtigen Rechtslage ist gemäß § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz für Eisenbahninfrastrukturen, die nicht nur für den eigenen Güterverkehr

Praxis und Tendenzen im Schienengüterverkehr - Nutzung von Anschlussbahnen

betrieben werden und für Serviceeinrichtungen gemäß § 2 Abs. 3 AEG Zugang zu gewähren.

Diese gelten gemäß § 3 AEG als öffentliche Eisenbahnen. Bahnen, zu denen kein Zugang gewährt werden muss, gelten als Anschlussbahnen.

Das Betreiben einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur ist gemäß § 6 Abs. 1 AEG genehmigungspflichtig. Keine Genehmigung benötigt der Betrieb einer Serviceeinrichtung.

Eine Sicherheitsbescheinigung ist nicht erforderlich, wenn es sich um ein Netz des Regionalverkehrs handelt.

Ebenfalls nicht erforderlich ist die Erlaubnis für die Aufnahme des Betriebes gemäß § 7f Abs. 1 AEG, wenn sich die Infrastruktur bereits in Betrieb befindet.

Bestehende Eisenbahnen, welche nach BOA betrieben werden und durch die Neufassung des AEG vom 30.04.2005 erstmals Zugang gewähren müssen, können weiterhin nach BOA betrieben werden. Andere Infrastrukturen müssen die EBO, ESO und EBV anwenden. Die Infrastrukturen, die die EBO, ESO und EBV anwenden müssen, benötigen eine Bestätigung der Eisenbahnbetriebsleiter nach EBV oder eine Bestätigung aufgrund einfacher Betriebsverhältnisse, eine EBO-Kompabilität der Infrastruktur (z.B. b Blinklichter und Radian), eine Signalisierung gemäß ESO, eine Haftpflichtversicherung nach EBHaftPflV sowie die Aufstellung von Nutzungsbedingungen.

Sofern der Betreiber der Infrastruktur auch Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, ist eine getrennte Rechnungslegung und organisatorische Trennung zwischen Eisenbahnbetrieb und Eisenbahninfrastruktur nach § 9 AEG zu schaffen. Für Kreuzungen mit dem öffentlichen Straßennetz erhält der Infrastrukturbetreiber einer öffentlichen Schieneninfrastruktur Ausgleichszahlungen gemäß § 16 AEG.

Für die sichere Abwicklung des Betriebes auf der Infrastruktur sind örtliche Bestimmungen für die Nutzer der Infrastruktur aufzustellen. Diese sollen die örtlichen Verhältnisse und Besonderheiten und betriebliche Regelungen enthalten.

Den Inhalt der örtlichen Bestimmungen regeln die zur Anwendung kommenden Regelwerke wie FV-NE, Ril 408 die Anweisung Nr. 16 zur BOA und die VDV-Schrift 750.