

RALF JENTGES

Integration der Schiene in die Werkslogistik

Zusammenfassung

26.09.2013

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 26. September 2013 die 7. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland. Die in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der MDC Power GmbH durchgeführte Fachtagung fand im Motorenwerk der MDC Power GmbH in Kölldeda statt.

Nach der Begrüßung durch Herrn Dr. Sven Breitschwerdt, Geschäftsführer der MDC Power GmbH und dem Grußwort von Christian Carius, Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr des Freistaats Thüringen wurden in 7 Beiträgen aktuelle Entwicklungen im Schienengüterverkehr vorgestellt. Erstmals waren hierbei die drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gemeinsam mit Beiträgen vertreten.

Im Anschluss an die Tagung führte Herr Steffen Hunold, Logistikleiter der MDC Power GmbH und Herr John, Niederlassungsleiter der BLG Automotive Logistics GmbH & Co.KG die Teilnehmer durch das Werk und demonstrierten den innovativen Bahnumschlag mittels Mobiler-Technik.



Dr. Sven Breitschwerdt, Geschäftsführer der MDC Power GmbH, Begrüßung

Der Geschäftsführer der MDC Power GmbH begrüßte die Teilnehmer bei der MDC Power GmbH in Kölldeda. Der Standort besteht inzwischen seit 10 Jahren und ist als Gemeinschaftsunternehmen von Mitsubishi, Daimler und Chrysler entstanden. Nach dem Rückzug der anderen Beteiligten entwickelte die Daimler AG den Standort zu einer Produktionsstätte von Motoren für die Daimler-Gruppe. Es werden Drei- und Vierzylindermotoren für PKW und Vans hergestellt. Am Standort

sind ca. 1.400 Personen beschäftigt. Seit Anfang 2012 ist das Werk in das Zugsystem der Daimler-Gruppe integriert.

Christian Carius, Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr des Freistaates Thüringen, Grußwort

Der Minister begrüßte die Teilnehmer der 7. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland. Logistik ist ein Zukunftsthema für Thüringen mit landesweit ca. 54.000 Beschäftigten. Der Freistaat Thüringen hat bezogen auf die Bevölkerungszahl und Fläche das bundesweit dichteste Schienennetz. Das Güternetz soll durch den zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gera und das Schließen der Elektrifizierungslücke zwischen Gotha und Leinefelde weiter gestärkt werden.

Angesichts weiter steigenden Verkehrsaufkommens sei es wichtig, alle Verkehrsträger zu nutzen. Es sei daher erfreulich, dass MDC Power und andere Betriebe in Thüringen Verkehre auf die Schiene verlagern.

Götz Walther, Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Aktuelle Entwicklungen des Schienengüterverkehrs

Der VDV vertritt als Branchenverband die Interessen von ca. 600 Mitgliedsunternehmen, die öffentlichen Personenverkehr, Eisenbahnverkehr und Eisenbahninfrastruktur betreiben. Der Zweck des VDV ist die Förderung der Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs mit den Zielen der verbesserten Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Ausweitung dieser Verkehre.

Nach den Angaben des Eisenbahnbundesamtes haben 335 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr eine Lizenz.

Im regionalen Güterverkehr sind DB Schenker Rail, traditionelle Regionalbahnen, Hafeneisenbahnen, Werks- bzw. Anschlussbahnen und neuerdings meist private Rangierdienstleister tätig.

Im Güterfernverkehr sind DB Schenker Rail, traditionelle Regionalbahnen, zunehmend Werkseisenbahnen und Hafeneisenbahnen sowie ausländische Bahnen aktiv.

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Deutschland ist geprägt von einem hohen Anteil des Einzelwagenverkehrs und einer Vielzahl von „Serviceeinrichtungen“ wie Terminals und Häfen.

Der Wettbewerb ist bei Ganzzügen, dem kombinierten Verkehr und im internationalen Verkehr intensiv. Zunehmend ist ein Wettbewerb bei Halb-, Flügelzügen und kürzeren Ganzzügen über Drehscheiben zu beobachten.

Der Wettbewerb beim Transport von Wagengruppen ist schwierig, dennoch ist auch dort eine Zunahme zu verzeichnen. Ebenfalls schwierig gestaltet sich die Wettbewerbssituation beim Transport von Einzelwagen. Inzwischen sind aber auch hier Alternativlösungen vorhanden.

Die Verkehrsleistung im öffentlichen Schienenverkehr steigerte sich seit 1995 um 67 %, wobei im Jahr 2009 ein Einbruch durch die Wirtschaftskrise und 2012 ein leichter Verkehrsrückgang aufgrund der Absatzschwäche bahnaffiner Güter wie Stahlerzeugnisse zu verzeichnen war.

Die Auswertung der Hauptrelationen ergibt zwischen 2001 und 2011 im Binnenverkehr eine Steigerung der Verkehrsleistung um 61,4 %, im grenzüberschreitenden Verkehr um 37,2 % und im Transit um 33,8 %.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben bei der Verkehrsleistung im öffentlichen Schienengüterverkehr einen stetig steigenden Anteil. Diese lag 2011 bereits bei 25,9 % oder 29,4 Milliarden Tonnenkilometern.

Aufgrund des globalen Wirtschaftswachstums, eine weiter zunehmenden internationalen Arbeitsteilung, wachsender Globalisierung, transportintensivierender Ansprüche moderner Logistik- und Produktionskonzepte in Industrie und Handel sowie einer abnehmenden Bedeutung der direkten Transportkosten ist mit einer weiteren Steigerung des Güterverkehrs zu rechnen.

Trends zu Lasten des Schienengüterverkehrs sind eine Verringerung der Ladungsgröße, Streuung der Destinationen durch zunehmende Zersiedlung, Abnahme des Massengutes am Gesamtaufkommen, leichte Verfügbarkeit und Disponierbarkeit der im Vergleich zum Zug kleinen Einheit Lkw, mangelnde Angebote im westeuropäischen und mittelosteuropäischen Ausland, infrastrukturelle Schwächen bei Gleisanschlüssen, Ladestellen und Rangierbahnhöfen sowie eine sinkende Akzeptanz des Schienengüterverkehrs wegen hoher Lärmemissionen. Zugunsten des Schienengüterverkehrs wirken jedoch Steigerungen bei Kundenfreundlichkeit und Produktivität im Schienengüterverkehr, steigende Transportweite im Wirtschaftsraum Europa, eine fortschreitende Containerisierung, ein Ausgleich der immer kleineren Ladungsgröße durch Konsolidierung im KV, steigende Energiepreise, eine Bündelung zu eisenbahngerechten Größe durch „intelligentere Logistik“, Kapazitätsengpässe – vor allem bei den Fahrzeugen- auf der Straße sowie Umwelt und Sicherheit als Marketing für Verlader.

Risiken für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs sind eine übertriebene Harmonisierung, welche die Kosten in die Höhe treibt anstelle sie zu senken, eine Senkung von Lärmgrenzwerten ohne finanziellen Ausgleich für die Lärmsanierung, ein Fülle neuer regulierender Vorschriften im „Recast des 3. EU Eisenbahnpaketes“ und das 4. EU-Eisenbahnpaketes, eine Änderung der Rahmenbedingungen im intramodalen Wettbewerb durch Zulassung von Gigalinen, der Infrastrukturentwicklung und -finanzierung sowie der Gefahr einer Stockung der Marktöffnung oder die Bildung von Oligopolen beim intramodalen Wettbewerb.

Die Kosten im Schienengüterverkehr sind durch eine ständige Steigerung der Kosten für Wagen, Lokomotiven, Energie, Infrastruktur, Personal und andere preistreibende Faktoren stetig und deutlich gestiegen. Diese Steigerung konnte zum Teil durch Produktivitätssteigerungen abgefangen werden.

Von der Eisenbahninfrastruktur wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit, Qualität und Zuverlässigkeit, Flexibilität insbesondere im Störfall, eine ausreichende Raumabdeckung, Zugänge zur Infrastruktur durch Gleisanschlüsse, Terminals, Zugbildungsanlagen und Railports, eine Interoperabilität zu marktverträglichen Kosten, Umweltverträglichkeit und marktfähige Preise für die Infrastrukturnutzung gefordert.

Höchste Priorität hat hierbei die Beseitigung bestehender und die Vermeidung künftiger Kapazitätsengpässe.

Die Leistungsfähigkeit und Qualität des Bestandsnetzes soll durch eine Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesichert werden. Hierbei ist der Finanzierungsbeitrag des Bundes an die tatsächlichen Kosten anzupassen, eine effiziente und wirksame Outputkontrolle durch Einführung eines Kapazitätskriteriums durchzuführen sowie sanktionsbewehrte Kriterien mindestens für Teilnetze einzuführen.

Um den Bau- und Ausbau der Schienenwege weiter voranzutreiben, sind die Mittel für Neu- und Ausbauinvestitionen signifikant zu erhöhen, um die Vorhaben im Bedarfsplan zügig umzusetzen.

Für kleinere und mittlere Projekte außerhalb des Bedarfsplanes sollte ein Finanzierungstopf geschaffen werden.

Zur baureifen Entwicklung von weiteren Projekten ist ein Planungstopf einzurichten.

Der VDV hat im Rahmen einer Unternehmensumfrage 436 Maßnahmenvorschläge ermittelt, welche die Flexibilität und Zugänglichkeit des Netzes erhöhen. Es handelt sich um zahlreiche Maßnahmen kleineren und regionalen Zuschnitts. Die Güterbahnen fordern hierbei insbesondere zusätzliche Überholmöglichkeiten und Weichenverbindungen, Neben-, Abstell- und Ladegleise, höhere Achslasten sowie signal- und sicherungstechnische Einbindung von Anlagen.

Die Maßnahmenliste wurde im Februar 2013 vom VDV veröffentlicht.

Die Sicherung der regionalen Erschließung der Wirtschaftsstandorte hängt von einem flächendeckenden Angebot regionaler Dienstleister für den Vor- oder Nachlauf von Wagenladungsverkehren, Kapazitäten für die Güterverkehrsbedienung in den Regionen und Zugangsmöglichkeiten zur Schiene wie Lade- und Gleisanschlüssen ab.

Die beiden erfolgreichen Förderinstrumente Gleisanschlussförderung und Terminalförderung für den kombinierten Verkehr des Bundes sind weiter zu führen, weiter zu entwickeln und bedarfsgerecht zu dotieren.

Der Bund stieg durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz in die Finanzierung der NE-Bahnen ein. Zur Sicherung der Bestandsinfrastrukturen der NE-Bahnen sind der Finanzrahmen bis zu einem Betrag von 150 Millionen €/Jahr und der gesetzliche Rahmen der Finanzierung weiterzuentwickeln.

Die Umsetzung der europäischen Regulierungsvorschriften gegenüber der nichtbundeseigenen Schieneninfrastruktur begründet eine Finanzierungsgewährleistung für alle von der Regulierung der Ril 2012/34/EU erfassten nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Mittelfristig fordert der VDV einen eigentümerunabhängigen Finanzierungsrahmen für überregionale und regionale Eisenbahninfrastrukturen.

Die intramodalen Wettbewerbsbedingungen des Schienengüterverkehrs sind durch eine Nichtzulassung von Gigaliniern, der Weiterentwicklung der Lkw-Maut, einer Anlastung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern sowie eine Verzicht einer Belastung des Schienenverkehrs durch EEG-Umlage zu verbessern.

Holger Westphal, Teamleiter Kundenmanagement Regionalbereich Südost der DB Netz AG, Aktuelles aus der Region

Die DB Netz AG ist mit ca. 33.600 Kilometern Streckennetz das größte und leistungsfähigste Schieneninfrastrukturunternehmen Europas. Die DB Netz AG ist verantwortlich für das Streckennetz und alle betriebsnotwendigen Anlagen. Es werden rund eine Milliarden Trassenkilometer pro Jahr gesichert.

Das Unternehmen ist eine hundertprozentige Tochter der Deutschen Bahn AG mit ca. 36.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von 4.478 Millionen Euro.

Im Jahr 2012 überwachte der Regionalbereich Südost 5.908 km Streckenlänge. Die Betriebszentrale Leipzig überwachte hiervon 2.403 km, wovon wiederum 1.503 km auch über diese gesteuert wurden. Zu den durch die Betriebszentrale Leipzig gesteuerten Bereichen gehören u.a. die Eisenbahnknoten Leipzig, Dresden, Magdeburg und Erfurt.

Pro Tag wurden 2012 im Regionalbereich Südost 354.000 Zug-Km gesichert. Der Anteil am Schienengüterverkehr beträgt 25%. Der Anteil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist mit 40% überdurchschnittlich hoch. Im Regionalbereich Südost verkehrten 2012 täglich ca. 8.500 Züge, davon 1.700 Güterverkehrszüge und 1.500 Züge Dritter.

Der Regionalbereich betreut 76 Eisenbahnverkehrsunternehmen, 323 Gleisanschlösser, 7 Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs und 4 Spediteure.

Kennzeichnend für das Schienennetz in Mitteldeutschland sind zahlreiche Transitrelationen. Die Anforderungen an die Infrastruktur sind die Schaffung der Voraussetzungen für ein sicheres Betreiben der Infrastruktur und für schnelle und zuverlässige Verbindungen, die Bereitstellung ausreichender Infrastrukturkapazitäten auf Strecken, in Knoten und an den Grenzbahnhöfen, die Bereitstellung von Zugangsstellen zum Schienennetz und Umschlagkapazitäten sowie die Bereitstellung von ausreichenden Zugbildungs-, Abstell- und Behandlungskapazitäten. Hierbei erwartet der Kunde eine Bereitstellung kostengünstiger Infrastruktur und eine Kooperation zwischen den Infrastrukturbetreibern.

Die im Schienengüterverkehr erbrachten Trassenkilometer stagnieren seit 2011 bei rund 32.000.000 km. Die Auslastung der Züge steigt hingegen, so dass das Güterverkehrsaufkommen im Bereich des Regionalbereichs steigt. Steigende Zugzahlen sind im Elbtal zwischen Pirna und dem Grenzübergang Bad Schandau zu verzeichnen. Gegenwärtig verkehren hier 14 große EVU regelmäßig im Grenzverkehr zur Tschechei. Durch den zunehmenden Einsatz von Zweisystemloks verlagert sich der Triebfahrzeugwechsel von Bad Schandau ins Hinterland. Seit 2009 nahm der Verkehr bei einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 7% um insgesamt 35 % zu. Der zunehmende Lärm wurde als Problemfeld erkannt.

Die Infrastruktur wird zum einen mit Bundesmitteln für Maßnahmen zum Aus- und Neubau des Streckennetzes gemäß dem Bedarfsplan und der Priorisierung durch den Bund, durch Bundesmitteln für den Erhalt des Streckennetzes nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und Eigenmittel der DB Netz AG, die für Maßnahmen auf Marktnachfrage und Kundenwünsche auch bei der Infrastrukturkapazität verwendet werden, finanziert. Durch die finanziellen Zuweisungen des Bundes an die DB Netz AG, die Zahlung von Geldern auf Basis des Ergebnisabführungsvertrages an die DB AG und die Zahlung einer Dividende an den Bund besteht ein Finanzierungskreislauf Schiene.

Auf Basis dieses Kreislaufes stellt der Bund der DB Netz AG zusätzliche Mittel für die Realisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Verfügung. Es folgen hiermit zusätzliche Investitionszuschüsse an die DB Netz AG über erhöhte Dividendenausschüttungen der DB AG an den Bund und eine vorzeitige Tilgung von zinslosen Darlehen der DB Netz AG durch die DB AG. Der Kreislauf hat ein Gesamtvolumen von ca. 1.083 Mio. Euro zusätzlicher Bundesmittel für den Zeitraum zwischen 2012 und 2015. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist dieses Modell vorteilhaft, da keine Veränderung in der „Return on Capital Employment“- Entwicklung der DB Netz AG eintritt und damit steigendes Investitionsvolumen der DB Netz AG keinen höheren Trassenpreis nach sich zieht.

Durch verschieden aufeinander abgestimmte Konzepte wird eine stufenweise Erhöhung der Schienennetz-Kapazität erreicht. Kurzfristig sollen durch das Sofortprogramm Seehafenhinterland-Verkehr die Hinterlandkorridore z.B. durch Verbindungskurven, Verkürzung der Blockabstände und Verlängerung der Überholgleise ertüchtigt und durch die Konjunkturprogramme Bedarfsmaßnahmen angeschoben und beschleunigt werden. Mittelfristig werden über den Netzfonds kurz- und mittelfristig realisierbare Maßnahmen mit Fokus Qualitätserhöhung, Engpassbeseitigung auch im Hinblick auf zukünftiges Wachstum und Kundenwunsch realisiert sowie durch das Wachstumsprogramm Alternativrouten und Entlastung großer Knoten in 37 Einzelmaßnahmen nachfragegerecht ausgebaut. Langfristig erfolgt auf Basis der „Perspektive Bedarfsplan“ die Umsetzung der Bedarfsplanvorhaben gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 sowie auf Basis der „Netzkonzeption 2030“ eine Vorbereitung der Maßnahmenanmeldung für den neuen Verkehrswegeplan 2015 und eine Entwicklung für ein „Zielnetz 2030“

Die 37 Einzelmaßnahmen im Wachstumsprogramm haben ein Investitionsvolumen von rund 2,2 Mrd. Euro. Durch eine Bündelung der Einzelmaßnahmen auf Korridore wird zeitnah ein Kapazitätsgewinn in Höhe von ca. 20 Millionen Trassenkilometern geschaffen. Das Programm lässt sich bei überschaubaren Kosten vergleichsweise schnell umsetzen, ist aufwärtskompatibel und ergänzt nachfragegerecht andere Investitionsprogramme. Es werden durchgängige, alternative Verkehrskorridore geschaffen. Die Finanzierung ist teilweise gesichert, einzelne Maßnahmen sind bereits in Bau.

Im Bereich des Regionalbereiches Südost sollen bis 2018 folgende Neu- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden: die Neubaustrecke Leipzig-Erfurt-Nürnberg einschließlich des Knotens Erfurt, der City-Tunnel Leipzig, die Zugbildungsanlage Halle einschließlich Ergänzungsmaßnahmen im Knoten Halle, der Knoten Merseburg, der Knoten Dessau-Roßlau, die Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden, der Streckenausbau Berlin – Dresden, die Ausbaustrecke Knappenrode-Horka, der Umbau des Knotens Leipzig, der Ausbau der Sachsenmagistrale Nürnberg – Leipzig und weiter nach Dresden, die Mitte-Deutschland-Verbindung, der Knotenumbau Magdeburg, der Ausbau der Strecke zwischen Stendal und Uelzen, der Ausbau der Strecke von Erfurt nach Eisenach, die Erweiterung des Terminals Leipzig-Wahren sowie der Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Leipzig und Chemnitz.

Der Neubau der Schnellfahrstrecke soll zwischen den Ballungszentren München/Nürnberg oder Frankfurt und Leipzig/Berlin im überregionalen Personenverkehr die langsame Verbindung über die Saalebahn ersetzen. Der Abschnitt von Gröbers nach Leipzig ist bereits im Betrieb, im Dezember 2015 sollen der Streckenabschnitt zwischen Erfurt und Halle und im Dezember 2017 der Abschnitt zwischen Ebensfeld und Erfurt folgen.

Im Regionalbereich Südost stehen mit dem Duss-Terminal in Leipzig-Wahren, dem Duss-Terminal in Erfurt-Vieselbach, dem GVZ Dresden, dem Terminal der DB Intermodal Leipzig, dem Terminal der Hörseltalbahn in Eisenach, dem LDZ Elsterwerda, dem GVZ Glauchau, der UHH Haldensleben, dem Hafen Halle, dem Container-Terminal Hof, dem Magdeburger Hafen, dem Werra Kombi Terminal Phillipsthal, den Sächsischen Binnenhäfen Riesa, der KTSK Kombi Terminal Schkopau, der STR Schwarzheide, dem Hafen Aken und dem Terminal Sonneberg eine Vielzahl von Terminals für den Umschlag von Wechselbehältern zur Verfügung. Die DB Netz AG hält in der Region öffentliche Ladestellen vor, bedauert aber die geringe Nutzung bei einem Teil der Ladestellen.

Die DB Netz AG trägt durch eine Aus- und Neubau der Infrastruktur, der Veranlassung und Vermittlung von Potential- und eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen, der Erstellung von Fahrplan- und eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen, durch eine Unterstützung bei der Suche nach geeigneten Immobilien für potentielle Güterverkehrskunden, Begleitung der Infrastrukturplanung von Partnern bis zur Durchführung der Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen für andere EIU, der Unterstützung bei der Erstellung von Logistikprozessen, der Zusammenführung von Logistikpartnern sowie der Bereitstellung der Trassen- und Anlagenkapazitäten zu einer Schaffung verbesserter Zugangsmöglichkeiten zum Netz bei.

Hans-Jürgen Hummel, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr des Freistaates Thüringen, Vorstellung der Entwicklung des Bahnverkehrs aus der Perspektive des Freistaates Thüringen

Der Freistaat Thüringen liegt zentral in der Mitte von Deutschland und Europa, verfügt über ein modernes Straßennetz mit fünf Autobahnen, hat im Verhältnis zur Größe und Einwohnerzahl das dichteste Schienennetz in Deutschland, ist bereits jetzt leistungsfähig für eine erwartete Verkehrssteigerung und verfügt mit dem Flughafen Erfurt-Weimar über einen internationalen Flughafen für den Frachtumschlag.

Die kurzen Distanzen zu den europäischen Märkten und die Drehscheibenfunktion zwischen West-, Ost- sowie Nord- und Südeuropa machen laut einem Länder-Ranking des US-Magazins „Site Selection“ Thüringen zu einen der besten Investitionsstandorte in Westeuropa.

Das Schienennetz in Thüringen hat eine Länge von 1.507 km und verfügt mit der Strecke von Berlin nach München und der von Frankfurt am Main nach Dresden über zwei Hauptachsen.

Die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke in den Jahren 2015 und 2017 schließt eine weitere Lücke in der transeuropäischen Verbindung von Italien nach Skandinavien.

Seit der Wende wurden 5 Milliarden Euro in die Autobahnen in Thüringen investiert. Thüringen verfügt heute über fünf Autobahnen mit breiten Fahrbahnen und modernsten Sicherheitsstandards.

In das Eisenbahnnetz wurden ebenfalls ca. 5 Milliarden Euro investiert. Es wurden Lücken insbesondere zu den westdeutschen Bundesländern geschlossen, die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nrn. 6 und 7 abgeschlossen und das Projekt Nr. 8 begonnen, die Strecken Weimar-Gera-Gößnitz, Gotha-Leinefelde, Erfurt-Würzburg und das Sonneberger Netz saniert.

Dennoch musste das Eisenbahnnetz in Thüringen seit Mitte der neunziger Jahre um ca. 500 km reduziert werden. Betroffen von der Reduzierung waren Strecken mit geringer Bedeutung für den Personenverkehr und keiner Bedeutung für den Güterverkehr.

Der Freistaat Thüringen hat die Fortführung der begonnenen Projekte VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im Jahr 2017, das Projekt VDE 8.2 Erfurt – Leipzig/Halle mit dem Ziel einer Inbetriebnahme 2015, den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecke von Weimar nach Gößnitz und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Eisenach und Erfurt auf 200 km/h für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Weiterhin wurden die Schließung der Elektrifizierungslücken zwischen Leinefelde und Gotha und der Lückenschluss der Werrabahn nach Coburg in den Verkehrswegeplan 2015 eingebracht.

Der Schienengüterverkehr ist eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl trifft die verladende Wirtschaft nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Der Rechtliche Rahmen lässt hier nur einen geringen Spielraum der Einflussnahme des Landes. Landesfördermittel speziell für den Schienengüterverkehr werden in Thüringen nicht bereitgestellt.

Dennoch setzt sich der Freistaat Thüringen für eine langfristige Sicherung der Schieneninfrastruktur ein. Das Engagement des Landes für den Schienenpersonennahverkehr gewährleistet, dass in der Fläche Eisenbahninfrastrukturen vorgehalten werden, deren Vorhaltung durch die Trasseneinnahmen aus dem Schienengüterverkehr alleine nicht finanzierbar sind. Die Landespolitik kann die Rahmenbedingungen so gestalten, dass die Schiene im intermodalen Wettbewerb günstige Ausgangsbedingungen erhält. Dies geschieht auch durch die Bereitstellung von Finanzmitteln für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur und die Schaffung eines fairen inter- und intramodalen Wettbewerbsumfeldes.

Aufgrund der Veränderungen der Wirtschaftsstruktur und schwierigen Wettbewerbsbedingungen der Eisenbahnen im Güterverkehr verringerte sich die Anzahl der Anschlussbahnen von 630 im Jahr 1990 auf ca. 180. Der Trend des Rückganges der Anschlussbahnen konnte 2006 gestoppt werden. Das Land möchte die Rahmenbedingungen für Anschlussbahnen verbessern, die Eisenbahninfrastruktur erhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Eine Erweiterung ist insbesondere bei der Erschließung von Industriegroßflächen vorgesehen. DB Schenker Rail betreibt in Thüringen etwa 50 Güterverkehrsstellen. Herausragende Beispiele für gut funktionierende Güterverkehrsstellen sind der Standort Eisenach mit den Adam Opel Werken, Deuna und Dornburg mit der Baustoffindustrie, Arnstadt mit Gonvauto, Könitz mit dem Stahlwerk Thüringen, Ebersdorf-Friesau mit Klausner Holz, Bau und Holztechnik Thüringen, Blankenstein mit der Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal, Wünschendorf/Caaschwitz mit den Wünschendorfer Dolomitwerken und die Holzverladebahnhöfe Arnstadt, Bad Salzungen, Ebeleben, Eisenach, Leinefelde Nordhausen und Walldorf an der Werra.

Das Land Thüringen verfügt für die Zukunft über eine gute Schieneninfrastruktur. Es wird wegen der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung mit einem leichten Rückgang des Personenverkehrs gerechnet. Beim Güterverkehr erwartet man eine moderate Steigerung.

Außerhalb der Bundesverkehrswegeplanprojekte und einzelner Schwerpunktvorhaben im Regionalnetz besteht kein größerer Neu- und Ausbaubedarf für die Verkehrsinfrastruktur. Der Schwerpunkt künftiger Verkehrspolitik wird in der Erhaltung, Instandsetzung und Anpassung der bestehenden Infrastruktur liegen. Hierfür ist es nötig, die Finanzmittel für die Infrastruktur langfristig auf hohem Niveau zu sichern.

Nadine Doden, Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Das Interreg-Projekt zur Sendungsverfolgung von Gefahrguttransporten auf der Schiene

Der Schienengüterverkehr in Sachsen-Anhalt verzeichnet ein ständig steigendes Aufkommen. Betrug das Güterverkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr 2000 noch 30,4 Millionen Tonnen, so konnte die Menge im Jahr 2012 auf 57,1 Millionen Tonnen gesteigert werden. Der Modale Anteil der Bahn am Güterverkehrsaufkommen betrug 2011 17,8 % bei einem Binnenschiffsanteil von 2,4 und einen Straßengüterverkehrsanteil von 79,8 %. Die Eisenbahn hat im Vergleich zu anderen Bundesländern einen hohen Anteil am Güterverkehr.

Dennoch ist das Land Sachsen-Anhalt bestrebt, die Verlagerung weiterer Güter auf die Bahn voranzutreiben.

95 % aller Chemieprodukte, die aus Sachsen-Anhalt nach Osteuropa geliefert werden, gelangen per Lkw an ihr Ziel.

Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen wird eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene angestrebt.

Während die Sendungen auf der Straße ständig durch den Lkw-Fahrer überwacht werden können, ist eine solche Überwachung im unbegleiteten kombinierten Verkehr nicht möglich. Eine Sendungsverfolgung wird weiterhin durch den Spurwechsel und den häufigen Traktionswechsel erschwert.

Unter Konsortialführerschaft des Ministeriums für Wissenschaft und Wirtschaft des Landes Sachsen-Anhalt wird daher im Rahmen des Projektes INTERREG IVB an einer Tracking- und Tracing-Lösung zur Verbesserung des intermodalen Gefahrgütertransportes in Mittel- und Osteuropa gearbeitet. Das Projekt wurde am 24. Mai 2012 bewilligt und läuft vom Juli 2012 bis Dezember 2014. Das Projekt ist mit 1,9 Millionen Euro budgetiert. Projektpartner sind das Ministerium für Wissenschaft und Wirtschaft in Sachsen-Anhalt, das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr in Sachsen-Anhalt, das isw Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung gGmbH, die Otto von Guericke Universität Magdeburg, der Polnische Chemieverband, der Verband der chemischen Industrie Tschechiens, die Region Usti in der Tschechei, die Fachhochschule Oberösterreich, der Verband der chemischen und pharmazeutischen Industrie der Slowakei, die Universität Maribor, das ungarische Zentrum für Wirtschaftsentwicklung MAG, die italienische Provinz Novara, die italienische Hafenbehörde La Spezia, die italienische Gesellschaft Circle Srl. und die italienische CIMA.

Zur Entwicklung einer nachhaltigen Logistikkette unter Einbeziehung der Bahn ist eine Steigerung der Transparenz erforderlich. Wenn Daten und Informationen über Position und Zustand der Ladung entlang der gesamten Logistikkette zur Verfügung stehen, ist eine Erhöhung des Anteils der unbegleiteten Transporte möglich. Durch die Initiierung eines Sendungsverfolgungssystems werden eine Steigerung des Gefahrgutanteils im Intermodalverkehr und eine einfache und schnelle Bereitstellung von Informationen für Notfallsysteme erwartet. Die bereits bestehenden technischen Lösungen decken nicht die gesamte Transportkette ab, sind nicht miteinander kompatibel, liefern keine „Real-time“-Daten, werden manuell betrieben und sind nicht flächendeckend verfügbar. Ziele des Projektes sind der Einsatz von Informations- und Kontrolltechnologien zur Verbesserung des intermodalen Gefahrguttransportes in Zentral- und Osteuropa. Es sollen „Modal Shifts“ von der Straße zur Schiene unterstützt werden. Informationen in elektronischer Form sollen zur

Sicherstellung der Datensicherheit, zur Erhöhung der Effizienz und Nachhaltigkeit beitragen. Die Erreichbarkeit osteuropäischer Märkte soll durch das Einrichten einer einheitlichen Datenstruktur und eines einheitlichen politischen Rahmenwerkes verbessert werden. Durch die Entwicklung von effizienten Verkehrsmanagement- und Informationssystemen soll die Zusammenarbeit mit Notfallsystemen verbessert werden.

In der ersten Phase der Koordinierung wurden die Aufgaben verteilt. In der zweiten Phase wurde das Vorhaben bei den Beteiligten bekannt gemacht. In der dritten Phase erfolgt eine Analyse der Bedürfnisse der Chemieunternehmen und Behörde, eine Bewertung der verfügbaren Technologien und eine gemeinsame Entwicklung einer technischen Tracking- und Tracing-Lösung. In einer vierten Phase werden auf den TEN T C2 von Deutschland nach Polen und weiter nach Russland, dem TEN T C 3 von Italien über Slowenien nach Ungarn und weiter in die Ukraine, auf dem TEN-T C 10 von Österreich über die Slowakei nach Ungarn und weiter zum Schwarzen Meer und einem Teil des paneuropäische Korridors IV von Deutschland über Tschechien und der Slowakei in die Ukraine Pilotprojekte zur Implementierung der Technologie gestartet.

Es folgt mit der 5. Stufe das Mainstreaming mit den Empfehlungen für die Einführung eines Tracking- und Tracingtools und Empfehlungen für einen gemeinsamen europäischen Standard.

Das Land fördert mit dem Darlehensprogramm „ANSCHLUSS Sachsen-Anhalt“ kleine und mittlere Unternehmen bei der Erhaltung, den Bau und Ausbau der regionalen Eisenbahninfrastruktur, von Umschlageneinrichtungen, Planungsleistungen und Grundstückserwerb. Es werden hierfür Darlehen bis zur vollen Höhe des Finanzierungsbedarfs ausgegeben. Die Mindestsumme des Darlehens beträgt 30.000 € und die maximal mögliche Darlehenssumme beträgt 750.000 €. Es gibt erste Überlegungen, das Programm durch die Vergabe verllorener Zuschüsse zu erweitern.

Gerald Mann, Projektleiter Schienengüterverkehr der LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, Das Güterverkehrskonzept für den Freistaat Sachsen und der Stand der Umsetzung
Gerald Mann ist Mitarbeiter der LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (LIST) und dort Projektleiter für den Güterverkehr.

Die LIST ist eine 100%ige Tochter des Freistaates Sachsen. Sie begleitet im Auftrag der Staatsregierung seit 2008 eine Reihe von Projekten zur Stärkung des Schienengüterverkehrs im Freistaat Sachsen.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) beauftragte die LIST mit einem Güterverkehrskonzept für den Freistaat Sachsen. Ziel des Konzeptes war es, unter Beteiligung von Wirtschaft und Wissenschaft Lösungsvorschläge für eine stärkere Vernetzung des Straßengüterverkehrs mit dem Schienengüterverkehr zu entwickeln. Auf diese Weise sollten Verkehre auf die Schiene verlagert werden. Das Konzept sollte zu wirtschaftlich tagfähigen Lösungen führen, zur Entlastung der sächsischen Straßeninfrastruktur beitragen und das Erreichen der Klimaschutzziele unterstützen.

Zum Projekt gehörten eine Potentialuntersuchung, eine Untersuchung des Verkehrsangebotes und eine Wertung der Rahmenbedingungen.

Verlagerungspotentiale wurden bei dem zunehmenden Anteil von Güterarten, die sowohl straßen- als auch schienenaffin sind, erwartet. Es wurden daher intelligente, verkehrsträgerübergreifende Lösungen im Schienengüterverkehr – auch unterhalb der Wagenladung- gesucht.

Die Beauftragung erfolgte im April 2009 unter dem noch SPD-Geführten SMWA. Zur Begleitung des Projektes wurde ein Lenkungskreis unter Leitung des SMWA berufen. Im Rahmen des Projektes wurden zwei Workshops durchgeführt. Der erste Workshop fand am 14. Oktober bei der IHK zu Leipzig statt und befasste sich mit der angewandten Systemtechnik (AST). Die AST wurde präzisiert und auf 6 praxisorientierte Teilprojekte ausgerichtet. Beim zweiten Workshop am 29.11.2010 bei der IHK in Dresden wurden erste Ergebnisse vorgestellt und diskutiert.

Die Abschlussdokumentation wurde am 1. März 2011 an das SMWA übergeben. Die Ergebnisse wurden auf der Internetseite der List „www.list-sachsen.de“ veröffentlicht.

Die Studie kam zum Ergebnis, dass die flächenmäßige Erschließung durch die Schiene gut ist. Allerdings verwiesen Kunden auf den unzureichenden Zugang zum Schienennetz.

Weiteres Verlagerungspotential wird in der Schaffung eines Netzes von Konsolidierungspunkten wie z.B. Railports gesehen.

Hierzu ist die Eisenbahninfrastruktur zu erhalten, zu ertüchtigen und an das europäische Schienengüterverkehrsnetz anzubinden, ein Railport-Konzept zu entwickeln und umzusetzen, ein regionales Zugnetz zwischen den Konsolidierungspunkten zu entwickeln und an das europäische Hauptverkehrsnetz mit einem Korridorzug anzubinden, harmonisierte, ordnungspolitische Rahmenbedingungen zur Herstellung marktgerechter Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße zu schaffen, eine Initiative „Green-Logistik-Sachsen“ aufzubauen, eine Informationsplattform über die Schienengüterverkehrsinfrastruktur aufzubauen und ein Aktionsplan zur Ausbildung von Eisenbahnlogistikern zu schaffen.

Erreicht wurde durch das Konzept der Beginn eines Dialoges zwischen den im Güterverkehr beteiligten Partnern.

Am 07.01.2011 wurde durch das SMWA die Richtlinie zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (RL Verkehrsinfrastruktur) in Kraft gesetzt. Es wurden bisher für drei Einzelprojekte des Güterverkehrskonzeptes Förderanträge eingereicht, von denen 2 positiv beschieden wurden.

Die Wertschöpfungskette wurde in den letzten Jahren ständig erweitert. Hierbei ist eine Konzentration der Transportangebote auf den Seehafenhinterlandverkehr zu erkennen. Gefragt sind aber auch maßgeschneiderte Transportlösungen für die regionale mittelständische Wirtschaft, die gemeinsam mit dem Kunden entwickelt und in die Produktionsprozesse und -standorte eingebunden werden.

Der Freistaat Sachsen ist straßenmäßig über Bundesautobahnen und Bundesstraßen gut erschlossen, einzige Schwachstelle ist die A 72 mit der Anbindung der Oberzentren Chemnitz und Leipzig. Der Schwerlastverkehr wächst und somit auch die Staugefahr.

Im Schienengüterverkehr existieren 2010 in Sachsen nach Angaben der DB Netz AG 110 Betriebsstellen mit 161 Gleisanschlüssen und 27 Ladestellen. Bis auf die

Region Görlitz/Bautzen und das Vogtland ist die flächenmäßige Erschließung durch das Schienennetz in Sachsen gut.

Die drei bestehenden Güterverkehrszentren mit einer Anbindung an den kombinierten Ladungsverkehr sind für einen Zugang zu den Eisenbahnen und zum Schienennetz nicht ausreichend. Außerhalb von Leipzig ist in Sachsen keine Drehscheibenfunktion erkennbar. Es besteht die Gefahr, dass die Transitströme über Polen oder von Nürnberg über Passau an Sachsen vorbeigeleitet werden. Eine positive Ausnahme bietet Metrans mit mehr als 10 täglichen Containerzügen von Hamburg nach Tschechien über Dresden. In Dresden erfolgt bei diesen Zügen kein Halt.

Bemühungen der LIST, mit der ungarischen Gysev einen Nord-Süd-Korridor über Sachsen zu entwickeln, sind gescheitert.

Weiteren Zugang zur Schieneninfrastruktur bieten die drei sächsischen Binnenhäfen.

Obwohl 85% des Umsatzes im Schienengüterverkehr von 319 Großkunden und 10 % von 493 mittleren Kunden erbracht werden, gibt es auch für die 6.000 verbleibenden kleineren Bahnkunden eine Chance, den Bahnanschluss zu erhalten. Hierzu sollen weitere Konsolidierungspunkte geschaffen werden sowie neue Systemlösungen und Angebote entwickelt werden.

Über das System Netzwerkbahn soll der Kern aus den bestehenden GVZ durch Railports ergänzt werden und über ein regionales Zugnetz an die europäischen Zugnetze angeschlossen werden.

Die aktuelle Entwicklung ist geprägt von einer Zunahme des Verkehrs auf der Straße. Folgen sind Stau und Unfälle. Probleme bereiten auch steigende Infrastrukturkosten, steigende Kosten für Antriebstechnologie, zunehmende CO₂-Emissionen und Lärm.

Mit dem Beschluss des sächsischen Landtages vom 27.12.2012 zur Umsetzung des Güterverkehrskonzeptes und den Logistikstandort im Interesse der Wirtschaft weiter zu entwickeln, hat das Güterverkehrskonzept eine völlig neue Qualität bekommen.

Ziele und Chancen für den Schienengüterverkehr sind der Ausbau und die Ertüchtigung der Eisenbahnstrecken von Berlin nach Dresden und Prag mit Anbindung an die Nord- und Ostseehäfen, der Eisenbahnstrecke von Plauen über Bad Brambach nach Cheb, der Eisenbahnstrecke von Hoyerswerda über Horka-Grenze, der Eisenbahnstrecke von Dresden nach Görlitz Grenze sowie der Sachsen-Franken-Magistrale von Reichenbach nach Hof, deren erster Ausbauabschnitt voraussichtlich im Herbst 2013 abgeschlossen ist.

Weiterhin ist die Erweiterung der Umschlagkapazitäten im KV-Terminal Leipzig Waren, im Railport Glauchau sowie in den Binnenhäfen Dresden und Riesa geplant.

Geplant sind schließlich auch eine intelligente Vernetzung der verfügbaren Infrastruktur wie des Logistikbahnhofes Schkeuditz am Flughafen Halle/Leipzig sowie die Vernetzung eines Cityportales in Dresden-Friedrichstadt mit der Citylogistik der Stadt Dresden.

Die LIST wird die Entwicklung eines regionalen Güterzugnetzes, den Aufbau von Railports und Logistikbahnhöfen, die Initiierung von Korridorzügen, den Aufbau eines Cityportales in Dresden-Friedrichstadt sowie weitere Einzelprojekte begleiten.

Integration der Schiene in die Werkslogistik

In den Umschlagbahnhof in Glauchau sollen weitere 10,2 Millionen Euro zur Verdoppelung der Kapazitäten von 30.000 TEU auf 60.000 TEU investiert werden. Das Projekt wird mit 4,8 Millionen Euro aus EFRE-Mitteln gefördert. Wegen der Übernahme der Spedition Pöhlandt durch die Spedition Rhenus ist die Entwicklung des Terminals noch unklar. Der Standort leidet auch an den Folgen des Umleitungsverkehrs durch den Bau des Leipziger Citytunnels.

Der Aufbau einer Zugverbindung zwischen Dresden und dem Hafen Rotterdam mit zwei wöchentlichen Umläufen wurde mit 800.000 € aus EFRE-Mitteln unterstützt. Weiterhin gefördert werden soll der Aufbau einer Zugverbindung zwischen dem Seehafen Rostock und Dresden-Friedrichstadt. Die Zugverbindung soll in ein neues Zugsystem zwischen Skandinavien und Südosteuropa eingebunden werden. In Dresden-Friedrichstadt soll dann über ein regionales Güterzugnetz ein Anschluss an die Citylogistik und weitere Railports geschaffen werden. Das Zugsystem soll Wechselbehälter und Einzelwagen transportieren.

Zwischen dem Freistaat Sachsen und der Hansestadt Hamburg soll mit dem Ziel der Entwicklung von Korridorzügen aus Hamburg in Richtung Dresden ein Kooperationsabkommen geschlossen werden.

Der Logistikbahnhof Schkeuditz soll gemeinsam mit der DB Netz AG vermarktet werden.

In Großenhain soll ein Großgewerbegebiet mit Gleisanschluss entstehen.

Es laufen Untersuchungen, den Standort Wurzen für die Transporte der Firma PQ Potter Europe GmbH in das Railport-Konzept aufzunehmen.

Für die Firma Klausner in Kodersdorf wird geprüft, wettbewerbsneutrale Holzverladebahnhöfe zu schaffen.

Im Herbst startet das MORO-Projekt. Die LIST möchte hier die Verknüpfung eines TEN-Korridors im Knoten Dresden mit einer West-Ost Achse unter Öffnung des Grenzüberganges Görlitz einbringen.

Zur Entwicklung des Cityportales sollen erste Gespräche mit DB Netz AG und der Stadt Dresden stattfinden. Im Anschluss möchte die LIST potentielle Interessenten kontaktieren.

In Sachsen hat sich ein Modalsplit der Schiene bezogen auf die Verkehrsleistung von 25% im Jahr 1990 sinusförmig auf 17% Jahr 2013 zurückentwickelt. Die LIST möchte diesem Trend entgegenwirken.

Risiken für den Schienengüterverkehr sind das Beibehalten der derzeitigen Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur, ungleiche Rahmenbedingungen der Verkehrsträger und die Fixierung der Bahnen auf Massengüter.

Um den geplanten Ausbau weiter voranzubringen, muss die Planung verkehrsübergreifender Transportwege auch in der Landesplanung stärker berücksichtigt werden.

Die Verknüpfung der Systemstärken der Verkehrsträger zu einer geschlossenen logistischen Kette vom Ursender bis zum Endempfänger ist theoretisch die volkswirtschaftlich effizienteste Art der Güterbeförderung. Voraussetzung hierzu sind optimale Umschlagmöglichkeiten und Schienenhauptläufe.

In Vorbereitung auf die nationale Konferenz Logistik schlug die LIST einen Piloten Schiene/Straße im Rahmen des geförderten Programmes „Schaufenster Elektromobilität“ vor. Geeignet hierfür wäre das Projekt Cityportal Dresden-Friedrichstadt.

Ohne eine intelligente Vernetzung der Verkehrsträger und eine Erhöhung des Bahnanteiles im Modal Split müssten die Straßeninfrastruktur massiv ausgebaut werden.

Der Wegfall der Ausnahmeregelung zur EEG-Umlage gegenüber den Bahnen ohne weitere Ausgleichsmaßnahme würde eine Steigerung des Strompreises um 50 % und eine Steigerung der Transportpreise im Schienengüterverkehr um 7,5% bedeuten und eine Kostenspirale zuungunsten der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene in Gang setzen.

Gerald Binz, Geschäftsführender Gesellschafter der BLH Autorail GmbH, Die BLG und ihre Aktivitäten auf der Schiene

Die BLG Autorail GmbH bietet mit 17 Mitarbeitern und 1.181 eigenen Autotransportwaggons Autotransporte auf der Schiene an.

Das Unternehmen gehört zu 50 % der BLG Automobile Logistics GmbH & Co.KG und hat mit der Firma BLG RailTec GmbH ein 100%iges Tochterunternehmen für Serviceleistungen an der Wagenflotte. Neben der BLG Automobile Logistics GmbH & Co.KG für den Geschäftsbereich Automobile gehören BLG Contract Logistics GmbH & Co. KG als Geschäftsbereich Contract zu 100 % und Eurogate GmbH & Co., KGaA, KG als Geschäftsbereich Container zu 50 % der BLG Holding.

Die BLG Autorail GmbH ist wiederum in die Bereiche Vertrieb, Operation, Technik und Administration unterteilt.

Die BLG hat in den letzten Jahren in die Neuentwicklung und den Neubau von Autotransportwaggons, welche spezielle für die Bedürfnisse der Automobilindustrie entwickelt wurden, investiert. Zunächst wurde mit dem einzigen verfügbaren Hersteller Atelier Bretons de Réalisations Ferroviaires Industries S.A. die Wagenbauart 700 und 700.1 entwickelt und 1100 Wagons gebaut. Inzwischen konnte mit Greenbrier Europe Wagony Świdnica S.A. als Hersteller für die Entwicklung und den Bau der Neubauserie BA 800 ab 2011 gewonnen werden. Die BLG-Flotte besteht aus modernen Wagen, wobei hier bereits ausschließlich die geräuscharmen Kunststoff-Bremssohlen zum Einsatz kommen. Die Verwendung der geräuscharmen Bremsen erhöht die Kosten für Anschaffung und Betrieb. Insbesondere müssen die Wagen häufige gewartet werden. Diese Kostennachteile werden kaum ausgeglichen, weshalb die Wettbewerber noch mit dem alten geräuschintensiveren Bremssystemen fahren. Von der Politik wird die Förderung geräuscharmer Bremsen durch die Ermöglichung einer deutlichen Reduzierung von Trassenpreisen erwartet. Andere Förderungen, wie die Förderung für den Bau oder die Umrüstung geräuscharmer Wagen, benachteiligen Unternehmen wie die BLG, welche bereits jetzt aktiv zur Geräuschkinderung beitragen. Das technische Konzept der Wagen ist an die Bedürfnisse der Automobilindustrie angepasst. Die Länge von 31 Metern über Puffer ermöglicht eine optimale Ladelänge. Ein mögliches Ladegewicht von 34 Tonnen erlaubt auch die Verladung schwerster „Sport Utility Vehicles“. Die obere Ebene ist flexibel und kann abgesenkt werden, so dass die Wagen auch als Flachwagen einsetzbar sind. Ein mittels Fuß bedienbares ergonomisches Radvorleger-System schont die Gesundheit der be- und entladenden Mitarbeiter. Technische Innovationen senken die Geräuschemissionen auf nur noch 81 db (A) bei der Bauart 700/700.1 und 79 db (A) bei der Bauart 800. Die Flotte wuchs von 76 Wagen im Jahr 2008 auf inzwischen 1275 Wagen. Die BLG möchte insgesamt 700 Wagen der Bauart 800 bauen, so dass die Waggonflotte auf einen Bestand von 1800 Wagen wachsen würde.

Die BLG transportiert die Fertigwagen von den Verladern zu den BLG eigenen Terminals und Terminals anderer Betreiber an den Seehafen und im europäischen Hinterland.

Die Verlagerer fordern zum Teil eine Abnahme von Ganzzügen und eine Verteilung der Wagen dieser Züge an unterschiedliche Terminals. Hierdurch können die Hersteller die eigenen Logistikkosten gesenkt werden. Die Wagen werden dann als Ganzzug nach Falkenberg gefahren und dort im eigenen Rangierbahnhof zu weiteren Ganzzügen in die Terminals umgebildet.

Weiterhin wird eine Shuttleverbindung für Volkswagen von Emden nach Osteuropa angeboten. Hierbei werden die aus Bratislava eingehenden Züge in Emden über die Schiebebühne beladen. Der Zug läuft bis Nymburg als Ganzzug. Ab Nymburk laufen die Wagen als Einzelwagen und Wagengruppen zu ihren Bestimmungsterminals. Für Volkswagen wurden hierdurch schnelle, regelmäßige und planbare Ganzzugabfahrten ab dem Werk Emden nach Osteuropa geschaffen. Die Wagenumläufe wurden optimiert und durch die Laufzeitenverkürzung Kapazitäten geschaffen.

Das Qualitäts- und Umweltmanagement der BLG ist seit 2009 nach DIN ISO 9001:2008 zertifiziert. Seit Juni 2013 verfügt die BLG auch über die von der EU geforderten Zertifizierung als Halter von Güterwagen gemäß der Verordnung 445/2011 für die Instandhaltungsentwicklung, das Fuhrpark-Instandhaltungsmanagement und die Instandhaltungserbringung.

Für die Einrichtung des existierenden Zugsystems mussten Abstellmöglichkeiten für die Wagen gefunden und die Möglichkeit einer Zugbildung geschaffen werden. Weiterhin sollten die Instandhaltungskosten durch den Aufbau einer eigenen Werkstatt zu optimiert werden.

Es wurde ein zentraler Standort gesucht. Man setzte sich daher bei der Standortsuche mit der DB Netz AG Geschäftsbereich Südost in Verbindung. Gemeinsam mit der DB Netz AG wurde der Rangierbahnhof Falkenberg/Elster als optimaler Standort identifiziert. Der Bahnhof hat eine Gleislänge von ca. 21 km und weist eine Abstellmöglichkeit für 450 Güterwagen auf. Die gesamte Anlage ist beleuchtet. Es sind 4.958 Meter Zuführungsgleise, 2.068 Meter Umfahrgleise und 13.954 Meter Abstellgleise vorhanden. Die Anlage war zum Zeitpunkt der Übernahme überwiegend nicht mehr genutzt und musste daher saniert werden.

In Uebigau in der Nachbarschaft zum Rangierbahnhof Falkenberg möchte BLG eine moderne Werkstatt zu Wartung der Waggonen bauen. Das Projekt wird durch lange Bearbeitungszeiten der Genehmigungen durch das Land Brandenburg entgegen der ursprünglich gemachten Zusagen verzögert.

Steffen Hunold, Leiter Logistik der MDC Power GmbH, Der Werksverkehr zwischen MDC Power und Daimler

Das Motorenwerk MDC Power ist eine 100 % Tochter der Daimler AG. Die Daimler AG stellt Wagen der Marke Mercedes-Benz, Lastraftwagen und Busse her. Weiterhin bietet das Unternehmen Fahrzeugfinanzierungen an. Fahrzeugwerke werden in Sindelfingen, Rastatt, Bremen, Peking (China), Tuscaloosa (USA) und East London (Südafrika) betrieben. Eigene Motorenwerke gibt es in Untertürkheim, Berlin, Kölleda, Peking (China) und Decherd (USA). Der Standort Kölleda liegt 35 km nordöstlich von Erfurt. Das Gelände der MDC Power GmbH umfasst ca. 40 ha bei einer Bruttogeschossfläche von 90.000 m². Am

Integration der Schiene in die Werkslogistik

Standort werden 3- und 4-Zylindermotoren für PKW und Nutzfahrzeuge hergestellt. Es sind ca. 1.400 Mitarbeiter beschäftigt.

Die MDC Power GmbH betreibt die Fertigung und Montage, Qualitätssicherung und Logistiksteuerung als Kerngeschäft in Eigenregie. Übergeordnete Dienste wie Einkauf, IT, Revisionen und Personal erfolgen durch den Konzern. Für die Logistik ist die BLG zuständig, WSI sorgt für den Werkschutz, Voith Industrial Services für das Facility Management, Voith und GSN für das Toll Management, Instandhaltung und Fluid Management nehmen die Firma GSN wahr. Werksärztlicher Dienst, IT und das Betriebsrestaurant werden von SPIE vorgehalten und schließlich ist auch der Personaldienstleister Randstad am Standort vertreten. Ziele für das Vorhaben eines eigenen Bahnprojektes Daimler Rail Net sind Kostenreduzierungen beim Transport, die Absicherung von Transportkapazitäten für die Zukunft und die Reduktion des Kohlendioxidausstoßes um 60% gegenüber dem Lkw-Verkehr.

In der ersten Projektstufe wurde eine Shuttleverbindung zwischen Hamburg-Billwerder Ubf nach Kornwestheim Rangierbahnhof und dort in Wagengruppen weiter nach Karlsruhe Ubf, Kornwestheim Ubf und Stuttgart Ubf verwirklicht. Die Werke Hamburg, Hambach, Rastatt, Sindelfingen und Stuttgart wurden über Lkw Vor- und Nachläufe von den jeweils nächstgelegenen Terminals eingebunden. In der Ausbaustufe 2 des Daimler-Rail-Netzes wurden der Standort Köllda und das Ungarische Werk Kecskemét in das Shuttlekonzept eingebunden. Die Transporte nach Kecskemét laufen bei Transport ausschließlich eigener Mengen über Passau Grenze und Hegyeshalom Grenze, die Züge werden zum Teil aber auch mit externen Mengen aus Ingolstadt konsolidiert. Dann läuft der Transport über Passau Grenze und Sopron Grenze.

Die Stufe 1 wurde 2010 umgesetzt. Die Umsetzung der Stufe 2 begann im Januar 2012 mit der Einbindung des Werkes in Köllda und im März 2013 mit der Einbindung des Werkes Kecskemét in das Daimler Rail Net.

Von Köllda aus verkehrt der Zug in zwei Zugteilen nach Erfurt. In Erfurt werden die beiden Halbzüge dann zu einem Ganzzug zusammengeführt und nach Kornwestheim gefahren. Jeder Zug besteht in der Regel aus 58 Wechselbrücken. 18 Schwerlast-Wechselbrücken werden in Kornwestheim auf den Lkw umgeladen und nach Sindelfingen befördert, 20 Jumbo-Wechselbrücken werden über das Terminal Kornwestheim zum Terminal Stuttgart Hafen befördert und dann per LKW an das Werk Stuttgart ausgeliefert, 10 Jumbo-Wechselbrücken werden über das Terminal Kornwestheim zum Terminal Karlsruhe und von dort aus mit dem Lkw zum Terminal Rastatt befördert. Die Restlichen 10 Schwerlast-Wechselbrücken des Ganzzuges werden in Kornwestheim in den Ganzzug nach Kecskemét eingestellt.

Mit Beginn des Zugverkehrs von und nach Köllda im Januar 2012 wurde das Aufkommen schrittweise auf die Bahn verlagert, um Probleme bei der Umstellung vom Lkw auf die Bahn zu vermeiden. Seit November 2012 wurde das volle Transportvolumen mit einem täglichen Ganzzug zwischen Köllda und Kornwestheim erreicht. Die Weiterleitung zu den Standorten Stuttgart, Sindelfingen, Rastatt und Kecskemét erfolgt ebenfalls täglich.

Um den Zug in Köllda be- und entladen zu können, wurden zwei Gleise mit einer Nutzlänge von jeweils 300 Metern in das Werk gelegt.

Sowohl in Köllda als auch in Kecskemét werden die Wechselbrücken horizontal über das Mobiler-System vom Wagen auf den LKW umgeschlagen. In Köllda pendeln jeweils 4 LKW der Bauart ATECO zwischen Motorenlager und den beiden Umschlaggleisen und sorgen für den Umschlag.

Integration der Schiene in die Werkslogistik

Um das für die Automobilproduktion erforderliche Maß an Flexibilität zu erreichen, hat man sich dazu entschlossen, eine Spitzenlast von ca. 20 % auf der Straße zu transportieren. Die Grundlast von ca. 80 % der Wechselbrücken wird zwischen Köllda und Korwestheim auf der Schiene befördert. Kleinere Anlaufschwierigkeiten konnten durch eine intensive Begleitung und eine durch DB Schenker Rail Automotive durchgeführte Performanceanalyse beseitigt werden. Für die Transporte werden zwei Wechselbrückenbauarten verwendet. Die Schwerlast-Wechselbrücke kann bei einem Innenmaß von 7.700 mm * 2.480 mm * 2.800 mm 80 Rumpfmotoren befördern. Die Nutzlast der Wechselbrücke beträgt 20 Tonnen. Diese Wechselbrücken werden auf Tragwagen der Bauart Sgns 691 verladen. Die Jumbo-Wechselbrücke kann mit einem Innenmaß von 7.710 mm * 2.480 mm * 3.000 mm 42 Fertigmotoren befördern. Die Nutzlast beträgt 12,5 t. Die Jumbowechselbrücken werden auf Tragwagen der Bauart Sgkms 698 verladen.

Durch das Projekt konnten nach der Anlaufphase Kostenersparnisse erzielt werden. Die Pünktlichkeitsquote liegt bei ca. 95%. Seit Projektbeginn konnten über 10.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert werden.