

## MEHR GÜTER AUF DIE SCHIENE - GEHT DAS IN SACHSEN?

Initiierung und Intensivierung  
der nationalen und internationalen Vernetzung  
des Schienengüterverkehrs

„In-Rail-Cargo 2020“

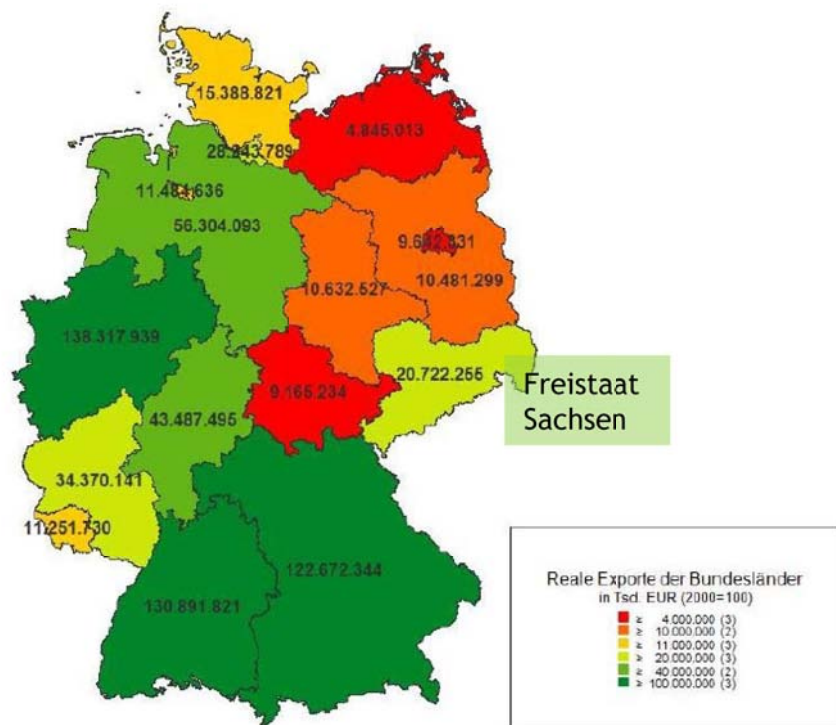
Dresden, 30. November 2014

1.	Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs im Freistaat Sachsen	
2.	Regionale und nationale Rahmenbedingungen im Einzelwagenladungs-/KV-verkehr unter Berücksichtigung der Region Chemnitz	
3.	Sozio-Ökonomische Rahmendaten zur Region Chemnitz	
4.	<p>Aufbau und Ergebnisse der Befragung zum Schienengüterverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionale Unternehmensbefragung</li> <li>▪ Nationale Unternehmensbefragung</li> </ul>	
5.	Ziele/Schlussfolgerungen/Empfehlungen	

A red DB locomotive, numbered 230 508-5, is pulling a freight train through a rural landscape. The train is moving along a track with overhead power lines. The locomotive is red with 'DB' on the front. The freight train consists of several dark-colored containers. The background shows green trees and a clear sky. The text '1. Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs im Freistaat Sachsen' is overlaid on the image.

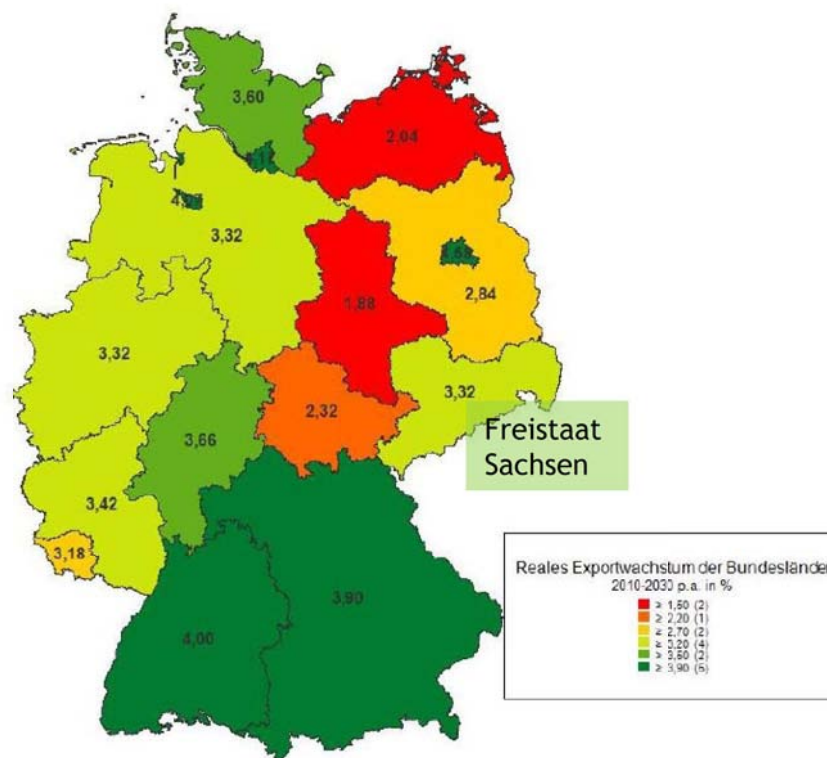
# 1. Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs im Freistaat Sachsen

Abbildung 38: Reale Exporte deutscher Bundesländer 2010



Hinweis: Anzahl Bundesländer in Klammern.  
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Abbildung 40: Jahresdurchschnittliche reale Exportwachstumsraten deutscher Bundesländer 2010-2030



Hinweis: Anzahl Bundesländer in Klammern.  
Quelle: Statistisches Bundesamt und eigene Berechnungen.

Abbildung 15: Reales Bruttoinlandsprodukt deutscher Kreise 2010

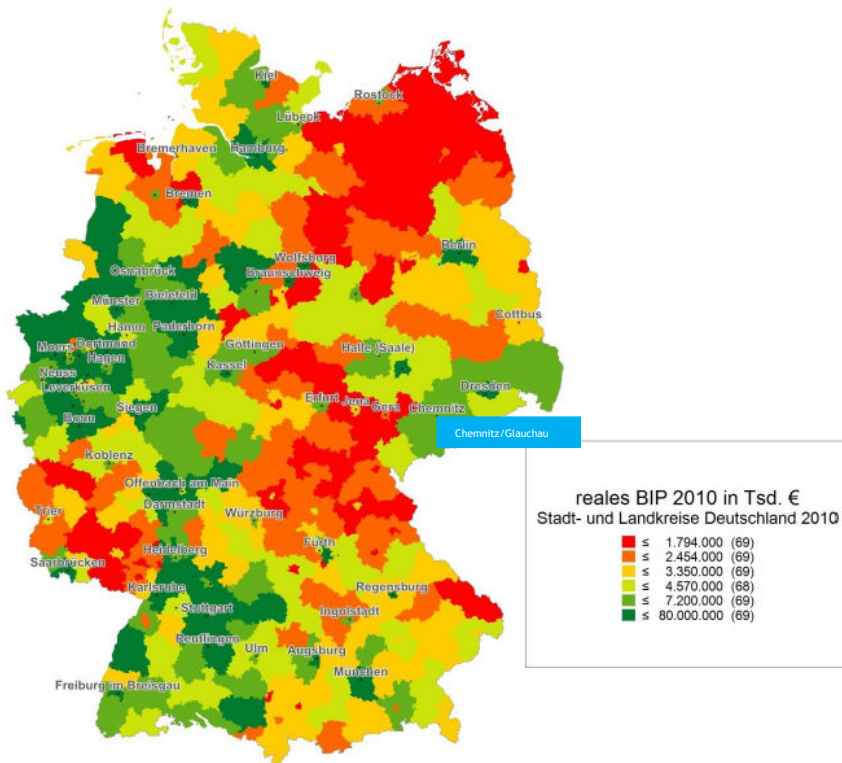
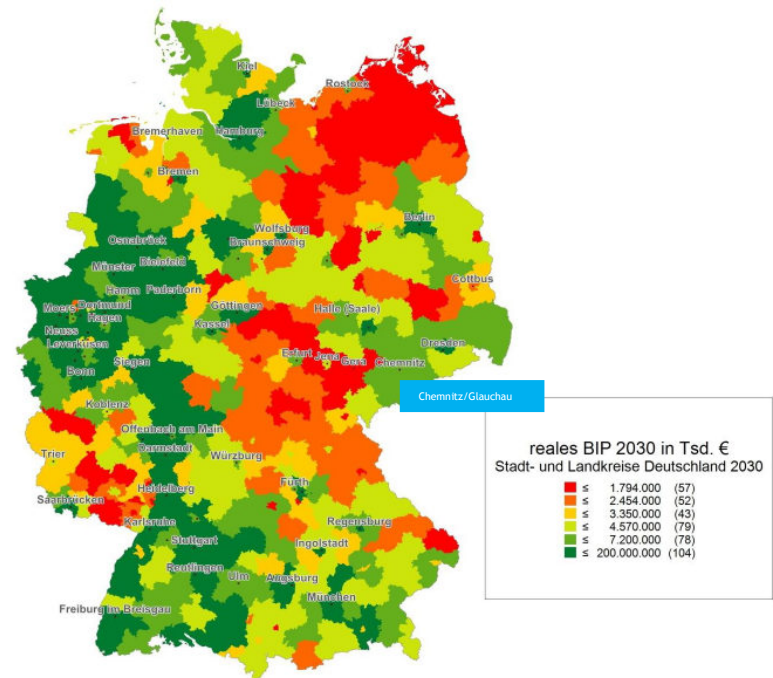


Abbildung 16: Reales Bruttoinlandsprodukt der deutschen Kreise 2030



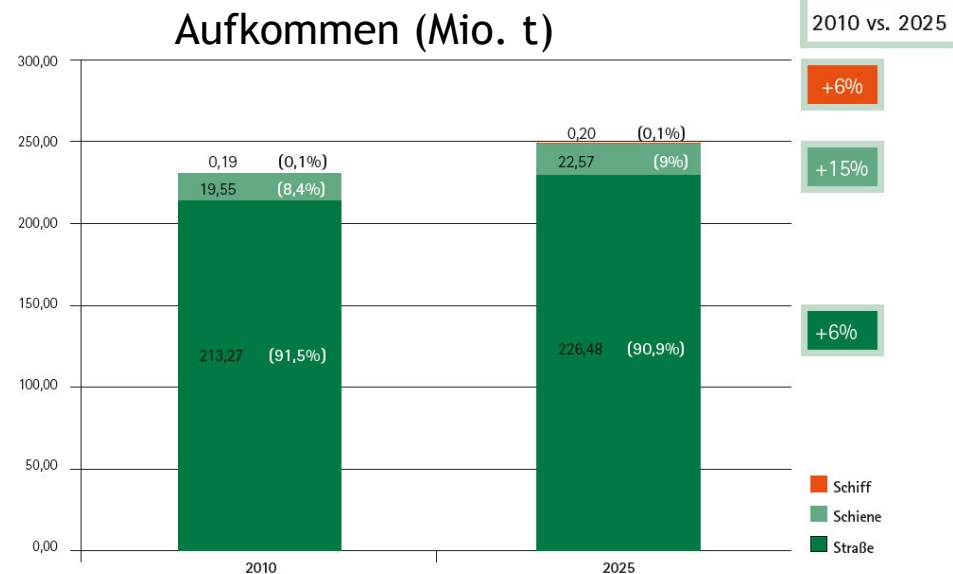
Hinweise: Anzahl Kreise in Klammern, Angaben in Preisen von 2000.  
Quelle: Eigene Berechnungen.

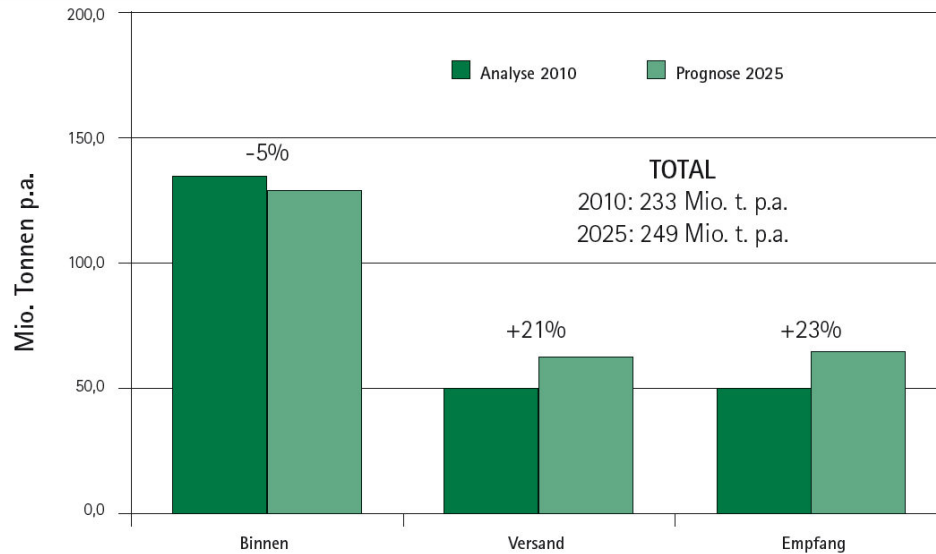


## Verkehrsleistung (Mio. tkm)

- Die Güterverkehrsleistung wächst im Zeitraum 2010 - 2025 um 30 Prozent.
- der Anteil des Bahnverkehrs am Modal-Split steigt von ca. 8% im Jahr 2010 auf ca. 9% im Jahr 2025

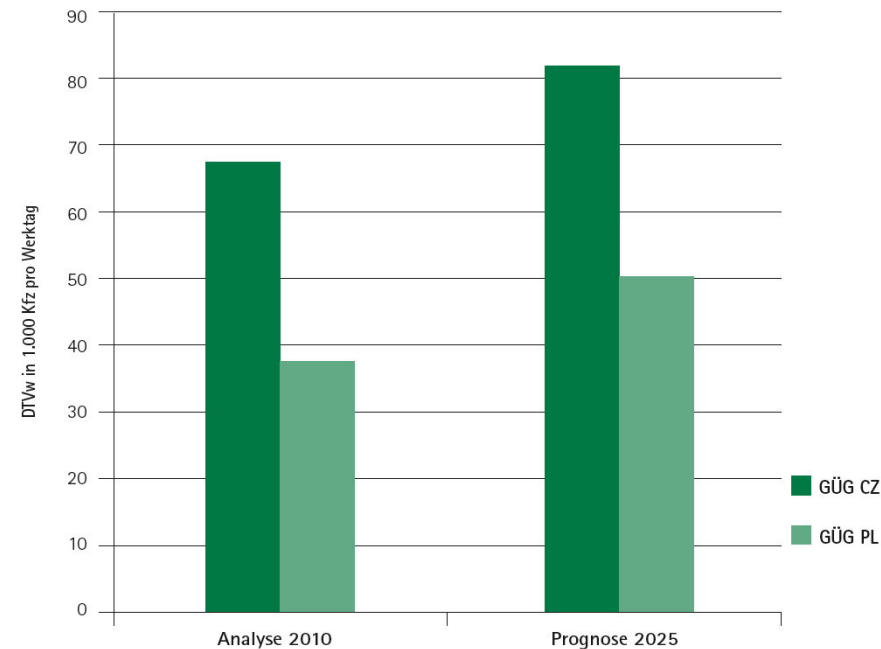
- das Güterverkehrsaufkommen im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt steigt voraussichtlich um ca. 6%.
- das Güterverkehrsaufkommen des Bahnverkehrs steigt voraussichtlich um ca. 15%



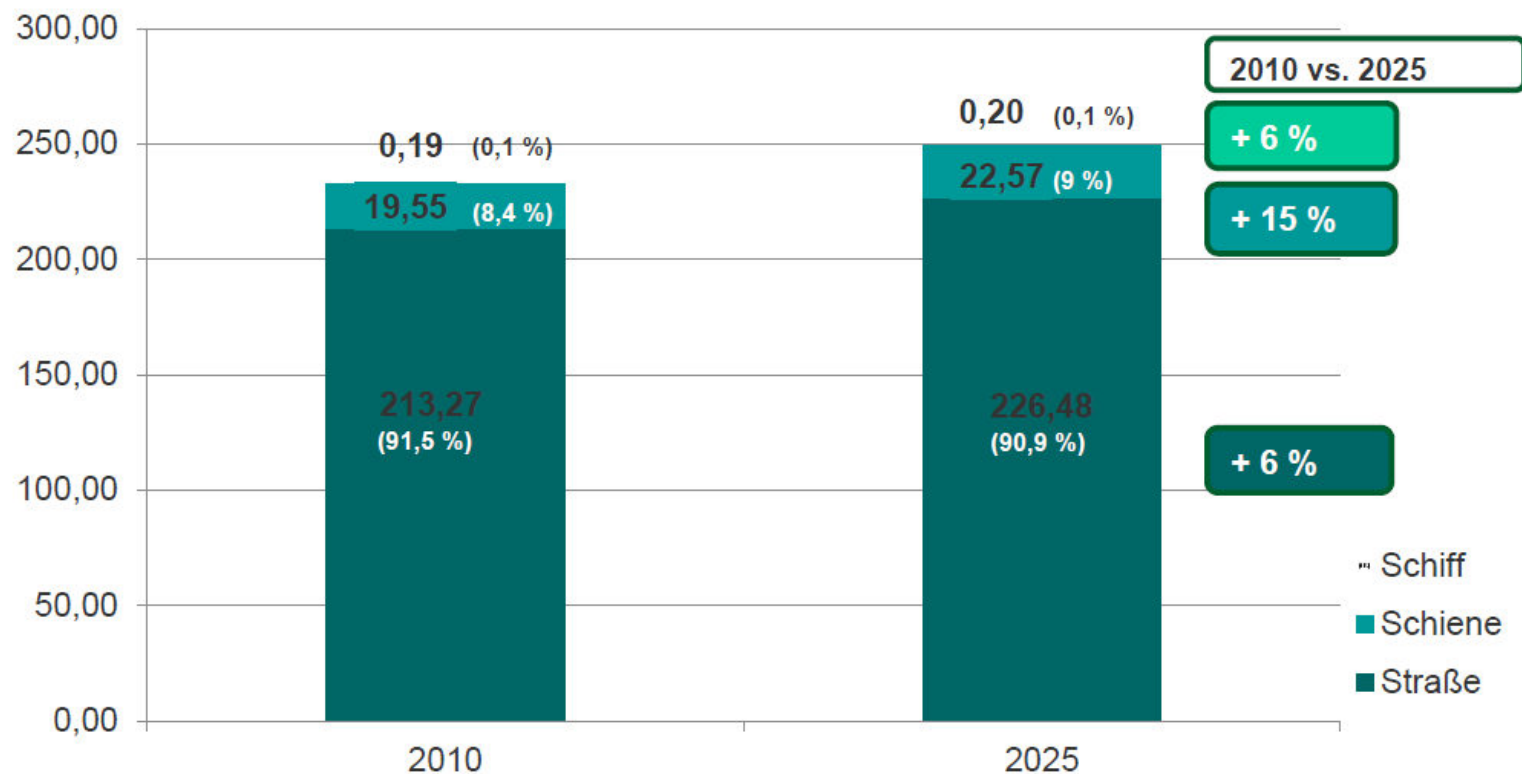


- sächsischer Binnenverkehr leicht rückläufig
- Empfang und Versand steigen an

- Straßengüterverkehr mit Polen und Tschechien nimmt zu



## Aufkommen im Güterverkehr Sachsen je Verkehrsmittel in Mio. t p. a.



	2010		2030		Veränderung 2010-2030	
	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	insgesamt in %	in % p.a.
<b>Gesamtverkehr nach Verkehrsträgern</b>						
Schiene	358,9	9,7%	443,7	10,2%	23,6%	1,1%
Straße	3.116,1	84,1%	3.639,1	83,5%	16,8%	0,8%
Binnenschiff	229,6	6,2%	275,6	6,3%	20,0%	0,9%
Summe	3.704,7	100,0%	4.358,4	100,0%	17,6%	0,8%
davon Seehafenhinterlandverkehr	286,6	7,7%	441,4	10,1%	54,0%	2,2%
<b>Kombinierte Verkehre</b>						
Kombinierter Verkehr gesamt	96,9	100,0%	173,7	100,0%	79,3%	3,0%
davon Seehafenhinterlandverkehr	45,0	46,4%	83,8	48,2%	86,2%	3,2%
davon Schiene	75,1	77,5%	136,1	78,4%	81,4%	3,0%
davon Seehafenhinterlandverkehr	31,4	32,4%	59,1	34,0%	88,6%	3,2%
davon Binnenschiff	21,8	22,5%	37,6	21,6%	72,3%	2,8%
davon Seehafenhinterlandverkehr	13,6	14,1%	24,6	14,2%	80,8%	3,0%
Seehafenhinterlandverkehr mit Containern auf der Straße	37,8		65,9		74,1%	

**Schiene 2030:** Ein Drittel des Aufkommens und die Hälfte der Transportleistung wird im Kombinierten Verkehr erbracht!

## Verknüpfung des TEN-Korridors im Knoten Dresden mit einer Ost-West-Achse mit Öffnung des Grenzübergangs Görlitz für den Güterverkehr

- Aufbau des Logistik-City-Portals und Vernetzung mit einem regionalen Güterzugnetz (unter Einbeziehung privater EVU) zur Anbindung an die Knoten Leipzig und Halle (Saale) mit ihren Zugbildungsanlagen.

## Dresden-Friedrichstadt - Entwicklung zum Logistik-City-Portal

- Zusammenarbeit mit DB Netz und Stadtverwaltung Dresden, gemeinsames Konzept der Flächennutzung



## Kooperationsprojekt Freistaat Sachsen Hafen Hamburg

- Verstärkte Nutzung der Bahn im Container-Hinterlandverkehr
- Sächsische Logistikstandorte als Drehscheibe Richtung Ost- und Südosteuropa

Beschluss des Sächsischen Landtages vom 27.12.2012  
„Güterverkehrskonzept umsetzen - Logistikstandort im Interesse der Wirtschaft weiter zu entwickeln“

## Neue Chancen für die Stärkung des Schienengüterverkehrs

### I. Ausbau bzw. Ertüchtigung von Schienenverbindungen

- Berlin - Dresden - Prag mit Anbindung an Nord- und Ostseehäfen
- Plauen - Bad Brambach - Cheb
- Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL
- Dresden - Görlitz - Grenze
- Sachsen-Franken-Magistrale

### II. Erhöhung von Umschlagkapazitäten

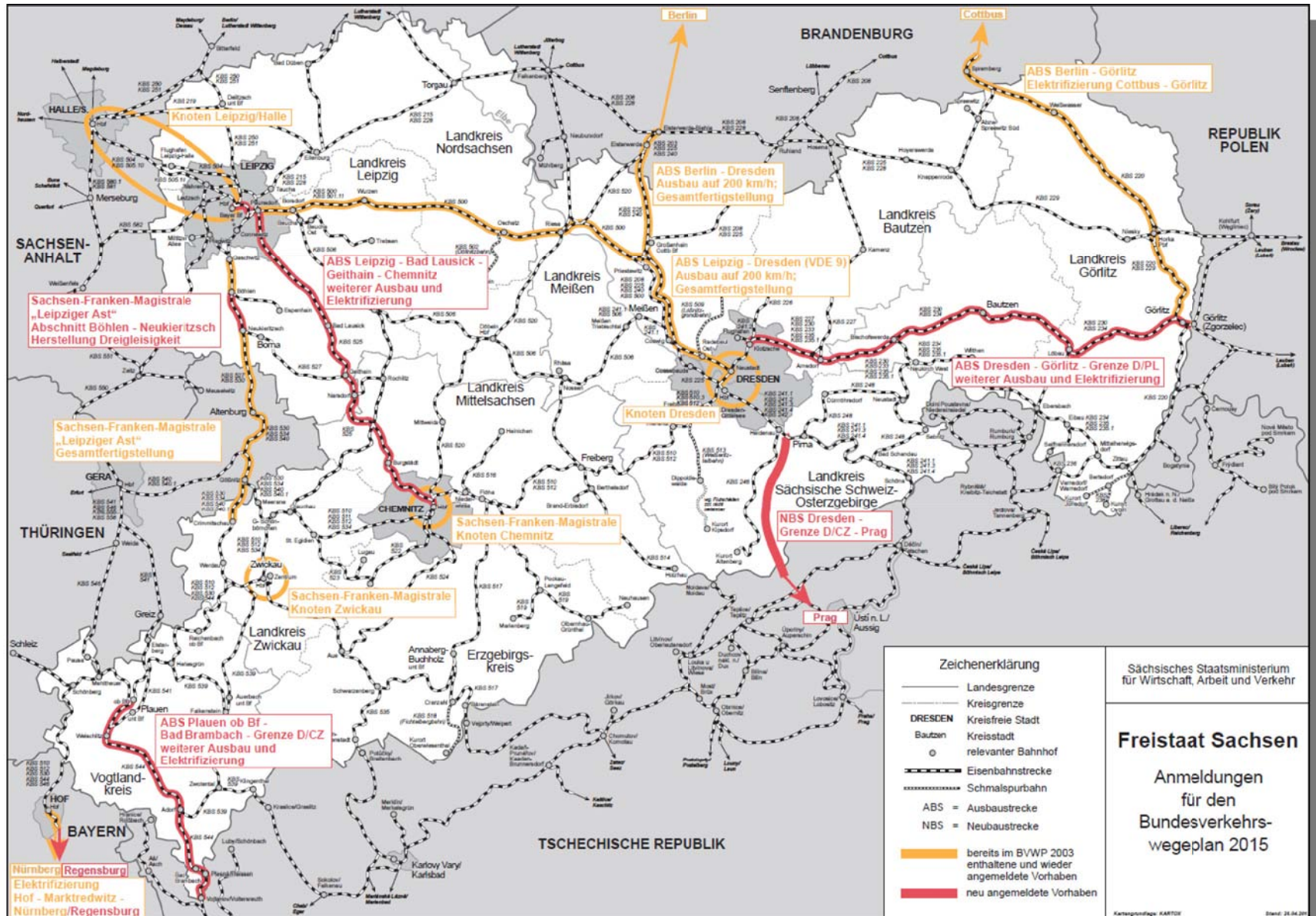
- im KV-Terminal Leipzig Wahren (2016)
- im Railport Glauchau
- in den Binnenhäfen Riesa und Torgau

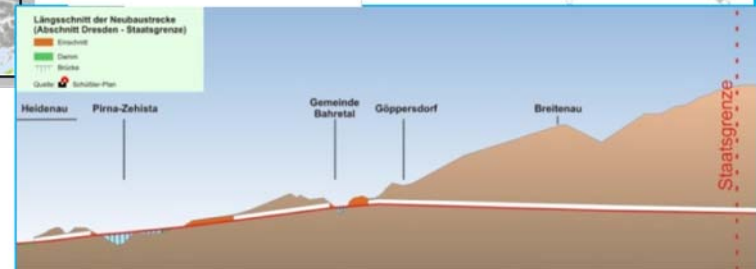
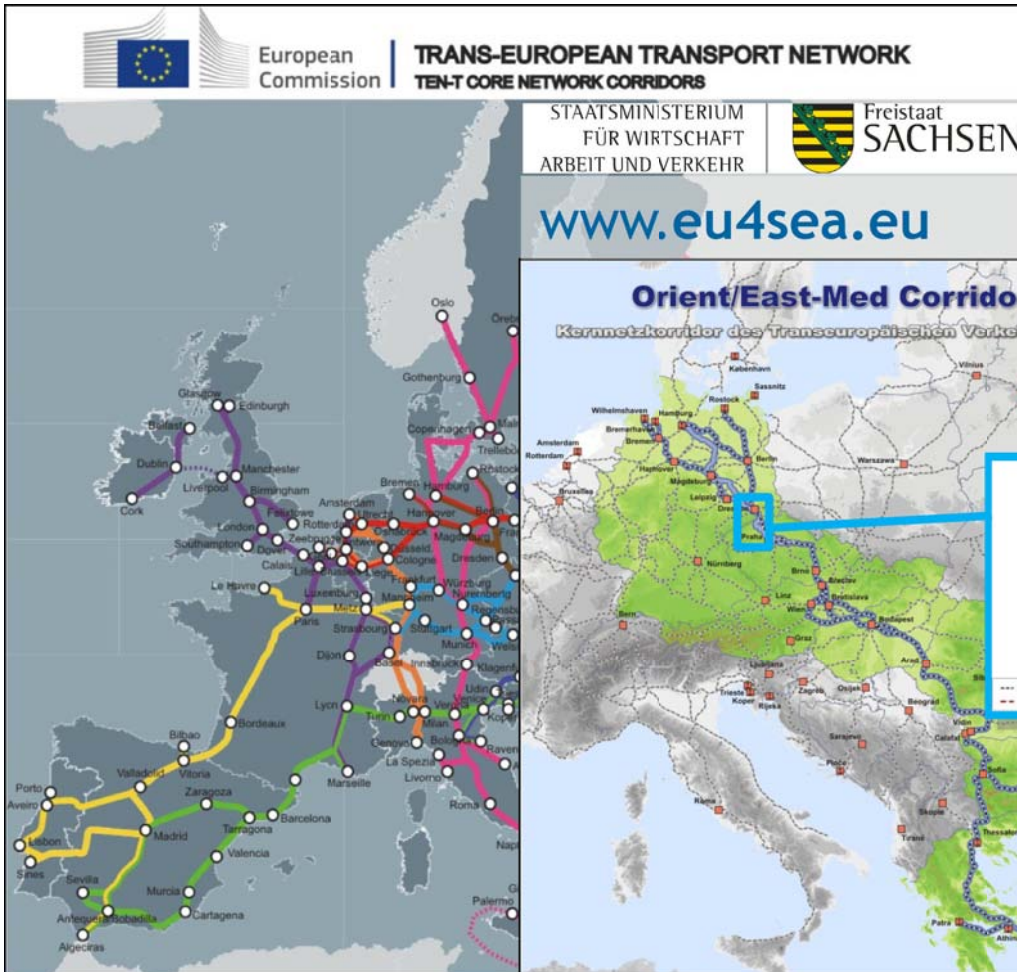
### III. Intelligente Vernetzung der Infrastruktur

- Logistikbahnhof Schkeuditz am Leipzig/Halle Airport für Bahn-Straße-Flug
- Logistikportal Dresden-Friedrichstadt für City-Logistik Dresden









Der Orient/East-Med Korridor gehört zu den neun Kernnetz-korridoren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V.

## Bisherige Maßnahmen des Freistaates Sachsen

- Erstellung der „Studie zum verkehrlichen Potential der Neubaustrecke und zur Entlastung für die Bestandsstrecke im Elbtal“ (2011)
- Variantenuntersuchung zum Streckenverlauf - „Untersuchung von Linien/Trassenvarianten für eine gemeinsame grenzüberschreitende Planung“ (2012)
- Umweltbericht zum Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen 2013
- Anmeldung der NBS Dresden-Prag für den BVWP (2013)
- TEN-T-Studie „Vorplanungsleistungen für die Schienenneubaustrecke Dresden-Prag“
- Gemeinsames Projekt mit dem Tschechischen Verkehrsministerium
- Laufzeit: 08/2014 - 12/2015
- Projektfortschritt im Internet: [www.nbs-dresden-prag.eu](http://www.nbs-dresden-prag.eu)

- HILDE HAMBURG-SACHSEN soll den Anteil von Bahn und Binnenschiff im Hinterland-Verkehr des Hafens Hamburg mit Sachsen nachhaltig steigern
- Bedeutung des Hamburger Hafens für Sachsen
- Befragung von Verladern und Logistikdienstleistern

## UMSETZUNGSPROJEKTE:

- neue Angebote im KV Schiene/Straße
- Neukonzeption Linienerkehre auf der Elbe

## AUSGEWÄHLTE UNTERSUCHUNGS- UND LÖSUNGSANSÄTZE

- Erstellung eines Konzeptes zum Aufbau einer webbasierten Informationsplattform zu den Nutzungsmöglichkeiten von Bahn und Binnenschiff (Zugangsstellen, Gleisanschlussstellen, Leistungsprofile) unter Nutzung bestehender online-Formate (z. B. [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de), [www.elbpro.com](http://www.elbpro.com))
- Moderation von Kooperationsmodellen für Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Optimierung der Nutzung der Schieneninfrastruktur (z.B. zur flexibleren Nutzung von Trassenzeitfenstern)
- Reduzierung der Verweildauer von Importcontainern durch bessere Nutzung der Datenkommunikation am Beispiel eines Pilotprojektes zwischen einem Seeterminal und einem Importeur
- Einbeziehung von Abstellflächen für Leer- und Lastcontainer in die Planung von KV-Terminals
- Erstellung eines Anforderungsprofils zur Vermittlung von Kenntnissen im Bahn- und Binnenschiffstransport - Grundlage für neue Lehrpläne für Logistiker und speziell Speditionskaufleuten sowie von Industrie- und Großhandelskaufleuten



Nachhaltige Transportlösungen für Wachstum gemeinsam gestalten

HILDE Hamburg – Sachsen



Hamburg

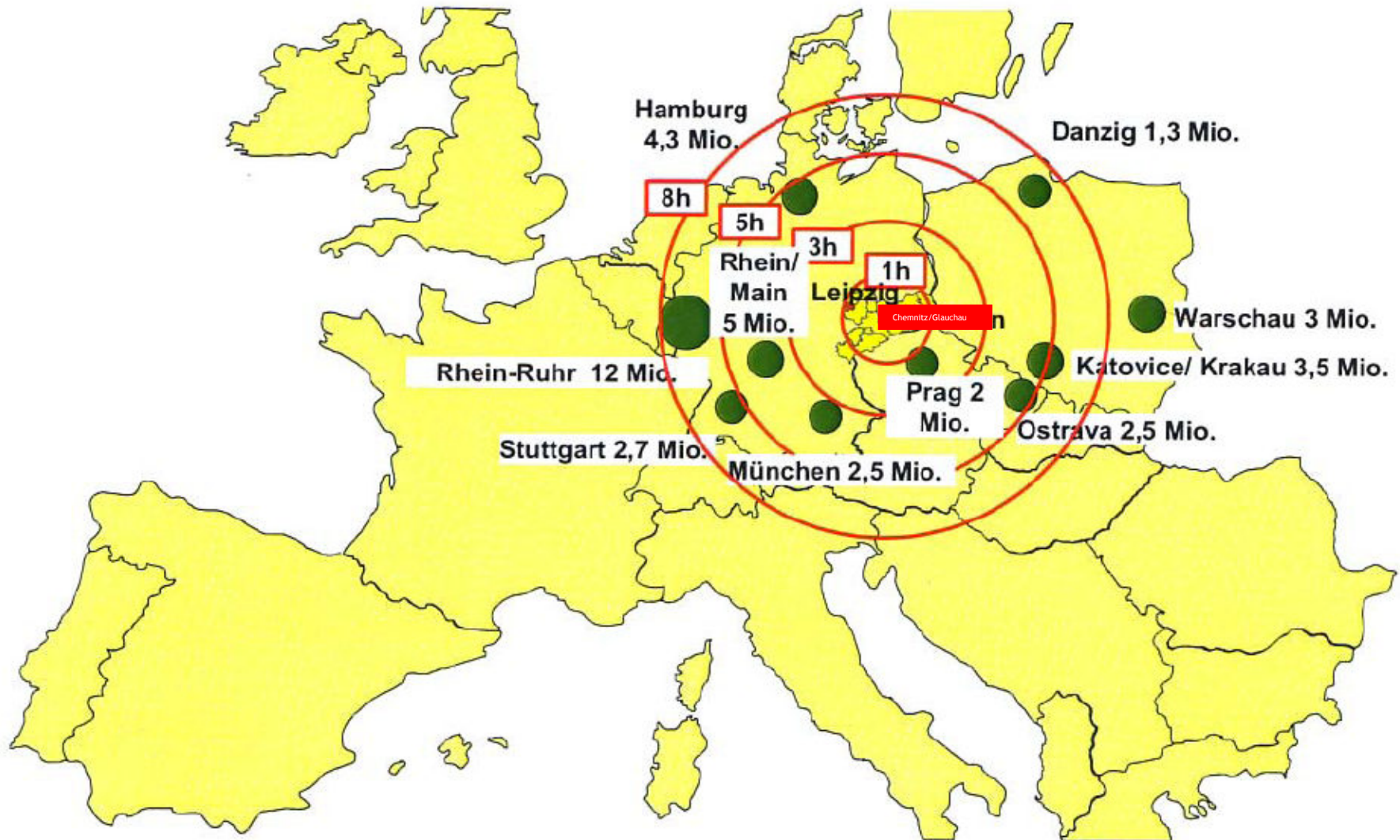
Nachhaltige Wirtschaft, Umwelt und Ressourcen

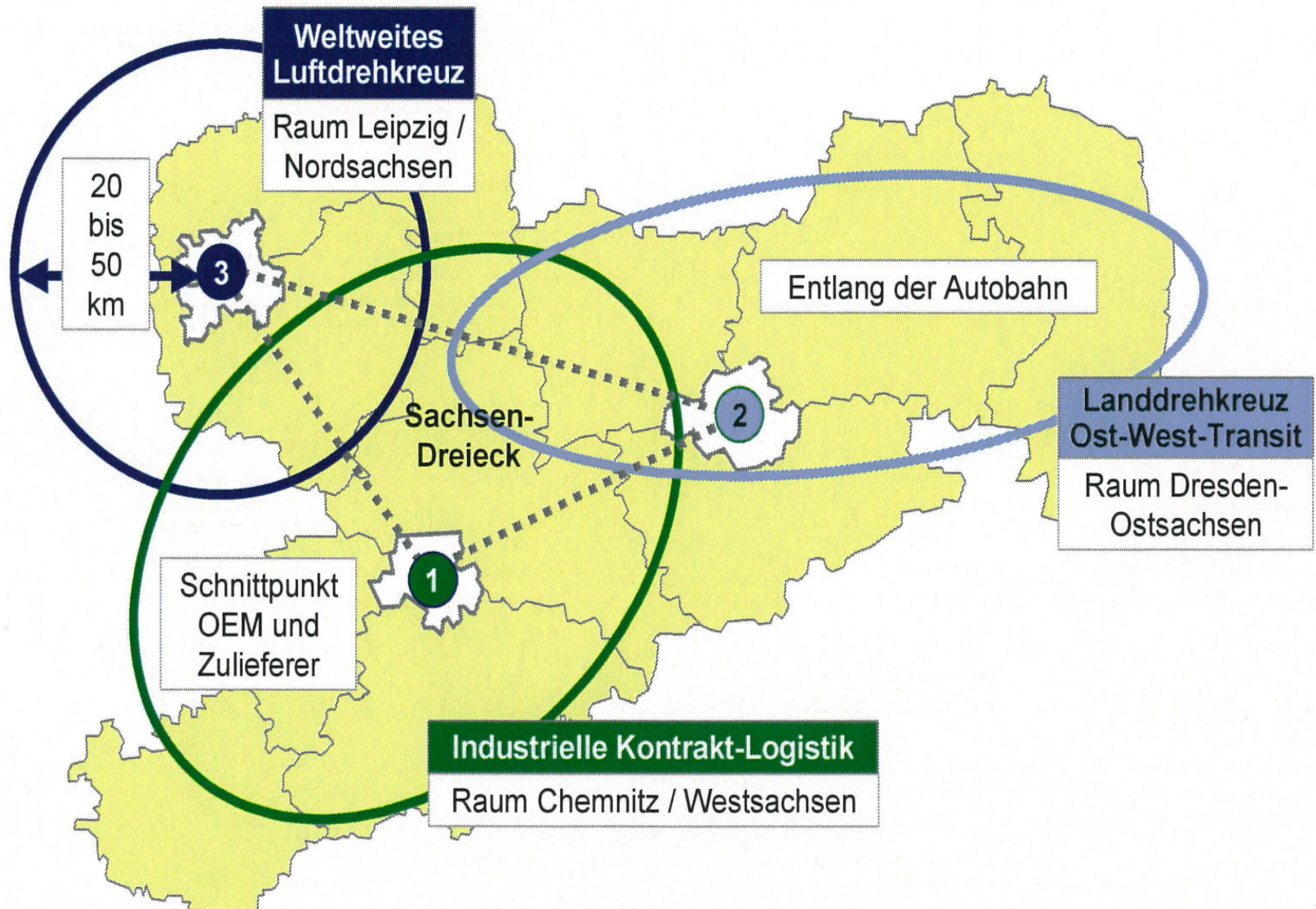
STÄDTENNETZWERK FÜR WACHSTUM ARBEIT UND VERKEHR

SACHSEN



## 2. Regionale und nationale Rahmenbedingungen im Einzelwagenladungsverkehr unter Berücksichtigung der Region Chemnitz







© www.maglev.de 2005

## Defizite:

Fehlende Anbindung an die EU-Korridore

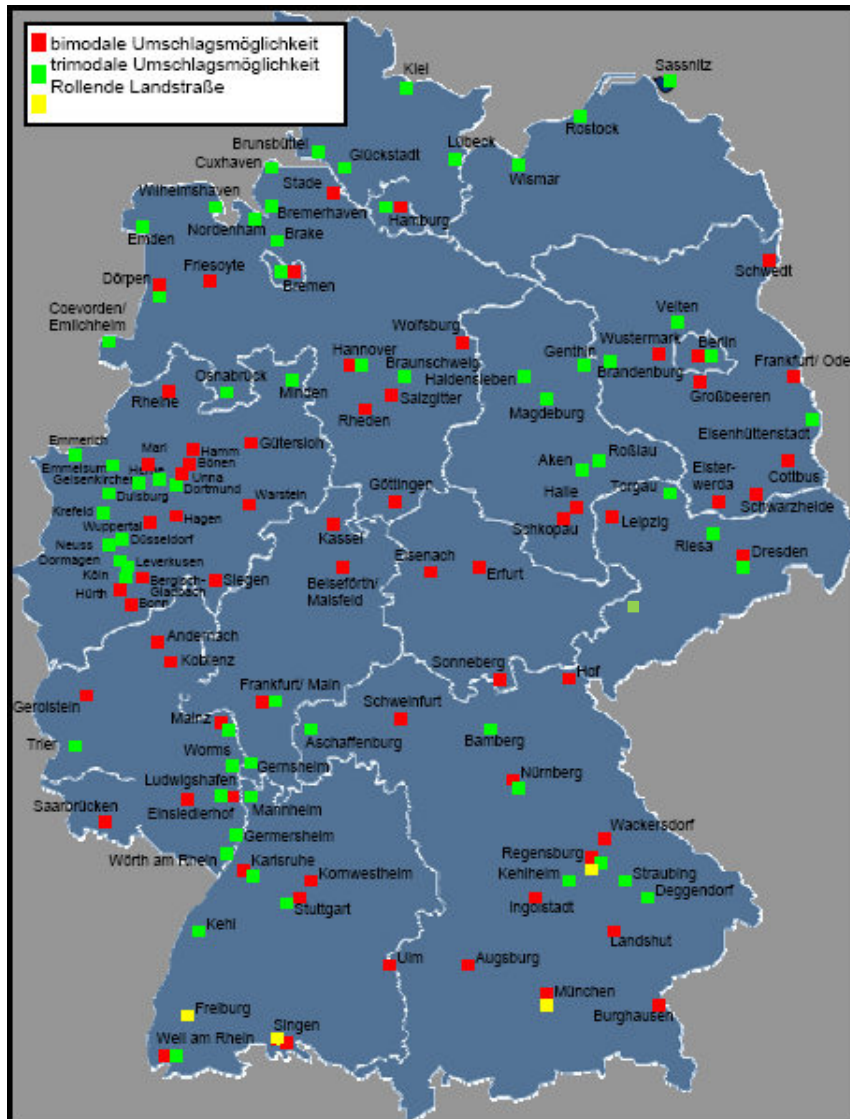
Keine Anbindung Richtung Osteuropa und Westeuropa (Mitte-Deutschland-Verbindung)

„Nur indirekte Weganbindung“ über Rangierbahnhof Leipzig/Halle

Verlagerung der Güterverkehre seit 1998 kontinuierlich auf die Straße

Ganzzugsysteme und Zugang zum Netz sowie „die“ Verlagerung auf die Straße beschleunigt

Landschaftlich-physiognomisches Hindernis (Erzgebirge) lassen kaum eine Durchlassfähigkeit für den Schienengüterverkehr zu



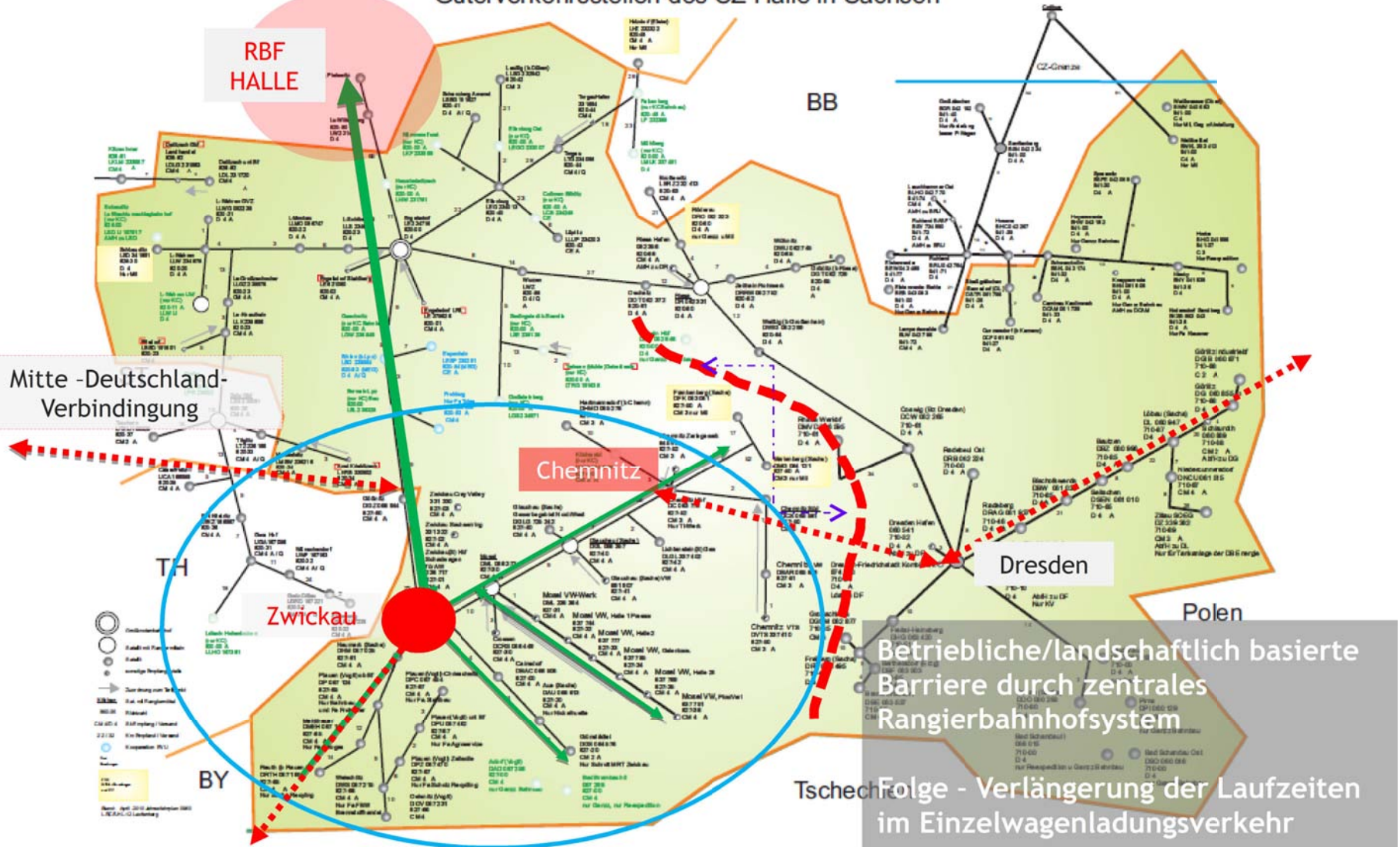
Bundesweites Angebot:  
Über 160 KV-Terminals, 12 Railports  
Freistaat Sachsen: 5 KV-Terminals,  
Kein offizielles Railportangebot


# Güterverkehrsstellen des Cargozentums Halle in Sachsen

(Quelle: DB Schenker Cargo, Leipzig 2012)



## Güterverkehrsstellen des CZ Halle in Sachsen



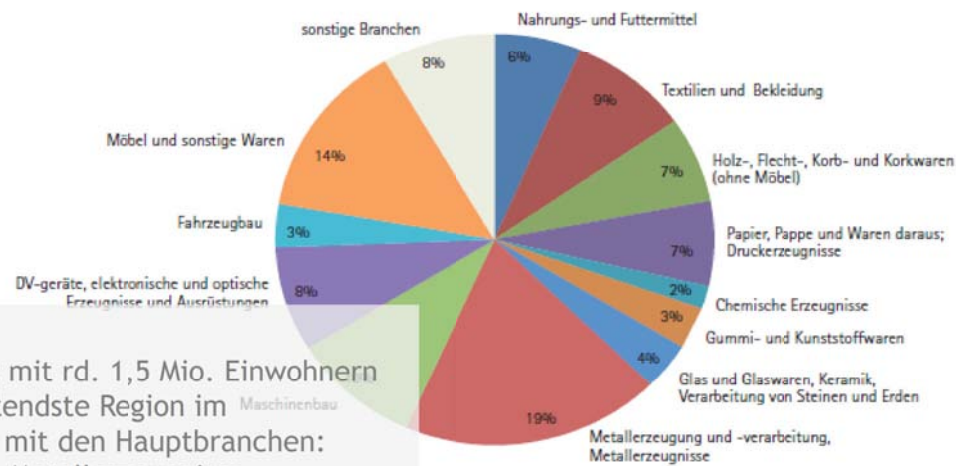


## 1. Sozio-ökonomische Rahmendaten zur Region Chemnitz



Gebietseinheit Stand: 01.01.2014	Anzahl der Gemeinden Gebietsstand 01.01.2014	Fläche in km <sup>2</sup> 31.12.13	Bevölkerung insgesamt 31.12.13	Einwohner je km <sup>2</sup>
Chemnitz, Stadt	1	220,86	242.022	1.096
Erzgebirgskreis	62	1.828,39	351.309	192
Mittelsachsen	54	2.113,40	314.591	149
Vogtlandkreis	39	1.411,90	233.970	166
Zwickau	33	949,31	327.062	345
Kammerbezirk Chemnitz	189	6.523,86	1.468.954	225
Freistaat Sachsen	432	18.420,02	4.046.385	220

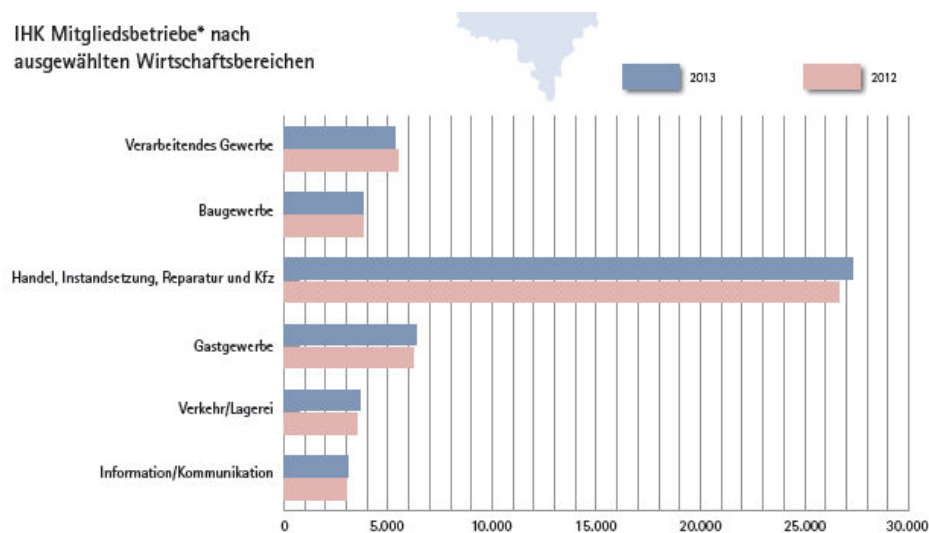
Branchenstruktur im Verarbeitenden Gewerbe



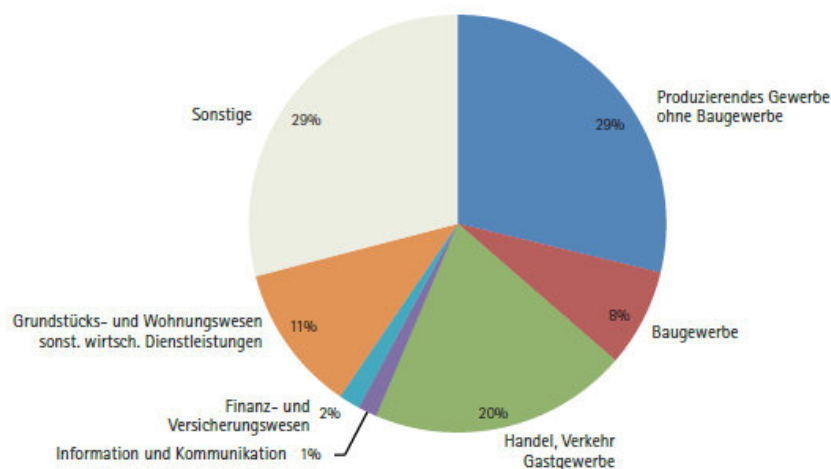
## Die Region Chemnitz:

- Verdichtungsraum und Konsummarkt mit rd. 1,5 Mio. Einwohnern
- Industriell und wirtschaftlich bedeutendste Region im Verarbeitenden Gewerbe in Sachsen mit den Hauptbranchen:
- Metallerzeugung und -verarbeitung, Metallerzeugnisse, Maschinenbau, Textilien und Bekleidung, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse, Automobilfertigung, -logistik, -zulieferung,

IHK Mitgliedsbetriebe\* nach ausgewählten Wirtschaftsbereichen



SV-pflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen im Kammerbezirk

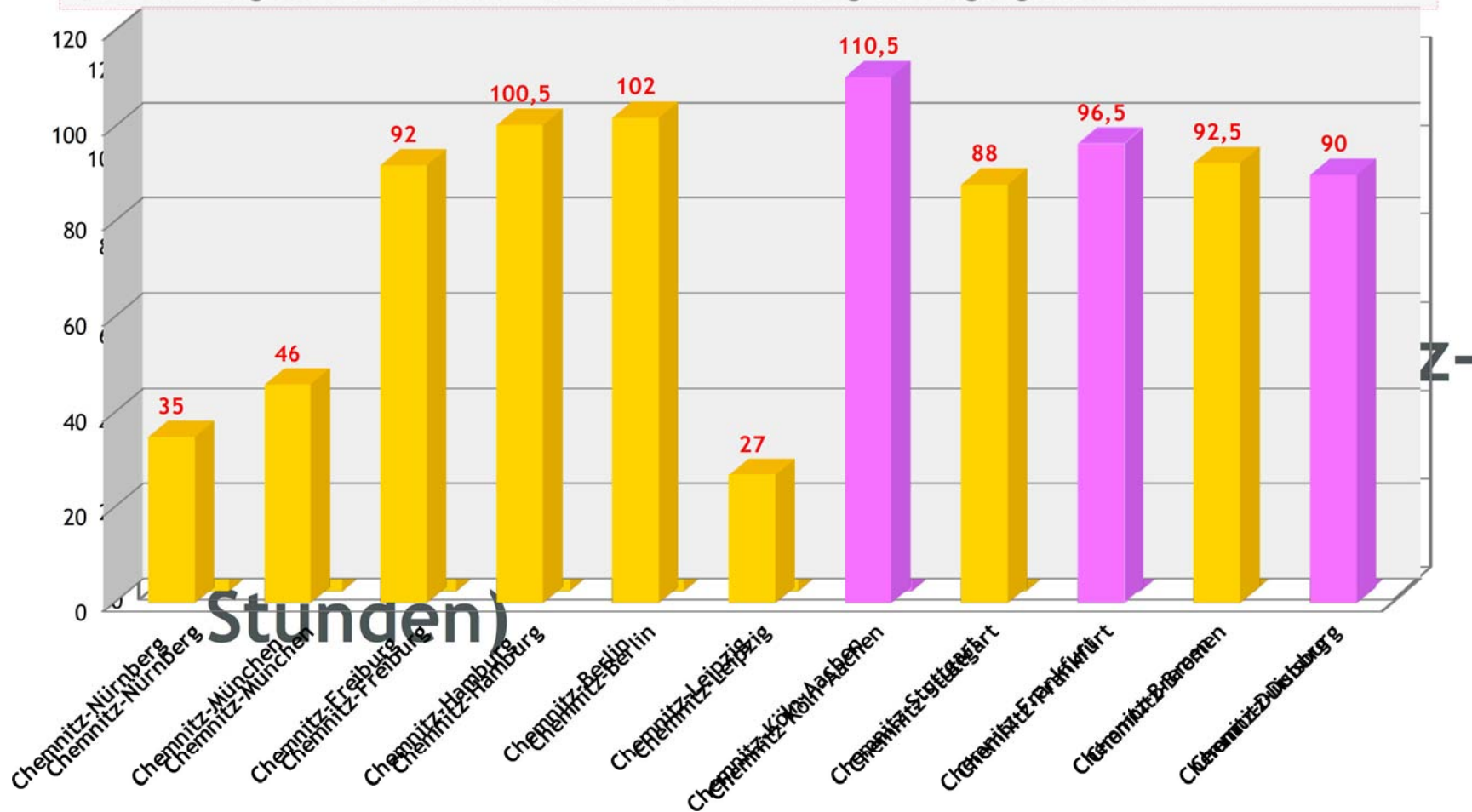


Kreisfreie Stadt Landkreise Kammerbezirke	Unternehmen insgesamt	davon mit sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von ... bis ...			
		0 - 9	10 - 49	50 - 249	250 und mehr
Chemnitz , Stadt	10.028	8.911	868	203	46
Erzgebirgskreis	15.446	13.904	1.261	252	29
Mittelsachsen	12.834	11.469	1.086	247	32
Vogtlandkreis	10.443	9.457	781	176	29
Zwickau	13.634	12.343	1.024	227	40
Kammerbezirk Chemnitz	62.385	56.084	5.020	1.105	176
Kammerbezirk Dresden	65.846	59.562	4.992	1.101	191
Kammerbezirk Leipzig	40.060	36.543	2.833	568	116
Freistaat Sachsen	168.291	152.189	12.845	2.774	483
Anteile in %					
Chemnitz , Stadt	100	88,9	8,7	2,0	0,5
Erzgebirgskreis	100	90,0	8,2	1,6	0,2
Mittelsachsen	100	89,4	8,5	1,9	0,2
Vogtlandkreis	100	90,6	7,5	1,7	0,3
Zwickau	100	90,5	7,5	1,7	0,3
Kammerbezirk Chemnitz	100	89,9	8,0	1,8	0,3
Kammerbezirk Dresden	100	90,5	7,6	1,7	0,3
Kammerbezirk Leipzig	100	91,2	7,1	1,4	0,3
Freistaat Sachsen	100	90,4	7,6	1,6	0,3

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen

\* Unternehmen mit steuerbarem Umsatz aus Lieferungen und Leistungen und/oder sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Berichtsjahr 2011 in den Abschnitten B-N und P-S der WZ 2008

Die Laufzeiten im Einzelwagenladungsverkehr von Rampe zu Rampe verschlechterten sich mit dem Rückzug der Bahn aus der Fläche und Reduzierung der Zugangsstellen.



### 3. Auswertung der Unternehmensbefragung

- Regionale Befragung in der Region Chemnitz
- sowie
- Nationale Stichprobenbefragung von Produktionsunternehmen

## Untersuchungs- region

Im zentralen Untersuchungsfokus steht der Kammerbezirk Chemnitz (Region Chemnitz).

## Intention

Notwendigkeit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit spezifischen Fokus auf den Einzelwagenladungsverkehr

## Transportangebot In der Region

Neben dem Angebot im kombinierten Wagenladungsverkehr (KV) seit 2010 ist das Angebot im Einzelwagenladungsverkehr in der Region Chemnitz rückläufig (fehlenden Fahrplanangeboten, Stilllegung von Zugangsstellen,...)

## Ziel

Verlagerung einer gewissen Anzahl an Gütermengen wieder von der Straße auf die Schiene und Erweiterung alternative Transportmöglichkeiten und -ketten unter Kosten-, Service- und Ökologiegesichtspunkten im **EINZELWAGENLADUNGSVERKEHR**

## Untersuchung von 01.09.2014 bis 20.11.2014

Statistische Daten-und Branchenrecherche,  
Fragebogen per Brief und E-Mailbefragung, ergänzende  
Telefonbefragung bei 1.300 Unternehmen aus der Region Chemnitz,  
122 nationale Unternehmen

**Befragungsziel-  
gruppen**

Regional: Produktions- und Logistikunternehmen  
Nationaler Fokus: Stahl- /Papier- /Konsumgüterindustrie  
Schnittstellen im Güterverkehr (Railports, Häfen, GVZ, ...)

**Transport-  
angebotsqualität  
in der Region**

Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit spezifischen Fokus auf den **Einzelwagenladungsverkehr für** Nutzer/Kunden von „bimodalen“ Logistikzentren und zusätzlichen Mehrwertdiensten - den sogenannten Value-Added-Services (VAS), wie

- Lagerkapazitäten direkt am Gleis
- Qualitätskontrolle
- Bestandsmanagement
- Just-in-Time-Belieferung
- Kommissionierung
- Verzollung
- Elektro-Gabelstapler
- Deckenkran bis zu 25 to
- Freilandumschlagflächen

**Mittelfristige Ziel-  
stellung**

Aktive Belebung der Güterverkehrsknotenpunkte in der Region  
Chemnitz

## In-RAIL CARGO 2020 FRAGEBOGEN



### Zielstellung des Projektes

Durch das Projekt InRAIL CARGO soll der Anteil der Bahntransporte aus und in die Region Chemnitz nachhaltig gesteigert werden. Ziel des geplanten Vorhabens ist es deshalb, unter ökologischen Gesichtspunkten alternative Transportmöglichkeiten und -ketten anzubieten, um Gütermengen wieder von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Mit den geplanten Güterverkehrsstellen im Kammerbezirk Chemnitz (Hauptstandorte Standorte Chemnitz, Zwickau, Glauchau) wird eine Initiative ergriffen, Waren „des Einzelwagenladungsverkehrs“ erneut auf die Schiene zu bringen. Mit Lagerflächen und logistischen Zusatzleistungen wird ein ganzheitliches Angebot für wirtschaftlichen Bahnverkehr geschaffen.

Mit neuen Angeboten im Schienengüterverkehr kann die Effizienz der Wirtschaft erhöht werden und die durch die zentrale geografische Lage vorhandenen Standortvorteile der Region Chemnitz verstärkt zur Geltung gebracht werden.

Im Rahmen dieses Projektes findet am 27.11.2014 eine Schienengüterverkehrskonferenz in Chemnitz statt.

Die IHK Chemnitz hat die Westsächsische Entwicklungs- und Beratungsgesellschaft Glauchau mbH damit beauftragt, Unternehmen aus der Region Chemnitz in eine Unternehmensbefragung aufzunehmen. Der Ihnen vorliegende Fragebogen stellt einen Bestandteil der oben genannten Studie dar. Wir bitten Sie daher um Ihre Mithilfe, uns bei der Befragung zu unterstützen und den Fragebogen bis zum 17.10.2014 an die Industrie- und Handelskammer Chemnitz zurück zu senden.

- Ihre Angaben werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nur im Rahmen des Projekts genutzt.

## In-RAIL CARGO 2020 FRAGEBOGEN



1 Kontaktadresse des Unternehmens	
a	Name des Unternehmens Adresse
b	Ansprechpartner
c	Position im Unternehmen
d	Telefon/Fax
e	E-Mail Webseite
2 Güteraufkommen aus und in die Region Chemnitz?	
a	Empfangen oder versenden Sie Güter aus oder in die Region Chemnitz durch? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Wenn ja:	
b	Nutzen Sie hierfür derzeit den Schienengüterverkehr? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
c	Auf welchen Hauptrelationen empfangen oder versenden Sie?
d	Haben Sie Interesse an Angeboten im kombiniertem Verkehr oder Einzelwagenverkehr auf der Schiene? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
e	Sind Sie an einer Teilnahme zur Schienengüterverkehrskonferenz am 27.11.2014 bei der IHK Chemnitz interessiert? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Bitte um Rücksendung des Fragenbogens an  
FAX: 03763/776893  
Oder E-Mail: [info@weberag-mbh.de](mailto:info@weberag-mbh.de)

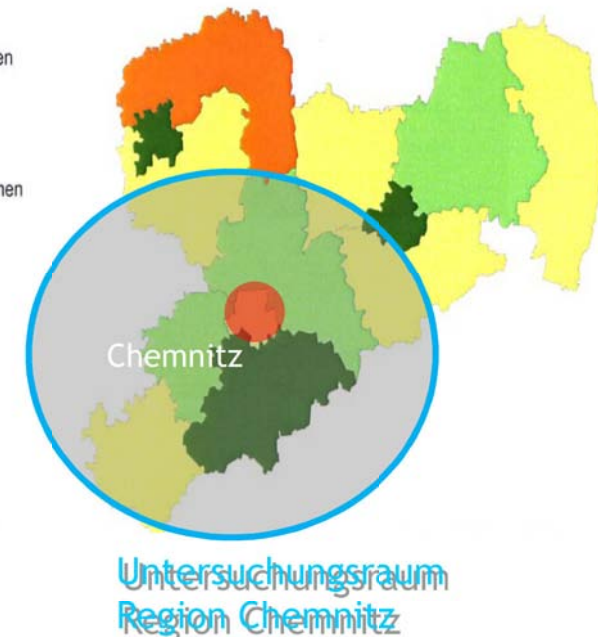
	Gegenstand der Untersuchung	Zeitraum
1.	Entwurf und Versand eines Kurzfragebogens zur Art und Weise des Versands/Empfangs von Gütern in der Region Chemnitz <b>von 1.300 Unternehmen</b> mit Fokus Einzelwagenladungsverkehr	von 04.09.2014 bis 03.10.2014
2.	Teilweise „Nachfassen“ bei den Unternehmen in der Region per E-Mail (400 Unternehmen)	bis 15.10.2014
3.	Befragung von <b>122 Unternehmen</b> aus Branchen Stahl, Papier, Getränke, Konsum, Logistik mit	Start 10.09.2014
4.	Anschreiben per E-Mail telefonische Nachfrage des Erhalts mehrfaches Nachfragen per Telefon mit Interviews am Telefon	Ende 20.11.2014
5.	Differenzierte Auswertung der Befragung nach „Regional“ und „National“	bis 21.11.2014

Mehr als 1.000 Unternehmen

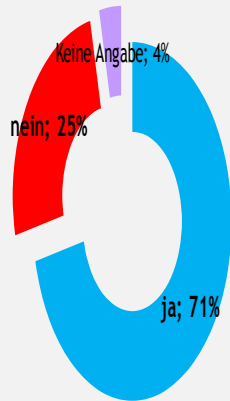
800 – 1000 Unternehmen

600 – 799 Unternehmen

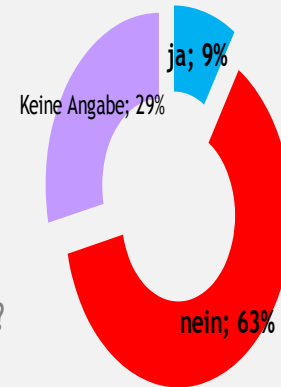
Weniger als 600 Unternehmen



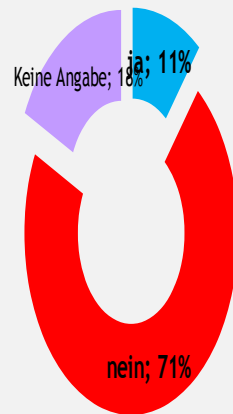
Führen sie Gütertransporte aus oder in die Region Chemnitz durch?



Nutzen Sie derzeit hierfür Schienengüterverkehr?

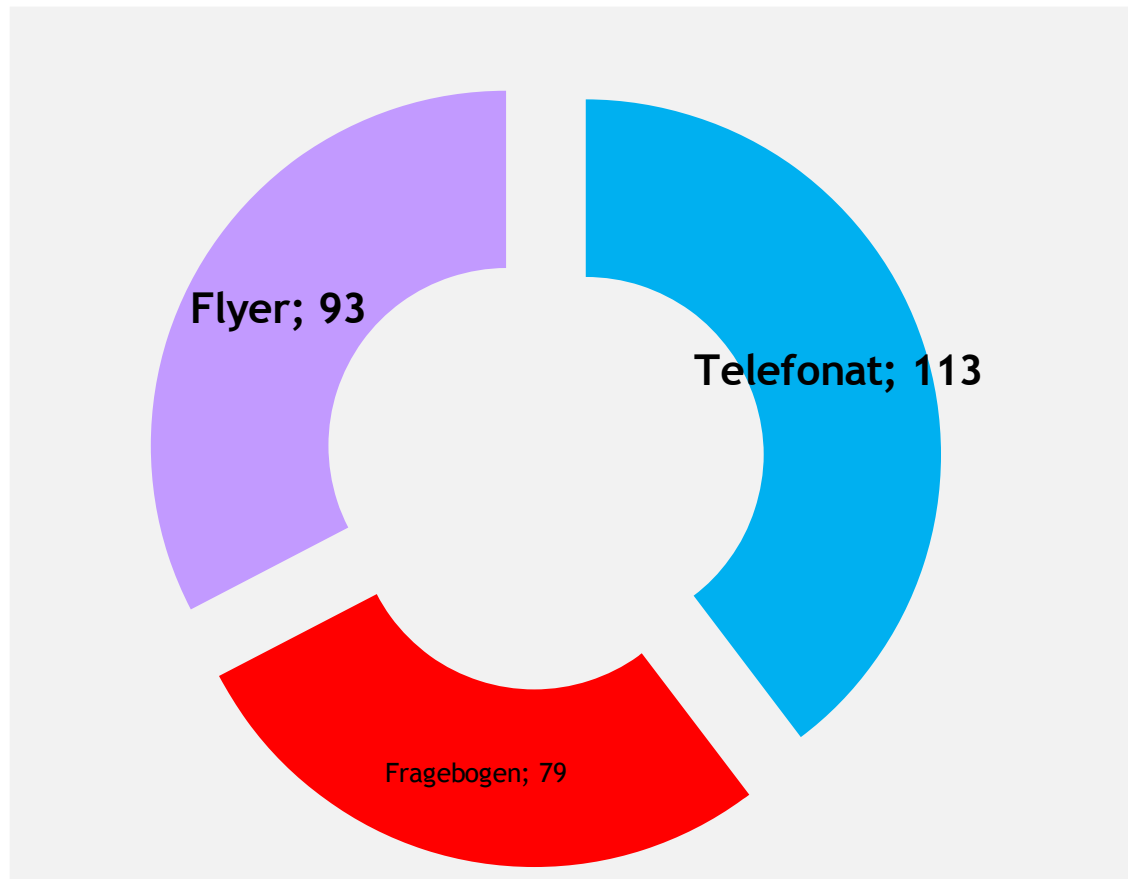


Interesse am KV oder Einzelwagen auf der Schiene?



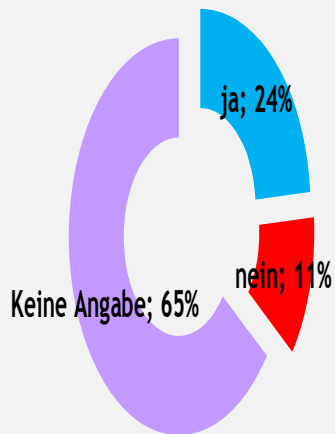
**Bestätigung der These: Rückzug der Bahn aus der Fläche - Alternativen zur Nutzung des Einzelwagenladungsverkehrs fehlen!**

## NATIONALE BEFRAGUNG KONTAKTIERTE UNTERNEHMEN=122

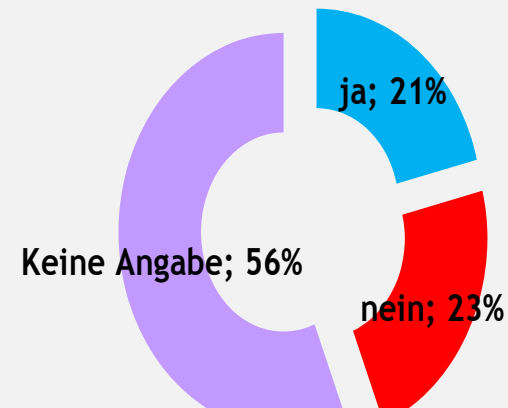


## NATIONALE BEFRAGUNG KONTAKTIERTE UNTERNEHMEN=122

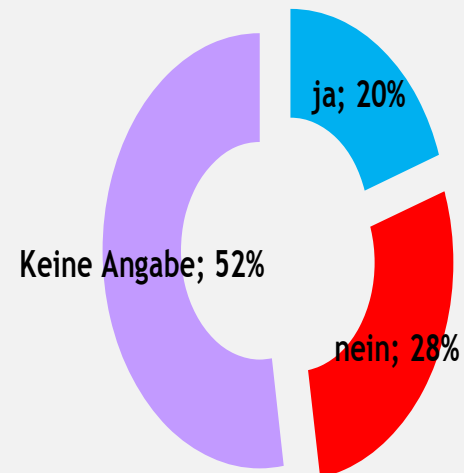
Führen sie Gütertransporte aus oder in die Region Chemnitz durch?



Nutzen Sie derzeit hierfür Schienengüterverkehr?



Interesse am KV oder Einzelwagen auf der Schiene?



## POSITIV

- Gute wirtschaftliche Entwicklung - Beobachtung des Mengenaufkommens und Kundenstruktur
- Interesse besteht, aber abhängig von Kosten (Benchmark Lkw)
- Bei Organisation des Nachlaufs - Verlagerung auf Einzelwagenladungsverkehr möglich
- Perspektivisch von Interesse
- Günstige Preisstrukturen bei Transportunternehmen

## NEGATIV

- Region aufgrund Kundenstruktur uninteressant
- Wo liegt Chemnitz im Eisenbahnnetz?
- Keine Angebote im Einzelwagenladungsverkehr die preislich zum Straßengüterverkehr mithalten können
- Laufzeiten zu lang
- kein Organisator von Verkehren und Mengen
- keine Abstimmung zwischen den Produzenten
- zu geringes Mengenaufkommen für den Einzelwagenladungsverkehr

## NEGATIV

- allgemein keine oder zu geringe Mengen in die Region Chemnitz
- Nur vereinzelte Kunden in der Region, keine Läger
- Lkw mit leichter Ladung und mehreren Entladestandorten entlang der Strecke in die Region Chemnitz
- Derzeit andere Prioritäten als Umstellung auf Schienengüterverkehr
- Transporte werden ausgeschrieben, keine Möglichkeit/ Willen Transportkette zu beeinflussen
- Bereits KV-Verkehre in die GVZ nach Leipzig, Schkopau oder Dresden vorhanden
- Unternehmen welche bereits Erfahrungen im SGV hatten, führten schlechte Erfahrungen an z.B.: unflexibel, zu großer Aufwand, Mangel an Verladestellen (zu große Entfernung zur nächsten Ladestelle)
- keine Nutzung des SGV aufgrund ungünstiger Verbindung/ Anbindung

- Unternehmen nutzen SGV nur international auf

- Region Chemnitz ist die wirtschaftsstärkste Region in den neuen Bundesländern - kontinuierliches Wirtschaftswachstum seit dem Jahr 2000
- Geografische Lage der Region Chemnitz in Europa prädestiniert für seine zentraleuropäische Lage NUR mit mittelbarer Anbindung auf den Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrsachsen im Güterverkehr
- Sicherung der Position Region Chemnitz im Wettbewerb der Regionen Europas bedürfen
  - Kontinuierliche Stärkung der Wirtschaft
  - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft mit Ergänzung moderner Schienenzugangsstellen
  - Ergänzung qualitativ hochwertige Dienstleistungen im Verkehrs- und Logistiksektor
- Zum Erhalt der der Wirtschaftsbedeutung der Region Chemnitz:
  - Anbindung an überregionale und europäische Verkehrsnetze durch Verknüpfung Verkehrsträger Straße, Schiene durch Railports und KV
  - Moderne Schieneninfrastruktur als Voraussetzung für zeitgemäße Mobilität
- Güterverkehrsleistungen steigen bis 2025 um mehr als 70 Prozent, entsprechend soll der maximal mögliche Teil auf Schiene verlegt werden
- Defizite in der Region Chemnitz:
  - Zugangsstellen zum Schienennetz im Wagenladungsverkehr mit Straßenanbindung
  - Einbindung der Region Chemnitz in internationale Schienenverkehrskorridore

- Vorbehalte bezüglich Preis, Transportzeit und Anzahl/ Verfügbarkeit von Ladestellen
- es herrscht Unkenntnis über die Vorteile und Angebote des SGV gegenüber dem Lkw-Transport besonders im Einzelwagenladungsverkehr
- hier kann der Railport eine Lücke im Angebot zwischen KV und dem EWLV zur Ladestelle oder dem Gleisanschluss füllen
  - KV ist ein gebrochener Verkehr
  - EWLV geeignet für Volumengüter (Automobilbranche) und schwere Güter (Stahl, Papier)
- bisher gibt es im EWLV einen Anbieter -> wie können Bahnspedition und Railports in dieses System mit eingebunden werden

**Bei Verladern und Logistikern müssen Informationsdefizite beseitigt werden!**

**HAUPTFRAGE: Brauchen wir einen regelmäßigen Informationsaustausch?!**

A photograph of a red DB locomotive, numbered 230 508-5, pulling a freight train. The train is moving along a track with overhead power lines. The locomotive is red with white accents and the DB logo. The freight train consists of several dark-colored containers. The background shows a rural landscape with green fields and some buildings under a clear sky.

## 4. Ziele/Schlussfolgerungen/Empfehlungen

# UMSCHLAGBAHNHOF GLAUCHAU - CONTAINERUMSCHLAG FÜR DIE REGION CHEMNITZ



- Lage:**
- Umschlagbahnhof Glauchau
  - Mit günstiger Lage zu VW-Werk Mosel, den benachbarten Automobilzulieferbetrieben und zur verladenden Wirtschaft

- Verkehrsanbindung:**
- direkte Anbindung an B175 n (4-spurig) - 1 km zur Autobahn 4 (Dresden-Erfurt) über B175 n
  - 5km zum VW-Werk Mosel über B175 n
  - direkte Anbindung an DB-Netz - „Sachsenmagistrale“ Dresden-Nürnberg

- Anlage:**
- 30.000 m² Fläche
  - 2 Umschlaggleise a 320 m Länge
  - 2 Abstellspuren

- Umschlagleistung:**
- ca. 30.000 TEU / Jahr


- Technik:**
- 1 Mobilkran (Reach-Stacker)

- Ausbaubaû auf:**
- 4 Umschlaggleise a 320 m Länge

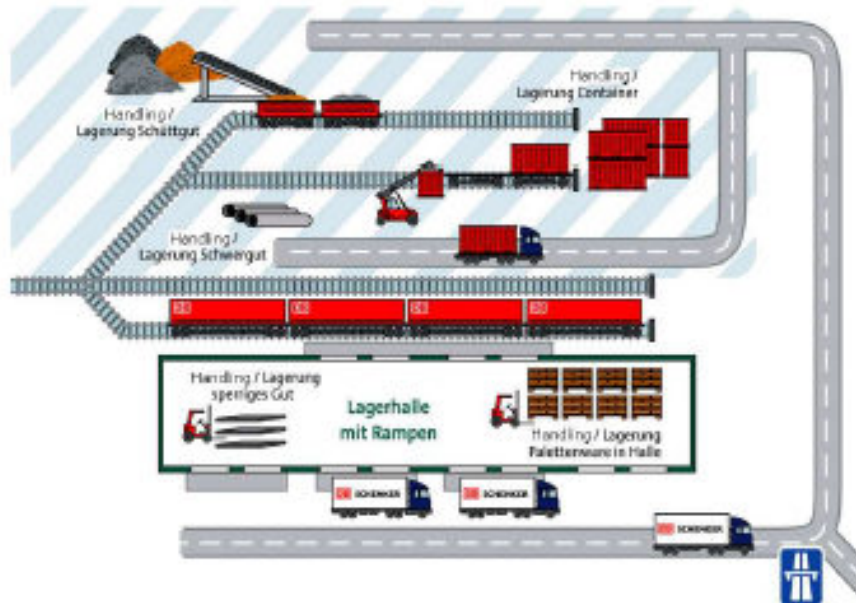
- 5 Abstellspuren
- Verladung mit Portalkran





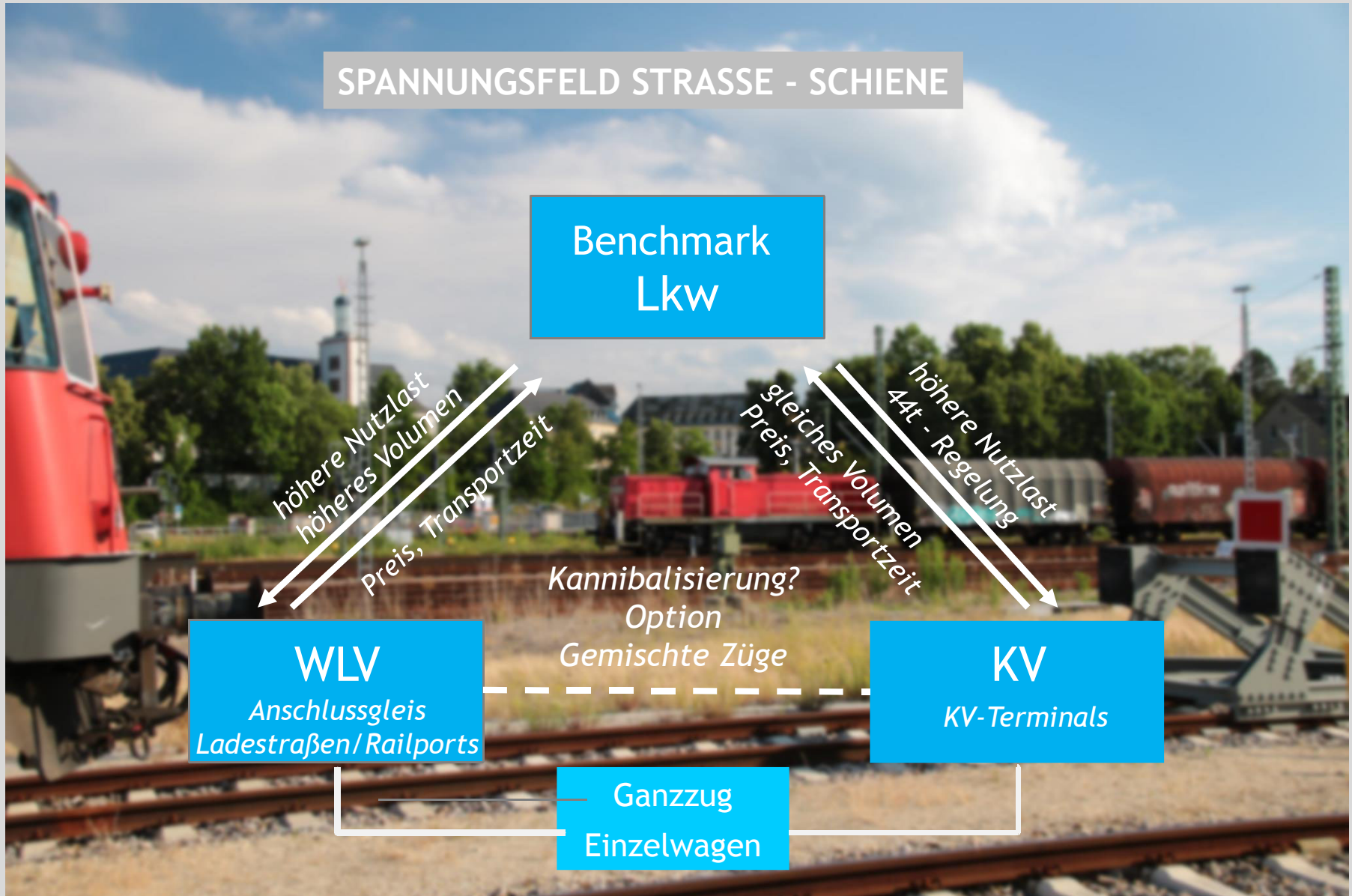
The background image shows a railway yard under a clear blue sky. A large black crane is positioned on the left, with its arm extended. In the center, a red and grey locomotive is visible on the tracks. The foreground shows several sets of railway tracks receding into the distance. A semi-transparent text box is overlaid on the image.

*„Der Markt nimmt das Terminal in Glauchau sehr gut an. Obwohl erst im Oktober 2010 eröffnet, hat es bereits seine Kapazitätsgrenze erreicht. Nach der geplanten Erweiterung werden hier keine weiteren Flächen mehr zur Verfügung stehen. Daher ist mittelfristig die Entwicklung eines weiteren Standortes in Südwestsachsen für den kombinierten Verkehr zu prüfen.“*



- DB Schenker RLC und DB Schenker Railports sind dauerhafte **multimodale Schienenlogistikzentren**, welche den Kunden Logistikdienstleistungen mit dem Schwerpunkt Schienengüterverkehr anbieten.
- Zu den Logistikleistungen zählen
  - Umschlag,
  - Organisation von Strassenvor- und -nachlauf
  - Lagerung und
  - logistische Mehrwertdienstleistungen (VAS)
- Wesentliche Merkmale:
  - Freilagerflächen und Lagerhallen
  - überdachte Be-/ Entladegleise
  - Aufstellmöglichkeiten für Güterwagen
  - adäquates Equipment (Stapler, Kran, ...)
  - gute logistische Erreichbarkeit per Schiene und Strasse

## SPANNUNGSFELD STRASSE - SCHIENE



- Entwicklung eines Mischzugs von Dresden nach Duisburg: Halbzug oder Mischzug KV- / Einzelwagenladungsverkehr
- Einbindung der regionalen Zugbildungs- und Umschlaganlagen in den internationalen Schienengüterverkehr
- Gute Erreichbarkeit der sächsischen Güterverkehrszugangsstellen und Railports
- **Aufnahme von Probeverkehren auf Destinationen ggf. mit Förderung der Zusatzkosten**
  - Region Chemnitz - Ruhrgebiet (z.B. Duisburg) (Mischzug)
  - Region Chemnitz - Basel - Schweiz-Italien (Mischzug)
  - Region Chemnitz - Südosteuropa (Mischzug)
- Schaffung eines Netzes von Konsolidierungspunkten und Railports
  - mit den bestehenden GVZ als Kerne des Kombinierten Verkehrs
  - Railports in der Region Chemnitz mit den Hauptstandorten der sächsischen Wirtschaft im Umkreis der GVZ- und Hauptproduktionsstandorte
  - Ergänzung eines leistungsfähigen Güterverkehrsregionalzugsystem angebunden an das **internationale** Güterverkehrsnetz
- Aufbau einer „**Informationsplattform**“ Schienengüterverkehrsinfrastruktur
- **Aufbau eines Netzwerkallianz** zwischen Produzenten/Verladern, Transporteuren, Konsolidierungspunkten, Eisenbahnverkehrsunternehmen?!!

**SICHERSTELLUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER UNTERNEHMEN**

Herzlichen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit!



Alfons Wagener  
Markt 1  
08371 Glauchau  
Tel. +49.3763.776891  
E-Mail: [wagener@gvz-suedwestsachsen.de](mailto:wagener@gvz-suedwestsachsen.de)