

## **Potenzialabschätzung Straße/Schiene im Güterverkehr der Region Hannover: Handlungsansätze für ein regionales AnschlussbahnCoaching**

### **Abschlussbericht**

für

Region Hannover  
Hildesheimer Str. 20  
30169 Hannover

Februar 2017

Autoren: Christian Kollenberg  
Dr. Bernd Seidel

Diese Studie wurde mit Mitteln der EU gefördert.  
(Europäischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE)



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Fonds für  
regionale Entwicklung



---

**Potenzialabschätzung Straße/Schiene im Güterverkehr der Region Hannover:  
Handlungsansätze für ein regionales AnschlussbahnCoaching**

Ausgangslage

Die Region Hannover unterstützt die weitreichenden Ziele des Bundes und der Europäischen Union zur Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich. Ihr *Masterplan 100% für den Klimaschutz* setzt den Rahmen für die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95 % und die Senkung des Energiebedarfs um 50 % bis 2050, wobei der Verkehrsbereich eine große Rolle spielt. Der bundesweite Verkehrszuwachs hat Effizienzsteigerungen z. B. in der Antriebstechnik, zwischen 1990 und 2014 aber nahezu kompensiert. Daher sind erhebliche strukturelle Anstrengungen notwendig, um die gesetzten Ziele erreichen zu können: Die Verkehrswende umfasst die Verkehrsvermeidung, die Verkehrsverlagerung sowie eine Steigerung der betrieblichen Effizienz. Die Energiewende setzt auf eine Steigerung der Energieeffizienz und die Verwendung alternativer Antriebsstoffe. Beide müssen Hand-in-Hand gehen, da die Kosten einer Energiewende umso höher werden, je mehr Energie der Transportsektor benötigt.

Die *Konzeptstudie Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr* (2015) für die Region Hannover empfiehlt zwei Maßnahmen mit direktem Bezug zum Schienengüterverkehr: *Marketing des Kombinierten Verkehrs* und *Unternehmensübergreifende Nutzung von Gleisanschlüssen*. Die vorliegende Studie soll die Voraussetzungen im Schienengüterverkehr einschließlich des Kombinierten Verkehrs (KV) in der Region Hannover analysieren, die empfohlenen Maßnahmen bewerten, Verlagerungspotenziale Straße-Schiene ableiten und darauf abgestimmt Handlungsansätze für ein regionales Coaching des Wagenladungs- und des Kombinierten Verkehrs entwickeln.

Herausforderungen des Schienengüterverkehrs

In der Region Hannover wird der Wagenladungsverkehr über die Gleisanschlüsse (auch: Anschlussbahnen) von ca. 30 Unternehmen abgewickelt. Dabei werden jährlich insgesamt ca. 4 Mio. t Güter in die Region Hannover hinein und hinaus transportiert. Die Bahn erfüllt dabei wichtige logistische Funktionen und ist für die meisten Bahnnutzer unverzichtbar. Die Betreiber der Gleisanschlüsse müssen ihren betrieblichen Aufgaben mit möglichst geringem Aufwand und umfänglich nachkommen. Dies ist unter den gegebenen Voraussetzungen langwierig und aufwendig. Unterstützende Lösungen sind daher vor allem in den Bereichen Informationsbeschaffung, Erfahrungsaustausch und Qualifikation (Aus- und Fortbildung/Schulung) notwendig. Aufgrund der engen Bindung von (inner-)betrieblichen Abläufen an die verfügbare Schieneninfrastruktur müssen die Interessen der Gleisanschließer stärker Eingang in die Planung von Schieneninfrastruktur und betrieblichen Abläufen ihrer Anlagen finden. Ferner benötigen die Gleisanschließer und mit ihnen betroffene Parteien wie z. B. Speditionen Zugang zu Informationen und Know-how für die Entwicklung eigener Infrastruktur und logistischer Prozesse.

Der Kombinierte Verkehr ist in der Region Hannover an drei Terminalstandorten mit sehr unterschiedlichen Randbedingungen vertreten. Insgesamt werden ca. 2 Mio. t im Ein- und Ausgang umgeschlagen. Lokale Aufkommensmengen sind bisher schwer für Verbindungen von und nach Hannover zu gewinnen. Dies zeigen insbesondere die Bemühungen zweier KV-Dienstleister, eine bestehende tägliche KV-Verbindung nach Nürnberg zu befrachten. Das Gesamtangebot könnte einen Qualitätssprung machen, wenn 2018 das MegaHub-Terminal in Lehrte fertig gestellt wird. Durch die Knotenfunktion des Terminals könnten mehrere Direktverbindungen zustande kommen, die auch von lokalem Aufkommen genutzt werden könnten.

Anstrengungen von neutraler, fachlicher Seite können die Bündelung von Transportvolumina unterstützen, indem Akteure zu Kooperationen bewegt werden und für den KV als Verkehrssystem geworben wird. Dazu sind den KV-Marktteilnehmern, Politik und Verwaltung die Funktionsweisen von KV-Lösungsansätzen zu erläutern und die Funktionen und Aufgaben der anderen Parteien kommentiert darzustellen. Ein derartiges Vorgehen, welche auch die Wahrnehmung der Akteure für die Aufgaben und Probleme anderer schärft, lässt sich als Coaching des Schienengüterverkehrs bezeichnen.

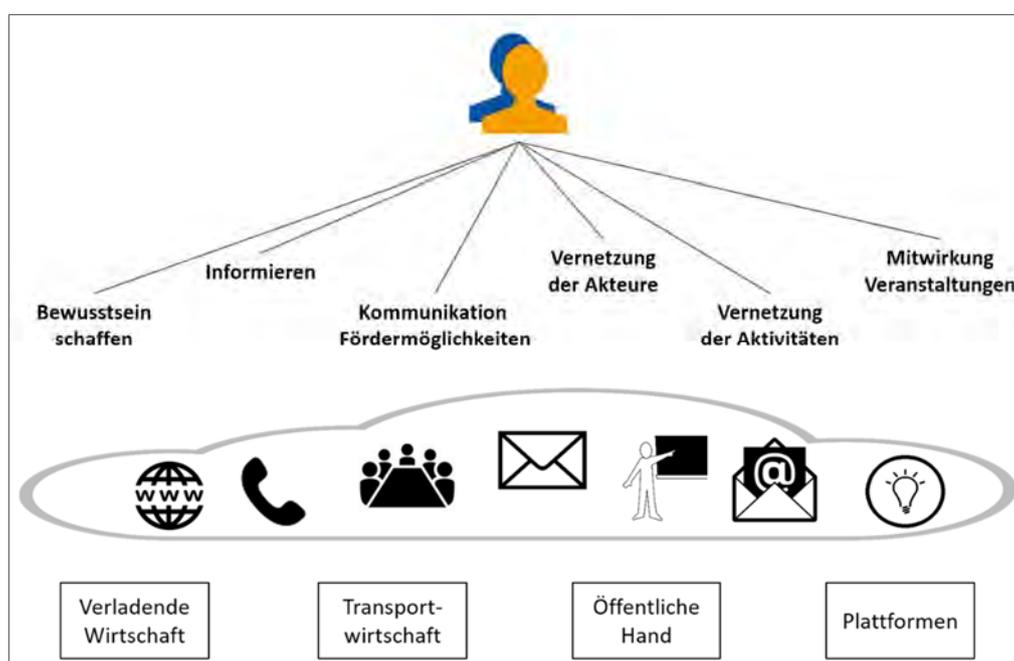
Coaching des Schienengüterverkehrs - Handlungsbausteine

Das Coachings des Schienengüterverkehrs geht auf umfassende Erfahrungen im österreichischen Bundesland Salzburg und im südlichen Bayern, insbesondere dem Landkreis Berchtesgadener Land zurück, wo verschiedene Formen des AnschlussbahnCoachings seit 2008 erprobt werden. Das Coaching des Schienengüterverkehrs soll aus der Sicht der Region Hannover aber beide Marktbereiche, den Wagenladungsverkehr (Anschlussbahn-Verkehr) und den Kombinierten Verkehr unterstützen. In Anbetracht der vielfältigen Herausforderungen ist es notwendig, mehrere sich ergänzende Maßnahmen (Handlungsbausteine) auf einander abgestimmt und zeitgleich umzusetzen. Die maßgeblichen Aufgaben eines Coachings sind, die Kompetenzen der Marktteilnehmer zu entwickeln, ihnen neue Perspektiven zu öffnen und sie bei der Entwicklung von eigenen Lösungen zu begleiten. Fachlich versierte Partner und Angebote bieten dazu geeignete Kommunikationsstrukturen, Gesprächsangebote für die Akteure untereinander und Information und Qualifikation. Vorhandene Angebote sind ggf. kommunizieren.

*Coach für den Schienengüterverkehr:*

Die Benennung eines Coachs, der die Marktakteure proaktiv betreut, stellt die höchste und effektivste Form des Coachings dar. Seine Aufgabe ist es, durch Unterstützung der Marktteilnehmer, Kommunikation des Schienengüterverkehrs und Moderation von Prozessen den Fortbestand bestehender Bahnverkehre zu erleichtern sowie Verlagerungspotenziale im Wagenladungsverkehr und Kombinierten Verkehr zu heben. Im Sinne einer integrierten Betrachtung des Systems Schienengüterverkehr ist die Vereinigung der beiden Aufgabenbereiche Wagenladungsverkehr und KV sinnvoll und in Anbetracht der Perspektiven des Kombinierten Verkehrs in der Region Hannover auch notwendig.

*Querschnittsaufgaben eines Coachs für den Schienengüterverkehr (Eigene Darstellung)*



### *Erfahrungsaustausch-Gruppe Gleisanschluss (ERFA GA):*

Erfahrungsaustauschgruppen für Gleisanschließer stärken die Nutzer des Wagenladungsverkehrs durch fachlichen Austausch, Fachinformation und moderierte Kommunikation in der Ausübung ihrer Aufgaben als Betreiber von Eisenbahninfrastruktur. ERFA GA-Aktivitäten erleichtern den Bahnnutzern daher die Ausübung der in aller Regel fachfremden, betrieblichen Aufgaben und schaffen Zugang zu Informationen und Erfahrungen, welche nicht öffentlich verfügbar sind. Dadurch wird einer verkehrlich möglicherweise unbegründeten Aufgabe von Bahnverkehren vorgebeugt.

ERFA-Gruppen sind auch aus vielen anderen Fachbereichen bekannt und werden dort erfolgreich betrieben. Es bedarf jedoch immer eines Moderators, die die Aktivitäten aktiv betreut. Zu dessen Aufgaben gehören die Organisation von Austauschtreffen, die Bereitstellung von fachlichen Informationen (z. B. durch Fachvorträge) und die Mitgliederbetreuung über die Treffen hinaus. Aus den Aktivitäten in Bayern hat sich die ERFA Gleisanschluss-Gesellschaft gegründet, die diese Aufgaben auch in der Region Hannover übernehmen will. Sie würde dabei durch einen regional ansässigen Moderator unterstützt.

### *Schienengüterverkehrs-Dialog:*

Der Schienengüterverkehrs-Dialog umfasst regelmäßige Veranstaltungen, welche als niederschwelliges Angebot möglichst alle direkt und indirekt von der Planung, Organisation und Durchführung von Schienengüterverkehr betroffenen Parteien anspricht. Die Teilnehmer sollen durch Information und Qualifikation einen allgemeinen Zugang zu den Themen finden oder für ausgewählte Themen und Angebote näher interessiert werden. Neben Fachwissen und Kontakten sollen daher auch bleibende Eindrücke, z. B. durch anschauliche Präsentation oder die Besichtigung von Anlagen des Schienengüterverkehrs, vermittelt werden.

Der Einzugsbereich dieser halb- oder ganztägigen Veranstaltungen ist überregional, kann also z. B. Niedersachsen und angrenzende Gebiete umfassen. Dialog-Veranstaltungen sollen zu wechselnden Themenschwerpunkten und an wechselnden Standorten stattfinden, durch eine Regelmäßigkeit, wiederkehrende Darstellungsweise und einen kontinuierlich angesprochenen Adressatenkreis aber eine gewisse Konstanz und Wiedererkennungsmerkmale aufweisen. Derartige Dialoge können an bereits in der Vergangenheit durch das Land Niedersachsen angeregte Veranstaltungen anknüpfen.

### *Mitnutzung von (Gleis-)Infrastruktur:*

Die Mitnutzung privater Gleisanschlüsse durch Dritte hat sich aus rechtlichen und Kapazitätsgründen als sehr eingeschränkte Möglichkeit erwiesen, einen einfachen, kostengünstigen Zugang für weitere Bahnnutzer zu schaffen. Im Einzelfall ist dieser jedoch möglich und bleibt im Detail zu prüfen. Hierbei sollte ein Coach für den Schienengüterverkehr eine koordinierende Rolle einnehmen. Aussichtsreicher stellt sich die Möglichkeit dar, potenziellen Bahnnutzern über öffentliche Ladestraßen einen Systemzugang zu ermöglichen. Während damit klassischen Gelegenheitsverkehren die Möglichkeit eines Umschlags geboten wird, bieten diese vor allem die Möglichkeit, kombinierten Verkehren mit horizontalem Umschlag als regelmäßige Umschlagsstelle zu dienen (z. B. die Systeme ContainerMover und MOBILER). Eine Erschließung auch zentraler Bereiche der Region Hannover über derartige Konzepte z. B. für City-Logistik wird zur weitergehenden Untersuchung empfohlen. Vorarbeiten hierzu kann auch ein Coach für den Schienengüterverkehr leisten.

### *Qualifikation und Information:*

Der Bereich Qualifikation zielt insbesondere auf Schulungen der Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahnen. Die in Bayern als privatwirtschaftliches Angebot laufende Aktivität wurde jedoch mit öffentlicher Unterstützung eingeführt, da u.a. die Anpassung der Ausbildungsinhalte und –materialien an Landesrecht und -gepflogenheiten notwendig war. Eine Ausweitung derartiger Angebote auf Niedersachsen wird angesichts der Wünsche der Gleisanschließer empfohlen. Auch weitere Veranstaltungen, welche für die Branche des Schienengüterverkehrs interessant sind, aber bislang unzureichend kommuniziert werden, müssen besser bekannt gemacht werden. Hierzu bieten sich insbesondere Online-Portale an, über die entsprechende Informationen gezielt vermarktet werden können. Bislang liegen im Internet bereits vielfältige Informationen zum Schienengüterverkehr vor. Leider sind diese teilweise weit gestreut und werden nicht immer gut gepflegt. Es empfiehlt sich daher die Einrichtung eines regionalen Portals der Region Hannover oder des Landes Niedersachsen, auf dem auf bestehende Netzinhalte verlinkt wird. Die Aktualität der verlinkten Seiten ist jedoch laufend zu prüfen.

### Verlagerungspotenziale und Emissionseinsparungen

Für die Region Hannover wurden drei verschiedene Ansätze bestimmt, um CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale zu realisieren. Dies sind die i) verstärkte Nutzung von Gleisanschlüssen, der ii) Erhalt von Gleisanschlüssen und die iii) Schaffung zusätzlicher Angebote im Kombinierten Verkehr. Transit-Verkehre können durch die Region Hannover nicht direkt beeinflusst werden. Sie werden aber dem Umfang nach quantifiziert, wodurch verdeutlicht wird, welchen positiven Einfluss lokale Maßnahmen auf andere Regionen ausüben können.

Aufgrund der vielfach weitgehend ausgeschöpften Kapazität bestehender Gleisanschlüsse in der Region Hannover wird die noch freie Kapazität ohne nennenswerte Ausbaumaßnahmen auf ca. 10 % geschätzt. Würde dieses Potenzial als Verlagerung vom Straßenverkehr realisiert, entspräche dies einer Einsparung von ca. 9.800 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr.

Aufgrund der Marktsituation und der betrieblichen Randbedingungen der aktiven Nutzer von Anschlussgleisen wird das latent vorhandene Risiko, dass Verkehre von der Eisenbahn auf den Lkw abwandern, ebenfalls bei ca. 10 % des derzeitigen Aufkommens geschätzt. Dieses Bahn-Aufkommen gilt es zu erhalten, wozu aktive Unterstützung empfohlen wird. Im Falle einer Verlagerung des Bahn-aufkommens auf den Lkw, würden sich die Emissionen pro Jahr um ca. 9.800 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent erhöhen.

Die Untersuchung des relationsbezogenen Aufkommens im Straßengüterverkehr weist für die Entwicklung von KV-Angeboten ab Hannover zwei interessante Relationen auf: in Richtung Süddeutschland (Nürnberg und südlich davon) sowie Polen. Das Einsparpotenzial liegt bei insgesamt 18.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr bei drei Abfahrten je Woche. Sollte das Aufkommen den wirtschaftlichen Betrieb von fünf Abfahrten je Woche ermöglichen, könnte die Einsparung auf ca. 30.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr anwachsen.

Neben der Verlagerung von Gütertransporten auf der Langstrecke, werden Potenziale für sekundäre Effekte zur Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen gesehen. So sind KV-Verkehre besonders geeignet, im regionalen Verteilerverkehr durch CO<sub>2</sub>-arme Antriebe befördert zu werden. Dies gilt insbesondere für den elektrischen Antrieb von Lkw, welcher auf langen Strecken voraussichtlich nicht realisierbar sein wird.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
	1.1 Anlass für diese Studie	1
	1.2 Hintergründe der Marktentwicklung	3
	1.3 Methodik	6
	1.4 Rahmenbedingungen	6
	1.5 Datengrundlagen	7
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme Verladeinfrastrukturen in der Region Hannover</b>	<b>9</b>
	2.1 Gleisanschlüsse in der Region Hannover nach Branchen	9
	2.1.1 Stahlhandel, Stahlverarbeitung und Stahlbau	11
	2.1.2 Chemische Industrie, Kali und Salz	12
	2.1.3 Erdöl, Erdgas, Energieerzeugung und -versorgung	12
	2.1.4 Transport und Logistik	14
	2.1.5 Produzierendes Gewerbe	15
	2.1.6 Kommunale Gleisanschlüsse	15
	2.2 Räumliche Verteilung der Gleisanschlüsse	16
	2.3 Weitere Zugangspunkte zum Schienengüterverkehr	17
	2.3.1 Ladestellen der DB Netz AG	18
	2.3.2 Freiladegleise	20
	2.4 Terminals des Kombinierten Verkehrs	20
	2.4.1 Städtische Häfen Hannover, Terminal Hannover-Leineter	20
	2.4.2 Städtische Häfen Hannover, Terminal Hannover-Nordhafen	21
	2.4.3 DUSS-Terminal Hannover-Linden	22
	2.4.4 MegaHub Lehrte	22
<b>3</b>	<b>Marktanalyse</b>	<b>25</b>
	3.1 Konventioneller Schienengüterverkehr über Gleisanschlüsse	25
	3.1.1 Interviews mit Gleisanschließern	25
	3.1.2 Herausforderungen für Gleisanschließer und Erkenntnisse für die Entwicklung möglicher Handlungsbausteine	26
	3.1.3 Grundlegende Problemstellungen im konventionellen Schienengüterverkehr	29

3.2	Kombinierter Verkehr	31
3.2.1	Erschließung der Region durch Anlagen des Kombinierten Verkehrs	31
3.2.2	Überregionaler Wettbewerb von Standorten des Kombinierten Verkehrs	32
3.2.3	Betrieb von KV-Verkehren und darin eingebundene Parteien	33
3.2.4	Herausforderungen für die Entwicklung von KV-Angeboten und Erkenntnisse für die Entwicklung möglicher Handlungsbausteine	35
<b>4</b>	<b>Verlagerungspotenziale</b>	<b>37</b>
4.1	Gleisanschlussverkehre	38
4.1.1	Aufkommen	38
4.1.2	Steigerung des Aufkommens in bestehenden Gleisanschlüssen	40
4.1.3	Mitnutzung vorhandener Gleisanschlüsse durch Dritte	40
4.1.4	SWOT-Analyse der vorhandenen Gleisanschlüsse	42
4.1.5	Wiederherstellung ungenutzter Gleisanlagen und Neubau von Gleisanschlüssen	43
4.2	Kombinierte Verkehre	44
4.2.1	Betrachtung aus Sicht der Transportnetzwerke	44
4.2.2	Potenziale für den Kombinierten Verkehr	46
4.2.3	Freiladegleise und horizontaler Umschlag von Ladeeinheiten	52
<b>5</b>	<b>Ableitung von Handlungsbausteinen für ein Coaching des Schienengüterverkehrs</b>	<b>58</b>
5.1	Zusammenfassung der Randbedingungen	58
5.2	Herleitung eines Coachings für den Schienengüterverkehr	60
5.3	Handlungsfelder, bekannte Maßnahmen und Ableitung von Handlungsbausteinen	62
5.3.1	Handlungsfelder	62
5.3.2	Ableitung von Handlungsbausteinen aus bekannten Maßnahmen	65
<b>6</b>	<b>Entwicklung von Handlungsbausteinen für ein Coaching des Schienengüterverkehrs</b>	<b>69</b>
6.1	Coach für den Schienengüterverkehr	69
6.1.1	Notwendigkeit, Aufgabenbeschreibung und Zielgruppen	69
6.1.2	Ableitung eines geeigneten regionalen Einzugsbereichs	72
6.1.3	Projektorganisation und Aufwandskalkulation	74
6.1.4	Kostenkalkulation	77

6.2	Fachlicher Austausch und Dialog	78
6.2.1	Erfahrungsaustausch-Gruppe Gleisanschluss	78
6.2.2	Schienengüterverkehrs-Dialog	80
6.3	Weitere Handlungsansätze	82
6.3.1	Mitnutzung von (Gleis-)Infrastruktur	82
6.3.2	Schulungen	83
6.3.3	Online-Portal	84
<b>7</b>	<b>Einsparpotenziale für CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. Treibhausgas-Einspar-Strategien</b>	<b>86</b>
7.1	Methodik zur Emissionsbestimmung	86
7.1.1	Kennzahlen des Güterverkehrs in Deutschland	86
7.1.2	Bestimmung von CO <sub>2</sub> -Emissionen des Güterverkehrs	87
7.2	Treibhausgas-Einspar-Strategien	88
7.2.1	Verstärkte Nutzung von Gleisanschlüssen	88
7.2.3	Zusätzliche Angebote des Kombinierten Verkehrs	89
7.2.4	Transit-Verkehre	91
7.3	Sekundäre Effekte zur Minderung von CO <sub>2</sub> -Emissionen	92
7.4	Zusammenfassende Bewertung	92
7.4.1	Chancen einer Umsetzbarkeit und Handlungsansätze	92
7.4.2	Relevanz der Szenarien und Treibhausgas-Einsparpotenziale	95
<b>8</b>	<b>Abkürzungen</b>	<b>97</b>
<b>9</b>	<b>Literatur- und Bildquellen</b>	<b>98</b>
	<b>Anlagen</b>	

**Anlagen**

Anlage 1	Interview-Leitfaden	104
Anlage 2	AnschlussbahnCoaching, Erfahrungsaustauschgruppe (ERFA) Gleisanschluss	109
Anlage 3	Beispiel Niedersachsen: Vorläufer der Dialog-Veranstaltungen	120
Anlage 4	Beispiel Bayern: Ausbildungskurs zum Eisenbahnbetriebsleiter	125
Anlage 5	Beispiel Qualifikation: Fachtagung für Anschlussbahnleiter	126
Anlage 6	Beispiele für online-Portale	133
Anlage 7	Definitionen nebst Erläuterungen	137
Anlage 8	Marktteilnehmer in der Transportlogistik	140
Anlage 9	Profil und Aufgaben eines Coachs für den Schienengüterverkehr	141

## Abbildungen

Abbildung 1-1:	Konzept für einen klimafreundlichen Wirtschaftsverkehr: Einzelmaßnahmen und Beteiligungen [4]	3
Abbildung 1-2:	Teufelskreis im Schienengüterverkehr	4
Abbildung 2-1:	Einteilung der Gleisanschlüsse nach der Branche des Betreibers [48]	10
Abbildung 2-2:	Einteilung der Gleisanschlüsse nach Gleislängen je Unternehmen [45]	10
Abbildung 2-3:	Verteilung der aktiven Gleisanschlüsse in der Region Hannover [45] [46] [47]	16
Abbildung 2-4:	Verteilung der aktiven und nicht aktiven Gleisanschlüsse in der Region Hannover [45] [46] [47]	17
Abbildung 2-5:	Freiladegleis und Ladestraße von Amstetten, Österreich [11]	18
Abbildung 2-6:	Ladestelle Hannover-Linden [49]	19
Abbildung 2-7:	Infoportal Multimodal-Schienezugang der DB Cargo [53]	20
Abbildung 2-8:	KV-Terminal Leinetor der Städtischen Häfen Hannover [37]	21
Abbildung 2-9:	KV-Terminal Nordhafen der Städtischen Häfen Hannover [37]	21
Abbildung 2-10:	DUSS-Terminal Hannover-Linden [22]	22
Abbildung 2-11:	Prinzip der Umschlags und Verkehrsbeziehungen im MegaHub Lehrte [7]	23
Abbildung 2-12:	Lage des geplanten MegaHub-Terminals bei Lehrte [7]	24
Abbildung 3-1:	Ebenen einer Transportkette	34
Abbildung 4-1:	Aufkommen im Gleisanschlussverkehr in der Region Hannover [48]	38
Abbildung 4-2:	Aufkommen im Gleisanschlussverkehr in der Region Hannover nach Branchen [48]	39
Abbildung 4-3:	Möglichkeiten der Mitnutzung der Gleisanschlüsse nach Unternehmen [48]	41
Abbildung 4-4:	SWOT-Analyse Standortsicherheit bzgl. einer weiteren Bahnnutzung [48]	42
Abbildung 4-5:	Mobiler-Technik: Anpassungen am Behälter und am Tragwagen (links), Umsetztechnik am Lkw (rechts) [12]	54
Abbildung 4-6:	MOBILER-Einsatz im Schüttgut- (links) und im Palettentransport (rechts) [12]	54
Abbildung 4-7:	Horizontaler Umschlag mit dem System ContainerMover-3000® [13]	55

Abbildung 4-8:	Horizontalvershub über Wagenadapter und Umsetzen von Wechselbehältern mit dem ContainerMover-Lkw [14]	55
Abbildung 4-9:	Mögliche Standorte für die Anordnung von Freiladegleisen im Stadtgebiet Hannovers	57
Abbildung 5-1:	Zuordnung von Handlungsbausteinen zu Handlungsfeldern	68
Abbildung 6-1:	Querschnittsaufgaben eines Coachs für den Schienengüterverkehr	72
Abbildung 7-1:	Beförderungsmenge und Beförderungsleistung im Jahr 2015 im Güterverkehr in Deutschland [51]	86
Abbildung 7-2:	Verkehrsmengenkarte 2010, Ausschnitt Region Hannover [30]	91
Abbildung 7-3:	Vergleichende Darstellung der Treibhausgas-Einsparpotenziale	96

## **Tabellen**

Tabelle 4-1:	Nachfrage im Straßengüterverkehr gem. KBA-Daten 2014 zwischen der Region Hannover und Süddeutschland [5]	51
Tabelle 6-1:	Aufwandsschätzung SGV-Coach, Variante 1 (min)	76
Tabelle 6-2:	Aufwandsschätzung SGV-Coach, Variante 2 (max)	77
Tabelle 6-3:	Vergleichende Zusammenstellung Kostenvarianten SGV-Coach	78

---

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass für diese Studie

Die Region Hannover und die ihr zugehörigen Städte und Gemeinden sind gewillt und sehen sich verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele der Bundesregierung und der Europäischen Union zu unterstützen. Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich durch weiterhin zu hohe Konzentrationen u. a. an Feinstaub und Stickoxiden in den städtischen Bereichen. Ein Handlungsrahmen zur Senkung von Treibhausgasen wird im *Masterplan 100% für den Klimaschutz* abgesteckt, der in der Region Hannover seit 2012 erarbeitet wird. Die Ziele bis 2050 sind: Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95 % und Senkung des Energiebedarfs um 50 %.

Diese Ziele zeigen dieselbe Richtung auf, wie der am 14. November 2016 von der Bundesregierung verabschiedete Klimaschutzplan 2050 des Bundes [2]. Neu in dem Klimaschutzplan ist die Festlegung sektorspezifischer CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale für 2030. So muss der Verkehrssektor bis dahin die Emission von Treibhausgasen (CO<sub>2</sub>-Äquivalente) gegenüber 1990 um 40 bis 42 % senken. Bis 2050 sind Einsparungen von über alle betroffenen Bereiche (Sektoren) durchschnittlich 80 bis 95 % zu erreichen. Da der Verkehrszuwachs Effizienzsteigerungen von 1990 bis 2014 nahezu kompensiert hat, sind erhebliche Anstrengungen notwendig, um die gesetzten Ziele erreichen zu können. Notwendige Maßnahmen lassen sich in zwei Bereiche einteilen:

- Verkehrswende: Sie umfasst die Verkehrsvermeidung, die Verkehrsverlagerung sowie eine Steigerung der betrieblichen Effizienz. Die bisherigen Verkehrsstatistiken zeigen, dass die Verkehrswende trotz ermutigender Beispiele noch nicht eingesetzt hat.
- Energiewende: Maßnahmen in diesem Bereich setzen auf eine Steigerung der Energieeffizienz sowie die Verwendung alternativer Antriebsstoffe, d. h. den weitgehenden Ersatz fossiler Treibstoffe durch regenerativ erzeugte Energien. Dazu zählen insbesondere die direkte Nutzung von Strom, aber auch mit Strom erzeugte Gase oder flüssige Treibstoffe. Auch hier lässt sich feststellen, dass die Eisenbahn im elektrischen Betrieb bislang der einzige Verkehrsträger ist, der durch die Nutzung von regenerativ erzeugtem Strom die Energiewende im großen Stil umsetzt.

In Anbetracht der anspruchsvollen Klimaschutzziele für den Verkehrssektor müssen eine Verkehrswende und eine Energiewende Hand-in-Hand gehen. Die Kosten für eine Energiewende werden jedoch umso höher, je mehr Energie der Transportsektor benötigt. Die Verkehrswende ist daher unabdinglich. Aufgrund der Komplexität ineinandergreifender Maßnahmen wird deutlich, dass das Erreichen der gesetzten Minderungsziele einen tiefgreifenden, strukturellen Wandel erfordert, der unter Berücksichtigung verschiedener Zeithorizonte geplant werden muss.

---

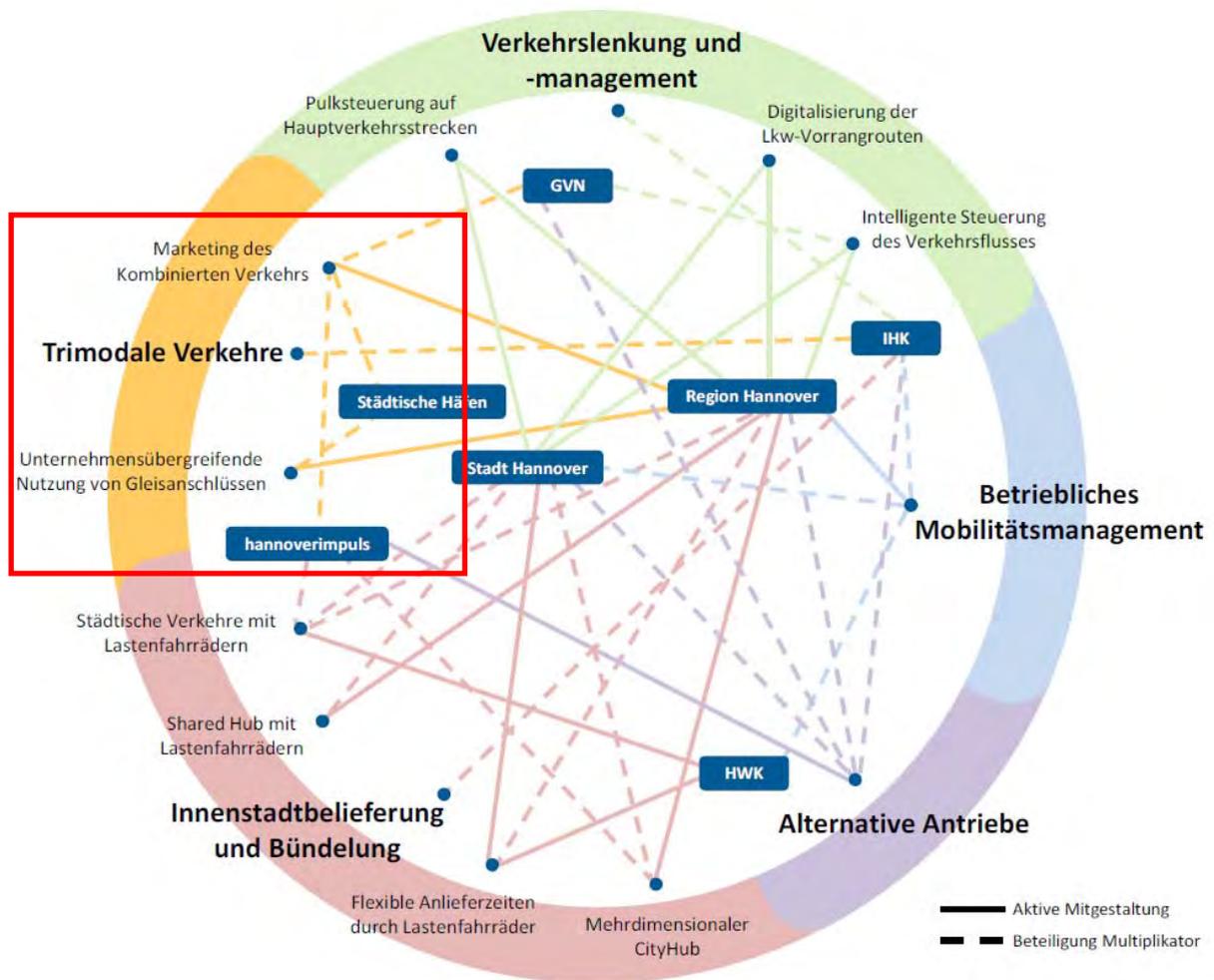
Wegen seiner großen Rolle als Verursacher von Emissionen und als Bereich mit den bislang geringsten Minderungserfolgen schenkt die Region dem Verkehr besonders große Aufmerksamkeit. So wurden der Güterverkehr und die Transportlogistik in einer Konzeptstudie von 2015 gezielt auf Lösungsvorschläge hin untersucht [4], damit auch dieser künftig seinen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung leisten kann. Die Studie identifiziert mehrere Aktionsschwerpunkte (Cluster), welchen jeweils mehrere Maßnahmen zugeordnet wurden. Diese Aktionsschwerpunkte sind:

- Trimodale Verkehre
- Innenstadtbelieferung und Bündelung
- Alternative Antriebe
- Verkehrslenkung und -management
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

In dem Schwerpunkt „Trimodale Verkehre“ wurden die beiden Maßnahmen *Marketing des Kombinierten Verkehrs* und *Unternehmensübergreifende Nutzung von Gleisanschlüssen* zusammengefasst. Die Konzeptstudie von 2015 versteht in diesem Zusammenhang unter „trimodal“, dass Transportketten in beliebiger Kombination der drei Verkehrsträger Schiene, Wasserstraße und Straße als Alternativen zum Direktverkehr auf der Straße Anwendung finden sollen (einschließlich mono- und bi-modaler Transporte). Details zur Einordnung des Schwerpunkts in den gesamten Handlungsrahmen zeigt die folgende Abbildung 1-1. Hier wird eine „aktive Mitgestaltung“ für die Umsetzung dieser Maßnahmen durch die Region Hannover erwartet, wobei die Beteiligung weiterer Akteure für notwendig erachtet wird. Die Maßnahmen verfolgen vor allem das Ziel, Gütertransporte zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen auf die Bahn und das Binnenschiff zu verlagern. Aufgrund der betrieblichen Charakteristika dieser beiden alternativen Verkehrsträger muss die Verlagerung vor allem über große Distanzen erfolgen. Die beiden Aktionsschwerpunkte *Innenstadtbelieferung und Bündelung* sowie *Alternative Antriebe* richten sich dagegen auf den innerstädtischen Verkehr bzw. den Kurzstreckenverkehr.

Aufgrund der systemspezifischen Vorteile der Eisenbahn wie geringem Rollwiderstand, antriebstechnisch bedingten, geringen Steigungen, der guten Voraussetzungen für energiesparendes Fahren (hoher Vorschaubereich), der Möglichkeit der Rückspeisung von Bremsenergie unter Fahrdrabt usw. wird die Eisenbahn auch langfristig einen systemischen Umweltvorteil gegenüber dem Straßenverkehr behalten. Die Wirtschaftsförderung der Region Hannover hat daher die vorliegende Studie beauftragt, um die oben genannten Maßnahmen des Aktionsschwerpunkts „Trimodale Verkehre“ unter besonderer Berücksichtigung der Rolle der Eisenbahn auf ihre Umsetzbarkeit hin zu untersuchen und die Potenziale für die Verkehrsverlagerung und die resultierenden Einsparungen von CO<sub>2</sub> darzustellen.

Abbildung 1-1: Konzept für einen klimafreundlichen Wirtschaftsverkehr: Einzelmaßnahmen und Beteiligungen [4]



## 1.2 Hintergründe der Marktentwicklung

Die Stärkung des Schienengüterverkehrs ist seit den 1970er Jahren verkehrspolitisches Ziel. Damals zeigten sich erstmals die Auswirkungen des starken Wettbewerbs durch den Lkw, der durch seine hohe Flexibilität die Entwicklung von logistischen Ketten in einer Qualität möglich machte, die heute die Messlatte für fast jeden Transport darstellt. Der massive Ausbau von Gleisanschlüssen im Rahmen des damaligen Leber-Plans hat aber auch gezeigt, dass die Verfügbarkeit eines physischen Zugangs zum System Eisenbahn allein nicht ausreichend ist. Es müssen weitere Vorteile des Verkehrsträgers Schiene deutlich werden, und es müssen das fachliche Know-how und die Erfahrung für den Umgang mit Schienengüterverkehr vorhanden sein. Die Hemmschwellen, sich mit dem Transportmittel Bahn zu beschäftigen, sind sonst zu hoch. Dies gilt vor allem auch deshalb, weil bei den für die verladende Wirtschaft tätigen Speditionen Kenntnisse des Schienenverkehrs zunehmend verkümmern und Eisenbahnspeeditionen mit entsprechendem Know-how nicht flächendeckend verfügbar sind.

Die nachstehende Abbildung stellt den Teufelskreis im Schienengüterverkehr dar, der zu einer starken Selektion der Unternehmen geführt hat, die noch im klassischen Schienengüterverkehr tätig sind. Damit kann aber auch vermutet werden, dass die noch verbliebenen Unternehmen eine gewisse



---

Die in dieser Studie durchgeführten Untersuchungen haben das Ziel, die Übertragbarkeit der in Bayern und dem Salzburger Land durchgeführten Maßnahmen, im Rahmen dieser Studie auch Handlungsbausteine genannt, auf die Region Hannover zu prüfen. Da die Aufgabenstellung der Region Hannover - anders als in der Referenzregion - eine ausdrückliche Berücksichtigung des Kombinierten Verkehrs vorsieht, können die zu entwickelnden Handlungsbausteine nicht ausschließlich auf Anschlussbahnen bezogen werden. Es wird daher vorgeschlagen und später erläutert, die „Anschlussbahnen“ durch „Schienengüterverkehr“ zu ersetzen.

Der European Shippers Council (ESC), Brüssel, als Vertreter maßgeblicher verladender Industrien und Handelsbereiche hat in einer Stellungnahme von 2015 mehrere Forderungen an den Schienengüterverkehr formuliert, die aus seiner Sicht Voraussetzung für eine stärkere Nutzung des Schienengüterverkehrs durch die verladende Wirtschaft sind.

- Die Reaktionsbereitschaft und –fähigkeit der Anbieter von Schienenverkehrsleistungen muss höher werden. Anfragen von Verladern müssen schneller beantwortet werden. Leistungsanfragen sollen typischerweise innerhalb von 48 Stunden beantwortet werden. Die Umsetzung der Leistungen muss möglichst bald folgen können, weil die Verlager ansonsten ggf. ihre eigenen Kunden verlieren.
- Verlager sind meistens in volatilen Märkten unterwegs. Dies erfordert ihre Flexibilität bei der Gestaltung von logistischen Ketten. Wenngleich die Rahmenbedingungen und Anforderungen fallweise abweichen, ist heute kaum noch ein Verlager in der Lage, Transportbedürfnisse über einen Zeitraum von mehr als sechs Monaten verlässlich vorherzusagen.
- Transportzeiten spielen insbesondere für zeitkritische Güter eine große Rolle. Die Verlager fordern, dass diese mit Transportzeiten anderer Verkehrsträger vergleichbar werden. Störungen dürfen nur minimale Auswirkungen auf die Transportzeiten haben. Die Verlager weisen zu Recht darauf, dass geringe Transportzeiten auch die Umlaufzeiten von Fahrzeugen vermindern und damit die Effizienz des Einsatzes des Rollmaterials erhöhen.
- Die Verlässlichkeit muss höher werden und Verspätungen sind zu verringern, um die Auswirkungen auf die logistischen Ketten gering zu halten. Es wird besonders auf den Bedarf einer ausreichenden Infrastrukturkapazität verwiesen und die Notwendigkeit einer intensiven Abstimmung zwischen Dienstleistern entlang einer Kette betont.
- Verlager möchten ihre Sendungen gerne verfolgen können. Dies gilt insbesondere im Falle von Verspätungen, damit sich die Verlager operativ auf die aktuelle Situation einstellen können. Dies erfordert wiederum eine enge Abstimmung zwischen mehreren Dienstleistern und die Einrichtung von Schnittstellen, über welche die Verlager die Statusinformationen bekommen können.

Weitere Forderungen umfassen den Transportpreis, aber auch die Nachhaltigkeit und Sicherheit von Transporten. Zusammenfassend kann man also feststellen, dass der Schienengüterverkehr derzeit nicht hinreichend anpassungsfähig ist, um auf die verschiedenen Ebenen des seit langem stattfindenden Strukturwandels schnell genug reagieren zu können.

Aktive Gleisanschließer, auch: Anschlussbahnbetreiber genannt, werden die Forderungen des ESC nur bedingt teilen. Sie sind offenbar weniger stark von den genannten Nutzungshemmnissen betroffen, denn sonst würden sie den Schienengüterverkehr in der heutigen Form nicht nutzen. Eine Untersuchung der Marktgegebenheiten und die Ableitung von Handlungsbausteinen dürfen sich daher nicht

---

ausschließlich an den Erfordernissen der Gleisanschließer orientieren. Um Potenziale für den Schienengüterverkehr im weiteren Sinne ermitteln zu können, muss sich die Studie daher auch mit Unternehmen auseinandersetzen, die den Schienengüterverkehr nicht bzw. nicht mehr nutzen.

### **1.3 Methodik**

Die Studie basiert im Wesentlichen auf der Befragung von Unternehmen der verladenden Wirtschaft (einschließlich expeditionell tätiger Dienstleister), Verbänden und Institutionen. Befragungsergebnisse wurden durch frei verfügbare Informationen aus dem Internet ergänzt. Insbesondere die Internetauftritte der jeweiligen Unternehmen sind diesbezüglich von Interesse. Teilweise ergänzen aber auch Pressemitteilungen oder andere, frei verfügbare ältere Dokumente Angaben zum Aufkommen oder der Entwicklung der Geschäftstätigkeit.

Für die Einschätzung der aktuellen Bedeutung des Schienengüterverkehrs in der Region Hannover, dessen Potenziale, aber auch der Schwächen und Risiken, ist es notwendig, die aktuellen Aktivitäten der verladenden Unternehmen im Schienengüterverkehr zu kennen und deren wirtschaftliches Umfeld daneben zu stellen. Die Erhebung der Unternehmensangaben erfolgte daher anhand eines standardisierten Erhebungsbogens bzw. Protokolls. Die umfassende Dokumentation der Informationen ist vor allem deswegen wichtig, damit im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen des Coachings im Schienengüterverkehr auf diesen Erkenntnissen aufgesetzt werden kann.

Auf der Basis der erhobenen Informationen wurden die aktiven Gleisanschließer einer strukturierten Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT-Analyse) unterzogen, um ein Gesamtbild der Situation im Schienengüterverkehr zu zeichnen und mögliche Entwicklungen abzuleiten. Dieser Schritt ist die Grundlage für die Entwicklung von Szenarien zur Ableitung von Verlagerungs- und CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzialen.

### **1.4 Rahmenbedingungen**

Die Untersuchungen zu dieser Studie fielen in einen Zeitraum, in dem der Schienengüterverkehr der Deutschen Bahn, betrieben durch DB Cargo AG, abermals stark in der Kritik stand und sich das wirtschaftliche Gesamtbild insbesondere des Einzelwagenverkehrs<sup>1</sup>, welcher Kunden unterhalb der Aufkommen eines Ganzzuges<sup>2</sup> bedient, sehr schlecht darstellte. Neben einer mangelhaften Bedienungsqualität wird der Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn insbesondere vorgeworfen, das Geschäft ohne geeignete Strategie und bei schwindendem Sachverstand zu betreiben. Dies führt bei der Belegschaft von DB Cargo zu einer geringen Motivation und wirtschaftlich zu einer hohen Verschuldung. Damit droht der gefährliche Teufelskreis des Schienengüterverkehrs erneut Nahrung zu bekommen, denn gerade der Einzelwagenverkehr erfordert eine hohe Kundenorientierung und ein großes Organisationstalent (und den Organisationswillen) der Mitarbeiter in allen Abschnitten der Transportketten. Eine entsprechende Analyse und Perspektiven für den Schienengüterverkehr stellt z. B. der ehemalige Vorstand für Produktion bei der DB Cargo AG, Klaus Kremper, auf. Er bemängelt vor allem, dass sich

---

<sup>1</sup> Vgl. zur Definition des Einzelwagenverkehrs 0

<sup>2</sup> Vgl. zur Definition des Ganzzuges 0

---

der Konzern mit zu vielen Aufgaben belastet, die nicht zu seinem Kerngeschäft gehören, und u.a. dadurch eine sachgerechte Entwicklung des Schienengüterverkehrs unterbleibt. [8]

DB Cargo befindet sich zum Zeitpunkt des Abschlusses der Studie in einer erneuten Umstrukturierungsphase, in der damit zu rechnen ist, dass weitere Leistungskürzungen eingeleitet werden. Zu Anfang des Jahres 2016 wurde bereits die Einstellung der Bedienung zahlreicher Güterverkehrsstellen (GVSt) bekannt gegeben, wovon in der Region Hannover die GVSt Springe und Wunstorf betroffen waren. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass mit dieser Maßnahme die Umschlaganlagen weiterhin bestehen und genutzt werden können und lediglich die fahrplanmäßige Bedienung der Anlagen durch DB Cargo geendet hat.

Andererseits muss festgestellt werden, dass die Region Hannover rund um den Rangierbahnhof Seelze gelegen ist und damit sehr gute Voraussetzungen für eine fortwährende Bedienung der in der Region gelegenen Kunden im Schienengüterverkehr gegeben sind. Zudem ist eine große Anzahl der Anschlussgleisbetreiber in den Hafengebieten angesiedelt, wo sie im Schienengüterverkehr von den Städtischen Häfen Hannover bedient werden. Durch die ständige Verfügbarkeit eines Rangierdienstleisters ist auch die Bedienungsqualität für die Anlieger sehr hoch.

Es kann sein, dass sich durch die schlechte Situation von DB Cargo und die anstehenden Aufgaben einer Verkehrs- und Energiewende zur Erreichung der Klimaschutzziele das Interesse der Bundes- wie auch der Landespolitik am Schienengüterverkehr erhöht. Die Einrichtung eines runden Tisches zum Schienengüterverkehr und die gemeinsame Verabschiedung von Kernpositionen mehrerer Verbände zur kommenden Bundestagswahl lassen dies erwarten. Allerdings stellen Themen wie die Einführung eines Deutschlandtaktes (Strukturierung des bundesweiten Fahrplans), die Halbierung der Trassenpreise und die Förderung von Innovation nur die Grundlagen für eine langfristige Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs dar. Es ist unverzichtbar, an der Basis der verladenden Unternehmen kurzfristig die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass auch Güter zum Transport bereitgestellt werden.

## **1.5 Datengrundlagen**

Benötigte Datengrundlagen betreffen vor allem Hinweise auf relevante Ansprechpartner und Akteure im Güterverkehr, sofern sie den Gutachtern nicht bereits bekannt sind. Besonders wichtig waren Informationen zu denjenigen Unternehmen, welche in der Region Hannover noch Schienengüterverkehr betreiben.

Da es wegen der Liberalisierung des Bahnmarktes keine Aufstellung der Akteure geben kann (es gibt keine Grundlage, auf der eine solche Aufgabe delegiert werden könnte), konnte behelfsmäßig auf eine Aufstellung der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover, zurückgegriffen werden. Die LEA ist im Sinne einer Aufsichtsbehörde für die Überwachung von Gleisanlagen nach der *Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen* und verfügt damit über eine Aufstellung dieser von ihr zu überwachenden Gleisanlagen und ihrer Betreiber. Angaben dazu, in welcher Form auf dieser Infrastruktur Betrieb abgewickelt wird, liegen jedoch nur sehr begrenzt vor.

Die LEA ist gefordert, die Anlagen im Abstand von vier Jahren zu überprüfen. Insofern war davon auszugehen, dass die Unterlagen nicht auf dem aktuellen Stand sein konnten. Die in dieser Studie vorgestellten Ergebnisse stellen daher eine aktuelle Momentaufnahme dar. Die Angaben der LEA zu ehema-

---

ligen Betriebsanlagen waren dennoch hilfreich, um das Umfeld der noch in Betrieb befindlichen Gleisanlagen einzuschätzen. So verbleibt eine örtliche Infrastruktur solange in der Datenbank, bis die Eisenbahninfrastruktur vollständig zurückgebaut ist oder die Fläche z. B. überbaut wurde. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Bahnflächen derjenigen Gleisanschlüsse überwiegend vorhanden sind, welche in den Unterlagen der LEA aufgeführt sind.

Die Wirtschaftsförderung der Region Hannover ist durch ihre langjährigen Kontakte in die Logistikbranche sehr gut mit den regionalen Unternehmen vernetzt und besitzt einen guten Überblick über die wesentlichen Akteure und Logistikaktivitäten. Vorteilhaft wirkt sich in diesem Zusammenhang die intensive Unterstützung bei Ansiedlungs- und Expansionsvorhaben regionaler und überregionaler Unternehmen in der Region Hannover aus.

An dieser Stelle sei auf das Abkürzungsverzeichnis in Kapitel 8, die Literatur- und Bildquellen in Kapitel 9 und Definitionen und begriffliche Erläuterungen in 0 verwiesen. Quellenangaben sind in eckigen Klammer angegeben: [<nr>].

---

## **2 Bestandsaufnahme Verladeinfrastrukturen in der Region Hannover**

In der Region Hannover leben 1.144.481 Einwohner auf einer Fläche von rund 2.291 km<sup>2</sup>. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von rund 500 Einwohnern je km<sup>2</sup>. Die Region Hannover ist eines der elf Oberzentren in Niedersachsen. Insgesamt sind hier etwa 50.000 Betriebe ansässig. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt bei rund 481.000. Die in den letzten Jahren steigende Einwohnerzahl und die ebenfalls steigenden Mieten und Kaufpreise für Immobilien belegen die hohe Attraktivität der Region Hannover. [1] [50]

Die Verkehrsinfrastruktur in der Region Hannover wird stetig ausgebaut. Dies gilt auch für die Eisenbahninfrastruktur. So wurde anlässlich der Weltausstellung Expo 2000, die vom 01.06.2000 bis zum 31.10.2000 in Hannover stattfand, ein S-Bahn-System eingeführt. Dieses unterscheidet sich von den älteren S-Bahn-Systemen in Deutschland durch den geringen Anteil von Infrastruktur, die ausschließlich vom S-Bahn-Verkehr genutzt wird. Die Region Hannover wird von zahlreichen Eisenbahnstrecken erschlossen. Die meisten Strecken sind elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. In diesem Kapitel wird die Verladeinfrastruktur als Zugang zum Schienengüterverkehr in der Region Hannover vorgestellt.

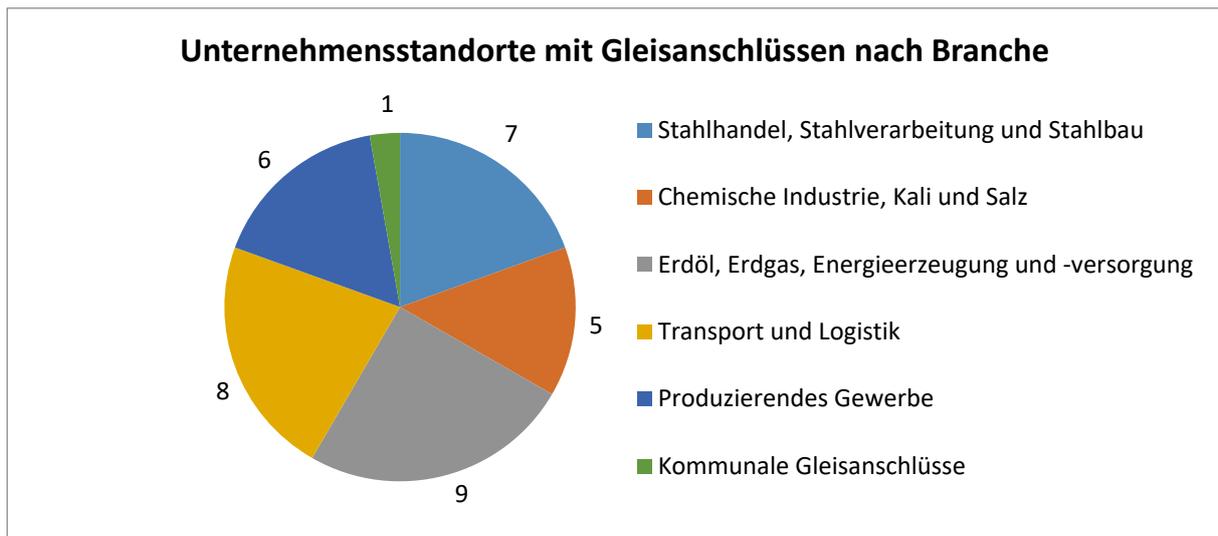
### **2.1 Gleisanschlüsse in der Region Hannover nach Branchen**

In der Region Hannover gibt es 29 Unternehmen, die mindestens einen Gleisanschluss betreiben. Dazu kommt noch das kommunale Stammgleis der Stadt Barsinghausen. Drei der Unternehmen verfügen an jeweils zwei Standorten über einen Gleisanschluss. Die Städtischen Häfen Hannover verfügen über jeweils eine Gleisinfrastruktur an vier Standorten. Es sind 36 Standorte von Unternehmen direkt per Bahntransport über einen Gleisanschluss erreichbar oder das Unternehmen kann dort betriebliche Aufgaben abwickeln, wie z. B. Abstellungen von Fahrzeugen. Die Unternehmen können in den folgenden fünf Gruppen zugeordnet werden (vgl. Abbildung 2-1):

- Stahlhandel, Stahlverarbeitung und Stahlbau,
- Chemische Industrie, Kali und Salz,
- Erdöl, Erdgas, Energieerzeugung und -versorgung,
- Transport und Logistik und
- produzierendes Gewerbe.

Dazu kommt noch der kommunale Gleisanschluss der Stadt Barsinghausen. Zum Teil sind an demselben Standort eines Unternehmens mehrere Gleisanschlüsse vorhanden. Es wurden fünf Standorte mit jeweils zwei Gleisanschlüssen ermittelt. Insgesamt existieren in der Region Hannover zurzeit 41 Gleisanschlüsse.

Abbildung 2-1: Einteilung der Gleisanschlüsse nach der Branche des Betreibers [48]



Eine weitere Differenzierung der Unternehmen mit einem oder mehreren Gleisanschlüssen ist hinsichtlich der Gleislänge möglich. Hier werden Gleisanschlüsse mit einer Gleislänge von bis zu 1.000 m, Gleisanschlüsse mit einer Gleislänge von 1.001 m bis 3.000 m und Gleisanschlüsse mit einer Gleislänge von mehr als 3.000 m unterschieden. Es werden alle Standorte und alle Gleisanschlüsse desselben Unternehmens im Rahmen dieser Analyse zusammengefasst.

Abbildung 2-2: Einteilung der Gleisanschlüsse nach Gleislängen je Unternehmen [45]

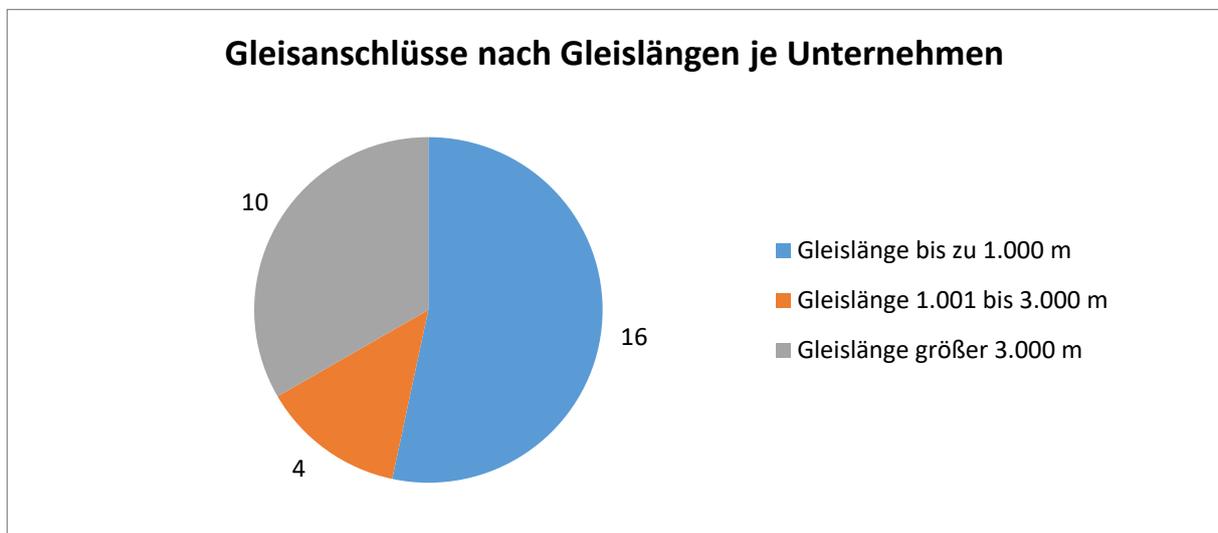


Abbildung 2-2 zeigt, dass mehr als die Hälfte der Unternehmen über einen oder mehrere Gleisanschlüsse mit einer Gesamtlänge von 1.000 m oder weniger verfügen. Für ein Drittel der Unternehmen konnte eine Gesamtlänge von mehr als 3.000 m ermittelt werden. Die Gleisanschlüsse der verbleibenden Unternehmen verfügen über eine Gleislänge zwischen 1.001 m und 3.000 m. Die Angaben zu Gleislängen in diesem und den folgenden Abschnitten basieren auf Angaben der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht. [45]

---

### **2.1.1 Stahlhandel, Stahlverarbeitung und Stahlbau**

Der Gruppe Stahlhandel, Stahlverarbeitung und Stahlbau lassen sich sieben Unternehmen zuordnen. Sechs dieser Unternehmen verfügen über jeweils einen Standort mit Gleisanschluss. Das Gelände eines Unternehmens wird über zwei Gleisanschlüsse erschlossen. Damit sind acht der 41 Gleisanschlüsse diesem Bereich zuzuordnen, was rund 20 % entspricht. Bezogen auf die Summe der Längen der Gleisanschlüsse entfallen auf diese Gruppe rund 6 % (6,1 km von 105,3 km). [45]

#### **Autogena Stahl**

Die Autogena Stahl GmbH fertigt am Standort in Hannover Autogen- und Plasmazuschnitte in legierten und unlegierten Stählen. Darüber werden die Weiterverarbeitung von Produkten wie Fasen, Kanten, Biegen, Schweißen sowie Strahlen und Grundieren sowie weitere Leistungen angeboten. Der Anschlussbahnhof ist der Bahnhof Hannover-Vinnhorst. [15]

#### **Delta-Stahl**

Die Spezialisierung der Delta-Stahl GmbH am Standort Barsinghausen liegt in der Bearbeitung von oberflächenveredelten, kalt- und warmgewalzten Tafeln und Spaltbändern, Wickelringen und Kleincoils. Ein umfangreiches Vorratslager ist vorhanden. Ebenso erfolgt die Versorgung der nachgelagerten Distribution. Der Gleisanschluss ist nicht direkt an das Netz der DB Netz AG angeschlossen, sondern an den Gleisanschluss der Stadt Barsinghausen. [21]

#### **Klößner Stahl- und Metallhandel**

Der Gleisanschluss auf dem Gelände der Klößner Stahl- und Metallhandel GmbH wird derzeit nicht genutzt. Nach unbestätigten Informationen wird oder wurde der Standort an ein anderes Unternehmen verkauft, welches die Nutzung der Gleisinfrastruktur plant und auch im Bereich Stahlhandel tätig ist. Der Anschlussbahnhof ist der Bahnhof Seelze.

#### **Rhenus SMH**

Das Unternehmen Rhenus SMH GmbH beliefert vom Standort in Seelze das nahe gelegene Werk der Volkswagen Nutzfahrzeuge mit Stahlprodukten. Anschlussbahnhof ist der Bahnhof Seelze.

#### **Salzgitter-Mannesmann Stahlhandel**

Die Salzgitter Mannesmann Stahlhandel GmbH bietet ihren Kunden ein Programm aus Stahlerzeugnissen in vielen Abmessungen und Güten – unbearbeitet oder industriell vorgefertigt. Außerdem wird die Stahlbearbeitung angeboten. Auch fungiert das Unternehmen als Logistikpartner. Der Anschluss an das Netz der DB Netz AG erfolgt im Bahnhof Hannover-Vinnhorst. [34]

#### **SEH Engineering (ehemals Eiffel Deutschland Stahltechnologie)**

Die SHE Engineering GmbH ist ein Tochterunternehmen der EIFFAGE Métal des französischen EIFFAGE Konzerns. Das Angebot umfasst u. a. Stahlbau, Sonderkonstruktionen, Brückenbau, Wasserbau, Fördertechnik. Der Anschlussbahnhof ist der Bahnhof Hannover-Vinnhorst. [35]

#### **universal Eisen und Stahl**

Die universal Eisen und Stahl GmbH bietet ein breites Spektrum von Stählen auch mit besonderen Eigenschaften sowie mit Möglichkeiten für weitere mechanische Bearbeitung. Ein weit gefächertes Angebot von Abmessungen und Güteklassen ist verfügbar. Der Gleisanschluss ist über den Bahnhof Hannover-Linden Hafen angebunden. [40]

---

### **2.1.2 Chemische Industrie, Kali und Salz**

In der Gruppe chemische Industrie, Kali und Salz werden vier Unternehmen zusammengefasst. Auf insgesamt fünf Standorte verteilt verfügen die Unternehmen dieser Gruppe über sieben der 41 Gleisanschlüsse, was einem Anteil von 17 % entspricht. Bezogen auf die Gesamtlänge der Gleisanschlüsse beträgt der Anteil rund 10 % (10,3 km von 105,3 km). [45]

#### **CARBO Kohlensäurewerke**

Die CARBO Kohlensäurewerke GmbH betreibt ein Werk in der Region Hannover in Laatzen. Ein wesentlicher Schwerpunkt des Geschäfts ist die Förderung, der Transport und der Verkauf von natürlicher Kohlensäure. Diese wird z. B. in der Eifel gewonnen. Der Anschlussbahnhof für den Gleisanschluss der Firma CARBO Kohlensäurewerke ist der Bahnhof Rethen. [18]

#### **CG Chemikalien**

Die CG Chemikalien GmbH & Co. KG ist ein inhabergeführtes Großhandelsunternehmen der Beiche Industriechemikalien, Spezialchemikalien und Wasserchemie. Das Unternehmen verfügt über zwei Gleisanschlüsse. Anschlussbahnhof ist der Bahnhof Hannover-Wülfel. [20]

#### **Honeywell Specialty Chemicals Seelze**

Die Honeywell Specialty Chemicals Seelze GmbH entwickelt und produziert hochreine Feinchemikalien. Am Standort Seelze werden mehr als 500 verschiedene Produkte hergestellt. Das Unternehmen verfügt über einen Gleisanschluss. Die Verbindung mit dem Netz der DB Netz AG erfolgt im Bahnhof Seelze. [24]

#### **K+S Kali**

Das Werk Sigmundshall in der Nähe von Wunstorf (Bokeloh) der K+S Kali GmbH ist das letzte produzierende Kalibergwerk in Niedersachsen. Die Produktpalette umfasst zum einen kalium- und magnesiumhaltige Düngemittel, zum anderen wird aus dem Rohsalz Kaliumchlorid für industrielle Anwendungen (z. B. für die Elektrolyse) erzeugt. [27]

Ein weiterer Standort ist das Werk Bergmannsseggen-Hugo bei Sehnde. Derzeit werden hier etwa 50 verschiedene Produkte aus weltweit angelieferten Vorprodukten über zwei Produktionslinien zu Roll- und Pressgranulaten hergestellt. Die weiteren Kernkompetenzen liegen in der Logistik sowie der Verfahrens- und Produktentwicklung. [27]

Insgesamt werden drei Gleisanschlüsse betrieben. Der Gleisanschluss des Werks Sigmundshall ist an den Betriebsbahnhof Mesmerode der Osthannoverschen Eisenbahn angeschlossen. Die beiden Gleisanschlüsse auf dem Gelände des Werks Bergmannsseggen-Hugo sind im Bahnhof Sehnde mit dem Streckennetz der DB Netz AG verknüpft.

### **2.1.3 Erdöl, Erdgas, Energieerzeugung und -versorgung**

Dem Bereich Erdöl, Erdgas, Energieerzeugung und -versorgung können acht Unternehmen zugeordnet werden. Sieben dieser Unternehmen betreiben jeweils einen Standort mit einem Gleisanschluss. Ein Unternehmen verfügt über einen Standort, der durch einen Gleisanschluss erschlossen wird und einen Standort, der durch zwei Gleisanschlüsse erschlossen wird. Die Gesamtlänge der zehn Gleisanschlüsse

---

der Unternehmen aus dem Bereich Erdöl, Erdgas, Energieerzeugung und -versorgung liegt bei 10,7 km, was etwa 10 % bezogen auf alle Gleisanschlüsse in der Region Hannover entspricht. [45]

#### **AVISTA OIL Refining & Trading**

Die AVISTA OIL Refining & Trading GmbH führt am Standort Dollbergen das sogenannte Upcycling durch. Dabei wird Gebrauchtöl in einem Re-Raffinationsprozess verarbeitet und einer weiteren Nutzung zugeführt. Dadurch lässt sich der Rohstoffeinsatz reduzieren. Der Gleisanschluss ist im Bahnhof Dollbergen an das Netz der DB Netz AG angeschlossen. [16]

#### **Gemeinschaftskraftwerk Hannover**

Das Gemeinschaftskraftwerk Hannover befindet sich in Hannover-Stöcken. Es wird gemeinsam von den Stadtwerken Hannover und der Volkswagen AG betrieben. Das Steinkohlekraftwerk versorgt das Volkswagenwerk mit Raum- und Prozesswärme und speist auch Wärmeenergie in das Fernwärmenetz der Stadtwerke Hannover ein. Durch die Nutzung der bei der Stromproduktion entstehenden Wärme kann der Brennstoff deutlich besser genutzt werden, als in einem konventionellen Wärmekraftwerk. Die zum Betrieb erforderliche Steinkohle wird zum einen per Binnenschiff zum Kraftwerk transportiert. Zum anderen verfügt das Kraftwerk über einen Gleisanschluss. Der Anschluss erfolgt an das Netz der Städtischen Häfen Hannover. [36]

#### **Oiltanking Deutschland**

Die Oiltanking GmbH betreibt ein Lager für Mineralölprodukte im Misburger Hafen in Hannover. Ein Gleisanschluss ist vorhanden. Der Anschluss erfolgt im Bahnhof Hannover-Misburg. [31]

#### **PRIMAGAS**

PRIMAGAS Energie GmbH & Co. KG beliefert Haushalte, Betriebe und öffentliche Einrichtungen mit Flüssiggas. Mehrere Zwischenlager werden von dem Unternehmen betrieben. Am Standort Barsinghausen verfügt PRIMAGAS über ein Zwischenlager und einen Gleisanschluss. PRIMAGAS ist Unteranschließer an das kommunale Industriestammgleis der Stadt Barsinghausen. [32]

#### **PROGAS**

Die PROGAS GmbH & Co KG beliefert Geschäfts- und Haushaltskunden mit Flüssiggas. Zusätzlich werden hochwertige Aerosol-Treibmittel für die Industrie hergestellt. Im Nordhafen in Hannover betreibt das Unternehmen ein Zwischenlager. Der Gleisanschluss ist im Bahnhof Hannover Nordhafen an das Streckennetz angeschlossen. [33]

#### **TanQuid**

Die TanQuid GmbH & Co. KG betreibt in der Region Hannover ein Tanklager für Mineralölprodukte. Der Standort zwischen dem Bahnhof Seelze und dem Zweigkanal Linden des Mittellandkanals. Es besteht eine direkte Anbindung an die Straße, die Wasserstraße und die Eisenbahn. Es steht ein Gleisanschluss zur Verfügung. [38]

#### **TenneT TSO**

Die TenneT TSO GmbH ist ein Übertragungsnetzbetreiber. Ein Teil des deutschen Höchstspannungsnetzes wird von TenneT TSO betrieben. Ein Teil dieses Netzes ist das Umspannwerk in Lehrte. Der Gleisanschluss ist an den Bahnhof Lehrte angeschlossen. [39]

---

## **VARO Energy (ehemals Petrotank Neutrale Tanklagergesellschaft)**

VARO Energy raffiniert, lagert und distributiert Ölprodukte für den Markt Nordwesteuropa. In Hannover werden zwei Tanklager betrieben. Beide zusammen verfügen über eine Kapazität von 92.300 m<sup>3</sup>. Es stehen drei Gleisanschlüsse zur Verfügung. Die Gleisanschlüsse des Lagers Hannover-Nord im Nordhafen sind im gleichnamigen Bahnhof an das Streckennetz angeschlossen. Das Lager Hannover-Süd im Lindener Hafen ist im Bahnhof Hannover Linden-Hafen mit dem Streckennetz der DB Netz AG verbunden. [42]

### **2.1.4 Transport und Logistik**

Zu der Gruppe Transport und Logistik gehören drei Unternehmen mit sieben Gleisanschlüssen. Mehr als die Hälfte der Gleisanlagen – bezogen auf die Gleislänge – entfällt auf diese Gruppe (54,6 km von 105,3 km). Dies liegt hauptsächlich an den umfangreichen Gleisanlagen der Städtischen Häfen Hannover. [45]

#### **BBL Logistik**

Die BBL Logistik GmbH betreibt zwei Gleisanschlüsse in der Region Hannover. Einer befindet sich in Leinhausen und einer in Misburg. Während die Anlagen in Leinhausen neben der Abstellung von Fahrzeugen auch in geringem Umfang dem Umschlag von Gütern dienen können, ist in Misburg in drei Gleisen die Abstellung von Schienenfahrzeugen möglich. [17]

#### **CAT Germany (ehemals Wallenius Wilhelmsen)**

CAT Germany betreibt bei Lehrte ein Umschlagslager für Neufahrzeuge (Pkw). Hier werden auch Mehrwertleistungen für die Automobilindustrie angeboten werden. Von hier aus erfolgt im Wesentlichen die Verteilung von Neufahrzeugen auf mehrere Regionen Deutschlands. [19]

#### **Aurelis Portfolio / Logistik in XXL**

Aurelis Portfolio verfügt am Standort in Hannover über ein per Bahn erschlossenes Gelände mit Halle und Kran (in der Halle). Der Gleisanschluss ist über den Bahnhof Hannover-Linden-Hafen angeschlossen. Hier ist u.a. Schwergutumschlag von witterungsempfindlichen Gütern möglich. Bis Ende 2016 hatte der Logistikdienstleister Logistik in XXL diese Anlage gemietet und bot für Dritte den Umschlag von Schwergütern sowie weitere logistische Dienstleistungen an. Im Wesentlichen wurden Stahlprodukte behandelt. Logistik in XXL hat wegen der Umorientierung von Kunden den Mietvertrag für 2017 nicht verlängert.

#### **Städtische Häfen Hannover**

Die Städtischen Häfen Hannover betreiben als Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Hannover die zwei Hafen Standorte Hannover Nordhafen und Hannover-Linden Hafen. Der Brinker Hafen gehört zur Hafen Hannover GmbH und der Misburger Hafen zur Misburger Hafengesellschaft mbH. Alle vier Häfen gehören zur Hafengruppe Hannover. Außerdem bieten die Städtischen Häfen Hannover den ansässigen Unternehmen Rangierdienstleistungen an. Es existieren vier Gleisanschlüsse. Im Jahr 2013 wurden an allen vier Standorten 3,75 Mio. t umgeschlagen. Davon entfielen 1,40 Mio. t auf die Hafenlogistik und 2,35 Mio. t auf die Eisenbahn-logistik. Im Kombinierten Verkehr wurden 2013 23.924 LE (Straße/Schiene) und 50.694 TEU (Binnenschiff) umgeschlagen. [43]

---

### **2.1.5 Produzierendes Gewerbe**

Der Gruppe produzierendes Gewerbe können sechs Unternehmen zugeordnet werden. Ein Unternehmen verfügt über zwei Gleisanschlüsse, die anderen Unternehmen über jeweils einen Gleisanschluss. Die Gesamtlänge der sieben Gleisanschlüsse liegt bei 20,5 km, was rund 19 % der Gesamtlänge der (105,3 km) Gleisanschlüsse in der Region Hannover entspricht.

#### **Jungenthal-Waggon**

Haupttätigkeit der Firma Jungenthal Waggon GmbH ist die Reparatur von Güterwagen. Sie steht als Serviceeinrichtung offiziell allen interessierten Nutzern gegen Entgelt zur Verfügung. Die Schnittstelle zum Streckennetz ist der Bahnhof Hannover-Misburg. [23]

#### **Volkswagen Nutzfahrzeuge**

Volkswagen Nutzfahrzeuge produziert im Werk in Hannover den Transporter T5 und T6 sowie den Pickup Amarok. Außerdem werden in der Gießerei z. B. Zylinderköpfe produziert. Das Werk verfügt über zwei Gleisanschlüsse. Der Übergang zum Streckennetz ist der Bahnhof Hannover Nordhafen. [44]

#### **Leonhard Moll Betonwerke**

Am Standort in Hannover-Misburg produziert die Firma Leonhard Moll Betonwerke Spannbeton-schwellen. Es steht ein Gleisanschluss zur Verfügung. [28]

#### **Nexans Deutschland**

Das Unternehmen Nexans Deutschland GmbH produziert am Standort Hannover u. a. diverse Kabeltypen (Niederspannungs-, Mittelspannungs-, Hochspannungskabel) und Spezialkabel. Es werden auch komplette Verkabelungen für Onshore- und Offshore-Windparks angeboten. Der Gleisanschluss ist im Bahnhof Hannover-Vinnhorst an das Streckennetz der DB Netz AG angeschlossen. [29]

#### **Johnson Controls**

Bei Johnson Controls am Standort in Hannover Marienwerder werden u. a. Autobatterien hergestellt. Das Unternehmen kann vom Trend in der Automobilindustrie profitieren, immer mehr Fahrzeuge mit Start-Stopp-Systemen auszustatten, um den Kraftstoffverbrauch zu senken. Durch die häufigeren Startvorgänge der Motoren sind an alle Komponenten, auch an die Batterien, besondere Ansprüche gestellt. Der Gleisanschluss ist im Bahnhof Hannover Nordhafen mit dem Streckennetz verknüpft. [25]

#### **Kraul & Wilkening und Stelling**

Das Unternehmen KWSt Kraul & Wilkening und Stelling GmbH produziert und veredelt Alkohol. Hauptabnehmer sind neben der Spirituosen- und kosmetischen Industrie Unternehmen aus dem chemischen und pharmazeutischen Bereich sowie Farben-, Folien- und Kunststoffhersteller. Der Standort in Hannover Misburg verfügt über einen Gleisanschluss. [26]

### **2.1.6 Kommunale Gleisanschlüsse**

Für diese Gruppe kann nur der Gleisanschluss der Stadt Barsinghausen benannt werden. Streng genommen ist auch die Infrastruktur der Städtischen Häfen Hannover in kommunalem Besitz. Die Häfen wurden aber bereits den Transportdienstleistern zugeordnet.

---

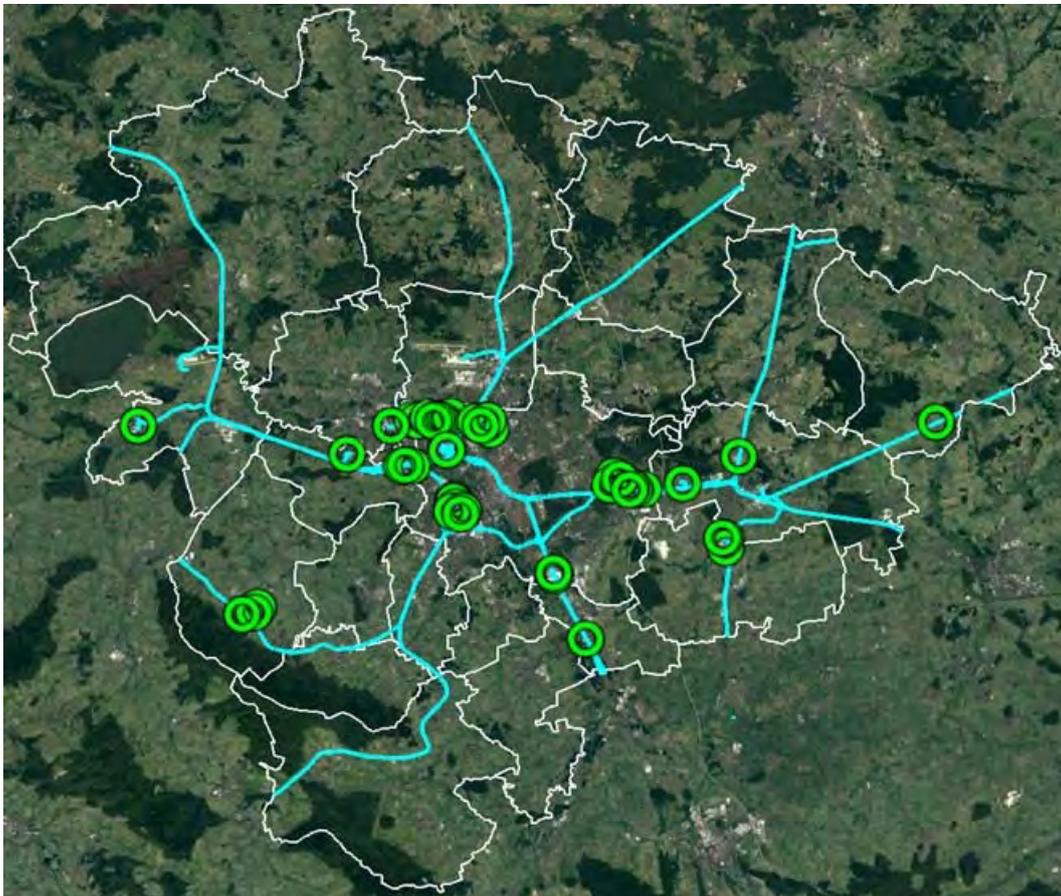
## Stadt Barsinghausen

Die Stadt Barsinghausen betreibt einen Gleisanschluss im direkten Umfeld des Bahnhofs Barsinghausen. An diesen Gleisanschluss sind die Gleisanschlüsse der Firmen Delta-Stahl und PRIMAGAS (vgl. Abschnitte 2.1.1 und 2.1.3) angeschlossen.

## 2.2 Räumliche Verteilung der Gleisanschlüsse

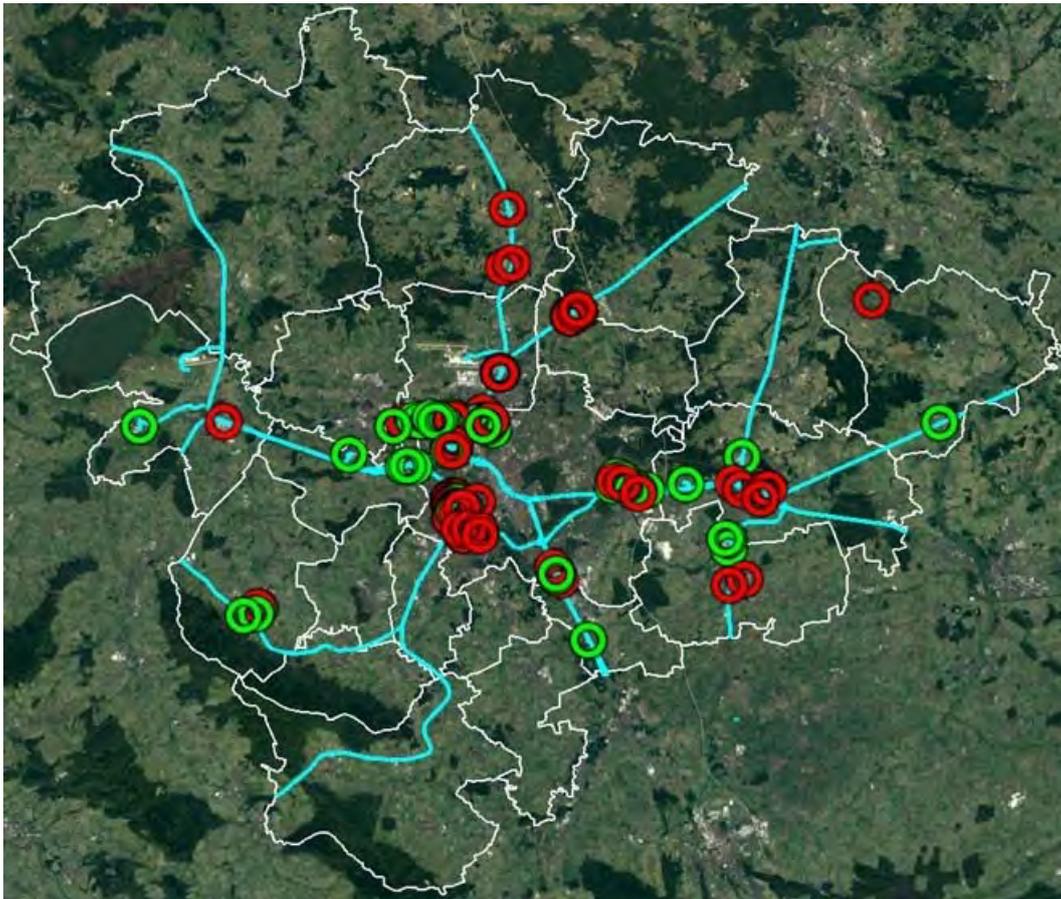
Abbildung 2-3 zeigt die räumliche Verteilung der Gleisanschlüsse auf dem Gebiet der Region Hannover, die regelmäßig und sporadisch genutzt werden. Die meisten Gleisanschlüsse befinden sich innerhalb des Gebiets der Stadt Hannover im Umfeld der vier Hafenstandorte Nordhafen, Lindener Hafen, Brinker Hafen und Misburger Hafen.

Abbildung 2-3: Verteilung der aktiven Gleisanschlüsse in der Region Hannover [45] [46] [47]



Die folgende Abbildung 2-4 zeigt denselben Kartenausschnitt wie Abbildung 2-3. Die Darstellung wurde jedoch um die nicht mehr aktiven Gleisanschlüsse erweitert. Die nicht aktiven Gleisanschlüsse werden in der Ebene vor den aktiven Gleisanschlüssen dargestellt. Daher überlagern die Symbole der nicht aktiven Gleisanschlüsse zum Teil die Symbole der aktiven Gleisanschlüsse. Der Vergleich der beiden Abbildungen zeigt, dass die Zahl der Gleisanschlüsse deutlich zurückgegangen ist. In bestimmten Bereichen – wie beispielsweise im nördlichen Umland der Stadt Hannover – existieren keine Gleisanschlüsse mehr.

Abbildung 2-4: Verteilung der aktiven und nicht aktiven Gleisanschlüsse in der Region Hannover [45] [46] [47]



### 2.3 Weitere Zugangspunkte zum Schienengüterverkehr

Neben meistens privaten Gleisanschlüssen existieren außerdem Ladestellen, welche öffentlich zugänglich sind bzw. für Umschlagsaufgaben gebucht werden können. Aufgrund ihres öffentlichen Charakters werden sie als Serviceeinrichtungen bezeichnet und unterliegen formalen Anforderungen. Insbesondere sind der diskriminierungsfreie Zugang zu gewährleisten und Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

Ladestellen (in dieser Begrifflichkeit) verfügen traditionell über eine Rampe, über die in Güterwagen niveaugleich ein- und ausgeladen werden kann. Dieses Umschlagsverfahren wird heute nur noch dort praktiziert, wo aus einem Lagerhaus direkt in gedeckte Güterwagen geladen wird oder diese entladen werden – meistens mit Gabelstapler. Damit ist aber die Kombination „öffentliche Ladestelle mit Rampe“ in Kombination mit einem i. d. R. privaten Lagerhaus nicht mehr praktikabel.

Freiladegleise verfügen in aller Regel über keine Rampe, sondern nur über eine Ladestraße parallel zum Gleis. Freiladegleise werden derzeit vor allem für den Umschlag von Baustoffen, Holz und anderen Massengütern genutzt, welcher mit mobiler Ausrüstung erfolgen kann. Genutzt werden u.a. Bagger, mobile Kräne und Förderbänder. Der Transport der genannten Güter hat oft temporären Charakter, wenn z. B. Großbaustellen zu bedienen sind, in nahegelegenen Waldgebieten Holzeinschlag erfolgt ist, oder auch zu Ernteperioden. Wenn daher über einen längeren Zeitraum keine Nutzung mehr erfolgt

---

ist, kann es sein, dass die Eigentümer von Ladestraßen deren weiteren Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen in Frage stellen.

Ladestraßen, wenn sie über eine qualitativ geeignete Fahrbahn verfügen, können aber durchaus auch für den Umschlag von Stückgütern und Paletten zwischen Lkw und Bahn genutzt werden. Das nachstehend abgebildete Beispiel der Freiladegleise in Amstetten, Österreich, zeigt die Bereitstellung von gedeckten Güterwagen, die auf eine derartige Nutzung schließen lassen. Des Weiteren befindet sich im Vordergrund rechts eine Kopframpe, die auf eine regelmäßige Verladung von Fahrzeugen schließen lässt. Die Nutzung von Freiladegleisen kann also sehr flexibel gestaltet werden.

*Abbildung 2-5: Freiladegleis und Ladestraße von Amstetten, Österreich [11]*



Es soll bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass Freiladegleise auch als Umschlags- bzw. Systemzugangsstellen für die innovative Form des Kombinierten Verkehrs auf der Basis eines horizontalen Umschlags, auch: Horizontalverschub, dienen können (vgl. Abschnitte 3.2.3 und 4.2.3). Derartige Anlagen benötigen sehr wenig Platz und stoßen aufgrund der geringen (Lärm-)Emissionen (nur Dieselmotor eines Lkw beim Umschlag und Einsatz einer Rangierlok beim Zustellen und Abholen der Wagen) voraussichtlich nur auf geringen Widerstand in der Öffentlichkeit.

### **2.3.1 Ladestellen der DB Netz AG**

Im Bereich der Region Hannover existieren laut dem Portal „railway.tools“ [49] der DB Netz AG vier Ladestellen:

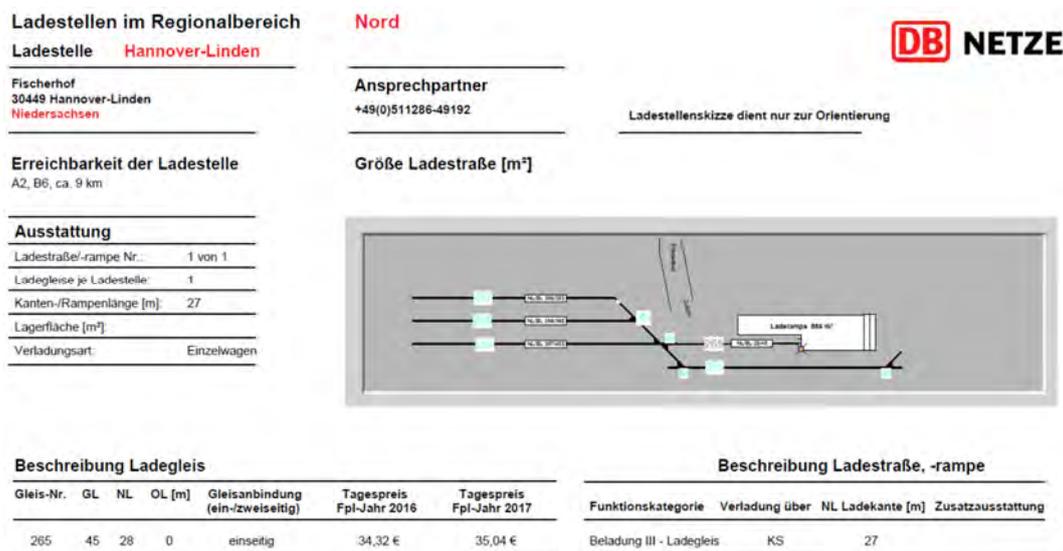
- die Ladestelle Hannover Linden-Fischerhof,
- die Ladestelle in Dollbergen,
- die Ladestelle in Springe und
- die Ladestelle in Wunstorf.

Die zu den Ladestellen zur Verfügung gestellten Informationen sind im Folgenden beschrieben und einmal beispielhaft dargestellt. Da nur die Ladestelle in Hannover-Linden über eine Laderampe verfügt, handelt es sich bei den anderen drei Einrichtungen strenggenommen um Freiladegleise.

## Ladestelle Hannover-Linden

Die Ladestelle Hannover-Linden (s. Abbildung 2-6) verfügt über eine Kanten- bzw. Rampenlänge von 27 m. Hier können Einzelwagen be- und entladen werden. Das Gleis ist einseitig angeschlossen. Die Laderampe verfügt über eine Fläche von 886 m<sup>2</sup>. Die Gleislänge liegt bei 45 m und die Nutzlänge bei 28 m. [49]

Abbildung 2-6: Ladestelle Hannover-Linden [49]



## Ladestelle Dollbergen

Im Bereich des Bahnhofs Dollbergen steht ebenfalls eine Ladestelle zur Verfügung. Das Gleis ist einseitig angebunden. Die Ladestraße verfügt über eine Länge von 225 m bei einer Gleislänge von 625 m und einer Nutzlänge von 263 m. Die Ladestraße bietet eine Fläche von 263 m<sup>2</sup>. [49]

## Ladestelle Springe

Auch im Bereich des Bahnhofs Springe existiert eine Ladestelle. Das Ladegleis verfügt über eine Länge von 197 m und die Ladestraße über eine Fläche von 4.271 m<sup>2</sup>. Das einseitig angebundene Gleis weist eine Gleislänge von 408 m und eine Nutzlänge von 303 m auf. Für die Ladestelle Springe bietet die DB Netz AG keine regelmäßigen Bedienungen im Einzelwagenverkehr mehr an. [49]

## Ladestelle Wunstorf

Die Ladestelle Wunstorf bietet ein Ladegleis. Die Rampenlänge beträgt 132 m. Das einseitig angebundene Gleis verfügt über eine Gleislänge von 220 m und eine Nutzlänge von 198 m. Genau wie für die Ladestelle Springe ist auch für die Ladestelle Wunstorf die regelmäßige Bedienung im Einzelwagenverkehr durch die DB Cargo eingestellt worden. [49]

### 2.3.2 Freiladegleise

Die DB Cargo bietet mit dem Portal „Multimodal-Schienezugang“ (vgl. nachstehende Abbildung 2-7) eine Informationsplattform für ihre Kunden.

Abbildung 2-7: Infoportal Multimodal-Schienezugang der DB Cargo [53]

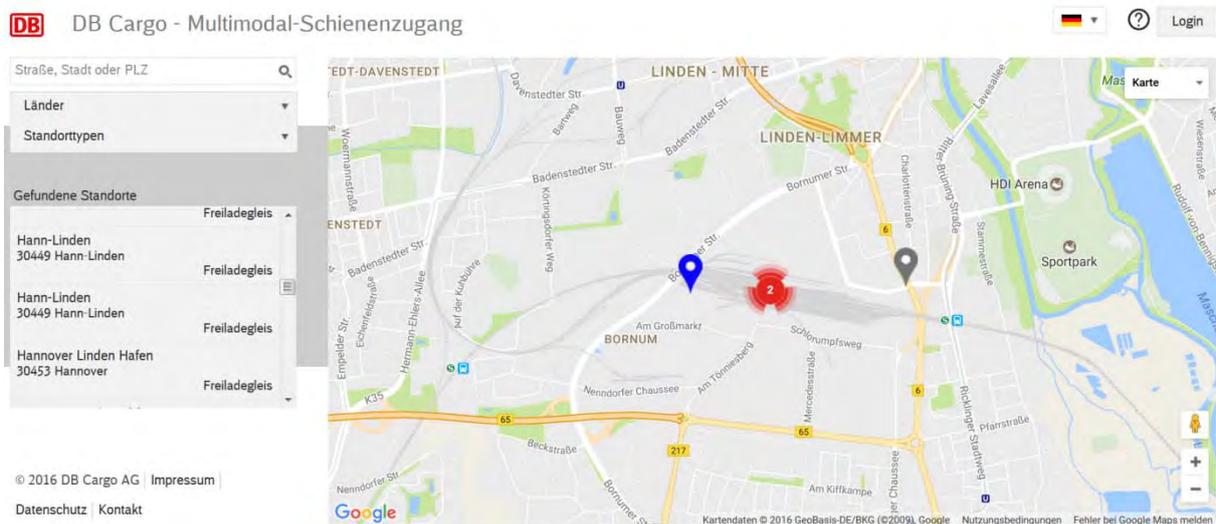


Abbildung 2-7 zeigt drei Freiladegleise im Bereich Hannover Linden, davon zwei im südlichen Bereich (rotes, mittleres Symbol) und die im vorstehenden Abschnitt beschriebene Ladestelle Hannover-Linden im nördlichen Bereich (grauer „Tropfen“, rechts). Außerdem ist das DUSS-Terminal Hannover-Linden (s. Abschnitt 2.4.3) durch ein blaues Symbol („Tropfen“, links) gekennzeichnet. Weitere Information, außer der Anschrift und den Kontaktdaten zum Betreiber, werden nicht veröffentlicht.

## 2.4 Terminals des Kombinierten Verkehrs

In der Region Hannover gibt es drei Terminals für den Kombinierten Verkehr. In allen drei Terminals erfolgt der Umschlag in vertikaler Richtung, also durch Kranung mittels Reach-Stacker oder Portalkran. Zwei Terminals werden von den Städtischen Häfen betrieben. Das dritte Terminal ist das Terminal Hannover der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS), einer Gesellschaft unter maßgeblicher Beteiligung des Deutsche Bahn-Konzerns.

### 2.4.1 Städtische Häfen Hannover, Terminal Hannover-Leineter

Im Bereich des Lindener Hafens in unmittelbarer Nähe zur Güterumgebungsbahn liegt das bimodale Terminal Hannover-Leineter. Das Terminal wird durch die Städtischen Häfen Hannover betrieben. Die Ladungseinheiten werden zwischen Straße und Schiene umgeschlagen. Das Terminal bietet fünf Ladegleise mit einer Gleislänge von 1.356 m. Für den Umschlag stehen 2 Reach-Stacker zur Verfügung. [43]

Abbildung 2-8 zeigt die Lage des KV-Terminals zwischen den Gleisen des Hafenbahnnetzes und der Straßen. Für eine Erweiterung stehen nur begrenzt Flächen zur Verfügung.

Abbildung 2-8: KV-Terminal Leinetor der Städtischen Häfen Hannover [37]



#### 2.4.2 Städtische Häfen Hannover, Terminal Hannover-Nordhafen

Das KV-Terminal Hannover-Nordhafen ermöglicht den trimodalen Umschlag. Das Terminal liegt direkt am Mittellandkanal. Die Anschlussstelle Hannover-Herrenhausen der Autobahn 2 ist weniger als drei Kilometer entfernt.

Im direkten Umfeld befinden sich ca. 30 Unternehmen, darunter große Industriebetriebe aus den Bereichen Fahrzeugindustrie, Zulieferindustrie, Speditionen, Großhandel usw. Einige dieser Unternehmen wurden bereits gezielt aus innerstädtischen Bereichen an autobahnahe Standorte verlagert. Im Jahr 2016 werden voraussichtlich ca. 60.000 Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr mit Binnenschiffen umgeschlagen. Neben einem Portalkran stehen drei Reach Stacker für den Umschlag zur Verfügung.

Abbildung 2-9: KV-Terminal Nordhafen der Städtischen Häfen Hannover [37]



---

### 2.4.3 DUSS-Terminal Hannover-Linden

Das Terminal Hannover-Linden ist ein bi-modales Terminal. Hier werden die Verkehrsträger Straße und Schiene miteinander verknüpft. Es können Standardcontainer (20 bis 45 Fuß), Wechselbrücken und Sattelaufleger (Trailer) umgeschlagen werden. Die Lagerkapazität entspricht bei ungestapelter Lagerung rund 120 TEU oder 22 Trailer. Die maximale Umschlagskapazität liegt bei 25.000 LE p. a. [22]

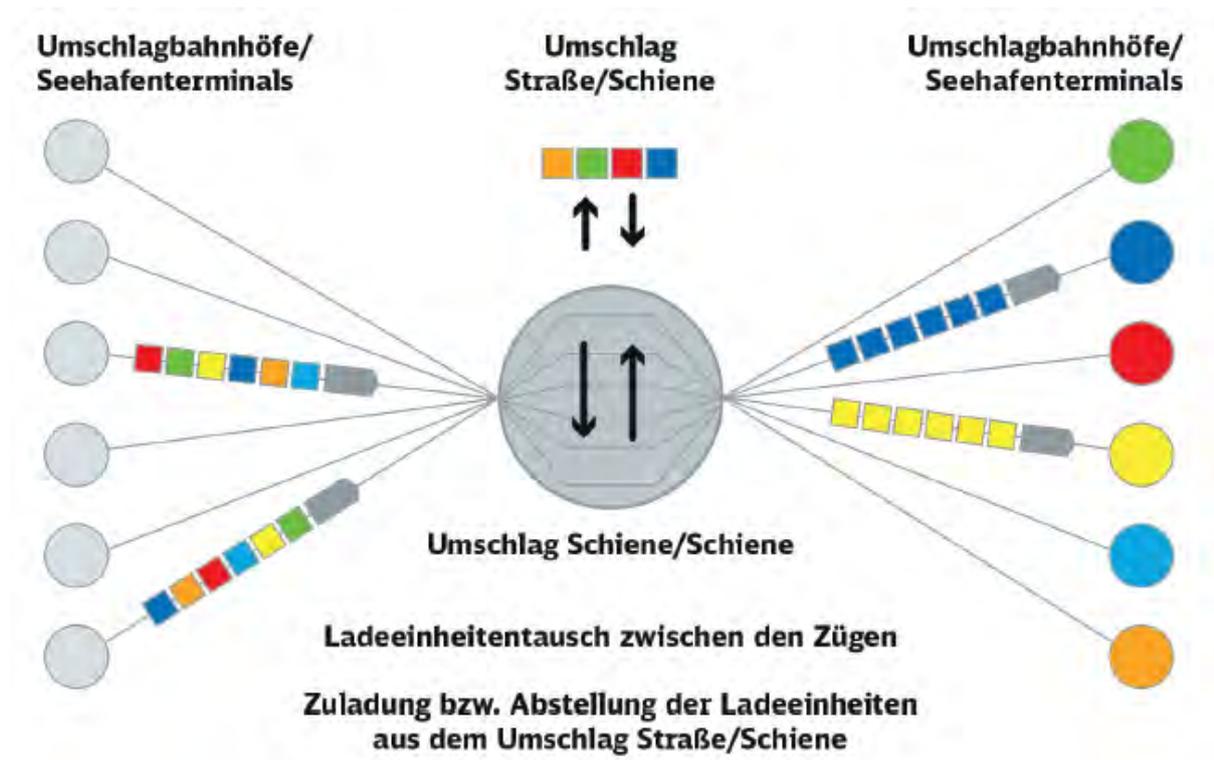
Abbildung 2-10: DUSS-Terminal Hannover-Linden [22]



### 2.4.4 MegaHub Lehrte

Bei dem MegaHub, welcher im GVZ Lehrte, 20 km östlich von Hannover, bis 2019 entstehen soll, handelt es sich um einen innovativen Terminal für den Kombinierten Verkehr, auch wenn das Konzept bereits seit ca. 20 Jahren in Planung ist. Das Konzept basiert darauf, dass sich aufgrund der zentralen Lage des Terminals im Eisenbahnnetz Züge des Kombinierten Verkehrs hier treffen, und die Behälter von den Eingangszügen auf jene Züge, welche in die Zielgebiete der Sendungen fahren, „umsteigen“. Um den Aufwand an Kranbewegungen gering zu halten und die Umschlagvorgänge zu beschleunigen, werden die Bewegungen der Behälter in Zuglängsrichtung (parallel zu den Zügen mit bis zu 700 m Länge) mit fahrerlosen Transporteinrichtungen durchgeführt. Die Anlage ist für eine Prognosemenge von ca. 135.000 Ladeeinheiten pro Jahr ausgelegt, welche vor allem nachts zwischen den Zügen umgeladen werden sollen (Umschlag Schiene-Schiene). Es wird von bis zu 16 Zügen bzw. acht Zugpaaren je Nacht ausgegangen.

Abbildung 2-11: Prinzip der Umschlags und Verkehrsbeziehungen im MegaHub Lehrte [7]



Neben den Umsteigevorgängen soll auch der „Ein- und Ausstieg“ von lokalen Sendungen im Straße-Schiene-Umschlag in Lehrte/Hannover möglich werden. Dieser Umschlag wird vor allem tagsüber erfolgen, wenn Versender und Empfänger in der Region betrieblich aktiv sind. Es wird prognostiziert, dass bis zu 35.000 Ladeeinheiten pro Jahr umgeschlagen werden, was in etwa vier Zügen pro Tag (zwei im Ein- und zwei im Ausgang) entspricht.

Das Terminal soll in unmittelbarer Nähe zum Eisenbahnknoten Lehrte und der Autobahn 2 entstehen. Der Umschlag wird ausschließlich über die Krananlagen erfolgen. Derzeit wird mit einer Fertigstellung im Jahr 2019 gerechnet.

Abbildung 2-12: Lage des geplanten MegaHub-Terminals bei Lehrte [7]



---

### **3 Marktanalyse**

Die Marktanalyse basiert im Wesentlichen auf den mit verschiedenen Marktteilnehmern geführten Interviews und bezieht sich auf die Auswertung der verfügbaren Verladeinfrastrukturen in der Region Hannover. Die Studie möchte lokale und regionale Lösungsansätze entwickeln, die u. a. von der Region Hannover umgesetzt werden könnten. Strukturelle Marktveränderungen und regulatorische Randbedingungen werden nur insofern behandelt, wie sie zum Verständnis der aufgezeigten Lösungsansätze notwendig sind. Eine Einflussnahme durch die Region Hannover kann sich fallweise ergeben, ist aber nicht Kernziel der Entwicklung von Lösungen im Rahmen dieser Studie.

#### **3.1 Konventioneller Schienengüterverkehr über Gleisanschlüsse**

##### **3.1.1 Interviews mit Gleisanschließern**

Im Rahmen dieser Studie sollte mit möglichst allen derzeit aktiven Gleisanschließern ein persönliches Interview geführt werden (Leitfaden vgl. Anlage 1). In Einzelfällen, in denen die Interviewpartner persönlich bekannt waren oder ein persönlicher Termin nicht zustande gekommen ist, wurden telefonische Interviews geführt. Die dokumentierten Informationen sind teilweise intern und dürfen nicht öffentlich verfügbar gemacht werden. Die Vertraulichkeit der Daten wurde den Interviewpartnern zugesichert. Die Protokolle sowie daraus abgeleitete Erkenntnisse mit direkten Unternehmensbezug sind daher nicht Bestandteil dieses Berichts, sondern werden dem Auftraggeber separat zur internen Verwendung übergeben. Für die Dokumentation wurden drei Stufen beschriftet

- Dokumentation der Interviewergebnisse in einem standardisierten Protokoll: Für die Parteien, welche ein Coaching des Schienengüterverkehrs ggf. umsetzen sollen, müssen die Erkenntnisse, welche im Rahmen dieser Studie gewonnen wurden, nutzbar gemacht werden. Ihre Arbeit kann dann auf dem Erkenntnisstand dieser Studie aufsetzen.
- Tabellarische Analyse der Situation der untersuchten Gleisanschlüsse: In einem standardisierten Verfahren wurden alle Gleisanschlüsse so bewertet, dass eine strukturierte Auswertung der Potenziale der Gleisanschlüsse möglich ist. Aggregierte Ergebnisse werden im Folgenden vorgestellt.
- Auflistung der Unternehmen, welche aktive Gleisanschlüsse betreiben, ihrer Problemstellungen und ihr Interesse an Maßnahmen des Coachings des Schienengüterverkehrs: Die Übersicht fasst die Ergebnisse der Analysen zusammen, ihre Ergebnisse werden in diesem Kapitel analysiert und darauf aufbauend Empfehlungen für Handlungsbausteine erarbeitet.

Zusammenfassend ist festzustellen:

In der Region Hannover gibt es Ende 2016 noch 41 örtliche Gleisinfrastrukturen, welche bei der Landesbahninfrastrukturverwaltung Niedersachsen als Anschlussbahnen geführt werden. Von diesen 41 Gleisinfrastrukturen haben fünf den Charakter einer Infrastruktur ohne darauf stattfindende Ladetätigkeit. Dies sind das Industriestammgleis der Stadt Barsinghausen (als eigenständige Infrastruktur), an welches wiederum zwei Unteranschlüsse mit Ladetätigkeit angeschlossen sind, sowie die Gleisinfrastrukturen der Städtischen Häfen Hannover an vier Hafenstandorten: im Nordhafen, dem Brinker Hafen, dem

---

Misburger Hafen und dem Lindener Hafen. Die Städtischen Häfen Hannover sind nicht nur die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, sondern sind auch an allen Standorten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Dienstleistungsfunktion für die sich an den Standorten befindlichen Gleisanschlüsse.

Somit verbleiben 28 privatwirtschaftliche Unternehmen, welche mindestens einen Gleisanschluss betreiben und über diesen eigene Güter oder Güter Dritter umschlagen. Bei Gütern Dritter handelt es sich um Waren, z. B. Erdölprodukte, welche sich im Besitz von Kunden der Gleisanschlussbetreiber befinden, die ihre Güter in dem Lager desselben einlagern lassen. 25 der Unternehmen betreiben das Geschäft über einen Gleisanschluss an nur einem einzigen Standort. Drei Unternehmen verfügen an jeweils zwei Standorten über einen Gleisanschluss. Diese können zentral (in zwei Fällen) oder dezentral verwaltet werden.

Der Betrieb eines Gleisanschlusses (formal: Anschlussbahn) fordert gem. Niedersächsischer *Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen* [6] die Stellung eines *befähigten Bediensteten (Eisenbahnbetriebsleiter)*, der von der Aufsichtsbehörde zu bestätigen ist. Dieser Eisenbahnbetriebsleiter Anschlussbahn, kurz auch EBL Anschlussbahn oder EBL AB, kann ein Mitarbeiter des Betreibers sein oder als externe Dienstleistung eingekauft werden. In letzterem Fall wird der EBL Anschlussbahn mehrere Anschlussbahnen professionell überwachen. In der Region Hannover wird diese Funktion in 18 Fällen von einem oder mehreren Mitarbeitern der Unternehmen selbst ausgefüllt. In sieben Fällen wird sie von einem Dienstleister wahrgenommen. In fünf Fällen konnten von den Unternehmen derzeit keine Angaben erhalten werden.

### **3.1.2 Herausforderungen für Gleisanschließer und Erkenntnisse für die Entwicklung möglicher Handlungsbausteine**

Wie schon aufgezeigt wurde, sind in der Vergangenheit eine Vielzahl von Gleisanschlüssen aufgegeben worden. Die Gründe hierfür sind vielfältig und sind nachfolgend beispielhaft genannt. Dazu gehören strukturelle Entwicklungen wie Güterstruktureffekt (immer kleinere Sendungsgrößen), engere zeitlichen Rahmenbedingungen (kurze Vorlaufzeiten zwischen Bestellung und Auslieferung), Umnutzungen von Betriebsgrundstücken (neue Nutzer ohne Bedarf an Bahntransporten) oder Geschäftsfeldveränderungen und Umstrukturierungen von Unternehmen (nur noch Verwaltung, aber keine Produktion mehr). Unter sich verändernden Rahmenbedingungen ist es besonders wichtig, dass Unternehmen das Wissen und die Erfahrung im Eisenbahnbereich bzw. der Bahnlogistik erhalten bzw. pflegen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass mangels Kenntnis des Systems Chancen für die Nutzung der Eisenbahn als Transportsystem ungenutzt bleiben.

In den vergangenen 20 Jahren war das Eisenbahnwesen zudem vielfältigen Veränderungen unterworfen. Davon gehen viele auf Veränderungen europäischen Rechts zurück, welches im Rahmen der fortschreitenden Liberalisierung des Marktes immer tiefer in das tägliche Geschehen auch der Betreiber von Anschlussbahnen eingreift. Dazu kommt, dass die Liberalisierung des Dienstleistungsmarktes eine Vielfalt von Angeboten schafft, die zwar Chancen für Transportkunden bieten, aber von der verladenden Wirtschaft auch zunehmende Marktkenntnis erfordert, um davon profitieren zu können.

---

## **Erfüllung der fachlichen und formalen Randbedingungen**

Eine Schlüsselrolle in diesem Zusammenhang spielt der Eisenbahnbetriebsleiter Anschlussbahn, welcher im Rahmen seiner Tätigkeit die aktuellen Entwicklungen verfolgen, sich die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen aneignen und umsetzen muss. Hierbei steht er in mehrfacher Hinsicht in widersprüchlichen Zwängen:

- Gerade in Unternehmen mit kleinen Anlagen hat der EBL Anschlussbahn diese Funktion als Zusatzaufgabe. Dies führt möglicherweise dazu, dass das Zeitbudget hierfür sehr gering ist bzw. diese Aufgabe zu kurz kommt.
- Eisenbahnbetriebsleiter sind vom Berufsbild her zwar oft technisch orientiert, müssen aber keine Ausbildung im Eisenbahnbereich haben. Dies führt dazu, dass die Aneignung und der Erhalt der Zusatzqualifikation mühselig sind. Es gibt kaum Schulungsangebote für diesen Bereich und so gut wie keine Schulungsmaterialien. Zudem sind die Anforderungen je nach Bundesland und Gleisanschluss unterschiedlich, so dass eine bedarfsorientierte Qualifizierung schwer fällt.
- Es gibt keine zentrale Bezugsquelle für EBL Anschlussbahn, wo die jeweils aktuellen Informationen vorgehalten werden. Jeder EBL Anschlussbahn muss diese Informationen daher mühselig über das Internet oder andere Quellen beschaffen, ggf. aufbereiten und für sich filtern. Dies ist zeitaufwendig und anspruchsvoll.
- Eisenbahnbetriebsleiter sind gefordert, die Geschäftsleitungen auf notwendige Maßnahmen zur Wartung und Instandsetzung der Gleisanlagen und ggf. damit verbundener Einrichtungen aufmerksam zu machen bzw. diese einzufordern. Damit stehen sie im Spannungsfeld zwischen der Gewährleistung der notwendigen Sicherheit und oft nicht unerheblichen Kosten für das Unternehmen.

Es sind daher Lösungsansätze gesucht, welche es den Unternehmen ermöglichen, ihren Aufgaben, welche sich aus dem Betrieb eines Gleisanschlusses ergeben, mit möglichst geringem Aufwand und umfänglich nachzukommen. Diese Lösungen sind vor allem in den Bereichen Informationsbeschaffung, Erfahrungsaustausch und Qualifikation (Aus- und Fortbildung/Schulung) zu suchen.

## **Infrastrukturelle und betriebliche Herausforderungen**

Infrastrukturelle Voraussetzungen und betriebliche Abläufe hängen im Eisenbahnverkehr aufgrund der Spurführung der Verkehrsmittel sehr eng zusammen. Ist eine Infrastruktur erst einmal geschaffen, sind kaum Abweichungen von den geplanten betrieblichen Abläufen möglich. Oder anders ausgedrückt: Bevor eine Infrastruktur gebaut wird, gilt es, diese sehr genau zu planen und Alternativen abzuwägen. Grundsätzlich sind folgende Unterschiede bei den vorzufindenden Infrastrukturen zu beachten:

- Gleisanschlüsse mit einem hohen Aufkommen können mit Ganzzügen bedient werden. Eine einzelne Sendung von Gütern umfasst also ein großes Volumen, das eine wirtschaftliche Beförderung von der Verladestelle bis zum Empfänger in einem einzigen Zug darstellbar ist. Daraus folgt, dass dieser Zug an den Endpunkten zum Be- und Entladen Platz benötigt oder im näheren Umfeld eine Zwischenabstellung von Güterwagen möglich ist. Letzteres erfordert Rangiervorgänge zwischen der Ankunft und der Abfahrt der Züge an einem Endpunkt.

- 
- Gleisanschlüsse mit einem geringeren Aufkommen können meistens nur eine eingeschränkte Anzahl von Güterwagen aufnehmen. Es kann sein, dass in einem Gleisanschluss jeweils nur ein einziger oder zwei Wagen be- oder entladen werden können. Unter diesen Umständen werden die Güterwagen oder Gruppen aus diesen im sogenannten Einzelwagennetz transportiert. In einer Region, hier: der Region Hannover und ihrem Umland, müssen also Einzelwagen und Wagengruppen in einem aufwendigen Verfahren verteilt (zugestellt) und wieder eingesammelt (abgeholt) werden. Diesen Einzelwagenverkehr bietet derzeit nur die DB Cargo AG, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, großräumig an.

Elf Standorte in der Region Hannover können von Ganzzügen angefahren werden. Aber 20 Standorte, eine deutliche Mehrheit, werden im Einzelwagenverkehr bedient. Von diesen 20 Standorten liegen die meisten in beengten räumlichen Verhältnissen, so dass eine Erweiterung nur schwer möglich wäre, sollte dies erforderlich werden.

Die meisten Gleisanschlüsse sind also hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit durch die Infrastruktur beschränkt, da nur eine geringe Anzahl von Güterwagen gleichzeitig darin Platz findet. Die Kapazität der Infrastruktur kann dadurch optimal ausgenutzt werden, dass Güterwagen, wenn sie be- oder entladen wurden, kurzfristig abgeholt und neue Güterwagen beigestellt werden. Dies erfordert jedoch eine hohe Verfügbarkeit der Sammel- und Verteildienstleistung im Einzelwagenverkehr, die in den vergangenen 20 Jahren immer weiter abgenommen hat. Ein Grund hierfür ist der Rückgang der Nachfrage in diesem Segment, welcher eine wirtschaftliche Darstellung der Dienstleistung immer schwieriger macht. Hierauf wird im Einzelnen im folgenden Abschnitt 3.1.3, *Grundlegende Problemstellungen im konventionellen Schienengüterverkehr*, eingegangen.

Die Bedienung von Gleisanschlüssen wird umso schwerer, je weiter diese vom Rangierbahnhof Seelze entfernt liegen. Hier kommen die Güterwagen(-gruppen) in Fernzügen an. Die Gründe hierfür sind ebenfalls mehrschichtig:

- Die wachsende Entfernung erhöht den betrieblichen Aufwand und treibt damit die Kosten.
- Ein Gleisanschluss mit geringen Kapazitäten könnte von einer häufigeren Bedienung profitieren. Hiergegen sprechen aber oft eine für den Schienenpersonenverkehr optimierte Streckeninfrastruktur mit fehlenden Überholgleisen und damit eingeschränkten Zeitfenstern für die Bedienung oder/und fehlende Abstellgleise für eine Zwischenabstellung von weiteren Güterwagen, die in einem Gleisanschluss keinen Platz finden.

Es sind daher Lösungsansätze gesucht, welche den Interessen der Gleisanschließer mehr Präsenz in der Planung von Schieneninfrastruktur und betrieblichen Abläufen verschaffen. Ferner benötigen die Gleisanschließer und mit ihnen betroffene Parteien wie z. B. Speditionen Zugang zu Informationen und Know-how für die Entwicklung eigener Infrastruktur. Ggf. ist eine Moderation von Prozessen gefragt.

### **Logistische Anforderungen**

Schienengüterverkehr ist ein im Vergleich zum Straßengüterverkehr komplexes System mit einer Vielzahl von Schnittstellen, die der Straßentransport nicht kennt. Diese Schnittstellen muss der Gleisanschließer beherrschen, wenn die logistischen Ketten, von denen er abhängig ist, funktionieren sollen. Folgende Randbedingungen sind prägend für den Schienengüterverkehr:

- 
- Durch die enge Bindung Schiene – Fahrzeug erhält die Kapazitätsplanung eine hohe Bedeutung. Anders als im Straßengüterverkehr können nicht einzelne Güterwagen vor dem Gelände warten, an die Seite gestellt oder flexibel disponiert werden. Eine bestimmte Anzahl von Güterwagen, die sich im Zulauf auf einen Gleisanschluss befinden oder sich bereits darin befinden, müssen entsprechend behandelt werden. Dies erfordert eine geeignete Vorausschau und eine genaue Kenntnis betrieblicher Möglichkeiten.
  - Umschlaganlagen in Gleisanschlüssen sind in aller Regel genau auf die Bedürfnisse der Gleisanschließer ausgerichtet. Wegen der Vorgabe des Fahrwegs für die Güterwagen befinden sich diese meistens in unmittelbarer Nähe des Gleises und verhindern dadurch eine alternative Nutzung der Gleisinfrastruktur.
  - Die zeitliche Planung spielt insofern eine Rolle, als dass die Bedienungszeiten eines Anschlusses zumindest im Einzelwagenverkehr festgelegt sind. Hieran muss sich alles orientieren, damit die Wagen zu diesen Zeitpunkten angenommen oder bereitgestellt werden können. Zwischen Ankunfts- und Abfahrtszeit haben die Gleisanschließer jedoch eine hohe Flexibilität bzgl. der Be- und Entladevorgänge. Dies wird als großer Vorteil des Schienenverkehrs immer wieder genannt. Im Straßengüterverkehr ist eine Behandlung der Sendung in aller Regel dann notwendig, wenn ein Lkw eintrifft (wartender Fahrer).
  - Je nach Art des Aufkommens und der Abwicklung der Bahntransporte kann eine Kommunikation mit den Dienstleistern komplex werden. Im Einzelwagenverkehr ist in aller Regel eine Kommunikation über das Kundenzentrum von DB Cargo in Duisburg notwendig. Hierbei handelt es sich um eine zentrale Kontaktstelle, welche sich häufig der Kritik ausgesetzt sieht, eine sehr lange Reaktionszeit zu haben. Dies liegt in häufig wechselnden Ansprechpartnern, aber auch scheinbar nicht immer eindeutig geregelten Kompetenzen und fehlenden Informationen vor Ort begründet. Gleisanschließer, welche Ganzzugverkehre mit wechselnden Dienstleistern geliefert bekommen, sehen sich mit vielfältigen Kontakten und Kommunikationssträngen konfrontiert, die ihnen in aller Regel kein Dienstleister abnimmt.

22 Standorte in der Region Hannover empfangen regelmäßig Güter mit der Bahn. Nur zehn Standorte versenden regelmäßig Güter mit der Bahn. Davon sind sieben auch im Empfang tätig, welcher in aller Regel das Aufkommen dominiert. Weitere Standorte werden nicht regelmäßig oder derzeit gar nicht genutzt (sind aber noch aktiv) oder es liegen keine Informationen vor.

Für eine Attraktivitätssteigerung der Schiene müssen demnach Lösungen gesucht und kommuniziert werden, welche den Gleisanschließern einen einfacheren Umgang mit den logistischen Prozessen ermöglicht.

### **3.1.3 Grundlegende Problemstellungen im konventionellen Schienengüterverkehr**

Die Bedienungsqualität von Gleisanschlüssen, d. h. die Qualität bei der Zuführung und Abholung von Güterwagen, hat einen deutlichen Einfluss auf die Betriebsabläufe in den Gleisanschlüssen und damit auf die entstehenden Kosten. So führt eine seltenere Bedienung von Gleisanschlüssen (z.B. nur zweimal in der Woche statt täglich oder sogar mehrmals täglich) zu längeren Stillstandszeiten von Güterwagen. Dadurch können mehr Güterwagen (Vorhaltungskosten) und im Gleisanschluss mehr Infrastruktur benötigt werden, um dieselben Liefermengen gewährleisten zu können. Verdeutlicht wird

---

dies am Beispiel eines Gleisanschließers im Einzugsbereich der Städtischen Häfen Hannover, welcher bis zu viermal pro Tag Güterwagen gestellt bekommt, weil seine knappe (und nicht erweiterbare) Infrastruktur nur eine geringe Anzahl Güterwagen im Grundstück bzw. seiner Halle zulässt.

Im Rahmen der Unternehmensinterviews kristallisierte sich bzgl. der Bedienungsqualität im Einzelwagenverkehr folgendes heraus:

- Die Gleisanschließer im Einzugsbereich der Städtischen Häfen Hannover sind durchweg mit der Bedienungsqualität zufrieden. Es erfolgt mindestens eine Bedienung täglich. Es gibt einen „kurzen Draht“ zwischen dem Empfängern und den Dienstleistern.
- Die Bedienungsqualität außerhalb des Bereichs der Städtischen Häfen Hannover wird von den betroffenen Gleisanschließern kritisch beurteilt. Bei Anschließern, welche direkt am Rangierbahnhof Seelze gelegen sind, werden „nur“ die Kommunikation und die Reaktionszeit angesprochen. Bei Unternehmen, welche weiter entfernt liegen, fällt die Kritik schon deutlicher aus, wenn z. B. Unternehmen im Süden Hannovers nur noch dreimal in der Woche angefahren werden. In einem besonderen Fall führte dies zu einer erheblich gesunkenen Flexibilität in der Bedienung und damit fast zu einer Verdoppelung der Wagonumlaufzeiten bei deutlich gesteigener Kapitalbindung in Form von teuren Spezialgüterwagen. Gegenwärtig sind fünf Unternehmen von der Problematik betroffen.

Es wird in diesem Zusammenhang daher angeregt, zu prüfen, ob für die Region Hannover ein Nahbedienungskonzept erarbeitet werden kann bzw. ob ein unternehmensübergreifender Dienst für die Bedienung der letzten Meile möglich ist. Hierin sollten alle am Standort verfügbaren Dienstleister eingebunden werden, um Synergien nutzen zu können. Diese Maßnahme gewinnt besonders dann an Bedeutung, wenn die Reaktivierung von Gleisanschlüssen an Standorten außerhalb der Hafengebäude in Betracht gezogen werden soll.

Weiterhin beeinflussen die Ausbaustandards der Eisenbahnstrecken die Bedienungsqualität von Gleisanschließern. Wenn z. B. eine Eisenbahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr optimiert wurde, kann die Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr deutlich eingeschränkt werden:

- Die Zeitfenster, um einen Gleisanschluss zu erreichen, reduzieren sich auf wenige und ggf. unattraktive Tagesstunden. So ist es z. B. nicht zumutbar, dass ein Zug in einem Gleisanschluss für einen Zeitraum von bis zu einem Tag eingeschlossen ist, weil er nach Zustellung oder Be-/Entladung den Anschluss nicht mehr verlassen kann.
- Hierfür verantwortlich können fehlende Überholungs- oder Begegnungsgleise sein, welche die Leistungsfähigkeit einer Strecke deutlich herabsetzen. Zudem leidet die Flexibilität der Betriebsabwicklung, wenn Begegnungen und Überholungen an nur sehr wenigen Stellen möglich sind. Ein Zug muss dann möglicherweise sehr lange warten, bis der benötigte Streckenabschnitt frei ist.
- Abstellgleise in der Nähe von Gleisanschlüssen können notwendig sein, um für die Bedienung eine größere Flexibilität zu erlangen. Dies ist besonders wichtig, wenn die örtlichen Anlagen nur eine geringe Kapazität aber einen hohen Lieferbedarf haben. Abstellgleise können dann als Zwischenpuffer dienen.
- Strecken für den Schienenpersonennahverkehr haben an die Tragfähigkeit eines Gleises keine so hohen Anforderungen wie der Schienengüterverkehr. Wo letzterer eine Rolle spielt,

---

ist daher sicherzustellen, dass die zulässigen Achslasten und ggf. auch das zulässige Metergewicht den Schienengüterverkehr nicht beeinträchtigen.

Es wird deshalb angeregt zu prüfen, ob und wo in der Region Hannover und ggf. in den angrenzenden Regionen Handlungsbedarf im vorgenannten Sinne bzgl. einer Verbesserung der Voraussetzungen für den Schienengüterverkehr besteht. Hinweise gibt es diesbezüglich auf den Standort Barsinghausen.

## **3.2 Kombiniertes Verkehr**

### **3.2.1 Erschließung der Region durch Anlagen des Kombinierten Verkehrs**

Wie in Abschnitt 2.4 dargestellt, verfügt die Region Hannover derzeit über drei Anlagen für den Umschlag im Kombinierten Verkehr:

- Hannover-Linden, Harryweg, Betreiber: DUSS Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH, eine Konzerngesellschaft der Deutschen Bahn AG,
- Hannover-Leineter (Lindener Hafen), Bartweg, Betreiber: Städtische Häfen Hannover,
- Hannover-Nordhafen, Hansastrasse, Betreiber: Städtische Häfen Hannover.

Mit derzeit drei Standorten ist die Region Hannover im KV gut versorgt, wenngleich für die Terminals einige Einschränkungen gelten:

- Hannover-Linden: Das Terminal ist derzeit unzureichend ausgelastet. Dies liegt daran, dass vor kurzem zwei Verkehre den Terminal verlassen haben: ein Automotive-Verkehr nach Göteborg und ein Verkehr für das Conti-Werk in Hannover, welcher jetzt wieder das Terminal Hannover-Nordhafen direkt anfährt.

Derzeit werden in Linden Züge der Spedition Hellmann von und nach Nürnberg und Regensburg/Landshut konsolidiert, d.h. zusammengeführt. Lokales Aufkommen spielt eine begrenzte Rolle. Dazu kommt ein geringes Aufkommen, welches im Einzelwagenverkehr mitfährt. Dieses Terminal wird aller Voraussicht nach geschlossen, wenn der Mega-Hub Lehrte in Betrieb gehen wird.

- Hannover-Leineter: Das Terminal ist mit Verkehren nach Italien zu 70 % ausgelastet. Angefahren werden Verona (EVU: TX Logistik und DB Cargo AG) sowie Busto (EVU: SBB). Der Schwerpunkt der Transporte liegt auf Sattelaufliegern.
- Hannover-Nordhafen: Das Terminal konnte die Conti-Verkehre (derzeit ca. zwei Züge/Woche aus der Slowakei) zurückgewinnen. Allerdings gingen Russland-Verkehre durch die aktuelle politische Situation (EU-Handelssanktionen) verloren. Auch dieses Terminal hat noch deutlich Kapazitäten frei. Darüber hinaus ist das Terminal überwiegend im Umschlag vom und auf das Binnenschiff tätig.

Die Lage der Terminals in der Region Hannover spielt eine wichtige Rolle für die Entwicklung möglicher KV-Verkehre. Dies gilt insbesondere bzgl. der Zuverlässigkeit einer Erreichbarkeit über die Straße, also im Vor- und Nachlauf. Beispiele hierfür sind:

- Die Betriebsqualität auf der BAB 2 zwischen Stöcken/Gewerbegebiet Godshorn und der Lage des geplanten Mega-Hubs in Lehrte wird als wenig kalkulierbar und daher als kritisch eingeschätzt. Dies gilt zumindest für Systemverkehre im Stückgutverkehr, welche einer doppelten Zwangsbindung unterliegen: seitens der Ladeschlüsse im Depot und im Terminal.
- Der Verkehr für das Conti-Werk aus der Slowakei hätte keine Chance, über das Mega-Hub-Terminal abgewickelt zu werden, da die Abwicklung des Nachlaufs bis nach Stöcken unwirtschaftlich wäre. So hat bereits das Terminal Hannover-Linden gegenüber dem Terminal in Hannover-Nordhafen aufgrund der Entfernung zum Conti-Werk einen deutlichen Nachteil. Während aufgrund der kurzen Umfuhren ab Nordhafen nur ein einziger Lkw für die Zustellung benötigt wird, sind dies für die Bedienung ab Linden bereits durchschnittlich 1,5 bis 1,6 Fahrzeuge. Die Entfernung nach Lehrte wäre deutlich länger.

Die Anbindung der Terminals an das Straßennetz kann wie folgt zusammengefasst werden: Die Terminals Hannover-Linden und Hannover-Leineter haben Nachteile bzgl. einer Erreichbarkeit der Industrie- / Gewerbegebiete in Hannovers Norden, insbesondere auch in Langenhagen. Hannover-Nordhafen in relativer Nähe zur Autobahn 2 und künftig auch Lehrte mit direkter Anbindung an zwei Autobahnen haben einen Erreichbarkeitsvorteil, trotz der wie vorstehend beschriebenen, nicht immer vorteilhaften Verkehrssituation.

### 3.2.2 Überregionaler Wettbewerb von Standorten des Kombinierten Verkehrs

Großräumig befinden sich die hannoverschen Terminals in einem gewissen Wettbewerb. Der Grad des Wettbewerbs hängt von den tatsächlichen Verbindungsqualitäten zwischen Terminals und Verladern und den im KV tatsächlich gefahrenen Relationen ab, insbesondere hinsichtlich Transportentfernung und Richtung. Eine Bewertung der Wettbewerbssituation der Region Hannover mit den Nachbarregionen zeigt im Westen:

- Die Anlage Minden-Hafen ist voll ausgelastet.
- Im Mindener RegioPort Weser soll eine trimodale KV-Anlage entstehen. Ihre künftige Rolle bzgl. Bahnverkehren wird eine Ergänzung der Anlage im Hafen darstellen. Die Baumaßnahmen werden derzeit allerdings durch Einspruchsverfahren verzögert.

Und im Osten:

- Braunschweig: Das vorhandene Terminal wird ausschließlich von Volkswagen genutzt, verfügt aber noch über Kapazitäten.
- Wolfsburg: Auch dieses Terminal wird ausschließlich von Volkswagen genutzt, ist aber voll ausgelastet.
- Salzgitter: Hier erfolgt so gut wie kein Umschlag.

Im Norden findet sich das nächstgelegene aktive KV-Terminal in Hamburg. Eine geplante Anlage in Soltau konnte noch nicht realisiert werden.

Im Süden befindet sich die nächstgelegene aktive Umschlaganlage in Göttingen.

Mit der Eröffnung des Mega-Hubs in Lehrte werden einige Veränderungen in der Region Hannover erwartet. So wird das KV-Terminal in Hannover-Linden (Harryweg), welches technisch veraltet und

---

betrieblich ungünstig gelegen ist, voraussichtlich geschlossen werden. Wie schon dargestellt hat Lehrte bzgl. der Erreichbarkeit auf der Straße und der Schiene eine hohe Lagegunst. Allerdings wird die Erreichbarkeit aus dem Westen der Region aus Sicht des Transportgewerbes kritisch beurteilt. Das Terminal im Nordhafen ist diesbezüglich günstiger gelegen.

### **3.2.3 Betrieb von KV-Verkehren und darin eingebundene Parteien**

Kombinierter Verkehr ist der Transport von genormten Behältern, allgemein auch Ladeeinheiten genannt, wobei die Behälter den überwiegenden Teil einer Strecke mit der Bahn (oder dem Binnenschiff) zurücklegen und deren Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird. Die Güter werden während des Transports nicht selbst umgeschlagen, sondern nur als Teil einer Ladeinheit.

Als Ladeeinheiten kommen Container, Wechselbehälter (nicht oder nur bedingt stapelbar, meistens mit Stützbeinen) und Sattelaufleger in Frage. Sattelaufleger sind das in Europa derzeit am stärksten wachsende Marktsegment. Ihr Vorteil liegt in der großen Flexibilität, da Behälter und Fahrwerk untrennbar zusammen hängen, und nicht separat disponiert werden müssen.

Große Vorteile ergeben sich für Nutzer des Kombinierten Verkehrs dadurch, dass die im Vor- und Nachlauf zum Langstreckentransport auf der Schiene verkehrenden Lkw mit 44 t Bruttogesamtgewicht schwerer sein dürfen als 40 t, wie im allgemeinen Straßengüterverkehr zulässig. Dies bietet deutliche Vorteile beim Transport schwerer Lasten wie Papier. Bei Nutzung von Wechselbrücken, welche auf Stützbeinen an den Laderampen abgestellt werden können, ergeben sich ferner eine erhöhte Flexibilität bei der Be- und Entladung (teure Sattelaufleger und Lkw-Fahrer müssen nicht den Abschluss der Ladearbeiten abwarten) sowie ggf. eine Option auf die Nutzung kostengünstiger Zwischenlager.

Konventioneller KV beruht auf dem vertikalen Umschlag mittels Kran oder Reach-Stacker. Die Ladeeinheiten sind also anzuheben (vom Boden oder von einem Fahrzeug) und wieder entsprechend abzusetzen. Dies erfordert ein Terminal, das den Betrieb derartiger Anlagen vorsieht. Insbesondere werden Krananlagen bzw. ein befestigter Untergrund für den Betrieb von Reach-Stackern (hohe Bodendrucke) benötigt. Voraussetzung ist daher ein personell besetztes Terminal, welches über umfangreiche betriebliche Einrichtungen verfügt. Daneben existieren auch alternative Umschlagtechniken, welche ebenfalls auf einem Terminalbetrieb aufsetzen, die auf den Umschlag von Sattelauflegern spezialisiert sind (CargoBeamer, ModaLohr).

Darüber hinaus gibt es jedoch Umschlaglösungen des Kombinierten Verkehrs, welche auf den Betrieb von Terminals weitgehend verzichten können. Hierzu gehören horizontale Umschlagtechniken, die es ermöglichen, dass eine Ladeinheit, Container oder Wechselbehälter, horizontal von einem Lkw auf einen KV-Tragwagen verschoben wird. Der Betrieb eines solchen Umschlags erfolgt durch den Lkw-Fahrer und erfordert außer dem Einsatz von leicht modifizierten KV-Tragwagen und geeigneten Lkw keine örtlichen Einrichtungen. Horizontale Umschlagtechniken kommen daher mit einer konventionellen Ladestraße aus. Der Einsatz derartiger Lösungen kommt vor allem im Bereich geschlossener Lieferketten in Frage, wo z. B. dedizierte Behälter in der Belieferung von Supermärkten und Lagern zum Einsatz kommen oder Systemverkehre abgewickelt werden. Besondere Erfolge mit derartigen Systemen gibt es in der Schweiz, teilweise auch in Österreich (Einsatz des Mobilers bei den Österreichischen Bundesbahnen).

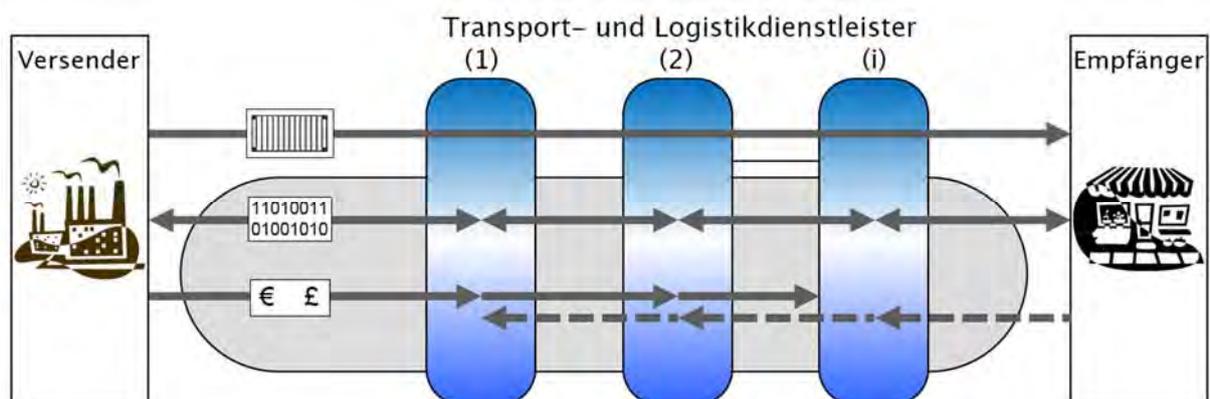
Aufgrund der Komplexität von gebrochenen Verkehren sind an den Transporten deutlich mehr Parteien beteiligt, als an einem Transport von Rampe zu Rampe mit einem Lkw:

- Der Versender und der Empfänger haben im günstigen Fall zu einer einzigen Spedition Kontakt.
- Die Spedition hält zu mehreren Transporteuren Kontakt: zu dem Transporteur im Vorlauf und zu dem Transporteur im Nachlauf, es sei denn, der Spediteur übernimmt eine oder sogar beide Aufgaben im Selbsteintritt, d. h. der Spediteur fährt die Transporte mit eigenen Fahrzeugen selbst. Hinzu kommen die Umschlagterminals, davon mindestens eines in der Versand- und eines in der Empfangsregion. Entfällt der Spediteur, halten Versender und Empfänger die Kontakte zu den Transporteuren selbst.
- Außerdem besteht ein Kontakt zum sogenannten Operateur oder Betreiber. Er ist für den Betrieb einer KV-Verbindung wirtschaftlich verantwortlich. Er kann sich dazu eines Eisenbahnverkehrsunternehmens bedienen, wenn er den Betrieb nicht selbst durchführen will oder kann.

Entlang einer Transportkette sind zudem mehrere Ebenen miteinander zu synchronisieren:

- die Ebene des physischen Transports mit mindestens vier Schnittstellen,
- die Ebene des Informationsflusses, welcher mindestens sieben Parteien<sup>3</sup> einbinden und in zwei Richtungen wirken muss (vorwärts und rückwärtsgewandt je nach Transportverlauf bzw. Ereignissen) sowie
- die monetäre Ebene, welche entlang der Vertragsverhältnisse zu gestalten ist.

Abbildung 3-1: Ebenen einer Transportkette  
(Eigene Darstellung)



Netzwerke des Kombinierten Verkehrs, welche mit horizontalen Umschlagverfahren arbeiten, kommen ohne investitionsintensive Terminals aus und reduzieren im Betrieb die Anzahl der informatischen Schnittstellen deutlich. Allerdings ist hierfür die Identifizierung regelmäßiger, weitgehend in sich geschlossener Transportketten notwendig.

<sup>3</sup> Betroffen sind mindestens: je ein Versender und Empfänger, drei Transporteure (Vor-, Haupt- und Nachlauf) und zwei Terminals.

---

Es sind daher Lösungsansätze gesucht, welche

- a) den unterschiedlichen KV-Marktteilnehmern sowie Politik und Verwaltung die Funktionsweisen unterschiedlicher Lösungsansätze im KV erläutern und
- b) die Funktionen und Aufgaben der anderen Parteien kommentiert darstellen und ihre Wahrnehmung für deren Aufgaben und Probleme schärfen. Es ist erstrebenswert, ggf. Hürden, die einem kombinierten Verkehr im Wege stehen, gemeinsam auszuräumen.

### **3.2.4 Herausforderungen für die Entwicklung von KV-Angeboten und Erkenntnisse für die Entwicklung möglicher Handlungsbausteine**

Wie der konventionelle Schienengüterverkehr lebt auch der Kombinierte Verkehr von einer Bündelung der Transportströme. Basis für die Entwicklung von KV-Verkehren ist daher die Kenntnis von Ladungsströmen, die es unter Berücksichtigung der logistischen Randbedingungen wie Versandzeiten, Empfangszeiten, Transportzeiten, spezifischen Anforderungen an Transportbehälter usw. zu koordinieren gilt. Für die Region Hannover spielen u.a. folgende Randbedingungen eine große Rolle:

- In Hannover ist eine Vielzahl von Akteuren ansässig, die im B2B-Segment (Business to Business) oder im B2C-Segment (Business to Consumer) tätig sind. Diese erhalten Großmengen im Wareneingang. Im Versand beliefern sie aber einerseits den Einzelhandel oder den Endverbraucher direkt, wobei es sich um kleine oder sehr kleine, zeitkritische Sendungen handelt. Dies spiegelt die hohe Anzahl von Logistikzentren mit Distributionsfunktion in der Region wieder.
- Im Automotive-Sektor stellen die Produkte fast ausschließlich fertige Fahrzeuge dar. Da diese nicht KV-fähig sind, stellen die Produktionsstandorte ausschließlich eine Senke (also ein Ziel im Empfang) für KV-affine Sendungen dar. Dies gefährdet die Paarigkeit einer KV-Nachfrage, die aber für eine wirtschaftliche Abwicklung von KV-Angeboten unerlässlich ist.

In der Darstellung der Paarigkeit der Verkehre liegt also die größte Herausforderung für die Region Hannover bei der Entwicklung von KV-Verkehren. Daher sind insbesondere bedeutende Logistiker und Unternehmen aufgefordert, bei der Entwicklung von KV-Verkehren eine führende Rolle einzunehmen. Diese sind oft Betreiber von Transportnetzwerken oder sind Mitglied in einem Kooperationsnetzwerk für die großräumige Konsolidierung von Ladungsströmen und die Organisation des Transports.

Eine mögliche Rolle Hannovers als Knoten im Hafenhinterlandverkehr, der aus den Häfen per Bahn angefahren wird, wird mehrfach kritisch beurteilt. So sind mit einem Lkw und Fahrer pro Tag zwei Rundläufe nach Hamburg oder Bremen realisierbar. Von Minden oder Göttingen ist dies wegen der (etwas) größeren Entfernung bzw. der Qualität der Straßenanbindung nicht möglich. Hierin liegt im Vergleich der Standorte für die Region Hannover ein entscheidender Wettbewerbsnachteil für ein KV-Angebot über kurze Distanzen: Eine Direktbedienung der Region auf der Straße z. B. von Hamburg aus ist unter den gegebenen Randbedingungen sehr wettbewerbsfähig.

Es müssen daher Lösungsansätze gesucht werden, die eine intensive und vertrauensvolle Zusammenarbeit der verladenden Wirtschaft, ihrer Speditionen sowie KV-Systembetreiber ermöglichen, um relevante Ladungsströme auch tatsächlich bündeln zu können.



---

## 4 Verlagerungspotenziale

Der Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung liegt auf der Rolle des Schienengüterverkehrs, der eine im Vergleich zum Straßengüterverkehr bessere Umweltbilanz aufweist. Die Studie hat die Aufgabe, Verlagerungspotenziale zu analysieren und zu bewerten. Auf Basis der durchgeführten Interviews und Analysen sind Maßnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs zu entwickeln und ihre Potenziale zur Reduzierung von Umweltbelastungen, insbesondere CO<sub>2</sub>-Emissionen, zu ermitteln. Folgende Aspekte wurden berücksichtigt und sollen im Folgenden kommentiert und soweit wie möglich quantifiziert werden:

- Steigerung des Aufkommens in bestehenden Gleisanschlüssen durch die Eigentümer bzw. derzeitigen Nutzer,
- Mitnutzung vorhandener Gleisanschlüsse durch Dritte, was die technisch-betriebliche Eignung für andere als die bereits vorrangig umgeschlagenen Güter voraussetzen würde,
- Wiederherstellung derzeit ungenutzter Gleisanlagen und Neubau von Gleisanschlüssen für aktive Nutzer des Schienengüterverkehrs oder sogar Neukunden,
- Nutzung von Freiladegleisen als multifunktionale Zugangsstelle zum Schienengüterverkehr einschließlich des KV unter Anwendung von horizontalen Umschlagtechniken,
- Nutzung des kombinierten Verkehrs (mit vertikalem Umschlag).

Die Festlegung des Beginns und des Endes eines Transportes geschieht sinnvoller Weise über die Betrachtung der Einheitlichkeit eines Transportvorgangs. So sind Transportketten dadurch charakterisiert, dass ihr Beginn und Ende durch eine vor- oder nachlaufende Behandlung der transportierten Waren definiert werden, wie z. B. Erbringung von Mehrwertdienstleistungen (Kommissionieren, Etikettieren usw.), Verarbeitung, Handel, Entsorgung oder Zwischenlagerung bis zu einer weiteren Behandlung. In gebrochenen Transportketten wechselt das Transportgut unterwegs den Verkehrsträger und wird dazu umgeschlagen und ggf. kurzzeitig gelagert. In intermodalen oder Kombinierten Verkehren werden die Behälter entsprechend behandelt, ohne dass die transportierten Güter selbst eine Behandlung erfahren.

Eine Transportkette kann Verkehr in mehreren Verkehrssystemen erzeugen, aber in Bezug auf die durchquerten Räume oft in sehr unterschiedlichem Maße. Die im Rahmen der Analyse betrachteten Prozesse bzw. Verkehre lassen sich entsprechend der vorstehend beschriebenen Abgrenzung von Transporten räumlich wie folgt differenzieren:

- Durchgangsverkehre, welche weder Ursprung noch Ziel in der Region Hannover haben. Kurzzeitige Aufenthalte, welche weitgehend betrieblichen Zwecken der Transporte geschuldet sind, z. B. Pausen oder Umschlagsvorgänge im Kombinierten Verkehr, verändern den Charakter des Durchgangsverkehrs nicht;
- Aus- und einströmende Verkehre, welche entweder Quelle oder Ziel in der Region Hannover haben;
- Binnenverkehre, welche die Region Hannover nicht verlassen und
- standortbezogene Prozesse wie z. B. Umschlag und Lagerung, welche als Teil einer Produktions- oder Transportaktivität zu werten sind und daher als nicht veränderbar unterstellt werden.

---

Durchgangsverkehre entfalten zwar ihre unerwünschten Effekte wie Schadstoffemissionen, Flächenverbrauch und Lärmemissionen in der Region Hannover. Allerdings hat die Region Hannover auf die Gestaltung und insbesondere deren Verlagerung auf alternative Verkehrsträger nur einen sehr geringen Einfluss. Durchgangsverkehre wurden deshalb bei den im Folgenden zu entwickelnden Maßnahmen nicht berücksichtigt.

Binnenverkehre innerhalb der Region Hannover werden sich weder mit der Bahn noch mit dem Binnenschiff abwickeln lassen. Ausnahmen könnten z. B. Massengutverkehre im Rahmen von Großbaustellen darstellen. Sie werden aber im Folgenden ebenfalls nicht weiter betrachtet wie auch die standortbezogenen Prozesse.

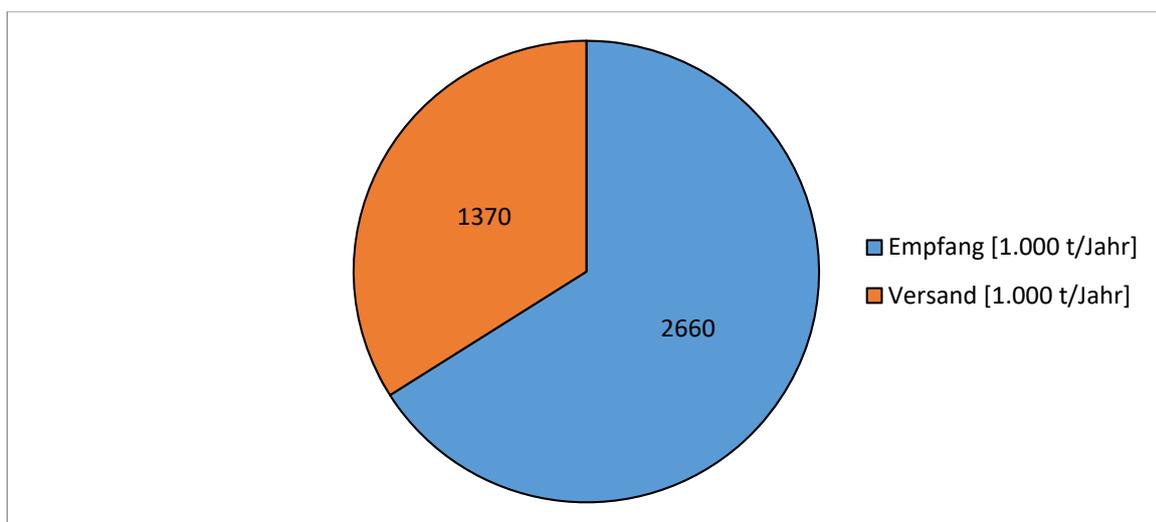
Alle weiteren Untersuchungen richten sich daher auf die aus- und einströmenden oder auch Quell- und Zielverkehre in der Differenzierung Gleisanschlussverkehr und Kombiniertes Verkehr. Zu berücksichtigen sind später bei der Entwicklung von Handlungsbausteinen sowohl originäre Verkehrsverlagerungen als auch eventuelle sekundäre Effekte wie z. B. die Schaffung von Voraussetzungen für den Einsatz von Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr durch die Nutzung des Kombinierten Verkehrs.

#### 4.1 Gleisanschlussverkehre

##### 4.1.1 Aufkommen

Auf der Grundlage der Befragung der Unternehmen [48] wurden die Mengen ermittelt, die über die Gleisanschlüsse der Unternehmen in der Region Hannover umgeschlagen werden. Nicht alle Unternehmen haben sich an der Befragung beteiligt. Zum Teil liegen aus den Unternehmen auch nur Schätzungen vor. Die Abweichungen sind allerdings nur als gering zu bewerten. Die Gütermenge, welche im Gleisanschlussverkehr in der Region Hannover abgewickelt wird, liegt bei 4,03 Mio. t/Jahr. Der Anteil des Empfangs liegt bei rund 66 % und der des Versands bei 34 %, wie dies Abbildung 4-1 zeigt.

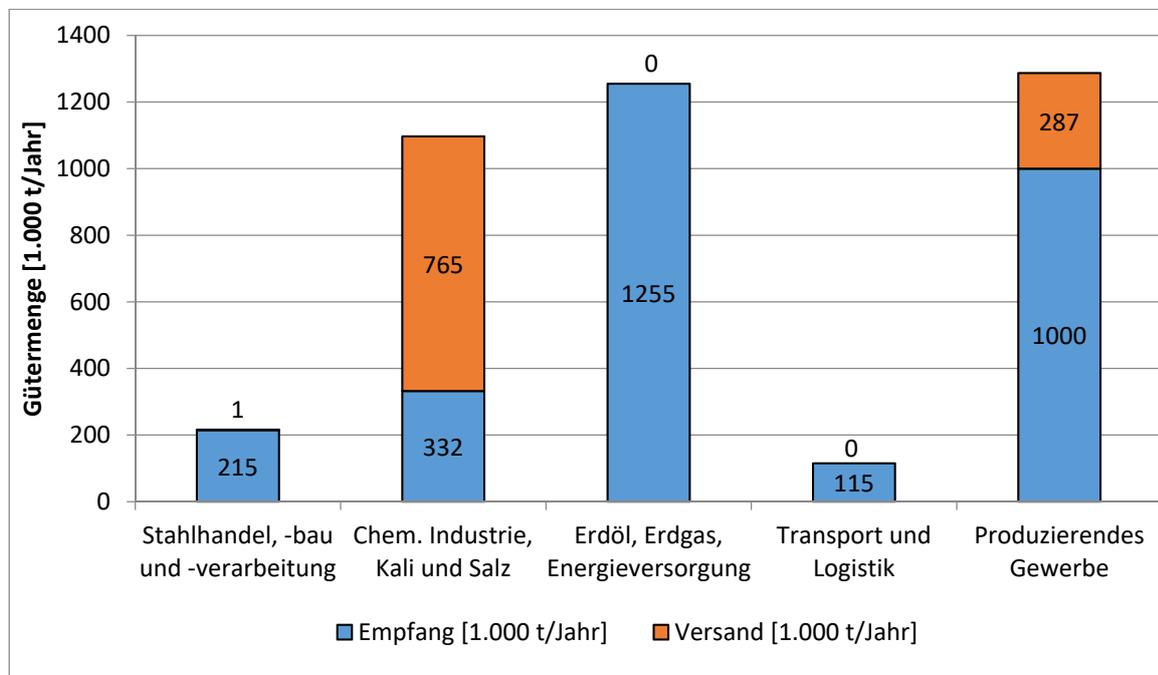
Abbildung 4-1: Aufkommen im Gleisanschlussverkehr in der Region Hannover [48]



Eine weitere Differenzierung erfolgt anhand der Branchen der Unternehmen (vgl. Abschnitt 2.1). Hier ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den Branchen (s. Abbildung 4-2). Für die Unternehmen

der Bereiche Stahlhandel, Stahlbau, Stahlverarbeitung, Erdöl, Erdgas, Energieversorgung sowie Transport und Logistik kann eine Bahn-Affinität nur hinsichtlich des Güterempfangs bescheinigt werden. Für die Unternehmen der Bereiche chemische Industrie, Kali und Salz und produzierendes Gewerbe sind sowohl im Empfang als auch im Versand größere Gütermengen festzustellen.

Abbildung 4-2: Aufkommen im Gleisanschlussverkehr in der Region Hannover nach Branchen [48]



Der größte Anteil der Gütermenge auf der Schiene wird von den Unternehmen des produzierenden Gewerbes umgeschlagen. Von den jährlich 1,287 Mio. t entfallen 1,0 Mio. t auf den Empfang und 0,287 Mio. t auf den Versand. Von den Unternehmen des Bereichs Erdöl, Erdgas und Energieversorgung werden jährlich 1,255 Mio. t im Empfang umgeschlagen. Für den Versand werden andere Verkehrsträger gewählt. Die Gleisanschlüsse dieser Unternehmen werden hierfür in keinem Fall genutzt. Der Gruppe chemische Industrie, Kali und Salz kann ein Güterumschlag von 0,332 Mio. t im Empfang und 0,765 Mio. t. im Versand zugeordnet werden. Addiert ergibt sich für die Unternehmen dieser Gruppe ein Gesamtumschlag von mehr als 1,0 Mio. t/Jahr. Auf die verbleibenden Unternehmen der Bereiche Stahlhandel, Stahlbau, Stahlverarbeitung, Transport und Logistik entfallen rund 8 % oder 0,331 Mio. t/Jahr, die fast ausschließlich dem Empfang zuzuordnen sind.

Alle zu entwickelnden Handlungsbausteine müssen darauf ausgerichtet sein, die hier dargestellten Aufkommensmengen als Bahnverkehre zu stärken und damit zu erhalten. Hinweise auf die voraussichtliche Stabilität der Verkehre gibt auch die SWOT-Analyse in Abschnitt 4.1.4.

---

#### 4.1.2 Steigerung des Aufkommens in bestehenden Gleisanschlüssen

Alle Standorte wurden in dreierlei Hinsicht bewertet:

- Potenziale für ein höheres Empfangsaufkommen,
- Potenziale für weitere Verkehre im Versand und
- Potenziale für einen Ausbau der Umschlag- bzw. Gleisanlagen.

Ein *sehr hohes* Potenzial für weitere Bahnverkehre im Empfang wird nur in einem einzigen Fall festgestellt. Hierbei handelt es sich um eine altindustrialisierte Bestandsfläche, die durch einen Besitzerwechsel neu entwickelt werden soll. Insofern handelt es sich um ein Wachstum ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau. Ein *hohes* oder *mittleres* Wachstumspotenzial wird an immerhin fünf Standorten gesehen, wobei die Ursachen hierfür höchst unterschiedlich sind: geplanter Ausbau von Gleisanlagen, freies Aufkommen zur Verlagerung auf neue bahnbetriebliche Lösungen, Verlagerung vom Binnenschiff auf die Bahn usw.

An 22 Standorten ist hingegen nicht von einer Veränderung des Aufkommens auszugehen, welches über die allgemeine Geschäftsentwicklung hinausgeht. Häufig sind die Kapazitäten, der Markt oder die realisierbaren Anteile am Bahntransport erschöpft. Im Bereich Versand ist dieses Verhältnis noch ungünstiger.

Die Einschätzung für eine grundsätzlich mögliche Erweiterung der Umschlagkapazitäten führte nur in drei Fällen zu einem mindestens hohen Potenzial. In zwei Fällen ist eine Erweiterung von Verlade- oder Gleisanlagen geplant. In einem Fall ist das gesamte Areal zu überplanen (Nutzerwechsel auf altindustrieller Bestandsfläche, s. oben).

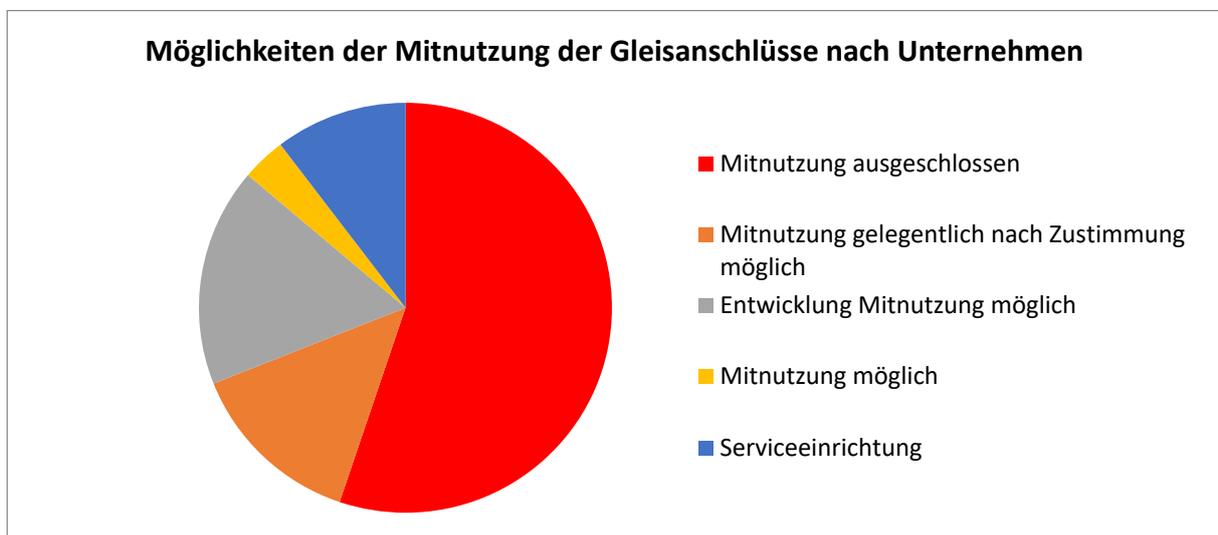
#### 4.1.3 Mitnutzung vorhandener Gleisanschlüsse durch Dritte

Eine Mitnutzung vorhandener Gleisanschlüsse durch Unternehmen, die nicht im engeren Sinne dem Gleisanschließer zugehörig sind, bietet eine Chance zur Nutzung von Synergieeffekten. Dies kann vor allem dann sinnvoll sein, wenn eine Gleisinfrastruktur tendenziell nicht ausgelastet ist und über freie Kapazitäten verfügt. Die Spezialisierung von Gleisanschlüssen setzt einer flexiblen Nutzung derselben allerdings enge Grenzen. Dies gilt insbesondere bzgl. einer Nutzung durch Dritte. Eine Auswertung des Spezialisierungsgrades der in der Region verfügbaren Gleisanschlüsse führte zu folgenden Ergebnissen, wobei die Grundgesamtheit 29 Standorte beträgt (zu 2 Standorten liegen keine verlässlichen Informationen vor). Die nachfolgenden Ausführungen veranschaulicht Abbildung 4-3 im Anschluss.

- 16 von 29 Standorten sind so speziell ausgestattet, dass eine Nutzung der Gleisanlagen für anderweitige Zwecke ausgeschlossen ist.
- Vier weitere Standorte könnten gelegentlich für andere Aufgaben zur Verfügung gestellt werden. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Unternehmen aus dem Stahlgewerbe, welche Krananlagen in einer Halle verfügbar haben, die z. B. für den Umschlag von Projektladung in Frage kommen könnten. Ein großes Entgegenkommen der Eigentümer wäre Voraussetzung, da ein solcher Umschlag deutlich in den Regelbetrieb eingreifen würde.

- An fünf Standorten könnte eine alternative Nutzung zumindest entwickelt werden. Hier wären im Einzugsbereich der Gleisanschlüsse Gleisanlagen verfügbar, welche eine Mitnutzung in geringem Umfang erlauben oder für eine solche hergerichtet werden könnten. Auch hier ist die entsprechende Bereitschaft Voraussetzung, und die technische Machbarkeit bliebe zu prüfen.
- Ein Standort wird zu dem Zweck betrieben, für Dritte Umschlag im Projektgeschäft abzuwickeln. Es handelt sich dabei allerdings um ein Speditionsgeschäft, d. h. dass die Anlage nicht beliebig zugänglich ist.
- Drei Standorte werden als Serviceeinrichtungen betrieben und sind daher bereits jetzt für Dritte zu festgelegten Konditionen nutzbar. Allerdings kann nur an einem Standort beschränkt Umschlag erfolgen (sonst nur Abstellungen).

Abbildung 4-3: Möglichkeiten der Mitnutzung der Gleisanschlüsse nach Unternehmen [48]



Analog zu den vorgenannten Ergebnissen werden die Möglichkeiten für eine Mitnutzung durch Dritte in 16 Fällen als *sehr gering* eingestuft, in weiteren sieben Fällen als *gering* und in nur zwei Fällen als *mittel*, wenn man eine mittelfristige Perspektive unterstellt. In immerhin drei Fällen werden die Chancen als *hoch* eingeschätzt, wobei in einem Fall im Rahmen einer Neuentwicklung eines Geländes (Nutzerwechsel) hierfür die Voraussetzungen zu schaffen wären.

Der Bedarf an einem kurzzeitigen Umschlag an einem Standort geht häufig vom Baugewerbe oder der Holzwirtschaft aus. Ein Umschlag ist daher häufig mit großer Lärm- und/oder Staubentwicklung und Dreck am Umschlagort verbunden. Es ist daher sorgfältig zu prüfen, ob eine derartige Nutzung an einem Standort möglich ist, ohne den vorherrschenden Betrieb oder Anwohner zu beeinträchtigen. Nicht berücksichtigt wurden in dieser Analyse die Städtischen Häfen Hannover, bei denen eine Mitnutzung grundsätzlich möglich erscheint.

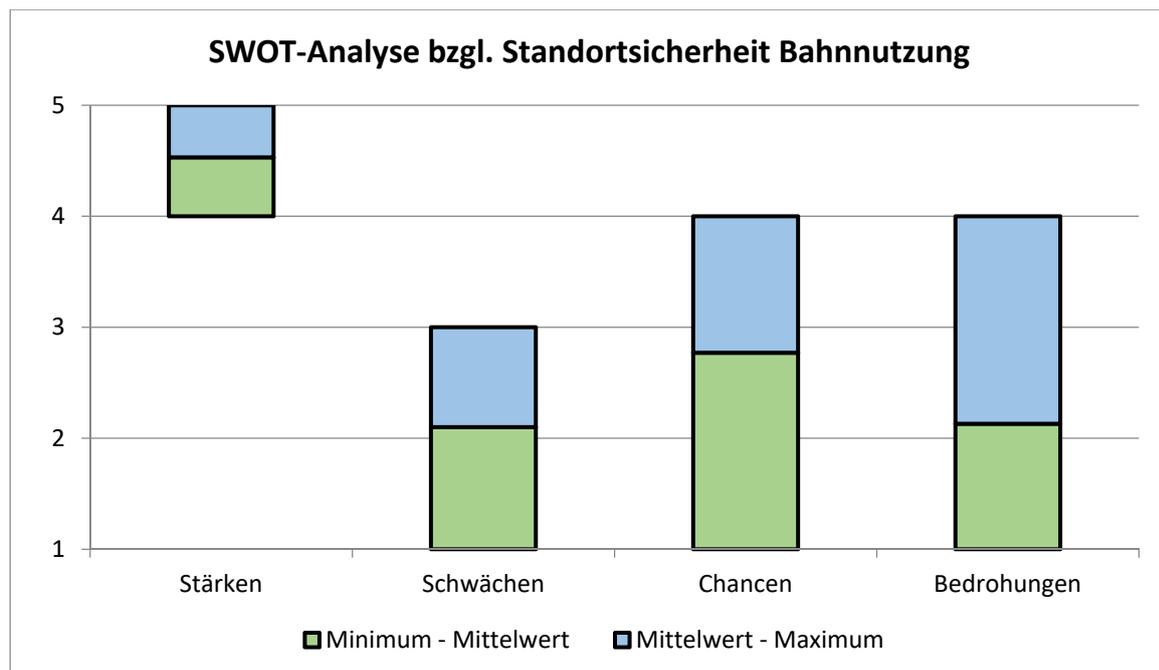
Das europäische Eisenbahnrecht legt der Mitnutzung von Gleisanlagen durch Dritte zudem einen weiteren Stolperstein in den Weg: Im Rahmen des Grundsatzes des diskriminierungsfreien Zugangs zu Umschlaganlagen im Bahnverkehr wird zunehmend gefordert, dass auch private Betreiber eines Gleisanschlusses diesen für alle Marktteilnehmer öffnen, sobald sie dies für einen einzigen Dritten tun. Dies

ist betrieblich in aller Regel nicht zumutbar und mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden. Auch wenn die Regulierung hinsichtlich Verfahren und Umfang in Deutschland noch nicht abgeschlossen ist, könnte eine Mitnutzung privater Gleisanschlüsse durch Dritte dauerhaft unattraktiv sein.

#### 4.1.4 SWOT-Analyse der vorhandenen Gleisanschlüsse

Mit der durchgeführten SWOT-Analyse wurde die Standortsicherheit bezüglich einer weiteren Bahnnutzung der Gleisanschlüsse bewertet. SWOT steht für die Anfangsbuchstaben der englischen Begriffe Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats. Die deutschen Übersetzungen lautet: Stärken, Schwächen, Chancen und Bedrohungen. Anhand dieser Kriterien wurde die Standortsicherheit der einzelnen Unternehmen hinsichtlich der Bahnnutzung analysiert und bewertet. Für die Bewertung wurden fünf Bewertungsstufen von 1 bis 5 verwendet. Stufe 1 entspricht der Bewertung *sehr gering*, Stufe 2 der Bewertung *gering*, Stufe 3 entspricht der Bewertung *mittel*, Stufe 4 der Bewertung *hoch* und die Stufe 5 entspricht der Bewertung *sehr hoch*. Abbildung 4-4 zeigt jeweils den Mittelwert der Bewertungen für alle vier Kriterien, davon ausgehend den Abstand des Minimums, also des minimalen Bewertungsergebnisses, und den Abstand des Maximums der Bewertung vom Mittelwert.

Abbildung 4-4: SWOT-Analyse Standortsicherheit bzgl. einer weiteren Bahnnutzung [48]



#### Stärken

Die Stärken eines Gleisanschlusses, also z. B. die Bedeutung desselben für die Geschäftstätigkeit eines Unternehmens, werden im Mittel mit 4,5 bewertet. Das Minimum liegt bei 4. Diese Bewertung mit hoch bis sehr hoch ist mit der hohen Bahnaffinität der Güter zu begründen. Zum Teil ist auch keine geeignete Alternative zum Bahntransport unter den gegebenen Randbedingungen vorhanden. Im Rahmen der Recherche konnte festgestellt werden, dass die Anzahl der Gleisanschlüsse in der Region Hannover deutlich zurückgegangen ist. Die zurzeit genutzten Gleisanschlüsse können bislang auch im

---

Wettbewerb mit dem Verkehrsträger Straße bestehen. Es kann eine unter den gegebenen Randbedingungen gute Perspektive bescheinigt werden.

Es sind z. B. hohe Einzellasten der Güter zu nennen, die für den Standard-Straßentransport ungeeignet sind. Ebenso tragen bestimmte Güterarten wie Gefahrgüter dazu bei, einen Bahntransport zu bevorzugen. Außerdem können sich die Strukturen der Produktionsanlagen der Gleisanschließer positiv auf den Anteil des Bahntransports auswirken bzw. diesen erforderlich machen.

### **Schwächen**

Die Schwächen eines Gleisanschlusses können sich negativ auf die langfristige Nutzung bzw. Verfügbarkeit eines Gleisanschlusses auswirken. Sie werden minimal mit sehr gering (1), maximal mit mittel (3) und im Durchschnitt mit 2,1 (gering) bewertet. Bei sehr ausgeprägten Stärken einer Untersuchungsgruppe ist in aller Regel mit gering ausgeprägten Schwächen zu rechnen. Das hier vorliegende Niveau ist als sehr positiv zu bewerten. Häufig ist die begrenzte Flächenverfügbarkeit am Standort als Schwäche hinsichtlich der Erweiterungsmöglichkeiten zu nennen.

Bezogen auf den gesamten Transportmarkt macht der Gleisanschlussverkehr nur einen geringen Anteil aus. Dies verdeutlicht, dass eine Selektion besonders Bahn-affiner Transporte bereits erfolgt ist.

### **Chancen**

Die Bewertung der Chancen fällt höher als die der Schwächen aus. Der Mittelwert liegt mit 2,8 zwischen den Bewertungen gering und mittel. Die Bewertungen reichen von sehr gering bis hoch.

Für die Unternehmen, deren Rangierdienstleistungen durch die Städtischen Häfen Hannover durchgeführt werden, kann bei Bedarf eine Steigerung der Bedienungsqualität der Gleisanschlüsse durch häufigere Zustellvorgänge erreicht werden. Eine weitere Chance stellt die Drittnutzung von Gleisanschlüssen dar.

### **Bedrohungen**

Die Bewertung der Bedrohungen der Standortsicherheit bzgl. der Bahnnutzung fällt ähnlich wie die Bewertung der Schwächen aus. Der Mittelwert liegt bei 2,1, was der Bewertung gering entspricht. Das Kriterium Bedrohungen wird zwischen sehr gering und – in einem Fall – hoch bewertet. In letzterem Fall zeigt ein benachbartes Unternehmen Interesse an der Übernahme des Unternehmensgeländes.

Als Gründe für eine Bedrohung werden darüber hinaus die Konkurrenz durch die Verkehrsträger Lkw und Binnenschiff oder die Qualität bzw. die Häufigkeit der Bedienung der Gleisanschlüsse genannt. In wenigen Fällen wird auch die geringe Kapazität der anschließenden Bahnstrecke in Kombination mit einer geringen Abstellkapazität des eigentlichen Gleisanschlusses genannt.

#### **4.1.5 Wiederherstellung ungenutzter Gleisanlagen und Neubau von Gleisanschlüssen**

In den traditionellen Gewerbegebieten in der Stadt Hannover und der Region gibt es einige Grundstücke bzw. Gewerbegebiete, die in der Vergangenheit über einen Gleisanschluss verfügt haben und wo dieser mit vertretbarem Aufwand reaktivierbar wäre. Zu nennen sind insbesondere Grundstücke im Einzugsbereich des Bahnbetriebs der Städtischen Häfen Hannover sowie Gewerbegebiete entlang der Bahnstrecken, wie z. B. Isernhagen und Lehrte. So gibt es vereinzelte Hinweise auf entsprechende Planungen, z. B. am Standort Misburg, denen im Rahmen eines Coachings nachgegangen werden müsste.

---

Problematisch sind in dieser Hinsicht zwei Randbedingungen, die es im Hinblick auf die Aufnahme eines Eisenbahnbetriebs über Gleisanschlüsse zu beachten gilt:

- Die Zuschnitte der verfügbaren Grundstücke sind nur noch eingeschränkt mit den Ansprüchen der Unternehmen sowie den Anforderungen des Marktes kompatibel. Insbesondere für Unternehmen mit intensiver Bahnnutzung sind große Grundstücke notwendig, auf denen ein angemessenes Aufkommen generiert werden kann. Dies erweist sich insbesondere in innerstädtischen Gebieten als problematisch.
- Gleisanschließer, welche auf eine Bedienung im Einzelwagenverkehr angewiesen sind, müssen sich mit den teilweise eingeschränkten Bedienungsqualitäten im Einzelwagenverkehr abfinden – oder über große Aufkommensmengen eine angemessene Bedienung aushandeln. Unternehmen im Einzugsbereich der Bedienung durch die Städtischen Häfen Hannover sind erheblich im Vorteil, wie weiter oben aufgezeigt wurde.

Am Beispiel des Gewerbegebietes Isernhagen im Ortsteil H.B. – nördlich des Bahnhofs Isernhagen – kann die Problematik der Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes sehr gut dargestellt werden. In diesem Gebiet liegen noch drei Gleisstränge, welche große Teile des Geländes erschließen. Mehrere große Bestandsimmobilien mit logistisch genutzten Hallenflächen sind hier vorhanden. Die Bedienung im Bahnverkehr wurde aber eingestellt und zurzeit haben alle Anlieger des Gebietes keinen Bedarf an einer Nutzung der Bahn. Viele Nutzerwechsel in den Bestandsimmobilien haben dazu beigetragen, dass die jeweiligen Nachnutzer für die vorhandene Gleisinfrastruktur keine Verwendung mehr hatten bzw. haben.

Sollte erwogen werden, im Isernhagener Gewerbegebiet den Schienenverkehr zu reaktivieren, müsste versucht werden, möglichst gleichzeitig mehrere Nutzer hierfür zu gewinnen. Nur über eine möglichst große Nachfrage könnte sichergestellt werden, dass die Bedienung im Nahverkehr des Einzelwagen-netzes eine hinreichende Qualität bekommt. In Abschnitt 3.1.3 wurde bereits angeregt zu prüfen, ob für die Region Hannover ein unternehmensübergreifender Dienst für die Bedienung der letzten Meile organisiert werden kann.

## **4.2 Kombinierte Verkehre**

### **4.2.1 Betrachtung aus Sicht der Transportnetzwerke**

In Abschnitt 3.2.4 wurde die hohe Bedeutung der Betreiber von Transportnetzwerken für die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs dargelegt, weil diese am ehesten in der Lage sein könnten, paarige Transportströme zu generieren. Die Befragung maßgeblicher Systembetreiber am Standort Hannover zeigt jedoch ein differenziertes Bild. Ihre Beurteilung der Chancen des Kombinierten Verkehrs fällt sehr unterschiedlich aus. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die in den geführten Interviews erhaltenen Aussagen von den KV-Erfahrungen der Interviewpartner abhängen.

Als vorrangige Hürden einer Nutzung des Kombinierten Verkehrs nannten die Vertreter der Transportnetzwerke folgende Aspekte:

- 
- Der preisliche Wettbewerb mit dem Straßenverkehr: Neben den strukturellen Unterschieden zwischen dem Lkw-Direktverkehr und dem Kombinierten Verkehr wird aber auf weitere Gründe verwiesen. So spielt in dieser Konkurrenzsituation aktuell der niedrige Dieselpreis eine besondere Rolle. Daneben wird auf die unzulängliche Einhaltung von Standards im sozialen und technischen Bereich für den Lkw verwiesen. In dieser Hinsicht spielen u.a. in Deutschland tätige Fuhrunternehmen aus Osteuropa eine bedeutende Rolle. Allerdings wachsen die Anforderungen vor allem der deutschen Verlager an die Qualität der Fahrer, was eine allgemeine Steigerung der Standards zur Folge hat.
  - Geringe Nachfrage, Nachfrageschwankungen und fehlende Paarigkeit der Transportströme: Der Kombinierte Verkehr lebt von möglichst stabilen Transportströmen in möglichst beiden Richtungen (Paarigkeit der Verkehre). Mehrere Dienstleister sehen Schwierigkeiten, diese Stabilität sicherstellen zu können, z. B. wegen hoher jahreszeitlicher Schwankungen der Nachfrage. Es gab ferner den Hinweis, dass gerade der Transport von Leerbehältern für den KV interessant sein kann, weil diese Einheiten nicht so hohe Anforderungen an die zeitlichen Randbedingungen des KV stellen.

Insgesamt werden die Chancen des Kombinierten Verkehrs positiv beurteilt. Eine Unternehmensgruppe, welche erst kürzlich den Kombinierten Verkehr auf mehreren Relationen für sich entdeckt hat, bewertet auch ausdrücklich die Kostenstruktur positiv und möchte den KV stärker nutzen.

Der starke, teilweise ausschließliche Einsatz von Wechselbehältern würde es einigen Systembetreibern ermöglichen, auch kurzfristig auf den Kombinierten Verkehr zu wechseln. Allerdings erfordert der Einsatz von Wechselbehältern eine sorgfältige Abstimmung des Güterwagenparks, um eine optimale Auslastung der Zuglängen zu erhalten. Wesentliche Problematik bleibt daher die Bündelung der verschiedenen Interessen und Nachfrageströme auf mögliche Angebotsrelationen. Wesentliche Ziele werden in Süddeutschland und in Richtung Osten (Berlin und Polen) gesehen. Die Chance des Kombinierten Verkehrs liegt also darin, durch die Überlagerung von mehreren Nachfragen die notwendige Nachfragestabilität zu erreichen.

Die Firma Hellmann, in Kooperation mit dem KV-Operateur Kombiverkehr, ist derzeit am Standort Hannover einziger KV-Dienstleister mit speditionellem Hintergrund. Das Unternehmen würde die Einsetzung eines Coachs für den Schienengüterverkehr sehr begrüßen. Dieser könnte in der Lage sein, die unterschiedlichen Interessen der Netzwerker zu analysieren und zu konsolidieren. Das Interesse von Hellmann liegt darin begründet, dass der eigene KV-Zug als offenes Produkt auch Dritten zur Nutzung offen steht. Allerdings stehen die Logistikdienstleister in einem harten Wettbewerb. Einer gemeinsamen Nutzung eines KV-Angebots, welches von einem Wettbewerber organisiert oder angeboten wird, stehen andere Speditionen meistens skeptisch gegenüber. Die Nutzung des Angebots der Fa. Hellmann wird daher zunächst zurückhaltend bewertet. Die Tatsache, dass z. B. Dachser und die Nagel Gruppe Kunde bei Hellman sind, zeigt jedoch, dass sich diese Skepsis durch Transparenz und eine überzeugende Dienstleistung ausräumen lässt.

DB Schenker steht einer möglichen besseren Vermarktung des KV-Standortes Hannover ausdrücklich positiv gegenüber.

KEP-Betreiber (für Kurier-Express-Paket-Dienste) stehen dem Kombinierten Verkehr grundsätzlich am kritischsten gegenüber. Sie verweisen auf die vielfachen zeitlichen Zwangsbindungen, welche sich

---

durch die Ladeschlusszeiten in den Depots und jenen auf den Terminals ergeben, sowie die notwendige hohe Qualität der Zugtrassen, um den hohen Anforderungen an Pünktlichkeit und früher Verfügbarkeit der Sendungen in den Zielgebieten gerecht werden zu können.

#### **4.2.2 Potenziale für den Kombinierten Verkehr**

Potenziale für den Kombinierten Verkehr ergeben sich dort zuerst, wo bündelungsfähige Transportmengen auf günstige betriebliche Randbedingungen treffen. Denn aus Nutzersicht hat der Kombinierte Verkehr zunächst Nachteile, die es durch geschickte Gestaltung der Angebote zu minimieren gilt:

- **Zeitverlust durch die Umschlagvorgänge:**  
Gegenmaßnahmen sind die Optimierung der Prozessketten und die Steuerung von Kapazitäten in den Terminals. Zeitverluste in den Terminals und im Vor- und Nachlauf müssen durch hohe Transportgeschwindigkeiten auf dem Hauptlauf mit der Bahn kompensiert werden. Dies gelingt umso besser, je länger die Bahnstrecke ist. Nach gängiger Meinung sollte diese mindestens 400 km lang sein. Das schließt aber erfolgreichen KV auf kürzeren Relationen nicht aus.
- **zeitliche Bindung an Fahrpläne und damit Ladezeiten:**  
Dieser Punkt ist besonders kritisch, da die Anforderungen an die Reaktionsgeschwindigkeiten der Dienstleister (Flexibilität) und an die Transportgeschwindigkeiten inzwischen extrem hoch sind. Kurzfristige Bestellungen (kurze Vorlaufzeiten) sollen in fast allen Märkten möglich sein. Zudem wird ein großer Anteil von Sendungen im Fernverkehr in Systemverkehren gefahren, welche oft mehrfache zeitliche Bindungen bezüglich der Abfahrten und Ankünfte in den Logistikzentren haben. Für den Kombinierten Verkehr ist daher die Verfügbarkeit von Fahrplantrassen, welche eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglichen und geeignete Zeitlagen aufweisen, von maßgeblicher Bedeutung.
- **Mehrkosten durch die Nutzung der Terminal-Infrastruktur und –dienstleistungen:**  
Der Kombinierte Verkehr wird durch die Bündelung von Transporten wirtschaftlich. Kosten des Umschlags sowie vergleichsweise hohe Kosten im Vor- und Nachlauf müssen durch Effizienzgewinne und damit geringe spezifische Kosten auf dem Hauptlauf kompensiert werden.

Für die weiteren Betrachtungen soll in diesem Abschnitt von weitgehend unveränderten Rahmenbedingungen ausgegangen werden. Es soll allenfalls unterstellt werden, dass die Disparitäten zwischen den Transportkosten des Lkws und der Bahn geringer werden. Gründe hierfür können eine Steigerung des Dieselpreises oder steigende Produktionskosten des Lkw-Gewerbes durch Verschärfung der Sozialgesetzgebung und sowie eine stärkere Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen technische und soziale Standards sein.

Es wurde in der Einleitung zu dieser Studie geäußert, dass zur Erzielung der Klimaschutzziele ein tiefgreifender, struktureller Wandel erforderlich sein wird. Dieser Wandel würde immer den Kombinierten Verkehr begünstigen. Derzeit ist jedoch nur mittelfristig mit tiefgreifenden Maßnahmen zu rechnen, so dass kurzfristig beginnende Maßnahmen vom Status-quo ausgehen müssen. Dieser Status-quo umfasst folgende planerischen Prämissen für die Entwicklung von KV-Angeboten:

- 
- Als Regelwert für wirtschaftliche KV-Transporte gilt eine Entfernungsuntergrenze für den Hauptlauf von ca. 400 km um, wie oben dargestellt, die geringeren spezifischen Kosten des Bahntransports nutzen zu können.
  - Kunden des Kombinierten Verkehrs erwarten ein Mindestmaß an Flexibilität. Ein KV-Angebot muss daher mindestens dreimal in der Woche verkehren. Wünschenswert sind fünf bis sechs Abfahrten je Woche.
  - Ein wirtschaftlich zu betreibender KV-Zug hat eine Kapazität von 80 TEU und eine Mindestauslastung von 80 %. Die Nettozuladung wird mit durchschnittlich 10 t/TEU angenommen. Das notwendige Jahresaufkommen für einen wöchentlichen Rundlauf (RL) beträgt daher je Richtung:  
 $80 \text{ TEU/RL} * 0,8 * 10 \text{ t/TEU} * 1 \text{ RL/Wo} * 50 \text{ Wo./a} = 32.000 \text{ t/a}$   
Für den regelmäßigen Betrieb von drei Rundläufen je Woche ist also ein Jahresaufkommen von knapp 100.000t/Richtung erforderlich.

Wie bereits dargestellt, können fein abgestimmte Konzepte aber auch auf kürzeren Distanzen wirtschaftlich umgesetzt werden. Insbesondere gilt, dass sich in langfristiger Perspektive und unter Anwendung schlanker Verfahren (ggf. Horizontalumschlag) die Verhältnisse bzgl. der wirtschaftlichen Darstellbarkeit verschieben können.

### **Unternehmensbefragungen**

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden unterschiedliche Arten von Unternehmen zu ihren Interessen und dem Umgang mit dem Kombinierten Verkehr gefragt. Von den Unternehmen, welche heute im Wagenladungsverkehr tätig sind, haben etwa ein Fünftel Interesse am Kombinierten Verkehr geäußert oder eine Affinität dazu erkennen lassen. Um Entwicklungen in diese Richtung anzustoßen, ist allerdings eine fachlich unterstützte Analyse der jeweiligen Randbedingungen notwendig. Die Nutzung des Kombinierten Verkehrs muss in aller Regel in den Geschäftsleitungen entschieden werden, welche hierfür sachliche Argumente benötigen.

Die Anzahl der Befragungen verladender Unternehmen, welche bislang nicht mit Bahntransporten befasst sind, ist vergleichsweise gering. Es gibt jedoch eindeutige Hinweise, dass die größten Potenziale in Verkehren nach und von Süddeutschland gesehen werden. Die von der Fa. Hellmann betriebene Verbindung nach Nürnberg ist somit günstig angelegt.

Die Ergebnisse der Interviews mit den Netzwerkdienstleistern, dargestellt im vorherigen Abschnitt, weisen auf zwei Relationen, und zwar Hannover – Süddeutschland und Hannover – Polen, wobei in beiden Fällen die Zielgebiete nicht weiter eingegrenzt wurden

### **Konzeptstudie klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr**

Die Konzeptstudie [4] betont an mehreren Stellen die günstigen Voraussetzungen der Region Hannover für den Kombinierten Verkehr. Aufkommenspotenziale lassen sich auf Basis der dargebotenen Transportmengen allerdings nicht herleiten. So stellt die Studie für das Verkehrsaufkommen der jeweiligen Verkehrsträger die Gesamtaufkommen (über beide Richtungen) und die Aufkommen für die jeweils zehn wichtigsten Relationen vor. Im Straßengüterverkehr, der interessantesten Quelle für die Entwicklung von KV-Verkehren, werden ca. 50 % des Aufkommens jedoch auf den zehn bedeutendsten

---

Relation transportiert, welche alle deutlich unterhalb der Mindestentfernungsgrenze von 400 km liegen. Allein die Relation Hannover – Berlin mit der größten Entfernung von ca. 300 km und einem Aufkommen nach Fraunhofer ILM von insgesamt gut 500.000 t (beide Richtungen) könnte für den Kombinierten Verkehr interessant werden – ggf. in Kombination mit Verkehren in Richtung Polen. Alle anderen Relationen müssen ein Aufkommen von unter 500.000 t pro Jahr aufweisen, werden aber nicht im Einzelnen dargestellt.

Im Zusammenhang mit der Vorstellung der Aktionsschwerpunkte und der Einzelmaßnahmen wird in der Fraunhofer-ILM-Studie, Abschnitt 4.1.1, Marketing des Kombinierten Verkehrs, als beispielhafter KV-Anwendungsfall die Relation Hannover – Rotterdam betrachtet. Das Beispiel wird mit einem Rundlauf je Woche gerechnet, wobei nach eigenem Bekunden damit bereits 55 % des KV-affinen Aufkommens im Straßengüterverkehr verlagert würden (6 von insgesamt 11 Mio. tkm Transportleistung). Unter den oben beschriebenen Prämissen für KV-Verkehre wäre diese KV-Verbindung nicht attraktiv (nur ein Rundlauf pro Woche) und auch nicht wirtschaftliche zu betreiben, da das Gesamtaufkommen für eine höhere Anzahl von Abfahrten mit geeignetem Auslastungsgrad nicht ausreicht.

## **Sonderauswertung von Daten des Kraftfahrtbundesamtes**

### Datenherkunft und Genauigkeit

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg stellt auf Anfrage eine Sonderauswertung von Nachfrage-daten zur Verfügung, welche europaweite Lkw-Fahrten und Güterströme in der räumlichen Differenzierung von Landkreisen und Bezirksregierungen (oder entsprechend abgegrenzter Gebiete) umfassen. Die statistischen Bezirke sind auf EU-Ebene einheitlich nach NUTS-Systematik<sup>4</sup> differenziert. Die Daten werden mittels Stichprobenerhebungen bei Fuhrunternehmen für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t gewonnen und anhand von Querschnittszähl-daten und anderen beobachteten Werten auf einen Jahreswert hochgerechnet. Wo die statistische Grundlage zu schwach ist, kann der regionale Bezug gröber ausfallen. Die Datengenauigkeit unterliegt allerdings Einschränkungen, welche wie folgt begründet sind:

- statistische Erhebungsungenauigkeit: Sie wird vom KBA in Einzelfällen als „deutlich“ bezeichnet. Ein Datenabgleich mit wenigen in der *Konzeptstudie Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr* [4] verfügbaren Daten ergab sehr unterschiedliche Ergebnisse. Während die Aufkommensangaben für einige Relationen deutlich übereinstimmten, gab es bei ausgewählten Relationen, vor allem im Nahbereich, auch deutliche Abweichungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Daten der Konzeptstudie sich auf das Jahr 2010 beziehen, die des KBA auf 2014. Im Nahbereich können also z. B. zeitlich begrenzte Baustellenverkehre (Baumaterial, Abraum) zu großen Schwankungen führen. Diese sind allerdings für den Kombinierten Verkehr irrelevant.
- Berücksichtigung von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 40 t: Diese sind für die Ermittlung eines KV-Verlagerungspotenzials unerhebliche. Allerdings wird der Anteil kleiner Lkw auf Entfernungen über 400 km Entfernung auch zu vernachlässigen sein.

---

<sup>4</sup> frz.: Nomenclature des unités territoriales statistiques; dt.:Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik

---

Die Aufkommensangaben nach KBA sollen in der folgenden Betrachtung daher nur in ihrer Größenordnung herangezogen werden, um die Bedeutung ausgewählter Transportrelationen zu bewerten.

#### Datenstruktur und -aufbereitung

Die Angaben des KBA liegen tabellarisch als Quelle-Ziel-Nachfrage vor, also von Beladeregion nach Entladeregion. Die Region Hannover, als NUTS-Region DE929, ist immer entweder Quell- oder Zielregion einer Tabellenzeile. Wesentliche Datenangaben je Relation und Jahr sind:

- die Anzahl der hochgerechneten Fahrzeugbewegungen und der zurückgelegten Entfernungen,
- das Gesamtaufkommen in Tonnen und die erbrachte Verkehrsleistung,
- die Angabe „Last- oder Leerfahrt“, wobei Leerfahrten von und nach Belgien und Rumänien nicht ausgewiesen sind.

Die Datenaufbereitung umfasste die Bereitstellung von Angaben zu den Be- und Entladeregion (Namen der Regionen), die Festlegung von acht Himmelsrichtungen aus der Sicht von Hannover, sowie die Berechnung der mittleren Entfernung der Regionen von der Region Hannover. Des Weiteren wurde die mittlere Auslastung der Lkw bestimmt.

Im Rahmen der Datenaufbereitung fanden nur Lastfahrten Berücksichtigung, Leerfahrten hingegen nicht. Die Regionen mit einer mittleren Entfernung von mindestens 300 km wurden für eine Auswertung herangezogen. Nähergelegene Regionen wurden vernachlässigt. Alle Aufkommen wurden in Entfernungsklassen à 100 km eingeteilt von „mehr als 300 km Entfernung“ bis „mehr als 1.000 km“. Im Fall von für KV-Verlagerung interessanten Relationen wurde die Einteilung nach Himmelsrichtungen bzgl. der tatsächlichen Relevanz der Ladungsströme detaillierter betrachtet.

#### Relationsbezogene Aufkommen – Einleitung

Die Sortierung der Aufkommensdaten für die Auswertung erfolgte nach den drei Merkmalen Quell-/Zielverkehr (Fahrtrichtung), Himmelsrichtung und Entfernungskategorie. Gesucht werden Relationen, welche mindestens die dreifache Transportmenge für eine KV-Relation mit drei wöchentlichen Abfahrten aufweisen. Dies sind also mindestens 300.000 t pro Richtung und Jahr. Zunächst sollen die in den vorherigen Analysen betrachteten Relationen näher beleuchtet werden. Dann werden weitere interessante Relationen aufgezeigt.

In einer Gesamtbetrachtung aller Lkw-Verkehre mit einer Entfernung von größer als 300 km kann festgestellt werden, dass der Zielverkehr, also in die Region Hannover einströmender Verkehr, mit knapp 5,4 Mio. t/a deutlich höher liegt, als der Quellverkehr (ausströmend) mit nur 4,2 Mio. t/a. Damit können die vorher gemachten Aussagen zur fehlenden Paarigkeit der Verkehrsnachfrage bestätigt werden, wobei es deutliche Unterschiede nach betrachteten Relationen gibt.

#### Hannover –Rotterdam

Aus den gesamten Niederlanden werden in die Region Hannover jährlich insgesamt gut 400.000 t importiert. Davon entfallen auf die Provinz Zuid-Holland, zu der Rotterdam gehört, 53.000 t. Aus der Region Hannover in die Niederlande werden insgesamt 210.000 t gefahren. Davon gehen in die Region West Nederland, zu der die Provinz Zuid-Holland gehört (einschließlich Rotterdam), nur ca. 83.000 t pro Jahr. Die Niederlande sind also kein geeignetes KV-Zielgebiet. Zudem ist die Entfernung mit 300 bis 400 km zu gering. Es gibt kein ausgeprägtes Hinterland, sondern lediglich Verkehre von und nach

---

Großbritannien, die über den Hafen Rotterdam laufen. Im Import aus der Region UK weisen die KBA-Daten aber beispielsweise nur 34.000 t auf.

#### Hannover – (Berlin –) Polen

Im Import von Polen sind drei Relationen nach Hannover ausgewiesen:

- von der Woiwodschaft Poznański einschließlich Poznan (Posen), durchschnittliche Transportentfernung 665 km, Aufkommen 159.000 t,
- von der Region Północno-Zachodni ohne die der Woiwodschaft Poznański, durchschnittliche Transportentfernung 520 km, Aufkommen 162.000 t,
- von Gesamtpolen, durchschnittliche Transportentfernung 720 km, Aufkommen 307.000 t.

Die Verteilung des Aufkommens rund um Poznan, also innerhalb der Woiwodschaft Poznański kann derzeit nicht näher bestimmt werden. Das Gesamtaufkommen übersteigt jedoch um ca. 20.000 t jährlich die oben gesetzte Grenze von 300.000 t, was das Gebiet zu einem interessanten Ziel macht. Die durchschnittliche Transportentfernung von 720 km aus dem verbleibenden Gebiet Polens deutet auf Transporte aus dem östlichen und südlichen Polen hin.

Für den Export aus der Region Hannover nach Polen werden zwei Zielregionen ausgewiesen: Die Woiwodschaft Poznański einschließlich Poznan sowie Gesamtpolen. Die Entfernung zwischen Hannover und Poznan beträgt 530 km auf dem kürzesten Weg. Die durchschnittliche Transportentfernung laut KBA-Daten beträgt ca. 560 km, was bedeuten könnte, dass die Transporte tendenziell in den Osten der Woiwodschaft Poznański verlaufen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die boomende Stadt Poznan wesentliches Ziel einer Tonnage von ca. 225.000 t jährlich ist.

Als zweite Zielregion ist Gesamtpolen ausgewiesen. Die Tonnage beträgt gut 430.000 t, wobei sich die durchschnittliche Transportentfernung zu 720 km ergibt. Dies weist auf Zielorte im östlichen und südlichen Polen hin, z. B. Warschau und das Industriegebiet um Katowice hin. Eine größere Differenzierung ist auf Basis der Daten leider nicht möglich.

Für die mögliche Entwicklung einer KV-Verbindung würde dies bedeuten, dass eine Bedienung Polens von Hannover aus Poznan einbeziehen sollte. Ein KV-Verkehr mit Zwischenhalt oder ein geteilter Verkehr stellen immer ein Risiko für betriebliche Störungen dar. Die Nachfrage einer einzigen Punkt-zu-Punkt-Verbindung wird aber nach jetziger Erkenntnis für die Bildung eines KV-Angebots zu schwach sein. Ferner ist Berlin in eine Betrachtung einzubeziehen. Die KBA-Daten bestätigen in etwa die Angabe zum Aufkommen zwischen der Region Hannover und Berlin in Höhe von 500.000 t jährlich. Die KBA-Daten weisen ein Quell-Aufkommen aus der Region von gut 300.000 t auf sowie ein Aufkommen von Berlin in die Region von gut 250.000 t. Damit kann die mögliche Bedeutung der Achse Hannover – Berlin – Polen für den kombinierten Verkehr bestätigt werden.

#### Hannover – Süddeutschland

Die Verkehrsnachfrage zwischen der Region Hannover und den Regionen in Süddeutschland zeigt sehr eindrucksvoll die nachstehende Tabelle. Es wird für jede Entfernungsklasse für sich bestätigt, dass mehr Produkte in die Region Hannover hineintransportiert werden, als heraus. Insgesamt beträgt der „Import“-Überschuss ca. 35 %.

Tabelle 4-1: Nachfrage im Straßengüterverkehr gem. KBA-Daten 2014 zwischen der Region Hannover und Süddeutschland [5]

Mittlere Transportentfernung	300 bis <400 km	<500 km	<600 km	<700 km
<b>Gesamtsumme [t]</b>	<b>1.094.976</b>	<b>514.656</b>	<b>700.422</b>	<b>651.719</b>
Quellverkehr [t]	532.932	219.793	301.176	262.729
Zielverkehr [t]	562.044	294.863	399.246	388.990
<b>Summe Rheinkorridor [t]</b>		<b>283.124</b>	<b>396.402</b>	<b>61.044</b>
Quellverkehr [t]		116.310	148.578	61.044
Zielverkehr [t]		166.814	247.824	
<b>Summe Bayern [t]</b>		<b>231.532</b>	<b>304.020</b>	<b>590.675</b>
Quellverkehr [t]		103.483	152.598	201.685
Zielverkehr [t]		128.049	151.422	388.990

Die Quell- und Zielregionen lassen sich wie folgt geografisch beschreiben. Zu der geringsten Entfernungsklasse gehören die Regionen Rhein-Main einschließlich Darmstadt und Gießen sowie Unterfranken mit Würzburg, Aschaffenburg und Bad Kissingen. Sie wird im weiteren nicht weiter differenziert.

In der Entfernungsklasse 400 bis 500 km finden sich in Bayern die Regionen Oberfranken und Mittelfranken einschließlich Nürnberg sowie in Baden-Württemberg die Region Karlsruhe. In der Entfernungsklasse 500 bis 600 km stechen Bayern (gesamt) mit dem Schwerpunkt Oberpfalz und in Baden-Württemberg die Region Stuttgart hervor, wobei im „Import“ auch Lothringen und das Elsass eine Rolle spielen. In einer Entfernung von 600 bis 700 km liegen in Bayern die Regionen Oberpfalz und Oberbayern sowie weiter südlich in Baden-Württemberg Freiburg.

Eine Differenzierung der Aufkommen nach Bayern und der Rheinschiene zeigt, dass in der größten Entfernungsklasse Freiburg zwar im Quellverkehr der Region Hannover mit gut 60.000 t eine gewisse Rolle spielt, aber nur in Kombination mit einer KV-Bedienung der Region Karlsruhe (EK <500 km) sowie der französischen Grenzgebiete eingebunden werden sollte. Die Region Stuttgart (EK <600 km) zeigt für sich genommen ein nennenswertes Aufkommen, welches aber von einer großen Unpaarigkeit der Nachfrage (ca. 150.000 t Quellverkehr zu ca. 250.000 t Zielverkehr) geprägt ist.

Die Nachfrage von und nach Mittelfranken (incl. Nürnberg) mit 116.000 zu 166.000 t im Quell- und Zielverkehr verdeutlicht die schweren Randbedingungen der Fa. Hellmann, den bereits verkehrenden KV-Zug mit lokalem Aufkommen aus der Region Hannover zu füllen. Dennoch kann von nicht ausgeschöpften Potenzialen ausgegangen werden, zudem sicherlich die noch etwas weiter südlich gelegenen Regionen teilweise diesem Potenzial zugeordnet werden können.

#### Weitere Potenziale

Die Region um Köln weist noch ein nennenswertes Potenzial von in beiden Transportrichtungen über 350.000 t je Richtung auf. Dazu könnten als Quell-/Zielgebiete die südlichen Niederlande und Belgien interessant sein. Auf hannoverscher Seite könnte die Region Braunschweig-Wolfsburg eventuell in das Aufkommen einbezogen werden. Aufgrund der Entfernung von unter 400 km wird diese Relation jedoch zunächst nicht weiter verfolgt.

---

### 4.2.3 Freiladegleise und horizontaler Umschlag von Ladeeinheiten

Freiladegleise stellen eine öffentliche Form von Gleisanschlüssen dar und wurden bereits am Anfang von Abschnitt 2.3 vorgestellt. Es handelt sich um eine einfache Form der Infrastruktur für den bi-modalen Umschlag Straße – Schiene. Freiladegleise können daher auch als Umschlagbahnhof (Ubf) bezeichnet werden. Für den kombinierten Verkehr wurden mehrere Verfahren des horizontalen Umschlags entwickelt, der nicht das Anheben einer Ladeeinheit für den Umschlag zwischen zwei Verkehrsmitteln, hier: Lkw und KV-Tragwagen, erfordert. Damit kann auf aufwendige Kraneinrichtungen, fest installiert oder mobil, verzichtet werden. Alle bisher im Einsatz befindlichen Systeme für den Horizontalumschlag oder –verschiebung konzentrieren die für den Umschlag notwendige Technik auf dem Lkw. Allen zum Einsatz kommenden Systemen sind folgende Prinzipien eigen:

- Ein Lkw dient zum Transport zwischen dem Beladeort (Versender) und dem Umschlagbahnhof oder dem Umschlagbahnhof und dem Entladeort (Empfänger). Die Lkw verfügen über Stützeinrichtungen, damit diese während des Umschlags einen stabilen Stand haben. Der Umschlag erfolgt über mit Druckluft und hydraulisch angetriebene Mechanismen, bei denen die Ladeeinheit über eine Traverse zwischen dem Lkw und dem KV-Tragwagen verschoben wird. Ein Lkw-seitiger Niveaueausgleich erlaubt eine parallele Ausrichtung der Ladeebenen. Ein Umschlagvorgang dauert ca. fünf Minuten und wird ausschließlich durch den Fahrer des Lkw bedient. Stationäres Personal ist daher nicht erforderlich.
- Die Lkw-Transportentfernung kann in aller Regel gering gehalten werden, da der Ubf aufgrund der geringen Anforderungen leichter auch in relativer Nähe zu den Quellen und Zielen der Güter errichtet werden kann. Damit wird auch sichergestellt, dass die wegen des Einbaus der Umschlagtechnik vergleichsweise teuren Lkw nicht viel fahren müssen, sondern möglichst viele Umschlagvorgänge durchführen können. Hierdurch kann wiederum die Anzahl der benötigten Lkw gering gehalten werden.
- Zum Einsatz kommen Transportbehälter des Kombinierten Verkehrs, also z. B. Container, Wechselbehälter, Silocontainer, Schüttgutbehälter, Kühlbehälter und ähnliche. Je nach KV-System kann es sich um Standardbehälter oder adaptierte Behälter handeln. Es kommen unterschiedliche Größen mit Längen zwischen 20' (Fuß) und 40' zum Einsatz.
- Für den Transport auf der Schiene kommen konventionelle Tragwagen des kombinierten Verkehrs zum Einsatz. Diese sind teilweise mit Blechen zu versehen, welche für den Umschlagvorgang erforderlich sind, aber den konventionellen Einsatz der Wagen nicht beeinflussen. Bei anderen Systemen ist ein Rahmenaufsatz für die Tragwagen notwendig, der sich ohne weiteres wieder entfernen lässt.

### Einsatzfelder und Einsatzbedingungen

Die Zahl der Einsatzfelder ist sehr groß und reicht von Massengütern bis zu Konsumgütern. Wichtig ist, dass über einen kalkulierbaren Zeitraum regelmäßige Verkehre gefahren werden:

- Sofern Behälter mit Modifikationen zum Einsatz kommen, sind diese Vorzugsweise in geschlossenen Umläufen einzusetzen.
- Der Einsatz der Spezial-Lkw ist sicherzustellen. Allerdings liegt es in deren Natur, auch flexibel für Einsätze bewegt werden zu können.

---

Ein Beispiel für den Einsatz des Horizontalumschlags findet sich in der Region Hannover. So wird aus Österreich Salzschlacke per Bahn für die Einlagerung im K+S-Schacht nach Bokeloh transportiert. Dort übernehmen Lkw des Systems MOBILER (s.u.) die Ladeeinheiten für den Transport zum Schacht. Als Rückfracht dienen Schmelzsalz und Aluminium. Es erfolgt ein beidseitiger Einsatz von MOBILER-Lkw.

Derzeit bekanntestes Beispiel für den Transport von Konsumgütern ist die tägliche Bedienung von fünf Regionallagern der Coop-Kette in der Schweiz mit Frischeprodukten. Seit 2008 befindet sich das System ContainerMover im Einsatz, in dem die Züge im Durchschnitt nur 100 km zurücklegen. Dennoch ist das Transportsystem bzgl. der Kosten mit dem reinen Lkw-Betrieb vergleichbar. Sicherlich hat das in der Schweiz zwischen 22:00 und 06:00 Uhr geltende Nachtfahrverbot für Lkw bei der Entscheidungsfindung beigetragen.

Die beiden im Folgenden vorgestellten Systeme sind langjährig erprobt und seit vielen Jahren im Einsatz. Ihre Vorteile liegen in der einfachen Infrastruktur (einfaches Gleis, Fahrstraße mit einer Breite von drei bis vier Metern), der Flexibilität des Systems und dem geringen technischen Aufwands.

## **MOBILER**

Das seit 2001 bei den Österreichischen Bundesbahnen im Einsatz befindliche System MOBILER geht auf eine Entwicklung in den 1990er-Jahren zurück und ermöglicht den horizontalen Umschlag von Wechselbrücken und ISO-Containern verschiedenster Bauarten (max. Länge 30 Fuß) zwischen einem Lkw und einem Tragwagen des Kombinierten Verkehrs. Zum Einsatz kommen Schüttgutbehälter, Tankcontainer, Planenbehälter und Multipurpose-Behälter für Schüttgut und Paletten. Die Bahn-Tragwagen sind geringfügig anzupassen und mit Blechen zu versehen, auf denen die Umschlagtechnik abgelegt werden kann.

Die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB sind derzeit die einzige Bahn, welche den MOBILER vermarktet und sind mit dem Unternehmen MOBILER Systems, ebenfalls aus Österreich, hierzu eine Kooperation eingegangen. Insgesamt werden mit derzeit 960 Behältern und nur 30 MOBILER-Lkw insgesamt gut 1,1 Mio. t Fracht pro Jahr transportiert. Diese Verkehre laufen unter anderem auch von und nach Deutschland, wie weiter oben bereits am Beispiel Bokeloh dargestellt. Die ÖBB verweisen darauf, dass die Entfernung im Vor- und Nachlauf bei den bisherigen Anwendungsfällen durchschnittlich bei nur 5 km liegt. Dies verdeutlicht, dass eine Umschlagsmöglichkeit Schiene-Straße in aller Regel in geringer Entfernung zu den Quell- und Zielpunkten der Verkehre gefunden werden kann.

Die folgenden Abbildungen verdeutlichen die zum Einsatz kommende Technik und die notwendigen Anpassungen. Rechts im Bild die auf dem Lkw montierte horizontale Verschiebetechnik. Links im Bild wird gezeigt, wie diese Technik zwischen den Tragwagen und den Behälter greift. Am Behälter ist ein MOBILER-Tunnel vorzusehen, auf dem Tragwagen ist das Blech zu erkennen, auf dem die Querverschiebungsbewegung bewirkt wird.

Abbildung 4-5: Mobiler-Technik: Anpassungen am Behälter und am Tragwagen (links), Umsetztechnik am Lkw (rechts) [12]



Abbildung 4-6: MOBILER-Einsatz im Schüttgut- (links) und im Palettentransport (rechts) [12]



### ContainerMover

Der ContainerMover ist ein Umschlagsystem aus der Schweiz, welches vorrangig im Transport von Konsumgütern eingesetzt wird. Neben dem Einsatz für Coop, welcher vom konzerneigenen Logistikdienstleister railCare AG ([www.railcare.ch](http://www.railcare.ch)) durchgeführt wird, nutzt auch die Supermarktkette MIGROS das System. Derzeit kommt das System ContainerMover-3000® zum Einsatz, welches Standard-Wechselbehälter C 715, C745 und C782 und 20' ISO-Container vom Güterwagen auf den Lkw verschieben kann. Nach Kenntnis der Autoren ist der Umschlag von 40' ISO-Containern in der Entwicklung.

Der Hersteller InnovaTrain beschreibt den Einsatz auf seinem Internetauftritt ([www.innovatrain.ch](http://www.innovatrain.ch)) wie folgt:

*Der ContainerMover-3000® hebt den Behälter mit Druckluft an und verschiebt ihn seitlich hydraulisch vom Wagenadapter auf den Lkw und zurück. Dieser vom Fahrer ferngesteuerte Umschlag dauert weniger als fünf Minuten. Dabei werden die Twistlocks über die Fernsteuerung geöffnet und geschlossen.*

*Das Umschlagsystem aus einer Hub- und Seitenvershub-Konstruktion wird modular auf das Lkw-Chassis montiert. Gegenstück auf dem Container-Tragwagen ist der Wagenadapter. Dieser wird lediglich auf den Container-Tragwagen aufgelegt und über die Zapfen gesichert.*

Für die Behälter wurde ferner das Abstellsystem ContainerStation-3000® entwickelt, welches es ermöglicht, sowohl Container (ohne Stützbeine) als Wechselbehälter ohne Ausklappen der Stützbeine in Transport- bzw. Rampenhöhe abzustellen. Dieses beschleunigt das Absetzen und Aufnehmen der Behälter durch den Lkw. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen das Prinzip des horizontalen Umschlags sowie einen Umschlagvorgang, welcher ausschließlich durch den Fahrer bedient wird.

Abbildung 4-7: *Horizontaler Umschlag mit dem System ContainerMover-3000® [13]*



Abbildung 4-8: *Horizontalverschub über Wagenadapter und Umsetzen von Wechselbehältern mit dem ContainerMover-Lkw [14]*



---

## Potenziale für die Region Hannover

Die Region Hannover stellt einen Ballungsraum dar, der zusätzlich durch eine hohe Konzentration von verschiedenartigen Konsolidierungs- und Distributionszentren charakterisiert wird. Aufgrund der Größe und seiner Struktur bietet es sich an, die Region Hannover in KV-Konzepte einzubinden, die den kombinierten Verkehr mit stadtnaher horizontaler Verladung nutzen. Die Entwicklung derartiger Konzepte sollte in eine Gesamtkonzeption für den Güterverkehr in Stadt und Region Hannover einschließlich Innenstadtbelieferung einbezogen werden. Die Untersuchung für Freiladegleise nutzbarer Standorte sollte frühzeitig begonnen werden, um die Flächen sowie Zu- und Abfahrten planungsrechtlich langfristig sichern zu können. Auf diese Weise könnte, wenn auch in abgewandelter Form, der Forderung nach Mitnutzung von örtlicher Infrastruktur in der *Konzeptstudie klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr* [4] entsprochen werden.

In Analogie zu dem Konzept von Coop in der Schweiz könnten die in der Region Hannover aber auch in direkter Nachbarschaft ansässigen Konsolidierungs- und Distributionszentren in eine KV-Bedienung einbezogen werden. Hinzu kommt, dass alle für Deutschland relevanten Transportnetzwerke in Hannover über Logistikzentren verfügen, welche überwiegend im Hannovers Norden im Umfeld des Flughafens angesiedelt sind. Diese Ballung sollte genutzt werden, zumal die Chance gesehen wird, dass mit Hilfe von Transportkonzepten unter Einsatz des horizontalen Umschlags die sich aus Sicht der Betreiber von Transportnetzwerken ergebenden Nachteile des KV zumindest teilweise überwunden werden können.

So haben die Interviews mit den Betreibern der Transportnetzwerke u.a. ergeben, dass eine Anbindung der vorgenannten Standorte an ein MegaHub-Terminal in Lehrte wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der BAB 2 und möglicher Verkehrsstörungen kritisch beurteilt wird (vgl. Abschnitt 4.2.1). Insbesondere die Transportnetzwerke der KEP-Dienstleister nutzen zu einem hohen Anteil Wechselbehälter, welche für einen horizontalen Umschlag sehr gut geeignet sind. Es wird daher exemplarisch vorgeschlagen, Langenhagen bzw. die Region um den Flughafen durch einen KV-Zug oder eine Wagengruppe direkt anzubinden. Die Zuführung von Wechselbehältern zum Freiladegleis könnte dann auf kurzen Wegen mit wenigen Spezialfahrzeugen erfolgen. Im Notfall könnte die Zuführung zum Umschlagbahnhof auch mit Standardfahrzeugen erfolgen. Die Wechselbehälter würden dann am Umschlagbahnhof auf Stützbeinen abgesetzt, vom Umschlagfahrzeug aufgenommen und verladen. Ähnliches könnte in umgekehrter Richtung erfolgen, um die Anzahl der Spezialfahrzeuge gering zu halten und den Netzbetreibern volle Flexibilität zu gewährleisten.

Die nachfolgende Abbildung zeigt mögliche Standorte für die Anordnung von Freiladegleisen, welche in einer ersten Standortuntersuchung auf ihre verkehrliche und logistische Eignung hin näher betrachtet werden sollten. Die Aufstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da mögliche Standorte im Rahmen der Untersuchung nicht flächendeckend auf ihre Eignung hin gesichtet werden konnten. Die Markierung „Log-Zentren“ (Logistikzentren) weist auf das Gewerbegebiet südlichen des Flughafens Hannover-Langenhagen hin, wo eine Vielzahl von Unternehmensstandorten mit vielfältigen logistischen Funktionen angesiedelt ist. Ein weiterer Standort findet sich im Bereich des Gewerbegebiets „Langenhagen/Pferdemarkt“.

Abbildung 4-9: Mögliche Standorte für die Anordnung von Freiladegleisen im Stadtgebiet Hannovers (Quelle der Karte: Wikipedia, Suchbegriff „Hannover“, auf der Basis von OpenStreetMap, Januar 2017)



---

## 5 Ableitung von Handlungsbausteinen für ein Coaching des Schienengüterverkehrs

### 5.1 Zusammenfassung der Randbedingungen

Die vorangegangenen Analysen haben gezeigt, dass der Bahnmarkt in zwei Bereiche eingeteilt ist:

- Konventioneller Schienengüterverkehr, bei dem die Nutzer, also Unternehmen der verladenden Wirtschaft, im Regelfall Eigentümer der örtlichen Infra- und Suprastruktur für den Bahnbetrieb und den Güterumschlag sind. Die zum Einsatz kommenden Güterwagen sind in aller Regel besonders auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt. Sie können ebenfalls den verladenden Unternehmen oder einem Dienstleister gehören.

Der konventionelle Schienengüterverkehr ist zudem in Einzelwagenverkehr und Ganzzugverkehr<sup>5</sup> zu unterscheiden. Während sich im Einzelwagenverkehr die Bedienung der „letzten Meile“ einschließlich der Sammel- und Verteilvorgänge aus Zeit- und Kostengründen als problematisch erweist, stellt sich diese bei direkten Fahrten von Anschlussgleis zu Anschlussgleis im Ganzzugverkehr in deutlich geringerem Umfang. Das Rangieren der Güterwagen in einen Gleisanschluss ist im Regelfall auch hier mit einer gesonderten Rangierlokomotive erforderlich, da Gleisanschlüsse in aller Regel nicht elektrifiziert sind.

- Intermodaler Verkehr (auch Kombiniertes Verkehr), bei dem für den Transport von Behältern (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger) die Nutzer i.d.R. keine eigene Infra- und Suprastruktur für den Bahnbetrieb benötigen. Die notwendigen Terminals (Umschlageinrichtungen) werden meistens von Dienstleistern vorgehalten, die diese i.d.R. diskriminierungsfrei gegen Entgelt für eine Nutzung zur Verfügung stellen. Die Nutzer müssen lediglich an den Standorten, wo die Einheiten des Kombinierten Verkehrs be- und entladen werden, die hierfür notwendigen Einrichtungen (Ladetore, Rampen, Gabelstapler usw.) vorhalten.

Innerhalb des Marktes für den Transport von Behältern lassen sich der Hafenhinterlandverkehr und der kontinentale Verkehr (auch als Kombiniertes Verkehr bezeichnet) unterscheiden. Wesentlicher technischer Unterschied ist das Handling, also der Umschlag von klassischen (Stahl-)Containern im Hafenhinterlandverkehr einerseits sowie Wechselbehältern und Sattelauflegern andererseits. Die beiden letzteren finden ausschließlich im europäischen, kontinentalen Verkehr Verwendung und erfordern das Greifen der Behälter von unten. Hierfür ist ein spezielles Ladegeschirr erforderlich, welches in klassischen Hafenterminals nicht standardmäßig verfügbar ist.

Die technischen und organisatorischen Strukturen für die beiden Marktbereiche sind sehr unterschiedlich. Damit sind auch die handelnden Dienstleister, die ein verladendes Unternehmen in Anspruch nehmen müsste, um z. B. Transporte vom konventionellen Schienengüterverkehr auf den Kombinierten Verkehr umzustellen, in aller Regel unterschiedlich. Alle nachfolgenden Ausführungen gelten jedoch für beide Marktbereiche gleichermaßen, sofern nicht auf Besonderheiten ausdrücklich hingewiesen wird.

Aufgrund der Liberalisierung des Bahnmarktes seit den 1990er Jahren können die Dienstleister für die Durchführung von Eisenbahntransporten frei gewählt werden. Deutschland ist eines der Länder in

---

<sup>5</sup> Vgl. die Definitionen und Erläuterungen zu beiden Verkehrsarten in 0.

---

Europa, welches eine besonders hohe Vielfalt an Dienstleistern aufweist. Neben DB Cargo AG, Nachfolgeunternehmen im Schienengüterverkehr der Deutschen Bundesbahn seit 1994, gibt es eine nennenswerte Anzahl weiterer Unternehmen, welche Transportdienstleistungen per Bahn entweder durchführen oder organisieren. Dennoch weist der Markt für Schienengüterverkehr (konventionell und intermodal) eine Reihe von Charakteristika und Unzulänglichkeiten auf, welche teilweise bereits weiter oben hergeleitet wurden:

- geringe Bahn-Affinität der verladenden Wirtschaft:  
Die Ausgliederung von logistischen Aufgaben auf Dienstleister führte bei den meisten produzierenden und Handel treibenden Unternehmen zu einem deutlichen Rückgang an Know-how in diesem Bereich. Damit werden Unternehmensentscheidungen häufig ohne oder nur unter eingeschränkter Berücksichtigung logistischer Aspekte getroffen. Dies gilt insbesondere für die Berücksichtigung der Schiene als Verkehrsträger, welcher im Vergleich zu Straße als komplex zu bezeichnen ist.
- unzulängliche Fachkenntnisse über den Schienengüterverkehr:  
Dies gilt sowohl für den Großteil an Speditionen und Logistikdienstleistern, die damit Bahntransporte nicht organisieren können oder/und wollen, als auch für mittelbar betroffene Parteien wie z. B. öffentliche Planer und Wirtschaftsförderer, welche damit nur eingeschränkt unterstützend tätig werden können.  
  
Bei den Gleisanschließern kommt den Eisenbahnbetriebsleitern Anschlussbahn, die für diese tätig sind, in diesem Zusammenhang eine große Bedeutung als Know-how-Träger zu. Diese gilt es daher zu stärken bzw. zu unterstützen.
- eingeschränkte regionale Verfügbarkeit von qualifizierten Dienstleistern:  
Eisenbahnspeditionen und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nicht flächendeckend verfügbar bzw. unternehmerisch präsent. Sie sind aufgrund ihrer unternehmerischen Prioritäten nicht flächendeckend tätig oder können dies aufgrund ihrer Strukturen nicht sein. Damit hängt es oft nur von einem einzigen oder wenigen Dienstleistern ab, ob Schienengüterverkehr in einer Region weiterentwickelt wird oder auch nicht.  
  
Für die Beförderung von einzelnen Güterwagen und Wagengruppen, welche für sich genommen nicht wirtschaftlich sein kann, stellt weiterhin nur DB Cargo AG ein großräumiges Transportnetzwerk zur Verfügung. Dieses Einzelwagennetz basiert auf regionalen Sammel- und Verteilvorgängen sowie einer Verknüpfung der Regionen untereinander.
- Suboptimale Voraussetzungen durch komplexe Marktstrukturen:  
Schienengüterverkehr erfordert für eine effiziente Abwicklung und damit marktfähige Angebote eine im Vergleich zum Straßengüterverkehr hohe, oft gebündelte Nachfrage. Sofern einzelne verladende Unternehmen ein hinreichend hohes Aufkommen nicht allein generieren, muss eine Bündelung über Unternehmensgrenzen hinweg erfolgen. Da für Unternehmen, welche Bündelungspotenziale aufweisen, meistens unterschiedliche Transport- und Logistikdienstleister tätig sind, findet diese Bündelung nicht oder zumindest nicht gezielt statt.
- Ineffizienzen durch sektorale Betrachtungsweisen:  
Dienstleister für Transportlogistik können auf ausgewählte Marktbereiche spezialisiert sein, welche für sich genommen keine hinreichende Nachfrage für Schienengüterverkehr darstel-

---

len. Daher kann die Einbeziehung der Transportvolumina aus verschiedenen Marktbereichen, die an einem Standort oder in einer Region ihre Quellen oder ihre Ziele haben, unterbleiben und Synergieeffekte bleiben ungenutzt.

Sektorale Betrachtungen kommen auch immer wieder bzgl. der Schieneninfrastruktur vor, z. B. von einzelnen Bahnnutzern bzw. für die Bedienung derselben. Fehlentwicklungen wie der vorschnelle Rückbau von örtlicher Eisenbahninfrastruktur oder die Veränderung von Streckeninfrastruktur mit Einfluss auf die Bedienungsqualität im Schienengüterverkehr sind die Folge.

Die vorstehende Darstellung zeigt nur diejenigen Bereiche auf, die die Aufgabenstellung für diese Studie, nämlich die Entwicklung eines Coachings des Schienengüterverkehrs, betreffen. Insbesondere wurden Fragen der Entwicklung von Streckeninfrastruktur, wie sie in Abschnitt 3.1.3 unter dem Stichwort *Ausbaustandards der Eisenbahnstrecken* aufgeworfen wurden, nicht weiter berücksichtigt.

## 5.2 Herleitung eines Coachings für den Schienengüterverkehr

Der Begriff des Coachings steht ursprünglich im Zusammenhang mit der aktiven Persönlichkeitsentwicklung von Menschen, wobei das Coaching von der Psychotherapie mal mehr und weniger deutlich abgegrenzt wird. Heute steht das Coaching für gängige Methoden in der Persönlichkeitsentwicklung, meistens mit dem Schwerpunkt der Entwicklung von Führungspersonal (Leadership-Coaching). Wikipedia führt hierzu einleitend aus [9]:

*Der Begriff Coaching wird als Sammelbegriff für unterschiedliche Beratungsmethoden (Einzelcoaching, Teamcoaching, Projektcoaching) verwendet. Im Unterschied zur klassischen Beratung werden keine direkten Lösungsvorschläge durch den Coach geliefert, sondern die Entwicklung eigener Lösungen wird begleitet. Coaching bezeichnet strukturierte Gespräche zwischen einem Coach und einem Coachee (Klienten). [...] Dabei fungiert der Coach als neutraler, kritischer Gesprächspartner und verwendet je nach Ziel Methoden aus dem gesamten Spektrum der Personal- und Führungskräfteentwicklung.*

So lässt sich das Persönlichkeits-Coaching vereinfachend zu folgenden Stufen zusammenfassen:

- Stärken bewusst machen
  - Probleme greifbar machen
  - Lösungen ausprobieren
  - Verständnis für Handeln gewinnen.

Das Leadership-Coaching lässt sich abweichend dazu wie folgt zusammenfassen:

- Beurteilung von Kompetenzen
  - Herausforderung der Person
  - Lösungen ausprobieren
  - Resultate bewerten

Ein Coaching für den Schienengüterverkehr wendet sich an einen Wirtschaftszweig und damit an eine sehr heterogene Personengruppe. Dieser sind unterschiedliche Marktteilnehmer zuzuordnen, welche mit dem Schienengüterverkehr im weiteren Sinne befasst sind, wie die verladende Wirtschaft, Dienstleister usw. Die Stufen des Coachings sind jedoch analog der beiden vorstehenden Modelbetrachtungen.

---

gen durchzuführen. Welches der beiden Modelle jeweils zur Anwendung kommt, hängt von der Ausgangssituation des betrachteten Marktteilnehmers und insbesondere seiner Rolle im Marktgeschehen ab.

Die grundsätzliche Notwendigkeit des Coachings ergibt sich aufgrund eines Marktversagens, welches bei Wikipedia wie folgt definiert ist [10]:

*... ein wirtschaftswissenschaftliches Konzept für Situationen, in denen die Koordination über den Markt nicht zu einer optimalen Allokation der Ressourcen im Sinne der Wohlfahrtsökonomik führt.*

In Sinne der Wohlfahrtsökonomie sind die Ziele der Reduktion von CO<sub>2</sub>- und weiteren Emissionen zu erreichen. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen tun die Verkehrs- und Logistikwirtschaft dies jedoch nicht, die Defizite des Marktes wurden in dem vorstehenden Abschnitt 5.1 ausführlich zusammengefasst. Die Motivation für ein Coaching für den Schienengüterverkehr ergibt sich damit aus folgenden Beweggründen:

- Die Reduktion von CO<sub>2</sub> und weiterer Emissionen sind über regulative Maßnahmen und Marktanreize bisher nicht zu erreichen.
- Die Marktakteure steigen in ein Engagement im Schienengüterverkehr nicht selbständig ein.
- Der Handlungsdruck auf Verwaltung und Politik durch Umweltbelange und –gesetzgebung steigt.

Die Ziele eines Coachings für den Schienengüterverkehr sind daher die Entwicklung von Kompetenzen der Marktteilnehmer, das Eröffnen neuer Perspektiven und die Schaffung bzw. Unterstützung von neuen Lösungen. Dazu müssen die Handlungsbausteine, aus denen sich das Coaching zusammensetzen wird, die Begleitung der Marktteilnehmer bei der Entwicklung eigener Lösungen sicherstellen. Die Parteien, die das Coaching aktiv betreiben, müssen für die Marktteilnehmer Partner bei der Bewältigung unternehmerischer Herausforderungen sein und zur Erreichung der Ziele insbesondere folgende Bereiche fördern:

- Entwicklung von Kommunikation und Kommunikationsstrukturen, u.a. in Form von Netzwerken,
- Schaffung von Gesprächsangeboten zwischen Marktteilnehmern und Coaching-Parteien und für die Akteure untereinander,
- Unterstützung bei der Entwicklung von Informations- und Qualifikationsangeboten sowie Schaffung von derartigen Angeboten.

Eine Erfolgskontrolle bzgl. dieser Aufgaben wird wegen der Komplexität des Themenfeldes nach einem Zeitraum von mindestens 1 bis 2 Jahren als sinnvoll erachtet. Dabei spielt auch die Stärke des Coaching-Engagements eine wichtige Rolle. Seitens eines Auftraggebers sollte aber eine laufende Prozessbegleitung erfolgen.

---

## 5.3 Handlungsfelder, bekannte Maßnahmen und Ableitung von Handlungsbausteinen

### 5.3.1 Handlungsfelder

Die Aufgaben, welche sich im vorherigen Abschnitt aus der Herleitung des Coachings für den Schienengüterverkehr ergeben haben, sollen als Handlungsfelder für Coaching-Aktivitäten bezeichnet werden. Die Handlungsfelder „Kommunikation“, „Netzwerke entwickeln“, „Information“ und „Qualifikation“ leiten sich aus dem vorherigen Abschnitt direkt ab und berühren eine Vielzahl fachlicher Themenbereiche. Sie wurden bereits analysiert und sollen in diesem Abschnitt zusammengefasst werden. Zwei fachliche Themenbereiche stechen jedoch im Rahmen der Analysen in den Kapiteln 3 und 4 als eigenständige Handlungsfelder hervor: die „Nutzung örtlicher Infrastruktur“ und die „Bedienungsqualität“. Die Frage, ob eine Nutzung örtlicher Infrastruktur in erweitertem Umfang und durch Dritte möglich ist, kann nach jetziger Einschätzung weitgehend im Rahmen kommunikativer Prozesse geklärt werden. Im Einzelfall sind bei positivem Ergebnis planerische Prozesse anzustoßen.

Das Handlungsfeld *Bedienungsqualität* wird im Folgenden nicht weiter behandelt. Es müsste sich den Fragestellungen eines Bedienungskonzepts im Einzelwagenverkehr sowie Fragen der Entwicklung von Streckeninfrastruktur widmen. Diese weitgehend planerischen Aufgaben würden ein Coaching in dem vorstehenden Sinne jedoch überfordern. Es ist jedoch zu erwarten, dass diese Themen im Rahmen eines Coachings thematisiert werden.

Es ist auch zu betonen, dass ein Coaching den Unternehmen weder Fachberatungen im großen Umfang noch Fachplanungen z. B. für Infrastruktur oder für Logistikkonzepte ersetzen kann. Deren Realisierung bleiben weiterhin Aufgaben der Unternehmen. Sofern strukturelle Maßnahmen betroffen sind, z. B. im Rahmen der Entwicklung von Umschlagskapazität für den Kombinierten Verkehr, können diese die Beteiligung der öffentlichen Hand erfordern

#### Kommunikation



Kommunikation ist ein wesentliches Element jeglicher Organisations- und Produktionsprozesse. Dies gilt für die Transportlogistik ganz besondere, da in der Organisation eine Vielzahl von Schnittstellen betroffen und in der Produktion viele Teilabläufe sehr störanfällig sind. In Bezug auf die notwendige Transformation des Transportsektors, um die gesetzten Umweltziele des Transportsektors erreichen zu können, gilt dies ganz besonders, da viele Veränderungen interne betriebliche Prozesse und wirtschaftliche Fragen von Unternehmen betreffen werden. Eine Unterstützung der Kommunikation zwischen den betroffenen Akteuren kann durch ein Coaching effektiv betrieben werden. Nachstehend sind zwei Beispiele für schwierige Kommunikationssituationen von Gleisanschließern aufgeführt:

- Kommunikation mit Dienstleistern

Mehrere Gleisanschließer klagen über eine träge Kommunikation mit dem Kundenzentrum von DB Cargo in Duisburg bzw. einen übermäßigen Aufwand in der Kommunikation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Rangierdienstleistern. Möglicherweise kann über die Verbesserung des Verständnisses für die jeweils andere Seite und Anregungen zur Verbesserung der Kommunikationsstrukturen Abhilfe geschaffen werden. Ein fachlicher Austausch hierzu sollte moderiert werden.

- 
- Sprachrohr und Vermittler für Gleisanschließer

Die Kommunikation zwischen Gleisanschließern auf der einen und Dienstleistern, Verwaltung und Politik auf der anderen Seite gestaltet sich oft schwierig. Von einem Gleisanschließer wurde in diesem Zusammenhang das grundsätzliche Fehlen eines Sprachrohrs oder einer Plattform für Gleisanschließer bemängelt. Es fehle an einer Möglichkeit, z. B. Unternehmen wie DB Netz AG geschlossen gegenüber zu treten. Eine Bündelung der Positionen von mehreren Unternehmen kann den Wünschen und Forderungen mehr Nachdruck verleihen.

### Netzwerke entwickeln



Thematische und regionale, Themen-übergreifende Netzwerke ermöglichen es den Netzwerkpartnern, schnell und auf oft vertrauensvoller Basis Ansprechpartner und Mitstreiter zu finden. Dabei kann es um die Lösung konkreter Probleme, z. B. die Klärung von Fachfragen, die Entwicklung von Vorhaben oder das Vertreten von unternehmerischen Positionen gehen. Dabei sind persönliche Kontakte sehr wichtig, die regelmäßig erneuert bzw. aktualisiert werden. Um den Aufwand hierfür zu begrenzen, ist der Einsatz von Veranstaltungen (Bündelung von Kontakten), aber auch elektronischen Medien besonders geeignet. Es gilt, eine geeignete Struktur zu entwickeln. Beispiele für Situationen, in denen Netzwerke besonders hilfreich sein können:

- Vernetzung von Akteuren

Die Bedürfnisse der interviewten aktiven Gleisanschließer wurden analysiert. Insgesamt 18 Unternehmen wird die Teilnahme an einer ERFA Gleisanschluss als eine Lösung der vielfältigen, aber spezifischen Probleme empfohlen. Die Chancen eines positiven Beitrags werden als hoch eingeschätzt.

Zwei Unternehmen haben aber eine Vernetzung über die Einrichtung von ERFA-Gruppen hinaus gefordert. So besteht der Wunsch, möglichst kompetente, neutrale Ansprechpartner zum Schienengüterverkehr in den Regionen zu finden, die bei der Anbahnung von Geschäften oder Planung von Maßnahmen unterstützen können, z. B. dort, wo neue Flächen für Ansiedlungen bzw. Infrastrukturen gesucht werden.

- Klärung von Marktfragen und betrieblichen Randbedingungen

Bei der Ansiedlung von Unternehmen mit Bedarf an Zugang zum Schienengüterverkehr an einem neuen Standort sind vielfältige Randbedingungen zu klären und im Einzelfall miteinander zu vereinbaren. Für die Aufnahme von Gesprächen mit möglichen Ansiedlern und die Suche nach Dienstleistern sind Anregungen und fachliche Orientierung wichtig.

### Information



Sowohl die Nutzung des Wagenladungsverkehrs als auch des Kombinierten Verkehrs erfordern von der verladenden Wirtschaft, ihren Dienstleistern und indirekt beteiligten Akteuren fachliche Kenntnisse zu den Transportabläufen und der Organisation der Transportketten. Diese Eisenbahnkenntnisse, welche in den Unternehmen zumindest zum Wagenladungsverkehr früher stärker verbreitet waren, gehen verloren. Unternehmen, welche sich (wieder) mit dem

---

Verkehrsträger Schiene befassen wollen, benötigen hierzu einen Einstieg. Die Bereitstellung von Informationen sowie Hinweise auf weiterführende Informations- und Beratungsquellen spielen hierbei eine große Rolle. Es gilt vor allem sicherzustellen, dass die Informationen bzw. Erkenntnisse dauerhaft verfügbar bleiben und aktuell gehalten werden. Beispiele für besonderen Informationsbedarf finden sich nachstehend:

- Beratung beim Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur

Hier sind mehrere mögliche Maßnahmen betroffen, wie der Ausbau von bestehenden Anlagen, die Wiedereinrichtung von Gleisanschlüssen und deren Neubau. Eine Erstberatung kann durch die Bereitstellung von Informationen Initiativen in diese Richtung vereinfachen und daher beschleunigen.

- Impulse für das Zusammenspiel zwischen Infrastruktur und Logistik

Die Gleisinfrastruktur und die werksinterne Logistik sind zu optimieren und dabei aufeinander abzustimmen. Gleisanschließern fehlt hierbei das bahnbetriebliche Know-how. Anregungen von außen können zu einer Verbesserung führen.

### Qualifikation



Sowohl der Betrieb von Schieneninfrastruktur als auch die Abwicklung von Bahn- bzw. KV-Transporten erfordern ein fachliches Wissen und Erfahrung, die in den Standard-Ausbildungsgängen, sowohl gewerblich als auch universitär, heute kaum noch vermittelt werden. Diese Qualifikationen gilt es wieder zu vermitteln und entsprechende Angebote zu unterstützen und kommunizieren. Ein Beispiel für Handlungsbedarf des Coachings und Bedarf an Ausbildungsangeboten für Gleisanschließer findet sich nachfolgend:

- Fachliche Kompetenz für die Verwaltung einer Anschlussbahn

Die fachlichen Aufgaben der Leitung einer Anschlussbahn können komplex sein. Ein Coaching soll Hinweise im Umgang mit den Aufgaben, fachliche Orientierung und Hinweise auf Schulungsmöglichkeiten geben. Coaching-Maßnahmen können darüber hinaus Schulungsmaßnahmen anregen oder initiieren. Coaching kann eine Schulung jedoch nicht ersetzen.

### Nutzung örtlicher Infrastruktur



Die Nutzung vorhandener oder zu erweiternder örtlicher Infrastruktur im Rahmen von Nutzungserweiterungen, kann zu einer verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Schiene führen. In aller Regel muss Dritten die Nutzung dieser Infrastruktur ermöglicht werden, wobei Art und Umfang der Drittnutzung vielfältig sein können. Zu differenzieren sind z. B. einmalige oder gelegentliche Nutzung sowie regelmäßige Nutzung. Ob eine derartige Nutzungserweiterung in Frage kommt, hängt von vor allem von den infrastrukturellen Gegebenheiten der Anlagen und den betrieblichen Randbedingungen der Eigentümer, die diese Anlagen in aller Regel selbst nutzen, ab.

Die Diskussion, ob eine Nutzungserweiterung möglich ist, kann voraussichtlich im Rahmen von Coaching-Prozessen initiiert werden. Gleichmaßen können grundlegende Fragestellungen geklärt und die Bereitschaft und Bedingungen der Eigentümer diskutiert werden. In komplexen Fällen können jedoch weitergehende Planungen notwendig werden. Aufgaben dieses Handlungsfeldes können in

---

einem separaten Handlungsbaustein behandelt werden oder können in thematisch umfassenden Handlungsbausteinen einkalkuliert werden.

### **5.3.2 Ableitung von Handlungsbausteinen aus bekannten Maßnahmen**

Die vorliegende Studie wurde unter der Prämisse durchgeführt, erfolgreiche Ansätze zur Förderung von Schienengüterverkehr zu prüfen sowie bei Bedarf neue Vorschläge zu unterbreiten und bezüglich einer Anwendung in der Region Hannover zu bewerten und ggf. anzupassen. Diese Lösungen werden nachstehend vorgestellt, bzgl. ihrer Übertragbarkeit auf die Region Hannover diskutiert und in Kapitel 6 ausgearbeitet. Die zu entwickelnden Maßnahmen werden als Handlungsbausteine bezeichnet. Handlungsbausteine können und sollen mehrere Handlungsfelder adressieren, sind jedoch strukturell und methodisch unterschiedlich aufgebaut und haben auch unterschiedlichen Zielgruppen. Eine Zuordnung von Handlungsfeldern zu Handlungsbausteinen erfolgt in Abbildung 5-1 nach der Vorstellung erfolgreicher Lösungsansätze.

Besonderer Bezug wird hierbei auf das Projekt SANSIBAS (*Schienengüter- und Anschlussbahnen in Bayern und Salzburg*, s. auch [www.sansibas.eu](http://www.sansibas.eu)) und thematisch damit im Zusammenhang stehende, weitere Projekte genommen. SANSIBAS hatte die Entwicklung von grenzüberschreitenden Maßnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs in den Regionen Salzburg (Bundesland) und Berchtesgadener Land (Landkreis) zum Ziel. Wesentliche Bausteine des Projekts waren der AnschlussbahnCoach, Dialog-Veranstaltungen und Internetbasierte Angebote, welche im Folgenden vorgestellt werden.

#### Aus „AnschlussbahnCoach“ wird „Coach für den Schienengüterverkehr“

Der AnschlussbahnCoach hat sich in der Region Salzburg und auch im Berchtesgadener Land als eine regional verantwortliche Instanz etabliert, welche unternehmens- und dienstleistungsübergreifend eine fachliche Beratung und Koordination von Akteuren in der Transportlogistik zu Themen des Schienengüterverkehrs übernommen hat. Diese regional verantwortliche Instanz, auch als regionaler „Kümmerer“ bezeichnet, fungiert als Kern eines regionalen Netzwerks für Schienengüterverkehr. Aus Sicht der Region Hannover soll neben dem konventionellen Schienengüterverkehr aber auch der Kombinierte Verkehr Berücksichtigung finden. Deshalb ist im Weiteren von einem „Coach für den Schienengüterverkehr“ zu sprechen.

#### Erfahrungsaustauschgruppe (ERFA) Gleisanschluss

Das Angebot einer ERFA Gleisanschluss wendet sich ausschließlich an Gleisanschluss-Betreiber und fördert den regelmäßigen, moderierten fachlichen Austausch innerhalb dieser Gruppe. Es handelt sich um ein sehr spezifisches Angebot mit vergleichsweise geringem Aufwand. In Bayern gibt es derzeit zwei aktive ERFA Gleisanschluss mit insgesamt 30 teilnehmenden Unternehmen, welche überregional vernetzt sind. Die Aktivitäten wurden im Rahmen eines geförderten Vorhabens entwickelt und angeschoben, tragen sich aber inzwischen selbst.

#### Vom „GleisanschlussDialog“ zum „Dialog für den Schienengüterverkehr“

Aufgrund seiner Komplexität ist vom Schienengüterverkehr eine Vielzahl von Parteien betroffen. Hierzu zählen z. B. Verkehrs- und Infrastrukturplaner in den Verwaltungen und Planungsbüros, Wirtschaftsförderungen, Logistikdienstleister, Entwickler von Logistikanlagen/ -standorten und natürlich die verladende Wirtschaft. Viele von Ihnen werden allerdings nur unregelmäßig und teilweise selten mit Aufgaben zum Schienengüterverkehr konfrontiert. Den betroffenen Parteien fällt es daher schwer,

---

den inhaltlichen und fachlichen Zugang zu Bahn-Themen zu halten bzw. wieder aufzugreifen. Das Projekt SANSIBAS hat daher als niederschwelliges Informations- und Networking-Angebot den *GleisanschlussDialog* eingeführt (vgl. Anlage 2), der diese Zielgruppen ansprechen soll.

Der Dialog als öffentliche Fachveranstaltung kann sich flexibel an unterschiedliche Zielgruppen wenden, welche mit dem Schienengüterverkehr befasst sind oder befasst sein sollten. Das Land Niedersachsen und die IHK Oldenburg haben bereits 2015 und 2016 entsprechende Veranstaltungen, die diese Funktion erfüllen, durchgeführt (vgl. Anlage 3). Analog zu den Aufgaben eines Coachs sollen sich die Dialogveranstaltungen in der Region Hannover bzw. Niedersachsen sowohl an Betroffene und Interessenten des klassischen Schienengüterverkehrs als auch des kombinierten Verkehrs wenden. Daher ist in diesem Fall von einem *Dialog für den Schienengüterverkehr* zu sprechen.

Ähnliche Veranstaltungen sind u.a. auch aus Hessen bekannt, wo der Regionalverband FrankfurtRhein-Main im März 2017 zum dritten Mal nach 2013 und 2015 die regionale Austauschplattform *Güter auf die Schiene* organisiert. Partner sind in diesem Fall die DB Netz AG und die IHK Frankfurt am Main. Allerdings sind die Teilnehmer dieser Veranstaltungen überwiegend „bahn-affin“, also überwiegend vom Fach.

#### Nutzung örtlicher (Gleis-)Infrastruktur durch Dritte

Diese Maßnahme wurde von der Konzeptstudie *Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr* [4] vorgeschlagen und zielt hier vor allem auf die Mitnutzung von privaten Gleisanschlüssen. In dieser Form ist eine Mitnutzung aufgrund bereits angestellter Überlegungen zu hinterfragen. Die hohe Spezialisierung der derzeit in der Region Hannover aktiv betriebenen Gleisanschlüsse legt Zweifel an einer Realisierbarkeit nahe. Optionen für eine Nutzung öffentlicher Ladestraßen auch im kombinierten Verkehr mittels horizontalem Umschlag zeigen jedoch alternative betriebliche Modelle auf.

#### Schulung und Qualifikation für den Schienengüterverkehr

Der Bedarf an fachlich geeigneten und unternehmensnahen Schulungen, insbesondere für Eisenbahnbetriebsleiter Anschlussbahn (EBL AB, auch: Anschlussbahnleiter), wurde bereits in Bayern im Rahmen von SANSIBAS geäußert und im Rahmen dieser Studie in Niedersachsen mehrfach angesprochen. Der Qualifikationsbedarf zum Schienengüterverkehr betrifft die Güterverkehrsbranche insgesamt. Im Rahmen dieser Studie sollen jedoch insbesondere solche Schulungs- und Qualifikationsmaßnahmen aufgegriffen werden, welche sich an die Betreiber von Gleisanschlüssen wenden. Hierzu sind zwei Beispiele zu nennen, welche teilweise im Umfeld des Vorhabens SANSIBAS entstanden sind:

- der Ausbildungskurs zum Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahnen:  
Der Aufgabenbereich eines EBL AB und dessen Qualifikation sind in den deutschen Bundesländern unterschiedlich definiert. Aus SANSIBAS heraus wurde für mehrere deutsche Bundesländer mit ähnlich gelagerten Anforderungen, darunter Bayern und Baden-Württemberg, ein Ausbildungskurs entwickelt. Dieser berücksichtigt in besonderem Maße die Anforderungen des jeweiligen EBL AB und des bzw. der von ihm zu betreuenden Gleisanschlüsse.
- die Fachtagung für Anschlussbahnleiter:  
Die jährliche angebotene Fachtagung stellt für Anschlussbahnleiter eine Möglichkeit dar, sich zu aktuellen Fragestellungen fortzubilden und sich fachlich auszutauschen.

---

## Internetangebote für den Schienengüterverkehr

Mit der Entwicklung des Internets setzte auch für den Güterverkehr die Entwicklung von spezifischen Informationsangeboten ein. Eine Vielzahl von Dienstleistern versucht, Informationen über Standorte (Infra- und Suprastrukturen) und standortbezogene Dienstleistungen, Transportangebote, den Verkauf und die Vermietung von Ausrüstung usw. anzubieten. Trotz der komfortablen Suchmöglichkeiten mittels Suchmaschinen bleibt das Angebot unübersichtlich. Dies gilt neben der Vielzahl der Quellen auch wegen der fehlenden Vollständigkeit und Aktualität der Daten und ihrer nicht immer gegebenen Vergleichbarkeit.

In Online-Portalen wird daher versucht, mehrere Datenquellen zusammenzuführen, weitere Informationen bereitzustellen und über Kontrollmechanismen die Zuverlässigkeit der Daten zu erhöhen. Ein Beispiel hierfür ist das Portal [gleisanschluss24.com](http://gleisanschluss24.com), welches ebenfalls im Projekt SANSIBAS entwickelt wurde und seither als privatwirtschaftliche Initiative weiter betrieben wird. Weitere Beispiele sind die *Kooperationsbörse Güterverkehr* des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen ([www.vdv.de](http://www.vdv.de)) und eine Informationsseite des Landes Hessen, von Hessen Mobil ([mobil.hessen.de](http://mobil.hessen.de)). Das hessische Beispiel ist allerdings unübersichtlich gestaltet und schwer auffindbar. Zudem ist unklar, ob nach Ausscheiden des zuständigen Bearbeiters die Aktualität des Auftritts dauerhaft sichergestellt ist.

### **Zur Ableitung von Handlungsbausteinen**

Die Diskussionen im Rahmen dieses Projekts zeigten, dass alle vorgenannten Maßnahmen für die Entwicklung von Handlungsbausteinen zur Umsetzung in der Region Hannover bzw. in Niedersachsen weiter behandelt werden sollen. Die vorstehende Darstellung verdeutlicht bereits, dass der Bedarf für Anpassungen an die regionalen Verhältnisse unterschiedlich hoch sein wird. Während z. B. Aufgaben und regionaler Wirkungsbereich eines Coachs anzupassen bzw. in den Einzelheiten abzugrenzen sein werden, erfordert die Fachtagung für Anschlussbahnleiter weitgehend eine gezielte Information der Zielgruppe.

Die nachstehende Abbildung zeigt eine Zuordnung von Handlungsfeldern (Spalten) zu Handlungsbausteinen (Zeilen). Es ist auffällig, dass ein Handlungsfeld immer mehreren Handlungsbausteinen zugeordnet wird. Das weist darauf hin, dass bei gleichzeitiger Umsetzung mehrerer Handlungsbausteine Synergien möglich sind, die die Effekte des Coachings verstärken können. So können Informationen zu Fortbildungsveranstaltungen effektiver verbreitet werden, wenn es funktionierende Kommunikationsnetzwerke in anderen Sachzusammenhängen gibt. Informationen, welche über ein Online-Portal zur Verfügung gestellt werden, finden ein größeres Interesse, wenn über weitere Informationsmedien darauf hingewiesen wird.

Abbildung 5-1: Zuordnung von Handlungsbausteinen zu Handlungsfeldern  
(Eigene Darstellung)

<b>Handlungsbausteine</b>	<b>Handlungsfelder</b>				
					
Coach für den Schienengüterverkehr	•	•	•	(•)	(•)
ERFA Gleisanschluss	•	(•)	•	•	
DIALOG Schienengüterverkehr	•	•	•	(•)	
Nutzung örtlicher Infrastruktur durch Dritte		•			•
Ausbildungskurs zum EBL Anschlussbahn			(•)	•	
Fachtagung für Anschlussbahnleiter		(•)		•	
Online-Portal	(•)		•		•

• Zutreffend  
 (•) eingeschränkt zutreffend

---

## 6 Entwicklung von Handlungsbausteinen für ein Coaching des Schienengüterverkehrs

### 6.1 Coach für den Schienengüterverkehr

#### 6.1.1 Notwendigkeit, Aufgabenbeschreibung und Zielgruppen

Die Problemanalyse zum Schienengüterverkehr hat verdeutlicht, dass einer Sicherung bestehender Schienengüterverkehre und dessen verstärkter Nutzung in seinen beiden Darstellungsformen konventioneller Schienengüterverkehr (SGV) und Kombiniertes Verkehr (KV) systemische Hemmnisse entgegenstehen. So besteht insbesondere die Notwendigkeit:

- eine hohe Qualifikation zum Schienengüterverkehr aller beteiligten Parteien sicherzustellen und einen laufenden Dialog zwischen diesen aufrecht zu erhalten. Dies fällt insbesondere den Gleisanschließern (verladende Wirtschaft) schwer, bei denen die Lösung eisenbahnspezifischer Fragestellungen nicht zum Kerngeschäft gehört;
- Einzelaufkommen über Unternehmen und Marktbereiche hinaus zu bündeln, um diese effizient und damit wirtschaftlich fahren zu können. Um Bündelungseffekte erzielen zu können, bedarf es des Blicks auf eine Region als Einzugsbereich für Fernverkehre. Gefordert sind daher eine proaktive Kommunikation innerhalb dieser Region und eine Entwicklung von Verlagerungspotenzialen aus dieser heraus, welche selbständig, d. h. privatwirtschaftlich unter den gegebenen Randbedingungen, nicht vollständig auf die Bahn verlagert werden;
- die fachliche Kommunikation innerhalb einer Region sicherzustellen, um die notwendigen Randbedingungen für die effiziente Abwicklung von Schienengüterverkehren zu schaffen. Für diese Kommunikation fehlen bislang weitgehend die Strukturen, welche neben verladenden Unternehmen und Dienstleistern auch die öffentliche Hand einschließen müssen.

Die Notwendigkeit für den Einsatz eines Coachs für den Schienengüterverkehr stellt sich bzgl. der beiden Marktbereiche konventioneller SGV und Kombiniertes Verkehr unterschiedlich dar. Dennoch gibt es einige Überschneidungen, die eine gemeinsame Behandlung beider Bereiche notwendig machen können. Aus der Sicht der Region Hannover gilt dies insbesondere wegen der guten Erschließung mit Umschlaganlagen für Behälter (Terminals):

So können Unternehmen gleichzeitig (potenzielle) Kunden des konventionellen SGV (Gleisanschließer) und des KV sein. Das betriebliche Angebot kann für beide Verkehrsbereiche miteinander verknüpft sein, auch wenn dies derzeit nicht der Regelfall ist. Zudem ist Schieneninfrastruktur für Transporte in beiden Bereichen von Bedeutung.

#### **Coach für den konventionellen Schienengüterverkehr (AnschlussbahnCoach)**

Die Hebung von Verlagerungspotenzialen im konventionellen SGV sowie im KV erfordert eine anerkannte und bekannte koordinierende Stelle, welche über eine sehr gute Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten, der aktuellen Entwicklungen an den jeweiligen Standorten und fachliches Know-how verfügt. Diese Stelle kann bei Bedarf und proaktiv mögliche Nutzer zusammenführen und die Entwicklung von geeigneter Infrastruktur fachlich unterstützen.

---

Die Aufgaben eines klassischen AnschlussbahnCoachs umfassen eine Basisanalyse der Situation von Gleisanschließern innerhalb einer abgegrenzten Region (BahnCheck), die Beratung von Gleisanschließern zu fachlichen Themen, bei Bedarf die Moderation zwischen Gleisanschließern und Dienstleistern sowie die Moderation eines Netzwerks mit den Zielen der Sicherung bestehender Bahnverkehre und der Erleichterung von Verkehrsverlagerungen.

Mit dem mit diesem Bericht abgeschlossenen Projekt ist die Basisanalyse der Gleisanschließern zu einem großen Teil erfolgt. Anders als im Rahmen des Angebots eines AnschlussbahnCoachs konnte den Unternehmen keine Beratung in diesem Sinne angeboten werden. Es ist daher anzunehmen, dass nicht alle Problemstellungen umfassend kommuniziert wurden, die möglicherweise zum Tragen kommen können. Die Unternehmensbefragungen dieser Studie haben aber aufgezeigt, dass Gleisanschließern in der Region Hannover einen weitergehenden Gesprächs- und Beratungsbedarf haben, eine Erkenntnis, die sich mit denen aus anderen Regionen deckt. Betroffen sind u.a. folgende Themenbereiche, die ein AnschlussbahnCoach klassischerweise behandelt oder vermittelt:

- Marktentwicklung im Schienengüterverkehr, insbesondere hinsichtlich Bahnliberalisierung und Bahn-Dienstleistern,
- rechtliche Fragen zum Betrieb eines Gleisanschlusses einschließlich der Verfügbarkeit von Informationsquellen,
- baufachliche und betriebliche Fragestellung und der Verfügbarkeit entsprechender Informationsquellen und Dienstleister,
- Fragen zu öffentlicher Förderung in den Bereichen Infra-/Suprastruktur und teilweise darüber hinaus.

Ferner sind in der Region Hannover Unternehmen ansässig, welche in der Nähe von Gleisanlagen angesiedelt sind und erwägen, Schienengüterverkehr für Transporte erstmalig untersuchen zu lassen oder eventuell wieder aufzunehmen. Beispiele hierfür sind:

- ein Dienstleister für Automobillogistik, welcher derzeit den Abtransport von Neufahrzeugen vom Betriebsgelände im engeren Stadtgebiet Hannovers ausschließlich über die Straße abwickeln kann;
- ein Hersteller von Zement, der wegen der anhaltenden Knappheit an Lkw-Fahrern erwägt, die Transportlogistik für Zement konzernweit umzustellen. Das Werk in Hannover ist eines der wenigen, welches seinen Gleisanschluss aufgegeben hat und diesen wieder in Betrieb nehmen müsste;
- Interesse einer Kommune, ein bestehendes kommunales Stammgleis evtl. zu potenziellen Nutzern zu verlängern.

### **Coach für den Kombinierten Verkehr**

Der kombinierte Verkehr ist aufgrund seiner Struktur komplexer als ein Direkttransport mit dem Lkw. Es gilt, zwei Verkehrsträger, Schiene und Straße, gemeinsam zu disponieren, d.h. die Transporte auf Teilstrecken aufeinander abzustimmen. Darüber hinaus gilt es, einerseits die Fahrzeuge und andererseits die Behälter zu disponieren. Darin liegt einerseits organisatorischer Mehraufwand, der den verladenden Kunden jedoch weitgehend von Dienstleistern abgenommen wird. Andererseits liegt darin

---

eine hohe Flexibilität in der Bedienung und in der Verfügbarkeit der Behälter zum Be- und Entladen sowie für die Zwischenlagerung. Kostenvorteile und damit die nötige Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lkw-Transport sind nur durch eine intelligente Überwindung der Schnittstellen und Abstimmung der Akteure zu erzielen. Diese Zusammenhänge gilt es bestehenden und zukünftigen Teilnehmern am Kombinierten Verkehr zu vermitteln. Zielgruppen eines Coachings des Kombinierten Verkehr sind die verladende Wirtschaft und Speditionen, welche im Regelfall straßenorientiert arbeiten.

Die Interviews mit den in der Region Hannover aktiven Netzwerkdienstleistern haben gezeigt, dass diese teilweise in großem Umfang Erfahrungen mit dem Kombinierten Verkehr haben. Einige von ihnen sehen außerdem Potenziale für den Ausbau und die Einrichtung von KV-Relationen von und nach Hannover. Um entsprechenden Aktivitäten zum Erfolg zu verhelfen gilt es, Bedarfe zusammen zu führen, Mengen zu Bündeln und gemeinsame Lösungen zu finden. Hierzu können neue Partnerschaften notwendig werden, welche ein Coach initiieren und immer wieder beleben muss.

Diese Vernetzung von (möglichen) Anbietern von Kombiniertem Verkehr und Dienstleistern hat im Rahmen der Studie in Ansätzen stattgefunden und ist zu vertiefen. Hierfür ist allerdings die Kontaktaufnahme mit weiteren verladenden Unternehmen notwendig, welche bislang den kombinierten Verkehr noch nicht nutzen. Diese sind im Vergleich zu aktiven Bahnutzern nur schwer und daher mit hohem Zeitaufwand zu motivieren.

### ***Vom AnschlussbahnCoach zum Coach für den Schienengüterverkehr***

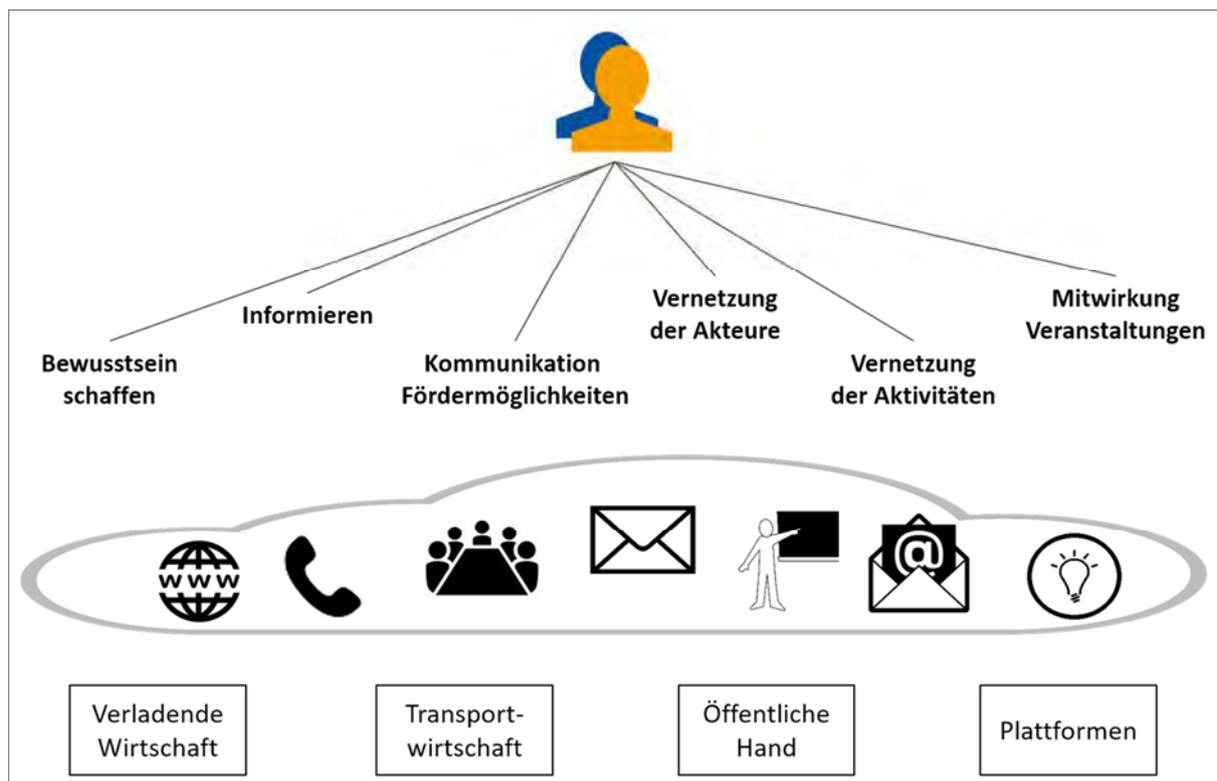
Im Sinne einer integrierten Betrachtung des Systems Schienengüterverkehr ist die Vereinigung der beiden vorstehend beschriebenen Aufgabenbereiche sinnvoll und in Anbetracht der Perspektiven des Kombinierten Verkehrs in der Region Hannover auch notwendig. Aufgrund der hohen Anzahl vom Kombinierten Verkehr betroffener Parteien sind die Aufgaben, die aus einem Coaching des KVs erwachsen, komplexer als hinsichtlich des konventionellen Schienengüterverkehrs (Anschlussbahn-Coaching). Zudem kommt einem Coach aufgrund der bereits beschriebenen Spannungsfelder zwischen der verladenden Wirtschaft und ihren Dienstleistern, aber auch zwischen miteinander konkurrierenden Dienstleistern eine stark moderierende Rolle zu, die er als neutrale Instanz ausfüllen muss, um Akzeptanz bei den beteiligten Parteien genießen zu können. Insbesondere ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der verladenden Wirtschaft, ihrer Speditionen und der KV-Systembetreiber sicherzustellen, um relevante Ladungsströme auf neue, ggf. in Kooperation organisierte KV-Angebote bündeln zu können.

Eine differenzierte Darstellung der Leistungen eines Coachs für den Schienengüterverkehr enthält Anlage 9. Diese Zusammenstellung ist durch die übergeordnete Aufgabe der Entwicklung und Moderation eines Kommunikationsnetzwerkes zusammenfassend zu beschreiben. Wichtig für das Verständnis der Aufgaben und Arbeitsweisen eines Coaches für den Schienengüterverkehr ist es, den in Zusammenhang mit Schienengüterverkehr relevanten Akteuren immer wieder nahe zu bringen und zu erläutern, welche Möglichkeiten der Schienengüterverkehr bietet und wie man diese nutzen kann. Gerade wegen der Komplexität des Systems sind Handlungsbausteine wie Schulung und Informationsgrundlagen weiterzuentwickeln und ebenfalls in die Kommunikation einzubringen.

Sowohl auf Seite des Güterverkehrsmarktes als auch auf politischer Seite werden sich die Rahmenbedingungen laufend ändern. Insbesondere politische und planerische Bemühungen zu einer Umgestaltung von Transportlogistik-Prozessen innerhalb der Region, wie z. B. die Entwicklung von City-Logistik,

kann von bestehenden, gut entwickelten Kommunikationsnetzwerken profitieren. In Ergänzung zu den laufenden Aktivitäten der Wirtschaftsförderungen der Region Hannover und der Städte und Gemeinden erscheint es erforderlich, diese Kommunikation um eine fachspezifische Komponente des Schienengüterverkehrs zu ergänzen. Nachfolgende Abbildung zeigt schematische die Querschnittsaufgaben eines Coachs für den Schienengüterverkehr.

Abbildung 6-1: Querschnittsaufgaben eines Coachs für den Schienengüterverkehr  
(Eigene Darstellung)



### 6.1.2 Ableitung eines geeigneten regionalen Einzugsbereichs

#### Konventioneller Schienengüterverkehr/Anschlussbahnen

Für die Region Hannover kann die Basisanalyse als sehr weit fortgeschritten bezeichnet werden. Eine weitergehende Beratung und Moderation eines Netzwerks kann auf den Vorarbeiten dieser Studie direkt aufsetzen. Eine räumliche/geografische Erweiterung der Aufgaben des AnschlussbahnCoachings sollte sich an verkehrsgeografischen Zusammenhängen orientieren, um betriebliche Synergieeffekte erkennen und nutzen zu können.

Die Region Hannover liegt an einem bedeutenden Schnittpunkt von Nord-Süd- und West-Ost-Hauptstrecken, von denen schnelle Direktverbindungen in alle deutschen Regionen und das benachbarte Ausland möglich sind. Außerdem verfügt die Region über einen zentralen Rangierbahnhof in Seelze (auch Zugbildungsbahnhof genannt), der kurze Wege zum Einzelwagennetz von DB Cargo AG ermöglicht. Geringe Entfernungen stellen eine verringerte Hürde bei der Bedienung von Gleisanschlüssen dar, sind allerdings auch kein Garant.

---

Verkehrsgeografisch stellt Hannover somit einen Knoten dar, an dem sich auch der Schienengüterverkehr betrieblich orientiert. Eine räumliche Erweiterung des Tätigkeitsbereichs eines Coachs für Anschlussbahnen über die Region Hannover hinaus könnte daher in folgende Richtungen erfolgen:

- Norden: Landkreise Nienburg, Heidekreis und Celle und Uelzen (ca. 26 Gleisanschlüsse),
- Süden: Landkreise Schaumburg, Hameln und Hildesheim (ca. 20 Gleisanschlüsse),
- Ballungsraum Braunschweig-Wolfsburg, einschließlich der Landkreise Gifhorn, Wolfenbüttel, Helmstedt, Peine und Salzgitter (ca. 35 Gleisanschlüsse),
- Region Südniedersachsen (Landkreise Göttingen, Northeim, Holzminden) einschließlich des Landkreises Goslar (ca. 17 Gleisanschlüsse).

Während sich eine Erweiterung nach Norden und/oder Süden sozusagen nahtlos an die Region anschließen würde, liegen der Ballungsraum Braunschweig-Wolfsburg und die Region Südniedersachsen weiter entfernt. Im Einzelwagenverkehr sind jedoch alle Regionen betrieblich stark auf den Rangierbahnhof in Seelze ausgerichtet.

#### Kombinierter Verkehr

Im Kombinierten Verkehr ist der Einzugsbereich eines Terminalstandortes maßgeblich von der Attraktivität der angebotenen Bahnverbindungen und von der Verkehrsgeografie im Vor- und Nachlauf auf der Straße abhängig. Langlaufende Bahnverbindungen mit kurzen Reisezeiten begünstigen große Einzugsbereiche auf der Straße, desgleichen zuverlässige (staufreie) Straßenverkehrsverhältnisse zwischen den Quellen und Zielen der Verkehre und den Terminals. In seltenen Fällen werden auf der Straße nennenswerte Entfernungen entgegen der Fahrtrichtung der (Bahn-)Fracht zurückgelegt.

Im Kombinierten Verkehr sind für den Straßentransport Gesamtgewichte der Straßenfahrzeuge von bis zu 44 t (regulär: 40 t) zulässig. Dies entspricht im Regelfall einer höheren Nutzlast von bis zu 4 t gegenüber einem regulären Straßentransport (knapp 30 statt nur knapp 26 t), was für die verladende Wirtschaft sehr reizvoll sein kann. Allerdings gilt hierfür eine Entfernungsbegrenzung von 150 km rund um das genutzte KV-Terminal. Eine Ausnutzung dieser zulässigen Entfernung ist realistischer Weise nur in direkter Verlängerung des Bahntransports zu erwarten, sofern dort nicht weitere Terminals mit vergleichbarem Angebot (Zielgebiete) verfügbar sind.

Eine Abgrenzung des Einzugsbereichs für einen SGV-Coach ergibt sich aus Sicht des Kombinierten Verkehrs damit unter der Annahme der für verschiedene Himmelsrichtungen angebotenen KV-Verkehre aus der Region Hannover. Eine Abschätzung der Einzugsbereiche für KV-Verbindungen stellt sich wie folgt dar:

- Verkehre in Richtung Süden:  
Nienburg – Visselhövede – BAB A7 Höhe Hanstedt – Uelzen
- Verkehre in Richtung Norden (über Hamburg hinaus):  
Hameln – Göttingen – Goslar
- Verkehre in Richtung Westen:  
Wolfsburg – Wolfenbüttel – Salzgitter
- Verkehre in Richtung Osten:  
Nienburg – Minden – Hameln

---

Dass Verbindungen im Kombinierten Verkehr nach Süden bereits bestehen (derzeit: Nürnberg, Italien) und dass diese Richtung in den vorangegangenen Gesprächen seitens der verladenden Kunden (einschließlich Speditionen) am häufigsten auf Interesse stieß, spräche für eine Erweiterung des Einzugsbereichs eines Coaches von der Region Hannover nach Norden.

### Zusammenfassung

Die regionalen Einzugsbereiche für ein Coaching des konventionellen Schienengüterverkehrs und des Kombinierten Verkehrs sollten möglichst nicht uneinheitlich über die Region hinaus erweitert werden. Mögliche Kombinationen können wie folgt bewertet werden:

1) Die nördlich und südlich der Region liegenden Randbereiche (zweiter Ring) sind betrieblich sowohl im konventionellen Schienengüterverkehr als auch im Kombinierten Verkehr auf Hannover ausgerichtet. Eine Abdeckung dieser Gebiete durch ein Coaching für den SGV zusammen mit der Region Hannover ist anzustreben.

2) Die Region Südniedersachsen ist bezüglich einer Nachfrage im Kombinierten Verkehr sowohl in Richtung Süden als auch in Richtung Seehäfen orientiert. Potenziale in West- und Ost- und Südrichtung sind schwer einzuschätzen. In Richtung Süden kann eine Zusammenarbeit mit der Region Kassel zielführend sein. Einzelheiten sind zu hinterfragen. Damit gibt es bzgl. des KV wenige offensichtliche gemeinsame Interessen mit der Region Hannover.

3) Der Ballungsraum BS-WOB liegt auf derselben West-Ost-Achse wie die Region Hannover. Wegen der Nähe des Ballungsraums zum zukünftigen Terminalstandort Lehrte (unter 50 km) könnten Aufkommen in Richtung Süden und Westen hierüber abgewickelt werden. Andererseits könnte eine ostgehende Nachfrage aus der Region Hannover auch über ein Terminal in Braunschweig abgewickelt werden. Für Hafenhinterlandverbindungen per Bahn ist Hannover voraussichtlich nicht geeignet. Braunschweig wird bereits per Binnenschiff von und nach Hamburg bedient. Eine gemeinsame Bearbeitung mit der Region Hannover ist also möglich.

4) Ein gemeinsames Coaching für den Ballungsraum BS-WOB und die Südniedersachsenregion kann sinnvoll sein, da dieses gleichzeitig den etwas abseits gelegenen Standort Goslar integrieren würde. Gemeinsame oder gebündelte Potenziale für den Kombinierten Verkehr können zu diesem Zeitpunkt nicht differenziert ausgewiesen werden. Einschätzungen wie vorstehend zu den Teilregionen dargestellt wäre jedoch zu berücksichtigen.

Eine Kombination von Regionen mit der Region Hannover ist unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Budgets (vgl. nachstehend auch *Aufwandskalkulation*), aber vor allem unter Berücksichtigung regionalpolitischer Interessen festzulegen. Da der Schienengüterverkehr gerade seitens der öffentlichen Hand oft kritisch betrachtet wird, sollten ein gemeinsames Verständnis für das geplante Vorhaben und der gemeinsame Wille zu Veränderungen die wesentliche Voraussetzung für eine Regionen-übergreifenden Zusammenarbeit sein.

### **6.1.3 Projektorganisation und Aufwandskalkulation**

Das Vorhaben ist darauf ausgerichtet, bei relevanten Marktteilnehmern eine Verstärkung der Befassung mit dem Schienengüterverkehr in zwei thematischen Bereichen zu erreichen und ein Netzwerk aufzubauen, welches möglichst dauerhaft Bestand haben kann. Bzgl. des Einsatzes des Kombinierten

---

Verkehrs sind Information bzw. Aufklärung und Überzeugungsarbeit zu leisten. Dies benötigt wiederholte Kontaktaufnahmen und damit einen längeren Zeitraum. Für das Vorhaben ist damit eine Laufzeit von mindestens zwei Jahren anzusetzen. In diesem Zusammenhang sei noch einmal auf das geplante Aufgabenspektrum eines Coachs für den Schienengüterverkehr hingewiesen, welches in Anlage 9 zusammengefasst und in Abschnitt 6.1.1 diskutiert wurde.

Das Coaching für den Schienengüterverkehr ist durch einen Dienstleister durchzuführen, der sowohl die Aufgaben der fachlichen Kommunikation und Beratung (Coaching) als auch der Organisation selbstständig durchführt. Bereits die Organisation, wie z. B. die Kontaktaufnahme für Gespräche und die Organisation von Veranstaltungen (s.u.), setzt fachliches Know-how in nicht unerheblichem Maße voraus. So müssen Gesprächspartner bereits in einem ersten Telefonat möglichst schnell als kompetent identifiziert und ggf. gleich in einen fachlichen Dialog eingebunden werden, um Ihr Interesse zu gewinnen. Die Organisation von Veranstaltungen erfordert die Kenntnis eines grundlegenden Netzwerks für die Ansprache und Auswahl von Referenten und Teilnehmern.

Da im Vordergrund des Vorhabens die Kommunikation steht, sind Veranstaltungen in Form von Workshops vorzusehen (öffentliche Veranstaltungen s. nachstehend). Workshops können Marktteilnehmer gleicher Art, z. B. Verlager oder Dienstleister, oder Marktteilnehmer unterschiedlicher Art, z. B. Verlager und Dienstleister gemeinsam, zusammenführen. Workshops sollten in hinreichender Anzahl vorgesehen werden. Sie richten sich nach der abschließenden Festlegung des Einzugsgebietes und der Resonanz der kontaktierten Unternehmen. In die Workshops sollten die jeweils betroffenen Wirtschaftsförderungen eingebunden sein, um eine direkte Rückkopplung zu ermöglichen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird am besten durch die zeitgleiche Durchführung begleitender, weiterer Maßnahmen unterstützt. Hier sind insbesondere der Schienengüterverkehrs-Dialog und die ERFA Gleisanschluss zu nennen. Unter der Annahme, dass diese parallel durchgeführt werden, sollten die Handlungsbausteine miteinander verknüpft und zeitlich koordiniert werden. Im Rahmen von Dialog-Veranstaltungen sollten die Ergebnisse der Arbeiten des Coachs für den Schienengüterverkehrs mindestens jährlich dargestellt und diskutiert werden. Sofern möglich sollte eine Dialog-Veranstaltung in der Region des Coachs selbst, zur Verbreitung der Ergebnisse aber auch in anderen Regionen (Regionalkonferenzen) stattfinden.

Die Abschätzung des Arbeitsaufwands basiert auf der Annahme, dass Kontaktaufnahme und Durchführung von Gesprächen einschließlich Dokumentation pauschal in einem Zeitanatz zusammengefasst werden können („Fallpauschale“). Für die wiederholte Aufnahme von Kontakten innerhalb der Region Hannover wird ein reduzierter Aufwand unterstellt, da Kontaktaufnahme und Dokumentation weniger Aufwand erfordern:

- Neukontakt Gleisanschließer (BahnCheck): 8 Stunden
- Neukontakt (potenzieller) KV-Nutzer: 6 Stunden
- Altkontakt: 4 Stunden

Für die Kommunikation mit dem Auftraggeber, die Durchführung erfolgloser Kontaktaufnahmen und grundlegende organisatorische Aufgaben ist jedoch ein Basisaufwand zu bestimmen. Dieser wird pro Monat mit einem halben Tag (4 Stunden) angesetzt.

Der Aufwand für Veranstaltungen soll gesondert ausgewiesen werden. Alle Aufgaben werden nachstehend mit einem Zeitanatz versehen. Der Basisaufwand wird an der Größe des Gesamtvorhabens ausgerichtet.

Die beiden nachstehend entwickelten Varianten orientieren sich an möglichen, abschließend zu definierenden regionalen Einzugsbereichen. Variante 1 unterstellt eine Fortführung der Befassung mit der Region Hannover (als Fortsetzung der Arbeiten der hier dargestellten Studie) und einer behutsamen Erweiterung z. B. um den Nordteil oder den Südteil des zweiten Rings (Erhöhung der zu betrachtenden Gleisanschlüsse auf das ca. 1,5-fache, insgesamt ca. 60 Gleisanschlüsse).

Variante 2 geht von einer knappen Verdoppelung des Einzugsbereiches aus (Verdoppelung der zu berücksichtigenden Gleisanschlüsse auf ca. 80). Dies entspräche etwa einer Erweiterung um den vollständigen zweiten Ring (nördlicher und südlicher Teil) oder einer Erweiterung um den Ballungsraum Braunschweig-Wolfsburg.

In beiden Fällen erhöht sich das zu bearbeitende Gebiet für den kombinierten Verkehr in ähnlichem Maße. Dabei ist festzustellen, dass die Region Braunschweig vermutlich deutlich mehr zusätzliche Dienstleister aufweisen wird als der zweite Ring um die Region Hannover. In den nachfolgenden Tabellen wird der Personalaufwand für die beiden Varianten abgeschätzt.

*Tabelle 6-1: Aufwandsschätzung SGV-Coach, Variante 1 (min)*

<b>Aufgabe</b>		<b>Zeitanatz</b>	<b>Summe [d]</b>
Basisaufwand	24 Monate	0,5 d/Monat	12
Unternehmenskontakte			
Neukontakt Gleisanschließer (BahnCheck)	20	1 d/Kontakt	20
Neukontakt (potenzieller) KV-Nutzer	20	0,75 d/Kontakt	15
Altkontakt Gleisanschließer, (potenzieller) KV-Nutzer	40	0,5 d/Kontakt	20
Workshops	1 alle 4 Monate	1,5 d/Workshop	9
<b>Summe</b>			<b>76</b>

Tabelle 6-2: Aufwandsschätzung SGV-Coach, Variante 2 (max)

Aufgabe		Zeitansatz	Summe [d]
Basisaufwand	24 Monate	0,5 d/Monat	12
Unternehmenskontakte			
Neukontakt Gleisanschließer (BahnCheck)	40	1 d/Kontakt	40
Neukontakt (potenzieller) KV-Nutzer	40	0,75 d/Kontakt	30
Altkontakt Gleisanschließer, (potenzieller) KV-Nutzer	40	0,5 d/Kontakt	20
Workshops	1 alle 4 Monate	1,5 d/Workshop	9
<b>Summe</b>			<b>111</b>

#### 6.1.4 Kostenkalkulation

##### Personal- und Reisekosten

Die Kostenkalkulation ergibt sich aus dem kalkulierten Personalaufwand durch die Multiplikation mit einem Personaltagesatz. Dieser liegt für qualifizierte Dienstleister bei ca. 800 EUR pro Tag. Reisekosten können im geringen Umfang enthalten sein. Es ist allerdings davon auszugehen, dass Reisekosten in Höhe von 50 EUR je Tag mit intensiver Reisetätigkeit einzukalkulieren sind, z. B. wenn die Fahrten in Richtung Wolfsburg/Braunschweig/Salzgitter laufen. Übernachtungen sind bei Einsatz eines regional ansässigen Dienstleisters nicht einzukalkulieren.

##### Sachkosten

Für Veranstaltungen können Sachkosten anfallen. Für Besprechungen und Workshops kann davon ausgegangen werden, dass diese bei Unternehmen oder den Wirtschaftsförderungen der beteiligten Regionen abgehalten werden können. Sie werden daher zu Null angesetzt.

Es wird jedoch vorgeschlagen, eine öffentlichkeitswirksame Veranstaltung pro Jahr zu durchzuführen. Hierfür sind Catering und ggf. Raumkosten in Höhe von pauschal 3.500 EUR je Veranstaltung zu veranschlagen (Annahme: 50 Teilnehmer). Es bietet sich an, diese als Veranstaltung des Schienengüterverkehrs-Dialogs durchzuführen. Da vergleichbare Veranstaltungen bisher unter Federführung Landes durchgeführt und finanziert wurden (vgl. Abschnitt 6.2.2 und Anlage 3), sind an dieser Stelle hierfür keine Kosten angesetzt worden.

Für das Layout (Adaption des Flyers für den AnschlussbahnCoach) und den Druck eines Flyers in einer mehrseitigen Auflage von 500 werden pauschal 1.000 EUR angesetzt.

Tabelle 6-3: Vergleichende Zusammenstellung Kostenvarianten SGV-Coach

Kostenposition	Variante 1		Variante 2	
	Anzahl	Summe	Anzahl	Summe
Personal	76	60.800	111	88.800
Reise	---	inkl.	40	2.000
Workshops	---	inkl.	---	inkl.
Marketing (Druck)	1	800	1	1.000
<b>Gesamt (netto)</b>		<b>61.600</b>		<b>91.800</b>
zzgl. 19 % MWSt.		11.704		17.442
<b>Gesamt (brutto)</b>		<b>73.304</b>		<b>109.242</b>

## 6.2 Fachlicher Austausch und Dialog

### 6.2.1 Erfahrungsaustausch-Gruppe Gleisanschluss

#### Anlass und Zielsetzung

Unternehmen, welche einen Gleisanschluss betreiben, tun dies zur Unterstützung ihres Kerngeschäftes. In aller Regel stellt der Bahnverkehr eine zwar wichtige, im Tagesgeschäft jedoch nebensächliche Aufgabe dar, welche leicht vernachlässigt werden und für die zuständigen Mitarbeiter eines Unternehmens, meistens im Rahmen einer Zusatzaufgabe, lästig sein kann.

Um die Wahrnehmung der mit einem Gleisanschluss verbundenen Aufgaben zu unterstützen, setzt die Erfahrungsaustausch-Gruppe Gleisanschluss oder kurz: ERFA Gleisanschluss (oder ERFA GA) auf einen moderierten fachlichen Austausch und eine gegenseitige Unterstützung der Betroffenen. Dies gilt insbesondere bzgl. rechtlicher, betrieblicher und technischer Themen, deren Inhalte oft mühsam zu recherchieren oder zu erarbeiten sind.

#### Zielgruppe und Einzugsbereich

Die Zielgruppe der ERFA Gleisanschluss bilden Gleisanschließer aus einer begrenzten Region dar. Durch die Begrenzung sollen die Wege für eine Anreise zu ERFA Workshops nicht zu groß werden, persönliche Kontakte können bei Bedarf gepflegt werden. Typische Vertreter der Unternehmen sind die Eisenbahnbetriebsleiter für die Anschlussbahnen oder andere technische Mitarbeiter, welche mit der Transportlogistik befasst sind.

#### Maßnahmen

Bei der ERFA Gleisanschluss handelt es sich um eine interne Plattform, auf der in organisierter und moderierter Form Gleisanschließer Informationen zu für sie relevanten Themen austauschen. Eine ERFA Gleisanschluss besteht aus mindestens acht, höchsten jedoch 15 Mitgliedern, um eine intensive Kommunikation nicht durch einen zu großen Teilnehmerkreis zu bremsen. Kern der Arbeit einer ERFA Gleisanschluss sind zwei jährliche Workshops, welche bei den Teilnehmern der Gruppe vor Ort stattfinden. Dabei entsteht die Möglichkeit, Gleisanschlüsse der einladenden Unternehmen zu besichtigen

---

und sich mit den ERFA-Teilnehmern der eigenen Gruppe auszutauschen. Einen weiteren Schwerpunkt der Workshops bildet zusätzlich mindestens ein fachspezifischer Vortrag eines externen Experten über gleisanschlussrelevante Themen. Zusätzlich sind weitere Veranstaltungen aller ERFA-Gruppen, sogenannte „Inter-ERFA-Treffen“, geplant.

Unkompliziert und schnell können Informationen zum Stand der Technik, der Rechtslage und der eigenen Kennzahlen im Vergleich zu einem möglichen Gruppenbenchmark kommuniziert werden. Durch den persönlichen Erfahrungsaustausch in den zwei jährlichen Workshops können Erfahrungswerte anderer Gleisanschließer aus der Praxis umgesetzt werden. Externe Experten, die zu den Workshops eingeladen werden, unterstützen die Gleisanschließer bei verschiedenen Themen.

Mit der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit durch das Projektteam soll in der Öffentlichkeit mehr Bewusstsein für Probleme der Gleisanschließer entstehen. Zudem steht ERFA-Mitgliedern im Internet eine Informationsplattform zu gleisanschlussrelevante Themen zur Verfügung, die aktuelle Dokumente zur Rechtslage vorhält, die anderweitig kaum konzentriert vorhanden und nur schwer greifbar sind. Hierüber ist auch ein laufender Austausch der ERFA-Mitglieder möglich.

#### Projektorganisation und Aufwandskalkulation

Das Prinzip der ERFA Gleisanschluss wurde in Bayern im Rahmen eines öffentlich geförderten Vorhabens entwickelt und eingeführt. Im Rahmen der Projektphase wurde auch die Informationsplattform für ERFA Mitglieder entwickelt und erprobt. Derzeit bestehen in Bayern zwei aktive ERFA Gruppen mit jeweils 15 Mitgliedern. Die Gründung weiterer Gruppen ist in Vorbereitung. Einzelheiten zu Organisation, Teilnehmern etc. können dem Internetauftritt der ERFA Gleisanschluss unter [www.erfa-gleisanschluss.de](http://www.erfa-gleisanschluss.de) entnommen werden. Der Flyer zur ERFA Gleisanschluss findet sich in Anlage 2.

Es wird unterstellt, dass je Gruppe mindestens acht Unternehmen teilnehmen. Die Obergrenze für eine Gruppengröße soll 15 Unternehmen betragen. Darüber ist die Teilung einer Gruppe bzw. die Neugründung von Gruppen zu erwägen, um die Gruppengröße im Sinne einer qualitativ hochwertigen Kommunikation nicht zu groß werden zu lassen.

Zur Deckung der Kosten der ERFA Gleisanschluss-Aktivitäten wurde eine Beitragsstruktur entwickelt, welche über die Länge der verwalteten Gleisanschlüsse wie folgt strukturiert ist (Beiträge netto zzgl. Mehrwertsteuer):

- bis 1.000 m: 450 EUR/a
- 1.001 - 3.000 m: 800 EUR/a
- mehr als 3.000 m: 1.200 EUR/a

Von den Beiträgen werden im Wesentlichen die Moderation durch einen regionalen, fachlich versierten Moderator, externe Referenten, der Betrieb der Informationsplattform und die zentrale ERFA-Organisation finanziert. Unter den vorgestellten Rahmenbedingungen sind die Verwaltung und die Moderation einer ERFA Gleisanschluss grundsätzlich eigenwirtschaftlich möglich. Die hinter der Organisation stehenden Unternehmen, das Projektteam (vgl. Flyer in Anlage 2), sind derzeit in der Rechtsform einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts tätig, wollen aber auf die Gesellschaftsform GmbH umstellen.

Die Gründung einer ERFA Gleisanschluss in Niedersachsen würde ein Novum darstellen. Sie würde folgendes erfordern:

- 
- Stellung eines regionalen Moderators,
  - Ergänzung des Internetportals um für Niedersachsen spezifische Inhalte (Landesrecht, Erfordernisse der Landeseisenbahnaufsicht usw.),
  - Sicherstellung bundesweiter Kommunikationsstrukturen.

Um die Einstiegshürden für die Teilnahme an einer ERFA Gleisanschluss zu senken, ist eine öffentliche Förderung vorstellbar. Die öffentliche Hand könnte für einen begrenzten Zeitraum die Arbeit einer ERFA Gleisanschluss so finanziell unterstützen, dass den Teilnehmern ein reduzierter Teilnehmerbeitrag garantiert werden kann. Im Rahmen dieser Studie hat am 17.10.2016 bei der IHK Hannover eine Pilot-Veranstaltung für eine ERFA Gleisanschluss in der Region Hannover stattgefunden, die auf positive Resonanz (ca. 20 Teilnehmer) stieß. Bis 2017 haben bereits zwölf Gleisanschließer aus der Region Hannover ihr Interesse einer Teilnahme an einer ERFA Gleisanschluss schriftlich bekundet.

## **6.2.2 Schienengüterverkehrs-Dialog**

### Anlass und Zielsetzung

Schienengüterverkehr ist in seiner Struktur komplexer und anspruchsvoller als der Straßengüterverkehr. Viele Betroffene, welche in der Transportlogistik tätig sind, tun sich mit einer Akzeptanz des Systems schwer, können aufgrund fehlender Systemkenntnisse den Einsatz der Schiene nur schwer bewerten und haben möglicherweise Vorurteile aus dem vergangenen Einsatz der Bahn. Um die Vorteile des Systems jedoch nutzen zu können, bedarf es sowohl für die Planung als auch die betriebliche Umsetzung an Wissen und Erfahrung, die im Rahmen eine Speditionsausbildung aber auch in anderen Bereichen wie der Ingenieurausbildung immer weniger vermittelt werden. Hier setzt der Handlungsbaustein mit der Förderung des fachlichen Dialogs und der Schaffung eines Bewusstseins bzgl. der Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs an.

Veranstaltungen des Schienengüterverkehrs-Dialogs sollen daher dazu beitragen, Interesse an dem System Bahn zu wecken, Kenntnisse im Umgang mit dem Verkehrsträger Schiene wieder aufzubauen, Berührungspunkte abzubauen und einen intensiven Dialog zwischen den betroffenen Parteien zu schaffen. Die Themenschwerpunkte als auch die Darbietungsformen müssen dabei variiert werden. Die Inhalte sind auf wechselnde Zielgruppen abzustimmen und die Veranstaltungen entsprechend gezielt zu vermarkten.

Veranstaltungen des Schienengüterverkehrs-Dialogs müssen vor allem jene Betroffene zum Handeln motivieren, welche dem konventionellen SGV und dem Kombinierten Verkehr gegenüber bislang passiv geblieben sind und ggf. vorliegende Handlungsmöglichkeiten in ihrem Tätigkeitsbereich nicht in Angriff genommen haben. Ein Angebot an Best-Practice-Beispielen, also funktionierenden Lösungen in der Bahnlogistik, wirken diesbezüglich am besten.

### Zielgruppe und Einzugsbereich

Die Zielgruppen des Schienengüterverkehrs-Dialogs umfassen:

- Mitarbeiter öffentlicher Verwaltungen, die mit Themen des Verkehrs und der Logistik befasst sind (bspw. Wirtschaftsförderung, Regional- und Verkehrsplanung, Raumordnung),
- Vertreter aus der Kommunal-, Landes- und Bundespolitik,

- 
- Vertreter der verladenden Wirtschaft aus Industrie und Handel, welche die Themen interne Logistik und Transportlogistik verantworten, z. B. Logistikleiter, aber auch die verantwortlichen Vertreter aus den Unternehmensvorständen,
  - Speditions- und Transportfachleute aus allen Branchen und in verschiedenen Funktionen,
  - Vertreter von Logistikdienstleistern auch insofern, als sie die Auswahl und Konzeption von Logistikstandorten verantworten oder sich aus strategischer Sicht mit dem Einsatz von Bahnverkehren in ihrem Unternehmen oder für Ihre Kunden auseinandersetzen. Derartige Fragestellungen treffen zumindest teilweise auch auf Immobilienentwickler zu.

Der Einzugsbereich von Dialog-Veranstaltungen ist hängt vor allem von deren gezielter Vermarktung ab. Teilnehmer sind durchaus bereit, für eine ganztägige Veranstaltung ca. 250 km zurückzulegen (je nach Verkehrsverbindung). Damit erzielen diese ein überregionales Interesse, wenngleich der überwiegende Anteil der Teilnehmer aus der Region stammen wird, in der die Dialog-Veranstaltung stattfinden wird. Als „regionaler Markt“ ist daher zumindest das Bundesland Niedersachsen anzusetzen. Insofern gilt es, in Niedersachsen eine möglichst flächendeckende Präsenz der Veranstaltungen zu erzielen und dabei die Experten-Netzwerke über die regelmäßig beteiligten Akteure hinaus zu erweitern. Neulinge in der Branche müssen leicht Ansprechpartner aus ihrer Region finden und Probleme lösen lernen.

#### Maßnahmen

Der Schienengüterverkehrs-Dialog ist ein niedrigschwelliges Informations- und Fortbildungsangebot in Seminarform. Die Teilnehmer werden durch die anschauliche Präsentation von praktischen Beispielen, z. B. die Besichtigung von Anlagen des Schienengüterverkehrs, und Vorträge über aktuelle Themen der Transportlogistik an den Schienengüterverkehr herangeführt. Ziele sind sowohl die Vermittlung von (Grund-) Kenntnissen des Betriebs von Schienengüterverkehr als auch die Beschreibung der Rahmenbedingungen und zu gestaltenden Voraussetzungen. Die Informationsinhalte sind entsprechend der Themenschwerpunkte einer Veranstaltung zu variieren und ggf. entsprechend der Situation anzupassen. So können etwa betriebliche Fragestellungen im Vordergrund stehen, wenn Teilnehmer der Logistikbranche angesprochen werden, oder Themen der Verkehrsplanung, wenn Teilnehmer aus den öffentlichen Verwaltungen angesprochen werden.

Wichtig ist, dass das Thema Schienengüterverkehr gegenüber Gruppen, die sich nur selten oder gar nicht mit dem SGV auseinander setzen, dauerhaft positiv kommuniziert wird. Den Zielgruppen muss die Möglichkeit gegeben werden, sich ohne lange Wartezeit in den Diskussionsprozess einzuschalten, weswegen eine Regelmäßigkeit der Veranstaltungen sehr wichtig ist. Um die Zugangsschwelle möglichst niedrig zu halten, sollen die Veranstaltungen in wechselnden Regionen stattfinden. Regionale Multiplikatoren wie Logistik-Cluster, die Industrie- und Handelskammern, Verbände usw. sind in die Organisation und Gestaltung der Themen einzubeziehen. Über den Schienengüterverkehrs-Dialog sind weitere Maßnahmen zu kommunizieren.

#### Projektorganisation und Aufwandskalkulation

Schienengüterverkehrs-Dialoge können als halbtägige oder ganztägige Veranstaltungen angelegt sein. Vortragsveranstaltungen am Nachmittag können z. B. mit einem Besuchsprogramm am Vormittag kombiniert werden. Mit den Fortbildungsveranstaltungen zum Schienengüterverkehr der IHK Oldenburg und des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums im Mai 2015 und Oktober 2016 haben die beiden Veranstalter bereits ein geeignetes Angebotsformat gefunden. Die Reaktion der Teilnehmer

---

hat gezeigt, dass es möglich ist, die Teilnahme auch allein auf den Nachmittag zu beschränken. Eine ganztägige Veranstaltung mit Besuchsprogramm rechtfertigt andererseits für viele Teilnehmer eine lange Anreise z. B. aus ganz Niedersachsen. Die Programme der beiden Veranstaltungen, zunächst als Fortbildungen konzipiert, sind in Anlage 3 beigefügt.

Die Organisation der Dialoge sollte in den Händen erfahrener Netzwerker aus dem Schienengüterverkehr liegen, welche auch über die nötige Erfahrung in der Planung und Durchführung von Veranstaltungen haben. Über eine Zusammenarbeit mit lokalen Multiplikatoren kann sichergestellt werden, dass für ein Besichtigungsprogramm geeignete Ansprechpartner gefunden werden und die Einladungen an relevante Gruppen aus der Veranstaltungsregion versandt werden. In dem vorgestellten Veranstaltungsformat ist mit ca. 30 bis 50 Teilnehmern zu rechnen.

Die Räumlichkeiten für die Durchführung der Veranstaltungen können bei rechtzeitiger Planung meistens von öffentlichen Einrichtungen gestellt werden. Ansprechpartner sind vorrangig die Industrie- und Handelskammern, die Wirtschaftsförderungen der Landkreise und vergleichbare Einrichtungen. Hierfür entstehen damit in aller Regel keine Mietkosten für Räumlichkeiten. Es sind jedoch Kosten für das Catering einzuplanen sowie ggf. Honorar, Reise- und – je nach Entfernung der Anreise – Übernachtungskosten für die Referenten.

Für die Kommunikation der Veranstaltungen ist es empfehlenswert, einen Verteiler aufzubauen.

## **6.3 Weitere Handlungsansätze**

### **6.3.1 Mitnutzung von (Gleis-)Infrastruktur**

#### Mitnutzung privater Gleisanschlüsse

Die Mitnutzung von privaten Gleisanschlüssen durch Dritte wurde als eine Maßnahme in der *Konzeptstudie Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr* [4] ausgewiesen, um eine stärkere Nutzung des Schienengüterverkehrs zu erreichen. Die Idee ist, dass Dritte ihre Transporte über benachbarte oder zumindest nahegelegene Gleisanschlüsse auf die Bahn verladen und somit eine eigene Bahn-Infrastruktur, welche ggf. neu zu schaffen wäre, überflüssig wird.

Die Analyse der aktiven Gleisanschlüsse in der Region Hannover hat gezeigt, dass deren überwiegende Anzahl so speziell auf die Bedürfnisse der Eigentümer ausgerichtet ist, dass eine Mitnutzung durch Dritte in den meisten Fällen praktisch ausgeschlossen bzw. nur Einzelfällen möglich ist. So kommt z. B. der gelegentliche Umschlag von Schwergut- oder Projektladung in Frage. In wenigen Fällen sind örtliche Infrastrukturen bereits als Serviceeinrichtung zugelassen, womit ein diskriminierungsfreier Zugang ohnehin gewährt werden muss, oder die Anlagen werden expeditionell an Dritte vermarktet. Möglichkeiten, vorhandene Infrastruktur weitergehend zu nutzen, bleiben daher im speziellen Fall hinsichtlich rechtlicher, technischer und betrieblicher Realisierbarkeit zu prüfen. Hierbei kann insbesondere ein Coach für den Schienengüterverkehr koordinierend tätig werden.

Darüber hinaus gibt es derzeit noch einen schwebenden Rechtszustand, in dem die Bundesnetzagentur und die betroffenen Verbände nach einer Regelung suchen, nach der eine private Gleisinfrastruktur durch zumindest geringfügige Nutzung durch Dritte nicht automatisch zu einer öffentlichen Infrastruktur (Serviceeinrichtung) erklärt wird. Letzteres würde für einen Eigentümer zu erheblichen Eingriffen

---

in die Verfügung über seine Infrastruktur bedeuten, und zwar bezüglich der Gleisanlagen als auch die Zugangswege für Straßenfahrzeuge.

### Öffentliche Ladestraßen

Vielversprechender sind hingegen der Erhalt und ggf. sogar der Neubau von Ladestraßen, über die z. B. Baustoffe, Holz, oder andere Massengüter im Gelegenheitsverkehr umgeschlagen werden können. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass Anwohner durch Lade- und Entladetätigkeiten nicht unangemessen beeinträchtigt werden. Darüber hinaus wurde bereits auf die Möglichkeit des Kombinierten Verkehrs mit horizontalem Umschlag verwiesen, der auch im städtischen Gebiet erfolgen könnte. Damit wären die Voraussetzungen für eine innerstädtische Belieferung z. B. über elektrische Verteilerverkehre auf der Straße in Kombination mit der Bahn im Fernverkehr besonders günstig. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass für derartige Anwendungen geschlossene Umläufe der Container oder Wechselbehälter von Vorteil sind.

Die Entwicklung derartiger Vorhaben kann auch sinnvoll in die Planung innerstädtischer Belieferungskonzepte eingebunden werden. Die Konzeptstudie *Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr* sieht in diesem Zusammenhang einen Handlungsschwerpunkt „Innenstadtbelieferung und Bündelung“ vor. Die Entwicklung von intermodalen Belieferungskonzepten stellt somit eine Querschnittsaufgabe sowohl für den SGV wie auch die Innenstadtbelieferung dar. Sowohl die Entwicklung von Ladestraßenkonzepten als auch von logistischen Netzwerken können zwar von Coaching-Maßnahmen, wie vorstehend vorgestellt, initiiert und begleitet werden. Sie sind aber als eigenständige Vorhaben zu entwickeln und zu finanzieren.

### **6.3.2 Schulungen**

Die Erfahrungen mit dem AnschlussbahnCoaching in Salzburg sowie in Bayern als auch die Analysen zu dieser Studie haben gezeigt, dass es sowohl bei den Betreibern von Gleisanschlüssen als auch bei Logistikdienstleistern ein erhebliches Qualifikationsdefizit gibt bzw. dass es für die vorhandenen Know-how-Träger schwierig ist, adäquate Fortbildungen bzw. Schulungen zu bekommen. Mehrere Initiativen haben dieses Thema daher aufgegriffen, z. B. seitens des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. Unter Beteiligung der AnschlussBahnProfis wurden vor diesem Hintergrund zwei weitere Veranstaltungsformate entwickelt:

#### Ausbildungskurs zum Eisenbahnbetriebsleiter

Das Angebot beschränkt sich derzeit auf die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz, da die Zulassungsbehörden der Länder unterschiedliche Anforderungen an die Qualifikation der Betriebsleiter für Anschlussbahnen stellen. In Bayern wurden die Grundlagen für den Ausbildungskurs ebenfalls mit Unterstützung des Landes erarbeitet. Es wäre zumindest teilweise eine Anpassung auf niedersächsische Verhältnisse erforderlich. Das Angebot ist kostenpflichtig und wird aus Teilnehmerbeiträgen finanziert. Informationen zum Ausbildungskurs 2017 finden sich in Anlage 4.

#### Fachtagung für Anschlussbahnleiter

Auf dieser jährlich stattfindenden Fachtagung treffen sich beinahe ausschließlich Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahnen, um sich Vorträge über Recht, Infrastruktur, Bahnbetrieb und Fahrzeuge anzuhören und sich auszutauschen. Die Veranstaltung ist sehr fachspezifisch, weil die Zielgruppe schon

---

über umfassende Kenntnisse von der Bahn verfügt und ggf. gegenüber der Aufsichtsbehörde (in Niedersachsen: LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht bzw. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) für die Sicherheit eine Anschlussbahn haftet.

Es handelt sich um eine Veranstaltung der AnschlussBahnProfis, Pfaffenhofen/Ilm, und der Rechtsanwaltskanzlei Niekamp, Leipzig, die 2016 das siebte Mal stattfand (über 100 Teilnehmer aus ganz Deutschland). Auch diese Veranstaltung ist kostenpflichtig und wird ausschließlich aus Teilnehmerbeiträgen finanziert. Das Programm findet sich in Anlage 5.

Für die Region Hannover bestünde die Möglichkeit, Informationen zu derartigen und vergleichbaren Angeboten zentral zu kommunizieren. Siehe hierzu auch den folgenden Abschnitt zum Online-Portal.

### **6.3.3 Online-Portal**

Die Analysen in dieser Studie haben verschiedentlich auf den hohen Bedarf an Informationen zu Themen des Eisenbahnverkehrs, örtlichen Anlagen und Dienstleistungen verwiesen. So sind insbesondere Dienstleister, welche nicht aus einer Region stammen bzw. nicht über eine geeignete Ortskenntnis verfügen, auf Informationen angewiesen, wenn sie Bahnlogistik-Lösungen entwickeln wollen. Die Schaffung einer hohen Transparenz bzgl. regionaler Angebote kann daher die Entwicklung von Bahntransporten vereinfachen. Es ist deutlich geworden, dass die spontane Entwicklung von Bahntransporten eher selten ist. Dennoch besteht immer wieder ein Bedarf, Fahrzeuge kurzfristig abzustellen, rangieren zu lassen, Fracht umzuschlagen, zwischenzulagern oder einen Ansprechpartner zu finden, der innerhalb einer Region als kompetenter Ansprechpartner für Bahnlogistik zur Verfügung steht.

Im Vorfeld zur Durchführung dieser Studie wurden mehrere Handlungsbausteine diskutiert, welche perspektivisch als Maßnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs in Frage kamen. Darunter befand sich auch der Vorschlag, das Internetportal [gleisanschluss24.com](http://gleisanschluss24.com) als Plattform für Informationen über Gleisanschlüsse und andere örtliche Infrastrukturen in der Region Hannover zu nutzen bzw. diese gezielt dort anzubieten. Diese Lösung wurde im Rahmen der Studie diskutiert, in Anbetracht der Aussagen zur Mitnutzung von (Gleis-)Infrastruktur, insbesondere von privaten Gleisanschlüssen (vgl. Abschnitt 6.3.1) jedoch nur als eingeschränkt tauglich bewertet. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen sollen jedoch gezielt darauf angesprochen werden, ob eine Vermarktung ihrer Anlagen über das Portal in ihrem Interesse ist. Eine Aufnahme der Angaben in [gleisanschluss24.com](http://gleisanschluss24.com) wird dann erfolgen. Zwei Seiten aus dem Portal sind in Anlage 6 beispielhaft dargestellt.

Der Ansatz, über die Publikation von Dienstleistungsangeboten, Information über örtliche Anlagen sowie ggf. Fachinformationen Transparenz für die Entwicklung von Bahnangeboten zu schaffen, wurde seit der Bahnreform 1994 verschiedentlich verfolgt. In mehreren Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurden derartige Ansätze entwickelt und exemplarisch, meist am Beispiel von ausgewählten Regionen und Korridoren, umgesetzt. Es sind nur wenige Ansätze bekannt, in denen das Informationsangebot nennenswert über die Laufzeit des Vorhabens hinaus Bestand gehabt hätte. So besteht grundsätzlich das Problem der Aktualisierung der Angaben. Es ist auch in Zukunft nicht davon auszugehen, dass die Betreiber von Anlagen die Angaben zu ihren Gleisanlagen und Dienstleistungen regelmäßig aktualisieren. Solange keine finanzierte „Plattform“ existiert, die die Aktualisierung der Datenbanken betreibt, veralten die Daten daher relativ schnell.

---

Über die Forschungsvorhaben hinaus wurden jedoch mehrere, dauerhaft aktuelle Datenbestände erarbeitet, welche mit einer gewissen Zuverlässigkeit aktualisiert werden. Hierzu gehört die Kooperationsbörse Güterverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), welche ursprünglich mit einer Sammlung von *1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene* gestartet wurde, heute aber deutlich mehr Angebote umfasst (vgl. ebenfalls Anlage 6). Ferner hält die DB Netz AG verschiedene Portale zu örtlichen Bahninfrastrukturen vor. Letztere ist verschiedentlich zur Veröffentlichung von Informationen über die von ihr vorgehaltene Infrastruktur verpflichtet. Das Kompendium Europäische Bahnen, welches inzwischen im Eigenverlag von Karl-Arne Richter veröffentlicht wird, liefert eine umfassende und detailreiche Übersicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen in ganz Europa. Verschiedene Fachpublikation stellen regelmäßig Übersichten zu bahnbezogenen Dienstleistungen zur Verfügung, z. B. vom niedersächsischen BahnMedia-Verlag.

Zusammenfassend gilt, dass die Informationslage für Bahnlogistiker in den vergangenen Jahren stetig besser geworden ist. Allerdings gibt es weiterhin kein umfassendes Portal, wo verschiedenste Informationen zentral verfügbar wären. Da sich die Datenlieferanten bisher zumindest zum Teil über ihre Dienstleistungen bei Ihren Kunden profilieren müssen, ist es unwahrscheinlich, dass mittelfristig eine derartige zentrale Plattform privatwirtschaftlich entstehen wird. Ein möglicher Handlungsansatz für die Region Hannover zur Schaffung von Transparenz zum Thema Eisenbahnverkehr könnte darin bestehen, auf ihren Internetseiten zur Wirtschaftsförderung bzw. zum Wirtschaftsstandort auf einige der vorgenannten Informationsquellen zu verlinken.

## 7 Einsparpotenziale für CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. Treibhausgas-Einspar-Strategien

### 7.1 Methodik zur Emissionsbestimmung

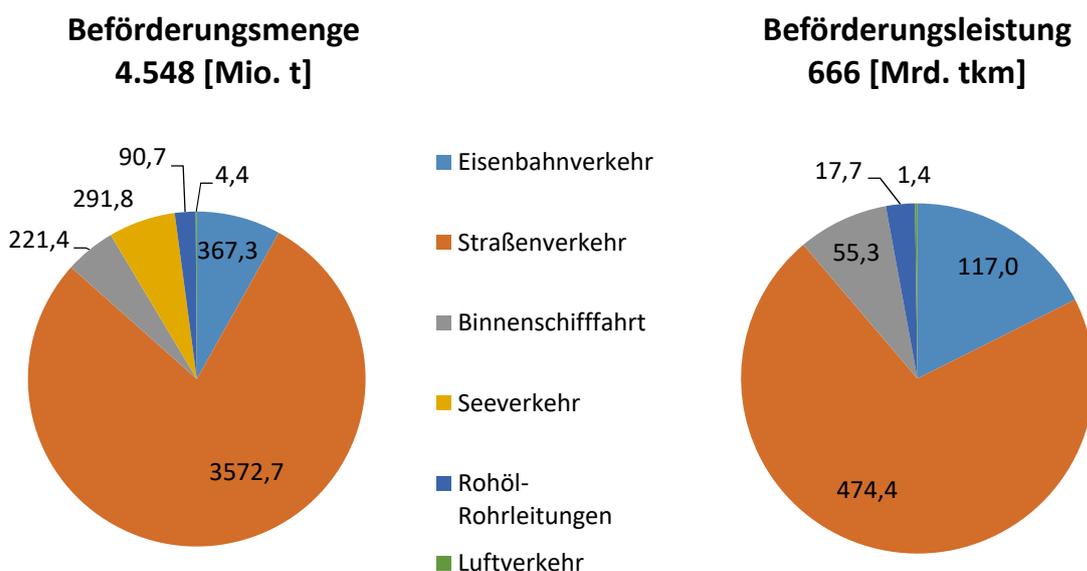
In diesem Abschnitt wird beschrieben, wie sich auf Grundlage des zunächst abgeschätzten Verlagerungspotenzials vom Straßengüterverkehr zum Schienengüterverkehr die daraus resultierenden Veränderungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen ermitteln lassen.

Eine detaillierte Zuordnung der Emissionen gemäß dem Territorialprinzip wird nicht durchgeführt. Die einzelnen Transporte werden jeweils im Ganzen über die gesamte Transportstrecke betrachtet. Bei der Nutzung des Kombinierten Verkehrs z. B. entstehen im Vor- und im Nachlauf (Lkw) höhere spezifische Emissionen als im Hauptlauf (Eisenbahn oder Binnenschiff). Die umweltrelevanten Vorteile des Kombinierten Verkehrs werden im Hauptlauf generiert. Die Entfernungen im Vor- um Nachlauf sind deutlich geringer als im Hauptlauf. Dies wird auch durch die entfernungsabhängigen Begünstigungen des Kombinierten Verkehrs sichergestellt: Bis zu einer Entfernung von 150 Kilometern um ein KV-Terminal darf das zulässige Gesamtgewicht der Straßenfahrzeuge im Vor- und Nachlauf 44 t statt der üblicherweise 40 t betragen.

#### 7.1.1 Kennzahlen des Güterverkehrs in Deutschland

In Deutschland wurden im Jahr 2015 4.548 Mio. t. Güter transportiert. Die Verkehrsleistung wurde mit 666 Mrd. tkm ermittelt. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Transportentfernung über alle Verkehrsträger von rund 146 km. Der Straßengüterverkehr dominiert den Markt. Bezogen auf die Beförderungsmenge (oder das Aufkommen) entspricht der Anteil des Straßengüterverkehrs 3.572,7 Mio. t 78,2 % (an 4.548 Mio. t). Der Anteil des Schienengüterverkehrs liegt bei 8,1 % und der des Binnenschiffs bei 4,9 %, wie Abbildung 7-1 zeigt. [51]

Abbildung 7-1: Beförderungsmenge und Beförderungsleistung im Jahr 2015 im Güterverkehr in Deutschland [51]



---

Werden zusätzlich die Transportentfernungen berücksichtigt und die Beförderungsleistungen (als Produkt aus Aufkommen und durchschnittlicher Transportentfernung) verglichen, fallen die Anteile des Schienengüterverkehrs mit 17,6 % und der Binnenschifffahrt mit 8,3 % höher aus. Der Straßengüterverkehr erreicht einen Anteil von 71,2 % (s. Abbildung 7-1). Aus der Beförderungsmenge und der Beförderungsleistung lässt sich jeweils die durchschnittliche Transportentfernung je Verkehrsträger berechnen. Für den Straßengüterverkehr ergeben sich so rund 133 km, für den Schienengüterverkehr rund 319 km und für die Binnenschifffahrt rund 250 km [51].

### **7.1.2 Bestimmung von CO<sub>2</sub>-Emissionen des Güterverkehrs**

Eine Vorhersage, welche Transporte in der Zukunft vom Straßen- zum Schienengüterverkehr verlagert werden können, kann nur in Form von Szenarien dargestellt werden. Dies gilt selbstverständlich auch für eine Einschätzung von Verlagerungen in die entgegengesetzte Richtung vom Schienengüterverkehr zum Straßengüterverkehr. Die Randbedingungen des Marktes, wie z. B. die Energiekosten oder Nutzerkosten für die Infrastruktur, sind sehr variabel, spielen aber bezüglich der Verkehrsmittelwahl eine große Rolle. Daher soll im Rahmen dieser Untersuchung für grundlegende Berechnungen die durchschnittliche Transportweite im Schienengüterverkehr angesetzt werden. Diese beträgt nach obiger Darstellung rund 320 km.

Für die Berechnung individueller Transporte zwischen zwei bekannten Orten ist es selbstverständlich möglich, für jeden Verkehrsträger die individuelle Route zu ermitteln und deren Länge zu bestimmen. Wenn Startpunkt und Zielpunkt nicht bekannt sind, können keine Routen ermittelt und damit keine Transportentfernung bestimmt werden. Daher wird sowohl für den Straßengüterverkehr als auch für den Schienengüterverkehr dieselbe Transportentfernung berücksichtigt, auch wenn sich die Entfernungen für konkrete Transportrelationen in der Realität unterscheiden. Das Ziel ist es nicht, jeden einzelnen Transport exakt abzubilden. Vielmehr soll die Summe der Emissionen aller Transporte miteinander verglichen werden.

Auf Grundlage einer Literaturrecherche konnten verschiedene spezifische Emissionswerte ermittelt werden. Durch die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik, Veränderungen im Strom-Mix etc. ändern sich diese Werte auch in Abhängigkeit von der Zeit. In den nachfolgenden Berechnungen werden die so genannten Kohlenstoffdioxid-Äquivalente ermittelt. Diese umfassen neben dem bekanntesten Treibhausgas Kohlenstoffdioxid auch die Gase Methan (CH<sub>4</sub>) und Distickstoffmonoxid (N<sub>2</sub>O), welches auch als Lachgas bezeichnet wird. Die Massen der Gase Methan und Distickstoffmonoxid werden entsprechend des jeweiligen Treibhausgaspotenzials in eine vergleichbare Masse Kohlenstoffdioxid umgerechnet. Durch die Addition der Werte kann die Masse der Kohlenstoffdioxid-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) berechnet werden.

Für die nachfolgenden Berechnungen werden als durchschnittlicher spezifischer Emissionswert für den Eisenbahn-Güterverkehr 24 g CO<sub>2</sub>e je Tonnenkilometer und für den Straßengüterverkehr 101 g CO<sub>2</sub>e angesetzt. Diese Emissionswerte für das Jahr 2014 wurden vom Umweltbundesamt auf Basis des Forschungsprojekts TREMOD veröffentlicht. Die Differenz der spezifischen Emissionen zwischen Straßengüterverkehr und Schienengüterverkehr liegt bei 77 g CO<sub>2</sub>e. Diese Emissionswerte beinhalten die Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger. Die Emissionswerte des Eisenbahngüterverkehrs basieren auf dem durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. [41]

---

## 7.2 Treibhausgas-Einspar-Strategien

Im folgenden Abschnitt werden, basierend auf den Ergebnissen der Marktanalyse, die CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale bestimmt. Dazu werden folgende strategischen Ansätze unterschieden:

- *Verstärkte Nutzung von Gleisanschlüssen,*
- *Erhalt von Gleisanschlüssen,*
- *Zusätzliche Angebote des Kombinierten Verkehrs und*
- *Transit-Verkehre.*

*Sekundäre Effekte zur Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen* können im Zusammenhang mit dieser Studie nicht als eigener strategischer Ansatz bezeichnet werden. Dennoch steht dies im direkten Zusammenhang mit der Schaffung bzw. Nutzung von Angeboten des Kombinierten Verkehrs und in der Region Hannover wirksamen CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen auf langfristige Sicht. Sie werden daher gesondert behandelt, lassen sich derzeit aber auch nicht quantifizieren.

### 7.2.1 Verstärkte Nutzung von Gleisanschlüssen

Die Befragung der Unternehmen, die über einen aktiv genutzten Gleisanschluss verfügen, hat gezeigt, dass Potenziale für eine stärkere Nutzung der Gleisanschlüsse im begrenzten Umfang zur Verfügung stehen. Deren Realisierung setzt aber voraus, dass die Randbedingungen in der Region Hannover hierfür auch gesichert werden können. Insbesondere bzgl. der Bedienungsqualität der Gleisanschlüsse (Zustellung und Abholung der Güterwagen) darf sich keinesfalls eine Verschlechterung einstellen. Gerade bei Gleisanschlüssen mit geringen Infrastrukturkapazitäten kann eine stärkere Nutzung des Anschlusses nur durch eine häufigere Bedienung erreicht werden.

Die Marktanalyse hat ein Transportaufkommen unter Nutzung der Schnittstelle Gleisanschluss von ca. 4,0 Mio. t/Jahr ergeben. Aufgrund der Angaben der Unternehmen in den Interviews kann eine maximale Steigerung des Aufkommens von 10 % als realistisch bewertet werden. Dies entspricht einer Gütermenge von 0,4 Mio. t. Daraus ergibt sich ein **Einsparpotenzial von 9.825 t Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Jahr:**

$$0,4 \text{ Mio. t} * 319 \text{ km} * 77 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} = 9.825,2 \text{ t CO}_2\text{e/Jahr}$$

### 7.2.2 Erhalt von Gleisanschlüssen

Durch eine Sicherung der derzeitigen Transporte über die Gleisanschlüsse in der Region Hannover kann eine Verlagerung von Transporten vom Schienengüterverkehr zum Straßengüterverkehr verhindert werden. Die Beobachtung der zurückliegenden Entwicklung des Marktes zeigt allerdings, dass ohne aktive Maßnahmen ein Rückgang wahrscheinlicher ist als ein Erhalt der Nachfrage im Schienengüterverkehr („konstante Entwicklung“). Ohne weitere Maßnahmen wird daher ein mittelfristiger Rückgang von 10 % des Aufkommens unterstellt. Unter der Annahme, dass geeignete Maßnahmen (z. B. ERFA Gleisanschluss, Coach für den Schienengüterverkehr) umgesetzt werden, lässt sich ein derartiger Rückgang verhindern.

---

Die Marktanalyse hat wie dargestellt ein Transportvolumen unter der Nutzung der Schnittstelle Gleisanschluss von 4,0 Mio. t / Jahr ergeben. Unter Berücksichtigung der genannten 10 % am gesamten Transportvolumen ergibt sich ein **Einsparpotenzial von 9.825 t Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Jahr:**

$$0,4 \text{ Mio. t} * 319 \text{ km} * 77 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} = 9.825,2 \text{ t CO}_2\text{e/Jahr}$$

### 7.2.3 Zusätzliche Angebote des Kombinierten Verkehrs

Die Rahmenbedingungen für zusätzliche Angebote im Kombinierten Verkehr wurden bereits in Abschnitt 4.2.2 ausführlich dargelegt. Aus den Betrachtungen gingen die beiden nachstehend vorgestellten Relationen Hannover – Nürnberg, stellvertretend für Ziele in Süddeutschland, und Hannover – Warschau, stellvertretend für Ziele in Zentralpolen, als wahrscheinliche Optionen für zusätzliche Angebote hervor. Nachfolgend werden aktuelle Rahmenbedingungen wie oben beschrieben unterstellt und beispielhaft die Treibhausgas-Einsparpotenziale für die beiden Relationen ermittelt, welche die typische Entfernungsgrenze von 400 km zwar überschreiten, im internationalen Vergleich des kontinentalen Kombinierten Verkehrs aber dennoch als vergleichsweise kurz gelten.

#### Beispielrelation Hannover – Nürnberg

Die Ergebnisse der Befragungen der Unternehmen haben gezeigt, dass ein Interesse an der Nutzung einer Verbindung des Kombinierten Verkehrs in Richtung Süden besteht. Als Beispiel soll die Relation von Hannover nach Nürnberg mit einer Entfernung von rund 450 km betrachtet werden, welche derzeit bereits im KV bedient wird, deren Aufkommen aber nur zu einem geringen Teil aus der Region stammt. Damit sich ein solches Angebot am Markt durchsetzen kann, sind mindestens drei Fahrten je Woche und Richtung erforderlich. Besser sind fünf Fahrten oder mehr. Beide Szenarien werden im Folgenden berücksichtigt.

Für den Wagenzug werden 20 Gelenkwagen mit sechs Radsätzen vom Typ Sggmrs 715 angenommen. Die Transportkapazität eines Wagens beträgt 4 Standardcontainer (TEU). Als Beladungsgrad des Zuges werden 80 % gewählt. Das spezifische Ladungsgewicht wird mit 10 t / TEU gewählt. Je Zugfahrt werden im Beispiel 640 Tonnen transportiert:

$$20 \text{ Wagen} * 4 \text{ TEU/Wagen} * 0,80 \text{ (Beladungsgrad)} * 10 \text{ t/TEU} = 640 \text{ t}$$

Bei 3 Fahrten je Woche und Richtung ergeben sich 300 Fahrten pro Jahr, bei 5 Fahrten je Woche ergeben sich 500 Fahrten pro Jahr (jeweils Summe aus beiden Richtungen). Die Transportmenge liegt zwischen 192.000 t und 320.000 t pro Jahr.

Für den Straßengüterverkehr wird die direkte Entfernung bei der Berechnung berücksichtigt. Die Emissionen liegen für die beiden Varianten bei

- $192.000 \text{ t} * 450 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} = 8.726,4 \text{ t CO}_2\text{e}$
- $320.000 \text{ t} * 450 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} = 14.544,0 \text{ t CO}_2\text{e}$

Für den Kombinierten Verkehr werden zusätzlich zu der Transportentfernung im Bahntransport für den Vor- und Nachlauf im Straßengüterverkehr jeweils 20 km angesetzt:

- $192.000 \text{ t} * (450 \text{ km} * 24 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} + 40 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm}) = 2.849,3 \text{ t CO}_2\text{e}$
- $320.000 \text{ t} * (450 \text{ km} * 24 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} + 40 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm}) = 4.748,8 \text{ t CO}_2\text{e}$

Daraus ergibt sich ein **Einsparpotenzial von 5.877 bis 9.796 t Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Jahr**. Der Mittelwert liegt bei 7.837 t Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Jahr.

Die in der *Konzeptstudie Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr* [4] von den Autoren vorgeschlagene Einrichtung einer KV-Verbindung von Hannover nach Rotterdam hätte aufgrund derselben Entfernung von 450 km zwischen dem Rotterdam vorgelagerten Hafen und Hannover dieselben Einspareffekte aufzuweisen wie eine KV-Verbindung nach Nürnberg.

### **Beispielrelation Hannover – Warschau**

Die Befragungen der Unternehmen haben außerdem ergeben, dass eine Relation des Kombinierten Verkehrs von Hannover nach Warschau von Interesse ist. Bei dieser Relation sind im Straßengüterverkehr häufig Störungen durch Unfälle oder Bauarbeiten entlang der Autobahn A2 zu beobachten. Die Entfernung liegt bei rund 830 km.

Auch für diese Relation werden mindestens drei und maximal fünf Fahrten je Woche und Richtung betrachtet. Für den Wagenzug werden ebenfalls 20 Gelenkwagen mit sechs Radsätzen vom Typ Sggmrs 715 angenommen. Die Transportkapazität eines Wagens beträgt 4 Standardcontainer (TEU). Als Beladungsgrad des Zuges werden 85 % gewählt. Das spezifische Ladungsgewicht wird mit 10 t / TEU gewählt. Je Zugfahrt werden im Beispiel 680 Tonnen transportiert:

$$20 \text{ Wagen} * 4 \text{ TEU/Wagen} * 0,85 \text{ (Beladungsgrad)} * 10 \text{ t/TEU} = 680 \text{ t.}$$

Bei 3 Fahrten je Woche und Richtung ergeben sich 300 Fahrten pro Jahr, bei 5 Fahrten je Woche ergeben sich 500 Fahrten pro Jahr. Die Transportmenge liegt zwischen 204.000 t und 340.000 t

Für den Straßengüterverkehr wird bei der Berechnung wieder die direkte Entfernung berücksichtigt. Die Emissionen liegen bei

- $204.000 \text{ t} * 830 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} = 17.101,3 \text{ t CO}_2\text{e}$
- $340.000 \text{ t} * 830 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} = 28.502,2 \text{ t CO}_2\text{e}$

Für den Kombinierten Verkehr werden zusätzlich zu der Transportentfernung an jedem Ende der Transportkette 20 km für den Vor- und Nachlauf im Straßengüterverkehr angesetzt.

- $204.000 \text{ t} * (830 \text{ km} * 24 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} + 40 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm}) = 4.887,8 \text{ t CO}_2\text{e}$
- $340.000 \text{ t} * (830 \text{ km} * 24 \text{ g CO}_2\text{e/tkm} + 40 \text{ km} * 101 \text{ g CO}_2\text{e/tkm}) = 8.146,4 \text{ t CO}_2\text{e}$

Daraus ergibt sich ein **Einsparpotenzial von 12.214 bis 20.356 t Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Jahr**. Der Mittelwert liegt bei 16.285 t Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Jahr.



---

### **7.3 Sekundäre Effekte zur Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Im Straßengüterverkehr kommen derzeit ausschließlich Fahrzeuge mit Dieselmotoren zum Einsatz. Alternative Antriebe werden zurzeit erprobt, z. B. Gas als Verbrennungskraftstoff, elektrische Antriebe, Hybridantriebe mit Rückgewinnung von Bremsenergie auf elektrischem Wege oder Brennstoffzellen als Basis für elektrische Antriebe. Größte Chancen werden Alternativen zum Dieselmotor im regionalen (Verteiler-)Verkehr eingeräumt, wo große Reichweiten nicht im Vordergrund stehen. Hierfür sind bereits Antriebskonzepte verfügbar und Testverkehre finden statt. Neben den im Verteilerverkehr typischen Lkw mit 12 bis 18 Tonnen Gesamtgewicht wurde kürzlich auch der Einsatz von 40-Tonnern mit Sattelaufleger im Regionalverkehr begonnen. Nach Einschätzung von Experten aus der Fahrzeugbranche beherrschen die Hersteller bereits die Technik. Kostensenkungen könnten vor allem über steigende Stückzahlen erreicht werden.

Der Einsatz eines elektrischen und damit theoretisch fast emissionsfreien Antriebs ist über lange Strecken in absehbarer Zeit hingegen nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. Lastwagen, die über einen elektrischen Antrieb verfügen, haben für den Fernverkehr keine ausreichend große Reichweite. Es existieren zwar Überlegungen Autobahnen und andere wichtige Straßen mit einer Oberleitung auszustatten. Allerdings wird die Realisierungschance aufgrund des derzeitigen Sachstandes und der zu erwartenden hohen Investitionskosten in Fahrzeuge und Infrastruktur als gering eingeschätzt. Eine kürzlich bekannt gemachte Studie des INFRAS-Instituts, Zürich, im Auftrag des KV-Betreibers CargoBeamer, hat zudem aufgezeigt, dass der Betrieb von Oberleitungs-LKW aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll ist. Der durch den O-Lkw gegenüber dem konventionellen Lkw-Transport erzielte Umweltnutzen beträgt nur 11 % des Umweltnutzes des Kombinierten Verkehrs.

Eine verstärkte Nutzung des Kombinierten Verkehrs auf der Langstrecke würde daher den Einsatz von lokal emissionsarm oder emissionsfrei arbeitenden Lkw ermöglichen, welche nur den Verkehr auf der ersten und letzten Meile, also im Vorlauf zum bzw. im Nachlauf auf der Straße durchführen. Damit kann es gelingen, Langstreckenverkehre weitgehend auf emissionsarme Antriebe und bestenfalls durchgängig auf elektrische Traktion umzustellen. Dies würde auch deutliche lokale Emissionseinsparungen im Quell- bzw. Zielgebiet der Verkehre, hier: der Region Hannover, ermöglichen. Der Kombinierte Verkehr kann hierfür die Grundlage legen. Eine Quantifizierung dieser sekundären Effekte kann im Rahmen dieser Studie jedoch nicht geleistet werden

### **7.4 Zusammenfassende Bewertung**

In Abschnitt 7.2 wurden mehrere strategische Ansätze zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. von Treibhausgaspotenzialen quantifiziert. Sie wirken in unterschiedlichen Marktbereichen und wenden sich überwiegend an unterschiedliche Zielgruppen. Daher sind auch die Maßnahmen, in diesem Fall also die in Kapitel 6 entwickelten Handlungsbausteine, an diesen Zielgruppen angemessen auszurichten. Nachstehender Abschnitt 7.4.1 erläutert diese Zusammenhänge. Die Darstellung möglicher Potenziale erfolgt in Abschnitt 7.4.2.

#### **7.4.1 Chancen einer Umsetzbarkeit und Handlungsansätze**

Das Bewahren von Zuständen erfordert erfahrungsgemäß einen geringeren Aufwand im Vergleich zu einer aktiven Veränderung von Zuständen. Insofern sind dem Erhalt von Gleisanschlüssen und einer

---

Stabilisierung des Nutzungsumfangs dieser privaten Infrastrukturen die größten Chancen einzuräumen. Die Analysen haben aber auch verdeutlicht, dass diese Aufgabe kein Selbstläufer sein wird. So haben einige Gleisanschließer Mühe, ihren fachlichen Aufgaben des Eisenbahnbetriebs nachzukommen. Andere haben verdeutlicht, dass die Nutzung der Eisenbahn in ihrer Branche kein Muss ist und man unter sich verschlechternden verkehrlichen und wirtschaftlichen Randbedingungen vom Schienengüterverkehr auch Abstand nehmen kann.

Die Studie empfiehlt daher, aktive Anschlussgleisnutzer und ihre wirtschaftlichen Aktivitäten intensiv zu begleiten und etwaigen Verlagerungsaktivitäten auf die Straße ggf. aktiv zu begegnen. Das Angebot einer ERFA Gleisanschluss einschließlich einer engen Zusammenarbeit mit den Moderatoren der Gruppen und der Einsatz eines Coachs für den Schienengüterverkehr mit einer qualifizierten fachlichen Beratung werden diesbezüglich unterstützend wirken. Ferner geht es darum, Handlungsbedarf der öffentlichen Hand wie z. B. in den Bereichen Bauplanung und Baurecht, im Falle der Stadt Hannover ggf. durch die Aktivierung der ihr zugehörigen Eisenbahn, durch Gespräche mit Dienstleistern und der Finanzierungs-/Förderberatung zu erkennen und wahrzunehmen und ggf. auch auszuüben. Handlungsspielräume sind in diesem Zusammenhang möglichst voll auszuschöpfen. Hierzu bedarf es eines gepflegten und aktiv betriebenen Kommunikationsnetzwerks unter Einbeziehung aller betroffenen Parteien. Die Handlungsbausteine Online-Portal und Schienengüterverkehrs-Dialog sind für eine Unterstützung dieses Kommunikationsnetzwerkes wesentlich. Insbesondere die Dialog-Veranstaltungen bieten über die immer wiederholte Kontaktaufnahme eine sehr gute Grundlage für die Pflege von persönlichen Kontakten.

Grenzen zur Förderung des Bahnverkehrs sind öffentlichem Handeln dort gesetzt, wo strukturelle Entwicklungen nicht beeinflussbar sind. Letztere können aber auch positive Verkehrseffekte zeigen, wie folgende Beispiele zeigen:

- Wenn das Kohlekraftwerk Stöcken einmal geschlossen werden muss, entfallen natürlich Kohletransporte, welche die Umwelt grundsätzlich beim Transport belasten, unabhängig vom genutzten Verkehrsträger.
- Wenn Erdölprodukte als Energieträger, politisch gewollt, an Bedeutung verlieren, werden auch Transporte in diesem Marktsegment, die heute überwiegend durch die Bahn erfolgen, zurückgehen.
- Wenn die Abbaukapazitäten von Salz im Werk Wunstorf-Bokeloh erschöpft sein werden, entfallen auch hier entsprechende Transporte.

Im Rahmen des nachfolgend beschriebenen strategischen Ansatzes ist das Augenmerk dann aber auf eine mögliche Nachnutzung der ggf. frei werdenden Gelände einschließlich einer Bahnnutzung zu legen.

Die verstärkte Nutzung von Gleisanschlüssen ist zu einem Teil an die Unternehmensentwicklung der an die Bahn angeschlossenen Unternehmen gekoppelt, andererseits aber auch an deren Bereitschaft, die Bahn als Verkehrsträger tatsächlich zu nutzen, sollten bestehende Transportmengen auf die Bahn verlagert werden können oder zusätzliche Aufkommen verfügbar werden. Die Analysen in dieser Studie haben verdeutlicht, dass insbesondere die Qualität der Bedienung im Einzelwagenverkehr einen Ausschlag für eine höhere Bahnnachfrage gegen kann. In diesem Zusammenhang gilt also die im vorherigen Abschnitt unter *Erhalt von Gleisanschlüssen* gemachte Aussage ganz besonders, dass bahnbetrieblichen Fragen ein besonderes Augenmerk zu schenken ist. Da diese Aufgaben im Rahmen der

---

bestehenden öffentlichen Verwaltungsstrukturen bisher kaum verankert sind, ist die Einschaltung oder der Einsatz fachlich kompetenter Personen in diesem Zusammenhang sehr wichtig, um die Entwicklungen nicht nur zu beobachten, sondern ggf. auch aktiv zu beeinflussen und im Verbund mit geeigneten Partnern Maßnahmen umzusetzen.

Beschränkt man die Aufgaben der Entwicklung einer verstärkten Nutzung von Gleisanschlüssen nicht auf bestehende bzw. aktiv genutzte Gleisanschlüsse, sondern bezieht man auch die aktive Betreuung von Neuansiedlungen und ggf. Reaktivierung ehemals genutzter Anlagen mit ein, so sind die Aufgaben voraussichtlich nicht ohne die Hinzuziehung externer Unterstützung wahrzunehmen. Diese kann im Rahmen des Einsatzes eines Coaches für den Schienengüterverkehr erfolgen oder durch eine fallweise Inanspruchnahme externer Beratungsdienstleistungen. Grundlegend wichtig sind aber auch hier der Aufbau und die laufende Aktivität eines Kommunikationsnetzwerkes (ERFA GA, SGV Dialog, Online-Portal, persönliche Kontakte usw.) wie vorstehend beschrieben.

Hier muss betont werden, dass die beiden vorgenannten Ansätze *Erhalt von Gleisanschlüssen* und *verstärkte Nutzung von Gleisanschlüssen* auf einem bestehenden Transportaufkommen im konventionellen Schienengüterverkehr von ca. 4 Mio. Tonnen jährlich aufsetzen, welches sich zu einem Großteil aus Massengütern zusammensetzt. Durch die Konzentration des Aufkommens auf eine überschaubare Anzahl von Gleisanschlüssen ist auch die Anzahl der Unternehmen, welche über Maßnahmen der Region Hannover zu beeinflussen sind, begrenzt. Dadurch sind die Chancen, die bereits aufgezeigten Einsparpotenziale auch zu realisieren, hoch.

Im Kombinierten Verkehr ist die Anzahl der betroffenen Akteure um ein Vielfaches höher, da grundsätzlich jedes verladende und empfangende Unternehmen in der Region potenzieller Nutzer des Kombinierten Verkehrs ist. Je geringer das Aufkommen an einem Standort ist, desto größer wird die Bedeutung von Speditionen und Netzbetreibern für Stückgut, Teil- und Komplettlading, welche Ladungsströme konsolidieren und dann im Fernverkehr transportieren. Damit wächst die Anzahl der betroffenen Akteure abermals, was den Aufwand für ein Coaching des Kombinierten Verkehrs im Vergleich zum konventionellen Schienengüterverkehr deutlich höher ausfallen lässt. Der Identifizierung der relevanten Akteure kommt daher eine große Bedeutung zu, um den Arbeitsaufwand zu begrenzen.

Im Kombinierten Verkehr ist der Markt laufend stark in Bewegung, und es werden immer wieder neue Verbindungen gebildet, obwohl die Voraussetzungen derzeit besonders ungünstig sind. Dies verdeutlicht, dass die KV-Akteure den Markt laufend beobachten und ggf. auch aktiv werden. Allerdings hat Hannover wie aufgezeigt ungünstige Voraussetzungen für zusätzliche Angebote des Kombinierten Verkehrs. Eine Stimulierung und aktive Unterstützung der Märkte durch den Einsatz eines Coachs für den Schienengüterverkehr wird daher besonders empfohlen. Insbesondere geht es darum, die verladende Wirtschaft von den Vorteilen des Kombinierten Verkehrs zu überzeugen, damit diese wiederum Handlungsdruck auf das Logistik- und Transportgewerbe ausübt.

Bei der Realisierung von neuen Angeboten im Kombinierten Verkehr ist ein langer Atem gefragt. Beispiele aus Bayern zeigen, dass das aktive Betreiben der Entwicklung neuer KV-Angebote erfolgreich sein kann. Auch in diesem Zusammenhang gilt, dass das fachliche Wirken eines Coachs für den Schienengüterverkehr durch begleitende Maßnahmen unterstützt werden muss. Dialogveranstaltungen mit dem Schwerpunkt Kombiniertes Verkehr und die Aufnahme immer neuer Kontakte und Verbreitung von Informationen gehören ebenso zwingend dazu, wie die laufende Wiederaufnahme der Kommuni-

---

kation mit früheren Kontakten, wenn neue Erkenntnisse vorliegen oder neue Ergebnisse erzielt wurden. Die sich auch in den Unternehmen immer wieder einstellenden neuen Randbedingungen können ein Interesse für den Kombinierten Verkehr auslösen.

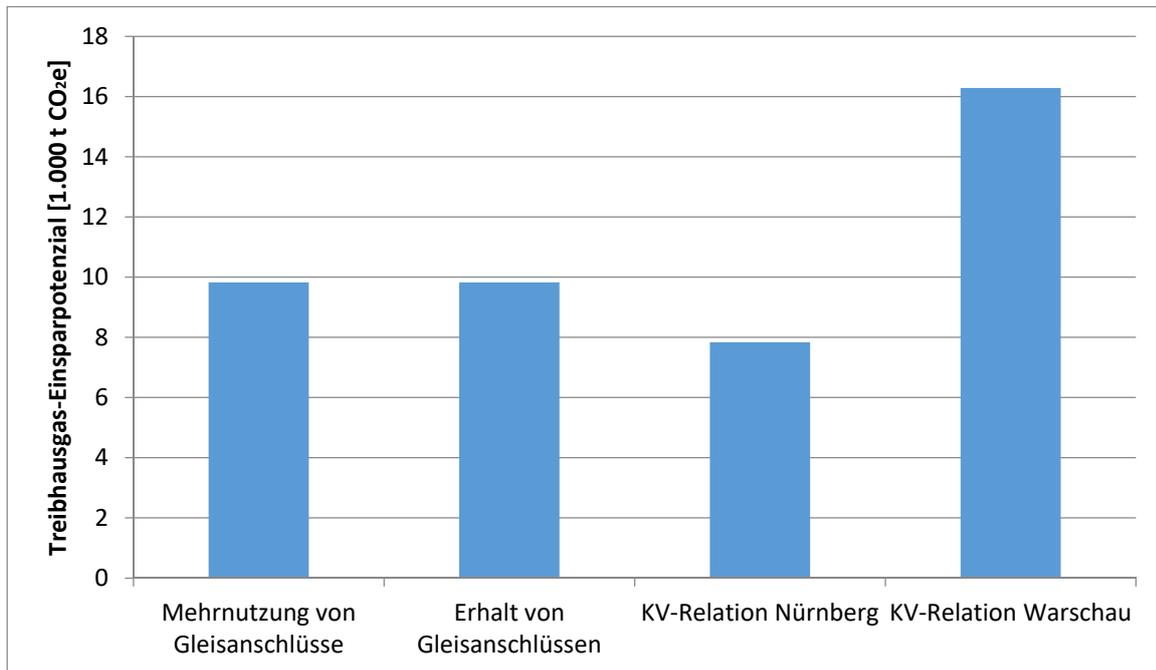
Besonders große Chancen werden der Stabilisierung der bestehenden KV-Verbindung von Hannover nach Nürnberg und darüber hinaus eingeräumt. Obwohl das lokale Aufkommen aus der Region Hannover heraus noch gering ist, ist die Qualität des Angebots als ausgesprochen gut zu bezeichnen. Im Rahmen der Unternehmensbefragungen zeigte sich auch ein deutliches Interesse an KV-Angeboten nach Süddeutschland, welches im Rahmen des Einsatzes eines Schienengüterverkehrs-Coaches besonders zu unterstützen wäre.

Bei der Vorstellung des strategischen Ansatzes Transitverkehre wurde darauf hingewiesen, dass eine direkte Einflussnahme auf Verkehre, welche außerhalb der Region Hannover beginnen und enden, aus der Region Hannover heraus nur eingeschränkt möglich ist. Auf früheren Beobachtungen kann jedoch ergänzt werden, dass insbesondere die Region Braunschweig/Wolfsburg eine große Quelle und Senke für Durchgangsverkehre durch die Region Hannover darstellt. Da diese Region ebenfalls in Niedersachsen liegt, bestünde über eine enge Zusammenarbeit die Möglichkeit einer Einflussnahme. Insbesondere über eine Vorbildfunktion durch Erfolge eines Coachings des Kombinierten Verkehrs in der Region Hannover könnte es gelingen, entsprechende Aktivitäten auch in der Region Braunschweig/Wolfsburg anzuregen.

#### **7.4.2 Relevanz der Szenarien und Treibhausgas-Einsparpotenziale**

Die nachstehende Darstellung zeigt Treibhausgas-Einsparpotenziale der vier beschriebenen Handlungsansätze im Vergleich. Während das zweite Szenario auf den Erhalt bestehender Bahnverkehre abzielt, sind alle weiteren Maßnahmen auf eine Erweiterung der Nutzung der Bahn im Schienengüterverkehr ausgelegt. Auf den ersten Blick scheinen alle Szenarien in etwa gleichwertig zu sein. Es ist jedoch zu beachten, dass die beiden Szenarien zur Entwicklung des Kombinierten Verkehrs nur exemplarisch für zwei Relationen zu sehen sind, welche bezüglich Ihrer Realisierung am wahrscheinlichsten sind. Insofern stellt sich das Gesamtpotenzial des Kombinierten Verkehrs als Summe aller zukünftig realisierbaren KV-Angebote dar, welche zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht benannt werden können.

Abbildung 7-3: Vergleichende Darstellung der Treibhausgas-Einsparpotenziale  
(Eigene Darstellung)



Das in der Realisierung befindliche KV-Terminal MegaHub Lehrte sieht für lokales Aufkommen, also aus der Region Hannover, am Tag eine Kapazität für je zwei eingehende und ausgehende Züge vor. Diese Kapazität wäre daher gerade ausreichend, um die beispielhaft vorgestellten KV-Relationen betrieblich abwickeln zu können. Dies erscheint zunächst nicht viel. Im Rahmen des Berichts wurden jedoch die vielfältigen Aufgaben und Hürden beschrieben, die mit einer solchen Realisierung verbunden sein können. Es muss aber im Auge behalten werden, dass die Kapazitäten für die Abwicklung von Kombinierten Verkehr rechtzeitig ausgeweitet werden, sobald sich eine maßgebliche Zunahme im kombinierten Verkehr einstellt. Die Entwicklung regionaler, kundennaher Terminals für den horizontalen Umschlag kann in dieser Hinsicht sowohl eine kapazitive als auch eine konzeptionell günstige Ergänzung sein.

Es ist aus Sicht der Autoren unstrittig, dass die Bahn eine größere Bedeutung erlangen muss, wenn die politisch angestrebten Klimaziele erreicht werden sollen. Dabei muss die Bahn aber integrierter Bestandteil eines Gesamtkonzepts werden, in dem jeder Verkehrsträger und alle noch kommenden technischen und organisatorischen Lösungen ihre Stärke ausspielen können. In dieser Studie wurden daher mehrere mögliche Entwicklungen aufgezeigt, um Lösungen in dieser Hinsicht realisieren zu können. Wichtig sind dabei eine Gestaltung und eine Moderation der Prozesse durch die öffentliche Hand auch auf regionaler Ebene. Ein SGV-Coach kann hier eine entscheidende Unterstützung leisten.

---

## 8 Abkürzungen

ABC	AnschlussbahnCoach
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (bis Ende 2013, danach: >BMVI)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (seit Anfang 2014, vormals >BMVBS)
EBL AB	Eisenbahnbetriebsleiter Anschlussbahn
GA	Gleisanschluss oder, im Kontext, auch Gleisanschließer
GVN	Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen
GVSt	Güterverkehrsstelle
HWK	Handwerkskammer
IHK	Industrie- und Handelskammer
KEP	Kurier-Express-Paket, Teilmärkte des Güterverkehrs für eilige Sendungen
Nds. MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover
KV	Kombinierter Verkehr
SGV	Schienengüterverkehr
SGV-Coach	Coach für den Schienengüterverkehr

---

## 9 Literatur- und Bildquellen

- [1] Landesamt für Statistik Niedersachsen, Hannover, Stand der Daten: 31.12.2015.
- [2] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit:  
*Klimaschutzplan 2050 – Kabinettsbeschluss vom 14. November 2016*,  
[www.bmub.bund.de](http://www.bmub.bund.de), Download vom 13. Februar 2017.
- [3] CargoBeamer AG:  
*Szenarien für einen nachhaltigen Güterverkehr in Deutschland*,  
Studie von INFRAS, Zürich, für CargoBeamer AG, Abschlussbericht vom 04.11.2016, Download  
von [www.cargobeamer.com](http://www.cargobeamer.com) am 09.01.2017.
- [4] Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, IML:  
*Konzeptstudie Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr*,  
im Auftrag der Region Hannover, Dortmund, 2015.
- [5] Kraftfahrt-Bundesamt (KBA):  
*Sonderaufbereitung zu Verkehrsdaten zum Güterkraftverkehr mit europäischen  
Lastkraftfahrzeugen für das Berichtsjahr 2014*,  
Datenaufbereitung vom September 2016.
- [6] Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt:  
*Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen*  
vom 14. Dezember 1955, gültig ab 0 1.01.1959, Sb. I, 756.
- [7] DB Netz AG:  
*Infrastrukturprojekte 2016 – Bauen bei der Deutschen Bahn, Sonderdruck MegaHub Lehrte:  
Technik für innovativen Schnellumschlag*,  
Informationsbroschüre der DB Netz AG, verlegt von der DVV Media Group GmbH | Eurailpress,  
Hamburg, veröffentlicht im Dezember 2016.
- [8] Klaus Kremper:  
*Weg mit Schenker und Arriva!*  
in: Deutsche Verkehrszeitung (DVZ), 13.12.2016.
- [9] Wikipedia:  
*Coaching*,  
[de.wikipedia.org/wiki/Coaching](http://de.wikipedia.org/wiki/Coaching), Stand vom 10. Januar 2017.
- [10] Wikipedia:  
*Marktversagen*,  
[de.wikipedia.org/wiki/Marktversagen](http://de.wikipedia.org/wiki/Marktversagen), Stand vom 10. Januar 2017
- [11] Priwo:  
*Amstetten Bahnhof, Freiladegleis und Ladestraße*,  
Aufnahme von Benutzer: Priwo, Gemeinfrei,  
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=40934518>.
- [12] Rail Cargo Logistics - Austria GmbH, Salzburg:  
*MOBILER – innovative Transportlogistik*,  
Präsentation vom Januar 2017.

- 
- [13] Transgourmet Deutschland/Coop Schweiz:  
ContainerMover-Umschlag.
- [14] InnovaTrain AG, CH-Böckten:  
InnovaTrain ContainerMover-3000®,  
Unternehmensbroschüre, Januar 2017.
- [15] Autogena Stahl GmbH, Hannover, <http://www.autogena.de>, Stand 01.10.2016
- [16] AVISTA OIL AG, Uetze, <http://www.avista-oil.com>, Stand 01.10.2016
- [17] BBL Logistik, Hannover, <http://bbl-logistik.de>, Stand: 01.10.2016
- [18] CARBO Kohlensäurewerke GmbH, Bad Hönningen, <https://www.carbo.de/de>,  
Stand: 01.10.2016
- [19] CAT Germany (ehemals Wallenius Wilhelmsen), Köln, <http://www.cat-fahrzeuglogistik.de>,  
Stand 01.10.2016
- [20] CG Chemikalien GmbH & Co. KG, Laatzen, <http://www.cg-chemikalien.de>, Stand: 01.10.2016
- [21] Delta-Stahl GmbH, Barsinghausen, <http://www.knauf-interfer.de/standorte/delta-stahl-barsinghausen>, Stand 01.10.02016
- [22] Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße (DUSS) mbH, Terminal Hannover-Linden  
[http://www1.deutschebahn.com/file/ecm2-duss/1626042/eU6UniidKNBnG771tl91iq5Js-o/1624218/data/hannover\\_flyer.pdf](http://www1.deutschebahn.com/file/ecm2-duss/1626042/eU6UniidKNBnG771tl91iq5Js-o/1624218/data/hannover_flyer.pdf), Stand 01.10.2016
- [23] GATX Rail Europe, Hamburg, <http://www.gatx.eu/de/unternehmen/standorte>,  
Stand: 01.10.2016
- [24] Honeywell Specialty Chemicals Seelze GmbH, Seelze, <http://www.honeywellseelze.com>,  
Stand: 01.10.2016
- [25] Johnson Controls Systems & Service GmbH, Essen, [http://www.johnsoncontrols.com/de\\_de](http://www.johnsoncontrols.com/de_de),  
Stand: 01.10.2016
- [26] Kraul & Wilkening und Stelling GmbH, Hannover, <http://www.kwst.com>, Stand: 01.10.2016
- [27] K+S KALI GmbH, Kassel, <http://www.kali-gmbh.com/dede>, Stand: 01.10.2016
- [28] Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co KG, München, <http://www.moll-betonwerke.de>,  
Stand: 01.10.2016
- [29] Nexans Deutschland GmbH, Hannover, <http://www.nexans.de>, Stand: 01.10.2016
- [30] Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Verkehrsmengenkarte 2010,  
[http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/96210/Verkehrsmengenkarte\\_2010.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/96210/Verkehrsmengenkarte_2010.pdf)
- [31] Oiltanking GmbH, Hamburg, <http://www.oiltanking.de/Oiltanking/de/home/index.php>,  
Stand: 01.10.2016
- [32] PRIMAGAS Energie GmbH & Co. KG, Krefeld, <http://primagas.de>, Stand 01.10.2016

- 
- [33] PROGAS GmbH & Co KG, Dortmund, <http://www.progas.de>, Stand 01.10.2016
- [34] Salzgitter Mannesmann Stahlhandel GmbH, Düsseldorf, <http://www.salzgitter-mannesmann-stahlhandel.de>, Stand 01.10.2016
- [35] SEH Engineering GmbH (ehemals Eiffel Deutschland Stahltechnologie), Hannover, <http://www.seh-engineering.de/startseite>, Stand: 01.10.2016
- [36] Stadtwerke Hannover AG, Hannover, <http://www.enercity.de/unternehmen/anlagen-portraet/strom/gkh-stoecken/index.html>, Stand: 01.10.2016
- [37] Städtische Häfen Hannover, 2016
- [38] TanQuid GmbH & Co. KG, Duisburg, <http://www.tanquid.com>, Stand 01.10.2016
- [39] TenneT TSO GmbH, Bayreuth, <http://www.tennet.eu>, Stand: 01.10.2016
- [40] UNIVERSAL Eisen und Stahl GmbH, <http://www.universal-stahl.de>, Stand: 01.10.2016
- [41] Umweltbundesamt, Emissionsdaten des Verkehrs für das Jahr 2014, Quelle TREMOD 5.63, <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten>, Stand 01.10.2016
- [42] VARO Energy (ehemals Petrotank Neutrale Tanklagergesellschaft), Cham, Schweiz, <http://varoenergy.com>, Stand: 01.10.2016
- [43] Städtische Häfen Hannover, Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Hannover, <http://www.hannover.de/Wirtschaft-Wissenschaft/Wirtschaftsförderung/Standort/Logistikstandort-Hannover/Logistische-Knoten/Hafen-Hannover>, Stand: 01.10.2016
- [44] Volkswagen Nutzfahrzeuge, Hannover, <http://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de>, Stand: 01.10.2016
- [45] LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover
- [46] Google Inc., Mountain View, USA: GoogleEarth 7.1.7.2606, Stand 01.10.2016
- [47] OpenStreetMap, OpenStreetMap contributors/OpenStreetMap-Mitwirkende: [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright)
- [48] eigene Recherchen, Befragung von Unternehmen
- [49] DB Netz AG, Tool: „Railway.tools Einfachbahn“, <https://railway.tools/>, Stand: 30.11.2016
- [50] Region Hannover, Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung, Trends und Fakten 2016
- [51] Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
- [52] Hannover.de, Hafen in Zahlen, [www.hannover.de](http://www.hannover.de), Rubrik Wirtschaft und Wissenschaft > Wirtschaftsförderung > Standort
- [53] DB Cargo: Infoportal Multimodal-Schienezugang, <https://schienenzugang.dbcargo.com/deu/start>

---

[54] UIC, Union internationale des chemins de fer, Internationaler Eisenbahnverband, Paris, Frankreich, 2012 Report on Combined Transport in Europe, 12/2012



**Anlagen**

**Anlage 1    Interview-Leitfaden**

(4 Seiten)

Stand 12.05.2016 (bs, ck)

## Interview-Leitfaden für Unternehmen

### Einleitung

Persönliche Vorstellung

Gesprächsanlass/Erläuterung des Projekts:

- Anlass und Ziele für die Studie (detailliert),
- Einordnung des Interviews in den Zusammenhang.

Beteiligte Parteien (Region Hannover, Gutachter)

keine Verpflichtung für Unternehmen und keine Kosten

Erklärung der Vertraulichkeit der Informationen gem. Begleitschreiben der Region Hannover

### Standort und ggf. Einbindung des Unternehmensteils in die Gruppe/den Konzern

Art und Größe des Standorts (Niederlassung, Produktion, Lager, MA, Fläche usw.)

Produktion bzw. wirtschaftliche Aktivität,  
dazu Gutarten und –mengen und Handelspartner:

- im Empfang (Zulieferung) / Import?
- im Versand (Produktion) / Export?

Zwischenstationen z. B. bestimmte Häfen, Zwischenlager, Konsolidierungspunkte usw.

Entwicklungsperspektive über die Zeit

### Rahmenbedingungen für Bahnverkehre

Rolle der Bahn im Transport? (über eigene Infrastruktur, im Kombinierten Verkehr)

(Schienen-)Infrastruktur der Haupt-Handelspartner (Zulieferer, Kunden) bzw. an den korrespondierenden Standorten (auch, wenn beide vorherigen Fragen verneint wurden!)

Wer veranlasst die Transporte? Wer bezahlt dafür?

## **Logistische Anforderungen**

**(vrsl. werden bereits zu den vorherigen Fragestellung auch hierzu Angaben gemacht)**

Struktur der Güter/Produkte, z. B. palettierte Ware, Verwendung bes. Behälter/Verpackung, Massengüter usw.

Zyklen, Zeitlage, Zeitfenster für Versand und Empfang am Standort

Zeitlage Versand Quellgebiete/-standorte und Empfang Zielgebiete/-standorte

Geschwindigkeit, insbesondere: ist die geforderte Geschwindigkeit deckungsgleich mit den korrespondierenden Zeitlagen an den Enden der Logistikketten?

spezifische Anforderungen auf Absender-/Empfängerseite an Be-/Entladung

Affinität für Kombinierten Verkehr an den korrespondierenden Standorten?

## **Kombinierter Verkehr**

Nutzung des KV:

1. Hat man sich mit dem Thema schon beschäftigt? Wie intensiv?
2. Wurde der KV bereits genutzt?
  - Wenn eine Nutzung nicht mehr erfolgt: Entscheidende Gründe dafür?
  - Wenn er noch nicht genutzt wurde: Hat man sich schon ernsthaft mit dem KV beschäftigt?

Wenn eine Nutzung erfolgt ist:

- Wer hat dies veranlasst (eigenes Unternehmen, Zulieferer, Kunde)?
- Container oder Wechselbehälter?
- Behandlung der Behälter auf dem Firmengelände?
- Erfahrung mit dem KV? Potenzial?

Perspektiven für die Nutzung des Kombinierten Verkehrs? Wovon sind diese abhängig? (Vgl. auch nachstehend: Rolle des oder der Dienstleister)

## **Rolle der Dienstleister (Transportlogistik)**

Ist die Transportlogistik als integraler Bestandteil der Unternehmenslogistik vergeben?

Wo liegt die Schnittstelle zu den Dienstleistern (Rampe, Warenein- bzw. -ausgang, Lager usw.)

Wer steuert die Schnittstelle zu den Dienstleistern?

Hat der Dienstleister Kenntnisse oder Erfahrung im Umgang mit Schienengüterverkehr bzw. KV?

### **Nachbarschaft und Kooperation**

Wer sind direkte Nachbarn mit Ladungsaufkommen und könnten diese für Kooperation im Bahnverkehr interessant sein?

Spricht man miteinander bzw. gibt es Anknüpfungspunkte für eine gemeinsame Nutzung der Infrastruktur?

### **AnschlussbahnCoach und ERFA Gleisanschluss**

Kann sich das Unternehmen vorstellen, die Dienstleistungen eines AnschlussbahnCoachs in Anspruch zu nehmen?

Hat das Unternehmen Interesse an der Teilnahme an der ERFA Gleisanschluss? Einladung zur ersten Sitzung am 17.10.16.

### **Ausstattung und Nutzung von Schieneninfrastruktur (sofern zutreffend)**

Maximale Gleislänge, max. Länge einer Wagengruppe im Anschluss, max. Anzahl von GWg im Anschluss (einer bestimmten Kategorie)

max. Anzahl von GWg in oder an der Umschlageinrichtung (an der Rampe, im Umschlaggleis)

Gewichtsbeschränkungen (zul. Radsatzlast), sonstige Einschränkungen (Lichtraum etc.)

Art der Umschlageinrichtung:

- ebene Fläche (Umschlag mit Gabelstapler, Förderband etc.),
- Rampe (GWg von Rampe befahrbar),
- Kran, Portalkran,
- Silo (Befüllung von oben),
- Tiefbunker – Entleerung nach unten (mittig, seitlich),
- andere.

Qualität der Einbindung der Umschlageinrichtung in die Logistikkette (Prozessfluss)

sonstige betriebliche Besonderheiten

Planungen zur Entwicklung der Gleisinfrastruktur oder Logistik-Einrichtungen

### **Herausforderungen Schieneninfrastruktur (sofern zutreffend)**

Betrieb, Wartung, Instandhaltung -> wirtschaftlich

Organisatorisch, z. B. im Kontakt mit DB Netz, der Aufsichtsbehörde, Dienstleistern usw.

Themen der Förderung

### **Hinweise zur Vorbereitung**

*Recherche im WWW und in anderen Medien oder Verwendung von Informationen aus bereits vorliegenden Daten zum jeweiligen Unternehmen:*

- *Unternehmensstruktur und Standorte,*
- *Produkte,*
- *Märkte,*
- *Ansprechpartner: Geschäftsführung und/oder SCM/Logistikleiter.*

*Kontaktaufnahme:*

- *ggf. richtigen Ansprechpartner telefonisch erfragen,*
- *ggf. telefonische Kontaktaufnahme per eMail ankündigen,*
- *Projektvorstellung und Terminabsprache,*  
*persönliche Gespräche: ca. 1,5 Std Dauer, möglichst Geschäftsführung einbinden.*

*Ggf. vorab versenden:*

- *Begleitschreiben der Region an den/die Gesprächspartner,*
- *Versand des Interview-Leitfadens (Kurzfassung) an den/die Gesprächspartner.*

*Im Nachgang:*

- *telefonische Abfrage von Informationen zum Gleisanschluss, sofern diese im Interview nicht aus dem Zusammenhang bekannt wurden*
- *Versand einer Einladung zur ERFA-Sitzung*

**Anlage 2 AnschlussbahnCoaching, Erfahrungsaustauschgruppe (ERFA) Gleisanschluss**

(Flyer AnschlussbahnCoach: 4 Seiten  
Flyer ERFA Gleisanschluss: 6 Seiten)

Profil eines AnschlussbahnCoachs



# AnschlussbahnCoach

Bringt Sie auf Schiene.



So verlassen Sie eingefahrene Wege ...



## So verlassen Sie eingefahrene Wege ...

### 1 → Warum die Verlagerung auf die Schiene nicht von selbst passiert

Die Bahn kann bis zu 25 % billiger sein als der Lkw. Da müsste es eigentlich automatisch zu einer Verlagerung auf die Schiene kommen, oder?

Die Bahn ist wesentlich günstiger als der Lkw. In den meisten Fällen aber nur dann, wenn es sich um einen sogenannten Ganzzug handelt. Der kann zum Beispiel 1.000 Tonnen Rundholz transportieren – im besten Fall über eine Entfernung von 400 km und mehr.

So wird die Massenleistungsfähigkeit der Bahn voll genutzt. Aber nicht alle Unternehmen haben genügend »Masse« für den Transport mit Ganzzügen. Das gilt vor allem für Salzburger Unternehmen: Nur wenige können die Ladungsmenge von 40 Lkw (das entspricht einem Ganzzug) auf einmal versenden oder empfangen.

### 2 → Ein Gleis macht noch keinen Schienengüterverkehr

Die Produkte werden immer hochwertiger. Die Menge pro Sendung nimmt ab, die Frequenz der einzelnen Sendungen nimmt jedoch zu. Anders formuliert – immer kleinere Mengen werden immer öfter transportiert. Das ist eine Folge des »Güterstruktureffektes« und wirkt sich negativ aus für die Bahn.

Außerdem ist der Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen – gerade im Einzelwagenbereich – nur sehr schwach ausgeprägt.

Leider wurden auch zahlreiche Gleisanschlüsse ohne Rücksicht auf die Folgekosten bei der späteren Verwendung geplant. Das passiert noch immer. Zu kurze Gleise, fehlende Weichen oder zu enge Radian sind keine Seltenheit.

Ein Gleis macht eben noch keinen Güterverkehr mit der Bahn.

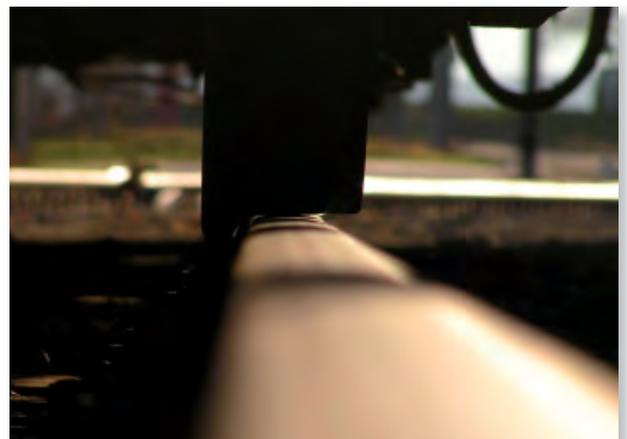
### 3 → Bringt Sie auf Schiene: Der AnschlussbahnCoach

Daher gibt es den AnschlussbahnCoach, der Salzburger Unternehmen und Kommunen persönlich bei allen Fragen rund um die wirtschaftliche Nutzung von Gleisanschlüssen berät. Das ist bislang einzigartig in Österreich.

Der AnschlussbahnCoach prüft auch die Möglichkeiten zur Bündelung von Aufkommen verschiedener Unternehmen. Damit können möglichst viele von der Massenleistungsfähigkeit der Bahn profitieren.

Gleichzeitig soll auch der Wettbewerb der einzelnen Bahnen forciert werden, damit die Preise niedriger - und die Qualität höher werden.

Der AnschlussbahnCoach ist neutral und unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen – inländischen oder ausländischen.





## 4 → In diesen Fällen sollten Sie den AnschlussbahnCoach kontaktieren

### Wenn Sie bereits einen Gleisanschluss besitzen und ...

- diesen wenig nutzen und überlegen ihn stillzulegen
- diesen wenig nutzen und die Transportmengen steigern wollen
- diesen bereits stillgelegt haben, sich aber überlegen ihn wieder zu nutzen

### Wenn Sie keinen Gleisanschluss besitzen, aber ...

- darüber nachdenken, einen zu errichten
- Güter empfangen oder versenden, die grundsätzlich auch mit der Bahn transportiert werden können
- Fragen rund um das Thema Schienengüterverkehr haben

### Wenn Sie bereits Gewerbegebiete betreiben oder ein neues Gewerbegebiet entwickeln möchten und dafür ...

- Bahnlogistiklösungen für bestehende oder neue Unternehmen suchen
- einen Gleisanschluss errichten wollen



## 5 → So unterstützt Sie der AnschlussbahnCoach

- Er beantwortet Fragen zu den Fördermöglichkeiten für einen Gleisanschluss
- Er zeigt alternative Möglichkeiten zur Bedienung eines Gleisanschlusses auf
- Er prüft die Verlagerungsmöglichkeit neuer Güterströme auf die Bahn
- Er begleitet Sie bei Gesprächen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Er beantwortet alle Fragen rund um die Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs und zeigt Lösungen auf
- Er zeigt potenzielle Fehler bei der Planung von Gleisanschlüssen auf
- Er sucht aktiv nach Transportaufkommen, die gebündelt und damit günstiger mit der Bahn transportiert werden können
- Er überlegt gemeinsam mit Ihnen Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung rund um die Prozesse auf Ihrem Gleisanschluss (z.B. Umschlag, Bedienung, neue Technologien)
- Er bearbeitet Fragen zum Einsatz des Kombinierten Verkehrs (Container, Wechselaufbauten)
- Er schafft Bewusstsein für die Möglichkeiten, aber auch die Zwänge des Schienengüterverkehrs



# AnschlussbahnCoach

Bringt Sie auf Schiene.

[www.anschlussbahncoach.at](http://www.anschlussbahncoach.at)

## 6 → So kommen Sie zum AnschlussbahnCoach. Oder er zu Ihnen.

Rufen Sie den AnschlussbahnCoach direkt an oder senden Sie ihm ein E-Mail.

Nach einem ersten Telefonat können Sie selbst entscheiden, ob Sie einen Besuch vom AnschlussbahnCoach wünschen.

Die Beratung durch den AnschlussbahnCoach ist für Sie kostenlos.

### Und hier seine Kontaktdetails:

#### AnschlussbahnCoach

Friedrich Gitterle

Impuls- und Dienstleistungszentrum für Mobilität  
und Regionalentwicklung GmbH

Mayburgerplatz 1 · 5204 Straßwalchen

Tel 0662 8042-2250

Fax 0662 8042-2251

Mail [info@AnschlussbahnCoach.at](mailto:info@AnschlussbahnCoach.at)

Web [www.AnschlussbahnCoach.at](http://www.AnschlussbahnCoach.at)

## 7 → Das steckt hinter dem AnschlussbahnCoach

Mit dem **AnschlussbahnCoach** wird eine Projektidee aus dem INTERREG IIIA-Projekt »InnoVersys« verwirklicht.

Dieses bisher in Österreich einzigartige Projekt wird vom Impuls- und Dienstleistungszentrum für Mobilität und Regionalentwicklung mit Sitz in Straßwalchen getragen und gemeinsam mit dem Land Salzburg und der Industriellenvereinigung Salzburg umgesetzt. Gefördert wird es von der Europäischen Union über das Programm zur »Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit (RWF)«.

Zielgruppe des AnschlussbahnCoach sind Salzburger Unternehmen und Kommunen.



#### Impressum:

Für den Inhalt verantwortlich: dbt - developing business in transport · Mag. Friedrich Gitterle  
Projekträger: Impuls- und Dienstleistungszentrum für Mobilität und Regionalentwicklung GmbH  
Gestaltung: Hans-Peter Traunig · [interaktiv.design.at](http://interaktiv.design.at)  
1. Auflage 2008

# ERFA Gleisanschluss

Erfahrung auf Schiene.



**ZUSAMMEN SIND WIR MEHR**  
**MITGLIEDSCHAFT BEI DER**  
**ERFA GLEISANSCHLUSS**

# ZUSAMMEN SIND WIR MEHR

Ein eigener Gleisanschluss ist wichtig. Kann aber auch eine ganz schöne Bürde sein. Als Kostenstelle ist er nicht unbedingt attraktiv. Jedenfalls kein Kerngeschäft und meistens mit wenig Aufmerksamkeit bedacht.

Wer einen Gleisanschluss betreibt ist auf sich allein gestellt. Und muss sich intensiv mit rechtlichen, betrieblichen und technischen Themen auseinandersetzen. Jeder Einzelne beginnt ganz von vorne und kann nicht von den Erfahrungen anderer Gleisanschließer lernen und profitieren.

Das hat nun ein Ende: Mit der ERFA Gleisanschluss lernen Sie von anderen Gleisanschließern, profitieren von gemachten Erfahrungen, erhöhen die Sicherheit und senken Ihre Kosten.

## Das sind unsere grundlegenden Ziele

- Kosten senken
- Risiken reduzieren
- mehr Güter auf die Schiene

Das ist unser gemeinsamer Antrieb.

# ERFA Gleisanschluss

Erfahrung auf Schiene.

## ERFA Workshops

Jährlich finden zwei Workshops bei den Teilnehmern vor Ort statt. Hier entsteht die Möglichkeit, andere Gleisanschlüsse zu besichtigen und sich mit den ERFA-Teilnehmern der eigenen Gruppe auszutauschen. Den Schwerpunkt des Workshops bildet zusätzlich mindestens ein Vortrag eines externen Experten über gleisanschlussrelevante Themen. Zusätzlich sind weitere Veranstaltungen aller ERFA-Gruppen, sogenannte „Inter-ERFA-Treffen“ geplant.

Unkompliziert und schnell werden Informationen zum Stand der Technik, der Rechtslage und der eigenen Kennzahlen im Vergleich zu einem möglichen Gruppenbenchmark kommuniziert. Durch den persönlichen Erfahrungsaustausch in den zwei Workshops pro Jahr können Erfahrungswerte anderer Gleisanschließer aus der Praxis umgesetzt werden. Externe Experten, die zu den Workshops eingeladen werden, unterstützen die Gleisanschließer bei verschiedenen Themen.

**„Ich bin Teilnehmer bei der ERFA Gleisanschluss, weil ich mich mit Gleichgesinnten austauschen kann und deren Erfahrungsschatz für uns von großem Nutzen ist.“**

**-Reinhard Scherer**  
Eisenbahnbetriebsleiter der  
Flourchemie Stulln GmbH

Mit der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit durch das Projektteam soll in der Öffentlichkeit mehr Bewusstsein für Probleme der Gleisanschließer entstehen. Zudem wurde eine Informationsplattform für die ERFA Mitglieder für gleisanschlussrelevante Themen geschaffen, die aktuelle Dokumente zur Rechtslage zusammenträgt, die kaum konzentriert vorhanden und nur schwer greifbar sind.

## Zielgruppe

Die Zielgruppe der ERFA Gleisanschluss sind Gleisanschließer aus ganz Bayern. Bereits jetzt haben sich zwei ERFA-Gruppen mit namhaften bayerischen Unternehmen formiert. Hier sind noch wenige Plätze frei. Weitere Gruppen werden gegründet.

## Mitglied werden

### Werden Sie Mitglied bei der ERFA Gleisanschluss und profitieren Sie von:

- Erfahrungsaustausch mit anderen Gleisanschließern
- Besichtigung verschiedener Gleisanschlüsse
- Vorträge über aktuelle Themen durch externen Experten
- Gemeinschaftliche Öffentlichkeitsarbeit bzw. gemeinschaftliches Auftreten
- Benchmarkvergleich
- Zugang zur Informationsplattform der ERFA Gleisanschluss
- Mitwirkung in der Gestaltung von Gleisanschluss-Projekten
- Bevorzugte Anmeldung zu speziellen Veranstaltungen und Kursen wie z. B. „Ausbildungskurs zum Eisenbahnbetriebsleiter nichtöffentlicher, nichtbundeseigener Eisenbahnen in Bayern“

## Formular für die Mitgliedschaft



**JA, ich möchte Mitglied der ERFA Gleisanschluss werden und melde mich verbindlich an.** Die Einteilung in die verschiedenen ERFA Gruppen erfolgt in chronologischer Reihenfolge. Ich habe keinen Einfluss auf die Zuordnung. Eine weitere ERFA Gruppe wird bei ausreichender Teilnehmerzahl gegründet.

**Name des Unternehmens:** .....

**Name:** ..... **Position:** .....

**Zuname:** ..... **Titel:** .....

**Straße:** ..... **PLZ:** ..... **Ort:** .....

**E-Mail:** .....

**Telefon:** .....

**Standort Gleisanschluss:** .....

**Länge Gleisanschluss:** .....

**Mitfinanzierungsbeitrag:**  **Gleisanschluss bis 1.000 m: 450 €**

**1.001 - 3.000 m: 800 €**

**Mehr als 3.000 m: 1.200 €**

.....  
Datum

.....  
Unterschrift

**Fragen, Ideen und Anregungen? Kontaktieren Sie Herrn Andreas Krapf:**

**Tel. +49 8051 901-101 oder [andreas.krapf@lkzprien.de](mailto:andreas.krapf@lkzprien.de)**

# ERFA Gleisanschluss

Erfahrung auf Schiene.

## Wer sind wir:

Die ERFA Gleisanschluss wurde gegründet vom Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) Prien, der AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH sowie der LKZ Prien GmbH.

Mehr Informationen finden Sie unter

[www.erfa-gleisanschluss.de](http://www.erfa-gleisanschluss.de)

Partner der ERFA Gleisanschluss



**Anlage 3      Beispiel Niedersachsen: Vorläufer der Dialog-Veranstaltungen**

(4 Seiten)

Programme zweier niedersächsischer Seminarveranstaltungen in 2014 und 2016 mit Beispielcharakter für *Dialogveranstaltungen Schienengüterverkehr*:

- Oldenburg, 20.05.2015:  
Fortbildungsveranstaltung „Zugang zur Schieneninfrastruktur für die Logistik“
- Oldenburg, 18.10.2016:  
Fortbildungsveranstaltung „Entwicklungsmöglichkeiten für einen effizienten Schienengüterverkehr in Niedersachsen“



## Kontakt und Anmeldung

### **Ansprechpartner für Anmeldungen:**

Anja Eilers und Karin Schildt

Oldenburgische Industrie- und Handelskammer

Moslestraße 6, 26122 Oldenburg

Telefon: 0441/2220416

Fax: 0441/22205416

E-Mail: [verkehr@oldenburg.ihk.de](mailto:verkehr@oldenburg.ihk.de)

Internet: [www.ihk-oldenburg.de](http://www.ihk-oldenburg.de)

### **Kostenbeitrag:**

30 EUR (Rechnung wird nach Anmeldung verschickt)

### **Anmeldefrist:**

Bitte melden Sie sich bis zum 1. Mai 2015 verbindlich an.



Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



## Einladung

zur Fortbildungsveranstaltung  
„Zugang zur Schieneninfrastruktur  
für die Logistik“

Mittwoch, 20. Mai 2015  
Oldenburgische Industrie-  
und Handelskammer  
Moslestraße 6, 26122 Oldenburg



**Niedersachsen**



Obwohl der Großteil des Güterverkehrs auf der Straße erfolgt, steigt das Interesse der Unternehmen an alternativen Möglichkeiten per Schiene. Die Einrichtung eines Gleisanschlussverkehrs ist für Unternehmen jedoch häufig mit hohen Hürden verbunden. Neben grundsätzlich unternehmerischen Entscheidungen sind es oft in mehrfacher Hinsicht ungünstige Rahmenbedingungen. Das Land hat hierzu eine Studie in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis kommt, dass nicht nur ein fehlender Gleisanschluss an sich ein Hindernis darstellen kann, sondern auch undurchsichtige betriebliche, organisatorische und rechtliche Randbedingungen.

Gemeinsam mit der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer informieren wir im Rahmen einer Fortbildungsveranstaltung darüber, was konkret notwendig ist, damit Güter auch tatsächlich auf die Schiene kommen und wie die Hürden dabei genommen werden. Die Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiter öffentlicher Verwaltungen, die in den Bereichen Wirtschaftsförderung, Regional- und Verkehrsplanung sowie Raumordnung tätig sind. Angesprochen sind ferner alle Interessierten aus der Wirtschaft, die sich mit strategischen und planerischen Aspekten von Bahnlogistik beschäftigen.

Inhaltlich beschäftigt sich die Veranstaltung mit dem System Eisenbahn und soll Verständnis für die planerischen und organisatorischen Abläufe wecken. Das beinhaltet auch „Who is who?“ und: „Wer ist wofür eigentlich verantwortlich?“ Schließlich wird noch ein praktischer Ausblick gewährt. Wie verläuft der Weg zum wirtschaftlichen Gleisanschluss und welche Fallen lauern? Einblicke in die Praxis von Planung und Umsetzung.

**10.30 Uhr Unternehmensbesuch, Intermodaler Güterumschlag** (Rhein-Umschlag GmbH & Co. KG)  
Treffpunkt: Oldenburgische IHK, Moslestraße 6, 26122 Oldenburg. Mit anschließendem Bustransfer.

**12.30 Uhr Mittagessen**

**13.00 Uhr Grußwort**  
Oldenburgische Industrie- und Handelskammer

**13.05 Uhr Besserer Zugang zum Schienengüterverkehr aus Sicht des Landes**  
*Dr. Carla Eickmann*, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**13.35 Uhr Stahlrad auf Stahlschiene – Eine kleine Eisenbahnkunde**  
*Dr.-Ing. Bernd Seidel*, Verkehr & Logistik – Beratung und Umsetzung

**14.20 Uhr Kaffeepause**

**14.35 Uhr Das Netzwerk – Ansprechpartner und mehr**  
*Frank Kunefke*, DB Netz AG

**15.20 Uhr Der Weg zum Gleisanschluss – Ein praktischer Ausblick**  
*Friedrich Gitterle*, AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH

**16.00 Uhr Ende der Veranstaltung**



## Kontakt und Anmeldung

### **Ansprechpartner für Anmeldungen:**

Anja Eilers und Karin Schildt  
Oldenburgische Industrie- und Handelskammer  
Moslestraße 6, 26122 Oldenburg

Telefon: 0441/2220-416  
Fax: 0441/2220-5416  
E-Mail: [verkehr@oldenburg.ihk.de](mailto:verkehr@oldenburg.ihk.de)  
Internet: [www.ihk-oldenburg.de](http://www.ihk-oldenburg.de)

### **Kostenbeitrag:**

30 EUR (Rechnung wird nach Anmeldung verschickt)

### **Anmeldefrist:**

Bitte melden Sie sich bis zum 1. Oktober 2016 verbindlich an.



Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



## Einladung

zur Fortbildungsveranstaltung  
„Entwicklungsmöglichkeiten für  
einen effizienten Schienengüter-  
verkehr in Niedersachsen“

Dienstag, 18. Oktober 2016  
Oldenburgische Industrie-  
und Handelskammer  
Moslestraße 6, 26122 Oldenburg





Der Zugang zum System Schienengüterverkehr erfolgt überwiegend über private, teilweise über öffentliche Gleisanschlüsse (Anschlussbahnen) sowie Terminals des Kombinierten Verkehrs. Die Wirtschaftlichkeit der über diese Anlagen abgewickelten Verkehre hängt u.a. von der Höhe des Aufkommens, vor allem aber von der Effizienz der örtlichen Betriebsabläufe und der örtlichen Bedienung ab.

Betreiber privater Anlagen können die fachlichen und organisatorischen Voraussetzungen teilweise nur mit Mühe gewährleisten. Synergieeffekte durch eine gemeinschaftliche Nutzung von Anlagen lassen sich nur schwer erkennen und noch aufwändiger ausschöpfen. Kann es hierfür einfachere Lösungen und Unterstützung geben?

Gemeinsam mit der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer informieren wir im Rahmen einer Fortbildungsveranstaltung darüber, wie Schienengüterverkehr effizienter abgewickelt werden kann, welche Unterstützung seitens des Landes Niedersachsen möglich ist und welche regionalen Strategien zur Anwendung kommen können.

Die Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiter öffentlicher Verwaltungen, Eigentümer und Betreiber von örtlicher Eisenbahninfrastruktur sowie Dienstleister, welche in der Bahnlogistik aktiv sind oder werden wollen. Theorie und Praxis ergänzen sich anschaulich in einem eintägigen Programm, welches zum Einstieg mit einer Besichtigung des trimodalen Seehafens Brake beginnt.

## Programm

- 9.45 Uhr Bustransfer nach Brake**  
Treffpunkt: Oldenburgische IHK,  
Moslestr. 6, 26122 Oldenburg
- 10.30 Uhr Besichtigung des Seehafens Brake**  
mit anschließendem Bustransfer nach Oldenburg
- 12.45 Uhr Mittagsimbiss**
- 13.30 Uhr Begrüßung**  
*Martin Heine, Oldenburgische  
Industrie- und Handelskammer*
- Zugang zum System:  
Das A&O im Schienengüterverkehr**  
*Dr.-Ing. Bernd Seidel, Verkehr & Logistik –  
Beratung und Umsetzung*
- Ein regionaler Ansatz zur Förderung  
des Schienengüterverkehrs**  
*Rainer Meyer, Region Hannover*
- Schienengüterverkehr in der Region Hannover:  
Bestandsanalyse und Handlungsoptionen**  
*Dr.-Ing. Bernd Seidel, Verkehr & Logistik –  
Beratung und Umsetzung*
- 15.00 Uhr Kaffeepause**
- 15.30 Uhr Förderung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrsträger  
durch das Land Niedersachsen**  
*Ralf Gieseke, Niedersächsisches Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr | NBank*
- Der Kick für effizienteren Schienengüterverkehr:  
AnschlussbahnCoach und ERFA-Gleisanschluss**  
*Friedrich Gitterle, AnschlussBahnProfis  
Ingenieurbüro GmbH*
- Schienengüterverkehr in Niedersachsen –  
Verkehrsverlagerung: Ansätze und Erfahrungen**  
*Frank Kunefke, DB Netz AG*
- 17.00 Uhr Ende der Veranstaltung**

## Anlage 4 Beispiel Bayern: Ausbildungskurs zum Eisenbahnbetriebsleiter

Ausbildungskurs zum Eisenbahnbetriebsleiter nichtöffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen (Anschlussbahnleiter) in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz

Organisiert und durchgeführt von den AnschlussBahnProfis

Programm 2017 mit Stand Januar 2017



**Ausbildung zum Eisenbahnbetriebsleiter**  
nichtöffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen (Anschlussbahnleiter) in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz

**5 Gründe** für die Ausbildung zum Eisenbahnbetriebsleiter mit den AnschlussBahnProfis

- 1 Individuelle Vorbereitung auf die Fachgespräche
- 2 Starker Bezug zur Praxis
- 3 Klarer Fokus auf die EBOA Ihres Bundeslandes
- 4 Tagungshotel in Ulm leicht zu erreichen
- 5 Kleine Kursgröße

**Jetzt anmelden!** Alle Infos zum Kurs auf:  
[www.anschlussbahnprofis.com/ebl-kurs](http://www.anschlussbahnprofis.com/ebl-kurs)

**ULM, 19. - 23. 26. - 30. Juni 2017**  
10 Tage/9-17 Uhr



MARITIM Hotel Ulm

**Anlage 5      Beispiel Qualifikation: Fachtagung für Anschlussbahnleiter**

(6 Seiten)

Flyer für die 7. Fachtagung für Anschlussbahnleiter 2017 in Fulda



# 7. Fachtagung für Anschlussbahnleiter

Weiterbildung für Anschlussbahnleiter zu den Themen  
Bahnanlagen, Fahrzeuge, Bahnbetrieb, Eisenbahnrecht

**Fulda, 16.11.2016**

**NIEKAMP**  
RECHTSANWÄLTE

**Anschluss  
Bahn  
Profis®**  
Wir optimieren maximal.

# 7 Fachtagung für ● Anschlussbahnleiter

## Optimieren Sie Ihre Anschlussbahn!

Am 16.11.2016 findet die **7. Fachtagung für Anschlussbahnleiter** im Maritim Hotel in Fulda statt, zu der wir Sie herzlichst einladen.

Wie in jedem Jahr wird die Fachtagung von einem Vertreter einer Eisenbahnaufsichtsbehörde eröffnet; Herr Oktay Yurdakul von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin wird über die **rechtlichen Grundlagen und Schwerpunkte der Landeseisenbahnaufsicht in der Praxis** referieren. Anschließend befasst sich Herr Prof. Urs Kramer von der Universität Passau mit den **Auswirkungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf Anschlussbahnen**. Herr Michael Fabian vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) wird die für Anschlussbahnen wichtigen **aktuellen, bevorstehenden und geplanten Änderungen sowie ausgewählte behördliche und gerichtliche Entscheidungen** darstellen. Herr Stefan Eigenstetter von der Krones AG berichtet über die **Hürden und Herausforderungen bei der Reaktivierung bzw.**

**Erweiterung einer Anschlussbahn**. In diesem Jahr gehen wir erstmals in einem Themenblock (Bahnbetrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur, Eisenbahnrecht) auf **beispielhafte Aufgaben des Anschlussbahnleiters** ein. So wird Herr Michael Frank von den AnschlussBahnProfis über die **Planung und Durchführung von Aus- und Weiterbildungen (Dienstunterricht) von Anschlussbahnen** referieren. Herr Christian Pötzsch von der VPS Infrastruktur GmbH befasst sich mit der Instandhaltung von Fahrzeugen und der **Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur und den Anforderungen an das Instandhaltungsmanagement**. Herr Götz Walther vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) schließt den Themenblock ab und spricht über die **Gestaltung von örtlichen Richtlinien, die Dienstordnung und die Bedienungsanweisung**. Abschließend wird Rechtsanwalt Andy Niekamp die Konsequenzen darstellen, die sich für das **Gleisanschlussrecht** aus den **Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.03.2016** ergeben.

## Tauschen Sie Ihre Erfahrungen aus beim »Stammtisch Anschlussbahnleiter«

Am Vorabend der 7. Fachtagung treffen wir uns in zwangloser Runde zum „Stammtisch Anschlussbahnleiter“.

**Wo?** Im »Wappensaal« des Hotel Maritim.

**Wann?** Am Dienstag, den 15. November 2016 um 19:00 Uhr.





## **Agenda am Mittwoch, 16.11.2016**

**09:00 – 09:05 Uhr**

Eröffnung und Begrüßung

**09:05 – 09:45 Uhr**

***Die Landeseisenbahnaufsicht in Berlin – Rechtliche Grundlagen und Schwerpunkte der Landeseisenbahnaufsicht in der Praxis***

Oktay Yurdakul, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

**09:45 – 10:15 Uhr**

***Welche Auswirkungen hat das Eisenbahnregulierungsgesetz auf Anschlussbahnen?***

Prof. Urs Kramer, Universität Passau

*10:15 – 10:45 Uhr Kaffeepause*

**10:45 – 11:30 Uhr**

***Aktuelles Eisenbahnrecht - Aktuelle, bevorstehende und geplante Änderungen sowie ausgewählte behördliche und gerichtliche Entscheidungen***

Michael Fabian, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

**11:30 – 12:00 Uhr**

***Hürden und Herausforderungen bei der Reaktivierung bzw. Erweiterung einer Anschlussbahn***

Stefan Eigenstetter, KRONES AG

*12:00 – 13:00 Uhr Mittagspause*



**Informieren Sie sich in  
den Pausen über die  
neue Gleisanschluss-  
förderung!**

**13:00 – 15:00 Uhr**

***Aufgaben des Anschlussbahnleiters***

**Bahnbetrieb:** ***Planung und Durchführung von Aus- und Weiter-  
bildungen (Dienstunterricht) von Anschlussbahnpersonalen***  
Michael Frank, AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH

**Fahrzeuge:** ***Instandhaltung von Fahrzeugen – Anforderungen  
an das Instandhaltungsmanagement***  
Christian Pöttsch, VPS Infrastruktur GmbH

**Infrastruktur:** ***Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur –  
Anforderungen an das Instandhaltungsmanagement***  
Christian Pöttsch, VPS Infrastruktur GmbH

**Eisenbahnrecht:** ***Gestaltung von örtlichen Richtlinien/  
Dienstordnung/Bedienungsanweisung***  
Götz Walther, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

15:00 – 15:30 Uhr Kaffeepause

**15:30 – 16:00 Uhr**

***Der Gleisanschluss – Welche Konsequenzen ergeben sich aus den  
Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.03.2016***  
Andy Niekamp, Niekamp Rechtsanwälte

**ab 16:00 Uhr**

***Abschlussdiskussion und Verabschiedung der Teilnehmer***

# So melden Sie sich an



PDF Formular  
zur Anmeldung

## Teilnahmegebühr

Inklusive ausführlicher Tagungsunterlagen, Verpflegung und aller Tagungsgetränke für die **7. Fachtagung für Anschlussbahnleiter** am Mittwoch, den 16. November 2016: 380 € zuzüglich Mehrwertsteuer. Die Teilnahme am »**Stammtisch Anschlussbahnleiter**« am Vorabend, dem 15. November, ist im Preis enthalten - die Kosten für Speisen und Getränke werden dort von den Teilnehmern getragen. Alle Teilnehmer der 7. Fachtagung erhalten eine Teilnahmebestätigung.

Senden Sie das Anmeldeformular

**per Fax 0341/44 24 19 44** oder

**per E-Mail an [info@kanzlei-niekamp.de](mailto:info@kanzlei-niekamp.de).**

Nach Eingang Ihrer Anmeldung erhalten Sie eine Bestätigung an die von Ihnen angegebene E-Mail-Adresse. Die Rechnung erfolgt separat an die von Ihnen angegebene Rechnungsanschrift.

**Ja**, ich nehme gerne an folgender Veranstaltung teil: **7. Fachtagung für Anschlussbahnleiter** zu den Themen Bahnanlagen, Fahrzeuge, Bahnbetrieb, Eisenbahnrecht.

Vorname / Nachname .....

Telefon / Fax .....

E-Mail .....

### zusätzliche Person

Vorname / Nachname .....

Telefon / Fax .....

E-Mail .....

Website .....

### Rechnungsanschrift

Firma .....

Straße, Hausnummer .....

PLZ / Ort .....

**Ja**, ich nehme auch am »**Stammtisch Anschlussbahnleiter**« am Dienstag, den 15. November um 19:00 Uhr im Hotel Maritim in Fulda teil.

Ort, Datum

Stempel & Unterschrift



## **Termin & Veranstaltungsort**

**Mittwoch, 16.11.2016** von 9:00 bis 16:00 Uhr

### **Hotel Maritim am Schlossgarten**

Pauluspromenade 2 · 36037 Fulda · Tel: +49 (0)6 61 28 20

[www.maritim.de/de/hotels/deutschland/hotel-am-schlossgarten-fulda](http://www.maritim.de/de/hotels/deutschland/hotel-am-schlossgarten-fulda)

Teilnehmer können unter dem Stichwort

**»7. Fachtagung für Anschlussbahnleiter«**

zu günstigen Konditionen im Maritim-Hotel  
in Fulda Zimmer buchen.

**Achtung: Begrenztes Kontingent!**

## **Veranstalter**

**NIEKAMP**  
RECHTSANWÄLTE

Niekamp Rechtsanwälte  
Rathenaustraße 28 · 04179 Leipzig  
Tel +49 341 44 24 19 40 · Fax +49 341 44 24 19 44  
E-Mail [info@kanzlei-niekamp.de](mailto:info@kanzlei-niekamp.de)  
**Website** [www.eisenbahn-recht.com](http://www.eisenbahn-recht.com)



**Anschluss  
Bahn  
Profis®**

Wir optimieren maximal.

AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH  
Derbystraße 3 · D-85276 Pfaffenhofen/Ilm  
Tel +49 8441 40 807-0 · Fax +49 8441 40 807-50  
E-Mail [office@anschlussbahnprofis.com](mailto:office@anschlussbahnprofis.com)  
**Website** [www.anschlussbahnprofis.com](http://www.anschlussbahnprofis.com)

## Anlage 6 Beispiele für online-Portale

Folgende Bildschirmausschnitte zeigen ausgewählte Internetseiten der im Text vorgestellten Portale.  
Darunter:

- gleisanschluss24.com:
  - Startseite des internen Bereichs
  - Ansicht eines ausgewählten Gleisanschlusses
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):
  - Übersicht *Kooperationsbörse Güterverkehr* (nach unten unvollständig)
  - Beispiel Abfragemaske für *1000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene*

Gleisanschluss24 com

[Bestehende Anschlussbahn](#) [Mein Profil](#) [Kontakt](#) [Weitere Funktionen](#) [Sitemap](#) [Mehr ...](#)

## Ihre Plattform für Gleisanschlüsse und Anschlussbahnen!




Wählen Sie aus der Menüleiste Ihre gewünschte Funktion.  
Für Fragen und Feedback steht Ihnen unser Team über das Kontaktformular gerne zur Verfügung.



Unterstützt von  




Gleisanschluss24 com

[Bestehende Anschlussbahn](#) [Mein Profil](#) [Kontakt](#) [Weitere Funktionen](#) [Sitemap](#) [Mehr ...](#)

## Standort und Kontakt

Gleisanschluss24.com » Bestehende Anschlussbahn » Standort und Kontakt

Standort und Kontakt
Zufahrt und Verladung
Lager und Umschlag
Service-Infrastruktur

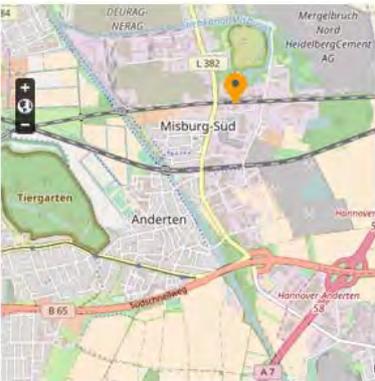
**Gleisanschluss / Anschlussbahn**

1 Eintrag gefunden (Gesamtanzahl Einträge: 1685)

Bezeichnung	Anlagen-Status	Selbständiger Umschlag durch Externe möglich
Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG, Hannover	in Betrieb	unbekannt

**Eintrag-Details:**

Bezeichnung	Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG, Hannover
Anlagen-Status	in Betrieb
Selbständiger Umschlag durch Externe möglich	unbekannt
Einweisung für Externe nötig	unbekannt
Signalisierung im Bahnbereich vorhanden	unbekannt
Eigenbetrieb (z.B. Vershub)	unbekannt
Zusatzinfo	



Ort oder Name

Kartenpunkte  
in Tabelle  
anzeigen

Suche über  
erweiterten  
Filter

Benutzer

\*\*\*\*\*

 Login Mitglied

[Der VDV](#) [Personenverkehr](#) [Schienengüterverkehr](#) [Technik](#) [Mitglieder](#) [Presse](#) [Service](#)
[Schienengüterverkehr](#) | [Marktinformationen](#) | [VDV-Kooperationsbörse](#) |


## VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr

### Dienstleister und Infrastrukturen finden

Die folgenden Angebote sind kostenlos. Bei Angeboten mit \* besteht Registrierungspflicht!

### 1000 Links

Unsere internationale Sammlung von Internetadressen des Schienengüterverkehrs.

[weiter](#)

### Notdienste für Güterbahnen

Eisenbahnen helfen sich untereinander!

[weiter](#)

### Regionale Eisenbahnverkehrsleistungen

Rangierdienstleister - nach Bundesländern sortiert.

[weiter](#)

### Güterwagen \*

Hersteller und Vermieter nach Wagengattungen sortiert - europaweit.

[weiter](#)

### Häfen / Industrieparks / Güterverkehrszentren

Logistikstandorte - nach Postleitzahlen sortiert.

[weiter](#)

### Rangier- und Abstellgleise

von DB Netz und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) - nach Postleitzahlen sortiert.

[weiter](#)

### Ladestellen

Rampen/ Ladestraßen von DB Netz und NE - nach Postleitzahl sortiert.

[weiter](#)

### Umschlag Waggonverkehr \*

Umschlagsterminals mit Gleisanschluss - nach Gutarten und Postleitzahlen sortiert.

[weiter](#)

### Umschlagstellen für Schwer- und Großraumgüter

Umschlagstellen mit Gleisanschluss für schwere, lange, breite und/ oder hohe Güter

[weiter](#)

### Terminals kombinierter Verkehr

Großere, mittlere und kleinere Terminals - nach Postleitzahlen sortiert.

#### VDV Navigator

#### VDV Webangebote

- ▶ [Mobi-Wissen](#)
- ▶ [eTicket Deutschland](#)
- ▶ [VDV-Akademie](#)
- ▶ [Stiftung Führungsnachwuchs](#)

#### Ihr Anliegen

#### Ihr Ansprechpartner:

Georg Lennarz

 0221 57979 146

[lennarz@vdv.de](mailto:lennarz@vdv.de)

#### VDV-Social Media

Hier finden Sie uns in den sozialen Medien:



**Kooperationsbörse  
Güterverkehr**

1000 Links

Notdienste

Güterbahnhöfe

Ladestellen

Regionale  
Eisenbahnverkehrsleistungen

Güterwagen

Umschlag  
Waggonverkehr

Umschlag Schwergut

Projekte und Portale

Terminals  
Kombinierter VerkehrHäfen-  
Industrieparks-GVZMitgliederbereich  
(Archiv bis 10.2014)

Sitemap

Impressum

**VDV Kooperationsbörse Güterverkehr**
**1000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene**


**Firmensuche**

**Länderauswahl**

- |  |  |                                       |   |                                      |
|--|--|---------------------------------------|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Belgien           | <input type="checkbox"/> Bulgarien               | <input type="checkbox"/> Dänemark     | <input type="checkbox"/> Deutschland    | <input type="checkbox"/> Estland     |
| <input type="checkbox"/> Finnland          | <input type="checkbox"/> Frankreich              | <input type="checkbox"/> Griechenland | <input type="checkbox"/> Großbritannien | <input type="checkbox"/> Italien     |
| <input type="checkbox"/> Kroatien          | <input type="checkbox"/> Lettland                | <input type="checkbox"/> Litauen      | <input type="checkbox"/> Luxemburg      | <input type="checkbox"/> Niederlande |
| <input type="checkbox"/> Norwegen          | <input type="checkbox"/> Österreich              | <input type="checkbox"/> Polen        | <input type="checkbox"/> Portugal       | <input type="checkbox"/> Rumänien    |
| <input type="checkbox"/> Russland          | <input type="checkbox"/> Schweden                | <input type="checkbox"/> Schweiz      | <input type="checkbox"/> Slowakei       | <input type="checkbox"/> Slowenien   |
| <input type="checkbox"/> Spanien           | <input type="checkbox"/> Tschechien              | <input type="checkbox"/> Türkei       | <input type="checkbox"/> Ukraine        | <input type="checkbox"/> Ungarn      |
| <input type="checkbox"/> weitere<br>Länder | <input type="checkbox"/> ohne<br>Länderzuordnung | <input type="checkbox"/> China        | <input type="checkbox"/> Indien         |                                      |

**Branchenauswahl**
**Eisenbahnen**

- Eisenbahnverkehrsunternehmen / Traktionsleistungen
- Infrastrukturbetreiber / Trassenvergabestellen
- Netzwerkorganisationen

**Fahrzeuge**

- Fahrzeugkomponenten / Ersatzteile
- Güterwagen (Vermietung und Verkauf)
- Lokomotiven (Vermietung und Verkauf)
- Werkstätten für Fahrzeuge / mobile Instandhaltung

**Logistikdienstleister**

- Bahnspeditionen
- Operateure Kombiniertes Verkehr
- Reedereien
- Terminalbetreiber Kombiniertes Verkehr
- Umschlag/Lagerung Waggonverkehre

**Logistikzentren Schiene**

- Häfen
- Güterverkehrszentren, Logistik-,Industrieparks

**Personal**

**Anlage 7      Definitionen nebst Erläuterungen**

- Einzelwagenverkehr:  
Der Einzelwagenverkehr ist ein Transportsystem des Schienengüterverkehrs, bei dem einzelne Güterwagen von einem Versender, heute in aller Regel allerdings Wagengruppen, in einer Quellregion gesammelt und für den Transport über eine größere Distanz (Fernstrecke), zu einem Zug mit einem gemeinsamen Zielgebiet zusammengestellt werden. Dieses Zusammenstellen erfolgt in Rangierbahnhöfen, auch Zugbildungsanlagen genannt. Nach Erreichen des Zielgebiets sind die Güterwagen den Empfangskunden mit Gleisanschluss zuzustellen. Sowohl das Sammeln der Güterwagen als auch das Verteilen erfolgen im Rahmen von regionalen Bedienfahrten zum und vom Rangierbahnhof. Der Anteil der Kosten für dieses Sammeln und Verteilen der Güterwagen an den Gesamtkosten der Güterwagentransporte ist sehr hoch und macht diese Bedienung der „letzten Meile“ sehr teuer. Die Beförderung von Einzelwagen oder Wagengruppen ist Teil des Wagenladungsverkehrs.
- Entwidmung:  
Planrechtliches Verfahren gem. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG), § 23 „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“. Das Verfahren stellt fest, ob für eine >öffentliche Eisenbahninfrastruktur weiterhin ein Verkehrsbedürfnis besteht und/oder langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung zu erwarten ist. Wenn dies nicht der Fall ist, können die Flächen für eine anderweitige Nutzung gewidmet werden (Entwidmung für Zwecke des Eisenbahnbetriebs). >Nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur bedarf in aller Regel keines Entwidmungsverfahrens nach AEG, da diese sich meistens auf privatem Gelände befindet und die Flächennutzung im Rahmen der Bauleitplanung als Gewerbegebiet festgelegt ist. Ein Entwidmungsverfahren nach § 23 AEG kann aber auch hier eine größere Rechtssicherheit bieten.
- Erste und letzte Meile:  
Als erste Meile wird ganz allgemein der erste, meistens kurze Transportabschnitt einer einzelnen oder gemeinsam transportierter Sendungen bezeichnet, bevor diese in einer endgültigen Zusammenstellung ihre Fernreise antreten. Am Ziel der ersten Meile erfolgt entweder die Bündelung mehrerer Sendungen, oder der Transport wird technisch für die Fernreise vorbereitet. Analog dazu wird als letzte Meile die Zustellung der Sendungen an die Empfänger ab dem Punkt bezeichnet, wo die Fernreise aus technischen oder betrieblichen Gründen endet.

Im Einzelwagenverkehr gilt als erste/letzte Meile in aller Regel der Transport einzelner Wagen oder Wagengruppen zwischen dem versendenden Gleisanschluss und dem ersten Rangierbahnhof bzw. dem letzten Rangierbahnhof und dem empfangenden Gleisanschluss.

Im Ganzzugverkehr erfolgt die Traktion zwischen einem Versandbahnhof und einem Empfangsbahnhof aus wirtschaftlichen Gründen meistens mit Elektrolokomotiven. Zwischen den

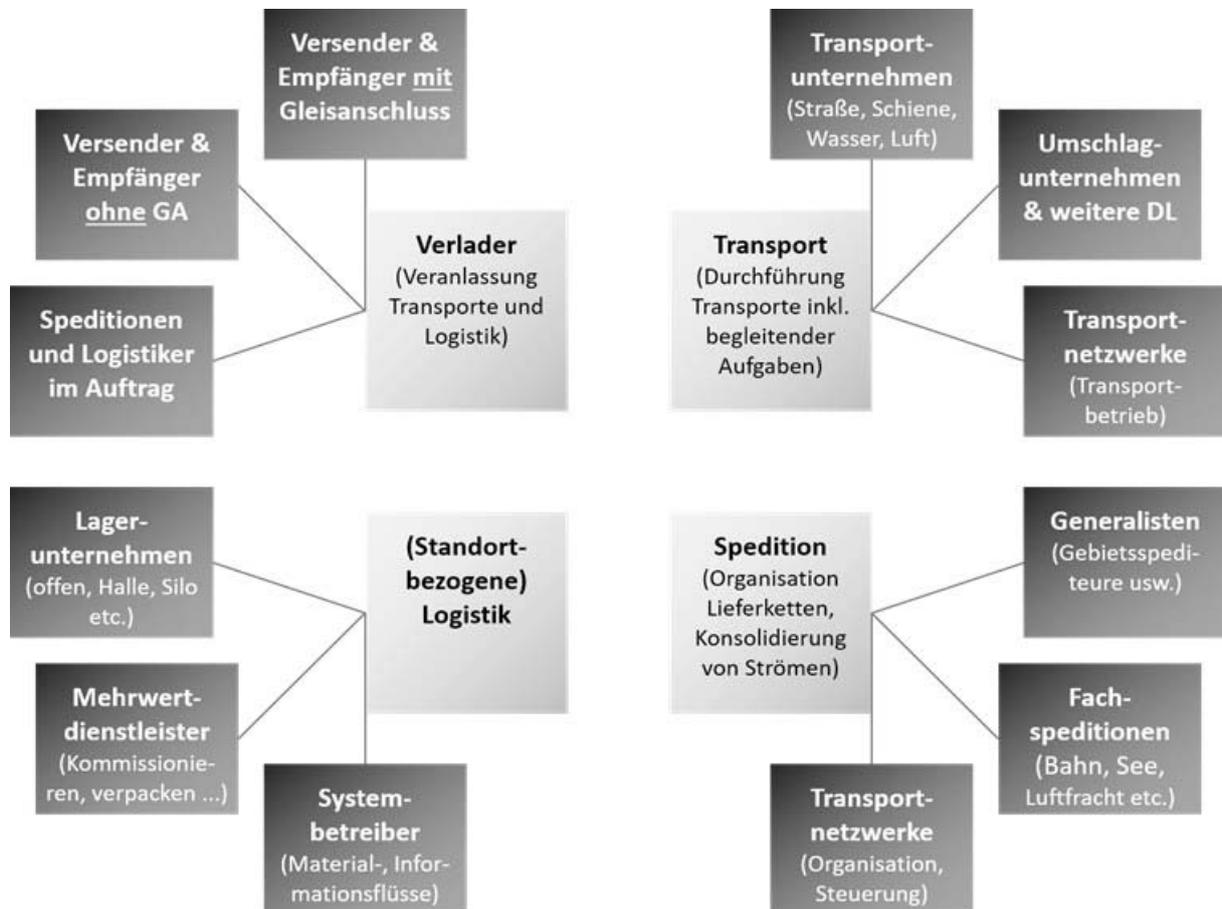
Bahnhöfen und den in aller Regel nicht elektrifizierten Gleisanschlüssen liegen die erste und letzte Meile, welche deswegen mit einer Diesellokomotive zurückzulegen sind.

Im Kombinierten Verkehr erfolgt der Transport von Sendungen (Behältern) zwischen Terminals mit der Bahn. Die Zuführung der Behälter vom Versender zum Terminal im Quellgebiet sowie die Zustellung vom Terminal im Zielgebiet zum Empfänger auf der Straße werden als erste und letzte Meile bezeichnet.

- **Ganzzugverkehr:**  
Ganzzugverkehr ist der Betrieb von Güterzügen, bei denen alle Wagen im Verbund ohne wesentliche Unterwegsbehandlung wie das Teilen der Züge oder das Anhängen zusätzlicher Wagen von einer Versand-/Beladestelle zu einer Empfangs-/Entladestelle gefahren werden. Das setzt in aller Regel voraus, dass der Umfang der transportierten Güter und die mit dem Transport erzielten Einnahmen (aus Sicht des Zugbetreibers) so hoch sind, dass ein wirtschaftlicher Betrieb der Züge möglich ist. Das Bündeln mit weiteren Bahntransporten z. B. auf Teilstrecken kann daher entfallen. Ganzzugverkehre sind Teil des Wagenladungsverkehrs.
- **LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover:**  
Gesellschaft im vollständigen Besitz des Landes Niedersachsen, welcher die technische Aufsicht gemäß der niedersächsischen *Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen* obliegt. Die betroffene Infrastruktur umfasst ausschließlich >nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur. Hierzu gehören vor allem private Gleisanschlüsse, Stammgleise im Besitz von Nutzergemeinschaften und Kommunen sowie die Infrastruktur der Städtischen Häfen Hannover und ihrer Tochtergesellschaften.
- **Letzte Meile:**  
vgl. *Erste und letzte Meile* oben
- **Öffentliche Eisenbahninfrastruktur:**  
Infrastruktur, deren Betreiber aufgrund unterschiedlicher gesetzlicher Vorgaben Nutzern Zugang zu derselben verschaffen müssen. Dazu gehören insbesondere Eisenbahninfrastrukturen, die nicht ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, z. B. Werksbahnen. Deren Nutzung ist also unter definierten Bedingungen jedem Unternehmen möglich, welches eine entsprechende Qualifikation und Genehmigung nachweisen kann. Zu öffentlicher Eisenbahninfrastruktur gehören auch >Serviceeinrichtungen, also Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, deren Verfügbarkeit für die Durchführung von Eisenbahnbetrieb unverzichtbar sein kann, wie z. B. Tankstellen und Umschlaganlagen.
- **Nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur:**  
Infrastruktur, welche ausschließlich durch einen einzigen Nutzer, in aller Regel den Eigentümer, für die Durchführung von Eisenbahnbetrieb zur Verfügung steht und welche aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht für den Zugang für Dritte geöffnet werden muss. Hierzu gehören z. B. Werksbahnen und im Sinne dieser Studie insbesondere private Anschlussbahnen. Sie unterliegen der niedersächsischen *Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen* und damit der Aufsicht der >LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover.

- **öffentliche Hand:**  
Öffentliche Verwaltungen, die im weiteren Sinne mit der Gestaltung des Schienengüterverkehrs befasst sind oder sein können. Hierzu gehören Aufsichtsbehörden, Verwaltungen auf Landes-, Kreis- oder Gemeindeebene mit planende Funktionen oder Aufgaben der Wirtschaftsförderung, Stellen mit Querschnittsfunktionen.
- **Plattform:**  
Organisation oder Einrichtung, welche sich thematisch mit Themen des Transports und der Logistik auseinandersetzt, für eine Vielzahl an Akteuren spricht bzw. handelt oder zuständig ist. Eine solche Plattform kann einen Coach für den Schienengüterverkehr oder andere Akteure unterstützen oder mit ihnen zusammenarbeiten, z. B. im Rahmen von Veranstaltungen, Untersuchungen oder der Projektentwicklung. Zu nennen sind z. B. Cluster wie das Logistikportal Niedersachsen, regionale Logistik-Cluster, Wirtschaftsförderungen, Industrie- und Handelskammern sowie andere Kammern, Verbände.
- **Serviceeinrichtungen:**  
Der Begriff der Serviceeinrichtungen umfasst im deutschen Recht "Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme; Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen; Güterbahnhöfe und -terminals; Rangierbahnhöfe; Zugbildungseinrichtungen; Abstellgleise; Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen sowie Häfen" (§2 Abs. 3c AEG). Damit handelt es sich um Einrichtungen, welche für die Durchführung von Eisenbahnverkehren unverzichtbar sind. Diese Einrichtungen unterliegen daher der Regulierung durch die Bundesnetzagentur. Notwendigkeit und Umfang eines Zugangsanspruchs zu derartigen Anlagen sind jedoch umstritten.
- **Wagenladungsverkehr:**  
Wagenladungsverkehr ist Schienengüterverkehr, bei dem die transportierten Aufkommen mindestens so umfangreich sind, dass jede Sendung für sich mindestens einen Güterwagen füllt. Der früher auch bei der Bahn übliche Stückgutverkehr, bei dem einzelnen Sendungen in Güterwagen zu bündeln waren, wurde in Deutschland in den Neunzigerjahren eingestellt. Zum Wagenladungsverkehr gehören heute noch der Einzelwagenverkehr und der Ganzzugverkehr. In Abgrenzung zum Kombinierten Verkehr mit standardisierten Behältern wird Wagenladungsverkehr auch als konventioneller Schienengüterverkehr bezeichnet.

Anlage 8 Marktteilnehmer in der Transportlogistik



## Anlage 9 Profil und Aufgaben eines Coachs für den Schienengüterverkehr

### Hinweis

Der Coach für den Schienengüterverkehr (SGV-Coach) leitet sich methodisch aus dem Anschlussbahn-Coach (ABC) ab. Für Belange der Region Hannover ist dessen Profil daher um den Aufgabenbereich *Kombinierter Verkehr* zu erweitern. Die Ableitung der Aufgaben des Schienengüterverkehrs-Coachs lehnt sich daher an das ABC-Profil wie in Anlage 2 dargestellt an.

### Allgemein

Aufgabe	Inhalte	Zielgruppe
Bewusstsein schaffen	Bewusstsein schaffen für die Chancen und Zwänge des Schienengüterverkehrs	verladende Wirtschaft, öffentliche Hand
Informieren und Initialberatung	Der SGV-Coach informiert Unternehmen, welche Schienengüterverkehr im weiteren Sinne nutzen oder verstärkt nutzen wollen, zu den Möglichkeiten und weitergehenden Informationsangeboten. Der Coach wird jedoch nicht im Sinne eines Unternehmensberaters oder Projektentwicklers tätig.	Potenzielle Nutzer des SGV und KV, potenzielle KV-Dienstleister
Fördermöglichkeiten kommunizieren	Im Rahmen der Informationsaufgabe erfolgt eine Kommunikation von Fördermöglichkeiten zum konventionellen Schienengüterverkehr und dem KV: national und europäisch (Gleisanschlussförderung, KV-Förderung, CEF der EU etc.).	Aktive und potenzielle Nutzer des SGV sowie deren Dienstleister (Transportwirtschaft)
(Thematische) Vernetzung Akteure	Der SGV-Coach nutzt in besonderem Maße vorhandene Plattformen, um Informationen zu seinen Themen und Aktivitäten zu streuen und die im Rahmen der weiteren Aufgaben genannten Zielgruppen zu informieren. Als Plattformen kommen z. B. in Frage: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistikportal Niedersachsen,</li> <li>- regionale Logistik-Cluster,</li> <li>- Wirtschaftsförderungen</li> <li>- Industrie- und Handelskammern,</li> <li>- Verbände.</li> </ul>	Verladende Wirtschaft, Transportwirtschaft, öffentliche Hand
Vernetzung Aktivitäten	Der SGV-Coach wirkt an der Vernetzung verschiedener Handlungsbausteine/ Maßnahmen mit und initiiert diese ggf.	Alle im SGV aktiven Akteure

Aufgabe	Inhalte	Zielgruppe
	Hierzu gehören u. a. die Dialogveranstaltungen, Aktivitäten der ERFA Gleisanschluss, Fortbildungsangebote usw.	
Mitwirkung an Aktivitäten Dritter	Der SGV-Coach wirkt an öffentlichen Aktivitäten, welche im Sinne seiner Aufgaben sind, mit.	Plattformen (s. o.)

### Konventioneller Schienengüterverkehr

Aufgabe	Inhalte	Zielgruppe
Altkontakte Gleisanschließer	Klärung von fachspezifischen Fragen zu aktuellen Problemstellungen, alternativen Bedienungsmöglichkeiten usw., Begleitung von Gesprächen mit Dienstleistern	Aktive Gleisanschließer, die in der vorliegenden Studie schon befragt wurden
Neukontakte Gleisanschließer	Bestandsaufnahme, Problemstellungen, Klärung von fachlichen Fragen, Ausloten von Entwicklungspotenzialen bzw. Verlagerungsmöglichkeiten	Aktive Gleisanschließer, zu denen noch kein Kontakt bestand
Potenzielle Gleisanschließer	Aufzeigen von Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs, Aufzeigen potenzieller Planungsfehler	Unternehmen in der Nähe zu Bahnanlagen oder mit Bahn-Affinität
Effizienzsteigerungen und Generierung von Aufkommen	Aktive Entwicklung von Effizienzsteigerungen und Suche nach Transportaufkommen, welches für den SGV geeignet ist.	Aktive und potenzielle Gleisanschließer
Kontakte zu Dienstleistern	Im Rahmen des Netzwerkes stellt der SGV-Coach auch regionale Kontakte zu Akteuren der Dienstleistungsbranche her.	Regionale EVUs, Personaldienstleister, Werkstätten usw.

### Kombinierter Verkehr

Aufgabe	Inhalte	Zielgruppe
Kontakte zu aktiven KV-Nutzer	Der Coach sucht den Kontakt zu aktiven Nutzern des Kombinierten Verkehrs (Verlader, Speditionen) und stellt deren Argumente <u>für</u> die Nutzung des Kombinierten Verkehrs zusammen. Erfahrungsberichte, welche auch die Beseitigung von Hemmnissen einschließen, können auf Neukunden motivierend wirken.	Aktive Nutzer des KV aus der Region selbst und von außerhalb (Handel und Industrie)
Kontakte zu potenziellen Neukunden des KV	Der Coach sucht gezielt geeignete Kontaktpersonen, hält Kontakte zu den Unternehmen und weist auf das Angebot	Handel und Industrie

Aufgabe	Inhalte	Zielgruppe
	<p>des Coachings hin. Dabei werden diese nach Möglichkeit mit (motivierenden und) fachlichen Informationen versorgt.</p> <p>Im Rahmen von Interviews werden die Voraussetzungen und Interessen verladender Unternehmen gezielt analysiert. Im Rahmen von weiteren Aktivitäten des Coachs können Unternehmen gezielt beteiligt werden.</p>	
Kontakte Speditionen und Logistikdienstleister	Analog zu den Kontakten zu den Verladern (aktive und potenzielle KV-Nutzer) werden auch die Kontakte zu Logistikdienstleistern und Speditionen geknüpft und gehalten.	Speditionen und Logistikdienstleister
Generierung von Aufkommen	Suche nach Transportaufkommen, welches für den KV geeignet ist. Diese Aufgabe geht mit den Kontaktaufnahmen einher. Die Verbreitung der Ergebnisse ist ganz besonders wettbewerbsneutral zu gestalten, so dass kein Dienstanbieter übervorteilt wird.	Aktive und potenzielle Gleisanschließer
KV-Workshops	<p>Vernetzung von KV-Dienstleistern, Speditionen und Verladern im Rahmen von Workshops. Dabei u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunikation von Beispielen für beste Lösungen (Best Practice Examples),</li> <li>- Unternehmensbesichtigungen,</li> <li>- Zusammenführung von (potenziellen) KV-Nutzern und Dienstleistern,</li> <li>- Initiierung von Kooperationen,</li> <li>- Initiierung von neuen KV-Angeboten.</li> </ul> <p>Im Rahmen der Workshops gilt im besonderen Maße das Bewahren von Transparenz und Neutralität (Einladungsliste usw.).</p>	Alle Marktteilnehmer, ggf. ausgewählte Gruppen zu Schwerpunktthemen