

KORRIDORKAPITALISIERUNGSPLAN

für den Freistaat Sachsen

D.T3.2.2

Version 1.2
29 03 2022

Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung /
Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag EVTZ





INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	3
2. AUSGANGSSITUATION	5
2.1. Zielaussagen in den Regionalplänen	5
2.2. Verkehrsinfrastruktur des Güterverkehrs	6
2.3. Zugangspunkte zum intermodalen Gütertransport	10
2.4. Logistikintensive Standorte und Gewerbestandorte	14
2.5. Anreize zur Verkehrsverlagerung.....	17
2.5.1. Grundlagen.....	17
2.5.2. Masterplan Schienengüterverkehr	18
2.5.3. Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen	19
3. HANDLUNGSBEDARF UND LÖSUNGSANSÄTZE	20
3.1. Handlungsbedarf	20
3.2. Lösungsansatz Korridorzug.....	21
3.3. Lösungsansatz am Beispiel TrailerPort Dresden.....	24
4. MANAGEMENT DER LETZTEN MEILE IN DEN REGIONEN	27
4.1. Einleitung und Ziele	27
4.2. Untersuchung größerer Industrie- und Gewerbestandorte.....	28
4.2.1. Bestandsaufnahme der bestehenden Industrie- und Gewerbestandorte	28
4.2.2. Bestandsaufnahme der Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe.....	29
4.3. Die Bedeutung des Bahnanschlusses für größere Industrie- und Gewerbestandorte auf der Ebene der Landesplanung und der Regionalplanung	32
4.3.1. Ebene der Landesplanung.....	32
4.3.2. Ebene der Regionalplanung.....	33
4.4. Bahnanschluss für größere Industrie- und Gewerbestandorte.....	34
4.4.1. Analyse der Zugangsmöglichkeiten zum Schienennetz	34
4.4.2. Analyse der Realisierungschancen für Gleisanschlüsse von Vorsorgestandorten	36
4.5. Stakeholder-Beteiligung - Ergebniszusammenfassung	41
4.6. Empfohlene Maßnahmen.....	43
ANLAGEN	45



1. EINLEITUNG

In Deutschland ist ein erhebliches Wachstum der Verkehrsleistung zu verzeichnen, wobei immer mehr Güter über immer größere Entfernungen transportiert werden. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsleistung bis 2030 um rund 40 % gegenüber 2010 zunehmen wird, was zu erheblichen Verkehrs- und Umweltproblemen führen kann (z. B. Zunahme der verkehrsbedingten Emissionen klimaschädlicher Treibhausgase, Kapazitätsengpässe).¹ Aktuelle Lösungsansätze erfordern eine deutliche Verbesserung des Modal Splits, d.h. der Verteilung des Güterverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger.

In diesem Zusammenhang wird dem Verkehrsträger Schiene das größtmögliche Potenzial als Kernelement einer nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsstrategie auf Bundesebene zugesprochen. Dieser Anspruch steht jedoch im Widerspruch zur aktuellen Entwicklung der Verkehrsleistung der einzelnen Güterverkehrsträger in Deutschland. Der Straßenverkehr ist in den letzten Jahren überproportional stärker gewachsen als der Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt. So liegt der Anteil des Straßenverkehrs an der gesamten Güterverkehrsleistung derzeit bei rund 79 % (Sachsen: 71,5 %).²

Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es, den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2030 auf mindestens 25 % zu erhöhen. Mit dem Masterplan Schienenverkehr und ähnlichen Strategien gibt es eine Vielzahl von Empfehlungen, um den Anteil des Schienengüterverkehrs und anderer nachhaltiger Güterverkehrsträger in Deutschland zu erhöhen. Ein Schlüsselement ist der gleichberechtigte Zugang zum Schienennetz für Industrie und Handel. Gleisanschlüsse für Industrie- und Gewerbegebiete gelten in diesem Zusammenhang als wichtige Voraussetzung, um Güter zeit- und kosteneffizient auf der Schiene transportieren zu können. Eine Alternative bilden öffentliche Zugangspunkte zum Schienennetz, wie Ladestraßen, Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs (KV) sowie multifunktionale Umschlaganlagen für KV und konventionellen Wagenladungsverkehr, sog. Railports.

Vor diesem Hintergrund gilt es, die im Freistaat Sachsen vorhandene und im Ausbau befindliche Verkehrsinfrastruktur so zu entwickeln, dass sie Anreize zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf alternative Verkehrsträger bietet. Den Korridoren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V kommt in diesem Kontext eine besondere Bedeutung zu, da sie neben der Transitfunktion der regional ansässigen, import- und exportintensiven Wirtschaft günstige Rahmenbedingungen für die Teilnahme am internationalen Handel bieten sollen. Diese Korridore sollen sich somit für die Region „kapitalisieren“. So soll die geplante Schienenneubaustrecke Dresden-Prag für den Gütertransport und Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr einen wesentlichen Kapazitätsengpass im TEN-V-Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“ beseitigen. Aufgrund des sich abzeichnenden Engpasses auf dem Abschnitt Dresden-Prag und der begrenzten Kapazität entlang alternativer TEN-V-Korridore sind die Gebiete entlang des OEM-Korridors durch regionale Unterschiede in der multimodalen Erreichbarkeit für effizienten Güterverkehr gekennzeichnet, was ihre Wettbewerbsfähigkeit einschränkt. Gleichzeitig verstärken das steigende Verkehrsaufkommen, die Konzentration auf den Straßenverkehr und das Ziel der Bekämpfung des Klimawandels den Bedarf an umweltfreundlichen und emissionsarmen Güterverkehrssystemen. In dieser Situation soll die neue Eisenbahnstrecke Dresden-Prag neue Möglichkeiten für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr schaffen und die multimodale Erreichbarkeit mitteleuropäischer Regionen verbessern. Dementsprechend besteht Bedarf an Strategien und Aktionsplänen, um die Verbesserungen vorzubereiten und die neuen Chancen für Regionalentwicklung und Logistik zu nutzen.

Gegenwärtig konzentriert sich die bestehende Praxis der Korridorentwicklung hauptsächlich auf Infrastrukturstandards und das technische Umfeld des Infrastruktursystems und folgt dabei den Prinzipien

¹ vgl. BMVI (Hrsg.): Masterplan Schienengüterverkehr, Berlin 2017, S. 5

² vgl. DESTATIS (Hrsg.): Güterverkehr, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html> (Zugriff am 10. Januar 2022)



der sektoralen Planung. Der im Projekt CORCAP verfolgte Ansatz geht über diese Praxis hinaus. Er zielt auf die Ausarbeitung konsolidierter Strategien ab, die auf die Wechselwirkung von Regionalentwicklung und Verkehrsinfrastrukturentwicklung ausgerichtet sind, wobei auch die betrieblichen Anforderungen multimodaler Logistikstandorte und Verkehrsdienste berücksichtigt werden.

Das vorliegende Dokument geht daher der Frage nach, durch welche planerischen, technischen und regionalwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sich die voranstehend beschriebenen Ziele aus der Perspektive des Freistaates Sachsen erreichen lassen. Dies erfolgt sowohl durch eine analytische Betrachtung der vorhandenen Infrastruktur als auch der Aufgaben der Raumordnung und Verkehrsplanung zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Umschlagpunkten des Schienengüterverkehrs sowie der Binnenschifffahrt und deren Berücksichtigung bei der Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten. Darüber hinaus werden verkehrliche Aspekte und Entwicklungschancen, die sich aus den Infrastrukturvorhaben und Finanzierungsinstrumenten des Strukturwandels in den beiden sächsischen Kohlerevieren ergeben, berücksichtigt.

Darüber hinaus soll der Korridor-Kapitalisierungsplan zu einem besseren (grenzüberschreitenden) Verständnis der Effekte der NBS Dresden-Prag für das Elbtal und die angrenzenden Regionen auf beiden Seiten der Grenze beitragen. Dies erfolgt durch die Identifizierung von (grenzüberschreitenden) Entwicklungspotenzialen und Chancen auf lokaler und subregionaler Ebene.



2. AUSGANGSSITUATION

2.1. Zielaussagen in den Regionalplänen

Während der öffentliche Personenverkehr sowohl infrastrukturell als auch betrieblich-organisatorisch der allgemeinen Daseinsvorsorge zugerechnet und entsprechend unterstützt wird, wurden in der Vergangenheit die Bereiche des Gütertransports und der Logistik in erster Linie als Gegenstand privatwirtschaftlichen Handelns angesehen. Zwar unterliegen sie einerseits der staatlichen Marktregulierung, nicht zuletzt auch auf europäischer Ebene, stehen andererseits aber nur bedingt im öffentlichen Fokus, wenn es um ganzheitliche regionale Planung und Infrastrukturentwicklung oder gar Anreizsysteme zur Verkehrsverlagerung geht.

Nicht zuletzt die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben jedoch gezeigt, wie wichtig zuverlässige nationale und internationale Lieferketten für alle Lebensbereiche und das Funktionieren von Wirtschaftskreisläufen als Grundlage des gesellschaftlichen Wohlstands sind. Und auch die aktuelle Klimadebatte sieht den energieeffizienten und somit klimaschonenden Schienentransport als wesentliches Element der Verkehrswende an.

Somit stellt sich die Frage, wie sich dieser Paradigmenwechsel in der Regionalplanung als wesentlichem strategischem Entwicklungsinstrument auf regionaler Ebene bereits widerspiegelt oder dort künftig stärker adressiert werden sollte. Die Regionalplanung wird durch das Landesplanungsgesetz als staatliche Pflichtaufgabe kommunal verfassten Regionalen Planungsverbänden übertragen. Dies bedeutet eine erhebliche Planungskompetenz und Eigenverantwortung für die kommunale Ebene. Die Regionalen Planungsverbände sind Körperschaften des öffentlichen Rechts. In ihnen sind die Kreisfreien Städte und Landkreise der jeweiligen Planungsregion zusammengeschlossen. Die vier Regionalen Planungsverbände in Sachsen sind:

- Leipzig-West Sachsen
- Region Chemnitz
- Oberes Elbtal / Osterzgebirge
- Oberlausitz-Niederschlesien

Die Planungsverbände sind verpflichtet, für ihre Planungsregion einen Regionalplan aufzustellen. Diese Regionalpläne wurden hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange des Schienengüterverkehrs und der Logistik analysiert. Hierbei standen die regionalen Vorsorgestandorte für Industrie und produzierendes Gewerbe im Mittelpunkt, da bei diesen - u.a. angesichts der aktuellen Klimaschutz- und Verkehrswendebatte - der Zugang zur Schiene für die Ansiedler grundsätzlich gewährleistet sein sollte.

In Auswertung der Durchsicht der Regionalpläne können folgende zusammengefasste Aussagen getroffen werden:

Teilweise wird in den planerischen Prämissen darauf hingewiesen, dass bei der Planung größerer neuer gewerblicher Bauflächen darauf zu achten ist, dass ein Schienenanschluss gewährleistet ist. Als größere Industrie- und Gewerbeflächen gelten im regionalplanerischen Sinne Gebiete mit mehr als 25 ha. Ebenfalls sollte der nachträgliche Anschluss von großen Gewerbegebieten entlang der im Landesentwicklungs- bzw. Regionalplan festgelegten Verbindungs- und Entwicklungsachsen an das Schienennetz geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Gemessen an dieser Vorgabe gibt es bei der Ausweisung der Vorsorgestandorte in den einzelnen Planungsregionen hingegen deutliche Defizite sowohl hinsichtlich der direkten Schienenanbindung als auch der Ausweisung bzw. Berücksichtigung öffentlicher intermodaler Zugangsstellen wie z.B. KV-Terminals bzw. Railports.



Die Mehrzahl der benannten Vorsorgestandorte verfügt derzeit über keine Bahnanbindung. Das gilt insbesondere für Standorte mit mehr als 75 Hektar. Die Vorsorgestandorte können somit primär keinen nennenswerten Beitrag zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene leisten.

Für das Kriterium der überregionalen und regionalen Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur wird in den Regionalplänen häufig vorrangig auf die Erreichbarkeit von Bundesautobahnen, Bundes- und Staatstraßen sowie Flughäfen verwiesen. Bahnanschlüsse sowie geeignete Schienengüterverkehrszugänge im direkten Umfeld werden hingegen nur bedingt angeführt bzw. näher betrachtet, trotz umgekehrter Priorisierung aus verkehrspolitischer Sicht. Zur verkehrlichen Anbindung wird i.d.R. nur dargelegt, dass die Standorte an den ÖPNV angeschlossen sein müssen. Der Schienengüterverkehr bleibt hingegen teilweise unberücksichtigt. Andererseits wird in den Regionalplänen auch explizit darauf verwiesen, dass bestehende Umschlaganlagen, Industriestammgleise und private Gleisanschlüsse nachhaltig gesichert werden sollen, um den Schienengüterverkehr weiter auszubauen.

Ausgehend von diesen Erkenntnissen wurden im Rahmen des Projekts vertiefende Untersuchungen zu den Möglichkeiten der schienenseitigen Anbindung der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete sowie der Vorsorgestandorte durchgeführt. Ziel sollte es daher sein die Zugänge zum Schienengüterverkehr und zu den Binnenhäfen in den einzelnen Regionalplänen mit folgenden Prämissen verankert werden können:

- zu den TEN-V-Korridoren, welche durch Sachsen verlaufen
- zu den leistungsfähigsten Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs (Terminals, Railports, Binnenhäfen)
- vorzugsweise in Verdichtungsräumen sowie in verdichteten Bereichen im ländlichen Raum
- mit Wirkung über das Gebiet des jeweiligen Regionalplans hinaus

Die Ergebnisse der Analysen werden im Abschnitt 4.2 erläutert.

2.2. Verkehrsinfrastruktur des Güterverkehrs

Der Freistaat Sachsen verfügt über ein dichtes, weitverzweigtes Straßen- und Schienennetz. Das Straßennetz hat eine Länge von 13.427 km (Stand 2018). Die Straßennetzdichte liegt mit 728 km/1.000 km² über dem gesamtdeutschen Durchschnitt von 643 km/1.000 km². Das öffentliche Eisenbahnnetz im Freistaat Sachsen umfasst derzeit ca. 2.500 km.

Das sächsische Eisenbahnnetz ist eingebunden in die TEN-V-Korridore der

- Nord-Süd-Verbindung über Leipzig und Dresden mit den Korridoren Orient/Östliches Mittelmeer sowie Skandinavien/Mittelmeer und der
- West-Ost-Verbindung über Berlin an den Korridor Nordsee-Ostsee (vgl. Abbildung 1).

Das öffentliche Eisenbahnnetz im Freistaat Sachsen umfasst derzeit ca. 2.500 km (Stand 2017). Entlang dieser Strecken befinden sich ca. 500 bediente Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltepunkte) als Zugangsstellen für den Schienenpersonenverkehr sowie Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr. Ergänzend dazu stehen für den Schienengüterverkehr Anschlussbahnen als nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung.

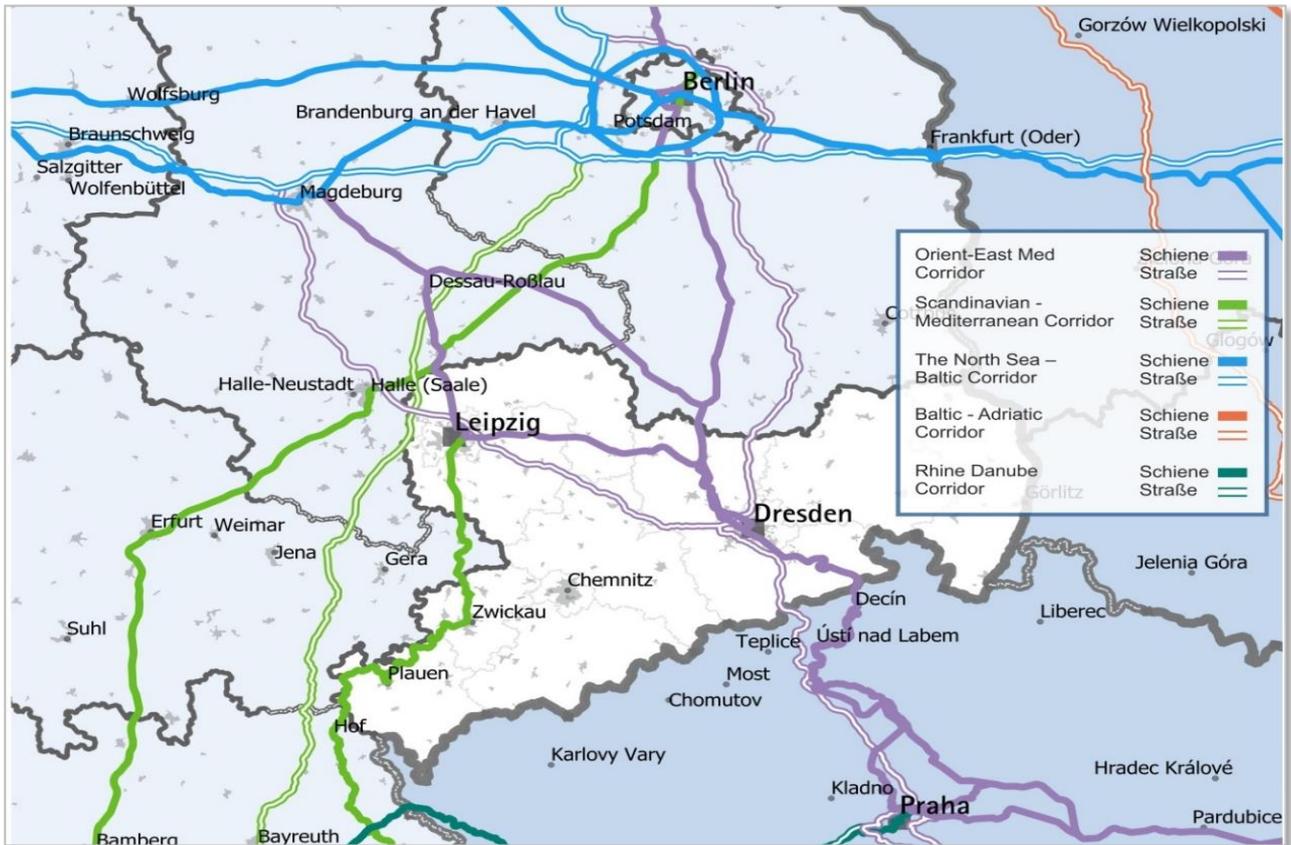


Abbildung 1: Anbindung Sachsens an das TEN-V

Abbildung 2 zeigt die für den Landtransport wesentliche Verkehrsinfrastruktur in Sachsen. Dargestellt sind die Fernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), die wichtigen Bahnstrecken sowie Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs (KV). Daneben sind auch verschiedene für Sachsen bedeutende Eisenbahninfrastrukturprojekte verzeichnet. Dies sind die über Leipzig verlaufende Neu- und Ausbaustrecke Berlin - München sowie die Niederschlesische Magistrale (im Verlauf Knappenrode - Horka/Grenze PL). Beide Projekte wurden im Jahr 2018 für den Verkehr freigegeben. Die Niederschlesische Magistrale dient vor allem dem Güterverkehr in Richtung Polen bzw. Osteuropa und soll sich neben der Verbindung über Frankfurt (Oder) zu einer leistungsfähigen Güterverkehrsachse nach Polen entwickeln. Im weiteren Verlauf in Richtung Osten bietet sich hier die Schaffung einer weiteren Achse für Zugverbindungen der „Neuen Seidenstraße“ von bzw. nach China - mit der Option zur Anbindung sächsischer Logistiknoten - an.

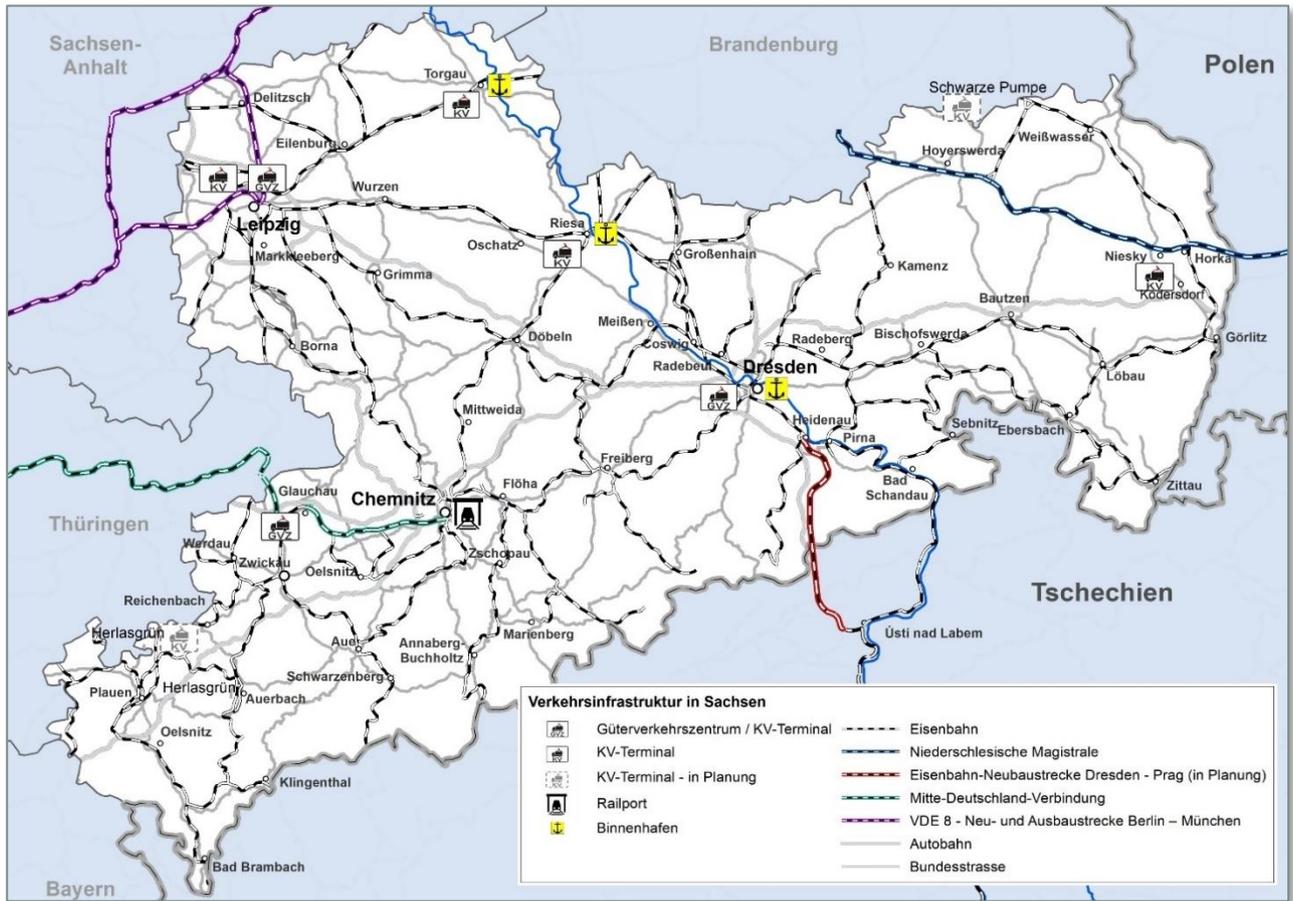


Abbildung 2: Verkehrsinfrastruktur für Güterverkehr und Logistik im Freistaat Sachsen

Weiterhin dargestellt ist die geplante Neubaustrecke Dresden - Prag mit dem grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen Heidenau und Ústí nad Labem. Dieses grenzüberschreitende Vorhaben wird einen bestehenden Engpass auf der Relation zwischen Nord- bzw. Ostseehäfen und der Tschechischen Republik sowie weiterführend in Richtung Südosteuropa beseitigen und die Bestandsstrecke durch das Tourismusgebiet im Elbtal von Gütertransporten entlasten. Auf Initiative des Freistaates Sachsen und auf Grundlage der sächsisch-tschechischen Vorplanungsstudie von 2015 erfolgte 2017 die Aufnahme der Neubaustrecke in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Mit Übertragung der Planungsaufgabe an die DB Netz AG seitens des Bundesverkehrsministeriums 2018 wurden die Weichen zum Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes in diesem Abschnitt gestellt. Zum Raumordnungsverfahren (ROV) reichte die DB Netz AG der Landesdirektion Sachsen 7 Trassenvarianten zur Prüfung auf Nutzungs- und Umweltkonflikte ein. Im Ergebnis der raumordnerischen Beurteilung wurde im August 2020 die Raumverträglichkeit für einen Volltunnelkorridor und einen teiloffenen Korridor mit Maßgaben bestätigt.

Im Sommer 2020 begann die DB Netz AG mit Baugrunderkundungen. Im Rahmen der Vorplanung entwickelt die DB Netz AG seit 2021 innerhalb der beiden Korridore je eine konkrete Trassenführung. Nach Abschluss des Variantenvergleiches vsl. im Jahr 2024 wird dem Bundesverkehrsministerium eine Vorzugsvariante vorgeschlagen. Im Anschluss wird der Deutsche Bundestag mit dem Vorhaben befasst. Er entscheidet über die vorgeschlagene Variante und über den weiteren Projektfortschritt. Wie im gesamten Planungsprozess



liegt dabei die enge Abstimmung mit der Tschechischen Republik zugrunde. Ein Staatsvertrag wird für den gemeinsamen Bau der Strecke erarbeitet. Mit einer Inbetriebnahme ist Ende der 2030er Jahre zu rechnen.

Das Gesamtvorhaben Neubaustrecke Dresden-Prag ist in folgende Abschnitte unterteilt, die in der Karte in Abbildung 3 dargestellt sind:

Dresden - Ústí nad Labem:

- grenzüberschreitender Planungsabschnitt von DB Netz AG und Správa železnic
- Unterquerung des Erzgebirges mit einem mindestens 25 km langen Tunnel
- Güter- und Personenschnellverkehr mit Entwurfsgeschwindigkeit bis ca. 200 km/h

Ústí nad Labem - Litoměřice:

- Unterquerung des Böhmisches Mittelgebirges mit ca. 18 km langem Tunnel
- Güter- und Personenschnellverkehr mit Entwurfsgeschwindigkeit 250 km/h

Litoměřice - Prag:

- Hochgeschwindigkeitsabschnitt mit Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 320 km/h ausschließlich für Personenschnellverkehr
- in Roudnice entsteht ein neuer Bahnhof „Roudnice VRT“

Im April 2016 wurde der Europäische Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) für die Eisenbahnneubaustrecke (NBS) Dresden - Prag gegründet. Ziel des EVTZ ist eine grenz-übergreifende unterstützende Tätigkeit zur Realisierung dieses europäischen Infrastrukturgroßprojektes

- auf behördlich-organisatorischer Ebene
- fachlicher und politischer Ebene
- im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit
- beim Einwerben von Fördermitteln zur Unterstützung des Vorhabens über Projekte

in enger Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern DB Netz AG und Správa železnic sowie den staatlichen geologischen Diensten beider Länder. Mit seinen Mitgliedern bildet der EVTZ eine Organisationsstruktur, die die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erleichtert und fördert sowie den engen nachbarschaftlichen Zusammenhalt zwischen Sachsen und Tschechien stärkt. Der EVTZ hat seinen Sitz in Dresden.

Der EVTZ engagiert sich für die vertiefende fachliche Untersetzung der Planungen zur Neubaustrecke aus regionaler Perspektive, u.a. durch Beteiligung am EU-Projekt CORCAP.

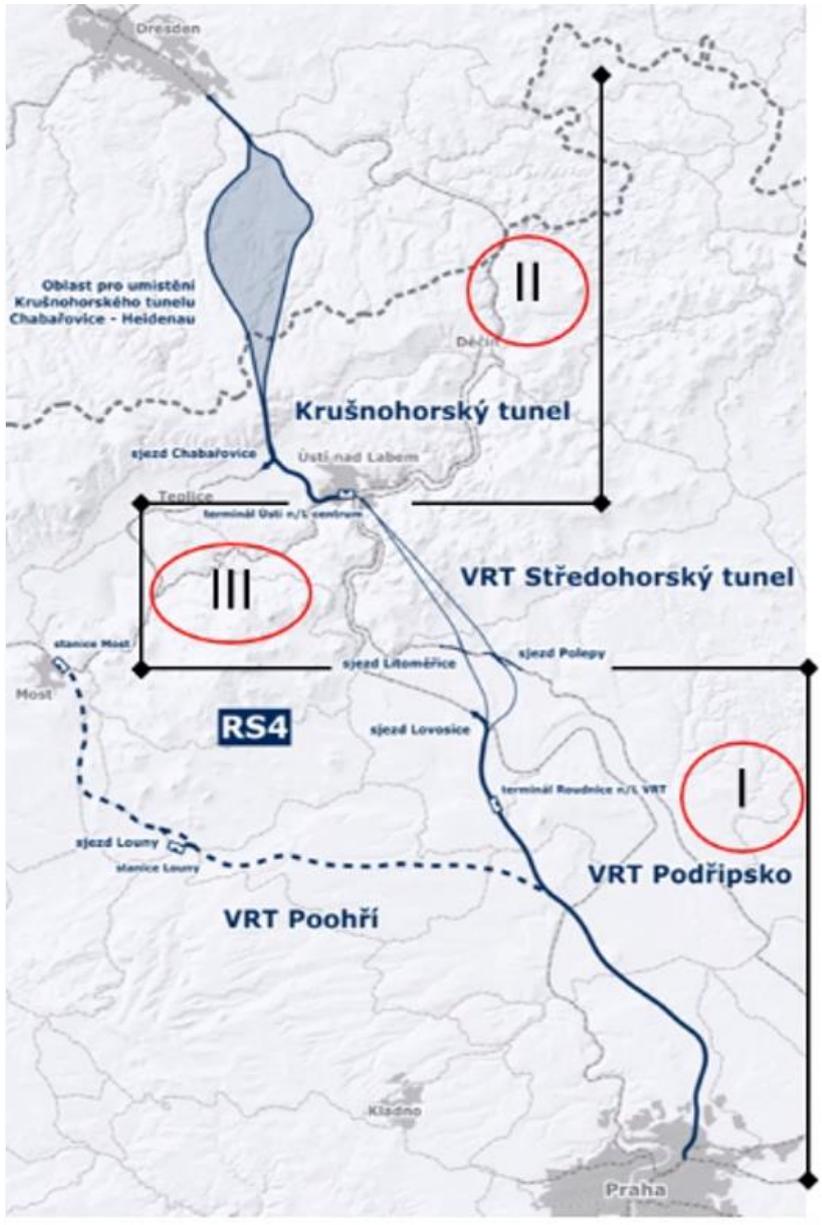


Abbildung 3: Planungsabschnitte der Eisenbahnverbindung Dresden-Prag (Quelle: Správa železnic)

2.3. Zugangspunkte zum intermodalen Gütertransport

Der Zugang der Unternehmen zum Schienengüterverkehr ist neben privaten Gleisanschlüssen, öffentlichen Ladestraßen und Railports insbesondere durch die Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs gegeben (vgl. Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.). Dort werden, im Unterschied zum Wagenladungsverkehr, die Güter nicht direkt auf die Bahn verladen, sondern in genormten, kranbaren Transportbehältern (Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) zwischen Straße und Schiene umgeschlagen.

Neben dem Güterverkehr auf der Straße und Schiene ist auch die Binnenschifffahrt für den sächsisch-tschechischen Grenzraum von Bedeutung. Die Elbe ist Bestandteil des TEN-V-Korridor Orient/East-Med. Für



den Güterumschlag verfügt Sachsen über die drei Häfen Dresden, Riesa und Torgau. Diese werden von der landeseigenen Unternehmensgruppe Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) betrieben. Daneben gehören auch die tschechischen Häfen in Lovosice und Děčín sowie der Hafen Dessau-Roßlau in Sachsen-Anhalt zur SBO-Hafengruppe. Quelle bzw. Ziel der meisten Gütertransporte auf der Elbe sind in der Regel der Hafen Hamburg oder Häfen im westdeutschen Fluss- und Kanalnetz. Mit diesem ist die Elbe insbesondere über den Mittellandkanal verbunden, der nördlich von Magdeburg von der Elbe abzweigt.

Für die sächsische Wirtschaft ist die Elbe ein wichtiger - wenn auch aufgrund ausgeprägter Niedrigwasserperioden nicht einfacher - Verkehrsweg. Der Transport auf dem Binnenschiff stellt eine umweltfreundliche Möglichkeit dar, große Güteraufkommen zu bewegen. Insbesondere für Sachsen spielen neben der Beförderung von Massengütern auf der Elbe auch Großraum- und Schwerguttransporte eine wichtige Rolle. Dabei geht es um Güter, die aufgrund ihrer Maße oder ihres Gewichts nicht oder nur bedingt auf der Straße bzw. Schiene transportiert werden können. Quellen dieser Aufkommen sind insbesondere die Schwerindustrie in Dresden und Görlitz (z.B. Trafos und Turbinen), aber auch Güter aus dem Raum Leipzig, Chemnitz sowie dem Vogtland.

Die Stabilisierung und Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen ist u. a. Gegenstand des „Gesamtkonzepts Elbe“. Ziel des Konzepts ist es,

- Widersprüche zwischen den verschiedenen Nutzungsinteressen nach Möglichkeit zu vermindern und Synergiepotenziale zu identifizieren,
- zu diesem Zweck Leitlinien zur nachhaltigen Entwicklung der Binnenelbe zu erarbeiten,
- Maßnahmenoptionen für die konfliktträchtigen Streckenbereiche der Elbe, insbesondere für die sogenannte Reststrecke und die Erosionsstrecke zu formulieren
- und einen Vorschlag für die weitere Kommunikation und Zusammenarbeit im Anschluss an das Gesamtkonzept auszuarbeiten.

Entworfen wurde das Konzept innerhalb einer Bund- und Länderarbeitsgruppe mit Unterstützung eines Beratergremiums mit Vertretern aus

- Umwelt und Naturschutz (NABU, BUND, WWF, Bürgerinitiative Pro Elbe),
- Wirtschaft und Verkehr (Kammerunion Elbe/Oder, Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V., ElbeAllianz, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V., Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH),
- Kirchen (Evangelische Kirche in Mitteldeutschland, Landeskirchenamt der Ev.-luth. Landeskirche Hannover)
- und einem Vertreter des tschechischen Verkehrsministeriums.

Erstes konkretes Ergebnis für die Wasserstraßeninfrastruktur ist die Bereitstellung zusätzlicher Personalressourcen in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) für die Planungsbegleitung von Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an der Elbe.

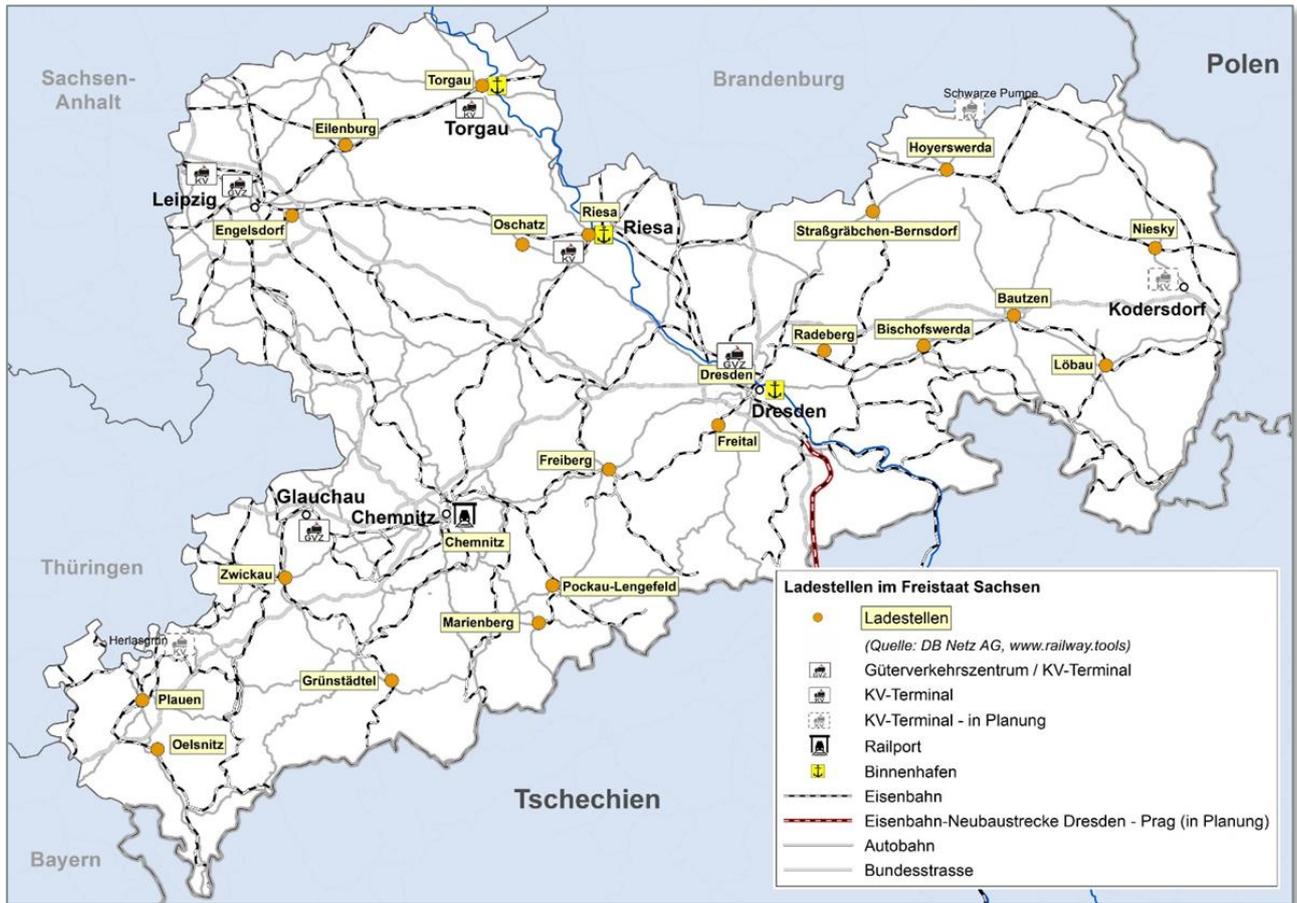


Abbildung 5: Öffentliche Ladestellen im Freistaat Sachsen

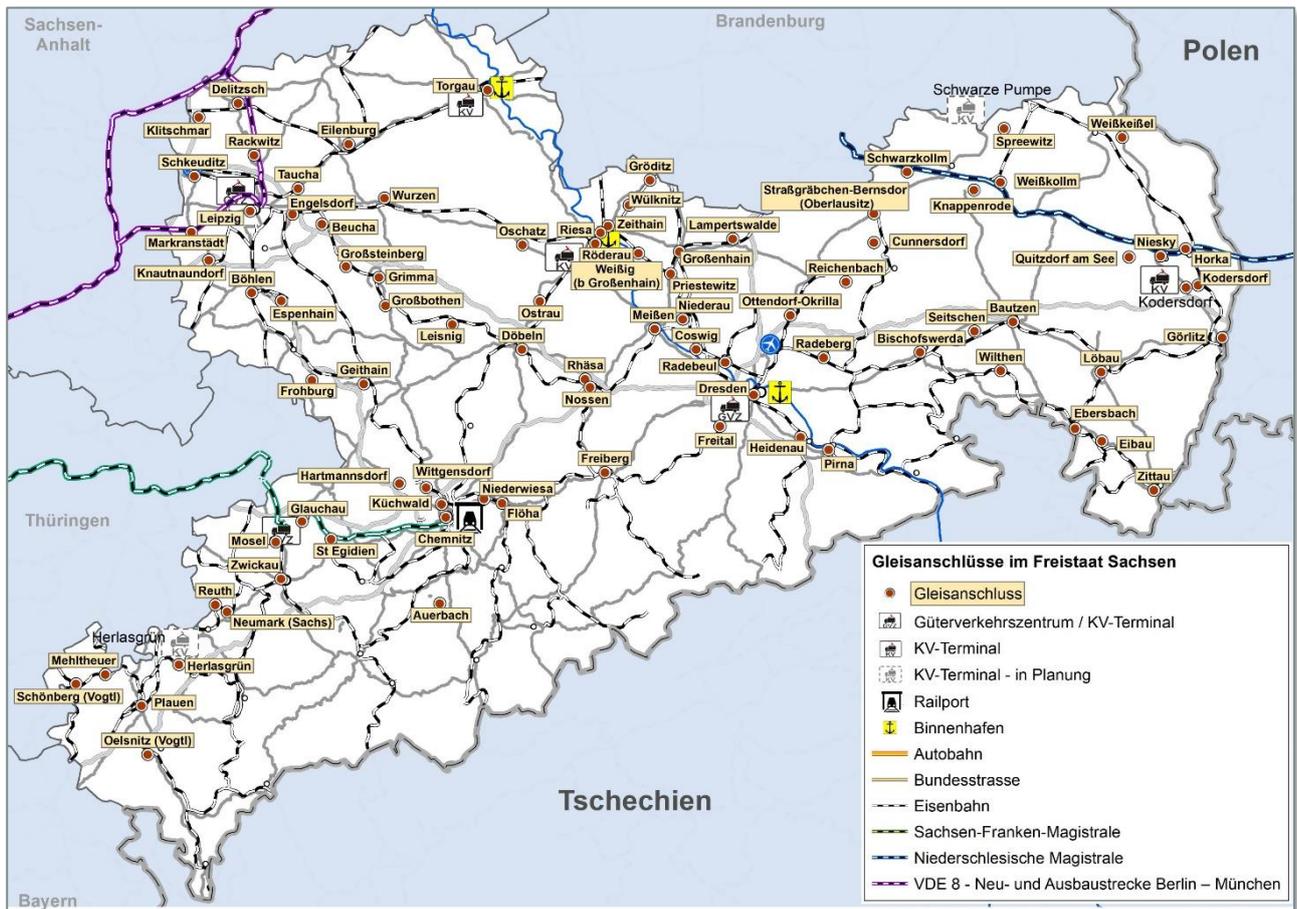


Abbildung 6: Gleisanschlüsse im Freistaat Sachsen

2.4. Logistikintensive Standorte und Gewerbestandorte

Für Logistikansiedlungen ist die Erreichbarkeit aller Verkehrsträger ein wesentliches Standortkriterium. Allerdings definiert sich Erreichbarkeit für verschiedene Arten von Logistikansiedlungen sehr unterschiedlich: Je nach Bedarf der einzelnen Unternehmen können dabei sehr verschiedene Kriterien zum Tragen kommen. Beispielsweise kann - je nach Geschäftsmodell des Unternehmens - eine Bahn- oder Hafenanbindung höher oder niedriger priorisiert werden. Als einer der allgemein als bedeutsam eingestuft Standortfaktoren gilt die Nähe zu einer Autobahnanschlussstelle.

Aus der in Abbildung 7 enthaltenen Karte wird deutlich, dass der überwiegende Teil Sachsens in ca. 30 Minuten von der Autobahn erreichbar ist. Nach Fertigstellung des in der Karte bereits berücksichtigten, im Bau befindlichen Abschnitts der BAB 72 südlich von Leipzig ist im Dreieck Südwestsachsen - Dresden - Leipzig eine nahezu vollständige Erschließung gegeben. Nach Realisierung des Aus- bzw. Neubaus der B87 in Richtung Torgau wird sich auch in dieser Region die Erreichbarkeit der BAB 14 verbessern. In Ostsachsen wird ein ähnlicher Effekt mit der vollständigen Realisierung des Aus- und Neubaus der B178 zwischen Zittau und der BAB 4 eintreten. Im Norden des Freistaats ist mit der autobahnähnlichen Bundesstraßenverbindung Mitteldeutschland-Lausitz (MiLaU) eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung parallel zur BAB 4 und BAB 14 geplant.

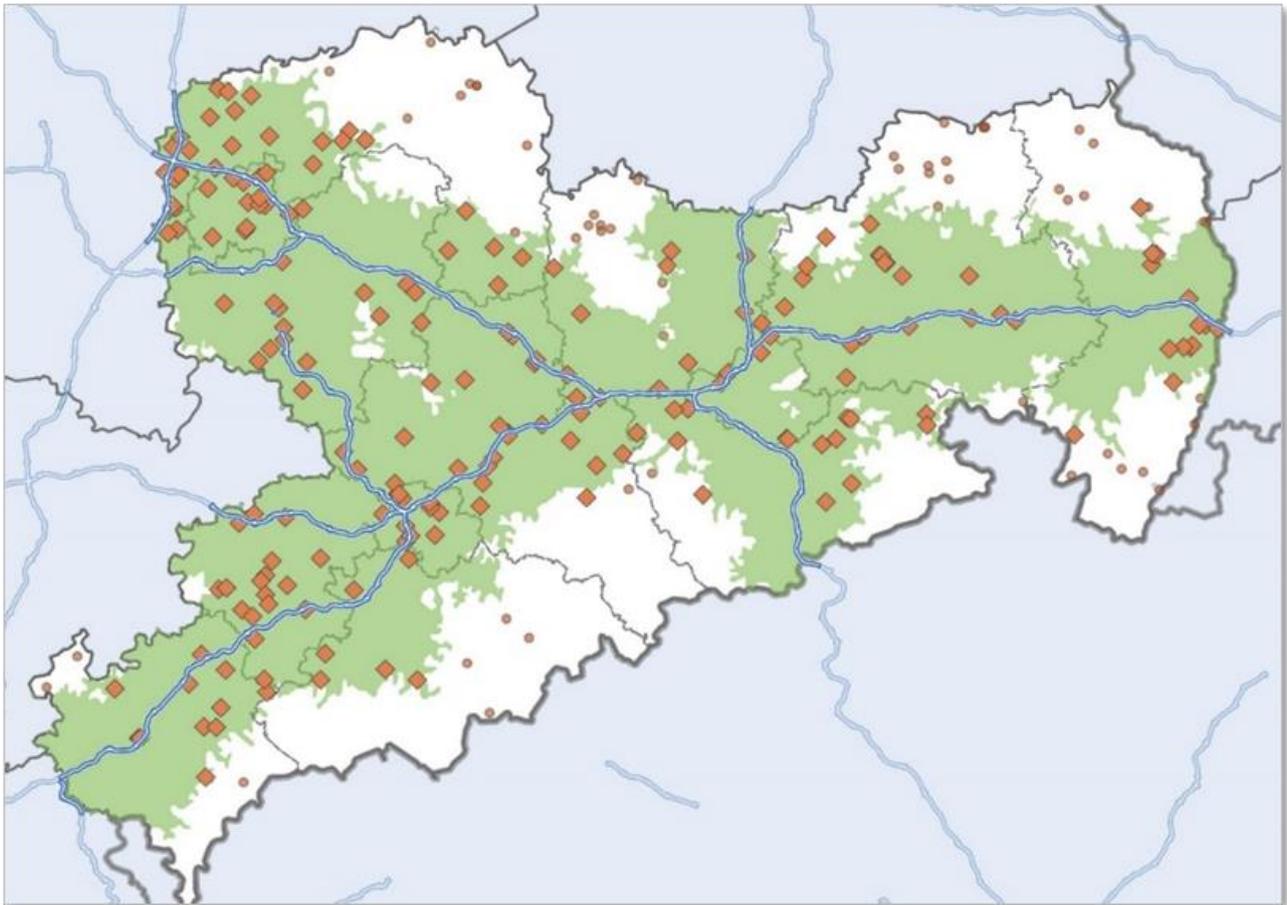


Abbildung 7: Erreichbarkeit von Gewerbegebieten über das Autobahnnetz innerhalb von 30 min Fahrzeit

Die auf die Lkw-Fahrzeit bezogene Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Umschlagterminals des kombinierten Verkehrs (KV) in Güterverkehrszentren (GVZ) und Binnenhäfen ist in Abbildung 8 dargestellt. In den grün markierten Bereichen beträgt die Fahrzeit zum nächstgelegenen Umschlagpunkt maximal 30 Minuten. In den orange gekennzeichneten Gebieten beträgt die durchschnittliche Fahrzeit ca. 60 Minuten. Dementsprechend ist festzustellen, dass unter Einbeziehung geplanter Umschlaganlagen im Vogtland (Herlasgrün) sowie im Industriepark Schwarze Pumpe künftig eine nahezu flächendeckende gute Erreichbarkeit der multimodalen Knoten gegeben ist. Ausnahmen bilden Teile des Erzgebirgskreises, des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie der Raum südlich von Löbau.

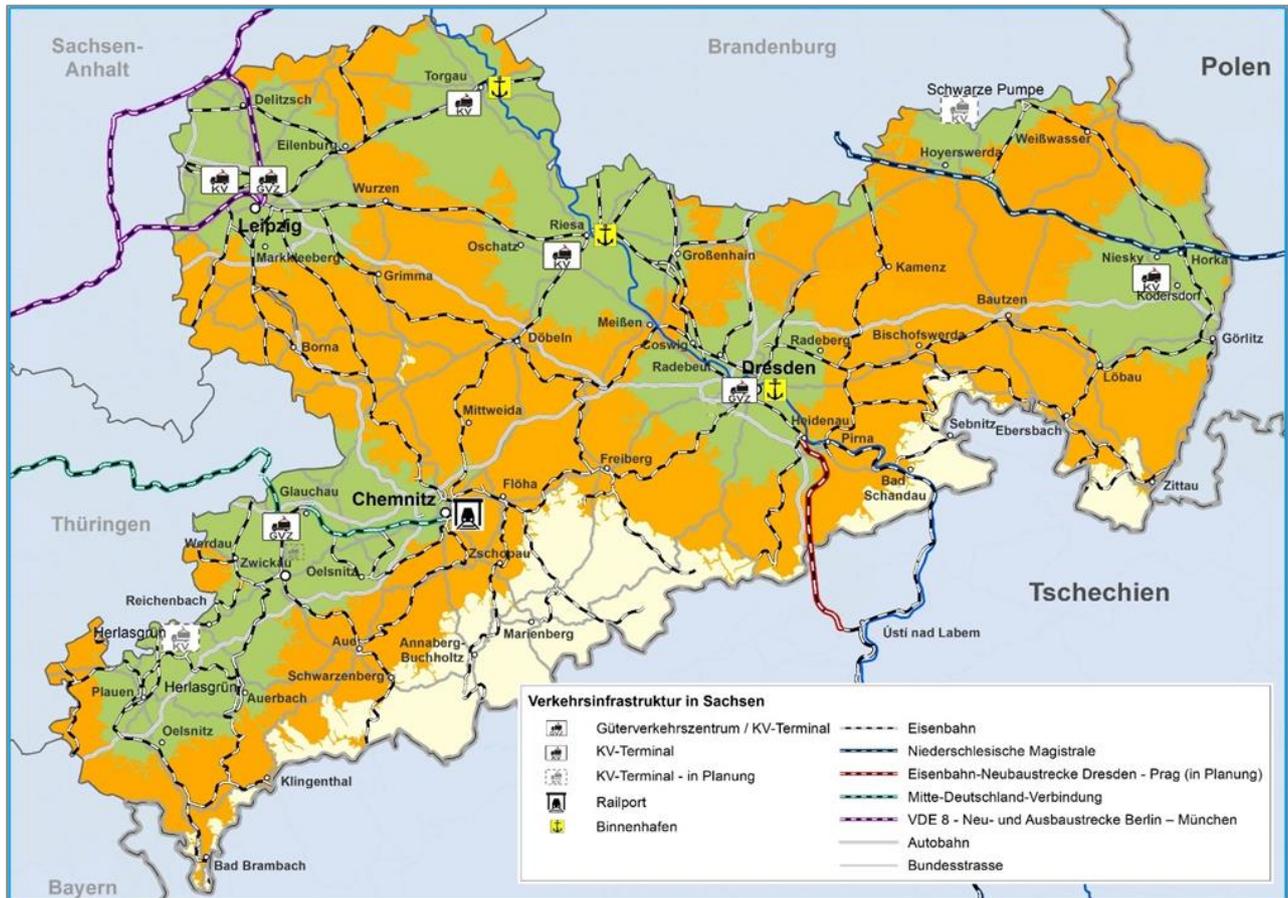


Abbildung 8: Erreichbarkeit der Binnenhäfen und KV-Umschlaganlagen im Freistaat Sachsen

Auf den sächsischen Autobahnen ist in den letzten 15 Jahren ein stetiger Zuwachs des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Dies gilt sowohl für den Pkw-Verkehr als auch für den Schwerverkehr. Jedoch fällt der Anstieg für den Schwerverkehr deutlich stärker aus, was insbesondere auf dem östlichen Abschnitt der A4 im Verkehr mit Polen und auf der A17 im Verkehr mit der Tschechischen Republik zu beobachten ist.

In Abbildung 9 sind dazu die Aufkommenszuwächse für die automatischen Zählstellen bei Burkau (A4), Ludwigsdorf (BAB 4) und am Grenzübergang DE-CZ an der Zählstelle Bad Gottleuba (A17) aufgezeigt. Hieraus ist zu entnehmen, dass der Schwerverkehr auf der A17 im Zeitraum 2010 bis 2019 um 49 % und im grenznahen Bereich der A4 sogar um 154 % zugenommen hat. In den blau hinterlegten Feldern sind die in der Landesverkehrsprognose 2030 prognostizierten Verkehrsaufkommen für den Kfz-Verkehr (obere Zeile) und den Schwerverkehr (untere Zeile) verzeichnet. Auch hier ist für die BAB 4 erkennbar, dass die für ursprünglich 2030 prognostizierten Zahlen für den Schwerverkehr bereits heute erreicht bzw. überschritten sind. Hieraus ergibt sich die Schlussfolgerung, dass künftig über die bisherigen konventionellen Ansätze zur Entwicklung von Verkehrsträgerschnittstellen hinaus weitere Anstrengungen zur Verkehrsverlagerung erforderlich sind. Eine technische Herausforderung bildet die Tatsache, dass die betrachteten Lkw-Verkehre überwiegend Sattelzüge sind, deren Sattelanhänger (Trailer) nicht kranbar sind und somit nicht ohne zusätzliche technische Vorkehrungen zwischen Straße und Schiene umgeschlagen werden können.

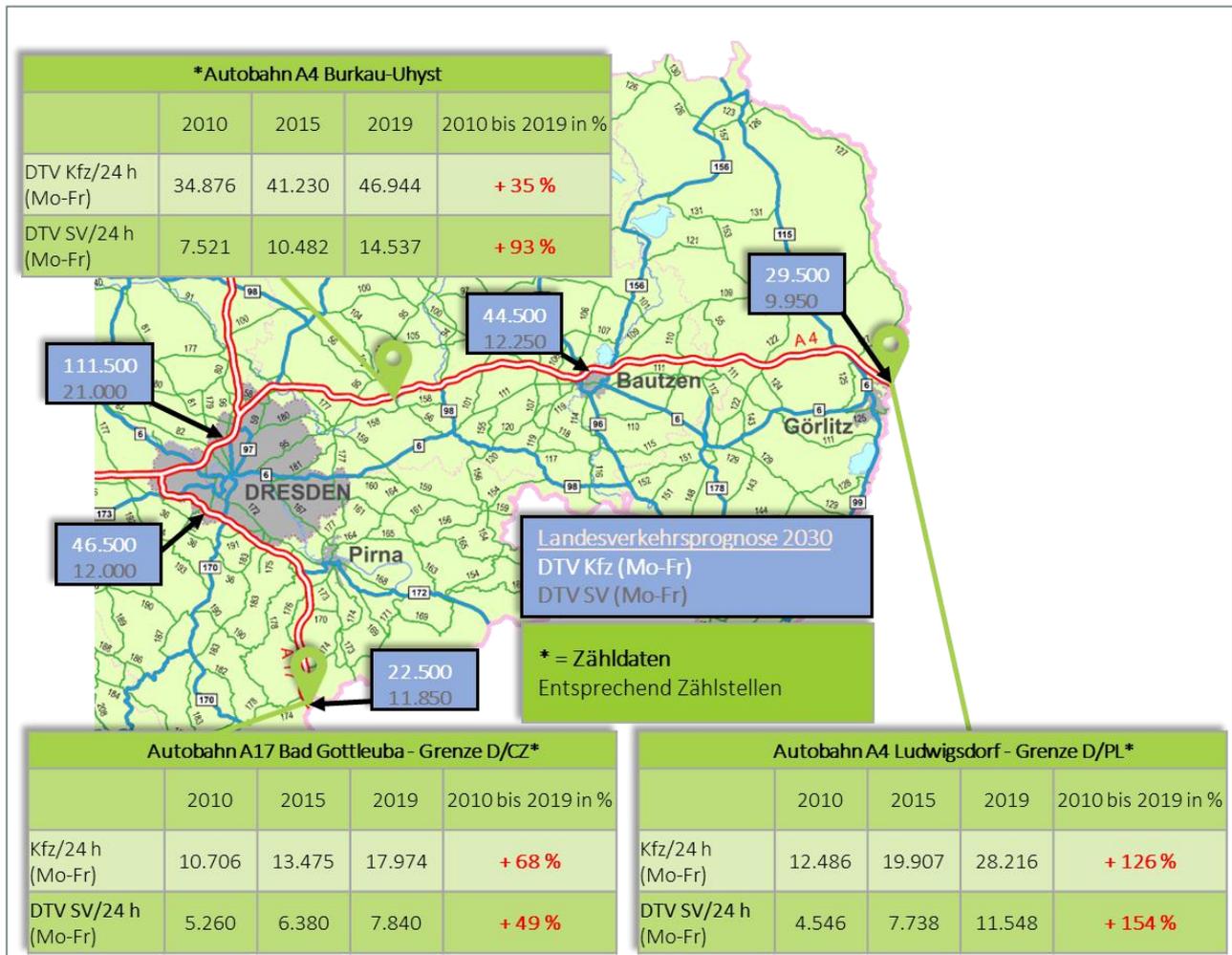


Abbildung 9: Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf sächsischen Autobahnen bis 2019 (Quelle: LIST)

2.5. Anreize zur Verkehrsverlagerung

2.5.1. Grundlagen

Klimaschutz nimmt in der heutigen Gesellschaft eine immer größere Rolle ein. Dies haben viele Regierungen in den vergangenen Jahren erkannt und vorangetrieben. Nicht erst seit dem Übereinkommen von Paris treiben Regierungen ihre Bestrebungen zum Klimaschutz voran. So wurde im sächsischen Koalitionsvertrag 2019 bis 2024 im Abschnitt „Güterverkehr und Logistik“ konkret vereinbart:

- „Wir wollen dafür sorgen, dass zukünftig mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Dazu werden wir Instrumente, wie z. B. die Rollende Landstraße, Railports und die Funktion der Güterverkehrszentren stärken. Um das Ziel der Verkehrsverlagerung zügiger zu erreichen, nutzen wir auch die Möglichkeiten der Digitalisierung.“
- „Railports, kleinere Logistikterminals, die Unternehmen auch mit geringeren Transportmengen einen Zugang zum Schienengüterverkehr verschaffen, werden wir fördern“



- „Durch die Einrichtung einer `Rollenden Landstraße` und mit Unterstützung des Speditionsgewerbes wollen wir die sächsischen Autobahnen entlasten und Güterverkehr auf die Schiene verlagern.“

Auch die Bundesrepublik Deutschland hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesteckt und versucht diese mit verschiedensten Maßnahmen der vergangenen Jahre zu erreichen. Ein Fokus liegt dabei auf dem Verkehrsbereich und im Speziellen auf dem Gütertransportsektor, der als wesentlicher Verursacher von klimaschädlichen CO₂-Emissionen identifiziert wurde. Diese Emissionen zu reduzieren ist die Aufgabe für die kommenden Jahre und wird u.a. in der Verlagerung von Straßentransporten auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene gesehen. Hierfür hat die Bundesregierung in den letzten Jahren den Masterplan Schienengüterverkehr auf den Weg gebracht und Förderprogramme für den Kombinierten Verkehr und konventionellen Schienengüterverkehr bestätigt, verbessert und verlängert - nicht zuletzt durch die neue „Anschlussförderung und die geplante Weiterentwicklung der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr. Die genannten Förderoptionen werden im folgenden Abschnitt beschrieben.

2.5.2. Masterplan Schienengüterverkehr

Der Masterplan Schienengüterverkehr wurde auf Initiative des BMVI in Kooperation mit einem Expertenforum entwickelt und hat zum Ziel, den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken. Einige Maßnahmen sollen kurzfristig umgesetzt werden, andere werden erst mittelfristig unter einer neuen Regierung angegangen. Wesentliche Themenfelder des Masterplans sind:

1. Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen
2. Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben
3. Eisenbahnbetrieb stärker automatisieren
4. Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Umweltperformance der Schienenfahrzeuge forcieren
5. Multimodalität stärken sowie Zugang zur Schiene sichern und ausbauen
6. Elektromobilität auf und mit der Schiene ausbauen
7. Trassen- und Anlagenpreise deutlich reduzieren
8. Abgaben- und Steuerbelastung begrenzen
9. Vergleichbare Standards der Arbeits- und Sozialvorschriften und Sicherheitsauflagen bei allen Verkehrsträgern gewährleisten
10. Aus- und Weiterbildung forcieren

Aus Punkt 5 ergeben sich die nachfolgend beschriebenen Fördermöglichkeiten für den Schienengüterverkehr, die die Bundesregierung bereits auf den Weg gebracht hat.

Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs (Anschlussförderrichtlinie)

Diese Richtlinie unterstützt Unternehmen in privater Rechtsform bei der Errichtung, der Reaktivierung, dem Ausbau und dem Ersatz von Gleisanschlüssen und multifunktionalen Anlagen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen. Ziel ist die Sicherung bisheriger Verkehre auf der Schiene und eine zusätzliche Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene. Die Förderquote beträgt bei Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen 50 % und bei multifunktionalen Anlagen bis zu 80 % der förderfähigen Investitionskosten. Die Förderung ist ein nicht rückzahlbarer Zuschuss und bei einer Förderung von über 50 % ist der Betrieb der Anlage separat auszuschreiben. Die aktuelle Richtlinie trat 2021 in Kraft und ist bis 31.12.2025 gültig.



Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen

Diese Richtlinie unterstützt Unternehmen in privater Rechtsform bei der Errichtung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs mit bis zu 80 % der Investitionskosten. Ziel ist die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Die Anlage ist diskriminierungsfrei zu betreiben und der Zuschuss ist nicht zurückzuzahlen. Bei einer Förderung von über 50 % ist der Betrieb der Anlage separat auszuschreiben. Gefördert werden aktuell Neu- und Ausbau von Anlagen des Kombinierten Verkehrs. Die aktuelle Richtlinie endete offiziell am 31.12.2021. Eine neue Förderrichtlinie ist bereits in der Ausarbeitung, bei der vorstellbar ist, dass zukünftig auch Reinvestitionen in Bestandsanlagen gefördert werden. Bis zum Inkrafttreten der neuen Richtlinie werden übergangsweise Förderanträge nach der alten Regelung entgegengenommen.

2.5.3. Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen

Im Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen sind mehrere Infrastrukturprojekte enthalten, die die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikwirtschaft im Freistaat Sachsen durch verbesserte Erreichbarkeit begünstigen.

So wurde für die durchgängige Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden - Bautzen - Görlitz im September 2021 zwischen dem Freistaat und dem Bundesverkehrsministerium eine Absichtserklärung unterzeichnet, die eine geteilte Finanzierung vorsieht. Der Abschnitt Dresden - Bischofswerda wird dabei über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert. Baubeginn soll vsl. im Jahr 2028 sein. Die Kosten für den Umbau des Bahnhofs Görlitz und die Einführung des polnischen Bahnstroms von der Grenze bis nach Görlitz werden über das Verkehrsprojekt ICE-Strecke Berlin - Görlitz abgedeckt. Die Reststrecke soll ab dem Jahr 2024 einer erneuten Bewertung im BVWP unterzogen werden.

Mit der Strecke Leipzig - Bad Lausick - Geithain ist nunmehr die Elektrifizierung für den nördlichen Abschnitt der Strecke Leipzig - Chemnitz gesichert. Für den südlichen Abschnitt Geithain - Chemnitz hat der Freistaat mit dem Bund eine Vereinbarung zur Fortsetzung der Planungen geschlossen.

Darüber hinaus können Gemeinden, Landkreise und andere Träger der kommunalen Selbstverwaltung sowie deren Unternehmen Förderung für wirtschaftsnahe Infrastruktur, z.B. Erschließung von Gewerbegebieten erhalten. Dies ist u.a. auch für die Bahnanbindung von bestehenden oder neuen Standorten in den Kohleregionen relevant.

3. HANDLUNGSBEDARF UND LÖSUNGSANSÄTZE

3.1. Handlungsbedarf

Angesichts des anhaltenden Wachstums des Schwerverkehrs im sächsischen Autobahnnetz ist die Etablierung zusätzlicher Verkehrsangebote zur Verlagerung von Straßengüterfernverkehren auf die Schiene geboten. Zusätzliche Notwendigkeit ergibt sich aus den Zielen zur signifikanten Reduzierung des CO₂-Ausstoßes in allen Wirtschaftsbereichen und somit insbesondere im Verkehrsbereich.

Der Transport auf der Schiene gilt aufgrund seiner deutlich höheren Energieeffizienz und Massenleistungsfähigkeit als wichtiges Instrument zur Intensivierung des Klimaschutz. Dieser Trend wird sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Gerade aus der Sicht nachhaltiger Transporte und der Reduzierung von Emissionen ist eine Verlagerung zu erwarten. Es wirken nicht alle Trends positiv auf den Schienengüterverkehr (z.B. alternative Antriebe bei Straßenfahrzeugen), jedoch werden die begünstigenden Einflussfaktoren überwiegen und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern. Dafür sind sowohl in Sachsen als auch in angrenzenden Regionen die nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere durch zusätzliche Trassenkapazität und leistungsfähige Zugangspunkte zur Schiene.

Angesichts des hohen Schwerverkehrsanteils im Transit durch Sachsen besteht hier ein Ansatz für eine fokussierte Verkehrsverlagerung. Der Blick auf die Größenordnungen der Verkehrsmengen zeigt, dass für eine tatsächliche Verkehrswende im Gütertransport deutlich größere Anstrengungen beim Ausbau der Infrastruktur erforderlich sind.

Ein Lösungsansatz besteht in der Erweiterung bestehender Umschlaganlagen. Grundlage hierfür ist die Ermittlung des flächenmäßigen Erweiterungsbedarfs sowie der technischen und unter Berücksichtigung von Umgebungskonflikten resultierenden Flächenverfügbarkeit. Zu prüfen ist ebenfalls, inwiefern sich öffentliche Ladestellen ohne stationäre Umschlagtechnik zu multifunktionalen Umschlaganlagen, z.B. für nässegeschützten Umschlag, ertüchtigen lassen. Gleiches gilt für die Untersuchung der Möglichkeiten zur Integration bzw. funktionalen Verknüpfung des konventionellen Wagenladungsverkehrs in KV-Terminals mit dem Ziel der Bildung gemischter Züge.

Darüber hinaus sollten künftig zusätzliche Zugangspunkte zum Schienengüterverkehr geschaffen werden, die ebenfalls über eine leistungsfähige Straßenanbindung verfügen. Hierzu sind die technischen Voraussetzungen der Bahnanbindung zu prüfen. Neben der Ausweisung neuer Flächen mit Gleisanschluss sollten auch verstärkt Altstandorte (Brownfields) hinsichtlich der Reaktivierung von Gleisanschlüssen bewertet werden.

Für den Umschlag unbegleiteter Sattelaufleger (ohne Zugmaschine und Fahrer) ergibt sich die technische Herausforderung, dass die im Straßentransport eingesetzten Sattelaufleger überwiegend nicht kranbar und somit nicht in herkömmlichen KV-Umschlaganlagen auf Bahnwaggons zu verladen sind. Zur Überwindung dieser technischen Hürde wurden in den zurückliegenden Jahren von mehreren Unternehmen Zusatzausrüstungen in Form von Waggoneinsätzen zur Marktreife gebracht, in denen sich die Sattelaufleger in herkömmliche KV-Taschenwagen heben lassen. Eine Alternative hierzu bieten innovative Waggonkonstruktionen zum Transport nicht-kranbarer Sattelaufleger in Kombination mit speziellen horizontalen Umschlagtechniken (z.B. Systeme CargoBeamer, Lohr).

Der Strukturwandel in den sächsischen Kohleregionen bietet u.a. im Kontext der damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen und Fördermöglichkeiten neue Chancen für Verkehrsverlagerungskonzepte sowie zur Erschließung von Wertschöpfungs- und Ansiedlungspotenzialen. Aber auch darüber hinaus sollte im Freistaat Sachsen geprüft werden, ob eine spezifische Landesförderung für den Schienengüterverkehr möglich ist. Denn auch unter der Annahme, dass längerfristig günstigere Rahmenbedingungen für den Bahntransport im Wettbewerb zum Straßengüterverkehr entstehen (z.B. durch die CO₂-Besteuerung) bleibt



auch künftig für die Betreiber der Züge das wirtschaftliche Auslastungsrisiko in der Anlaufphase bis zum Erreichen der Kostendeckungsgrenze. Zur schnelleren Umsetzung und Teilkompensation auslastungsbedingter Anlaufverluste wird daher die Einführung einer Fördermöglichkeit zur Anschubfinanzierung neuer KV-Transportangebote empfohlen. Unterstützend wirkt sich ebenfalls die investive Förderung von Zusatzausrüstungen für den Umschlag nicht-kranbarer Sattelaufleger sowie der Schaffung zusätzlicher Abstellflächen für Trailer an Terminalstandorten aus.

Der Aus- und Neubau von Zugangspunkten zum intermodalen Gütertransport sollte möglichst abgestimmt und unter weitgehender Vermeidung von Konkurrenzierung hinsichtlich der Umschlagkapazitäten sowie der Verkehrsangebote erfolgen. Daher wird es als sinnvoll erachtet, die Etablierung von Angeboten zur Verkehrsverlagerungen und logistischer Wertschöpfung im Umfeld der Umschlaganlagen durch eine Koordinatorfunktion zu unterstützen. Einen vergleichbaren Ansatz verfolgt z.B. die Region FrankfurtRheinMain als Baustein ihrer Mobilitätsstrategie unter dem Titel „Regionaler Schienencoach“. Ähnlich könnte ein derartiger Coach in Sachsen Unternehmen beim Umstieg auf die Schiene unterstützen, den Terminalausbau fachlich begleiten sowie neue Anbieter von intermodalen Logistiklösungen für die Region gewinnen.

3.2. Lösungsansatz Korridorzug

Innerhalb des Projektes CORCAP wurden Logistikkonzepte für neue intermodale Transport- und Logistikdienstleistungen entlang des OEM-Korridors entwickelt und getestet. Im Fokus stand dabei die Linie vom Seehafen Rostock über Sachsen in den Ustecký kraj in der Tschechischen Republik. Grundlage sind Analysen der Warenströme und Marktpotenziale für ausgewählte Güter und Gutarten, Destinationen sowie intermodaler Knotenpunkte. Es wurden potenzielle Kunden und Transportdienstleister identifiziert. Unmittelbar nach Projektbeginn wurde eine Arbeitsgruppe aus Bahnoperatoren und Logistikzentren gebildet. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren:

- Rostock Port GmbH
- Stena Line GmbH & Co. KG Rostock
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)
- Česko-saské přístavy s.r.o. (ČSP)
- RETRACK Germany GmbH / VTG Rail Logistics Deutschland GmbH
- LINEAS Deutschland GmbH

Über die Partner Rostock Port und Stena Line waren ebenfalls der KV-Operateur LKW WALTER sowie die Rail Cargo Group Germany GmbH als weiteres Eisenbahnverkehrsunternehmen eingebunden. Somit konnten die bestehenden und für die Bearbeitung relevanten Verkehrsangebote im Kombinierten Verkehr (KV) und im Wagenladungsverkehr (WLV) einbezogen werden.

Die Arbeitsgruppe hat gemeinsam den Markt beobachtet und bewertet, die potentiellen Mengen analysiert, potentielle Kunden angefragt sowie Kontakt mit weiteren Transportdienstleistern aufgenommen.

Das Hauptziel des Zugkonzeptes ist es, verschiedenste Kunden, Güter und Transportkonzepte zu kombinieren, um ein konkurrenzfähiges Angebot für den Versand mit der Bahn zu haben, welches zum einen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beiträgt und zum anderen Schwachstellen im System des Schienengüterverkehrs vermeidet bzw. kompensiert.

Die mit diesem Zugkonzept verfolgte Grundidee besteht im Wesentlichen aus der Kombination von und mit bestehenden Diensten des Wagenladungsverkehrs sowie intermodalen Verkehrs, basierend auf der Erschließung neuer Potentiale für den Schienengüterverkehr auf dem Teilabschnitt Rostock-Berlin-Dresden-Ustí nad Labem des OEM-Korridors East-Med. Zusätzlich sollen neue Möglichkeiten gefunden werden, die Binnenhäfen der SBO-Gruppe sowie weitere Logistikzentren in der Region besser im Korridor zu verankern.



Das Hauptziel war die Erstellung eines Zugkonzepts, das mit dem durchgehenden Straßengüterverkehr konkurrenzfähig ist. Das bedeutet, dass nicht nur die Kosten für die Transportkette entscheidend sind, sondern dass - je nach Art des Bahndienstes - zusätzliche Vorteile und Anreize für die Verkehrsverlagerung geschaffen werden sollten. Dies könnten kürzere oder zumindest gleiche Transitzeiten oder zusätzliche Nutzlast im Vergleich zum Straßengüterverkehr sein. In Bezug auf Transitzeit, Kosten und Frequenz wird das günstigste Konzept der Ganzzug als Shuttle-Service zwischen Ausgangs- und Zielterminal mit täglichen Abfahrten in jede Richtung sein. Dies setzt allerdings erhebliche Mengenströme voraus. Insbesondere im kombinierten Verkehr für Sattelaufleger, Wechselbehälter und Container kann diese Konsolidierung durch Vorlauf auf der Straße zu einem günstig gelegenen intermodalen Terminal erreicht werden. Ein ähnliches Konzept gilt für konventionelle Wagenladungszüge, wenn Verladeeinrichtungen in Eisenbahnhäfen oder Binnenhäfen als Konsolidierungspunkte genutzt werden sollen.

Um höhere Frequenzen zu erreichen, werden auch gemischte konventionelle/intermodale Züge in Betracht gezogen. Dies führt jedoch i.d.R. zu längeren Transitzeiten und höherem Betriebsaufwand, z. B. durch zusätzliche Zugabfertigungen oder Zwischenstopps. Schließlich kann für den konventionellen Wagenladungsverkehr auch die Integration von Wagengruppen oder sogar Einzelwagen in bestehende, mit dem Rostocker Hafen verknüpfte Netze als erster Schritt für die Implementierung eines neuen Angebots genutzt werden, allerdings mit in der Regel höheren Transitzeiten (nur für weniger zeitempfindliche Güter machbar).

Das Zugkonzept richtet sich einerseits an Nachfrager im Wagenladungsverkehr mit oder ohne eigenen Gleisanschluss. Im Fall des eigenen Gleisanschlusses ist die Bedienung im Nahbereich auf der Schiene bis zum nächsten Zugangs- bzw. Bündelungspunkt zu gewährleisten. Für Verloader ohne eigenen Gleisanschluss bieten sich zum einen die öffentlichen Ladestraßen der deutschen bzw. tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netze und Správa železnic an. Da diese Anlagen i.d.R. über keine stationäre Umschlagtechnik verfügen, ist diese auftragsbezogen beizustellen. Hingegen verfügen die Binnenhäfen im Untersuchungsraum sowohl über stationäre Umschlagtechnik für Schütt- und Stückgüter als auch über die technischen Möglichkeiten für nässegeschützten Umschlag und die gedeckte Lagerung.

Andererseits ist erwartungsgemäß der Sattelanhänger das dominierende Ladegefäß im Straßentransport entlang der Korridorachse in Richtung Rostock. Als Zugangspunkte zum Schienentransport dieser Ladeeinheiten dienen Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs (KV). Mit Aufnahme der Tätigkeit der Arbeitsgruppe verkehrten im Auftrag des KV-Operateurs LKW-WALTER folgende drei Relationen, die einen unmittelbaren verkehrsgeografischen Bezug zum Untersuchungsraum aufweisen und daher für die Angebotsplanung zu berücksichtigen waren:

- Rostock-Lovosice (3 Umläufe pro Woche)
- Rostock-Brno (3 Umläufe pro Woche)
- Rostock-Curtici (1 Umlauf pro Woche)

Zum Jahreswechsel 2020/21 ist mit der Verbindung zwischen Rostock und Bratislava eine weitere Destination mit zwei wöchentlichen Umläufen hinzugekommen.

Um das an seine Kapazitätsgrenzen stoßende Terminal in Lovosice zu entlasten und gleichzeitig Verkehrspotenziale in Sachsen zu erschließen, wurde im Rahmen des CORCAP-Projekts eine neue KV-Relation für kranbare Sattelanhänger zwischen dem Alberthafen Dresden und dem Seehafen Rostock für den Operateur LKW WALTER initiiert. Nach intensiven Vorbereitungen im 3. und 4. Quartal 2020 konnte im Januar 2021 der Probetrieb mit fünf Rundläufen pro Woche aufgenommen werden. Der Umschlag und die Abstellung der Trailer findet übergangsweise auf einer Fläche am Nordufer des Hafens statt. In einem nächsten Schritt soll am gegenüberliegenden Ufer ein TrailerPort errichtet werden, der den gegenwärtigen und künftigen verkehrlichen Anforderungen sowohl für die bestehende als auch für weitere KV-Relationen gerecht wird (vgl. 3.3).



Die an der Arbeitsgruppe beteiligten Bahnoperateure VTG und LINEAS betreiben bereits Korridorzüge im Wagenladungsverkehr auf anderen Verkehrsachsen. Im Kombinierten Verkehr (i.d.R. maritimer Containertransport) gibt es ähnliche Systeme mit dem Austausch von Wagengruppen i.d.R. an maximal einem Unterwegsbahnhof. Bei beiden Verkehrsarten verlängert jeder Zwischenhalt die Gesamttransportzeit zwischen Anfangs- und Endpunkt der Verbindung und beeinflusst somit die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem durchgehenden Straßentransport.

Das grundlegende Prinzip besteht in einer nationalen oder internationalen Verbindung zwischen zwei großen Industriezentren mit Unterwegs-Absetzhalten. Diese Unterwegshalte können sowohl regelmäßig als auch als Bedarfshalte geplant werden. In beiden Fällen sind entsprechende Rangierkapazitäten (z.B. im Unterauftrag) vorzusehen. Sollten sich die Absetzhalte in der Nähe der Hauptstrecke befinden, kann auch die Streckenlok (z.B. in Dual-Mode-Ausführung) für die „letzte Meile“ eingesetzt werden.

Im Kontext der Korridorzüge wird häufig auch die Frage von gemischten Zügen aus Kombinierten und Wagenladungsverkehren diskutiert. Nach dem bisherigen Kenntnisstand gelingt dies i.d.R. nur dann, wenn die im KV üblichen und somit strikteren Zeitvorgaben erfüllt werden können und es durch die Beistellung von konventionellen Wagen nicht zu signifikanten Zeitverlusten kommt. Dies kann dann gelingen, wenn wie z.B. am Standort Dresden-Friedrichstadt der Bahnhof mit Zugbildungsgleisen, die KV-Anlagen (GVZ, Hafen) sowie die Anlagen des Wagenladungsverkehrs (Railport Hafen, Ladestraße Bahnhof) in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander liegen.

Bislang erfolgt die Organisation eines Korridorzuges üblicherweise durch jeweils einen Bahnoperateur (z.B. Bahnspediteur, EVU), der die Leistungen mit eigener oder fremder Traktion sowie mit eigenem Waggonpool oder dem Wagenpark seiner Kunden erbringt. Angesichts von teilweisen geografischen Überlagerungen mehrerer Korridorzug-Angebote gibt es auch Ansätze für Kooperationen von Anbietern. Neben der Organisation von Rangierkapazitäten bei den Unterwegshalten sind an den Endpunkten von Korridorzügen Verknüpfungsmöglichkeiten zu Anschlussverkehren bzw. die Nahverteilung zu organisieren. Insbesondere bei internationalen Verbindungen, bei denen der anbietende Bahnoperateur nur bedingt über eigene Rangier- und Nahbedienungskapazitäten im Ziel- oder Versandgebiet verfügen, wird hierfür auf Partnerschaften zurückgegriffen.

Im Ergebnis der durchgeführten Recherchen und des Erfahrungsaustauschs innerhalb der Arbeitsgruppe wird ein modulares Konzept für den OEM-Korridorzug vorgeschlagen. Es setzt sich aus folgenden Modulen zusammen:

- Erweiterung bestehender Angebote
- Ganzzüge in Korridorabschnitten
- Zusätzlicher Linienzug

Generell sollte mit der Ergänzung der bestehenden Angebote begonnen werden. Das betrifft insbesondere den direkten Korridorzug Wien-Rostock-Skandinavien von Stena Line/RCA. Hier ist zu prüfen, wieviel weitere Halte im Korridor möglich sind, um die Gesamtfahrzeit halten zu können.

Mittelfristig sollen nach weiterer intensiver Marktbeobachtung Kunden gewonnen werden, um einen Ganzzug im OEM-Korridor realisieren zu können. Hier kann auf weitere Zugprojekte der beteiligten Partner sowie die Marktstudie für Korridorverkehre von und nach Ungarn/Türkei zurückgegriffen werden.

Neben der Erweiterung bestehender Angebote wird mittelfristig die Etablierung eines zusätzlichen Linienzuges als zielführend angesehen. Das Angebot eines zusätzlichen Linienzuges sollte sich auf den Wagenladungsverkehr konzentrieren, da das Marktsegment des Kombinierten Verkehrs hinreichend abgedeckt ist.

Die grundsätzlichen Modalitäten zwischen den Partnern der Arbeitsgruppe sind hierfür abgestimmt und die Bereitschaft zur Aktivierung des Korridorzugkonzepts unter der Voraussetzung einer hinreichenden



Startauslastung wurde signalisiert. Dies ist als wichtiges Ergebnis der Tätigkeit der Arbeitsgruppe und als Erfolgsfaktor für die Umsetzung zu werten. Während die betriebliche Einbindung der identifizierten Zugangspunkte technisch und wirtschaftlich machbar ist (u.a. aufgrund vorhandener Kapazitäten der Partner bzgl. Rangieren bzw. Nahbereichsbedienung), bleibt die Herausforderung einer regelmäßigen Grundausslastung des Linienzuges in beiden Richtungen. Bei Konzentration des Zugangebots auf den Wagenladungsverkehr wird eine Zugfrequenz mit einem wöchentlichen Umlauf als hinreichend angesehen. In der nachfolgenden Übersicht sind die Kapazitäten und Kompetenzen der Partner für ein arbeitsteiliges Korridorzug-Angebot dargestellt. Die Partner haben ihre Bereitschaft erklärt, die Tätigkeit der Arbeitsgruppe mindestens bis zum Ende der Laufzeit des Projekts bzw. möglicherweise auch darüber hinaus mit dem Ziel der Umsetzung des Zugkonzepts fortzuführen.

3.3. Lösungsansatz am Beispiel TrailerPort Dresden

Vor dem Start des Projektes CORCAP lag der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) im Kombinierten Verkehr im Hafen Riesa. Hier betreibt das Unternehmen ein trimodales Containerterminal mit regelmäßigen Bahn- und Schiffsverbindungen zum Hamburger Hafen. Im Jahr 2019 wurden hier mit beiden Verkehrsträgern insgesamt ca. 44.000 TEU umgeschlagen. Dieser Wert liegt leicht über dem Niveau der beiden vorangegangenen Jahre. Obwohl pandemiebedingt im Jahr 2021 ein Umschlagrückgang auf ca. 32.000 TEU zu verzeichnen war, hat das Terminal seine Kapazitätsgrenze erreicht und soll durch eine deutlich leistungsfähigere Anlage ersetzt werden.

Obwohl auch im Alberthafen Dresden am Nordufer mit zwei Doppellenkerwippdrehkränen (DWK) und angrenzenden Gleisanlagen sowie Umschlagflächen die grundsätzlichen technischen Voraussetzungen gegeben sind, konzentrierte sich der KV-Umschlag in Dresden in den zurückliegenden Jahren auf die Schiene-Straße-Umschlaganlage im Kernbereich des benachbarten Güterverkehrszentrums (GVZ). Nach einer erfolgreichen Etablierung dieses Terminals im maritimen KV (Seehafenhinterlandverkehr) ist hier ebenfalls eine zunehmende Nachfrage im kontinentalen Verkehr zu verzeichnen. Neben einer regelmäßigen Verbindung nach Osnabrück hat sich hier seit 2018 ein KV-Bündelungskonzept für grenzüberschreitende Logistikketten etabliert: Die Smart Rail Logistics GmbH als Gemeinschaftsunternehmen der L.I.T. Speditions GmbH und des Eisenbahnverkehrsunternehmens Captrain Deutschland GmbH betreibt seit 2018 eine KV-Zugverbindung zwischen dem Güterverkehrszentrum (GVZ) Dresden und dem Volkswagen-Werk in Emden. Hierfür werden Lkw-Transporte ausschließlich von VW-Lieferanten aus Nordtschechien, Südpolen, Sachsen und Thüringen in Dresden gebündelt. Die Verladung auf den Zug, der dreimal wöchentlich nach Emden pendelt, erfolgt in sog. Jumbo-Wechselbehältern, welche die in der Automobilindustrie gängigen Volumentransporte ermöglichen.

Auch andere KV-Operateure orientieren sich zunehmend auf Dresden als verkehrsgeografisch günstigen Bündelungspunkt für die Verlagerung von grenzüberschreitenden Lkw-Verkehren von/nach Tschechien bzw. Polen auf die Schiene. Die Nachfrage in diesem Bereich konzentriert sich jedoch nahezu ausschließlich auf kranbare Sattelanhänger als dem im internationalen Transport mit Osteuropa gängigen Ladegefäß. So hat der Operateur HUPAC im Jahr 2019 Testverkehre nach Geleen (NL) durchgeführt, diese jedoch u.a. aufgrund fehlender Flächen im Terminal zur Zwischenabstellung der Trailer zwischenzeitlich wieder eingestellt.

Im Rahmen der Projektarbeitsgruppe Korridorzug (vgl. 3.2) wurden Gespräche mit dem KV-Operateur LKW Walter bzgl. KV-Relationen nach Rostock durchgeführt. Nach eingehender Prüfung der beschriebenen Varianten wurde die Etablierung eines speziell auf den Umschlag kranbarer Sattelanhänger ausgelegten Trailer-Ports im Alberthafen favorisiert. Für diesen Standort spricht neben der mit dem KV-Terminal vergleichbaren verkehrlichen Erschließung die Verfügbarkeit eines hinreichend großen Areals für Umschlag und Zwischenabstellung der Trailer sowie die Nutzbarkeit vorhandener Gleise im Kaibereich.

Seit Januar 2021 werden im Alberthafen Dresden täglich Züge für die Relation Dresden-Rostock-Skandinavien verladen, wodurch die südlichen Regionen Schwedens und Dänemarks direkt an Sachsen und Tschechien angebunden sind. Im September wurde das Angebot um die Relation Dresden-Curtici (Rumänien) erweitert, sodass auch der Südosten Europas über Sachsen eine direkte Zugverbindung zur Ostseegion hat.



Abbildung 10: Erste Ankunft des KV-Zuges aus Curtici (Rumänien) am Nordufer des Alberthafens Dresden

Derzeit werden im TrailerPort Alberthafen Dresden wöchentlich 12 Züge von Montag bis Sonntag im 3-Schicht-System abgefertigt. Im Jahr 2022 sollen zwei weitere Relationen, eine innerdeutsche und eine internationale, hinzukommen. Um die steigende Nachfrage nach Bahntransporten und Verkehrsverlagerungen bewältigen zu können, plant die SBO die Errichtung eines neuen TrailerPorts auf der Südseite des Hafens Dresden. Damit können zukünftig bis zu 50.000 Trailer pro Jahr umgeschlagen werden.



Abbildung 11: Luftaufnahme Alberthafen Dresden mit Umschlagbereichen am Nordufer (rechts) und Südufer (links)

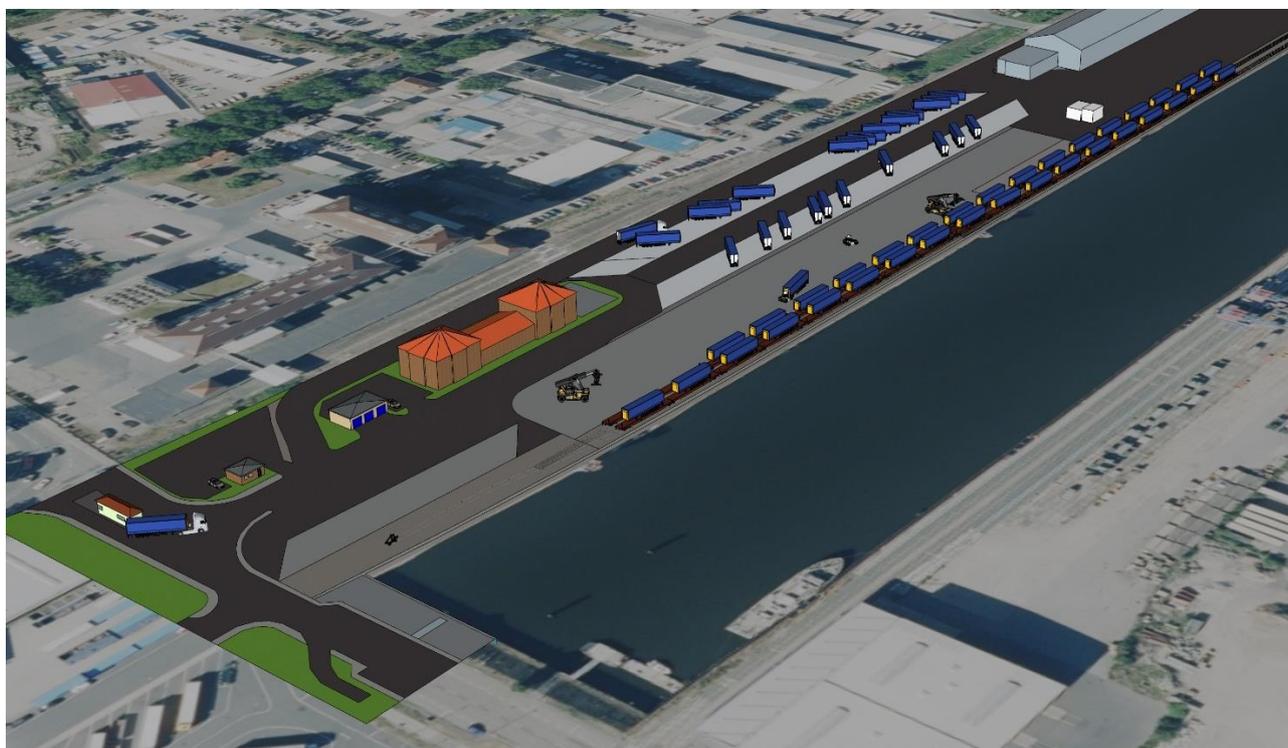


Abbildung 12: Visualisierung des geplanten TrailerPorts am Südufer des Dresdner Alberthafens



4. MANAGEMENT DER LETZTEN MEILE IN DEN REGIONEN

4.1. Einleitung und Ziele

Dieser Teil des Korridor-Kapitalisierungsplans befasst sich mit der Ausweisung größerer Industrie- und Gewerbestandorte auf der Ebene der Landes- und Regionalplanung. Konkret wird untersucht, welchen Beitrag die Landes- und Regionalplanung im Freistaat Sachsen zur Verbesserung der Schienenanbindung von Industrie- Gewerbestandorten mit einer Fläche von mindestens 25 ha leisten kann. Die Ergebnisse sollen als informeller Leitfaden und strategische Entscheidungshilfe für die Ausweisung von (zukünftigen) Industrie- und Gewerbestandorten dienen.

Der Masterplan Schienenverkehr formuliert unter anderem das Ziel, dass insbesondere großflächige Industriegebiete, Logistikzentren und Gewerbegebiete zu marktgerechten Bedingungen an den Schienengüterverkehr angebunden werden müssen.³ Dazu wird u.a. empfohlen, bei der Genehmigung und Errichtung größerer Industrie- und Gewerbegebiete eine verbindliche Berücksichtigung von Gleisanschlüssen im Planungs-/Umweltrecht zu prüfen.

Auf der Grundlage der Forderungen des Masterplans Schienenverkehr empfiehlt auch die Gleisanschluss-Charta, dass die erforderlichen Gleisanschlüsse bei der Vorplanung solcher Gebiete berücksichtigt werden sollten. Weiter heißt es in der Charta, dass *"der Schienengüterverkehr in der regionalen Verkehrsplanung oft keine bedeutende Rolle spielt. [...] Infolge der allgemeinen Entwicklung wird der Zugang zur Schiene bei der Ausweisung von Gewerbegebieten und bei der Ansiedlung neuer Unternehmen immer weniger berücksichtigt."*⁴

In der Gleisanschluss-Charta heißt es, dass die Gemeinden den Eisenbahnverkehr langfristig fördern könnten, wenn sie Industrie- und Gewerbegebiete mit Gleisanschlüssen nur für Unternehmen reservieren, die ein ernsthaftes Interesse daran haben. Der Vorrang der Nutzung entsprechender Flächen sollte in den Flächennutzungsplänen festgeschrieben werden. Bei der Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten sollte die Schienenanbindung berücksichtigt werden. Auch die Möglichkeit der Reaktivierung ehemaliger Anschlussbahnen könnte in Betracht gezogen werden.⁵

Darüber hinaus wird es als wichtig erachtet, den Schienenverkehr bei der Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden sowie der Landes- und Regionalplanung stärker zu berücksichtigen.

Die Raumplanung hat eine besondere Verantwortung bei der Ausweisung der Flächennutzung. Damit spielt sie auch eine wesentliche Rolle bei der Steuerung der Entwicklung von kommunalen Industrie- und Gewerbestandorten. In Sachsen ist die Landesplanung befugt, für landesweit bedeutsame Industrie- und Gewerbestandorte auf der Grundlage der Landesentwicklungspläne Vorgaben für die Flächennutzung zu machen. Auf diese Weise können geeignete landesweit bedeutsame Industrie- und Gewerbestandorte vor konkurrierenden Nutzungen geschützt werden.

³ vgl. BMVI (Hrsg.): Masterplan Schienenverkehr, Berlin 2020, S. 70

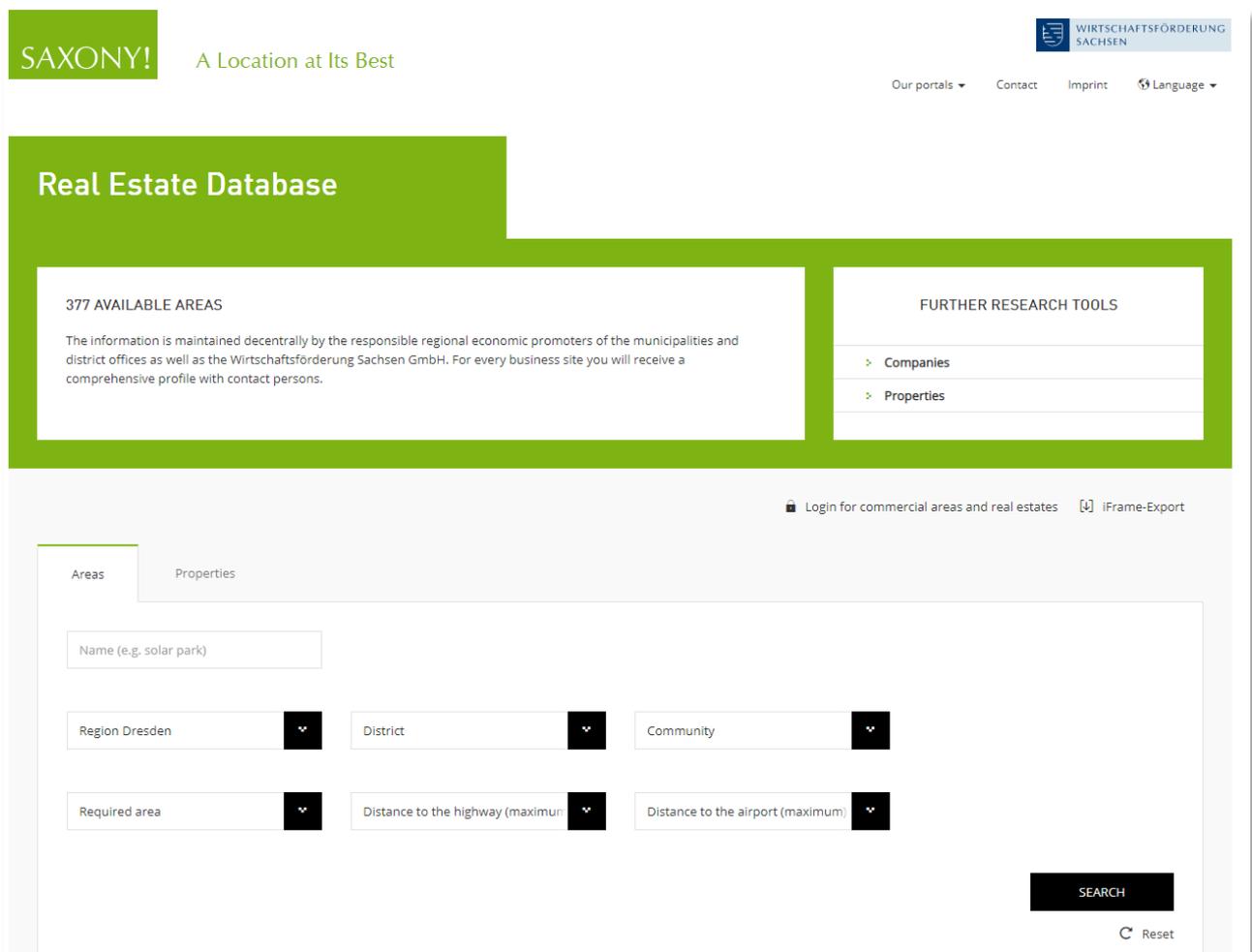
⁴ VDV (Hrsg.): Gleisanschluss Charta. Gleisanschlüsse bringen Güter auf die Schiene, Köln 2021, S. 27

⁵ Vgl. ebd.

4.2. Untersuchung größerer Industrie- und Gewerbestandorte

4.2.1. Bestandsaufnahme der bestehenden Industrie- und Gewerbestandorte

Ausgangspunkt der Untersuchung war die Bestandsaufnahme größerer bestehender Industrie- und Gewerbestandorte mit einer Fläche von mindestens 25 ha im Freistaat Sachsen. Eine wesentliche Grundlage für die umfassenden Bestandsaufnahme war die Immobiliendatenbank der Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH (WFS).



The screenshot shows the 'Real Estate Database' search interface. At the top left, it says 'SAXONY! A Location at Its Best'. The top right has navigation links: 'Our portals', 'Contact', 'Imprint', and 'Language'. Below the header, there are two main sections: '377 AVAILABLE AREAS' and 'FURTHER RESEARCH TOOLS'. The '377 AVAILABLE AREAS' section contains a paragraph of text explaining the data source. The 'FURTHER RESEARCH TOOLS' section has two expandable items: 'Companies' and 'Properties'. Below these, there are search filters for 'Areas' and 'Properties'. The 'Areas' filter includes a text input for 'Name (e.g. solar park)', and several dropdown menus for 'Region Dresden', 'District', 'Community', 'Required area', 'Distance to the highway (maximum)', and 'Distance to the airport (maximum)'. A 'SEARCH' button and a 'Reset' link are located at the bottom right of the filter area.

Abbildung 13: Suchfilter der WFS-Gewerbeflächendatenbank⁶

Diese Datenbank enthält 377 Datensätze mit detaillierten Informationen zu Industrie- und Gewerbestandorte im Freistaat Sachsen einschließlich Kontaktdaten für potenzielle Investoren. Die Informationen werden dezentral von den zuständigen regionalen Wirtschaftsförderern der Kommunen und Landratsämter sowie der WFS gepflegt.

⁶ WFS (Hrsg.): Gewerbeflächendatenbank, <https://immobilien.standort-sachsen.de/area/de> (Zugriff am 12. Januar 2022)



Datensätze bestehender Industrie- und Gewerbegebiete von mindestens 25 ha wurden im Zuge der Bestandsaufnahme aus der WFS-Datenbank extrahiert und mit GIS georeferenziert. Aufbauend auf den WFS-Daten wurden durch individuelle Recherchen weitere Standorte identifiziert und ergänzt. So wurden zusätzliche Standorte u.a. aus Datenbeständen kommunaler Immobilienplattformen und öffentlich zugänglichen Verzeichnissen der Industrie- und Handelskammern gewonnen. Im Ergebnis wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme insgesamt **113 bestehende Industrie- und Gewerbebestandorte mit einer Fläche von mindestens 25 ha** im Freistaat Sachsen identifiziert.⁷

Im Rahmen der Recherche wurde festgestellt, dass viele der öffentlich zugänglichen Immobiliendatenbanken die Möglichkeit bieten, die Verkehrsgunst von Industrie- und Gewerbebestandorten nach Straßen- und Flughafenbindung zu filtern, nicht aber nach Schienenanbindung. Eine flächendeckende Bewertung der Schienenanbindung entsprechender Standorte in Sachsen mittels WFS-Datenbank und anderer Portale war daher während der Bestandsaufnahme nicht möglich.

4.2.2. Bestandsaufnahme der Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe

Hinsichtlich der Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe wurde eine Bewertung auf Ebene der Landes- und Regionalplanung durchgeführt.

Der Landesentwicklungsplan für den Freistaat Sachsen enthält Grundsätze und Ziele für die räumliche Ordnung und Entwicklung und stellt ein flexibles, nachhaltiges und langfristig planungssicherheitsorientiertes Gesamtkonzept der Raumordnung für den Freistaat Sachsen dar. Im Zusammenwirken mit den Regionalplänen soll er die Flächennutzungsansprüche frühzeitig steuern und in Übereinstimmung bringen, Planungssicherheit schaffen und die Planung beschleunigen.

Der Landesentwicklungsplan sieht in **Ziel 2.3.1.3** vor, dass die Träger der Regionalplanung die langfristige Standortvorsorge für großflächige, überregional bedeutsame Industrie- und Gewerbebetriebe sicherstellen sollen. Gemäß **Ziel 2.3.1.4** soll die Ausweisung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe auf der Grundlage einer konzeptionell begründeten voraussichtlichen Nachfrage erfolgen. In den Regionalplänen ist die Zulässigkeit der Inanspruchnahme der Vorsorgestandorte festzulegen.

Ein Planungsinstrument zur Flächensicherung sind die sogenannten Schwerpunktbereiche für Siedlungsentwicklung. Dazu gehören u.a. regional und überregional bedeutsame Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe. Die Träger der Regionalplanung müssen in geeigneter Weise begründen, wenn sie von diesem Instrument keinen Gebrauch machen (z. B. aufgrund regionaler Erfordernisse wie naturräumlicher Gegebenheiten oder fehlender großflächiger Flächenreserven für Industrie- und Gewerbebetriebe) und wie das Ziel der Sicherung von Industrie- und Gewerbebestandorten dennoch umgesetzt werden kann.

Gemäß Landesentwicklungsplan soll die Festlegung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe auf der Grundlage einer regionalen Bestandsanalyse über einen möglichen Bedarf an größeren zusammenhängenden Flächen erfolgen. Die für die industrielle und gewerbliche Nutzung ausgewiesenen Standorte müssen mindestens 25 ha groß sein. Sie sind in den Regionalplänen flächenhaft festzulegen und in der Bauleitplanung nach dem konkreten Bedarf zu gestalten.

Weitere notwendige Regelungen im Umgang mit den Vorsorgestandorten, insbesondere im Rahmen der Bauleitplanung und zur interkommunalen Entwicklung der Standorte, sind in den jeweiligen Regionalplänen eigenständig zu treffen. Dabei sind auch die Standortanforderungen der Wirtschaft, einschließlich der Verkehrsvorteile, der Flächeneignung, der räumlichen Nähe zu zentralen Räumen und überregional bedeutsamen Verbindungs- und Entwicklungsachsen zu berücksichtigen.

⁷ vgl. Anlage 1



Gemäß den Zielen 2.3.1.3 und 2.3.1.4 des Landesentwicklungsplans für den Freistaat Sachsen sind in den Regionalplänen der Regionen Chemnitz, Leipzig-Westsachsen und Oberlausitz/Niederschlesien Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe ausgewiesen. Die ausgewiesenen Standorte haben eine Mindestgröße von 25 ha. Regionale Standortanforderungen der Wirtschaft, wie Verkehrsgunst/gute verkehrliche Erreichbarkeit, Standorteignung, räumliche Nähe zu zentralen Orten (insbesondere Ober- und Mittelzentren) und überregional bedeutsamen Verbindungs- und Entwicklungsachsen, werden ebenso berücksichtigt wie die Belange des Natur- und Umweltschutzes, des Hochwasserschutzes und der Landwirtschaft. Bestehende regionale und kommunale Gewerbeflächenkonzepte und siedlungsnahen Brachflächen werden ebenfalls berücksichtigt.

Da sich die Ausweisungen an den zu erwartenden Bedarfen orientieren, variieren Menge und Größe der Vorsorgestandorte innerhalb der Planungsregionen. Die regionalen Vorsorgestandorte sind nachrichtlich in die Flächennutzungspläne aufzunehmen und sollen nur bei konkretem Bedarf im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert werden.

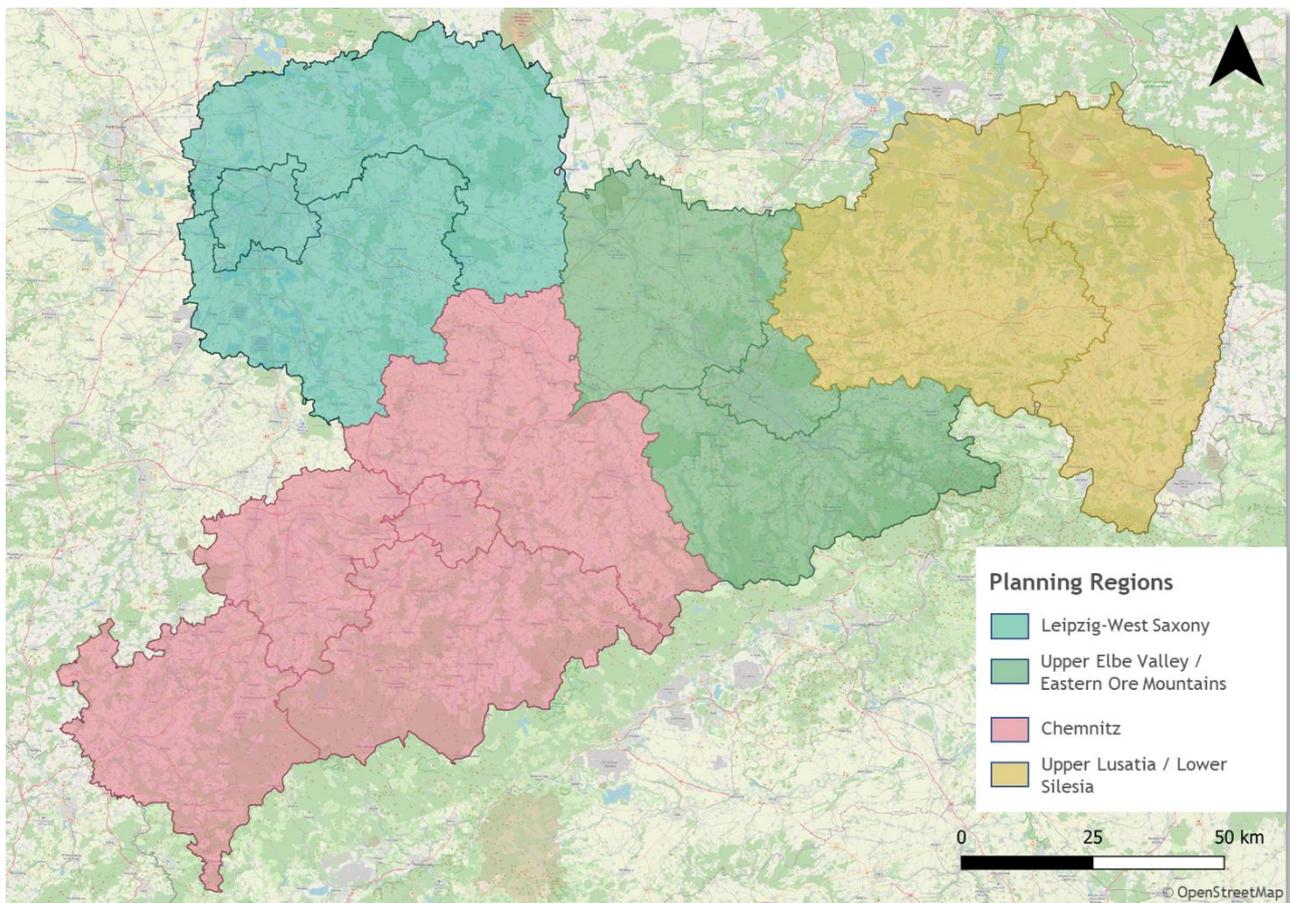


Abbildung 14: Planungsregionen im Freistaat Sachsen



Im **Regionalplan der Region Chemnitz** erfolgt die Ausweisung der Vorsorgestandorte gemäß den Zielen 1.4.1-1.4.4. Im Ergebnis sind im Regionalplan insgesamt 24 Vorsorgestandorte (ca. 1.930 ha Gesamtfläche) ausgewiesen.⁸

Der **Regionalplan Leipzig-West Sachsen** weist gemäß den Zielen 2.3.1.4-2.3.1.9 acht Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe aus (insgesamt ca. 777 ha Fläche).⁹ Im **Regionalplan der Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge** sind neun Standorte (ca. 328 ha Gesamtfläche) entsprechend dem Ziel 2.3.1.1 ausgewiesen.¹⁰

Der **Regionale Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien** hat beschlossen, im Regionalplan auf die Festlegung von Vorsorgestandorten für großflächige, überregional bedeutsame Industrie- und Gewerbebetriebe zu verzichten. Es wird argumentiert, dass es in der Planungsregion wie auch im Freistaat Sachsen in den letzten Jahren eher wenige Großansiedlungen mit hohem Flächen- und Arbeitsplatzbedarf gegeben hat. Es ist zu beobachten, dass Großinvestoren in der Regel nicht durch planerische Vorgaben gesteuert werden können, sondern dass andere, weiche Standortfaktoren zunehmend eine wichtige Rolle spielen.

Die Vielfalt der Standortanforderungen der verschiedenen Branchen erschwert die Festlegung von Versorgungsstandorten auf der Basis des absehbaren Bedarfs. Eine zum Zwecke der Bedarfsabschätzung durchgeführte Abfrage in der Gewerbeflächendatenbank der WFS hat ergeben, dass derzeit in verschiedenen Teilen der Planungsregion mehrere Gewerbeflächen mit einer verfügbaren Fläche von mehr als 25 ha zur Ansiedlung zur Verfügung stehen. Aus dieser Sicht besteht für die Regionalplanung kein Bedarf, Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe festzulegen.

Weitere Gründe für die Nichtermittlung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe in der Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien sind inhaltliche und planerische Aspekte. So ist die Festlegung von Vorsorgestandorten mit Planungsunsicherheiten bei der Bewertung und dem Umgang mit solchen Standorten behaftet. Dies betrifft insbesondere mögliche Flächenspekulationen, die zu einer Blockade geeigneter Standorte führen können, oder eine mögliche Zersplitterung und Nutzung der großflächigen Standorte für den örtlichen Bedarf.

Obwohl der Regionalplan, entsprechend der Vorgaben des Landesentwicklungsplans, auch Festlegungen zur Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Vorsorgestandorten enthalten soll, können die genannten Probleme nicht allein mit Mitteln der Regionalplanung gelöst werden. Das mit dem Handlungsauftrag verfolgte landesplanerische Ziel der Flächensicherung für überregional bedeutsame Industrie- und Gewerbeansiedlungen kann auch durch ein Gewerbeflächenmanagement oder Gewerbeflächenkonzepte der Landkreise bzw. der zuständigen regionalen Wirtschaftsförderer erreicht werden. Auch in der Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien steht mit der Ausweisung von Gemeinden mit der besonderen kommunalen Funktion "Industrie" ein Instrument zur großräumigen Standortsteuerung durch Ausrichtung der Gewerbeflächenentwicklung auf bestimmte Gemeinden zur Verfügung.¹¹

Ungeachtet der fehlenden Ausweisung von Vorsorgestandorten im Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien lassen sich potenziell geeignete Standorte für die Ansiedlung von großflächigen Industrie- und Gewerbebetrieben mit überregionaler Bedeutung identifizieren. Die ehemaligen Brachflächen der Braunkohlenindustrie bieten den Vorteil großer zusammenhängender und infrastrukturell erschlossener Flächen, so dass auch die Anforderungen von Unternehmen mit großem Flächenbedarf erfüllt werden

⁸ vgl. RPV Region Chemnitz (Hrsg.): Regionalplan Region Chemnitz. Entwurf für die öffentliche Auslegung und Beteiligung gemäß § 9 (3) ROG in Verbindung mit § 6 SächsLPlG, Zwickau 2021, S. 50ff.

⁹ vgl. RPV Leipzig-West Sachsen (Hrsg.): Regionalplan Leipzig-West Sachsen, Leipzig 2021, S. 66ff.

¹⁰ vgl. RPV Oberes Elbtal/Osterzgebirge (Hrsg.): Regionalplan 2. Gesamtfortschreibung 2020, Radebeul 2020, S. 53ff.

¹¹ vgl. RPV Oberlausitz/Niederschlesien: Zweite Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberlausitz-Niederschlesien, Bautzen 2020, S. 37f.

können. Der Regionalplan weist zwei geeignete Vorsorgestandorte der ehemaligen Braunkohlenindustrie für industrielle und gewerbliche Nutzung aus (insgesamt ca. 256 ha).¹²

Darüber hinaus wurden im Rahmen dieser Analyse weitere Vorsorgestandorte von (über-)regionaler Bedeutung identifiziert, die nicht in den Regionalplänen ausgewiesen sind. Somit wurden im Freistaat Sachsen insgesamt **52 größere Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe (Fläche ≥ 25 ha)** ermittelt.¹³

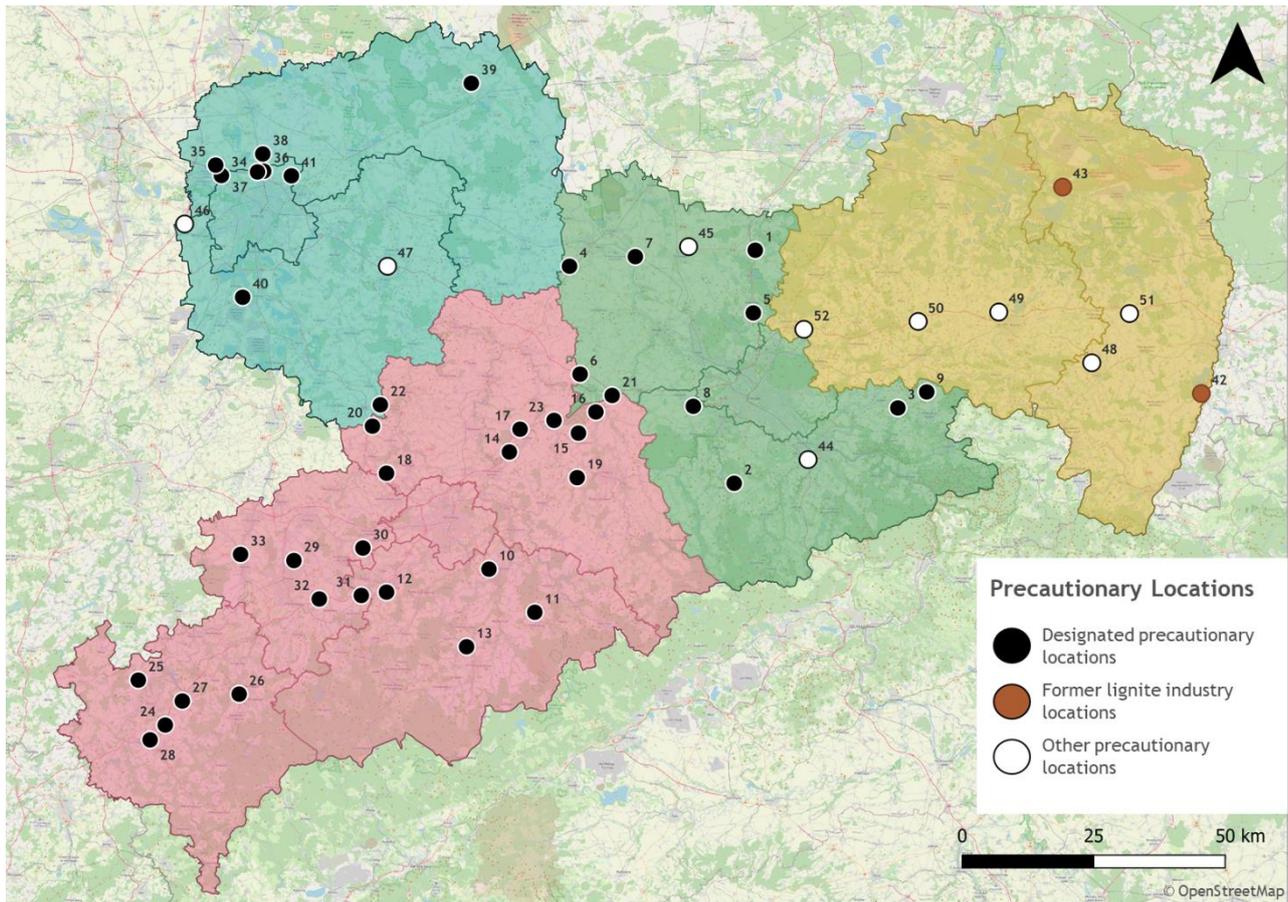


Abbildung 15: Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe (Fläche ≥ 25ha)

4.3. Die Bedeutung des Bahnanschlusses für größere Industrie- und Gewerbestandorte auf der Ebene der Landesplanung und der Regionalplanung

4.3.1. Ebene der Landesplanung

Die Schienenanbindung im Zusammenhang mit (größeren) Industrie- und Gewerbestandorten wird auf der Ebene der Landesplanung nur sehr allgemein thematisiert. Mehr noch, der Landesentwicklungsplan für den Freistaat Sachsen 2013 (LEP 2013) bezieht sich hauptsächlich auf den Erhalt von Anschlussstellen und

¹² ebd., S. 25

¹³ vgl. Anlagen 2-4



berücksichtigt damit die aktuellen Diskussionen um einen wachsenden Bedarf an umweltfreundlicher Abwicklung bestimmter Güterverkehrsbeziehungen nur bedingt.

Diesbezüglich heißt es im Grundsatz G.3.7.4 des LEP 2013: *"Die bestehenden Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr sollen erhalten werden."*¹⁴ Der Landesentwicklungsplan hält insoweit an dem Argument fest, dass der Freistaat Sachsen über eine relativ hohe Anzahl von Zugangsstellen (Betriebsstellen, Gleisanschlüsse und öffentliche Ladestellen) für den Schienengüterverkehr verfügt. Diese ermöglichen auch den Zugang zu den europäischen Güterverkehrskorridoren und tragen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bei. Es sollte daher nur der Erhalt von Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr angestrebt werden, die nicht über KV-Terminals abgewickelt werden können.

Konkrete Aussagen zur Entwicklung von Anschlussstellen im Zusammenhang mit dem künftigen Bedarf von Industrie und Gewerbe sind im Landesentwicklungsplan dagegen nicht enthalten. Insofern ist der LEP 2013 auch in Bezug auf die Schienenanbindung bei der Ausweisung und Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten weniger konkret als beispielsweise der Landesentwicklungsplan Hessen oder der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg. In letzterem heißt es beispielsweise im Grundsatz G 6.7: *„Neben der Entwicklung konzentrierter Logistikstandorte ist für die umweltfreundliche Abwicklung spezifischer Güterverkehrsbeziehungen die Sicherung, Schaffung und Nutzung geeigneter Gleisanschlüsse von erheblicher Bedeutung und soll daher bei entsprechenden Planungen und Maßnahmen im Zusammenhang mit gewerblicher Entwicklung und (Um-)Nutzung von Bahnflächen berücksichtigt werden.“*¹⁵

4.3.2. Ebene der Regionalplanung

Für die Ausweisung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe in den Regionalplänen der Regionen Chemnitz, Leipzig-Westsachsen und Oberes Elbtal/Osterzgebirge wird die Verkehrsanbindung als Auswahlkriterium genannt. Allerdings wird die Verkehrsanbindung - insbesondere die Schienenanbindung - in den jeweiligen Regionalplänen unterschiedlich stark differenziert.

Generell kann festgestellt werden, dass die Schienenanbindung derzeit kein entscheidender Standortparameter für die Ausweisung von Vorsorgestandorten in den Regionalplänen ist.

Im **Regionalplan Chemnitz** wird zwar die Anbindung an die überregionale und regionale Verkehrsinfrastruktur zur Ermittlung der räumlichen Gunst der ausgewiesenen regionalen Vorsorgestandorte herangezogen. Dabei werden jedoch in der Regel nur die Bundesautobahn sowie Bundes- und Staatsstraßen berücksichtigt.

Im **Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge** erfolgte die Ausweisung von Vorsorgestandorten anhand folgender verkehrsrelevanter Kriterien:

- 2-km-Korridor um Autobahnkreuze,
- 1-km-Korridor um Bundes- und Staatsstraßen im Zuge von überregionalen und regionalen Achsen,
- 2-km-Radius um den Flughafen Dresden, Flugplätze und Häfen,
- günstige Integration der Siedlungsstruktur (zentrale Orte und Verbünde, Vorherrschen von Gewerbe),
- Erweiterungsmöglichkeiten in Verbindung mit bestehenden Industrie- und Gewerbebeständen,
- eine Straßen- und ggf. eine Schienenanbindung ist bereits vorhanden oder möglich.

¹⁴ vgl. RPV Leipzig-West Sachsen (Hrsg.), S. 99

¹⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg: (Hrsg.): Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, 1. Auflage, Potsdam 2009, S. 54



Im Gegensatz dazu hebt der **Regionalplan Leipzig-West Sachsen** die Schienenanbindung bei der Ausweisung von Vorsorgestandorten deutlich hervor und nimmt eine strukturiertere Kategorisierung der Verkehrsgunst vor:

Eignungskategorie	Position					
	Erreichbarkeit					Anbindung
	Oberzentrum (min)	Mittelzentrum (min)	Flughafen (min)	Schiennetz (m)	Autobahnnetz (min)	Straßennetz
A	0-10	0-5	0-10	0-500	0-5 (ohne lokale Straße)	Direkte Anbindung an B/S-Straße
B	10-20	5-10	10-20	500-1,000	0-10 (mit lokaler Straße)	Direkte Anbindung an K-Straße
C	20-30	10-15	20-30	1,000-2,000	10-15 (zukünftig max. 10)	Anbindung an B/S/K-Straße Flächen 25-50 ha: bis zu 100 m Flächen > 50-99 ha: bis zu 200 m Flächen > 100 ha: bis zu 500 m
D	> 30	> 15	> 30	> 2,000	> 10	Anbindung an B/S/K-Straße Flächen 25-50 ha: > 100 m Flächen > 50-99 ha: > 200 m Flächen > 100 ha: > 500 m

Tabelle 1: Einstufung der Verkehrsgunst von Vorsorgestandorten im Regionalplan Leipzig-West Sachsen

4.4. Bahnanschluss für größere Industrie- und Gewerbestandorte

4.4.1. Analyse der Zugangsmöglichkeiten zum Schiennetz

Als Ergebnis der Bestandsaufnahme wurden im Rahmen dieser Studie insgesamt 113 bestehende Standorte und 52 Vorsorgestandorte identifiziert. In einem nächsten Schritt wurde die Schienenanbindung dieser Standorte mittels GIS-Analyse erfasst. Die Standorte wurden georeferenziert und nach ihrer Entfernung zum DB-Schiennetz klassifiziert. Hierfür wurden unter anderem die Schiennetzdaten des Geo-Portals der Deutschen Bahn AG verwendet. Die Klassifizierung erfolgte in Anlehnung an die im Regionalplan Leipzig-West Sachsen definierten Ausweisungskriterien für Vorsorgestandorte. Geländeprofile und mögliche Raumwiderstände (z.B. Querung von Landschaftsschutzgebieten etc.) zwischen den Standorten und dem DB-Schiennetz wurden bei der Grundlagenerhebung zunächst nicht berücksichtigt.

Als Ergebnis der GIS-Grundlagenerhebung wird festgestellt, dass der Großteil (68 %) der vorhandenen Industrie- und Gewerbestandorte im Umkreis von 2.000 m Zugang zum DB-Schiennetz hat. 42 Standorte (37 %) haben einen direkten Zugang im Umkreis von 0 - 500 m zum DB-Schiennetz. 19 Standorte (17 %) sind 501 - 1.000 m (14 %) und 16 Standorte 1.001 - 2.000 m vom DB-Schiennetz entfernt. 36 Standorte (32 %) sind mehr als 2.000 m vom DB-Schiennetz entfernt.

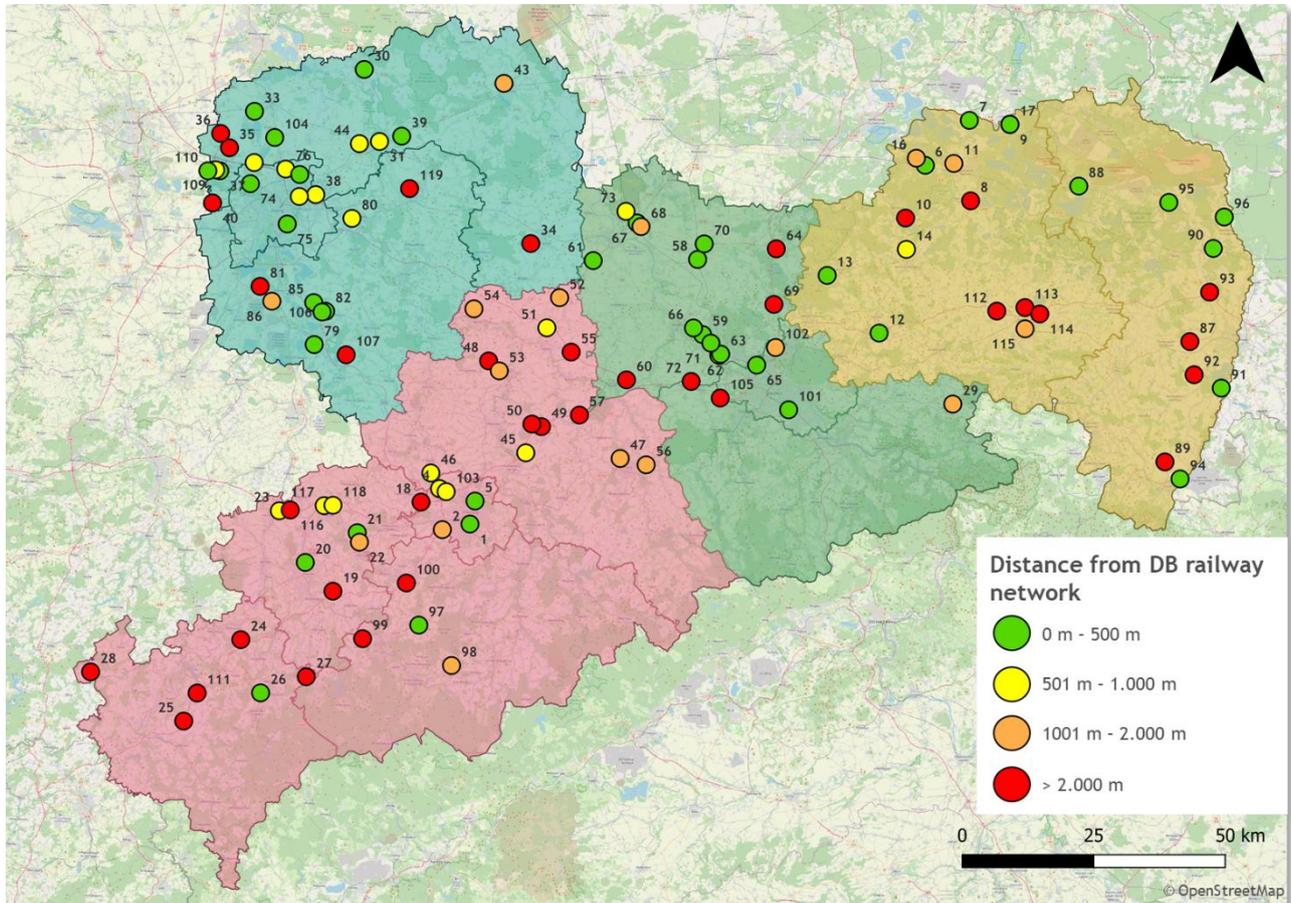


Abbildung 16: Bahndistanz zu bestehenden Industrie- und Gewerbestandorten (Fläche \geq 25ha)¹⁶

Die Ergebnisse der GIS-Grundlagenerhebung zeigen auch, dass sich etwas mehr als die Hälfte (56 %) der Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe 2.000 m oder näher am DB-Schienennetz befinden. 12 Standorte (23 %) sind in unmittelbarer Nähe in 0 - 500 m. 5 Standorte (10 %) befinden sich in einer Entfernung von 501 - 1.000 m. 12 Standorte (23 %) sind 1.001 - 2.000 m entfernt.

23 Standorte (44 %) sind weiter als 2.000 m vom DB-Schienennetz entfernt.

¹⁶ vgl. Anlage 1

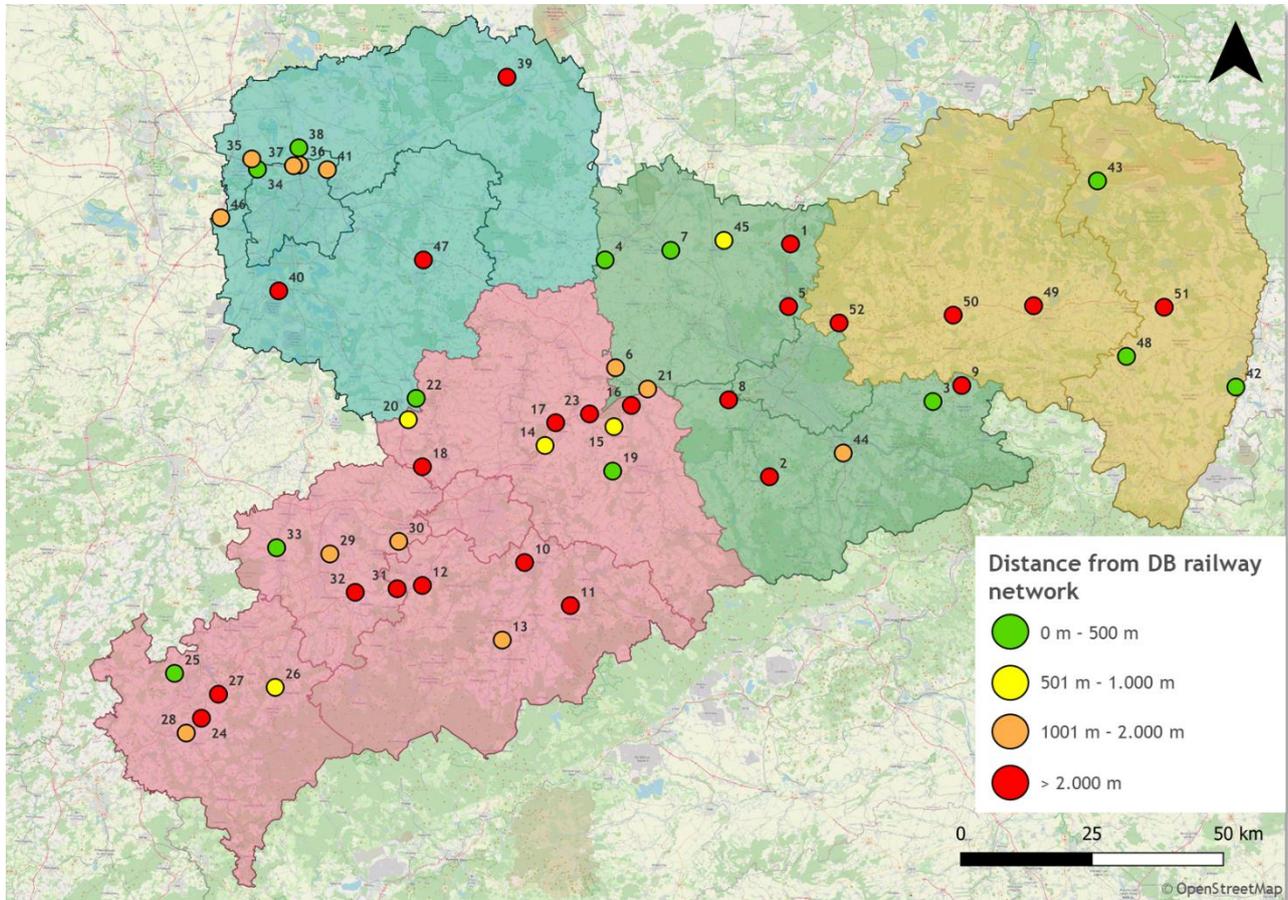


Abbildung 17: Bahndistanz von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe (Fläche ≥ 25 ha)¹⁷

4.4.2. Analyse der Realisierungschancen für Gleisanschlüsse von Vorsorgestandorten

Im Rahmen einer vertieften Analyse wurden die 43 in den Regionalplänen ausgewiesenen Vorsorgestandorte (darunter auch ehemalige Braunkohlestandorte) hinsichtlich der Realisierungschancen für einen Bahnanschlusses kategorisiert. Hierfür wurde die folgende Klassifizierung gewählt:

- **Hohes Potenzial:** Die Realisierungschancen für die Erschließung eines Vorsorgestandortes mit der Bahn werden als "hoch" eingestuft, wenn an das Schienennetz angeschlossene Gleise direkt zu ihm führen oder ihn tangieren oder in unmittelbarer Nähe (in der Regel bis zu 500 m) verlaufen und zwischen diesen Gleisen und dem Standort keine wesentlichen Hindernisse liegen. Diese unbedeutenden Hindernisse können z. B. ein Weg oder eine Straße von untergeordneter Bedeutung, eine Baumreihe oder ein Gehölz oder ein künstlicher Graben sein. Bei nur naher, aber nicht unmittelbarer Lage zu entsprechenden Gleisen (500 - 2.000 m) und/oder dem Vorhandensein von Hindernissen ist auch das Vorhandensein einer ehemaligen Bahntrasse zwischen dem Standort und dem Schienennetz, die nicht überbaut und nicht explizit mit anderen Nutzungsarten belegt ist, für die Beurteilung einer hohen Realisierungswahrscheinlichkeit eines

¹⁷ vgl. Anlagen 2-4



Bahnanschlusses des betroffenen Standortes geeignet. Gleiches gilt bei Vorliegen von verbindlichen Planungen, die eine Lage in räumlicher Nähe zum Schienennetz in naher Zukunft erwarten lassen.

- **Mittleres Potenzial:** Die Realisierungschancen für die Erschließung eines Vorsorgestandortes auf der Schiene werden als "mittel" eingestuft, wenn zwar keine unmittelbare Nähe zwischen dem Standort und dem derzeit vorhandenen Schienennetz bzw. den dorthin führenden Gleisen besteht, die Entfernung dazwischen aber überschaubar ist (i.d.R. 500 - 2.000 m) und die Herstellung einer Verbindung als erhebliche Herausforderung erscheint (z.B. Überwindung von dazwischen liegenden Landes- oder Bundesstraßen oder Autobahnen), die aber mit kalkulierbarem Aufwand zu bewältigen sein sollte.
- **Geringes Potenzial:** Die Realisierungschancen für die Erschließung eines Vorsorgestandortes auf der Schiene werden als "gering" bewertet, wenn die Entfernung zwischen dem Standort und dem derzeit bestehenden Schienennetz bzw. den dorthin führenden Gleisen beträchtlich ist (i.d.R. über 2.000 m) und die Überwindung dieser Entfernung nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich erscheint. Diese Einschätzung gilt auch für geringere Entfernungen (weniger als 2.000 m), wenn der Raumwiderstand zwischen dem Standort und dem bestehenden Schienennetz sehr hoch erscheint, z.B. durch vorhandene Bebauung (Verkehrswege, Wohn-, Gewerbe- oder Industriebauten), wertvolle Landschaftsräume (insbesondere Flussauen oder -täler, große kommunale Grünflächen, große Waldflächen etc.) oder schwierige topografische Verhältnisse (Berghänge, Geländeeinschnitte etc.) und wenn gleichzeitig keine räumlichen Strukturen vorhanden sind, die eine Erleichterung der Überwindung dieser Widerstände erwarten lassen (z.B. ehemalige, nicht überbaute Bahntrassen, strukturarme Landschaftsräume mit monokultureller landwirtschaftlicher Nutzung etc.).

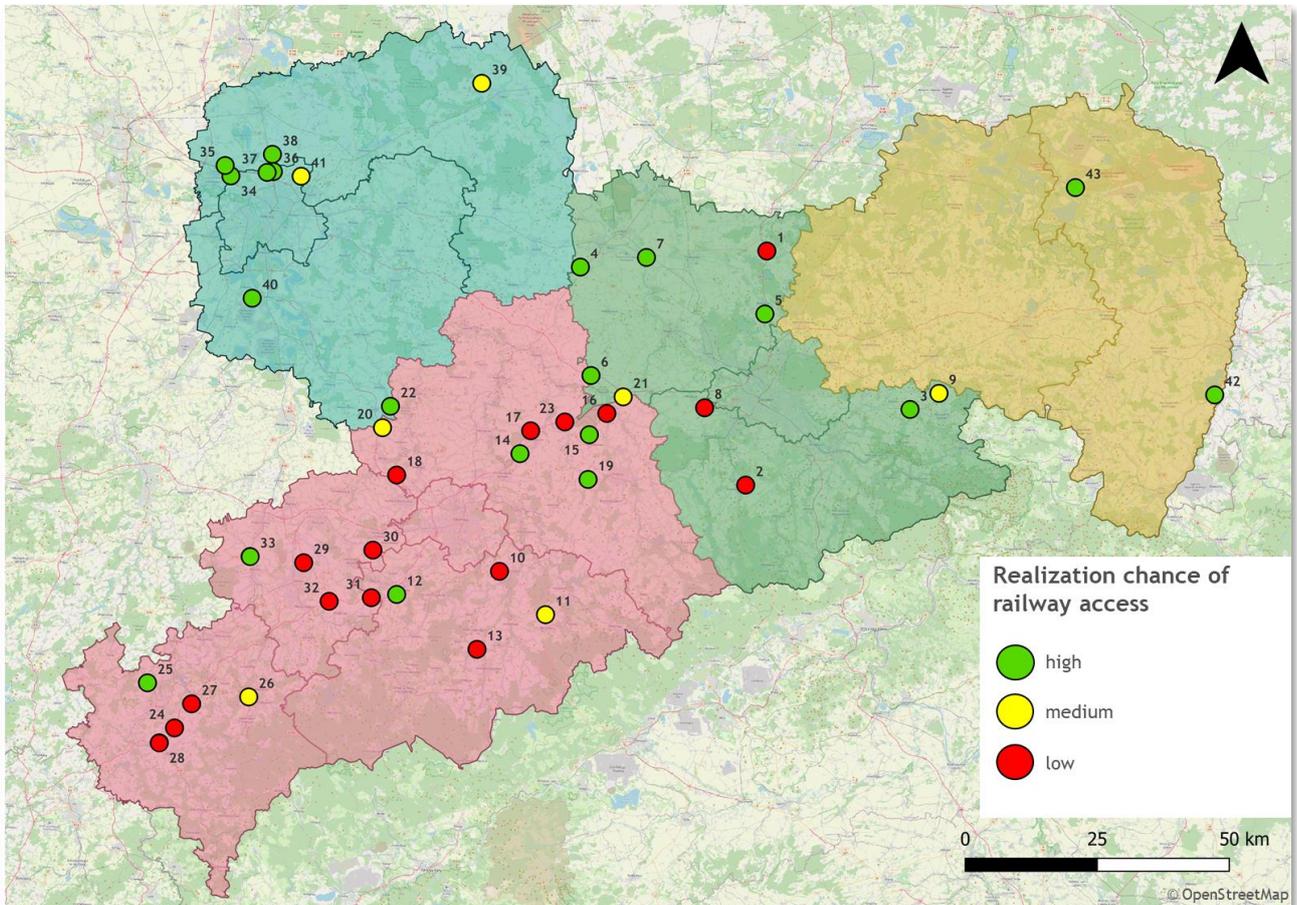


Abbildung 18: Bewertung der Realisierungschancen von Bahnanschlüssen für Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe

Als Ergebnis des Klassifizierungsprozesses wurden 20 Standorte (47%) mit hohen Realisierungschancen identifiziert. 7 Standorte (16%) haben mittlere Realisierungschancen. Für 16 Standorte (37%) werden die Realisierungschancen insgesamt als gering eingestuft.

Unter anderem werden Standorten wie "Südöstlich Nünchritz" (Id 7), "Radefelder Allee" (Id 35) oder "Seehausen II & III" (Id 36 & 37) aufgrund ihrer direkten Anbindung an das DB-Hauptschienengüterverkehrsnetz die besten Realisierungschancen eingeräumt. Es gibt aber auch andere Standorte, die als "hoch" eingestuft werden, deren Realisierungspotenzial aber von einer Vielzahl von gesamtträumlichen Entwicklungsparametern und infrastrukturpolitischen Entscheidungsprozessen abhängt.

Ein solches Beispiel ist der **Vorsorgestandort "Südlich Starbach"** (Nr. 6).

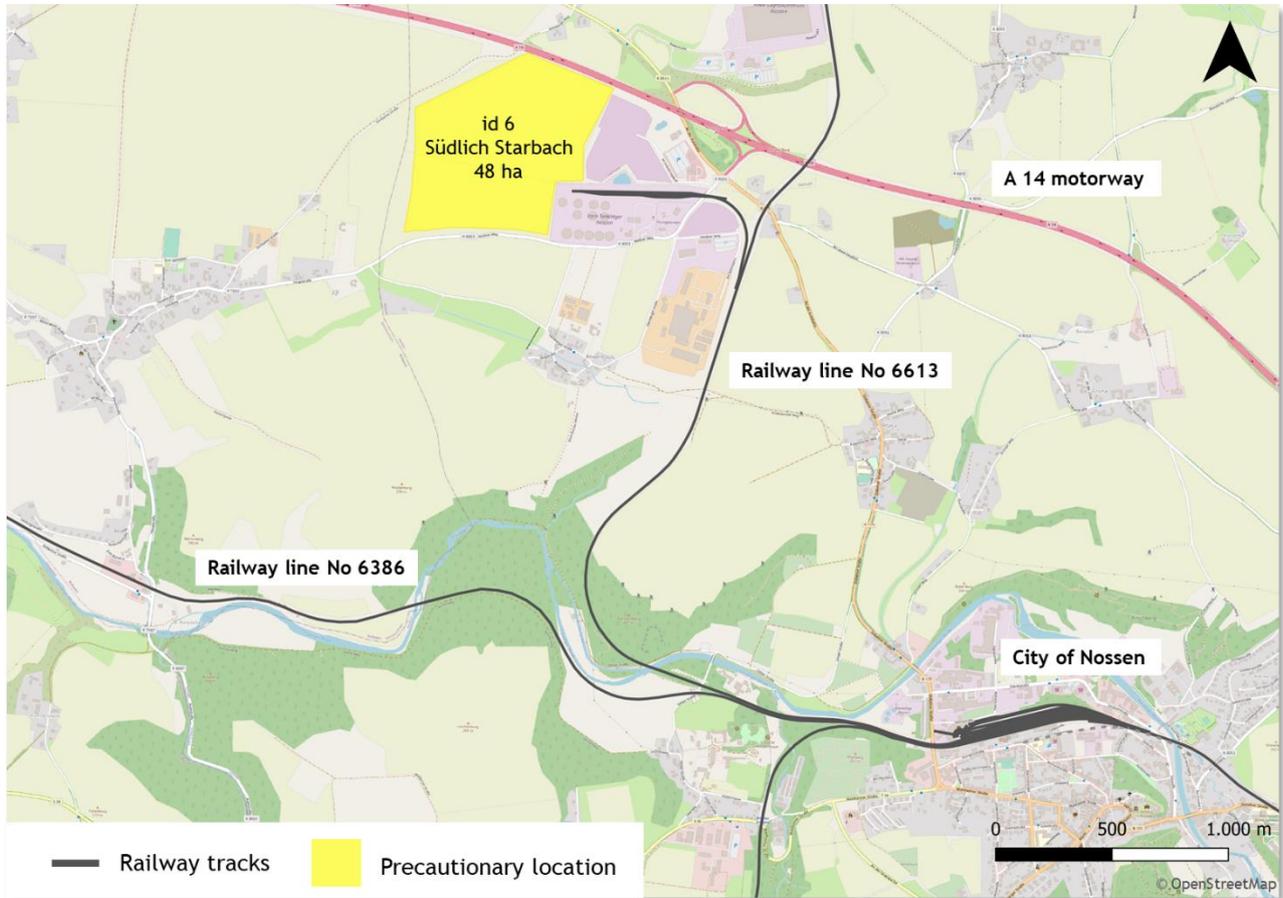


Abbildung 19: Beispiel Vorsorgestandort „Südlich Starbach“

Der Standort ist ca. 48 ha groß und befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Nossen im Landkreis Meißen. Er ist über die Anschlussstelle Nossen direkt an die Bundesautobahn A14 angebunden. Über den Gleisanschluss des östlich angrenzenden Tanklagers Nossen besteht auch eine mögliche direkte Anbindung an die Bahnlinie 6613. Diese Strecke wurde jedoch von der DB aus Gründen der Wirtschaftlichkeit aufgegeben und wird derzeit von der Nossen-Riesa Eisenbahngesellschaft GmbH (NRE) in begrenztem Umfang für den Schienengüterverkehr gepachtet und betrieben. Die Transportzeiten auf dieser Strecke sind derzeit sehr hoch, da der Fahrdienstleiter der NRE mit seinem Kraftwagen neben dem Zug herfahren muss, um die Signale und Schranken an den Zwischenbahnhöfen zu bedienen. Außerdem gibt es aktuell keine direkte Verbindung für den Güterverkehr nach Riesa (durch den Bau der Riesaer Umgehung der B 169 wurde die Strecke bei Riesa unterbrochen).

Die NRE beabsichtigt, künftig die gesamte Strecke Riesa - Nossen für den Güter- und Reiseverkehr zu ertüchtigen. Zu diesem Zweck wurden bereits umfangreiche Instandhaltungsarbeiten an der Strecke durchgeführt. Um einen regelmäßigen Betrieb für den Güterverkehr auf der gesamten Strecke zu gewährleisten, sind jedoch weitere Investitionen erforderlich.

Ein weiteres Beispiel ist der Vorsorgestandort „Südlich Mautitz“ (Nr. 4).

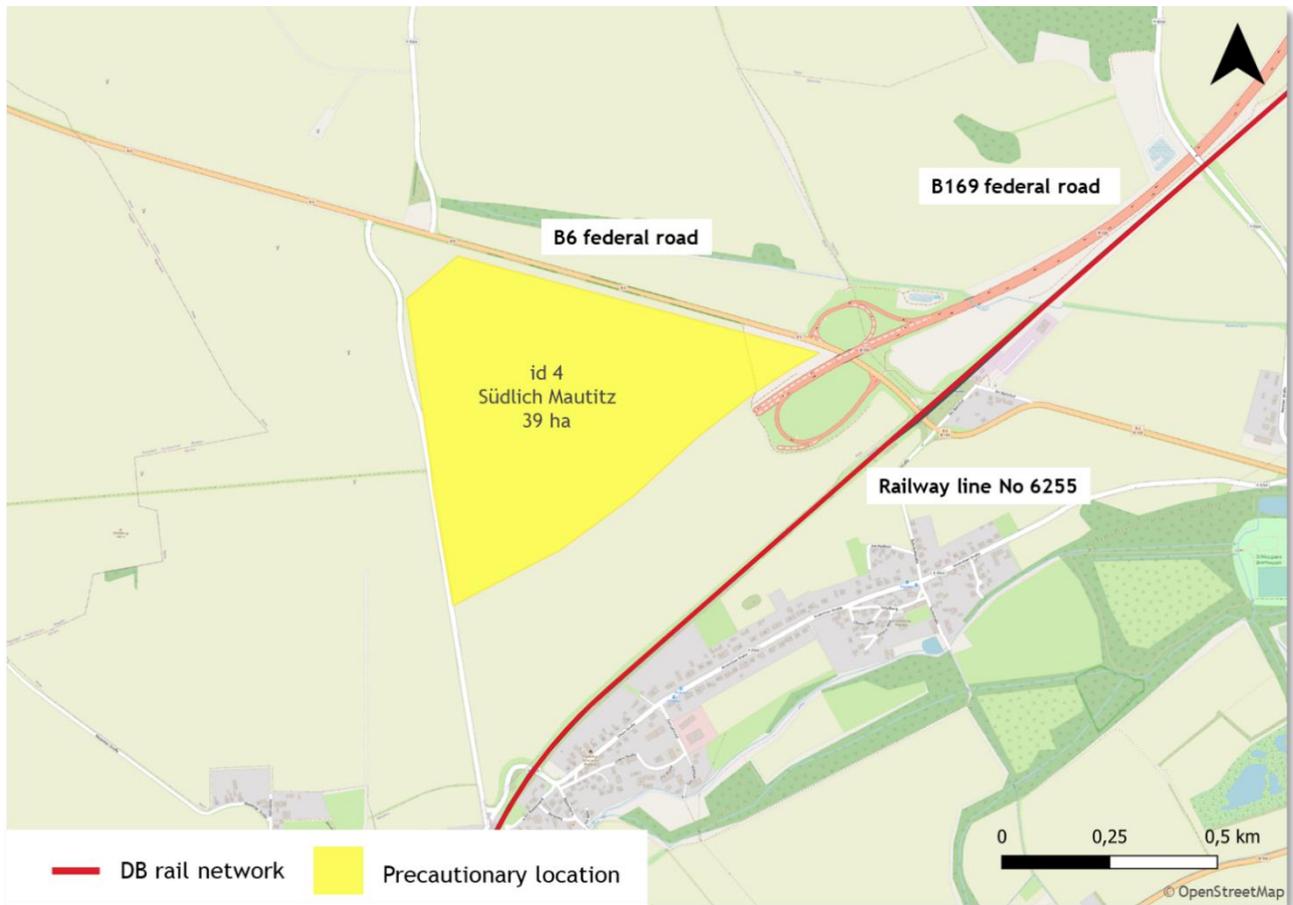


Abbildung 20: Beispiel Vorsorgestandort „Südlich Mautitz“

Der Standort umfasst eine Gesamtfläche von 39 ha und liegt in der Gemarkung der Stadt Riesa im Landkreis Meißen. Der Standort ist über die Anschlussstelle B 6/B169 Seerhausen direkt an die Straße angebunden. 300 m östlich besteht die Möglichkeit eines Bahnanschlusses über die Bahnlinie 6255 Riesa-Chemnitz.

Es stellt sich jedoch die Frage, inwieweit ein möglicher weiterer Ausbau der Bundesstraße B 169 (Bauabschnitt 3) zu einer Beeinträchtigung des potentiellen Bahnanschlusses führen könnte. Der weitere Ausbau der Bundesstraße soll in südlicher Richtung bis zur Autobahnanschlussstelle A 14 Döbeln Nord erfolgen. Das Vorhaben dient insbesondere der Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen der Stadt Riesa und der Bundesautobahn A 14 nördlich von Döbeln. In diesem Bereich wird es zu einer Entlastung der Ortschaften Salbitz und Seerhausen führen. Wann genau ein weiterer Ausbau erfolgen wird, ist noch nicht klar. Die Trasse würde aber voraussichtlich parallel zum Vorsorgestandort verlaufen. Es wären also zusätzliche planerische und bauliche Maßnahmen erforderlich, um einen Bahnanschluss des Standortes sicherzustellen und mögliche verkehrliche Erschließungskonflikte künftig zu vermeiden.

Die Analyseergebnisse aller 43 Standorte wurden im Rahmen der Stakeholder-Beteiligung während der Erarbeitung des Korridorkapitalisierungsplans für den Freistaat Sachsen mit den regionalen Planungsverbänden diskutiert und inhaltlich abgestimmt.



4.5. Stakeholder-Beteiligung - Ergebniszusammenfassung

Im Rahmen dieser Studie fand eine umfassende Stakeholder-Beteiligung statt. Innerhalb dieser Beteiligung trugen alle vier regionalen Planungsverbände des Freistaates Sachsen, die Metropolregion Mitteldeutschland, die Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH sowie die Sächsischen Industrie- und Handelskammern zur gemeinsamen inhaltlichen Diskussion bei. Mittels Workshops wurden Zwischenergebnisse der Studie vorgestellt und Herausforderungen und Potenziale zur Verbesserung der Schienenanbindung größerer Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe diskutiert. Die folgenden Ergebnisse der Stakeholder-Workshops werden in diesem Zusammenhang hervorgehoben:

- Seitens der Güterverkehrspolitik ist erkannt worden, dass die Klimaschutzziele der Bundesregierung ohne eine gezielte Förderung des Schienengüterverkehrs nicht erreicht werden können. Es müssen neue Instrumente gefunden werden, um den Güterverkehr auf die Gleise zu bringen.
- Tendenziell fragen Unternehmen den Schienenzugang im Freistaat Sachsen verstärkt nach, auch vor dem Hintergrund der Besteuerung von CO₂-Emissionen. Zudem besteht seitens der Investoren zunehmendes Interesse an der Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien, auch aufgrund der auf Kundenseite formulierten Anforderungen und Vorgaben (CO₂-neutrale Lieferketten). Dies spiegelt sich jedoch noch nicht in der Praxis wider; der Preis ist nach wie vor ein entscheidender Faktor bei der Festlegung der Transportwege.
- Schienengebundene Dienstleistungen müssen wirtschaftlich tragfähig sein und es müssen faire Wettbewerbsbedingungen herrschen, damit sie für Unternehmen interessant sind. Der Schienenverkehr ist weniger flexibel als der Lkw-Transport, Gleisanschlüsse sind daher eher für größere Standorte relevant. Gleichzeitig wollen Investoren schnell bauen, so dass ein Bahnanschluss idealerweise bereits vorhanden sein sollte.
- Aus Sicht der Verlager ist der Schienengüterverkehr derzeit sehr kostspielig - viele Faktoren müssen zusammenkommen, damit die mit großem Aufwand bereitgestellten Infrastrukturen effizient genutzt werden können. Wenn das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene deutlich gesteigert werden soll, dann stellt sich die Frage, ob nicht bestimmte Teilsegmente des Schienengüterverkehrs von der öffentlichen Hand erbracht werden sollten - ähnlich wie der Schienenpersonennahverkehr als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Alternativ könnte auch eine Anschubfinanzierung von Transporten erwogen werden.
- Auf den Hauptstrecken müssen ausreichende Kapazitäten für den Schienengüterverkehr bereitgestellt werden, um einen zuverlässigen und kosteneffizienten Transport zu gewährleisten. Eisenbahnnebenstrecken sind für den Zugang in der Fläche wichtig (insbesondere für den Transport von Massengütern), aufgrund der begrenzten Kapazität (eingleisig) und der meist fehlenden Elektrifizierung aber nicht sehr effizient. Dennoch sollte eine Reaktivierung von Nebenstrecken für den Schienengüterverkehr in Betracht gezogen werden.
- Auf Bundesebene wurden die finanziellen Mittel für die Verbesserung der Schienenanbindung erheblich ausgeweitet und es können nun auch Ersatzmaßnahmen gefördert werden (bessere Berücksichtigung der Belange der Unternehmen).
- Grundsätzlich ist nach jahrzehntelangen Streckenstilllegungen und der Ausdünnung der Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Sachsen ein Paradigmenwechsel im Schienenverkehr notwendig. Bislang wird eine straßenorientierte Raumplanung verfolgt, die den Rückbau von Bahnstrecken zur Folge hat (Trend "weg von der Schiene"). Es fehlen "strategische" Verbindungen, insbesondere in den vom Strukturwandel stark betroffenen Regionen. Das Schienenverkehrsnetz ist heute stark fragmentiert und muss neu aufgebaut werden.



- Der Schienengüterverkehr hat in der Raumplanung des Freistaates Sachsen noch keinen besonders hohen Stellenwert. Aussagen über den Zugang zu Schienen- und Binnenwasserstraßen sind uneinheitlich und bedürfen einer stärkeren Systematisierung. Demgegenüber genießt der Schienenpersonenverkehr - als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge - einen deutlich höheren Stellenwert. Es stellt sich die Frage, ob der Zugang zum Schienengüterverkehr nicht auch als Teil der Daseinsvorsorge verstanden werden sollte - mit der Konsequenz entsprechender Handlungs- und Planungsaufträge für die Landes- und Regionalplanung.
- Aufgrund der geringen Bedeutung des Schienengüterverkehrs wird der Zugang zur Schienenverkehrsinfrastruktur bei der Ausweisung von Vorsorgestandorten durch die Regionalplanung nicht als wesentlicher Faktor berücksichtigt.
- Konkrete Vorgaben für die Schienenanbindung von Gewerbe- und Industriestandorten auf den gibt es auf Ebene der Landes- und Regionalplanung bisher nicht. Zudem gibt es derzeit keine systematische Bestandsaufnahme der Schienenanbindung von Industrie- und Gewerbestandorten.
- Für die umfängliche Ausweisung größerer Industrie- und Gewebestandorte fehlt es im Freistaat Sachsen an Flächen. Der Landesentwicklungsplan beauftragt die Regionalplanung mit der Ausweisung von großflächigen Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe (> 25 ha). Die Ausweisung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen; die entsprechenden Grundlagen und Vorarbeiten reichen zum Teil bis in die 1990er Jahre zurück. Initiativen für interkommunale Industrie- und Gewerbestandorte können nur von den Kommunen ausgehen; es müssen sehr gute Gründe vorliegen, um die kommunale Planungshoheit einzuschränken. Dabei werden selbst ausgewiesene Flächen nicht immer wie erwartet von Unternehmen nachgefragt. Vorsorgestandorte haben eine lange Vorgeschichte und eine lange Vorlaufzeit - mögliche Defizite bei der Standortwahl werden auch entsprechend fortgeführt. In einigen Fällen haben die Gemeinden Vorschläge unterbreitet, die unter dem Gesichtspunkt der Erschließung für den Bahnanschluss geprüft werden können.
- Es ist zu prüfen, welche unterstützenden Vorgaben und Planungsaufträge von der Landesplanung erteilt werden können. Es muss ein Ausgleich zwischen der angebotsorientierten Flächenausweisung und dem ressourcenschonenden Umgang mit den vorhandenen Flächen gefunden werden. Im Hinblick auf die Sicherung gut erschlossener Vorsorgestandorte für Industrie und Gewerbe ist das Zusammenspiel von Landes- und Regionalplanung wichtig. Die Überarbeitung der Regionalpläne ist fast abgeschlossen, aber letztlich können auf dieser Ebene nur Rahmenbedingungen gesetzt werden - wirtschaftliche Aktivitäten und die Nutzung bestimmter Infrastrukturen können nicht verordnet werden.
- Die Regionalplanung hat nur begrenzte Steuerungsmöglichkeiten - die Bereitstellung von Gleisanschlüssen ist teuer und ihre Nutzung muss sichergestellt werden. Es ist jedoch überlegenswert, bei der Ausweisung von Gewerbe- und Industriestandorten auch entsprechende Gleisanschlüsse für logistische Nutzungen vorzusehen.

4.6. Empfohlene Maßnahmen

Auf der Grundlage der Umfrage zur Schienenanbindung und der Beteiligung der Betroffenen werden in dieser Studie folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenanbindung von Industrie- und Gewerbestandorten im Freistaat Sachsen vorgeschlagen:

Allgemein

- **Berücksichtigung der Schienenanbindung als Merkmal von Standortinformationen in Gewerbeflächendatenbanken:** Derzeit gibt es in der öffentlich zugänglichen Gewerbeflächendatenbank der WFS und anderer Anbieter keine Möglichkeit, Gewerbeflächen im Freistaat Sachsen systematisch auf ihre Schienenanbindung zu überprüfen. Es wird vorgeschlagen, diese Option als Suchfilter einzubauen und potenziellen Standortinteressenten einen Überblick über die Schienenanbindung zu ermöglichen.

Landes- und Regionalplanung

- **Berücksichtigung der Schienenanbindung als wichtiges Element der Verkehrsgunst von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe:** Bei der Ausweisung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe in den Regionalplänen ist die Verkehrsgunst generell ein wichtiges Auswahlkriterium. Dennoch wird der Schienengüterverkehr in der Regel nicht gleichrangig mit dem Straßenverkehr berücksichtigt. Es wird daher angeregt, dass die Regionalplanung den Verkehrsträger Schiene bei der Standortwahl stärker berücksichtigt, um eine multimodale Erschließung zu ermöglichen.
- **Untersuchung der Reaktivierungspotenziale stillgelegter Bahnstrecken für den Schienengüterverkehr einschließlich der Identifizierung möglicher Pilotprojekte:** Das Schienennetz im Freistaat Sachsen wurde in den letzten Jahrzehnten sukzessive abgebaut und ist heute vor allem im ländlichen Raum zersplittert. Nach Angaben des Eisenbahnbundesamtes wurden allein zwischen 1994 und 2018 60 Strecken mit einer Gesamtlänge von rund 510 km stillgelegt.¹⁸ Die Reaktivierung von Bahnstrecken bedeutet, dass der Güterverkehr auf bisher ungenutzten Strecken wieder aufgenommen werden könnte. Je nach Einzelfall kann die Eisenbahninfrastruktur noch in Betrieb sein. In diesem Fall ließe sich die Reaktivierung des Schienenverkehrs relativ schnell und mit vertretbarem Aufwand realisieren. Ist die Schieneninfrastruktur bereits stillgelegt oder gar abgebaut, wäre der Aufwand größer. Im Hinblick auf die Entwicklung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe sollte durch die Raumplanung systematisch geprüft werden, inwieweit Streckenreaktivierungen wirtschaftlich vertretbar wären und zur Verbesserung der Schienenanbindung beitragen könnten. In Pilotprojekten könnten die Erschließungspotenziale untersucht und bewertet werden.
- **Zeichnerische Festlegung und Sicherung stillgelegter Bahnstrecken in den Regionalplänen, ggf. Ausweisung für Zwischennutzung:** Im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen ist die Freimachung stillgelegter Strecken des regionalen und überregionalen Schienennetzes für eine mögliche Nachnutzung für den Schienenpersonenverkehr bereits im Grundsatz G 3.4.2 berücksichtigt. Dieser Grundsatz wird in den Regionalplänen der sächsischen Planungsverbände angewendet. Es wird vorgeschlagen, auf der Ebene der Landes- und Regionalplanung auch auf die Sicherung stillgelegter Schienengüterverkehrsstrecken durch eine entsprechende zeichnerische Festlegung hinzuwirken.

¹⁸ Eisenbahn-Bundesamt (Hrsg.): Listen und Statistiken zu Streckenstilllegungen. Liste der seit 1994 stillgelegten bundeseigenen Strecken im Land Sachsen, https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html (Zugriff am 20. Februar 2022)



- **Erweiterung geeigneter Vorrangstandorte für Industrie und Gewerbe um Flächenkorridore zur vorausschauenden Sicherung möglicher Gleisanschlüsse, ggf. auch ergänzt um Überlegungen zu lokalen/regionalen Umschlaganlagen (Railports):** Der Ausweisung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe in den Regionalplänen sind konkrete Festlegungskriterien vorangestellt. Die Ergänzung von Gleisanschlusskorridoren innerhalb der Vorsorgestandorte könnte einen wesentlichen Beitrag zur vorausschauenden Sicherung der Schienengüterverkehrsanbindung leisten. Allerdings ist zu beachten, dass sich dadurch die tatsächlich nutzbaren Industrie- und Gewerbeflächen verringern würden. Auch besteht die Gefahr von Flächenüberschneidungen. Zudem ist bei der Ausweisung von Vorsorgestandorten durch die Regionalplanung nicht bekannt, welche Industrie- und Gewerbebetriebe sich dort tatsächlich ansiedeln werden und ob sie überhaupt einen Bedarf an Schienenanschlüssen haben.
- **Verbesserter Zugang für Arbeitnehmer zu Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe, z. B. durch zusätzliche Haltestellen:** Eine zentrale Frage ist nicht nur, wie die Güter aus dem Industrie- und Gewerbegebiet auf die Schiene gelangen, sondern auch, wie die Arbeitnehmer zu den Industrie- und Gewerbestandorten gelangen. Der Zugang zur Schiene sollte daher nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für den Personenverkehr sichergestellt werden. Die Einbeziehung von Vorsorgestandorten für Industrie und Gewerbe in das Chemnitzer Modell und andere innovative Verkehrskonzepte könnten hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.



ANLAGEN