



# Güterverkehrskonzept am Beispiel der Sächsischen Lausitz

im Rahmen regionaler Strukturentwicklung

Perspektiven für die Entwicklung  
der regionalen Verkehrsinfrastruktur im  
Einklang mit der Verkehrsverlagerung  
Straße - Schiene in der Lausitz

## Impressum

### Auftraggeber:

Freistaat Sachsen  
Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung  
Archivstraße 1 | 01097 Dresden

### Herausgeber:

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (LISt GmbH)  
Ernst-Thälmann-Straße 5 | 09661 Hainichen  
Tel.: 49 37207 832 - 0  
E-Mail: Poststelle@list.smwa.sachsen.de  
www.list.sachsen.de

### Redaktion:

LISt GmbH  
Projektgruppe VerMoL  
Robert Franke | Bianca Müller | Henry Tesch  
VerMoL@list.smwa.sachsen.de

### Gestaltung:

LISt GmbH  
Presstelle  
Pressestelle@list.smwa.sachsen.de

### Bildnachweise

Titelbild: LISt GmbH |  
freepik: Seite 8/21/25/31/41 | LISt GmbH: 26/32

### Stand:

März 2025, 1. Auflage

Diese Publikation ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnischer Dienstleistungen mbH im Rahmen des Projektes „VerMoL - Begleitende **V**ernetzung und Beratung sowie Mitwirkung an einer koordinierten und verkehrsträgerübergreifenden Entwicklung überregional wirksamer **M**obilitäts und Logistikangebote“.

Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Alle Rechte sind vorbehalten. Das Werk darf weder in seiner Gesamtheit noch in Teilen ohne ausdrückliche Genehmigung reproduziert, verarbeitet oder vervielfältigt werden.

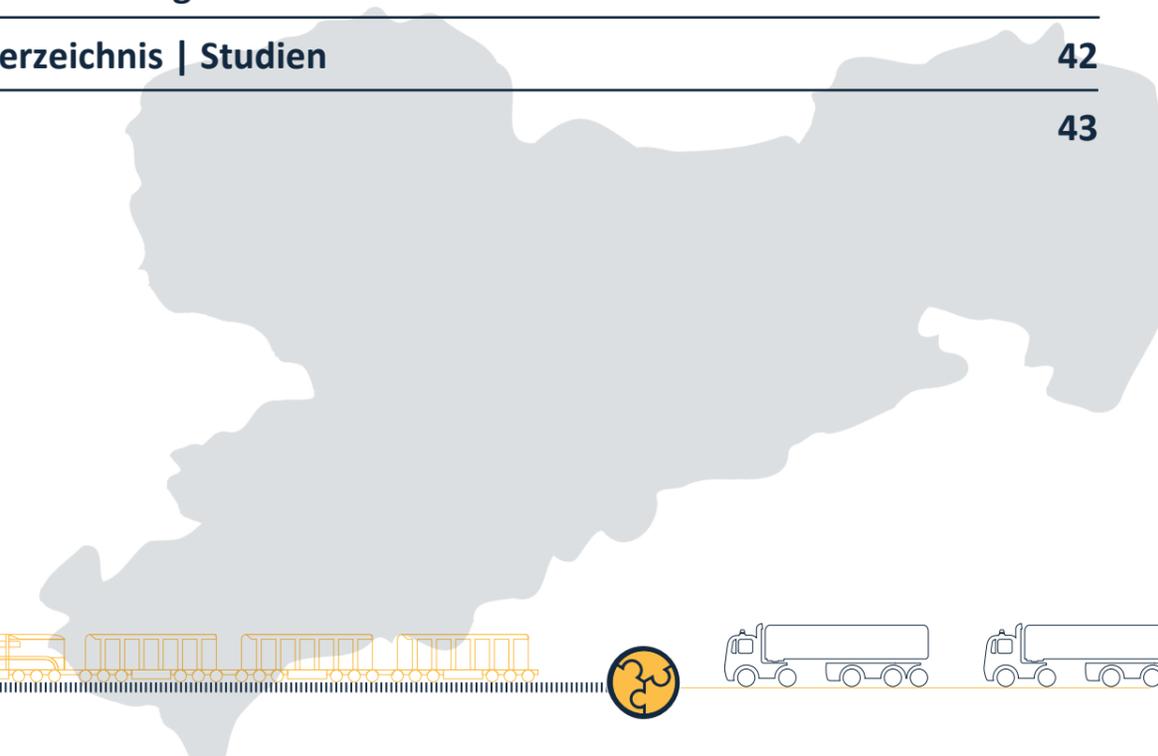
Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Zielsetzung und Aufgabenstellung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für nachhaltigen Güterverkehr</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Untersuchungsraum Sächsische Lausitz</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Güterverkehrskonzeption für die sächsische Lausitz am Fallbeispiel Bautzen</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Standortverbund &amp; überregionale Vernetzung</b>	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>Fördermöglichkeiten</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Abgeleitete Handlungsoptionen und -möglichkeiten</b>	<b>22</b>
7.1	Übersicht Handlungsoptionen für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Lausitz	22
7.2	Handlungsoptionen für den Standort Bautzen	34
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>40</b>
<b>Abbildungsverzeichnis   Studien</b>		<b>42</b>
<b>Quellen</b>		<b>43</b>



# 1 Zielsetzung und Aufgabenstellung

Zur Erreichung der von der EU und dem Bund vorgegebenen Klimaschutzziele sind alle Akteure aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu definieren. Im Zuge der „Verkehrs- und Klimawende“ wird dem Schienengüterverkehr (SGV) und der damit verbundenen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene eine zunehmend wichtigere Rolle beigemessen.

Das Projekt VerMoL kann dabei als Initialzündler für eine zukunftsfähige Mobilität und Logistik im Freistaat Sachsen fungieren, in dem ein darin erarbeitetes regionales Konzept am Beispiel eines Logistikstandortes in Bautzen im Verbund mit weiteren Standorten ein überregional wirksames und bedeutendes Logistiksystem der Lausitz entstehen lässt. Dies dient somit zur Unterstützung bzw. Ergänzung des strategisch weiter zu entwickelnden Güterverkehrssystems des Freistaates Sachsen (u. a. Landesverkehrsplan 2030<sup>1</sup>) und trägt gleichzeitig dazu bei, investive Folgeprojekte zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung und Anbindung im Untersuchungsraum zu fördern.

<sup>1</sup> Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA, Juni 2019)

Das Güterverkehrskonzept stellt dar, welche Schritte unternommen werden sollten, um einen nachhaltigen Beitrag zur Verkehrswende im Zusammenspiel mit Klimaschutz und Strukturwandel zu leisten.

Der Strukturwandel in den Kohleregionen im Lausitzer und im Mitteldeutschen Revier bildet dabei den projektorganisatorischen sowie geografischen Rahmen und eröffnet neue, umfangreiche Wachstumschancen.

Die Ansiedlung von Industrie, Wirtschaft, Forschungseinrichtungen und der Aufbau neuer Testfelder für innovative Technologien bieten wichtige Impulse für die Transport- und Logistikwirtschaft. Gleichzeitig werden im Zuge der regionalen, wirtschaftlichen Entwicklung Arbeitsplätze geschaffen und gesichert.

Klimaschonende Verkehrsträger spielen zukünftig eine bedeutende Rolle.

Durch mehr Zugangsstellen zum Verkehrsträger Schiene sowie den Ausbau von Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) wird die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene im Freistaat Sachsen gelingen.

# 2 Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für nachhaltigen Güterverkehr

Zunächst sollen diverse Rahmenbedingungen erläutert werden, in denen sich das Projekt und die daraus abgeleiteten Maßnahmen bewegen.

## Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Grundlagen für das Projekt sowie für die Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung wurden in den Klimaschutzzielen von Paris verankert.

Die folgenden drei Hauptziele wurden darin klar formuliert:

- Beschränkung des Anstieges der weltweiten Durchschnittstemperatur,
- Senkung der Emissionen und Anpassung an den Klimawandel,
- Lenkung von Finanzmitteln im Einklang mit den Klimaschutzzielen.<sup>2</sup>

Im Koalitionsvertrag der Bundesrepublik Deutschland 2021<sup>3</sup> wurde bekräftigt, dass Deutschland sich gemäß dem Abkommen von Paris dafür einsetzt, die Erderwärmung auf möglichst 1,5°C zu begrenzen. Die Bundesregierung hatte deshalb 2018 die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (WSB) eingesetzt, die einen entsprechenden Gesetzesentwurf zur Strukturstärkung erarbeitet hat. Am 28. August 2019 wurde dieser durch das Bundeskabinett verabschiedet.

<sup>2</sup> Quelle: Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ)

<sup>3</sup> Stand: 2024

## STRUKTURSTÄRKUNGSGESETZ

- Gesetz wurde am 3. Juli 2020 von Bundestag und Bundesrat beschlossen.
- trat am 14. August 2020 in Kraft
- im Gesetz wird der Kohleausstieg strukturell flankiert
- betroffenen Regionen auf die Zeit nach der Kohleförderung und -stromerzeugung vorbereitet
- die Bundesregierung stellt bis 2038 für dieses „Mammut“-Projekt den Braunkohlerevierern bis zu 40 Mrd. € zur Verfügung

Die Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern lautet, die Standortbedingungen in strukturschwachen Regionen signifikant zu verbessern und negativen wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Kohleausstiegs entgegenzuwirken.

Stark vom Kohleausstieg betroffen ist insbesondere das Lausitzer Revier, in dem die Braunkohleindustrie und die mit ihr verbundene Zulieferindustrie einen hohen Grad an regionaler Wertschöpfung und Beschäftigung aufweist.

Mit dem Investitionsgesetz Kohleregionen wurde ein Rahmenpaket beschlossen, welches die Errichtung und Ertüchtigung von wirtschaftsnahen Infrastrukturen, die Verbesserung von Verkehrsanbindungen und die Stärkung der regionalen Forschung und Entwicklung unterstützt.



## STRUKTURENTWICKLUNG

- Leitbild ist im Kommissionsbericht (WSB) und im Strukturstärkungsgesetz (StStG) verankert
- InvKG Anlage 1 Leitbild Lausitzer Revier

Das sachliche Projektziel orientiert sich an den Abschnitten

- Strukturentwicklung in der Lausitz,
- Zentraler, europäischer Verflechtungsraum
- Innovative und leistungsfähige Wirtschaftsregion

Es ordnet sich vorwiegend in das dort beschriebene

- Handlungsfeld Nr. 4 „Wirtschaftsentwicklung und -förderung“ ein, nachgelagert sind auch Schnittmengen mit
- Handlungsfeld Nr. 1 „Verkehrsinfrastrukturentwicklung“ und
- Handlungsfeld Nr. 3 „Siedlungsentwicklung“ sowie ggf. weitere Handlungsfelder zu erwarten.

In Sachsen wird der Strukturwandel durch das Sächsische Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung (SMIL | vormals Staatsministerium für Regionalentwicklung, SMR) organisiert und gefördert, um die Zukunft positiv zu gestalten. Die betroffenen Regionen im Lausitzer und Mitteldeutschen Revier haben ihre jeweiligen Leitbilder im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes verankert.

### Der Güterverkehr im Kontext

Zur Erreichung der Klimaschutzziele müssen alle Sektoren entsprechend Emissionen einsparen. Doch vor allem im Verkehrssektor sind die Herausforderungen groß: Der Güterverkehr nimmt stetig zu. Nach der aktuellen Basisprognose 2040 des Bundes wird dieser um 31,2% ansteigen (Abbildung 1).

Einen hohen Anteil daran besitzt der Straßengüterverkehr.

Im Kontext des wachsenden Bewusstseins für den Klimawandel und der zunehmenden gesetzlichen Anforderungen an die Reduktion von Treibhausgasemissionen ist eine Fokussierung auf den Schienenverkehr als umweltfreundliche Alternative unumgänglich. Neben dem Klimaschutz sind insbesondere der Fachkräftemangel, die Verkehrssicherheit und die Entlastung der Straßeninfrastruktur vor dem Hintergrund maroder Straßen und Brücken weitere stichhaltige Argumente. Das Ziel lautet somit, so viel wie möglich auf den Verkehrsträger Schiene zu verlagern. Dafür müssen zunächst die Grundlagen geschaffen werden.

### Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung seitens des Bundes

Um eine Verkehrsverlagerung erfolgreich umzusetzen, ist die Schaffung von gesetzlichen Rahmenbedingungen notwendig.

Im Folgenden werden kurz die notwendigen Voraussetzungen skizziert, um den Verkehrsträger Schiene zu stärken:

## MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR (SGV)

Darin ist u.a. geregelt:

- Halbierung der Trassenpreise für Güterbahnen
- Ausbau Schieneninfrastruktur für Züge mit einer Länge von 740 Metern
- Umsetzung der Empfehlungen aus dem Planungsbeschleunigungsgesetz

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

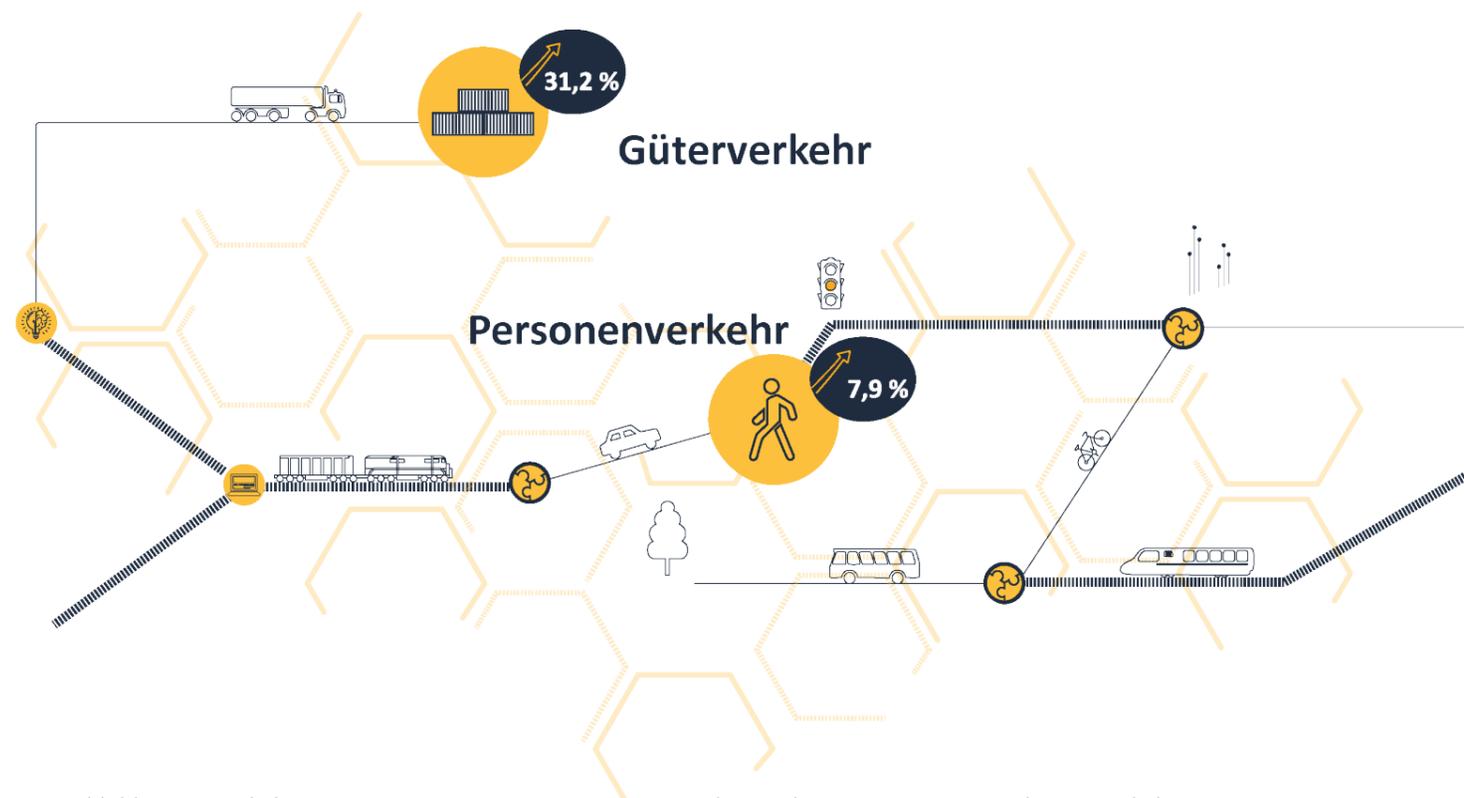


Abbildung 1: Verkehrsprognose 2040 zeigt eine zu erwartende Zunahme an Personen- und Güterverkehr.

### 1. Infrastrukturausbau

Eine moderne und gut ausgebaute Infrastruktur ist Daseinsvorsorge für Bevölkerung und Wirtschaft und damit eine der wichtigsten Aufgaben des Bundes. Die aktuelle Schieneninfrastruktur ist jedoch marode, lückenhaft und an vielen Stellen an der Kapazitätsgrenze angekommen. Für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung muss sie entsprechend erüchtigt und modernisiert werden. Ziel muss es sein, die Kapazitäten zu erhöhen um mehr Verkehr über die Schiene abwickeln zu können. Dabei ist neben dem Personenverkehr ein besonderes Augenmerk auf die sogenannte „Verlagerungsinfrastruktur“ zu legen. Mit Verlagerungsinfrastruktur ist jede Form der Infrastruktur zur Verkehrsverlagerung gemeint, z. B. Ausbau und Elektrifizierung der Schienentrasen, Abstell- und Lagerflächen für Bahn, Lkw und Güter, vorgelagerte Infrastruktur sowie Ladeinfrastruktur.

Grundsätzlich wird auch davon ausgegangen, dass

die durch das sogenannte „Bund-Länder-Koordinierungsgremium“, kurz BLKG, beschlossenen Infrastrukturmaßnahmen des InvKG, insbesondere in den sächsischen Kohlerevieren, umgesetzt werden.

### 2. Finanzierung

Der Ausbau der Infrastruktur ist zeit- und kostenintensiv. Aus diesem Grund sind moderne und der Aufgabe angemessene Finanzierungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Erste Ansätze sind beispielsweise eine Finanzierung über Fondlösungen. In diesen Fond zahlen sowohl Nutzer über Nutzungsgebühren und externe Kosten als auch die öffentliche Hand ein.

Eine weitere Lösung ist die Nutzung von Finanzierungsvereinbarungen. Diese ermöglichen eine Finanzierung von langwierigen Infrastrukturprojekten unabhängig vom Haushaltsjahr. Damit sind die Geldmittel langfristig gebunden und es gibt Planungssicherheit für die Projekte.



### 3. Schaffung fairer Rahmenbedingungen

Eine wichtige Aufgabe der Politik ist es, für faire Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger zu sorgen. Dabei ist ein wirkungsvolles Instrument die Anrechnung der externen Kosten. Werden diese nicht mehr von der Allgemeinheit getragen, sondern vom verursachenden Verkehrsträger, ist damit direkt eine Stärkung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsträger verbunden. Sollen diese weiter unterstützt werden, sind Förderungen ein weiteres wirksames Instrument.

Speziell für den Schienengüterverkehr sind die Fortsetzung bzw. Ausweitung der Förderprogramme für Gleisanschlüsse, Trassenpreise und Einzelwagenverkehr wichtig. Gleichzeitig sollten vorhandene Förderprogramme für Innovationen im Segment beibehalten und ausgebaut werden. Idealerweise wird die öffentliche Verkehrsinfrastruktur verkehrsträgerübergreifend als ein zusammengehörendes Instrument der Daseinsvorsorge definiert.

### 4. Bürokratieabbau

Der Bürokratieabbau im Straßen- und Schienengüterverkehr ist ein wichtiger Hebel, um die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit beider Verkehrsträger zu steigern. Oftmals behindern komplexe Regelungen und langwierige Genehmigungsverfahren die schnelle Umsetzung von Projekten und hemmen die Flexibilität und Innovationskraft von Unternehmen.

#### FÖRDERPROGRAMME IM BEREICH GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

- Förderung von Gleisanschlüssen und multifunktionalen Anlagen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen
- Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
- Förderung von Investitionen in die Schienewege der öffentlichen, nicht bundeseigenen (NE) Eisenbahninfrastruktur nach SGFFG (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz)
- Förderung von Anlagenpreisen (Serviceeinrichtungen) und Betriebskosten im Einzelwagenverkehr sowie anteiligen Trassenentgelten
- Förderung von Innovationen (Förderprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“) und technischer Ausrüstung von Schienenfahrzeugen (z. B. ETCS oder ERTMS)
- Förderungen im Straßengüterverkehr (z. B. Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur, Lkw-Stellplätze, Aus- und Weiterbildung Berufskraftfahrer)

Zum Abbau bürokratischer Hürden führen u. a. gezielte Maßnahmen, wie Vereinfachung von Genehmigungsverfahren, Digitalisierung und Automatisierung (KI) von Verwaltungsprozessen, Harmonisierung von Vorschriften (Europäische Harmonisierung im Schienengüterverkehr) und Entbürokratisierung der Fördermittelvergabe.



Abbildung 2: Sächsische Kohlereviere

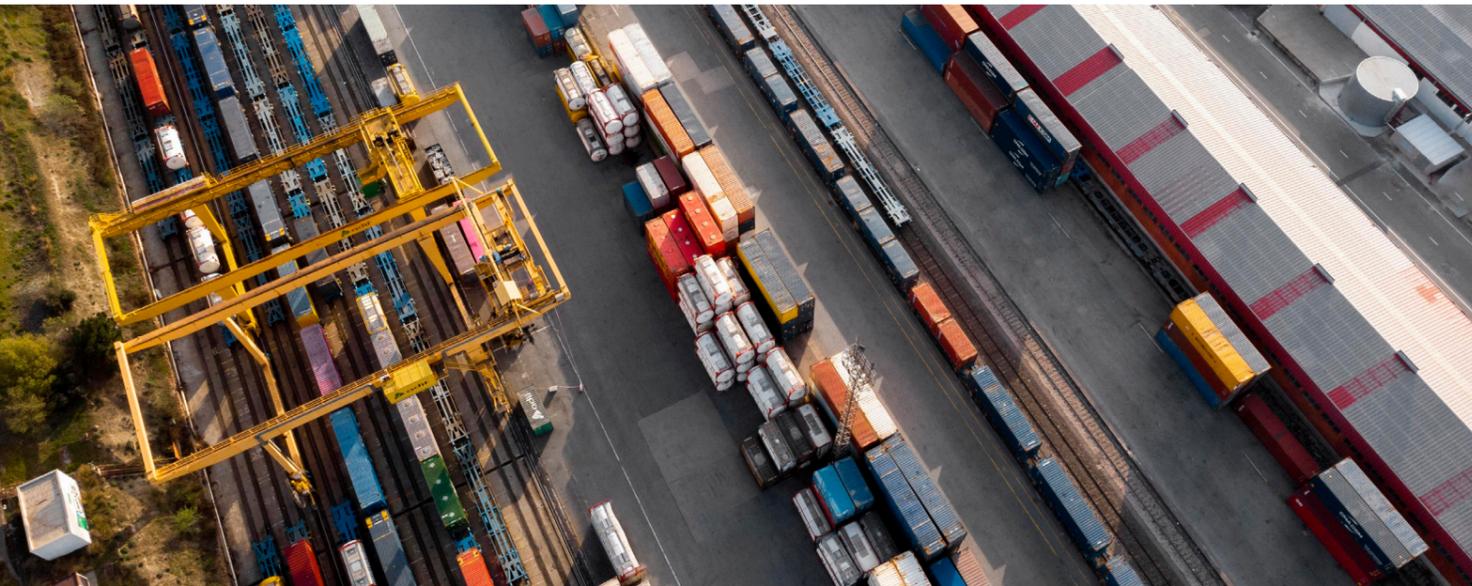
## 3 Untersuchungsraum Sächsische Lausitz

Die sächsische Lausitz als hauptsächlicher Untersuchungsraum im Projekt VerMoL liegt im Osten von Sachsen direkt an der polnischen und tschechischen Grenze (siehe Bereich A in Abbildung 3).

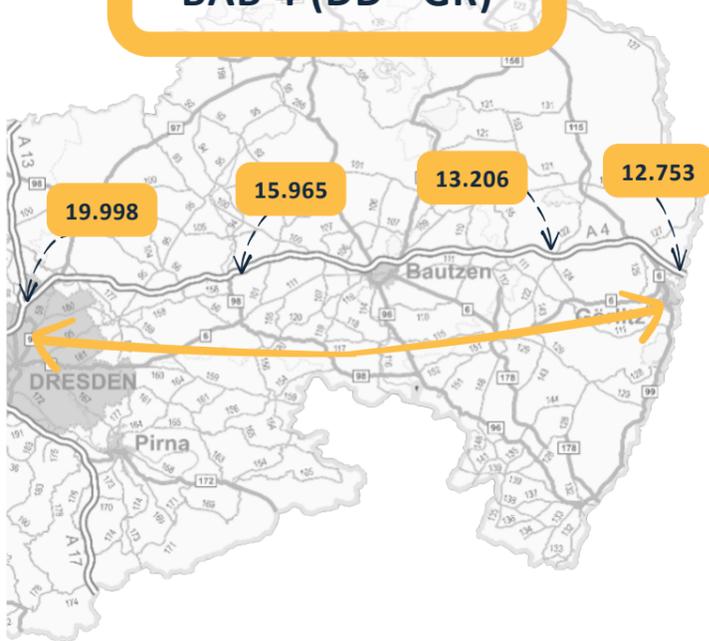
Wirtschaftlich ist die Lausitz von mittelständischen Unternehmen (KMU) sowie wenigen Großunternehmen geprägt. Wichtige Industriearbeitsplätze sind vor allem im Kohlesektor zu finden. Mit dem Ausstieg aus der Kohleverstromung müssen neue Bereiche im Energiesektor erschlossen werden. Gleichzeitig müssen die Grundlagen für eine sinnvolle Nachnutzung der Kohleflächen und für potenzielle Neuansiedlungen gelegt werden. Hierfür ist

eine entsprechend geeignete Infrastruktur notwendig.

Grundsätzlich ist die Infrastruktur in Sachsen sowohl straßen- als auch schienenseitig gut ausgebaut. Mit der BAB 4 (Straße) und der Niederschlesischen Magistrale (Schiene) verlaufen in Ost-West-Relation zwei Hauptverkehrskorridore durch die Lausitz. Die Nutzung der beiden Korridore ist jedoch recht unterschiedlich. An einigen Grenzübergängen wird die Schiene im Vergleich zum Lkw bereits stark genutzt. In Bad Schandau bzw. am Grenzübergang Breitenau (BAB 17) wurden im Jahr 2019 durchschnittlich 75 Züge vs. 5.870 Lkw je 24 Stunden gemessen.



**Schwerpunkt  
BAB 4 (DD - GR)**



Dem gegenüber stehen am Übergang Görlitz/Horka 40 Züge vs. 8.710 Lkw (BAB 4)<sup>4</sup>. Es besteht somit im Verkehr von/nach Polen ein erhebliches Potenzial, vor allem weil auf beiden Seiten der Grenze ein hoher Schwerlastverkehrsanteil zu verzeichnen ist, mit weiterer Zunahme in Richtung Dresden (vgl. Abbildung 3 / Abbildung 4).

Eine nach eigenen Auswertungen im Jahr 2023 durchgeführte Analyse der Güterverkehrsströme zeigt, dass der Anteil des Transitverkehrs auf der BAB 4 beim Schwerlastverkehr auf der Ost-West-Achse bei über 80 % liegt.

Abbildung 3: Verkehrsdaten Straßengüterverkehr BAB 4 Ludwigsdorf / Grenze D - PL | Angaben in [Kfz/24h]

**Verkehrsstärke Schwerverkehr 2010 bis 2021 am GÜG Ludwigsdorf**

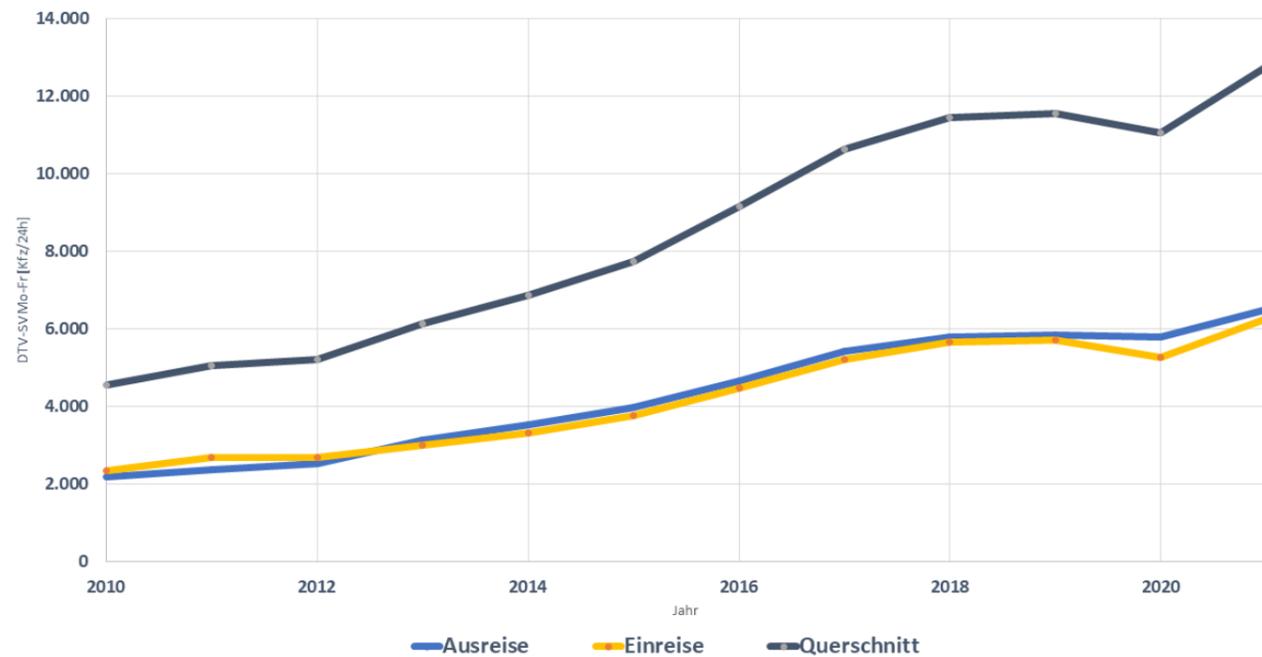


Abbildung 4: Verkehrsstärke Straßengüterverkehr Grenzübergang Ludwigsdorf

<sup>4</sup>Quelle: Die Güterbahnen, Gutachten „Güter auf die Schiene“ (06. Mai 2019)

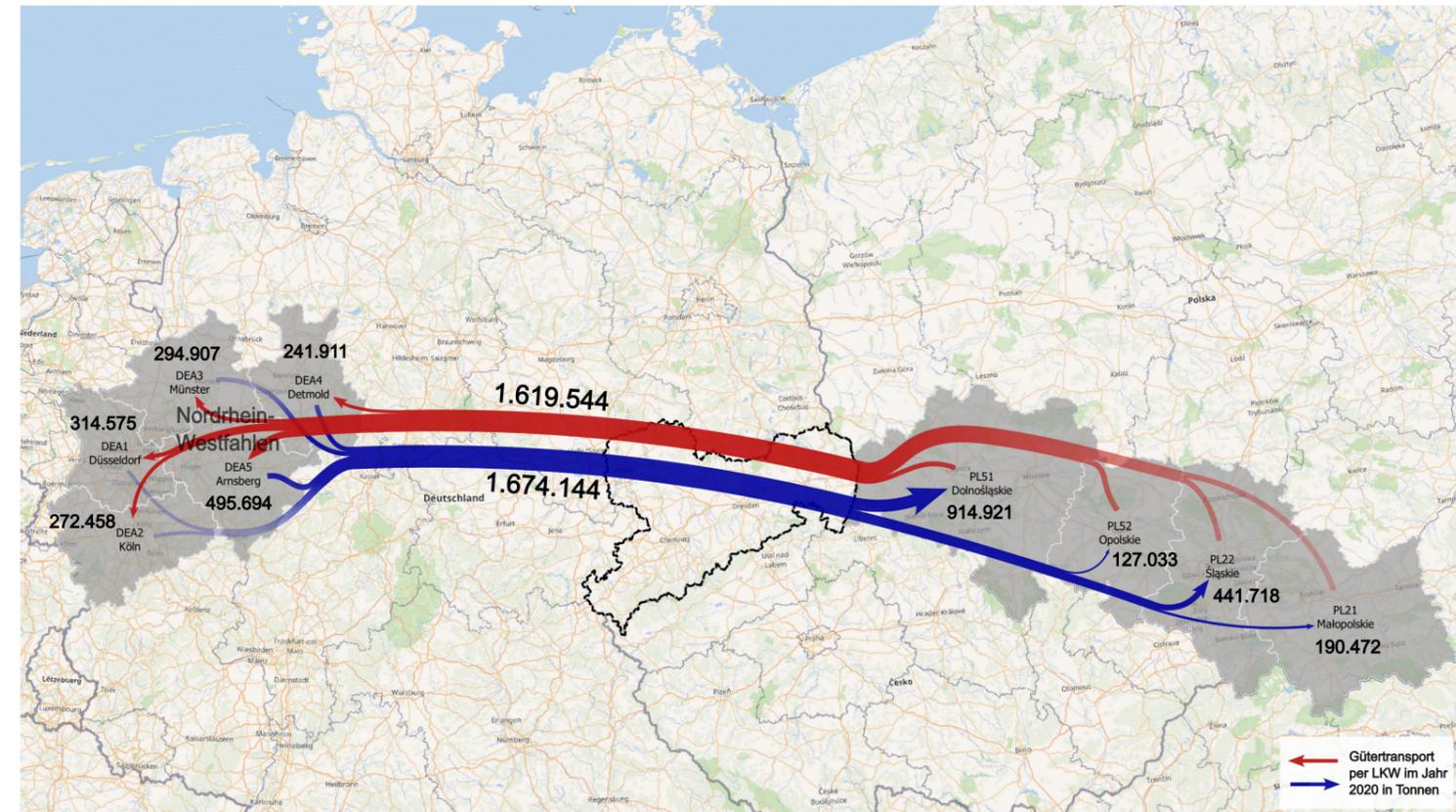


Abbildung 5: Güterverkehrsströme zwischen Nordrhein-Westfalen - Südpolen mit Transitverkehr Sachsen

Der Güterverkehr von Nordrhein-Westfalen (NRW) nach Polen ins Oberschlesische Industriegebiet besitzt dabei eine wichtige Rolle im europäischen Warenverkehr (vgl. Abbildung 5).

Daher wurde bereits im Jahr 2019 eine Studie zur Rollenden Landstraße zwischen Polen und Sachsen durchgeführt. Allerdings wurde festgestellt, dass der begleitete Kombinierte Verkehr insb. auf kurzen Distanzen nicht wirtschaftlich darstellbar ist.<sup>5</sup> Daher wird der Blick auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr und methodisch neu gedachter Umschlagsysteme gelenkt. Hierfür sind geeignete Standorte zu identifizieren, um die notwendige Infrastruktur für die Verkehrsverlagerung im unbegleiteten KV zu gewährleisten.

<sup>5</sup>Quelle: LUB Consulting GmbH (2020)

**BEGLEITETER KOMBINIERTER VERKEHR IN SACHSEN**

Der begleitete Kombinierte Verkehr wurde in der Vergangenheit bereits in Sachsen praktiziert.

Im sächsischen Elbtal fuhren Lkws zwischen dem Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt und der nordböhmischen Industriestadt Lovosice in den Jahren 1994 bis 2004 per Rollende Landstraße. Ziel war die straßenseitigen Grenzübergänge zwischen Sachsen und Tschechien zu entlasten.

Aufgrund stetig sinkender Zugauslastung und hohem Subventionsbedarf stellten Sachsen und Tschechien das Konzept schließlich ein.



# 4 Güterverkehrskonzeption für die sächsische Lausitz am Fallbeispiel Bautzen

## Ausgangslage der Verkehrsinfrastruktur am Standort Bautzen



Abbildung 6: Lage des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Bautzen befindet sich an der BAB 4 mit den Anschlussstellen Bautzen-Ost und Bautzen-West sowie an der Eisenbahnstrecke 6212: Dresden - Bischofswerda - Görlitz mit eigenem Personen- und Güterbahnhof (vgl. Abbildung 6). Für beide Verkehrsträger sind seit vielen Jahren Ausbaumaßnahmen und im Falle der Eisenbahnstrecke

eine vollständige Elektrifizierung vorgesehen, deren Umsetzung von regionalen und landesweiten Institutionen unterstützt wird. Eine Verlademöglichkeit in Bautzen besteht bereits durch das existierende Areal am Güterbahnhof, welches zurzeit vor allem für Holztransporte genutzt wird.

Die aktuelle Gleisanbindung in den Bahnhof Bautzen des Schienenfahrzeugherstellers ALSTOM<sup>6</sup> ist nicht zufriedenstellend, da erhebliche Längsneigungen zu überwinden und Wohnbebauung sowie kommunale, Staats- und Bundesstraßen direkt betroffen sind. Die fertigen Fahrzeuge von ALSTOM werden auf angemieteten Gütergleisen im Bahnhof Bautzen abgestellt. Derzeit finden die Übergabefahrten über die Fabrikstraße statt, wodurch diese und in der Nähe befindliche Straßen, inklusive der B 96, zeitweise für den straßengebundenen Verkehr gesperrt werden müssen.

### Räumliche und betriebliche Anforderungen an das regionale Logistikkonzept und deren Auswirkungen für relevante Akteure

Ausgehend von den Machbarkeitsstudien „VerMoL PoSt“ (Potenzial- und Standortanalyse) und „VerMoL-BeSt“ (Betreiber- und Standortkonzepte) wurden mehrere Standorte mit dem Potenzial zur Verkehrsverlagerung erarbeitet, u. a. die Entwicklung des Gewerbegebietes Bautzen-Süd. Die Stadt Bautzen prüfte in den letzten Jahren, welche Standorte für die Entwicklung neuer Industrie- und Gewerbeflächen geeignet sind. Dabei wurde der Fokus auf eine Fläche im Süden der Stadt gelegt, die auch zum Teil auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinde Döberschau-Gaußig liegt.

Diese Fläche hat den Vorteil, dass sie zukünftig durch die geplante Erweiterung der S 106 über einen Anschluss an die BAB 4 in Salzenforst verfügen würde, mit Entlastungswirkung für den innerstädtischen Verkehr von Bautzen und erheblichen zeitlichen Einsparungen für die von Westen kommenden

Fahrzeuge. Bis zur Errichtung des relevanten Abschnitts der S 106 kann die sog. „Westtangente“ als Teil der B 96 von beiden Richtungen kommend als Zuführung zur oder von der BAB 4 Anschlussstelle Bautzen-West fungieren. Durch eine schienenseitige Anbindung des Gewerbegebietes können zudem weitere Unternehmen, die einen Gleisanschluss benötigen, bedient werden.

Auf der Gewerbefläche kann neben der wirtschaftlichen Entwicklung des Standortes eine diskriminierungsfreie Verlademöglichkeit vorgesehen werden, z.B. ein Railport oder KV-Terminal sowie ein neu zu errichtenden, südlich verlaufenden Gleisanschluss für ALSTOM. Dies beinhaltet auch optionale Anlagenbestandteile, wie eine Inbetriebnahmehalle, eine Wagenübergabestelle und einen Gleisanschluss für ein Logistikzentrum mit Lagermöglichkeiten.

**KV TERMINALS...**

... stellen Umschlageneinrichtungen dar, an welchen der Umschlag von Ladeeinheiten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern erfolgt. Dabei werden Container, Wechselbrücken oder auch kranbare Sattelaufleger umgeschlagen. Das eigentliche Gut verlässt seine Ladeeinheit jedoch nicht. Der Umschlag erfolgt per Kran oder per Reachstacker. Es wird unterschieden zwischen bimodalen und trimodalen Terminals.

**RAILPORTS...**

... werden als multimodale Logistikzentren verstanden, in welchen ein Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene erfolgt. Dabei handelt es sich um einen Umschlag unterschiedlicher Güter, auch kleiner als Containergröße. Es sind Lagerflächen vorhanden um die Güter zu bündeln, zu verteilen oder sie zu lagern.

<sup>6</sup> ALSTOM Transportation Germany GmbH





Zur schienenseitigen Anbindung des Gewerbegebietes und der avisierten Verladefläche an das Netz der DB InfraGO AG werden zwei wesentliche Varianten untersucht.

**Variante 1** stellt eine Verlängerung des Gleises 84 des Bahnhofes Bautzen dar (vgl. Abbildung 8, gelbe Linie). Die hierfür benötigte Brücke zur Querung der B 96 wurde abgetragen und müsste neu errichtet werden. Diese Variante benötigt nur einen geringen Eingriff in die Leit- und Sicherungstechnik (LST).

**Variante 2** stellt die Bedienung der Gleisanlagen über einen Neuanschluss der stillgelegten Strecke 6216 (Bautzen-Bad Schandau) dar (vgl. Abbildung 8, grüne Linie). Auf Grund der vorliegenden und geforderten Höhen- und Bogenverhältnisse muss auch für diese Variante eine neue Brücke nördlich der vorhandenen Querung der B 96 errichtet werden. Zudem sind für diese Variante stärkere Anpassungen im Bereich LST sowie größere Erdbewegungen erforderlich, um die Anforderungen an die Gleisanlagen zu erfüllen. Auch wenn es aktuell keinen Bedarf für eine Reaktivierung gibt, ist zu prüfen, ob erforderliche Trassenkapazitäten auf der betroffenen Strecke 6216 bei einer eventuellen Wiederaufnahme des Personenverkehrs vorhanden sind, auch im Falle einer Reaktivierung der Strecke für den Güterverkehr. Mögliche Vorteile im Sinne der Nutzung vorhandener Bahninfrastruktur und Verbindungsfunktionen müssen beachtet werden.

Die genannte Strecke zwischen Bautzen und Bad Schandau bietet letztendlich die Möglichkeit, den deutlich stärker befahrenen Raum in und um Dresden zu umfahren und somit Resilienz im Stre-

ckennetz zu schaffen. Im Falle einer Reaktivierung sollten die möglichen Schnittstellen mit dem Untersuchungsraum Bautzen-Süd weiter qualifiziert werden. Auch die Kreuzung mit der S 106 muss in diesem Zuge detailliert im Rahmen der Straßenplanung beachtet werden, um alle Möglichkeiten für eine spätere Reaktivierung offenzuhalten.

Die technische Machbarkeit muss zusammen mit der Trassierung im Rahmen weiterführender Planungen untersucht werden.

Eine Kosten-, Termin und Risikoabschätzung für beide Zuführungsvarianten, inklusive einem Vergleich zum aktuellen Gleisanschluss von ALSTOM als Null-Variante, wird im Rahmen einer Projektverlängerung (VerMoL 2.0) erarbeitet.

Neben der fehlenden Elektrifizierung der Hauptstrecke Dresden-Görlitz gilt es folgende Hemmnisse für einen wirtschaftlich erfolgreichen Schienengüterverkehr mit Quell- oder Zielort Bautzen zu berücksichtigen<sup>8</sup>:

- geringe Grenzlast aufgrund der hohen Steigung im Abschnitt von Dresden-Neustadt in Richtung Dresden-Klotzsche („Klotzcher Berg“)
- sehr hohe Streckenauslastung durch den SPNV im Abschnitt Dresden-Neustadt – Dresden-Klotzsche – Radeberg – Arnsdorf
- mäßige bis geringe Nutzlängen von Überholungsgleisen in den Bahnhöfen der Strecke (< 600 m)

Eine Umfahrung über alternative Laufwege wie die Niederschlesische Magistrale gestalten sich aufgrund der folgenden Herausforderungen als schwierig:

- das Betriebsverfahren der Strecke Hosena – Kamenz – Arnsdorf (signalisierter Zugleitbetrieb mit Elektronischem Stellwerk)
- Richtungswechsel in Görlitz auf der Strecke Cottbus / Hoyerswerda – Abzw Mückenhain – Görlitz

Auf Basis dieser Erkenntnisse müssen im nächsten Schritt weiterführende Untersuchungen im Einklang mit den Anforderungen der EIU erfolgen, um die genannten Ausweichmöglichkeiten für zusätzliche Züge auf dem Streckennetz sicherzustellen.

### Stärkung der regionalen Wirtschafts- und Gewerbegebietsentwicklung

Ein Güterumschlagpunkt im Zuge einer Gewerbegebietserweiterung kann als Kondensationskern für die weitere wirtschaftliche Struktur- & Regionalentwicklung dienen, da er zusätzliche Anreize für Unternehmen schafft und Synergieeffekte erschließt. Bei den Unternehmen gewinnen derartige Entwick-

### MARKTPOTENZIALANALYSE

Im Rahmen des Projektes VerMoL wurde eine Marktpotenzialanalyse durchgeführt. Hierbei handelt es sich um eine Aktualisierung und Konkretisierung regionaler und überregionaler Marktpotenziale für intermodale Transportangebote im Wirtschaftsraum Sachsen (Dresden, Lausitz) - Polen (Niederschlesien, Lebus) - Tschechien (Nordböhmen, Mittelböhmen). Zu den Zielgruppen gehören dabei Logistik- und Dienstleistungsunternehmen, die verladende Wirtschaft und Speditionen.

lungen zunehmend an Bedeutung, insbesondere durch eine intensivere Anpassung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen vor dem Hintergrund der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben zum Klimaschutz.

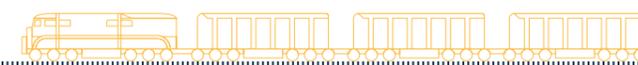
Unabhängig vom tatsächlichen Umfang der Güterumschlagsfläche muss für die Erweiterung des Gewerbegebietes eine gemeinsame Bauleitplanung im Zuge des erforderlichen Flächenumgriffs zwischen der Stadt Bautzen und der benachbarten Gemeinde Döberrau-Gaußig erstellt werden.

Neben dem Schienenfahrzeughersteller ALSTOM als Hauptnutzer der Anlage sind im Ist-Zustand nur wenige Branchen für einen potenziellen Schienengüterverkehr vertreten. Weitere potenzielle Marktteilnehmer sind über kontinuierliche Bedarfs- und Potenzialabschätzungen sowie verstärkte Aktivitäten zur Standortbewerbung von kommunaler Seite als auch von Landesinstitutionen der Wirtschaftsförderung zu identifizieren, die notwendigen Flächen hierfür frühzeitig zu sichern.

### BAULEITPLÄNE

Bauleitpläne sind nach § 1 Abs. 2 BauGB der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan). Die Bauleitpläne dienen der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung, sie sollen die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in den Gemeinden vorbereiten und leiten. Daraus ergibt sich, dass der Regelungsinhalt des Bebauungsplans in der Regel weit über die Genehmigung einer Straßenbaumaßnahme oder der Betriebsanlagen eines Schienenweges hinausgeht. Gegenstand des Bebauungsplans ist die nachhaltige Entwicklung eines ganzen Gebietes einschließlich der Verkehrsanlagen, vgl. dazu § 1 Abs. 6, §§ 8, 9 BauGB.

<sup>8</sup> DB InfraGO AG, Antwort auf persönliche Anfrage (2024)



## 5 Standortverbund & überregionale Vernetzung

Der untersuchte Verladestandort in Bautzen muss sich sinnvoll in einen Standortverbund in der Lausitz und angrenzenden Regionen inklusive der Stadt Dresden einordnen.

In der sächsischen Lausitz wurden im Rahmen des Projektes VerMoL konkrete technische Planungsleistungen der Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlungen) für die Standorte Kodersdorf, Horka-Rothenburg/O.L. und Löbau vorgenommen. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Standorte unterschiedliche Vor- und Nachteile bezüglich ihrer infrastrukturellen Gegebenheiten aufweisen. Kodersdorf hat den Vorteil der direkten Nähe zur BAB 4. Gleichzeitig ist die schienenseitige Anbindung durch Eingleisigkeit und fehlende Elektrifizierung eher schlecht. Für den Standort Horka-Rothenburg/O.L. verhält es sich genau andersherum. Er liegt schienenseitig direkt an der Hauptgüterverkehrsstrecke Niederschlesische Magistrale, es fehlt aber an einer, für den Schwerlastverkehr leistungsfähigen, straßenseitigen Verbindung zur BAB 4. Löbau hat hohe verfügbare Flächenpotenziale und eine gute Anbindung an die B 178n, wengleich die komplizierte schienenseitige Anbindung an die Hauptstrecke Dresden-Görlitz als auch der aktuelle Baufortschritt eine weitere Planung und Umsetzung

am Standort bedeutend erschwert.

Gerade weil die einzelnen Standorte verschiedene Eigenschaften aufweisen, können sie sich sinnvoll ergänzen. Durch Spezialisierungen in Umschlagtechnologie, Skalierung und Routenverbindungen werden die jeweiligen Besonderheiten der Standorte herausgestellt. Auch die an der nördlichen Landesgrenze Sachsens zu Brandenburg befindlichen Logistik-/KV-Standorte in Schwarzheide, Elsterwerda und im Industriepark Schwarze Pumpe sind in der Mengen- und Potenzialkalkulation zu beachten.

Ferner müssen grenzüberschreitend tätige Akteure, deren Aktivitäten sowie vorhandene wie zukünftige Verladeanlagen in einer ganzheitlichen Konzeption berücksichtigt werden.<sup>9</sup>

Auf der polnischen Seite in Niederschlesien wird indes derzeit massiv in die Verkehrsinfrastruktur investiert, u. a. mit Streckenreaktivierungen im Bereich Schiene sowie geplanten Investitionen in den Autobahn- und Schnellstraßenausbau. An der polnischen Hauptverbindungsachse A 4 (E40) plant die Firma Schavemaker in Kąty Wrocławskie (PL) darüber hinaus einen erheblichen Ausbau des bestehenden Containerterminals aufgrund der hohen

<sup>9</sup> Neben länderübergreifenden Potenzialanalysen fanden mehrere Netzwerktreffen mit polnischen und tschechischen Vertretern der Logistikbranche statt. Das Ziel war es dabei, vorhandene Schnittmengen für eine gemeinsame Logistikkonzeption mit Zugangspunkten in der Sächsischen Lausitz festzustellen, dabei mögliche Hemmnisse aufzuzeigen und Lösungsvorschläge zu erarbeiten, um diese zukünftig abzubauen.

Verlagerungspotenziale in der wirtschaftlich stark wachsenden Region Wroclaw.

Mit Blick in das Mitteldeutsche Revier kann ein Standort in Leipzig als Hub wirken, während die in der Lausitz befindlichen Standorte in einem Hub & Spoke-System als Speichen fungieren. Im sächsischen Schienennetz sind derzeit noch freie Kapazitäten für zusätzlichen Güterverkehr vorhanden. Nachfolgende Abbildung 10 verdeutlicht die im Güterverkehrskonzept vorliegenden Zusammenhänge der Lausitz mit dem Mitteldeutschen Revier, aber

auch dem Ballungsraum Dresden und den Verkehrskorridoren, die für jegliche Gütertransporte relevant sind.

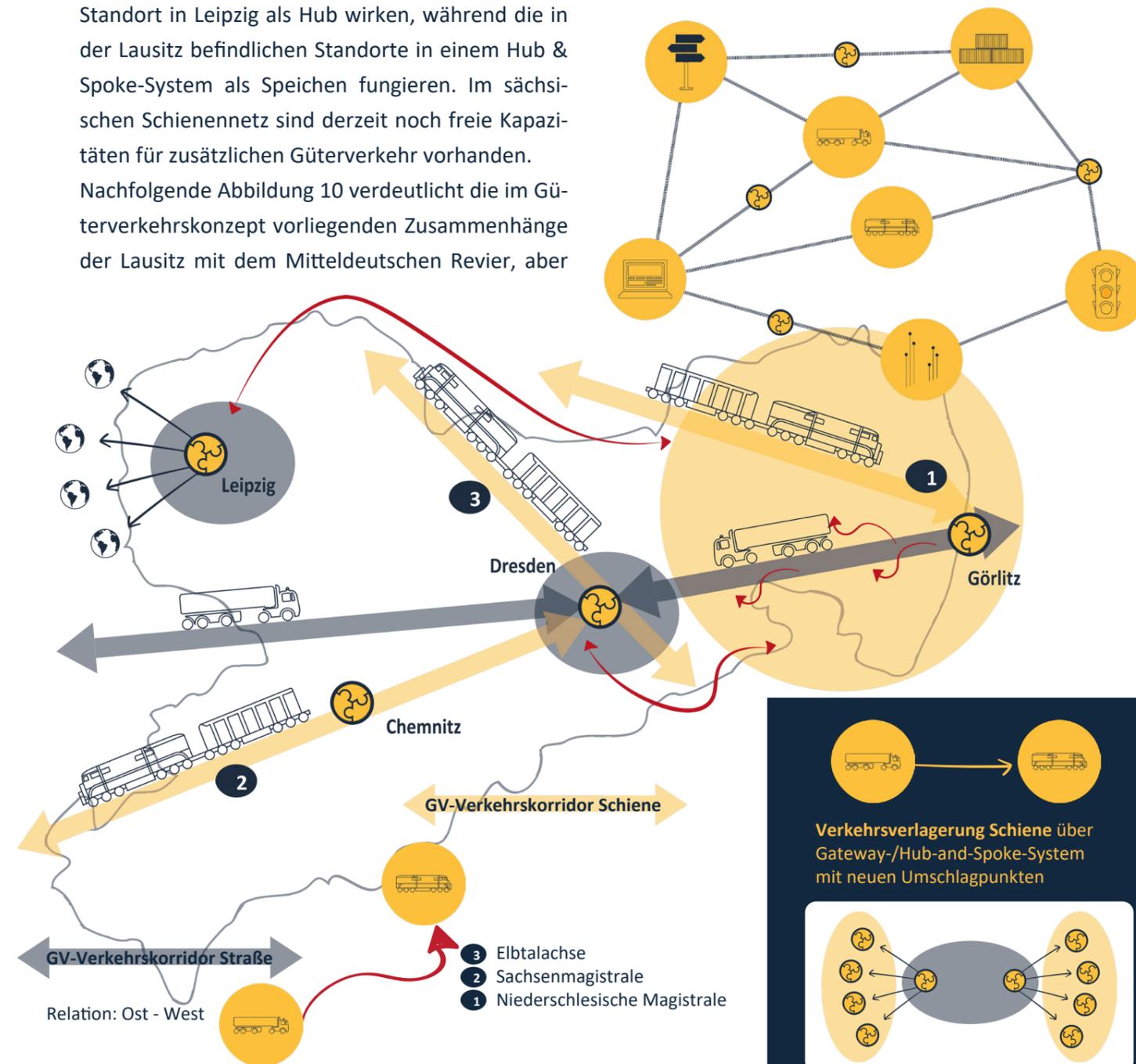


Abbildung 10: Skizze Güterverkehrskonzept sachsenweite Gesamtwirkung



## 6 Fördermöglichkeiten

### Fördermittel zur Erschließung des Gewerbegebiets

Fördermittel für die Aufstellung eines B-Plans können über die **FRL RegioPlan** beantragt werden. Das Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung (SMIL | vormals Staatsministerium für Regionalentwicklung, SMR) unterstützt die Bebauungs- und Flächennutzungsplanung von Kommunen im Freistaat Sachsen. Gefördert wird die Erstellung von Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplänen für gewerbliche Ansiedlungen ab zehn ha. Dabei ist die Förderquote degressiv aufgebaut: Im Jahr 2023 betrug sie noch 75 %. Bis 2027 verringert sich der Prozentsatz auf 20 %.

Eine weitere Fördermöglichkeit bietet die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz (SMWA) zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (**Richtlinie GRW Infra**). Zuwendungsempfänger sind Gemeinden, Landkreise und Gemeindeverbände (Verwaltungs- und Zweckverbände) sowie juristische Personen, die nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet sind. Förderfähig sind u. a. die Erschließung, Erweiterung und Revitalisierung von Industrie- und Gewerbegebieten einschließlich der Anbindung an Verkehrs- und Versorgungsnetze sowie Umweltschutzmaßnahmen und

Marketing. Neu geregelt wurde die Voraussetzung für die Gewährung eines maximalen Fördersatzes von bis zu 80 %. Dieser kann unter anderem gewährt werden, wenn die geförderte Infrastruktur einen Beitrag zur notwendigen Transformation hin zu einer klimaneutralen und insgesamt nachhaltigen Wirtschaftsweise leistet.

### Fördermöglichkeiten zur Finanzierung eines Gleisanschlusses

Mit der **Anschlussförderrichtlinie** des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr werden Neu- und Ausbau von Gleisanschlüssen, die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen inklusive der Anschlussweiche gefördert. Weitere Fördergegenstände sind Zuführungs- und Industriestammgleise zu Gleisanschlüssen sowie multifunktionale Anlagen (z. B. Railports).

Antragsfähig sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft in privater Rechtsform. Der Fördersatz bei Neu- oder Ausbau, Reaktivierung und Ersatz eines Gleisanschlusses oder eines Zuführungs- und Industriestammgleises beträgt bis zu 50 % von den zuwendungsfähigen Investitionsausgaben, bei multifunktionalen Anlagen bis zu 80 %. Für die Zuwendung müssen bestimmte Frachtraten eingehalten werden. Kann das Frachtvolumen innerhalb des Förderzeitraums nicht erreicht werden, muss der Zuschuss anteilig zurückgezahlt werden.

Die Anteilsfinanzierung nach der Bundesrichtlinie zur **Förderung von KV-Umschlaganlagen** steht hingegen ausschließlich Unternehmen in privater Rechtsform offen, d. h. Kommunen oder andere Körperschaften der öffentlichen Hand sind von der Förderung ausgeschlossen. Zuwendungsfähig sind jedoch Unternehmen (z. B. in GmbH-Form) mit öffentlicher Beteiligung. Daher ist zunächst ein geeigneter Vorhabenträger zu bestimmen, der als Antragsteller für die Förderung auftritt und als Investor den Eigenanteil der Finanzierung sicherstellt, welcher mindestens 20 % beträgt.

Die Antragstellung erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. Zunächst ist ein Antrag auf Klärung der Standortfrage beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen. Dort ist nachzuweisen, dass eine Konkurrenzierung zu benachbarten Umschlaganlagen weitgehend ausgeschlossen ist. Nach Bestätigung des Standortantrags erfolgt die Einreichung des ausführlichen Förderantrags. Bei Beantragung und

Genehmigung einer Förderung von über 50 % der zuwendungsfähigen Kosten ist der Betrieb der Anlage auszuschreiben.

Aufgrund der hohen potentiellen Projektkosten wäre es denkbar, das Projekt in mehrere Teilprojekte aufzuteilen und diese als einzelne Fördergegenstände über verschiedene Förderprogramme zu fördern, z. B. separate Förderanträge für KV-Terminal, Gleisanschluss und Gewerbegebiet. Diese Vorgehensweise erfordert eine sehr sorgfältige Behandlung der einzelnen Fördergegenstände, um Doppelförderungen zu vermeiden, und kann auch zu einem höheren Verwaltungsaufwand führen.

Darüber hinaus bietet es sich an, auch EU-weite und von Seiten des Bundes vorgegebene Förderprogramme zu identifizieren, die sich auf den Schienengüterverkehr begünstigend auswirken können. Hierzu zählen u. a. Förderungen für technische Innovationen im Schienenverkehr oder die Kranbarkeit von Lkw-Trailern.



# 7 Abgeleitete Handlungsoptionen und -möglichkeiten

## 7.1 Übersicht Handlungsoptionen für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Lausitz

Tabelle 1 Handlungsoptionen für die sächsische Lausitz

Kategorie	Infrastruktur	Flächen	Organisatorisches	Kommunikation
<b>Kurzfristig (2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung und Weiterführung des <b>Offenen Digitalen Testfeldes</b> (Schiene)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufstellung eines ganzheitlichen <b>Güterverkehrskonzeptes für Sachsen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Konzentration</b> auf Maßnahmen zur Förderung von <b>KV</b></li> <li>Eisenbahn in <b>Ausbildung</b> Logistik verpflichtend mit aufnehmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bundeslandübergreifender Austausch speziell zu Schienengüterverkehrsthemen</li> </ul>
<b>Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung von <b>Streckenreaktivierungen</b> mit Fokus auf den Schienengüterverkehr sowie Reaktivierung von Gleisanschlüssen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schieneinfrastruktur verpflichtend in <b>Raumordnungsplänen / Landesentwicklungsplänen</b> aufnehmen</li> <li><b>Flächensicherung</b> für Umschlagmöglichkeiten / Logistikknutzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>neue Verbindungen / Routen</b> in bestehenden Umschlaganlagen etablieren</li> <li><b>Landesförderung</b> zur Ergänzung von Bundesförderungen prüfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Initiierung von Dialogforen, Stammtischen und weiteren <b>Vernetzungsmöglichkeiten</b></li> </ul>
<b>Mittelfristig (2030 - 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berücksichtigung von <b>vorgelagerter Infrastruktur</b> schienen- &amp; straßenseitig</li> <li><b>Elektrifizierung</b> aller Hauptbahnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gründung <b>IZG</b> zur gemeinsamen Vermarktung / Ausbau zu Lager- &amp; Distributionszentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erweiterung von Informationsangeboten zum Thema Schienengüterverkehr</li> <li>bessere <b>Datennutzung</b> (auch Vernetzung) von erhobenen Verkehrsdaten aller Verkehrsträger</li> </ul>
<b>Langfristig (ab 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bau weiterer <b>Umschlaganlagen</b> u. a. auch in der Fläche (Railports; Tiny-Terminals)</li> <li><b>TETIS</b> - Testring in der Lausitz</li> </ul>	-	-	-



Tabelle 2 Handlungsoptionen Kategorie „Infrastruktur“

Infrastruktur	Maßnahmen Sächsische Lausitz
Kurzfristig (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung und Weiterführung des <b>Offenen Digitalen Testfeldes</b> (Schiene)</li> </ul>
Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung von <b>Streckenreaktivierungen</b> mit Fokus auf den Schienengüterverkehr sowie Reaktivierung von Gleisanschlüssen</li> </ul>
Mittelfristig (2030 - 2035)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berücksichtigung von <b>vorgelagerter Infrastruktur</b> schienen- &amp; straßenseitig, z. B. Bautzen, Kodersdorf-Niesky</li> <li><b>Elektrifizierung</b> aller Hauptbahnen (darunter u. a. vordringlich die Strecke Dresden-Görlitz)</li> </ul>
Langfristig (ab 2035)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bau weiterer <b>Umschlaganlagen</b> u. a. auch in der Fläche (Railports; Tiny-Terminals)</li> <li>TETIS - Unterstützung und Bau für einen Testring in der Lausitz</li> </ul>

### Infrastruktur

Kurzfristig sollte das Offene Digitale Testfeld (ODT) weitergeführt und genutzt werden. Das Offene Digitale Testfeld Schiene erstreckt sich über einen Teil der Schieneninfrastruktur in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Es wird von dem des Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unterstellten Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) koordiniert.

Damit ist das ODT dem Bund unterstellt. In Kooperation mit dem DZSF kann das Netz auch auf Strecken ausgeweitet werden, die der Landesaufsichtsbehörde unterliegen. Dies kann für den künftigen effizienten Betrieb weitere wichtige Erkenntnisse bringen. Der Kontakt sollte dahingehend vertieft werden. Gleichzeitig kann sich das Land gegenüber dem Bund stark für den Erhalt des Testfeldes positionieren.

Eine weitere wichtige Handlungsoption, ist die Prü-

fung von Streckenreaktivierungen. Im Jahr 2021 veröffentlichte das SMWA ein Basisgutachten für Streckenreaktivierungen im Freistaat Sachsen. Dieses Basisgutachten beleuchtet ausführlich mögliche Reaktivierungen in Bezug auf den Schienenpersonennahverkehr. In einem zweiten Schritt ist die Betrachtung unter dem Gesichtspunkt des Schienengüterverkehr anlass- und streckenbezogen möglich. Dabei geht es vor allem um Strecken, auf denen ein vermehrtes Güterverkehrsaufkommen wahrscheinlich ist. Gleichzeitig sollten in die jeweilige Betrachtung auch Gleisanschlüsse mit einbezogen werden. Ein dritter Gesichtspunkt ist die Betrachtung der zu reaktivierenden Strecken mit dem Fokus auf die Resilienz des Gesamtnetzes. Dieser Punkt wird aus Sicht der Verfasser unterschätzt. Kommt es letztlich zu Streckensperrungen im Zuge von Bauarbeiten oder besonderen Ereignissen, sind auf der Schiene meist erhebliche Umwege in Kauf zu nehmen. Teilweise kann (beispielsweise aufgrund von Kapa-

zitätsengpässen) auch gar keine Alternativroute angeboten werden. Nur mit dieser Resilienz kann der Betreiber die vom Nutzer vorausgesetzte Prozessqualität gewährleisten.

Mittelfristig ist die Berücksichtigung von vorgelagerter Infrastruktur schienen- & straßenseitig notwendig.

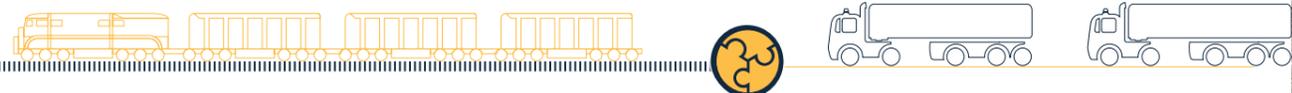
Vorgelagerte Infrastruktur beschreibt dabei jegliche Verkehrswege abseits der großen, gut ausgebauten Verkehrskorridore. Letzt genannte Korridore können große Verkehrsmengen aufnehmen. Wenn jedoch die Infrastruktur zu den Korridoren die Mehrverkehre nicht aufnehmen kann, können auch die Hauptverkehrsachsen ihr volles Potenzial und ihren Nutzen nicht komplett ausschöpfen.

Kapazitätsengpässe auf der vorgelagerten Infrastruktur sind im Schienenverkehr beispielsweise überfüllte Strecken, Bahnhöfe, Eingleisigkeit oder fehlende Elektrifizierung, zu kurze oder nicht vorhandene Überhol- / Abstellgleise, fehlende Weichen und veraltete Technik. Schienenseitig können

die Anforderungen in Untersuchungen zu Verlagerungsmöglichkeiten und Umschlaganlagen integriert werden. Gehört die Verlagerungsinfrastruktur zur DB InfraGO AG, müssen die Forderungen zusammen mit der DB erarbeitet und an den Bund herangetragen werden (z. B. Bautzen, Kodersdorf-Niesky). Bei regionalen, nicht bundeseigenen EIU ist in der Regel das jeweilige Bundesland als Aufsichtsbehörde zuständig und somit für Entscheidungen zur infrastrukturellen Förderung und Genehmigung verantwortlich.

Straßenseitig sieht die Situation bei vorgelagerter Infrastruktur besser aus. Hier sind in der Regel ausreichend Kapazitäten auf den Strecken vorhanden, u. a. auch da sich der Straßengüterverkehr weniger dem Personenverkehr unterordnen muss. Aber auch auf der Straße gibt es Engpässe, beispielsweise bei der Ladeinfrastruktur oder bei Abstellmöglichkeiten von Lkw.

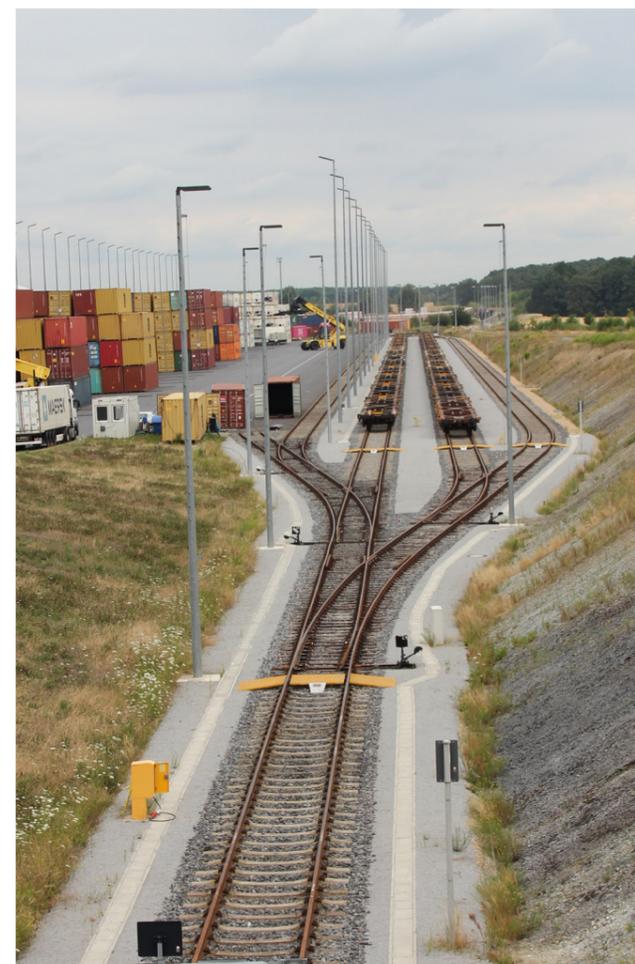
Ein Beispiel für fehlende vorgelagerte Straßeninfrastruktur ist die Verbindung zwischen der BAB 4 und Horka, die als Voraussetzung für einen Güter-



umschlagspunkt in Horka gilt. Gleichzeitig kann diese Verbindung eine Gewerbegebietsentwicklung in Rothenburg maßgeblich stärken.

Forderungen von Kommunen sind häufig Ortsumfahrungen, um den überregionalen Verkehr aus Ortslagen heraus zu verlagern. Beispiele aus der Lausitz sind hierbei die Ortsumfahrung B 115 in Kodersdorf oder die S 106 in Bautzen. Solche Straßen können leistungsfähige Erschließungsträger für Zugangspunkte zur Schieneninfrastruktur sein.

Bezüglich der Schieneninfrastruktur macht sich der Freistaat Sachsen auch weiterhin nachdrücklich für die Elektrifizierung von Hauptstrecken, z. B. Dres-



den-Görlitz, gegenüber dem Bund stark. Neben weiteren Nutzerpotenzialen wird das Argument der System-Resilienz der Schieneninfrastruktur im Raum Sachsen / Brandenburg / Niederschlesien als ausreichend belastbar zur Rechtfertigung dieser Elektrifizierung eingeschätzt. Auch im Hinblick auf geschlossene internationale Staatsverträge ist hier dringender Handlungsbedarf erforderlich. Die Schiene kann nur mit entsprechender Elektrifizierung ihre volle Stärke als umweltfreundlicher Verkehrsträger ausspielen. Eine aktive Bewerbung des Potenzials der Strecke ist auch für die Arbeit im Bundesministerium wichtig, da dort auf einer makroskopischen Ebene gearbeitet wird und nicht jedes regionale Potenzial bekannt sein kann.

Langfristig müssen Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung geschaffen werden. Nur wenn das System zuverlässig sowie unkompliziert funktioniert und leicht verfügbar ist, wird es auch genutzt. Aus diesem Grund sollte der Freistaat Sachsen prüfen, wie die Schaffung von Zugangstellen zur Schiene unterstützt werden kann. Dabei geht es neben den großen Hubs in Sachsen auch um kleinere Umschlaganlagen in der Fläche, z. B. Railports. Die Nutzung noch vorhandener Verlade- und Eisenbahninfrastruktur ermöglicht hier sehr schnell die Schaffung von Angeboten und damit die sichtbare und spürbare Einleitung einer Verkehrswende.

Eine weitere Handlungsoption, ist die Unterstützung des Projekts TETIS. Der Begriff steht für „Testzentrum für Eisenbahntechnik in Sachsen“ und beschreibt einen Testring, der für Schienenfahrzeuge und deren Entwicklung und Prüfung in der Lausitz entstehen könnte. Fahrzeughersteller können dort neuentwickelte Fahrzeuge testen und für die Zulas-

sung vorbereiten. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Fahrzeugen für die Schiene sind bereits vorhandene Testanlagen langfristig ausgebucht und neue Kapazitäten werden dringend benötigt. Ein Testzentrum in der Lausitz mit ihrer langen Tradition im Schienenfahrzeugbau ist ein prädestinierter Ort für zukunftsfähige Forschung und Entwicklung inklusive neuer hochwertiger Arbeitsplätze. Ein solches Projekt markiert Strukturwandel und gestaltet ihn praktisch aus. Erste Untersuchungen in Form von Machbarkeitsstudien wurden bereits seitens des SMWA initiiert. Ein weiteres, langfristiges Engagement ist hier notwendig, um das Projekt in der sächsischen Lausitz erfolgreich umzusetzen.

### Flächen

Handlungsoptionen bei der Thematik „Flächen“ werden u.a. bei der Flächensicherung für den Schienengüterverkehr bzw. die Schieneninfrastruktur und bei Gewerbegebietsentwicklungen gesehen.

Kurzfristig sollte die Aufstellung eines ganzheitlichen Güterverkehrskonzeptes für Sachsen geprüft werden. Hier gilt es neben Prognosedaten auch Zielvorstellungen für den Güterverkehr der Zukunft zu beschreiben. Nur mit einer genauen Zieldefinition können Maßnahmen zur Umsetzung dieses Zielbildes ergriffen werden. Gleichzeitig kann das Güterverkehrskonzept Wege zur Bündelung von Verkehrsströmen aufzeigen. Um das knappe Gut „Fläche“ nicht unnötig zu verbrauchen, sind gebündelte Güterströme eine sinnvolle Option. Für eine solche Bündelung spricht auch das „Zentrale-Orte-Konzept“, auf das im weiteren Verlauf noch näher eingegangen wird.

Wichtige Schieneninfrastrukturprojekte sind im Landesentwicklungsplan bereits verankert. Mit dem Güterverkehrskonzept Sachsen können Raum- und Verkehrsplanung besser zusammengedacht werden. Güterverkehrskorridore können bereits in den vorgenannten Plänen vorgesehen werden. Dabei ist es wichtig, die Schieneninfrastruktur verpflichtend

Tabelle 3 Handlungsoptionen Kategorie „Flächen“

Flächen	Maßnahmen Sächsische Lausitz
Kurzfristig (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufstellung eines ganzheitlichen <b>Güterverkehrskonzeptes für Sachsen</b> zur Bündelung von Verkehrsströmen und Festlegung von Güterverkehrskorridoren</li> </ul>
Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Flächensicherung</b> für Umschlagmöglichkeiten / Logistikknutzung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Zsh. Raumordnungsplan</li> </ul> </li> <li>Schieneninfrastruktur verpflichtend in <b>Raumordnungsplänen / Landesentwicklungsplänen</b> aufnehmen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>„Zentrale-Orte-Konzept“</li> </ul> </li> </ul>
Mittelfristig (2030 - 2035)	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung</b></li> </ul>



mit aufzunehmen. Damit kann zukünftig der Schienenaus- und -neubau zum Teil einfacher umgesetzt werden, in dem Flächen bereits als Infrastrukturflächen ausgewiesen sind.

Gleichzeitig kann eine gemeinsame Raum- und Verkehrsplanung für mehr Nachhaltigkeit im Güterverkehr sorgen, in dem ehemalige Schienenstrecken vorsorglich für eine etwaige Reaktivierung gesichert werden. Interessenskonflikte mit anderen Planungsvorhaben (z. B. Radwege) sollen frühzeitig erkannt und im Sinne künftiger Bedarfe für den Verkehrsträger Schiene aufgelöst werden. Falls die Strecken bereits neugewidmet sind, ist eine Reaktivierung unmöglich. Mit einer vorausschauenden Flächensicherung und Verankerung in Raumordnungsplänen kann dieser Problematik entgegengewirkt werden.

Die Raumordnungsplanung ist ein langfristiges Instrument mit entsprechend großen Zielzeiträumen. Diese Gegebenheit prallt auf sehr flexible und kurz-

fristige Anforderungen aus der Wirtschaft. Gleichzeitig bleiben Flächenknappheit und Nachhaltigkeitsbestrebungen feste Rahmenbedingungen in der Raumplanung. An dieser Stelle setzt das „Zentrale-Orte-Konzept“ an, dass auf den Güterverkehr übertragen werden kann. *„Ein System Zentraler Orte des Güterverkehrs kann eine langfristig wirksame planerische Grundlage für eine Region schaffen, um güterverkehrsintensives Gewerbe an solchen Standorten zu konzentrieren, an denen leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sichergestellt werden können.“*<sup>10</sup>

Ein Beispiel aus der Praxis für die Umsetzung des „Zentrale-Orte-Konzepts“ sind die Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland. Die Güterverkehrszentren sind leistungsfähige Konsolidierungspunkte für Logistik und logistikintensive Unternehmen. Durch die Anbindung von Straße und Schiene können außerdem Verkehre gezielt für die Verkehrs-

verlagerung gebündelt werden.

Damit konzentrieren Güterverkehrszentren Güterverkehre und sorgen für einen verkehrsentlastenden Effekt, vor allem in Ballungsgebieten.

Für den ländlichen Raum sollten konsolidierte Gewerbeflächen entwickelt werden. Häufig werden Gewerbegebiete von jeder Kommune für sich geplant. Dies führt zu einer gewissen Zersiedlung. Da angesichts einer hohen Nachfrage nach Gewerbegebieten jedoch weitere Flächen entwickelt werden, ist eine gezielte Kooperation zwischen Kommunen erstrebenswert. Damit kann eine ressourcenschonende und effiziente Standortentwicklung erfolgen, um den Herausforderungen der Raumplanung zu begegnen. Gleichzeitig kann die Infrastruktur an konsolidierten Gewerbeflächen gezielter ausgebaut und genutzt werden im Vergleich zu vielen kleinen, nicht zusammenhängenden Gewerbegebieten.

Hierfür sollte der Freistaat Sachsen bedarfsgerecht unterstützen, beispielsweise in Form von Beratungs- und Vernetzungsangeboten.

### Organisatorisches

Organisatorische Handlungsoptionen besitzen einen nicht zu unterschätzenden indirekten Einfluss auf die Verkehrsverlagerung.

Kurzfristig ist es sinnvoll, sich auf Maßnahmen zur Förderung des KV zu konzentrieren. Im Schienengüterverkehr ist das KV-Segment das Einzige mit Wachstumsraten. Das System ist einfach und effizient. Auch kleinere Mengen, die nicht ganzzugfähig sind, können transportiert werden, da lediglich die Menge eines Containers benötigt wird. Auch

ohne große bahntechnische Vorkenntnisse können Plätze auf KV-Zügen einfach und bequem gebucht werden.

Es gibt mittlerweile einige Buchungsplattformen genau zu diesem Zweck (z. B. RailFlow). Wichtig für die Effizienz der KV-Züge sind lediglich ganzzuglange Gleise an den Verladepunkten, damit ein aufwendiges Rangieren entfällt.

So ist das KV-Angebot auch kurzfristig konkurrenzfähig, da unter vorgenannter Voraussetzung der Zugverband immer zusammenbleiben kann und kein hoher Zeitverlust durch Kuppelvorgänge entsteht.

Insgesamt ist die Nutzung von bestehenden Umschlaganlagen kurzfristig ein sehr gutes Instrument um Verkehrsverlagerung schnell umzusetzen.

Soweit es die Umschlagkapazitäten zulassen, ist die Aufnahme weiterer Zielrelationen eine Maßnahme, um das Angebot im Schienengüterverkehr attraktiver zu gestalten.

Neue Relationen können z.B. über Kooperationen mit anderen Umschlaganlagen realisiert werden. Wichtig zu beachten sind dabei die Güterverkehrsströme, die ein Indiz für nachfragestarke Relationen bilden.

Eine weitere kurzfristige Maßnahme zur Förderung der Verkehrsverlagerung ist die Berücksichtigung / Aufnahme von eisenbahnspezifischem Fachwissen in den Ausbildungsordnungen sowie Lern- und Studienplänen mit Logistikscharwerpunkt. Aktuell liegt der Fokus häufig auf dem Straßengüterverkehr, der als schnellste und kostengünstigste Alternative gilt. Dem Schienengüterverkehr haftet das Image eines zu langsamen und teuren Transportmittels an, wodurch die Vorteile des Verkehrsträgers Schiene unbekannt und dadurch häufig ungenutzt bleiben.

Tabelle 4 Handlungsoptionen Kategorie „Organisatorisches“

Organisatorisches	Maßnahmen Sächsische Lausitz
Kurzfristig (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Konzentration</b> auf Maßnahmen zur Förderung von KV</li> <li>• Eisenbahn in <b>Ausbildung</b> Logistik verpflichtend mit aufnehmen</li> </ul>
Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitere KV-Verbindungen in bestehenden Umschlaganlagen</li> <li>• <b>Landesförderung</b> zur Ergänzung von Bundesförderungen (z.B. Gleisanschluss, Anschubfinanzierung, Investitionen Schienen-(Güter)-Verkehrsinfrastruktur für NE Bahnen, ...)</li> </ul>
Mittelfristig (2030 - 2035)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gründung Dachorganisation, z.B. <b>IZG</b> zur gemeinsamen Vermarktung / Ausbau zu Lager- &amp; Distributionszentren</li> </ul>

<sup>10</sup> (Leerkamp, 2020)



Hier muss mit gezielter Wissensförderung ein Umdenken eingeleitet werden. Diese Maßnahme muss gemeinsam mit allen Akteuren (Bund, Länder, DIHK, Unternehmen) diskutiert und umgesetzt werden. Kurz- bis mittelfristig ist als organisatorische Handlungsoption die Einführung einer geeigneten Landesförderung zu prüfen. Viele andere Bundesländer fördern speziell den Schienengüterverkehr bzw. dessen notwendige Infrastruktur bereits heute mit entsprechenden Landesförderungen, darunter z. B. Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Hessen, Rheinland-Pfalz oder Nordrhein-Westfalen. Von Machbarkeitsstudien bzw. Planungen bis hin zu Investitionen in Umschlagstechnik oder in die Infrastruktur ist das Spektrum der Landesförderungen groß. Für die Infrastruktur gelten die Förderungen sowohl für den Erhalt als auch für den Aus- oder Neubau von Gleisanlagen. Viele Förderungen beziehen sich auf Nichtbundeseigene Eisenbahnen. Für die Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG bieten die Landesförderungen zum Teil Gelder als Ergänzung zu den Bundesförderungen z. B. für die Gleisanschlussför-

derung oder der KV-Förderung an. Denkbar wäre ebenfalls eine Anschubfinanzierung für den (Aus-)bau von Umschlaganlagen oder für Umschlagstechnik. Die konkrete Ausgestaltung einer Förderung für den Freistaat Sachsen muss in einem ersten Schritt noch näher geprüft werden, um den größtmöglichen Nutzen zu erzielen.

Mittelfristig ist über die Einführung von Investiven Zweckgesellschaften (IZG) nachzudenken. Eine mögliche Ausgestaltung einer solchen IZG ist in der Studie „VerMoL - BeSt“ beschrieben. Der Vorteil ist die Herstellung und Nutzung von Synergieeffekten sowohl in der Planungs- bzw. Bauphase als auch in der Betriebsphase für Umschlaganlagen. Auch verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten können auf diese Weise auf dem Weg zur Investorenakquise für ein vorbereitetes Projekt erschlossen werden. Darüber hinaus kann eine gemeinsame Vermarktung unter einer Dachorganisation große Vorteile bringen, da sich einzelne Standorte besser spezialisieren können.

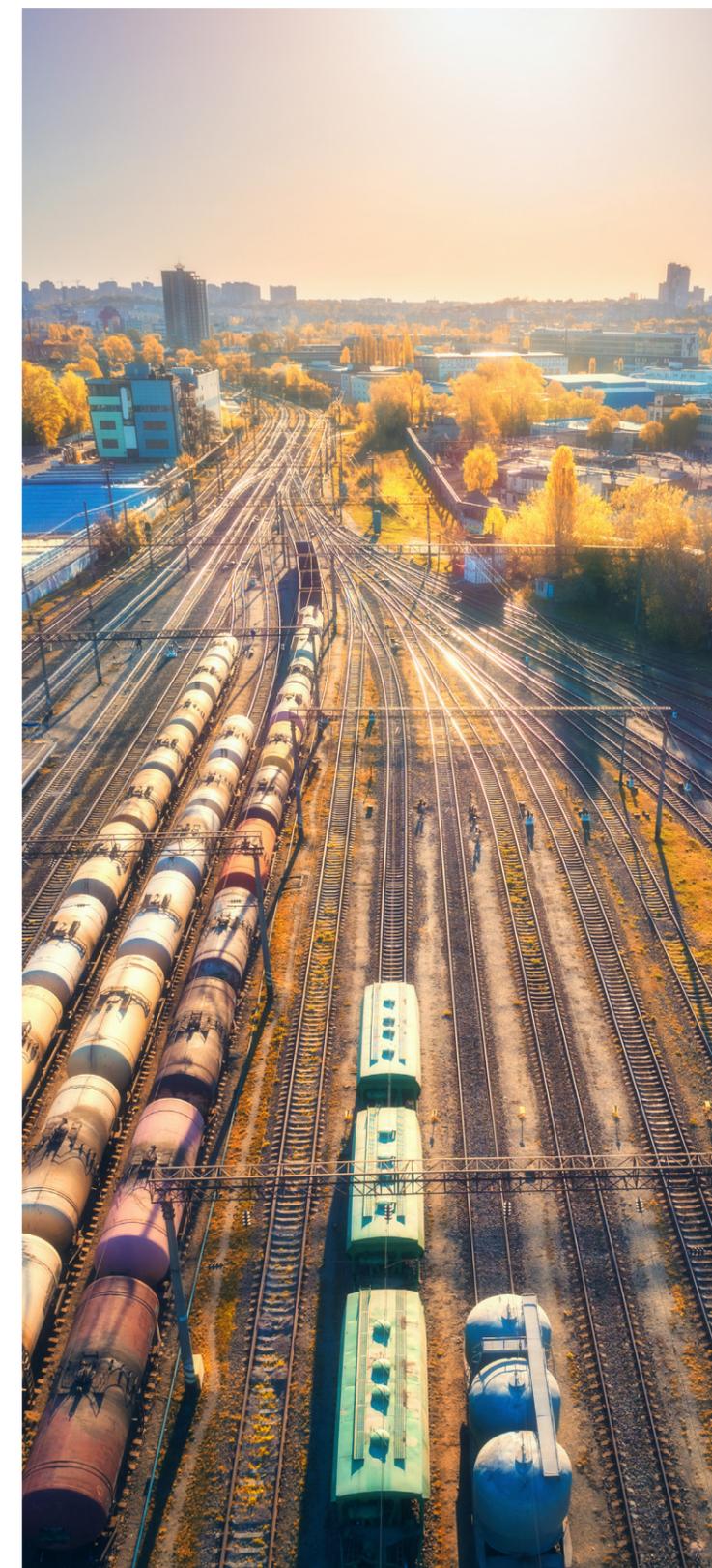
Tabelle 5 Handlungsoptionen Kategorie „Kommunikation“ Freistaat Sachsen

Kommunikation	Maßnahmen Sächsische Lausitz
Kurzfristig (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bundeslandübergreifender Austausch speziell zu Schienengüterverkehrsthemen</li> </ul>
Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Initiierung von Dialogforen, Stammtischen und weiteren <b>Vernetzungsmöglichkeiten</b> mit dem Ziel für den Schienengüterverkehr zu sensibilisieren</li> </ul>
Mittelfristig (2030 - 2035)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erweiterung von Informationsangeboten zum Thema Schienengüterverkehr                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Transparenzsteigerung zu Möglichkeiten Schienengüterverkehr</li> <li>o Auskunft für Kommunen / Wirtschaft</li> </ul> </li> <li>Bessere <b>Datennutzung</b> (auch Vernetzung) von erhobenen Verkehrsdaten (Straße/Schiene/Wasser)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o z.B. auch Aktualisierung und Vereinheitlichung von Daten der Landes-eisenbahnaufsichtsbehörden aller Länder</li> </ul> </li> </ul>

Einzelne Standorte können sich ergänzen und so auch besser zu Lager- und Distributionszentren ausgebaut werden, für welche die Nachfrage aktuell wieder steigt. Eine solche Dachorganisation zur Vermarktung der Standorte sollte nicht nur in der Lausitz tätig sein, sondern kann gegebenenfalls auf ganz Sachsen ausgeweitet werden.

### Kommunikation

Handlungsoptionen im Bereich Kommunikation können den Schienengüterverkehr, intern wie extern, geeignet unterstützen. In diversen Expertengesprächen wurden die Möglichkeiten, sich speziell zu Schienengüterverkehrsthemen tiefgreifend in Bund-Länder-Arbeitsgruppen (beispielsweise Verkehrsministerkonferenz, VMK) auszutauschen, als zu gering eingeschätzt. Der Austausch zu Eisenbahnfachthemen ist mehrheitlich durch den Schienenpersonenverkehr geprägt, der für ein attraktives Angebot auf der Schiene essenziell ist. Für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung ist der Schienengüterverkehr jedoch nicht minder wichtig. Schließlich ist gerade der Güterkraftverkehr einer der größten CO<sub>2</sub>-Emittenten im Verkehrssektor. Entsprechende Wichtung sollte der Schienengüterverkehr als umweltfreundliche Alternative bekommen. Es wird empfohlen, sich mit anderen Bundesländern und dem Bund in regelmäßigen Abständen zu Schienengüterverkehr relevanten Themen fachlich auszutauschen, um Projekte und Themen den Schienengüterverkehr betreffend voranzubringen und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten.



Die Etablierung von Vernetzungsmöglichkeiten in Form von Dialogforen oder Stammtischen ist eine sinnvolle weitere Handlungsoption für den Freistaat Sachsen, um für das Thema Schienengüterverkehr zu sensibilisieren und zu informieren. Ein bereits bestehendes Best-Practice Beispiel ist das Wirtschaftsverkehrsnetzwerk Lausitz.

Mittelfristig wird empfohlen, das Informationsangebot zum Thema Schienengüterverkehr weiter auszubauen. Die Gründe für eine geringe Verkehrsverlagerung sind neben den Kosten, der Mangel an Informationen und Akzeptanz sowie fehlende Ressourcen in Unternehmen, sich mit dem Thema Schiene zu beschäftigen. Dabei geht es um Beratungsleistungen für die verladende Wirtschaft, aber auch für Kommunen, Wirtschaftsförderungen und Industrie- und Handelskammern (IHK).

Ziel ist es, das komplexe Thema „Schienenverkehr“ zu vereinfachen, fehlende Informationen zu vermitteln und Berührungspunkte abzubauen. Schon alleine die Sensibilisierung auf ein Thema kann zu mess-

baren Ergebnissen führen, in dem die Thematik in das Bewusstsein geholt wird.

Gerade der Austausch mit anderen Interessierten bzw. Praktizierenden kann zu fruchtbaren neuen Lösungen führen, die alleine nicht gestemmt werden könnten. Für die Aufarbeitung der Schienengüterverkehrsthemen sowie der Kommunikation und Vermittlung des Wissens können unterschiedliche Formate gewählt werden (u. a. Flyer, Informationsbroschüren, Internetseite). Gegebenenfalls ist auch zu empfehlen, eine Anlaufstelle bei einschlägigen Institutionen (z. B. in der Landesverwaltung, bei der IHK, der Wirtschaftsförderung oder bei Verbänden) in Form eines Fachexperten zu etablieren.

Ebenfalls mittelfristig sind eine bessere Datennutzung und Vernetzung von erhobenen Verkehrsdaten und ein Datenmanagement durch umfassende Digitalisierung von Prozessen einschl. KI-Integration ein wichtiger Ansatzpunkt.

Für den Straßenverkehr sind beispielsweise Mautdaten, Verkehrszählungen und weitere Daten für eine gezielte Verkehrssteuerung unentbehrlich. Für

die Verkehrsverlagerung können Güterverkehrsströme ermittelt werden um beispielsweise KV-Angebote für die Nutzer (Wirtschaft) bedarfsgerecht, zuverlässig und damit attraktiver zu gestalten. Für den Schienenverkehr sind Informationen zu freien Kapazitäten bzw. Trassen essenziell, um Neuverkehre zu initiieren.

Ebenfalls von großem Nutzen kann eine Aktualisierung und Vereinheitlichung von Daten der Landesaufsichtsbehörden der Bundesländer sein. In Expertenrunden wurde festgestellt, dass es Datensätze von unterschiedlicher Qualität gibt, was für die Planung von Schienengüterverkehren, die ihre Stärken vor allem auf langen Distanzen über (Bundes-) Landgrenzen hinweg ausspielen, hinderlich ist. Es bieten sich also die folgenden Ansatzpunkte. Zum einen sollten erhobene Daten aktuell (künftig in Echtzeit) und konsistent an einer zentralen Stelle gesammelt werden bzw. vorliegen. Über diesen gemeinsamen Datenpool können dann jegliche benötigten Auswertungen erstellt werden. Zum anderen müssen die Informationen aus den Daten

so verallgemeinert werden, dass sie Datenschutzkonform öffentlich nutzbar sind. Ansätze dafür gibt es bereits z. B. mit dem Mobility Data Space. Durch die Nutzung dieses umfassenden Datenbestandes können wiederum Synergie- bzw. Lenkungseffekte gestaltet und genutzt werden hin zu einem umweltfreundlichen Verkehr in und durch Sachsen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es um kurzfristig umsetzbare Maßnahmen geht und solche, die zwar heute initiiert werden müssen, ihre Wirkung jedoch erst langfristig zeigen werden. Auch der finanzielle Aufwand der Handlungsoptionen unterscheidet sich stark voneinander, was wiederum den Vorteil birgt, dass finanziell überschaubare Maßnahmen schnell realisiert werden können.

Auch wenn die Maßnahmen erst nach und nach umgesetzt werden können, werden viele kleine Stellschrauben zu signifikanten Ergebnissen führen. Zieldefinitionen für den Zeithorizont +2050 und damit verbunden strategische Entscheidungen sind heute erforderlich.



## 7.2 Handlungsoptionen für den Standort Bautzen

Im Folgenden soll nun auf die konkreten Maßnahmen für den Standort Bautzen eingegangen werden.

Tabelle 6 Handlungsoptionen für den Standort Bautzen

Kategorie	Infrastruktur	Flächen	Organisatorisches	Kommunikation
<b>Kurzfristig (2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wirtschaftlichkeitsanalyse schienenseitige Zuführung</li> <li>Organisatorische <b>Separierung</b> des Teilstücks <b>S 106</b></li> <li>Durchführung der <b>Leistungsphase 2</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Interkommunale Zusammenarbeit</b> mit Nachbargemeinde Doberschau-Gaußig</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortführung der <b>Abstimmungen</b> zur Gewerbebebietsentwicklung</li> <li>Identifizierung von regionalen <b>Marktpotenzialen</b></li> </ul>
<b>Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Abschluss der Planung</b> des Teilstücks S 106</li> <li><b>Durchführung</b> weiterer <b>Planungsphasen</b> ab Leistungsphase 3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Grunderwerb</b> relevanter Flurstücke und Flächensicherung</li> <li>Gemeinsame <b>Planungsvereinbarung</b> und Bauleitplanung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vereinbarung zur <b>finanziellen Absicherung</b></li> <li><b>Suche Investor / Betreiber</b></li> <li>Beantragung <b>Fördergelder</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weitere <b>Bewerbung</b> des Standortes</li> <li><b>Kooperation</b> mit relevanten Speditions- / Logistikunternehmen</li> </ul>
<b>Mittelfristig (2030 - 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Umsetzung S 106</b></li> <li><b>Herstellung</b> der geeigneten schienenseitigen Zuführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verpachtung</b> des Gewerbegebiets</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>weiteres <b>Standortmarketing</b></li> </ul>
<b>Langfristig (ab 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Errichtung</b> einer <b>Verlademöglichkeit</b> im Gewerbegebiet Bautzen-Süd</li> <li>Bei Bedarf <b>Elektrifizierung</b> des Gleisanschlusses</li> </ul>	-	-	-



Tabelle 7 Handlungsoptionen Kategorie „Infrastruktur“ für den Standort Bautzen

Infrastruktur	Maßnahmen Standort Bautzen	Verantwortlichkeit
<b>Kurzfristig (2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wirtschaftlichkeitsanalyse</b> schienenseitige Zuführung in das Gewerbegebiet</li> <li>• Organisatorische <b>Separierung</b> des Teilstücks <b>S 106</b> für straßenseitige Zuführung</li> <li>• Durchführung der <b>Leistungsphase 2</b> für den Gleisanschluss inkl. Verlademöglichkeit innerhalb des Gewerbegebietes</li> </ul>	<p>LISt GmbH</p> <p>SMIL -&gt; LASuV Stadt Bautzen</p> <p>LISt GmbH</p>
<b>Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Abschluss der Planung</b> und Umsetzung des für das Gewerbegebiet relevanten Teilstücks der straßenseitigen Zuführung</li> <li>• Durchführung <b>weiterer Planungsphasen</b> ab Leistungsphase 3 für den Gleisanschluss inkl. Verlademöglichkeit innerhalb des Gewerbegebietes</li> </ul>	<p>künftiger Baulastträger</p> <p>Standortentwicklungsgesellschaft</p>
<b>Mittelfristig (2030 - 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Abschluss</b> der Planung und <b>Umsetzung S 106</b> zur städtischen Entlastung von Schwerlastverkehr</li> <li>• <b>Herstellung</b> der geeigneten schienenseitigen Zuführung in das Gewerbegebiet</li> </ul>	<p>SMIL -&gt; LASuV</p> <p>Investor / Betreiber</p>
<b>Langfristig (ab 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Errichtung</b> einer <b>Verlademöglichkeit</b> im Gewerbegebiet Bautzen-Süd</li> <li>• Bei Bedarf <b>Elektrifizierung</b> des Gleisanschlusses bzw. der Verladeanlage</li> </ul>	<p>Investor / Betreiber</p> <p>Investor / Betreiber</p>

**Infrastruktur**

Zunächst wird im Rahmen des Projekts VerMoL eine Wirtschaftlichkeitsanalyse für die schienenseitige Zuführung in das Gewerbegebiet durchgeführt. Die Durchführung kann in den Verantwortungsbereich der LISt GmbH fallen, unter der Voraussetzung eines zweiten Projektzeitraums. Gleichzeitig muss für die straßenseitige Erschließung ein Teilstück der S 106 aus dem laufenden Planungsverfahren der Straßenbauverwaltung herausgelöst

werden. Das für die Gewerbegebietserschließung relevante Teilstück sollte dem Baurechtsverfahren des Gewerbegebietes zugeordnet werden. Damit kann die straßenseitige Zuführung zum Gewerbegebiet via B-Plan-Verfahren des kommunalen Verfahrensträgers im Vergleich zum sonst erforderlichen Planfeststellungsverfahren beschleunigt umgesetzt werden. Hier ist das SMIL im Zusammenspiel mit der Stadt Bautzen in der Verantwortung, sich entsprechend mit dem Verfahrensträgern abzustimmen

men und Lösungen zu finden. Über die Strecke 6216 Bautzen-Wilthen-Bad Schandau bietet sich u. a. eine Möglichkeit zur Zufahrt in das Gewerbegebiet. Eine Reaktivierung der Strecke ist derzeit zwar nicht geplant. Sollte diese Variante der Zuführung aber die Vorzugsvariante werden, müssen mögliche Korrelationen mit der Einbindung in die Strecke berücksichtigt und von Anfang an eingeplant werden, um die Infrastruktur weiterhin als Option reaktivieren zu können. Mittelfristig geht es dann um die Fertigstellung der S 106, zunächst das Teilstück als Zuführung zum Gewerbegebiet und später die komplette Umsetzung als Anbindung an die BAB 4 und Entlastung der Stadt Bautzen vom Schwerverkehr. Auch hier sind SMIL und LaSuV verantwortlich. Mittelfristig muss ebenfalls die schienenseitige Zuführung zum Gewerbegebiet umgesetzt werden. Dies ist Aufgabe eines möglichen Investors bzw. des späteren Betreibers. Dasselbe gilt für die Errichtung von Verlademöglichkeiten bzw. langfristig gesehen für eine mögliche Elektrifizierung des Gleisanschlusses. Hier kann zunächst nur allgemein ein möglicher Investor bzw. Betreiber als Verantwortlicher angegeben werden.

Investive Vorleistungen, z. B. einer IZG, zur Schaffung für Investoren interessanter Anreize sind unter dem Aspekt gezielter Ansiedlungspolitik im Rahmen des Strukturwandels zu prüfen.

**Flächen**

Zur Flächensicherung ist die interkommunale Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bautzen und der Nachbargemeinde Doberschau-Gaußig der erste Schritt, um das Gewerbegebiet überhaupt realisieren zu können. Die Verantwortung für diese Maßnahme liegt auf kommunaler Seite. Gleiches gilt für den Grunderwerb der relevanten Flurstücke, was durch die Stadt Bautzen schon zum Teil umgesetzt wurde.

Kurz- bis mittelfristig muss eine gemeinsame Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Bautzen und der Gemeinde Doberschau-Gaußig geschlossen werden, damit eine gemeinsame Bauleitplanung erstellt werden kann. Für die Planung und Errichtung des Gewerbegebietes ist eine gute Zusammenarbeit

Tabelle 8 Handlungsoptionen Kategorie „Flächen“ für den Standort Bautzen

Flächen	Maßnahmen Standort Bautzen	Verantwortlichkeit
<b>Kurzfristig (2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Interkommunale Zusammenarbeit</b> mit Nachbargemeinde Doberschau-Gaußig</li> </ul>	Stadt Bautzen   Gemeinde Doberschau-Gaußig
<b>Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grunderwerb</b> relevanter Flurstücke &amp; Flächensicherung</li> <li>• gemeinsame <b>Planungsvereinbarung</b> und Bauleitplanung der betroffenen Kommunen zur Planung &amp; Errichtung des Gewerbegebietes</li> </ul>	Stadt Bautzen   Gemeinde Doberschau-Gaußig
<b>Mittelfristig (2030 - 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verpachtung</b> des Gewerbegebiet</li> </ul>	Stadt Bautzen



zwischen den Gemeinden notwendig. Mittelfristig geht es dann darum, die ertüchtigten Flächen an entsprechende Gewerbetreibende zu vermarkten. Vorzugsweise sind hier Unternehmen zu nennen, die eine Schienenanbindung nutzen wollen. Langfristig können für das Maßnahmenpaket „Flächen“ keine weiteren Handlungsoptionen speziell für den Standort Bautzen-Süd gegeben werden, da mit der Flächensicherung, -beplanung und -vermarktung bereits alle notwendigen Schritte unternommen wurden.

### Organisatorisches

Auch für die Rubrik „Organisatorisches“ gibt es vergleichsweise wenig Maßnahmen für den Standort Bautzen. Das liegt daran, dass sich teilweise Maßnahmen mit anderen Kategorien überschneiden, z. B. die interkommunale Zusammenarbeit.

Trotzdem kann festgehalten werden, dass kurz- bis mittelfristig zwischen den einzelnen Akteuren eine Vereinbarung zur finanziellen Absicherung einzelner Anlagenteile geschaffen werden muss. Das betrifft vor allem die Stadt Bautzen und ALSTOM als Gleis-

anschließer. Hier kann es sein, dass ein weiterer Investor bzw. ein späterer Betreiber der Umschlaganlage zunächst gesucht und gefunden werden muss, der dann ebenfalls in die finanzielle Vereinbarung mit einbezogen werden sollte.

Die Frage der Finanzierung der Umschlaganlage ist unmittelbar mit der künftigen Trägerschaft verknüpft. Naheliegender ist, dass es sich beim Investor um ein Unternehmen oder ein Konsortium mit einem unmittelbaren Bezug zum Standort Bautzen handeln wird.

Darüber hinaus sind kurz- bis mittelfristig Fördergelder zu beantragen. Dies kann je nach Fördergegenstand in der Zuständigkeit bei der Stadt Bautzen als auch bei einem möglichen Investor / Betreiber liegen.

### Kommunikation

Im Maßnahmenpaket „Kommunikation“ ist kurzfristig die Fortführung der Abstimmung zur Gewerbebebietsentwicklung zwischen allen Beteiligten aufrechtzuerhalten. Das betrifft demnach alle Beteiligten, wird jedoch unter der Federführung der LIST GmbH, koordiniert. Ebenfalls kurzfristig soll-

Tabelle 10 Handlungsoptionen Kategorie „Kommunikation“ für den Standort Bautzen

Kommunikation	Maßnahmen Standort Bautzen	Verantwortlichkeit
<b>Kurzfristig (2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortführung der <b>Abstimmungen</b> zur Gewerbebebietsentwicklung</li> <li>Identifizierung von regionalen <b>Marktpotenzialen</b> und weiteren Anschlussnehmern neben ALSTOM als Hauptnutzer des Anschlussgleises</li> </ul>	Alle Beteiligten Stadt Bautzen   LIST GmbH
<b>Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weitere <b>Bewerbung</b> des Standortes durch geeignete Netzwerke, Verbände und Veranstaltungen</li> <li><b>Kooperation</b> mit und unter relevanten Speditions-/Logistikunternehmen</li> </ul>	Stadt Bautzen   LIST GmbH Investor / Betreiber
<b>Mittelfristig (2030 - 2035)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weiteres <b>Standortmarketing</b></li> </ul>	Stadt Bautzen   Investor / Betreiber

ten weitere regionale Marktpotenziale identifiziert werden, die ebenfalls Interesse an einem Gleisanschluss haben könnten. Dies liegt zum Teil in der Verantwortung der Stadt Bautzen. Gleichzeitig wurde durch die LIST GmbH, bereits eine Marktpotenzialanalyse angeschoben, deren Ergebnisse hier ebenfalls ihren Beitrag leisten können. Dennoch ist eine weitere Bewerbung des Standortes durch geeignete Netzwerke, Verbände und Veranstaltungen zielführend, um einem möglichst breiten Publikum den Standort vorzustellen und sowohl mögliche Investoren bzw. Betreiber anzusprechen als auch potenzielle Gewerbetreibende.

Für den späteren Betreiber ist eine Kooperation mit Speditions- und Logistikunternehmen sinnvoll, um Synergieeffekte der Region nutzen zu können und den Standort schnell auslasten zu können. Darüber hinaus wird ein weiteres Standortmarketing seitens Betreiber, Spedition und Stadt Bautzen als sinnvoll angesehen.

Tabelle 9 Handlungsoptionen Kategorie „Organisatorisches“ für den Standort Bautzen

Organisatorisches	Maßnahmen Standort Bautzen	Verantwortlichkeit
<b>Kurz-mittelfristig (2025 - 2030)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vereinbarung zwischen den betroffenen Akteuren zur <b>finanziellen Absicherung</b> der jeweiligen Anlagenteile, z.B. ALSTOM oder Stadt Bautzen</li> <li><b>Suche Investor / Betreiber</b></li> <li>Beantragung <b>Fördergelder</b></li> </ul>	Stadt Bautzen   ALSTOM Stadt Bautzen -> LIST GmbH Stadt Bautzen   Investor / Betreiber



## 8 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Projekt VerMoL beschreitet der Freistaat Sachsen neue Wege beim Umgang mit den zentralen Herausforderungen von Strukturwandel, Verkehrswende und Klimaschutz. Dabei werden die Probleme der Ressorts Verkehr und Klimaschutz als zu entwickelndes Potential für den Strukturwandel in der Lausitz genutzt. Durch die Konzeptionierung von zusätzlichen Verkehrsträgerschnittstellen in der sächsischen Lausitz entsteht das notwendige infrastrukturelle Angebot zur Nutzung der Schieneninfrastruktur. Die verfügbaren Kapazitäten im Gesamtnetz müssen ausgebaut werden, damit die notwendige Verkehrsverlagerung insb. im Schwerlastverkehr von der Straße auf die Schiene erreicht wird. Dadurch können sächsische Straßen am Beispiel der BAB 4 entlastet und CO<sub>2</sub> eingespart werden. Gleichzeitig werden Arbeitsplätze im unmittelbar produzierenden und die Produktion unterstützenden Logistikgewerbe geschaffen und erhalten.

Eine Verlademöglichkeit am Standort Bautzen ist im Zusammenhang mit einem neuen und den technologischen Anforderungen gerecht werdenden Gleisanschluss des Schienenfahrzeugherstellers ALSTOM im Gewerbegebiet möglich. Ein wesentlicher Standortvorteil der möglichen Anlagenkonfiguration ist die Entwicklungslänge, welche in der Maximalausprägung zuglängle Gleise mit einer Länge von bis zu 750 m (davon 620 m in der Geraden) ermöglicht. Für den Standort kann grundsätzliches Einverneh-

men zwischen den Akteuren darüber vorausgesetzt werden, dass zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen Mittel aus dem Strukturwandel in Erwägung zu ziehen sind. Die Frage der Finanzierung der Umschlaganlage ist unmittelbar mit der künftigen Trägerschaft, aber auch mit dem unbedingten Willen zur erfolgreichen Umsetzung eines wirtschaftlich tragfähigen Strukturwandels verknüpft. Naheliegend ist, dass es sich beim Investor um ein Unternehmen oder ein Konsortium mit einem unmittelbaren Bezug zum Standort Bautzen handeln wird.

Im Rahmen dieses Konzeptes wurden dabei vier Handlungsfelder identifiziert, in denen sich sowohl der Freistaat Sachsen als auch die betroffenen Gemeinden und Gebietskörperschaften, wie beispielsweise die Städte und Landkreise, den jeweiligen Aufgaben stellen müssen. In den Handlungsfeldern Infrastruktur, Flächen, Organisatorisches und Kommunikation wurden daher übergreifende und konkrete Maßnahmen zur weiteren Entwicklung benannt und beschrieben.

Den Entscheidungsträgern ist zu empfehlen, sich richtungsweisend, konzeptionell und strukturbildend-gestalterisch der Verantwortung im Aufgabenfeld

**Kohleausstieg - Verkehrswende - Klimaschutz** zu stellen und die regionalen sowie kommunalen Akteure aktiv auf diesem Weg zu unterstützen.

Für die Weiterführung des Güterverkehrskonzeptes wurde folgender aktueller Handlungsbedarf gesehen:

1. Gemeinsame Zieldefinition der Akteure zur weiteren Standortentwicklung
2. Unterstützung der Stadt Bautzen bei der Schaffung eines Gewerbegebietes mit Gleisanschluss zur Verbesserung des Schienengüterverkehrsangebots für die mittelständige Wirtschaft einschl. der Schaffung neuer Arbeitsplätze
3. Erhalt und konsequente Ertüchtigung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur
4. Zukünftige operative Anbindung der Konsolidierungspunkten des Schienengüterverkehrs im Lausitzer und Mitteldeutschen Revier an die europäischen Hauptverkehrsrelationen

5. Schaffung harmonisierter, ordnungspolitischer Rahmenbedingungen zur Herstellung marktgerechter Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße (Herausforderung letzte Meile - Vor- und Nachlauf)
6. Verbesserte Kommunikation und Vernetzung der am Güterverkehrssystem beteiligten Akteure durch die Etablierung entsprechender Angebote

Durch die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen, können neue Impulse für einen zukunftsorientierten, klimafreundlichen Wirtschaftsstandort generiert werden. Eine leistungsfähige, moderne Infrastruktur ist die Voraussetzung für die Verlagerung von Gütern auf die Schiene und bildet den Rahmen für zukünftige Investitionen. Es wird ein Positivbeispiel für wirtschaftlich erfolgreiche Strukturwandelprojekte geschaffen.



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verkehrsprognose 2040 zeigt eine zu erwartende Zunahme an Personen- und Güterverkehr; eigene Darstellung   Zahlen BMDV <a href="#">Verkehrsprognose 2040</a>	7
Abbildung 2	Sächsische Kohlereviere; Quelle: SAS GmbH	9
Abbildung 3	Verkehrsdaten Straßengüterverkehr BAB 4 Ludwigsdorf / Grenze D - PL; eigene Darstellung	10
Abbildung 4	Verkehrsstärke Straßengüterverkehr GÜG Ludwigsdorf; eigene Darstellung	10
Abbildung 5	Güterverkehrsströme zwischen Nordrhein-Westfalen - Südpolen mit Transitverkehr Sachsen; eigene Darstellung	11
Abbildung 6	Lage des Untersuchungsgebietes; eigene Darstellung	12
Abbildung 7	Übersicht Untersuchungsgebiet; IPROconsult GmbH / LISt GmbH	14
Abbildung 8	Verlagerungseffekte der Lausitzer KV-Terminals; eigene Darstellung	15
Abbildung 9	Übersicht der schienenseitigen Zuführung in das Entwicklungsgebiet Bautzen; eigene Darstellung	15
Abbildung 10	Skizze Güterverkehrskonzept Sachsenweite Gesamtwirkung; eigene Darstellung	19

## Studien

### VerMoL PoSt

Potenzial- und Standortanalyse | 2021



### VerMoL-BeSt

Studie zu Betreiber- und Standortkonzepten im vernetzten Betrieb von multimodalen Logistikzentren | 2024



### VerMoL-MaPo

Regionale und überregionale Marktpotenziale für intermodale Transportangebote | 2025



## Quellen

„Güter auf die Schiene - Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr“ (Mai 2019), [https://die-gueterbahnen.com/assets/files/news/2019/2019\\_05\\_06\\_bericht\\_klima\\_plus\\_programm\\_fuer\\_mehr\\_gueter\\_auf\\_der\\_schiene.pdf](https://die-gueterbahnen.com/assets/files/news/2019/2019_05_06_bericht_klima_plus_programm_fuer_mehr_gueter_auf_der_schiene.pdf)

„Klimaabkommen von Paris“ (Dezember 2025), Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/klimaabkommen-von-paris-14602>

Leerkamp, B. (2020). **Welchen Beitrag kann die Raumplanung zu einem nachhaltigen Güterverkehr leisten?** In U. Reutter, C. Holz-Rau, J. Albrecht, & M. (. Hülz, Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext (S. 136-166). Hannover: Forschungsberichte der ARL 14; Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft.

„Machbarkeitsstudie „Rail Bridge Polen - Sachsen“ (2020), LUB Consulting GmbH (2020), <https://www.list-smwa.sachsen.de/dateiaustausch/index.php/s/RpZ7M8sLbdYWzaQ>

„Masterplan Schienengüterverkehr“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Juni 2017, [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile)

„Mobilität für Sachsen - Landesverkehrsplan 2023“, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA), Juni 2019, <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/33981>

„Koalitionsvertrag der Bundesrepublik Deutschland 2021“ (November 2021), <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/koalitionsvertrag-2021-1990800>

„Verkehrsprognose 2040“ (2025), Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>





**LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und  
ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH**

Ernst-Thälmann-Straße 5 | 09661 Hainichen

[www.list.sachsen.de](http://www.list.sachsen.de)

