VerMoL – BeSt

Begleitende **Ver**netzung und Beratung sowie Mitwirkung an einer koordinierten und verkehrsträgerübergreifenden Entwicklung überregional wirksamer **Mo**bilitäts- und **L**ogistikangebote

Studie zu Betreiber- und **St**andortkonzepten im vernetzten Betrieb von multimodalen Logistikzentren

Gefördert durch:

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LUB Consulting GmbH
Logistik und Betriebswirtschaft im Verkehrswesen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LISt
Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Impressum

Auftraggeber:	Freistaat Sachsen
	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Herausgeber:	LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH
Autoren:	LUB Consulting GmbH
Erschienen:	Dresden, 15.11.2024

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Inhaltsverzeichnis

1 Zielstellung 5

2 Rahmenbedingungen im Kombinierten Verkehr 8

2.1 Aktuere in der KV-Transportkette 8

2.2 Positionierung der Terminalbetreiber 9

2.3 Plattformlösungen zur Vereinfachung des Zugangs zum KV 10

2.4 Verkehrsprognosen 11

2.5 Situation im Zielmarkt Polen 12

3 Referenzen zu vergleichbaren Ansätzen 15

3.1 Vorbemerkungen 15

3.2 Terminalverbund Sachsen-Anhalt 15

3.3 GVZ Hafen Nürnberg 16

3.4 Regionale Koordinatoren für den Schienengüterverkehr 17

3.4.1 Generelle Anmerkungen 17

3.4.2 Regionaler Schienencoach für den Regionalverband FrankfurtRheinMain 17

3.4.3 Kompetenzzentrum Schienengüterverkehr Baden-Württemberg 18

4 Zeitliche Prämissen und Abhängigkeiten aus Planungsprozessen 19

4.1 Vorbemerkungen 19

4.2 Kodersdorf 19

4.3 Bautzen 20

4.4 Horka 22

4.5 Löbau 22

5 Schlussfolgerungen für das Betreiber- und Standortkonzept 24

5.1 Grundsätze 24

5.2 Finanzielle Einflussfaktoren 24

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LISt
Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

5.3 Funktionale Einflussfaktoren 26

6 Arten von Trägerschafts- Betreiber- und Standortkonzepten 27

6.1 Beteiligungsmöglichkeiten privater Unternehmen 27

6.2 Beteiligungsmöglichkeiten des Freistaates Sachsen 28

6.3 Beteiligungsmöglichkeiten von Kommunen 31

6.4 Beteiligungsmöglichkeiten des Bundes 32

7 Entwicklungsszenarien 33

7.1 Vorbemerkungen 33

7.2 Szenario 1 – Leitprinzip KV-Terminal Kodersdorf 34

7.3 Szenario 2 – Leitprinzip KV-Terminal Bautzen 36

7.4 Entwicklungslinien für Horka und Löbau 37

8 Leistungsumfänge der Trägerschafts-, Betreiber- und Standortkonzepte 39

9 Gegenüberstellung, Vergleich und Bewertung der Trägerschafts-, Betreiber- und Standortkonzepte 41

9.1 Standortvarianten für den Umschlag nicht kranbarer Trailer 41

9.2 Varianten Terminalverbund Ostsachsen 43

9.3 Empfehlungen zur Vorzugsvariante 44

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

1 Zielstellung

Innerhalb des Projektes VerMoL „Begleitende Vernetzung und Beratung sowie Mitwirkung an einer koordinierten und verkehrsträgerübergreifenden Entwicklung überregional wirksamer Mobilitäts- und Logistikangebote“ wurde in einer Studie das Potenzial der Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene unter aktuellen und künftigen Markt- und Infrastrukturbedingungen untersucht. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Studie „VerMoL-PoSt“[1] und der vorliegenden Ergebnisse zur Grundlagenermittlung/ Leistungsphase 1 zu VerMoL Lausitz I (Standortentwicklung Bautzen) ist eine weiterführende Untersuchung zur Trägerschaft von vernetzt arbeitenden Zugangspunkten für den Schienengüterverkehr (KV-Terminals) im formalen und praktischen Betrieb notwendig.

Dabei sollen Möglichkeiten zur Trägerschaft für die planerische und bauliche Entwicklung von (miteinander vernetzten) Standorten, aber auch Möglichkeiten für Trägerschaften im vernetzten und koordinierten Betrieb von neuentwickelten sowie bestehenden (sächsischen) Standorten formuliert und untersucht werden.

Entsprechend der o. g. Zielstellung wurden die folgenden, in der VerMoL-PoSt-Studie herausgearbeiteten denkbaren bzw. in Sachsen vorhandenen Logistikstandorte einbezogen:

- Kodersdorf (bestehendes KV-Terminal)
- Bautzen (geplant)
- Horka (geplant)
- Löbau (geplant)

In Bezug auf mögliche Trägerschaften waren Modelle und Szenarien zu entwickeln, die die Standortentwicklung(en) und deren gemeinsamen Betrieb (unter der Voraussetzung eines diskriminierungsfreien Zugangs der Anlagen) abbilden. Hierbei war u. a. zu prüfen, ob es sich dabei beispielsweise um einen gemeinsamen Träger oder um einzelne Träger für jeden Standort (jeweils öffentlich, privat, PPP-Modell, etc.) mit einer Koordinierungsstelle o. ä. handeln kann. Dementsprechend war eine Beschreibung und Bewertung möglicher Arten von Trägerschafts-/Betreiber-/Standortkonzepten zu erarbeiten, unter Berücksichtigung

- von Varianten in öffentlicher Trägerschaft, als PPP-Modell bzw. in rein privater Trägerschaft,

[1] VerMoL Potenzial- und Standortanalyse (PoSt), Herausgeber: LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, Dresden, September 2021
https://www.list.sachsen.de/download/VerMoLPoStStudiemitVorbemerkung.pdf

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

- der Unterscheidung zwischen (planerischer und baulicher) Standortentwicklungsphase,
- der Betriebsführung in der Etablierungsphase und im Regelbetrieb.

Hieraus abgeleitet wurden folgende Konstellationen untersucht:

- nur Betrieb (in Etablierungsphase und/oder Regelbetriebsphase)
- Baulast/Investition in planerischer und baulicher Standortentwicklungsphase + Betrieb
- nur Baulast/Investition mit separater Ausschreibung des Betriebs
- nur Koordination in Kapazitätsplanung und Vermarktung der Standorte

Bei der Formulierung von Trägerschafts-/Betreiber-/Standortkonzepten waren Aspekte des Handels-, Genossenschafts- und Gesellschaftsrechts sowie weiterer Rechtsvorgaben, sowohl auf Bundes- als auch auf sächsischer Landes- und Kommunalebene einzubeziehen.

Weiterhin waren Fördermöglichkeiten, z. B. Finanzhilfen im Zuge des Strukturwandels in den Kohlerevieren, aber auch weitere Fördermöglichkeiten (z. B. Richtlinien für KV-Terminals bzw. multifunktionale Umschlaganlagen) zu untersuchen und zu bewerten. Im Ergebnis erfolgt eine Gegenüberstellung, der Vergleich und die Bewertung der identifizierten Trägerschafts-, Betreiber- und Standortkonzepte.

Das Vorhaben wird mit Mitteln der Förderrichtlinie zur Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten (STARK) gefördert. Dementsprechend war für die Errichtung neuer Standorte und deren Betrieb ebenfalls zu berücksichtigen, dass die Umsetzung dazu beiträgt, eine erfolgreiche sowie ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltige Transformation der Kohleregionen zu unterstützen und die Kohleregionen zu international sichtbaren Modellregionen einer treibhausgasneutralen, ressourceneffizienten und nachhaltigen Entwicklung zu machen. Bedingungen der Förderrichtlinie sind zu berücksichtigen.

Im Unterschied zur bisher gängigen Praxis der Bedarfsermittlung und Finanzierungsinstrumente für öffentlich zugängliche KV-Terminals verfolgt das VerMoL-Vorhaben dabei keinen vorrangig nachfrageorientierten Ansatz der Kapazitätsbemessung. Vielmehr soll aufgezeigt werden, wie der Strukturwandel im Lausitzer Revier genutzt werden kann, durch angebotsorientierte Etablierung von Zugangspunkten zur Schiene eine signifikante Entlastung grenznaher sächsischer Autobahnabschnitte zu erwirken sowie gleichzeitig logistische Wertschöpfungspotenziale und damit Struktureffekte für die Region zu erschließen.

Aus der beschriebenen Zielsetzung und dem daraus abgeleiteten Bearbeitungsumfang lassen sich folgende übergeordnete Fragestellungen ableiten:

- Mit welchem Modell kann der höchste Verkehrsverlagerungs- und Struktureffekt erzielt werden?

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

- Wie kann die Konkurrenzierung unmittelbar benachbarter Standorte vermieden werden?
- Wie können bestehende Eigentümer- und Betreiberstrukturen einbezogen werden?
- Wie lässt sich der Zielmarkt der nicht kranbaren Trailer erschließen?

Bevor diese Fragen einer Beantwortung zugeführt werden, werden im nachfolgenden Abschnitt zunächst die generellen und regionalspezifischen Rahmenbedingungen beschrieben.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

2 Rahmenbedingungen im Kombinierten Verkehr

2.1 Akteure in der KV-Transportkette

Beim KV ist die Zusammenarbeit mehrerer Partner erforderlich. Es handelt sich dabei hauptsächlich um:

- die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Schienentraktionsleistungen anbieten und bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) entsprechende Trassenkapazitäten buchen;
- die KV-Operateure, die bei diesen EVU Verkehrskapazitäten – von einer einzelnen Ladeeinheit (Streuverkehr) bis zum Ganzzug – kaufen;
- die Terminalbetreiber, bei denen es sich – je nach Fall – entweder um einen reinen Umschlagbetrieb (Regelfall) oder um einen KV-Operateur bzw. ein EVU handeln kann, sowie
- die Kunden – Frachtführer, Spediteure, Logistikunternehmen – die die Ladeeinheiten am Abfahrtsumschlagsbahnhof aufliefern und am Empfangsterminal abholen.

Unter Berücksichtigung dieser verschiedenen Elemente arbeiten die KV-Operateure ihr ein- oder mehrjähriges Grundprogramm in Form eines Fahrplan- und Preiskatalogs aus. Es werden aber auch detaillierte Angebote auf spezifische Anfragen hin erstellt. Sie vermarkten entweder Transporte von Terminal zu Terminal für Logistikunternehmen, Spediteure oder Reedereien, wobei der Vor- und Nachlauf von den Kunden auf der Straße sichergestellt wird, oder die gesamte Transportkette vom Verlader bis zum Empfänger, d. h. inklusive der Straßentransportleistung, wird vom KV-Operateur eingekauft[2].

Diese Einordnung ist wesentlich für das Verständnis, dass sich insbesondere Transporte großer Speditionen bzw. Betreiber von Fahrzeugflotten (komplette Last- und Sattelzüge oder nur Trailer) für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene eignen. Zum einen ist es diesen Firmen weitgehend problemlos möglich, die Straßenfahrzeuge auch unter Einbeziehungen des Schienenhauptlaufs zu disponieren. Eine weitere übliche Voraussetzung ist, dass diese Verkehre paarig in beide Richtungen zwischen den Terminals ausgelastet sind.

In der nachfolgenden Grafik sind die genannten Akteure der KV-Transportkette und ihr Zusammenwirken dargestellt.

[2] Vgl. https://www.uirr.com/de/road-rail-ct.html

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

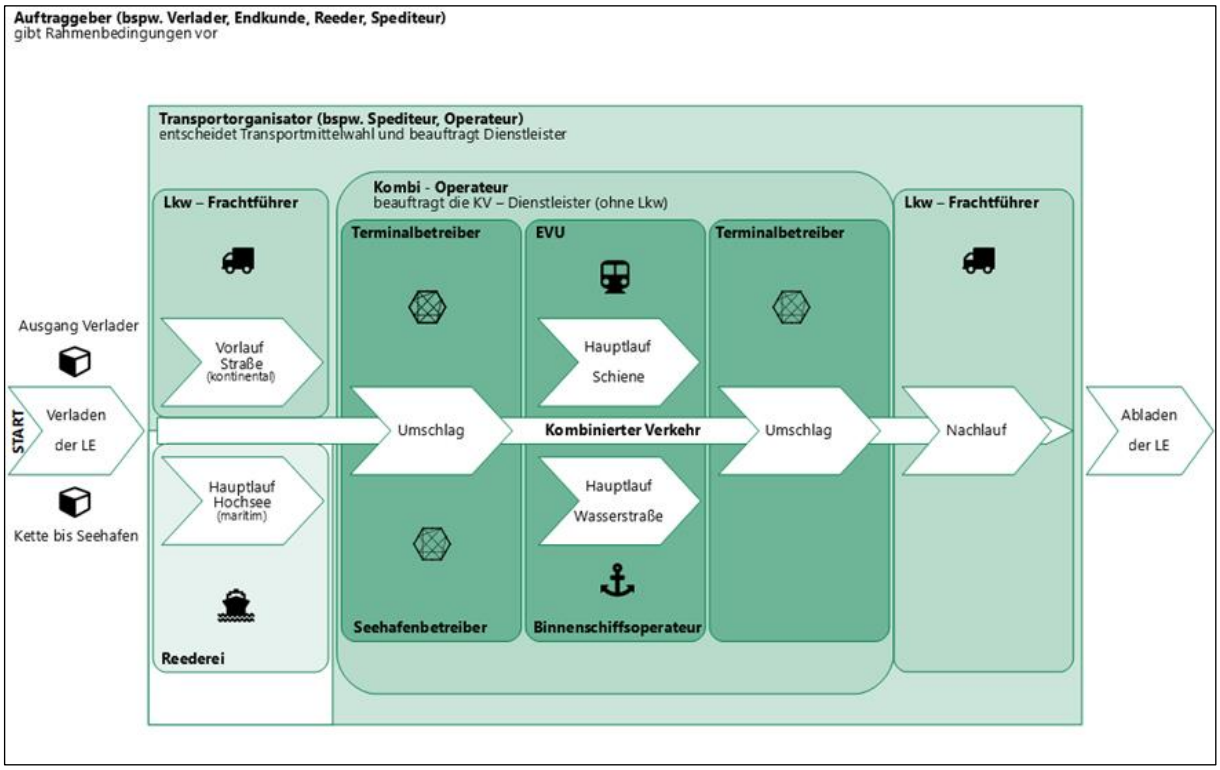

Abb. 1 Akteure im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße (Quelle: DIN SPEC 91073 (DIGIT), Darstellung: SGKV, nach Eiband (2014))

2.2 Positionierung der Terminalbetreiber

Sowohl aus der Beschreibung der Akteure als auch aus der voranstehenden Grafik geht hervor, dass der Terminalbetreiber in erster Linie als Dienstleister für den KV-Operateur auftritt. Ihm obliegt es, den Umschlagbetrieb effizient zu gestalten, um für die anliefernden und abholenden Lkw kurze Durchlaufzeiten zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang gibt es verschiedene Lösungen zur IT-Unterstützung der standortbezogenen Terminalabläufe. Hierzu zählen insbesondere Betriebsführungssysteme zur Steuerung der Umschlag- und Abstellprozesse. Wesentliche Voraussetzung zur effizienten Anwendung dieser Systeme ist i. d. R. jedoch, dass sowohl schienen- als auch straßenseitig die Daten der ein- und ausgehenden Sendungen vorliegen. Um die teilweise vorliegenden Datenlücken zu schließen bzw. einen synchronisierten Datenabgleich zu ermöglichen, werden in einigen Terminals bereits OCR[3]-Portale zur Erfassung der Sendungsdaten der Ladeeinheiten eingesetzt. Firmen, die mehrere KV-Terminals betreiben (z. B. DUSS[4], Contargo), sind somit in der Lage, Terminalkapazitäten standortübergreifend zu verwalten und Synergien zu nutzen (z. B. zentralisierte, IT-gestützte Datenhaltung und Abrechnung über Cloud-Lösungen).

[3] Optical Character Recognition (Optische Zeichenerkennung)
[4] Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

In diesem Kontext ist es wesentlich zu erwähnen, dass dem Terminalbetreiber i. d. R. lediglich die Sendungsdaten der Ladeeinheit zum Versand bzw. Empfang ab/an Terminal vorliegen und er keine Kenntnis über den Ursprung des Lkw-Vorlaufs bzw. die Enddestination des Lkw-Nachlaufs hat. Lediglich in dem in Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beschriebenen Fall, dass der Operateur die KV-Transportkette von Tür zu Tür (d. h. mit Straßenvor- und -nachlauf) organisiert, liegen zumindest dort diese Informationen vor.

Im Regelfall besteht somit zwischen Terminalbetreiber und an- bzw. ablieferndem Lkw-Unternehmen weder eine vertragliche Beziehung noch eine direkte Kommunikation. Gleiches gilt für das EVU, welches den Hauptlauf auf der Schiene durchführt. Da auch hier i. d. R. kein Vertragsverhältnis (außer ggf. für Umschlagleistungen) besteht, laufen Mitteilungen über Verspätungen o. ä. im Regelfall über den KV-Operateur. Dem Terminalbetreiber kommt daher zwar sowohl in technischer als auch informationeller Hinsicht eine wichtige Schnittstellenfunktion und Verantwortung zu, er greift jedoch üblicherweise nicht organisatorisch bzw. steuernd in die KV-Transportkette ein.

Wesentlich ist weiterhin, dass Eigentümer und Betreiber von KV-Terminals wichtige Partner für die KV-Operateure sind, wenn es um die Kapazitätsplanung der Umschlaganlagen geht. Hierzu zählt sowohl die Kurzfristplanung, z. B. für die kommende Fahrplanperiode, als auch die mittel- und langfristige Ausbauplanung des KV-Terminals. Hier fließen ebenfalls spezielle Anforderungen der KV-Nutzer, z. B. zum Gefahrgutumschlag oder zum Umschlag nicht kranbarer Trailer, mit ein.

2.3 Plattformlösungen zur Vereinfachung des Zugangs zum KV

Ergänzend zum klassischen Modell des KV-Operateurs, der seinen Kunden üblicherweise auch IT-gestützte Plattformen zur Buchung und Sendungsverfolgung anbietet, gibt es aktuell mehrere Ansätze für anbieterneutrale Plattformen für kombinierte Verkehre. Hierzu zählen u. a. die Vermittlungsportale Modility[5] und Rail-Flow[6]. Operateure können über das Portal ihre Transportkapazitäten an Spediteure vermarkten. Neben der reinen Vermittlungsfunktion (Intermodal Capacity Broker) bietet z.B. Rail-Flow den Nutzern verschiedene Softwareprodukte für die Kollaboration und Vernetzung zwischen Unternehmen, z. B.

- Purchase & Tender Management (digitalisierter Einkaufsprozess für Bahntransporte),
- Intermodal Transport Management (Verwaltung, Überwachung, Kommunikation) oder
- Rail Offer Management (Angebotserstellung)

[5] www.modility.com
[6] www.rail-flow.com

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

an. Entsprechend der Charakteristik des KV bzgl. der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere auf längeren Distanzen schließen die Vermittlungsplattformen neben nationalen Transporten auch internationale Verkehrsangebote ein.

Für den konkreten Fall in Ostsachsen ließen sich alle KV-Angebote eines Terminalverbunds in der Vermittlungsplattform hinterlegen. Auch die Buchung seitens der Spediteure kann hierüber erfolgen.

Ein wesentliches Ziel dieser Plattformlösungen ist es, die bisherigen technischen und organisatorischen Einstiegshürden für die Teilnahme am Kombinierten Verkehr zu senken. Somit soll es z. B. auch kleineren Speditionen und Frachtführern, die nicht zu den regelmäßigen Kunden von KV-Operateuren gehören, ermöglicht werden, KV-Angebote zu testen oder hierüber auch Partner z. B. für die Abholung der Ladeeinheiten am Zielterminal zu finden.

2.4 Verkehrsprognosen

Das Bundesministerium für Digitale Infrastruktur und Verkehr (BMDV) hat im März 2023 erstmalig eine „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ vorgelegt[7]. Sie reicht bis in das Jahr 2051 und berücksichtigt u. a. ein deutlich gestiegenes Bevölkerungswachstum, Veränderungen durch die Energiewende und Folgen des Ukraine-Krieges. Nachfolgend werden die Prognoseergebnisse für den Güterverkehr zusammengefasst dargestellt.

Bezogen auf das Basisjahr 2019[8] wird sich der Güterverkehr auf der Straße bis 2051 mit einem Zuwachs von 34 % auf 5,0 Mrd. t deutlich dynamischer entwickeln als das Verkehrsaufkommen der Schiene mit 14 % (von 391 Mio. t auf 445 Mio. t).

Die Verkehrsleistung entwickelt sich im Prognosezeitraum mit einem Zuwachs von 46 % deutlich stärker als das Aufkommen mit 30 %. Dies basiert auf einer Erhöhung der mittleren Transportweite von 156 km (2019) auf 174 km (2051). Ursächlich hierfür ist v. a. das starke Wachstum im Post- und Sammelgutverkehr. Aufgrund des überdurchschnittlichen Wachstums straßenaffiner Güter wird die Verkehrsleistung auf der Straße mit 54 % insgesamt stärker ansteigen als auf der Schiene mit 33 %.

Der Rückgang der Modal Split-Anteile von Schiene (und Binnenschiff) ist im Wesentlichen auf den starken Rückgang der Energiegüter zurückzuführen. Betrachtet man die Entwicklung der Verkehrsleistung ohne die stark zurückgegangenen Massengüter, dann bliebe der Anteil der Schiene zumindest konstant. Lässt man in

[7] https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile
[8] letztes Jahr vor der Corona-Pandemie

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

der Betrachtung auch die stark wachsenden Sammel- und Postgüter außer Acht, dann steigt der Modal Split-Anteil der Schiene.

Am Verkehrswachstum sind der Transitverkehr mit einem Wachstum von 51 % zwischen 2019 und 2051 sowie der Binnenverkehr mit einem Wachstum von 32 % (inkl. Seehafen-Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen) überdurchschnittlich beteiligt.

Die landseitigen deutschen Exporte (grenzüberschreitender Versand) wachsen mit 13 % am langsamsten in dem Zeitraum, das Wachstum der landseitigen Importe fällt im Prognosezeitraum mit 21 % deutlich höher aus.

Der Kombinierte Verkehr wird auch in Zukunft das Verkehrssegment mit dem höchsten relativen Aufkommenswachstum sein. Er wird bis 2051 um weitere 73 % von 131 Mio. t auf 227 Mio. t ansteigen. Ursächlich hierfür sind weiter steigende Modal Split-Anteile der Schiene am maritimen Kombinierten Verkehr, aber auch das starke Wachstum im kontinentalen Kombinierten Verkehr, welches für diese Untersuchung gegenständlich ist.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass sowohl im internationalen Straßengüterverkehr (inkl. Transit) sowie dem daraus abgeleiteten Kombinierten Verkehr auch langfristig von einer anhaltenden Dynamik auszugehen ist.

Weiterhin ist mit dem vsl. mittel- bis längerfristig anstehenden Wiederaufbau in der Ukraine im durch Sachsen und Südpolen verlaufenden Verkehrskorridor mit signifikanten Güterströmen in ostgehende Richtung zu rechnen. Neben Straßentransporten ist – u. a. aufgrund der zu erwartenden starkströmigen Verkehre sowie großen Transportentfernungen – mit einem ausgeprägten Bahnanteil zu rechnen. Aufgrund der Spurweitenthematik ist davon auszugehen, dass die Bahntransporte containerisiert erfolgen und an der polnischen Ostgrenze ein Umladen der Container erfolgt.

2.5 Situation im Zielmarkt Polen

Als wesentlich für die Etablierung zusätzlicher Transportangebote an KV-Standorten in Ostsachsen bis hin zur angedachten Terminalverbundlösung ist die Einschätzung der Nachfragesituation im Zielmarkt Polen. Hierzu gibt u. a. die Studie „Report on prospects for the development of road transport in Poland in 2020-2030"[9], die im Jahr 2019 von PwC im Auftrag des polnischen Transport- und Logistik-Arbeitgeberverbandes TLB erstellt wurde, einen aktuellen Überblick. Die Studie zeigt Trends vor Eintreten der Pandemie auf, die durch

[9] https://www.pwc.pl/en/publikacje/2019/transport-of-the-future-prospects-for-the-development-of-road-transport-in-poland-2020-2030.html

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

diese teilweise noch weiter verstärkt wurden bzw. werden. Die Autoren der Studie sehen u. a. in den aus der Umsetzung des EU-Mobilitätspakets resultierenden Restriktionen (z. B. Kabotage) einen Ursprung für signifikante Kostensteigerungen, welche zur weiteren Konsolidierung in der polnischen Straßentransportbranche führt. Künftig wird mit einer steigenden Anzahl mittlerer und großer Transport- bzw. Speditionsunternehmen und einem Rückgang bei kleineren Firmen gerechnet. Dies begünstigt grundsätzlich die Entscheidungsprozesse bzgl. der Nutzung des Kombinierten Verkehrs, da größere Unternehmen ihre Transporte i. d. R. flexibler koordinieren können und nicht zwangsläufig über eigene Lkw bzw. Zugmaschinen verfügen, die es im Straßentransport auszulasten gilt (s. g. Charterverkehre).

Ein weiterer Aspekt, der in der o. g. Studie beleuchtet wird, ist der sich weiter verschärfende Mangel an Lkw-Fahrern[10]. Auch diese Situation wirkt sich prinzipiell begünstigend auf die potenzielle KV-Nutzung aus, da Fahrten im Umfeld von KV-Terminals i. d. R. bessere Arbeitsbedingungen bieten als im Fernverkehr.

Andererseits wirkt sich eher hemmend auf mögliche Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene aus, dass die Firmen der polnischen Straßentransportbranche unter einem enormen Kosten- und Wettbewerbsdruck stehen. Das schränkt die Bereitschaft ein, alternative Transportlösungen zu testen und hierfür z. B. in kranbares Equipment zu investieren. Eine (Einstiegs-)Lösung ist daher in der verstärkten Anwendung von Umschlagtechnologien für nichtkranbare Ladeeinheiten zu sehen.

Dementsprechend ist die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene derzeit nicht als Hauptherausforderung der polnischen Transport- und Logistikbranche anzusehen. Nicht nur die Pandemie, sondern auch der Ukraine-Krieg tragen zur weiteren Verschärfung der Situation bei: Im Jahr 2018 waren 72 % aller Lkw-Fahrer von außerhalb der EU, die in Polen arbeiten, Ukrainer.

Hinzu kommt, dass sich die KV-Förderprogramme für die aktuelle Förderperiode (z. B. für kranbare Trailer) derzeit noch in Vorbereitung befinden, sodass noch keine Aussagen zu den Konditionen getroffen werden können.

Die voranstehend genannten Themen wurden im Rahmen eines persönlichen Gesprächs mit Vertretern des Verbands der internationalen Straßentransporteure in Polen (ZMPD) im Juni 2022 in Warschau erörtert. Zusammenfassend wurde hierzu Folgendes festgehalten:

- Die Straßentransportunternehmen sind derzeit aktiv mit der Umsetzung des EU-Mobilitätspakets befasst. Es ist davon auszugehen, dass durch Anpassungen (z. B. Gründung von Niederlassungen in bisherigen Kabotagestaaten) größere Brüche im Auftragsvolumen vermieden werden können.

[10] Vgl.: Die europäische Wirtschaft wird den Mangel spüren, Deutsche Verkehrs-Zeitung 20/2014, S. 6

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

- Der in der o. g. Studie benannte Fahrermangel verschärft sich weiter und wird zunehmend zum wettbewerbsbestimmenden Faktor.
- Das Straßentransportgewerbe ist nach wie vor von geringen Gewinnmargen und einem hohen Kostendruck geprägt; Investitionen in kranbares Equipment werden daher auch künftig eher eine Ausnahme – insbesondere bei größeren Flottenbetreibern – bilden.
- Aus den vorgenannten Gründen besteht zwar eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit für die Nutzung von Kombinierten Verkehren, jedoch darf dieser nicht zu Kostensteigerungen führen. Für einen Wechsel zum KV werden eher Kostensenkungsanreize vorausgesetzt.
- Bei den Verladern und großen Spediteuren als Auftraggeber der Transporte ist bislang nur begrenztes Interesse an einer Verlagerung auf die Schiene zu erkennen. Es wird vorrangig eine sichere und termingerechte Lieferung zu günstigen Kosten gefordert.

Es wurde vereinbart, die begonnene Diskussion fortzuführen und die polnische Seite über die weiteren Schritte beim Ausbau der ostsächsischen Terminalinfrastruktur informiert zu halten. Gleichzeitig bestand Übereinstimmung darin, dass der Strukturwandel im Zuge des Kohleausstiegs günstige Voraussetzungen bietet, um die technischen Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung zu schaffen, da ein adäquater signifikanter Ausbau der Terminalinfrastruktur in Polen nicht zu erwarten ist. Die Akteure im Freistaat Sachsen können daher mit einer zielgerichteten Planung von Terminalkapazitäten und Transportangeboten eine Vorreiter- und Impulsgeberrolle bei der Erschließung neuer Marktsegmente des Straßengütertransportmarkts für die Verlagerung auf die Bahn einnehmen.

Hierauf aufbauend fanden im September und Dezember 2023 Folgeveranstaltungen in Wroclaw und Dresden statt, auf denen die vorangehend beschriebene Situation im Zielmarkt Polen weiter erörtert und aktuelle Entwicklungen in Sachsen vorgestellt wurden. Hierzu zählten u. a. die Präsentation der KV-Umschlaganlage eines Spediteurs im Raum Wroclaw sowie der Baubeginn für den TrailerPort im Alberthafen Dresden.

Im Ergebnis haben die polnischen Vertreter[11] auf die Notwendigkeit einer Bedarfs- und Marktanalyse für neue KV-Relationen zwischen Sachsen und Polen hingewiesen und ihre Unterstützung bei der Durchführung (z. B. Herstellung von Kontakten für eine Unternehmensbefragung) zugesagt.

[11] u. a. Regionalvertreter ZMPD Niederschlesien, Niederschlesische Wirtschaftskammer, WSB Merito University Wrocław

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

3 Referenzen zu vergleichbaren Ansätzen

3.1 Vorbemerkungen

Da es sich bei der geplanten Vernetzung räumlich benachbarter KV-Terminals nicht nur für Sachsen um einen neuartigen Ansatz handelt, wurde zunächst geprüft, inwiefern in anderen Regionen praktische Erfahrungen mit ähnlichen bzw. annähernd vergleichbaren Vorgehensweisen vorliegen. Erwartungsgemäß hat diese Recherche zum Ergebnis geführt, dass direkt vergleichbare Lösungen – u. a. aufgrund der in Absatz 2 beschriebenen Rahmenbedingungen – bislang nicht bekannt sind. Hingegen wurden einige Ansätze identifiziert, die jeweils zumindest Einzelmerkmale der Verbundlösung aufweisen. Diese werden in den nachfolgenden Abschnitten erläutert.

3.2 Terminalverbund Sachsen-Anhalt

Anfang der 2010er Jahre bestand für die im südlichen Sachsen-Anhalt (Chemiedreieck) befindlichen KV-Terminals ein genereller Ausbaubedarf. Daher wurden an mehreren Standorten zeitgleich Ausbauplanungen vorangetrieben.

Seitens der Chemieindustrie gab es Bemühungen, dem künftigen Mehrbedarf an Terminalkapazitäten durch die Vernetzung der Logistikzentren zu einem „dezentralen Hub“ zu begegnen. Vor diesem Hintergrund haben sich die Eigentümer bzw. Betreiber der KV-Terminals in Schkopau, im Hafen Halle sowie in Leuna die Möglichkeiten der Entwicklung eines Terminalverbundes zwischen den drei Standorten eruiert. Die drei Unternehmen haben daraufhin eine Absichtsvereinbarung geschlossen, um den weiteren Prozess der Entwicklung des Terminalverbundes voranzutreiben und konkrete Formen der Zusammenarbeit festzulegen. Die Hub-Funktion dieses dezentralen Netzes sollte erreicht werden durch

- Spezialisierung der Logistikzentren/Terminals,
- Arbeitsteilung zwischen den Standorten im Rahmen eines offenen Gesamtkonzeptes,
- Abstimmung infrastruktureller Kapazitäten zwischen den Standorten sowie
- Management der Terminalkooperation durch die beteiligten Partner.

Im Ergebnis wurde eine den genannten Zielen entsprechende vertragliche Vereinbarung zwischen den KV-Terminals getroffen und als Teilmaßnahme in das im Jahr 2012 veröffentlichte Logistikkonzept Sachsen-

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Anhalt[12] integriert. Die Vereinbarung wurde ebenfalls zur Abstimmung gegenüber dem Bund bzw. EBA bzgl. der Ausbauplanungen und deren Förderfähigkeit eingesetzt.

Zwar kommt die beschriebene Lösung in ihren Zielen der für Ostsachsen geplanten Terminalvernetzung sehr nahe, jedoch gibt es über die vertragliche Vereinbarung hinaus keine weitere gesellschaftsrechtliche oder sonstige Verflechtung zwischen den einzelnen Terminalstandorten. Daher kann hierbei eher von einem „virtuellen“ Terminalverbund gesprochen werden.

3.3 GVZ Hafen Nürnberg

Die TRICON Container-Terminal Nürnberg GmbH ist ein Fallbeispiel, in dem zwei an einem Standort baulich vereinte Terminalmodule zwar von zwei unterschiedlichen Investoren und mit verschiedenen Förderinstrumenten errichtet wurden, diese jedoch von einer gemeinsamen Gesellschaft betrieben werden.

Zunächst hat die Hafengesellschaft das erste Terminalmodul mit Mitteln aus der KV-Förderrichtlinie des Bundes errichtet und im Jahr 2004 in Betrieb genommen. Im Jahr 2009 ist das zweite Modul in Betrieb gegangen, welches von DB Netz mit Mitteln aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz errichtet wurde. Dieses Modul ersetzte die nicht mehr erweiterungsfähige, innerstädtisch gelegene KV-Anlage am Nürnberger Hauptbahnhof. Mit der Verlegung der DB-Umschlaganlage in den Hafen und der Etablierung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft in Form der TRICON Container-Terminal Nürnberg GmbH konnte auch die zuvor bestehend Konkurrenzsituation zwischen beiden Anlagen aufgelöst werden.

Gesellschafter der Betreibergesellschaft sind:

- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße mbH (DUSS)
- Hafen Nürnberg-Roth GmbH
- Container Depot Nürnberg GmbH
- Kombiverkehr – deutsche Gesellschaft für den kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

Die Gesellschaft vereint somit nicht nur die Terminalinvestoren, sondern auch weitere Akteure wie einen Depotbetreiber und einen KV-Operateur.

[12] https://mlv.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MLV/Service/Publikationen/Logistikstandort_Sachsen-Anhalt.pdf

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

3.4 Regionale Koordinatoren für den Schienengüterverkehr

3.4.1 Generelle Anmerkungen

Vereinzelt gibt es bereits Bemühungen auf Länderebene, um bestehende Informationsdefizite bei Verladern und Spediteuren hinsichtlich des Zugangs zum Schienengüterverkehr sowie zu Fördermöglichkeiten abzubauen. Ziel ist es, auf diesem Wege auch die Aufmerksamkeit und Marktakzeptanz vorhandener öffentlich zugänglicher Umschlaganlagen wie z. B. KV-Terminals zu steigern und ggf. derartige Maßnahmen zu koordinieren. Dies ist u. a. im Zusammenhang mit geplanten Ausbaumaßnahmen und Kapazitätserhöhungen wesentlich für die Wirtschaftlichkeit des Umschlagbetriebs.

Im Rahmen der Arbeiten zu dieser Studie wurden zwei derartige Initiativen identifiziert, die nachfolgend beschrieben werden.

3.4.2 Regionaler Schienencoach für den Regionalverband FrankfurtRheinMain

Die Etablierung eines Regionalen Schienencoaches ist eine der Maßnahmen der im Jahr 2020 von der Verbandskammer des Regionalverbands FrankfurtRheinMain beschlossenen Mobilitätsstrategie[13]. Der Schienencoach soll mehr Güter auf die Schiene bringen sowie Unternehmen und Kommunen bei Fragen rund um das Thema Schiene zur Seite stehen und unterstützen. Zu seinen Aufgaben zählen u. a.:

- Fördermittelberatung für Kommunen und Unternehmen mit Empfehlung für die gezielte Auswahl (inkl. Vorgehensweise),
- Potenzialabschätzung für mehr Güter auf die Schiene bei in Frage kommenden Standorten (Einzelne Unternehmensansiedlung oder Gewerbegebiete),
- Einschätzung zur Personenverkehrsnachfrage für Siedlungsflächen im Einzugsbereich von Schienenhaltepunkten,
- Beratung von Kommunen und Unternehmen bei der Planung und Erhaltung von Gleisanschlüssen und Schienenstrecken mit Unterstützung bei Verfahrensfragen,
- Unterstützung bei der Auswahl des geeigneten Bahnspezialisten, d. h. des Spediteurs oder des Eisenbahnbetreibers.

[13] https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Wirtschaftsverkehr/Den-G%C3%BCtern-aufs-Gleis-helfen/

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Im Rahmen einer bundesweiten Ausschreibung wurde die Funktion des Schienencoaches als Auftrag an ein Ingenieurbüro vergeben. Der Vertrag wurde im Dezember 2020 mit einer Laufzeit von zunächst einem Jahr geschlossen. Er wurde zwischenzeitlich um ein weiteres Jahr verlängert.

3.4.3 Kompetenzzentrum Schienengüterverkehr Baden-Württemberg

Einen ähnlichen Ansatz wie im Regionalverband FrankfurtRheinMain verfolgt das Land Baden-Württemberg. Auch hier war der Ausgangspunkt das regionale Güterverkehrskonzept, welches als Maßnahme die Etablierung eines „Kümmerers“ für den Schienengüterverkehr vorsieht[14]. Dieser soll Ansprechpartner in allen Fragen des Schienengüterverkehrs mit Schwerpunkt auf die Themen KV, Infrastrukturanschlüsse und NE-Bahnen sein.

Im Ergebnis wurde bei der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) ein Kompetenzzentrum Schienengüterverkehr eingerichtet. Dieses ist mit zwei Vollzeitstellen besetzt und bildet die Schnittstelle und Koordinationsfunktion zwischen Land, Kommunen und Unternehmen in den vorgenannten Themenbereichen.

Um in konkreten Fällen den interessierten Unternehmen oder Kommunen den Einstieg in eine Förderung zu erleichtern und dadurch die Realisierung der Vorhaben überhaupt erst möglich zu machen, bietet das Kompetenzzentrum seit 2024 über einen externen Dienstleister Erstberatung zu den Förderprogrammen im Schienengüterverkehr an. Über ein Ausschreibungsverfahren wurde die Dresdner Firma LUB Consulting GmbH für die Durchführung dieser Erstberatungen ausgewählt.

[14] https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/nachhaltige-mobilitaet/nachhaltiger-gueterverkehr/

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

4 Zeitliche Prämissen und Abhängigkeiten aus Planungsprozessen

4.1 Vorbemerkungen

Wesentlich für die Umsetzbarkeit und das realisierbare Aufgabenspektrum eines Vernetzungskonzepts für die ostsächsischen Terminalstandorte ist die Berücksichtigung der Rahmenbedingungen hinsichtlich vorhandener Träger- bzw. Betreiberschaft, regionaler Akteure, der Planungsprozesse sowie der zeitlichen Abfolge. Diese werden nachfolgend für die ausgewählten vier Standorte beschrieben.

4.2 Kodersdorf

Die vorhandene Umschlaganlage, die Anfang 2020 in Betrieb gegangen ist, verfügt aufgrund einer bereits seit Inbetriebnahme sehr hohen Auslastung nur über begrenzte Kapazitäten zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre. Der Schwerpunkt des Umschlagbetriebs liegt auf der Abfertigung von Zügen im maritimen Seehafenhinterlandverkehr. Limitierend wirken sich insbesondere die Abstellkapazitäten aus, die z. Zt. nahezu ausschließlich für stapelbare Container genutzt werden.

Eine Erweiterungsmöglichkeit bildet die Schaffung zusätzlicher Stellflächen für Trailer im Bestandsareal. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Installation eines Portalkrans mit Überkranung von vier der fünf Bestandsgleise. Parallel dazu würde einer der beiden vorhandenen Reachstacker weiter eingesetzt. Hierdurch kann zwar parallel an zwei Zügen umgeschlagen werden, jedoch erhöht sich mit dieser Variante die Anzahl der (zwei) Umschlaggeräte nicht.

Eine Erweiterung der Umschlagfläche ist nur mit einer Bauleitplanung für die Nachbargemarkung Schöpstal möglich. Somit könnte östlich der vorhandenen Gleisanlage ein weiterer Umschlagbereich mit angrenzendem Trailerstellplatz eingerichtet werden, der ebenfalls mit zwei Reachstackern bedient würde. Somit lässt sich quasi eine Verdopplung der Umschlagkapazität erzielen. Für die Untersuchung der Erweiterungsoptionen wurde eine Grundlagenermittlung durchgeführt. Bis zum Baurecht für die Terminal-erweiterung wird ein Zeitraum von mindestens 2 bis 3 Jahren veranschlagt.

Sowohl gegenwärtig als auch mit einer künftigen Erweiterung ist die Anlage auf den Umschlag kranbarer Ladeeinheiten (LE) ausgerichtet. Zwar lassen sich mit der NiKraSa- bzw. R2L-Technologie freie Stellplätze im Zug mit nicht kranbaren Trailern füllen und somit die Zugauslastung erhöhen. Jedoch würde die Abfertigung kompletter Züge mit nicht kranbaren Trailern aufgrund der Platzverhältnisse zu Einschränkungen des übrigen Terminalbetriebs führen.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Abb. 2 Querprofilansicht des KV-Terminals Kodersdorf

Im Vergleich der vier Standorte verfügt das KV-Terminal Kodersdorf über die günstigste Autobahnanbindung. Die Bahnanbindung ist über den Nebenanschluss des benachbarten Sägewerks an die nicht elektrifizierte Strecke Görlitz-Cottbus gewährleistet.

Sowohl der Eigentümer (Träger) als auch der Betreiber der Umschlaganlage sind Firmen mit privaten Gesellschaftern. Das Terminal wurde mit Bundesmitteln gem. Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen errichtet. Hieraus resultiert eine 20-jährige Vorhaltepflicht des Zuwendungsempfängers gegenüber dem Bund sowie die Pflicht zur Ausschreibung der Betriebsführung. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass die gegenwärtige Konstellation hinsichtlich Trägerschaft und Betrieb bis mindestens zum Jahr 2040 fortgeführt wird.

Auch für eine mögliche bauliche Erweiterung kann nach gegenwärtigem Stand davon ausgegangen werden, dass auch hierfür Bundesmittel beantragt werden, was eine Vorhaltepflicht von weiteren 20 Jahren ab Zuwendungszeitpunkt zur Folge hätte.

4.3 Bautzen

Die im Rahmen einer von der LISt GmbH beauftragten Grundlagenermittlung konzipierte KV-Anlage ist Bestandteil einer komplexen Standortkonzeption im Süden der Stadt mit mehreren Akteuren (Stadt Bautzen, Alstom S.A., DB AG, Freistaat Sachsen).

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Für einen Teil des Gesamtareals wurde bereits ein Verfahren zur Bauleitplanung eingeleitet. Der ortsansässige Schienenfahrzeughersteller Alstom will im Zuge der Standortentwicklung einen neuen Gleisanschluss von Süden herstellen und in dessen Vorfeld eine Abstellanlage, eine Inbetriebnahmehalle sowie ein Logistikzentrum mit Gleisanschluss errichten. Die Gleisanbindung des Areals soll über die Reaktivierung eines stillgelegten Zuführungsgleises aus dem Bahnhof Bautzen erfolgen. Straßenseitig erfolgt die Anbindung über die BAB-Anschlussstelle Bautzen-West. Im Zuge der Neugestaltung der Südumfahrung Bautzens ist eine neue Erschließungsstraße zum KV-Terminal mit Anbindung an die B 96 sowie weiterführend bis zur BAB-Anschlussstelle Salzenforst geplant (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Somit wird eine konfliktarme, zentrumsferne Abwicklung des Lkw-Verkehrs gewährleistet.

Aufgrund der hieraus resultierenden Planungsschritte ist von einem Zeitraum von mindestens 3 bis 4 Jahren bis zur Erlangung des Baurechts auszugehen.

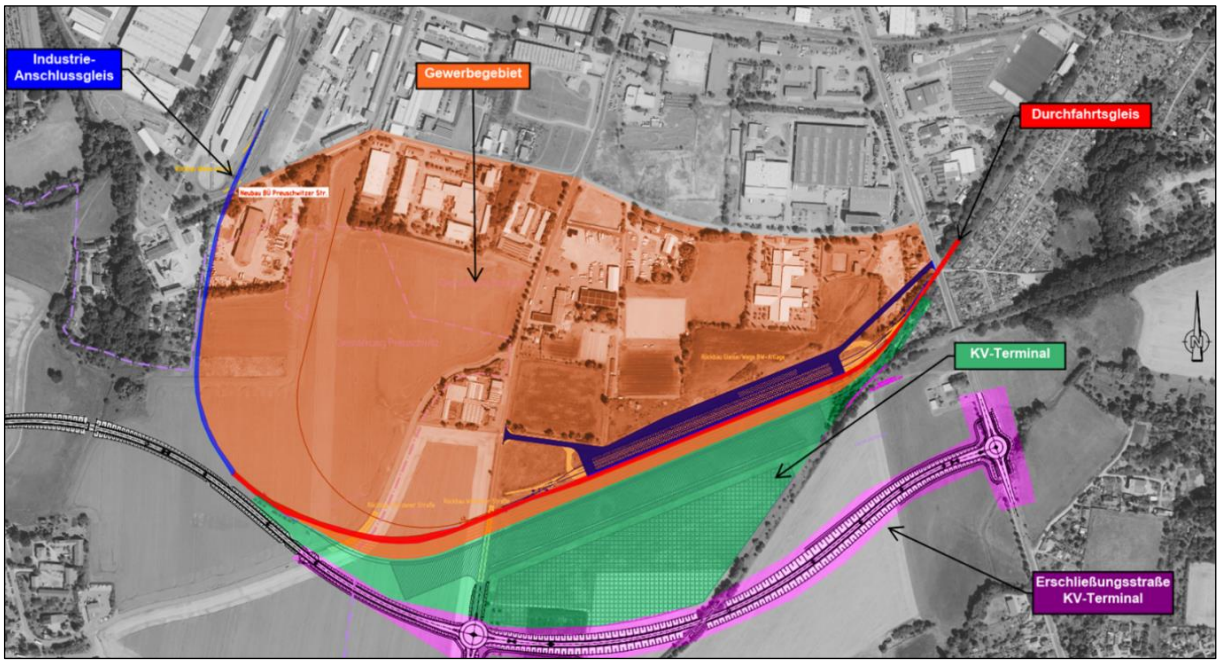

Abb. 3 Konzeptplanung zur Standortentwicklung Bautzen (Quelle: LISt GmbH / IPROconsult GmbH)

Ein wesentlicher Standortvorteil der möglichen Anlagenkonfiguration ist die Entwicklungslänge, welche zuglange Gleise mit einer Länge von ca. 750 m (davon 620 m in der Geraden) ermöglicht.

Für den Standort kann grundsätzliches Einvernehmen zwischen den Akteuren darüber vorausgesetzt werden, dass zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen Mittel aus dem Strukturwandel in Erwägung zu ziehen sind. Für die eigentliche Umschlaganlage – unabhängig von der Ausprägung als KV-Terminal oder Railport – kommt grundsätzlich ebenfalls wie in Bautzen eine Bundesförderung in Frage. Voraussetzung hierfür ist, dass es sich beim Antragsteller um ein Unternehmen in privater Rechtsform handelt. Die Frage der Finanzierung der Umschlaganlage ist somit unmittelbar mit der künftigen Trägerschaft verknüpft. Naheliegend ist, dass es

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

sich beim Investor um ein Unternehmen oder ein Konsortium mit einem unmittelbaren Bezug zum Standort Bautzen handeln wird.

4.4 Horka

Der Standort ist als Bahnverladepunkt nur mit Anbindung an die B 115n relevant und vsl. auch nur dann genehmigungsfähig. Im gegenwärtigen Zustand wird die Zufahrt durch die Ortslage Horka mit schweren Lkw als nicht praktikabel angesehen.

Der große Lagevorteil liegt darin, dass es sich um den einzigen der vier Standorte mit unmittelbarer Schienenanbindung an die elektrifizierte Hauptstrecke Horka-Falkenberg (Niederschlesische Magistrale) handelt. Neben der günstigen Bahnanbindung ergeben sich mit einer möglichen Ansiedlung transportintensiver Unternehmen im benachbarten Rothenburg/Oberlausitz (Flugplatzareal) weitere Entwicklungsperspektiven.

Eine Planungsstudie zur Grundlagenermittlung am Standort Horka, in der die bahnseitige Machbarkeit untersucht wurde, liegt seit Ende 2023 vor. Wenn künftig die Anbindung an die B 115n sichergestellt wird, könnte sich für den Standort aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Kodersdorfer Terminal (ca. 13 km Entfernung) auch die Option eines künftigen Erweiterungsschrittes für diese Anlage ergeben.

Aufgrund der vorliegenden Unwägbarkeiten bestehen – anders als bei den voranstehend beschriebenen Standorten – hinsichtlich der Trägerschaft und des Betriebs noch keine Prämissen. Anders formuliert besteht diesbezüglich noch weitgehende Flexibilität. Im Falle der Beantragung einer Bundesförderung für die Investition entsteht wiederum lediglich die Anforderung, dass der Antragsteller ein Unternehmen in privater Rechtsform ist.

Aufgrund der Abhängigkeit von den Entscheidungsprozessen zur Trassierung und Realisierung der B 115n wird von einem Zeitraum größer fünf Jahren bis zur Erlangung des Baurechts für die Umschlaganlage ausgegangen.

4.5 Löbau

Auch der Standort Löbau ist hinsichtlich seiner Eignung als Bahnverladepunkt unmittelbar von der Fertigstellung eines Straßenbauprojektes abhängig. In diesem Fall handelt es sich um die B 178n, welche als Direktverbindung von der BAB 4 in das Dreiländereck auch für internationale Straßengütertransporte relevant ist. Der Zeitplan zur Erlangung des Baurechts bis hin zur Realisierung einer Umschlaganlage in Löbau wird somit vom Genehmigungs- und Baufortschritt der B 178n bis zur Anschlussstelle Weißenberg

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

beeinflusst. Auch für diesen Standort wurden bereits Untersuchungen zur Grundlagenermittlung durchgeführt, in denen mehrere Flächenoptionen mit Bahnanbindung geprüft wurden.

Ähnlich wie in Horka besteht hinsichtlich Trägerschaft und Betrieb weitgehende Flexibilität. Das nächstgelegene Terminal des geplanten ostsächsischen Netzwerkes ist der Standort Bautzen in ca. 22 km Entfernung. Hieraus können sich ggf. künftig Optionen zur Arbeitsteilung bzw. Erweiterung ergeben.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

5 Schlussfolgerungen für das Betreiber- und Standortkonzept

5.1 Grundsätze

Die Vorzugsvariante aus Sicht sowohl der Betreiber als auch der Nutzer von KV-Terminals ist die Bündelung möglichst vieler KV-Angebote an einem Ort (unabhängig vom eigentlichen Standort). Eine naheliegende Option wäre daher die Erweiterung des Terminals Kodersdorf als einziger bestehender KV-Anlage in Ostsachsen. Demnach wäre die Etablierung eines weiteren bzw. mehrerer KV-Terminals im ostsächsischen Raum aus Sicht der Standortattraktivität nur als zweitbeste Lösung anzusehen. Andererseits ist – wie in der Studie VerMoL-PoSt[15] dargestellt – die an einem Großstandort mögliche Kapazitätserweiterung für die angestrebte Verlagerung von Schwerverkehren von der Straße auf die Schiene nicht ausreichend. Dieser vermeintliche Zielkonflikt, d. h. ein Großterminal vs. mehrere regional verteilte Umschlagpunkte, muss hinsichtlich der Gewährleistung der Standortattraktivität

- für den Investor (Verfügbarkeit von Fördermitteln),
- für den Betreiber (wirtschaftlicher Betrieb, Vermeidung von Konkurrenzierung bzw. redundanten KV-Angeboten),
- für die KV-Operateure (günstige Straßen- und Schienenanbindung) sowie
- für die Nutzer (standortbezogene KV-Relationen, günstige Straßenanbindung)

aufgelöst werden. Zur Erlangung der Akzeptanz des Betreibers des KV-Terminals Kodersdorf für die Beteiligung an einem zu schaffenden „Terminalverbund Ostsachsen“ sollte ein entsprechender Mehrwert entstehen. Daher wurde bei der Variantenerstellung u. a. der Frage nachgegangen, wie dieser Mehrwert aussehen kann.

5.2 Finanzielle Einflussfaktoren

Da die Errichtung intermodaler Umschlagpunkte wie KV-Terminals und Railports üblicherweise unter Einsatz öffentlicher Zuwendungen erfolgt und sich hieraus auch die Marktpreise für den Umschlag ableiten, ist auch für die in Ostsachsen neu zu schaffenden Umschlagkapazitäten von einer öffentlichen Förderung auszugehen. Diese hat wiederum Einfluss auf die Trägerschaft, welche die Investition in den Standort durchführt.

[15] Potential- und Standortanalyse

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Naheliegend ist die Beantragung einer Bundesförderung gem. der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen[16] mit einer maximalen Förderquote von 80 %, bezogen auf die zuwendungsfähigen Kosten. Diese Förderung können nur Unternehmen in privater Rechtsform erhalten. Das bedeutet, dass Gebietskörperschaften wie z. B. Kommunen von der Förderung zwar ausgeschlossen werden, deren Beteiligungsunternehmen in privater Rechtsform jedoch prinzipiell zuwendungsfähig sind. Denkbar wäre z. B. die Investition durch eine bestehende oder zu gründende Gesellschaft mit Beteiligung der öffentlichen Hand (bis zu 100 % öffentliche Beteiligung möglich).

Bei einer Förderquote bis 50 % ist der Umschlagplatz mindestens 10 Jahre in dieser Form vorzuhalten. Bei einer Quote ab 50 % erhöht sich dieser Zeitraum auf 20 Jahre. Zusätzlich ist der Betrieb der Anlage auszuschreiben.

Für alle zusätzlichen Standorte ist im Falle der Bundesförderung eine Standortbestätigung beim EBA zu beantragen. Hier ist darzulegen, dass die zusätzlich mit der beantragten Förderung zu schaffende Umschlagkapazität keine Konkurrenzierung bestehender Anlagen darstellt und für die neu zu etablierende Anlage eine hinreichende Nachfrage besteht. Eine mögliche Begründung wäre die Fokussierung der zusätzlichen Terminalstandorte auf den Umschlag nicht kranbarer Trailer. Hingegen ist zu berücksichtigen, dass eine rein angebotsorientierte Investition, d. h. ohne Benennung konkreter Verkehrsrelationen und regelmäßiger Nutzergruppen[17], nach der bisherigen Fördersystematik der Richtlinie i. d. R. nicht förderfähig sind. Der Verweis auf die stetige Zunahme des grenzüberschreitenden Schwerverkehrs auf der BAB 4 reicht als Bedarfsnachweis nicht aus. Vor diesem Hintergrund ist die Durchführung einer Bedarfs- und Marktanalyse angebracht.

Falls alternativ eine Förderung aus Landesmitteln (Strukturwandel) erwogen wird, ist zu prüfen, ob das Nachrangprinzip greift (Bundesförderung geht vor Landesförderung). Die Bundesförderung gem. der aktuellen Richtlinie kann zwar mit anderen Förderungen kombiniert werden, jedoch darf die maximale Förderquote von 80 % nicht überschritten werden.

Die Variante der reinen Landesförderung (Strukturmittel) wäre z. B. dann relevant, wenn eine Förderquote deutlich über 80 % erforderlich wäre (z. B. bei Nachweis, dass 80 % Förderung nicht ausreichen) und ein Träger der kommunalen Selbstverwaltung oder dessen Eigenbetrieb als Investor auftritt. In diesem Fall wäre

[16] https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/Kombinierter_Verkehr/kombinierter_verkehr_node.html
[17] z. B. über Absichtserklärungen zu dokumentieren

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

ggf. ein Negativbescheid vom EBA einzuholen (Antrag auf Klärung der Standortfrage). Die Ausschreibungspflicht für den Betrieb der Anlage könnte in dieser Variante hingegen ggf. entfallen.

Die Bereitschaft des Eigentümers des KV-Terminals Kodersdorf zur Beteiligung an der Investition in Bautzen bzw. an den weiteren Standorten – z. B. im Rahmen des nach Abzug einer Bundesförderung verbleibenden Eigenanteils – wird derzeit als eher gering eingeschätzt. Hauptgrund ist, dass finanzielle Ressourcen und daraus resultierende Investitionsabsichten zunächst auf den Standort Kodersdorf konzentriert werden.

5.3 Funktionale Einflussfaktoren

Als wesentlich sowohl für die Abgrenzung zum bestehenden KV-Terminal Kodersdorf als auch zur Erreichung der Verkehrsverlagerungsziele sind die neuen Umschlagpunkte zur Realisierung des Umschlags vorwiegend nicht kranbarer Sattelanhänger (Trailer) vorzusehen. Die hierfür relevanten innovativen Umschlagsysteme

- NiKraSa / R2L / VEGA (kranbare Waggonadapter für konventionelle Taschenwagen),
- Lohr (Horizontalumschlag von Waggoneinsätzen mit Spezialwaggons) sowie
- CargoBeamer (Horizontalumschlag von – alternativ auch kranbaren – Waggoneinsätzen mit Spezialwaggons)

wurden in der Studie VerMoL-PoSt eingehend erläutert. Während die erstgenannten Systeme (kranbare Waggoneinsätze) von KV-Operateuren i. d. R. in Zügen für kranbare Ladeinheiten als ergänzendes Angebot eingesetzt werden, richten sich die beiden anderen Systeme gezielt an Kunden mit nicht kranbaren Trailern. Die Lohr-Waggoneinsätze können ausschließlich in speziellen Horizontalumschlagterminals umgeschlagen werden; die Einsätze des CargoBeamer-Systems dagegen verfügen über seitliche Greifkanten zum alternativen Kranumschlag. Um hinsichtlich der Verkehrsrelationen eine hinreichende Flexibilität zu gewährleisten, sind die Systeme NiKraSa/R2L/VEGA und CargoBeamer besser geeignet, da hiermit Kompatibilität zu Kranterminals in den korrespondierenden Versand- bzw. Empfangsregionen (z. B. Ruhrgebiet) besteht. Da insbesondere für die Standorte Horka und Löbau jedoch mit einem längeren zeitlichen Vorlauf zu rechnen ist, kann längerfristig auch das Lohr-System ggf. für Ostsachsen bzw. Polen relevante KV-Verbindungen bieten. Voraussetzung hierfür ist, dass das System entsprechend der Planungen des Systemanbieters in einem europaweiten Terminalnetz eingesetzt wird.

Während die kranbaren Waggoneinsätze für konventionelle KV-Taschenwagen keine besonderen Anforderungen an das Terminallayout hervorrufen, sind bei der CargoBeamer-Technologie in jeder Waggonposition spezielle Umschlagmodule in den Ladegleisen vorzusehen. Daher wird in den im Rahmen des VerMoL-Projekts durchgeführten Grundlagenermittlungen für die vier Terminalstandorte jeweils eine CargoBeamer-Variante untersucht.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

6 Arten von Trägerschafts- Betreiber- und Standortkonzepten

6.1 Beteiligungsmöglichkeiten privater Unternehmen

Grundsätzlich handelt es sich beim Betrieb von KV-Terminals sowie von KV-Transportrelationen um rein kommerzielle Prozesse. Da diese jedoch auch dem Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene dienen, nimmt die öffentliche Hand auf nationaler und EU-Ebene seit mehreren Jahrzehnten Einfluss auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs im Vergleich zum durchgehenden Straßentransport. Dies reicht von rechtlich-fiskalischen Ausnahmen[18] über Investitionszuschüsse für Umschlaganlagen bis hin zu Anschubfinanzierungen für Pilottransporte sowie dauerhaften Betriebssubventionen im alpenquerenden Verkehr.

Letztlich maßgebend für die Bereitschaft privater Investoren und/oder Betreiber, sich an regional verteilten KV-Terminalstandorten in Ostsachsen zu beteiligen, sind deren wirtschaftliche Erfolgsaussichten sowie die Möglichkeiten zur Begrenzung von Risiken. Ein ostsächsisches Beispiel für das erfolgreiche Engagement privater Unternehmen in der Etablierung eines einzelnen KV-Terminals mit nachfragegerechten Transportangeboten findet sich in Kodersdorf (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die Investitionszuschüsse des Bundes haben dort einen wesentlichen Anreiz zur Realisierung des Vorhabens gesetzt und mindern die wirtschaftlichen Risiken ab. Jedoch lassen sich hieraus aus folgenden Gründen nur bedingt übertragbare Ansätze für die weiteren Standorte des geplanten Terminalverbunds ableiten:

- Bei den in Kodersdorf abgefertigten Verkehren handelt es sich derzeit ausschließlich um maritime Im- bzw. Exportströme aus dem regionalen Einzugsgebiet des Terminals, d. h. Trailerverkehre von/nach Polen bilden noch keine Nutzergruppe.
- Für die anderen Standorte sind (noch) keine privaten Akteure erkennbar, von denen eine mit Kodersdorf vergleichbare Standort- bzw. Investitionsinitiative ausgehen könnte.
- Die baurechtlichen Voraussetzungen an den anderen Standorten weisen derzeit noch ein vergleichsweise frühes Stadium auf, das für das Engagement eines privaten Investors an einem einzelnen Standort nur bedingt attraktiv ist, im Zusammenschluss mit mehreren Standorten jedoch zusätzlich mit weiteren wirtschaftlichen und zeitlichen Unwägbarkeiten verbunden ist.

Voraussetzung für die Beteiligung privater Unternehmen ist daher zunächst die Schaffung der Grundlagen in der Bauleitplanung sowie bei der Sicherung der für die Investitionsvorhaben notwendigen Flächen. Bereits

[18] z. B. Kfz-Steuerbefreiungen und Ausnahmen von Fahrverboten für Vor- bzw. Nachlauftransporte auf der Straße

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

um diese Grundlagen für den Standortverbund insgesamt zu schaffen, ist zumindest eine koordinierende Rolle des Freistaates Sachsens förderlich, da die betreffenden Kommunen hierzu nicht in der Lage sind bzw. dies auch nicht als ihre Aufgabe ansehen werden.

Für diese Planungs- und Koordinierungsphase sind daher die organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Dies gilt auch dann, wenn sich das Planungsareal eines KV-Terminals des Verbunds im Bereich eines anzupassenden Bebauungsplans befindet. Dann könnte zwar die betreffende Kommune die für das einzelne KV-Terminal vorgesehene Fläche ausschreiben, der angestrebte Verbundcharakter wäre dann jedoch vsl. nicht mehr erfüllbar, da die Entwicklung unabgestimmt erfolgt und auch eine Konkurrenzierung zwischen Standorten nicht ausgeschlossen werden kann.

Nach einer koordinierten Schaffung der bauleitplanerischen Grundlagen für eine zwischen den Standorten abgestimmte Etablierung von Umschlagkapazitäten sind private Investoren zu gewinnen. Dies kann durch Ausschreibungen bzw. Markterkundungsverfahren erfolgen. Die privaten Unternehmen könnten somit für die Investition auf die gängigen Förderinstrumente wie z. B. die Bundesrichtlinie (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) zugreifen.

Für den Fall, dass die Gewinnung privater Investoren nicht gelingt bzw. zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen führen würde, wäre eine Erstinvestition auf alleinige oder maßgebliche Initiative der öffentlichen Hand zu prüfen. Im Anschluss kann der Betrieb der Umschlaganlage(n) ausgeschrieben und somit private Unternehmerschaft in den Terminalverbund einbezogen werden (vgl. 8).

Die voranstehend beschriebene Konstellation für Terminalinvestitionen durch Beteiligung der öffentlichen Hand (Land, Kommunen) wird in den folgenden beiden Abschnitten erörtert.

6.2 Beteiligungsmöglichkeiten des Freistaates Sachsen

An dieser Stelle sollen Optionen zur Beschleunigung der Planung und Umsetzung komplexer Infrastrukturprojekte in Form von jeweils eigenständigen Projektgesellschaften unter direkter oder indirekter Beteiligung des Freistaates Sachsen bzw. der von den Projekten betroffenen Kommunen betrachtet werden.

Mit der Etablierung sogenannter „investiver Zweckgesellschaften“ unter Beteiligung der öffentlichen Hand kommen allgemein u. a. folgende Effizienzvorteile und Synergien in Betracht:

- Möglichkeit der Einbindung der kommunalen Ebene über den Aufsichtsrat oder (wenn nach Kommunalrecht möglich) über Gesellschafteranteile.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

- Begrenzung des Aufbaus eigenen Personals in der investiven Zweckgesellschaft, indem der administrative Geschäftsbetrieb (Buchhaltung etc.) teilweise bzw. vollständig durch Vergabe an vorhandene Landesgesellschaften übertragen wird.
- Die investive Zweckgesellschaft könnte weitere (landeseigene) „Schwesterunternehmen“ mit notwendigen Leistungen per Inhouse-Vergabe wie z. B. Projektmanagement beauftragen.
- Nach der Etablierungsphase, dem Ende der Fördermittelbindung bzw. Erreichen der Wirtschaftlichkeitsschwelle könnte die investive Zweckgesellschaft Investoren angeboten werden.
- Die investive Zweckgesellschaft kann in Ergänzung zu Mitteln aus dem Strukturwandel alle weiteren Fördermöglichkeiten (EU, Bund, Land) zur Projektfinanzierung nutzen, ergänzend ist eine Fremdfinanzierung über den Kapitalmarkt denkbar.

Eine im Zusammenhang mit investiven Zweckgesellschaften – u. a. aus Gründen der Haftungsbeschränkung – häufig gewählte Rechtsform ist die GmbH. Dafür spricht im konkreten Fall auch, dass beispielsweise der Freistaat Sachsen bereits mehrere Beteiligungen an GmbH-Gesellschaften hält, z. B. die SBO GmbH, die Sächsische Staatsbäder GmbH und die LISt GmbH.

Wenn die zu gründenden Gesellschaften in einem Markt tätig werden, in dem auch private Wettbewerber aktiv sind, sind kartellrechtliche bzw. wettbewerbsrechtliche Aspekte zu berücksichtigen. Beim Bau von KV-Terminals ist dies im Rahmen des zeitkritischen Veränderungsbedarfes in Logistik-Prozessen sowie der damit verbundenen Schaffung von effizienten Angeboten für die Betriebsphase entsprechend zu würdigen.

Der Gutachter geht davon aus, dass die Aufgaben der zu gründenden Zweckgesellschaft(en) zumindest in der Planungsphase als nicht gewerblich einzuordnen sind. Das dürfte sich bereits daraus ergeben, dass sich der Freistaat Sachsen als potenzieller Unternehmensträger zumindest in dieser Phase nicht primär von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten leiten lässt, und nicht das Erzielen von Erlösen, sondern die Projektrealisierung als solche und die hiermit avisierte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene im Vordergrund steht. Dies sind demnach Vorhaben, die der Umsetzung strategischer Zielvorgaben dienen bzw. diese vorbereiten und anbahnen – stets mit dem Ziel der finalen Privatisierung.

Nach Abschluss der Gründungsphase unterliegt die Gesellschaft dagegen den Rahmenbedingungen, die für alle Marktteilnehmer gelten. Sowohl auf der Nachfrage- als auch auf der Angebotsseite ist somit zu beachten, dass die Tätigkeit der Gesellschaft nicht zu einer Verzerrung der Marktverhältnisse führt. Solange es sich im vorliegenden Fall noch um „Pilotprojekte“ handelt, dürfte dies nach Ansicht des Gutachters der Aufgabenstellung entsprechen und marktkompatibel sein, zumal unter dem Aspekt des Strukturwandels die Umsetzung eines politischen Willens hier direkt an bestimmte Regionen und zu verändernde Prozesse gebunden ist. Für diese Veränderungsprozesse ist eine entsprechende Angebots-Landschaft erfolgskritisch,

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

deren Entwicklung aus heutiger Sicht der aktiven Unterstützung und Mitwirkung öffentlicher Strukturen bedarf.

Zu beachten ist ferner das EU-Beihilferecht. Dies gilt unabhängig davon, ob der Freistaat Sachsen die Projekte mittels privatrechtlich organisierter Rechtsformen realisiert oder ob er hierfür seine eigenen Verwaltungsstrukturen einsetzt. Entscheidend ist nicht die Rechtsform, sondern die Frage, ob der Staat bzw. das öffentliche Unternehmen einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Tätigkeit einer investiven Zweckgesellschaft unter den beihilferechtlichen Unternehmensbegriff fällt. Damit sind Zuwendungen an diese Unternehmen, auch die Ausstattung mit Eigenkapital, an den Regeln des Beihilferechts zu bemessen. Entsprechende Zuwendungen mit Bezug zum Strukturwandel und dem damit verbundenen Gestaltungsauftrag des Freistaates Sachsen werden, insbesondere in der Etablierungs- und Invest-Phase durch den Gutachter nach gegenwärtigem Stand als zulässig eingeschätzt.

Im vorliegenden Fall kann man argumentieren, dass die Errichtung von Umschlagplätzen für den Güterverkehr positive Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung und den Strukturwandel hat. Unter heutigen Marktverhältnissen ist zu erwarten, dass private Unternehmen diese Aufgaben auf Grund des hohen Unternehmensrisikos besonders in dieser Region im erforderlichen Zeitfenster nicht realisieren werden. Der hier gewählte Ansatz mit Etablierung und Vernetzung arbeitsteiliger Standorte geht deutlich über den gewöhnlichen Umschlagbetrieb einzelner Unternehmen hinaus.

Sofern die Gesellschaftsanteile vollständig vom Freistaat Sachsen gehalten werden, könnten sich die Zweckgesellschaften für die Durchführung ihrer Aufgaben von bereits bestehenden landeseigenen Unternehmen in Sachsen bedienen. Es spricht vieles dafür, dass dies auch gilt, wenn die kommunale Ebene am Gesellschaftskapital beteiligt wird. In der letztgenannten Konstellation ist die Rechtslage allerdings nicht abschließend höchstrichterlich geklärt, sodass ein Restrisiko verbleibt. Sollte man sich gegen eine Kapitalbeteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften entscheiden, so könnte die Einbindung der kommunalen Ebene auch über einzurichtende fakultative Aufsichtsräte erfolgen.

Wie bei jeder staatlichen Betätigung in einem wirtschaftlichen Umfeld sind während der gesamten Projektrealisierung die Vorgaben des europäischen Beihilferechts fortlaufend zu beachten. Ferner unterliegen die Gesellschaften im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit den für alle anderen Wirtschaftssubjekte geltenden rechtlichen Regeln.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

6.3 Beteiligungsmöglichkeiten von Kommunen

Wie im voranstehenden Abschnitt erläutert, ist eine Kapitalbeteiligung der kommunalen Ebene an zu gründenden investiven Zweckgesellschaften als anzustrebende Möglichkeit anzusehen. Zu berücksichtigen ist jedoch in diesem Zusammenhang, dass bei den betreffenden Kommunen zunächst eine hinreichende Motivation zur Beteiligung an der Umsetzung des Vorhabens erreicht werden muss. Hintergrund dieser Aussage ist, dass es üblicherweise nicht zu den vorrangigen kommunalen Aufgaben zählt, überregional wirksame Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu realisieren. Zwar kann unterstellt werden, dass die Inbetriebnahme eines KV-Terminals im Gebiet einer Kommune zu einem Standortvorteil, z. B. bzgl. des Angebots klimafreundlicher intermodaler Logistikketten für künftige Unternehmensansiedlungen, führt. Andererseits wird es auch aus kommunaler Perspektive unverkennbar bleiben, dass die übergeordnete Zielstellung des geplanten Terminalverbunds die Entlastung der grenznahen BAB 4 von Straßengüterferntransporten ist. In diesem Kontext besteht die Herausforderung, die betreffenden Kommunen zur Beteiligung an der Zweckgesellschaft im Allgemeinen und zur Übernahme des nach Abzug möglicher Förderungen verbleibenden anteiligen Eigenanteils im Besonderen zu bewegen.

Aus den genannten Gründen wird eine Realisierung eines oder mehrerer KV-Terminals des geplanten Verbunds ausschließlich durch kommunale Träger als schwierig angesehen. Gleiches gilt für potenzielle private Investoren. Zwar ist hier die Hürde der Herbeiführung investiver Entscheidungen im Vergleich zur kommunalen Ebene als deutlich niedriger einzustufen. Voraussetzung hierfür sind gute wirtschaftliche Aussichten für den Terminalbetrieb i. d. R. in Kombination mit öffentlicher Investitionsförderung, z. B. durch das in Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beschriebene Bundesprogramm. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang weiterhin, dass bei einer Realisierung eines Terminalstandortes allein durch einen privaten Investor die Möglichkeit der Einflussnahme seitens der öffentlichen Hand – insbesondere hinsichtlich der Integration in den Terminalverbund – entfällt. Bei Inanspruchnahme von Bundesförderung besteht lediglich die Betriebspflicht im Vorhaltezeitraum (i. d. R. 20 Jahre).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Zielsetzung des VerMoL-Vorhabens einer signifikanten Entlastung sächsischer Autobahnabschnitte vom Schwerverkehr durch Verlagerung auf die Schiene – mit verteilten KV-Terminals in Ostsachsen – ohne organisatorische Beteiligung des Freistaates nicht oder nur schwer erreichbar sein wird. Gleichzeitig kann eine Einbindung lokaler Akteure aus der kommunalen Ebene und/oder der Privatwirtschaft für die Planungs- und Genehmigungsphase sowie für standortbezogene Investitionen sinnvoll sein.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

6.4 Beteiligungsmöglichkeiten des Bundes

Eine direkte Investition seitens des Bundes, d.h. durch die DB-Tochtergesellschaft DUSS, wird nach gegenwärtigem Stand lediglich als mögliche Option angesehen. Als Hauptgrund ist hier anzuführen, dass die Planungen für neue KV-Terminals seitens der DB eher auf Aus- und Neubau zentraler Umschlagknoten in wirtschaftlichen Ballungsräumen ausgerichtet ist[19]. Die Finanzierung dieser Anlagen erfolgt aus Mitteln gem. Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Das BSWAG basiert auf der Aufstellung und Priorisierung von Einzelprojekten im Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Die Erfahrung der zurückliegenden Jahre zeigt, dass Baumaßnahmen an mehreren bereits prioritär eingeordneten KV-Standorten aufgrund von Finanzierungsengpässen zurückgestellt werden mussten. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass seitens der DUSS für die Realisierung der hier betrachteten – eher peripher gelegenen – KV-Terminals vsl. auch mittel- bis langfristig keine Ressourcen verfügbar sein werden.

[19] vgl. https://www.umschlagbahnhoefe.de/ausgewaehlte-projekte.html

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

7 Entwicklungsszenarien

7.1 Vorbemerkungen

Ausgehend von den voranstehend beschriebenen Rahmenbedingungen ergeben sich für das vernetzte Terminalkonzept (Terminalverbund Ostsachsen) zwei Entwicklungslinien: Zum einen kann der Kapazitätsausbau ausgehend und abgeleitet von den bestehenden Strukturen am Terminalstandort Kodersdorf erfolgen. Alternativ besteht die Option, die Entwicklung unabhängig vom bestehenden KV-Terminal voranzutreiben. In beiden Szenarien wird als zeitlich nächstgelegene Phase – angesichts der in Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beschriebenen Rahmenbedingungen – die Standortentwicklung in Bautzen vorgesehen. Die Standorte Horka und Löbau sind aufgrund ihrer starken Abhängigkeit von der Fertigstellung der Fernstraßenanbindung zeitlich später einzuordnen. Das bedeutet, dass der zu etablierende Terminalverbund zunächst an den Standorten Kodersdorf und Bautzen auszurichten ist, auch weil bei den anderen Standorten hinsichtlich der Themen Trägerschaft und Betrieb noch weitgehende Flexibilität besteht.

In beiden Szenarien sollte eine Konkurrenzierung zwischen den benachbarten Terminalstandorten vermieden werden und vielmehr eine Arbeitsteilung mit hohen Verkehrsverlagerungswirkungen angestrebt werden.

Hierzu enthält die nachfolgende **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** eine schematische Übersicht der Standorte mit den Abhängigkeiten hinsichtlich der Straßenanbindung (B 178n, B 115n) sowie der Straßenentfernungen zueinander und zu den KV-Terminals im Güterverkehrszentrum und Alberthafen Dresden. Die dargestellten Verbindungen und räumlichen Zusammenhänge wurden bei der Aufstellung der Entwicklungsszenarien berücksichtigt.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LISt
Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

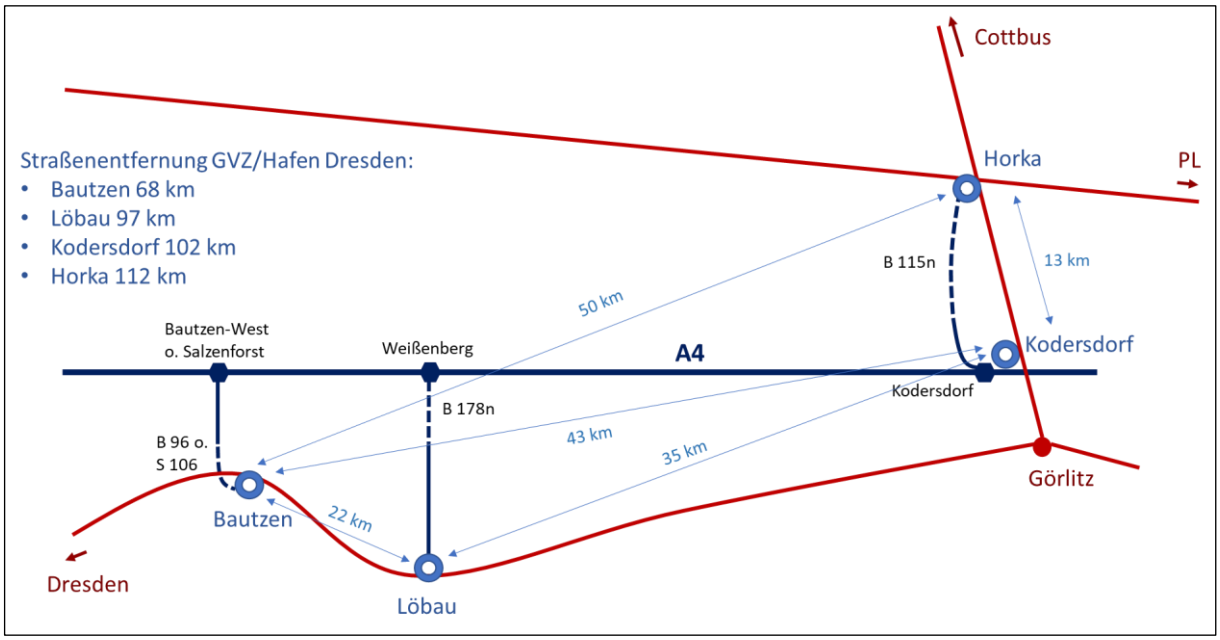

Abb. 4 Schematische Standortübersicht

Entsprechend der Aufgabenstellung (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) werden für die Entwicklungsszenarien Einschätzungen hinsichtlich

- Varianten in öffentlicher Trägerschaft, als PPP-Modell; in rein privater Trägerschaft,
- der Unterscheidung zwischen (planerischer und baulicher) Standortentwicklungsphase,
- der Betriebsführung in der Etablierungsphase und im Regelbetrieb

vorgenommen und folgende Konstellationen untersucht:

- nur Betrieb (in Etablierungsphase und/oder Regelbetriebsphase),
- Baulast/Investition in planerischer und baulicher Standortentwicklungsphase + Betrieb,
- nur Baulast/Investition mit separater Ausschreibung des Betriebs sowie
- nur Koordination in Kapazitätsplanung und Vermarktung der Standorte.

Insbesondere wurde dabei die Variante „investive Zweckgesellschaft“ mit öffentlicher Gesellschafterbeteiligung geprüft. Nachfolgend werden die Entwicklungsszenarien in Bezug auf die vorgenannten Aspekte erläutert.

7.2 Szenario 1 – Leitprinzip KV-Terminal Kodersdorf

Für dieses Szenario wurde angenommen, dass die Strukturen im KV-Terminal Kodersdorf hinsichtlich Trägerschaft (Eigentum) und Betrieb langfristig, d. h. mindestens bis zum Jahr 2040 bzw. ggf. darüber hinaus fortbestehen.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Eine weitere Annahme ist, dass der Terminalverbund – z. B. mit öffentlicher Förderung – in die Lage versetzt wird, die Gemeinde Schöpstal bei der Aufstellung und Umsetzung eines B-Plans für die Erweiterung des (dann ggf. interkommunalen) Gewerbegebiets zu unterstützen. Dies würde die flächenmäßige Erweiterung des bestehenden Terminals (zusätzlicher östlicher Umschlagbereich, vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls auf die Förderrichtlinie RegioPlan[20] des Sächsischen Staatsministeriums für Regionalentwicklung (SMR) verwiesen. Das SMR unterstützt Kommunen im Freistaat Sachsen bei der Erstellung von Bebauungsplänen und Flächennutzungsplänen für gewerbliche Ansiedlungen. Zuwendungsempfänger sind Gemeinden. Mit Zustimmung der Gemeinde kann auch der Landkreis Zuwendungsempfänger sein. Bei gemeindeübergreifenden Vorhaben können mit Zustimmung der betroffenen Gemeinden neben den Landkreisen auch Zweckverbände Zuwendungsempfänger sein.

Ein erster Schritt in Richtung Planungsunterstützung wurde im Rahmen des VerMoL-Projekts mit der Grundlagenermittlung getätigt. Hierdurch wird der private Träger des Terminals aktiv in seinen Bemühungen zur Erweiterung der Umschlagkapazität unterstützt. Für die Investition selbst ist es naheliegend, dass wiederum Bundesförderung beantragt wird. Mit Inanspruchnahme dieser Förderung mit einer Quote von über 50 % verlängert sich der Vorhaltezeitraum nach derzeitigem Stand um weitere 20 Jahre ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Auch mit der Terminalerweiterung werden die Hauptkunden der Umschlaganlage vsl. auch künftig große Verlader sein (z. B. Sägewerk) sowie Speditionen bzw. Lkw-Flottenbetreiber mit vorwiegend kranbaren Ladeeinheiten (Container, Trailer). Lediglich ergänzend können kranbare Waggoneinsätze (z. B. R2L) für nicht kranbare Trailer in geringerem Umfang zum Einsatz kommen.

Für den Standort Bautzen bedeutet dies, dass ein KV-Terminal mit Schwerpunkt auf kranbaren Trailern in unmittelbarem Wettbewerb zu dem dann in seiner Kapazität erweiterten KV-Terminal in Kodersdorf stehen würde. Wenn man sich in Bautzen hingegen funktional vorrangig bzw. ausschließlich auf den Umschlag nicht kranbarer Trailer konzentrieren würde, bliebe eine Arbeitsteiligkeit bei gleichzeitig begrenzter Konkurrenzierung zwischen beiden Standorten gewahrt. Hinzu kommt, dass mit der Konzentration auf nicht kranbare Trailer ein signifikanter Verkehrsverlagerungseffekt erreicht werden kann.

Grundsätzlich bietet sich für die Investition in den Standort Bautzen die Etablierung einer Gesellschaft mit anteiliger oder kompletter öffentlicher Beteiligung (investive Zweckgesellschaft) an, um Mittel aus dem Strukturwandel zur Standortentwicklung (RL InvKG) einzusetzen. Aufgrund der nicht erkennbaren

[20] https://www.landesentwicklung.sachsen.de/foerderrichtlinie-regioplan-6457.html

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Bereitschaft des privaten Terminaleigentümers in Kodersdorf an der Übernahme finanzieller Eigenanteile und kommerzieller Risiken an einem anderen Standort, wird eine standortübergreifende Investitionsgesellschaft (Bauphase) ausgeschlossen. Auch eine standortübergreifende Betreibergesellschaft (Betriebsphase) für alle Standorte wäre aufgrund des Primats der Kodersdorfer Konstellation nur in deren Übertragung auf die anderen Standorte möglich, was jedoch aus den benannten Gründen als wenig wahrscheinlich anzusehen ist. Eine Option zur Beteiligung der öffentlichen Hand in einer derartigen Betreiberstruktur wird nicht gesehen.

Standortbezogene Investitionsgesellschaften bieten nicht nur hinsichtlich der zeitlichen Abfolge der Standortentwicklung Vorteile, sondern nach derzeitigem Stand auch hinsichtlich der Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Strukturwandel. Wenn diese auch künftig an eine Trägerschaft unter Beteiligung kommunaler Gebietskörperschaften gekoppelt wird, ist die Etablierung einer investiven Zweckgesellschaft pro Standort zielführender. Auch wenn man an dieser Stelle den Begriff „standortübergreifend“ nur auf die neuen Standorte reduzieren würde, fällt die Einschätzung ähnlich aus: Da die Standortinvestitionen aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen (z. B. Fernstraßenanbindungen) sowie der nur schrittweise möglichen Kapazitätssteigerung zeitlich nicht parallel laufen, wird die Bereitschaft der jeweiligen Kommunen – ähnlich wie beim privaten Eigentümer in Kodersdorf – zur finanziellen Beteiligung an der Investition an einem anderen Terminalstandort als eher gering eingeschätzt. Hingegen lassen sich in standortbezogenen Gesellschaften die wesentlichen Akteure auf kommunaler und regionaler Ebene unmittelbar in die Standortentwicklung einbinden.

7.3 Szenario 2 – Leitprinzip KV-Terminal Bautzen

Das zweite Entwicklungsszenario ergibt sich für den Fall, dass das KV-Terminal Kodersdorf flächenmäßig nicht erweitert werden kann. In diesem Fall wären sowohl für kranbare als auch für nicht kranbare Ladeeinheiten mittelfristig weitere Umschlagkapazitäten in der Region erforderlich. Diese Kapazitäten könnten in Bautzen als dem Standort geschaffen werden, an dem im Vergleich zu Horka und Löbau vsl. zeitlich am ehesten Baurecht geschaffen werden kann.

Das KV-Terminal könnte dementsprechend eine Ergänzungsfunktion zu Kodersdorf erfüllen. Unter dem Gesichtspunkt einer fehlenden Erweiterungsfähigkeit der Kodersdorfer Anlage kann unter Umständen ggf. doch eine Bereitschaft des Kodersdorfer Terminaleigentümers zur Beteiligung an einer standortbezogenen Investitionsgesellschaft in Bautzen herbeigeführt werden. In diesem Fall wäre jedoch die Inanspruchnahme von Mitteln des Strukturwandels für den Bau fraglich, da diese i. d. R. nur für Kommunen bzw. deren Unternehmen vorgesehen sind. Zu prüfen wäre im konkreten Fall, inwiefern eine Minderheitsbeteiligung eines privaten Gesellschafters förderunschädlich ist. Wird hingegen ausschließlich Bundesförderung in

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Anspruch genommen, bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Gesellschafterstruktur für die Bauphase. Ohnehin sind die hier getroffenen Aussagen hinsichtlich einer möglichen Beteiligung des Kodersdorfer Eigentümers an einer Investition in Bautzen nach gegenwärtigem Stand rein spekulativ. Ebenfalls möglich wäre es, dass im Fall einer nicht möglichen flächenmäßigen Erweiterung der Anlage in Kodersdorf deren Eigentümer seine geschäftlichen Aktivitäten in der Region auf diesen einen Standort beschränkt.

Ähnlich wie im ersten Entwicklungsszenario wird demnach weder eine standortübergreifende Investitions- noch eine gemeinsame Betreibergesellschaft als zielführend angesehen.

Denkbar ist weiterhin, für die bauliche Investition die Durchführung von Interessenbekundungsverfahren (Teilnahmewettbewerben) durchzuführen, um die Beteiligung privater Unternehmen – mit Berücksichtigung öffentlicher Förderprogramme (z. B. Bund) – zu ermöglichen. Sollte sich im Rahmen dieser Verfahren kein Interessent finden, wäre jeweils ein PPP-Modell oder eine rein öffentliche Konstellation (investive Zweckgesellschaft) vorzusehen.

Das Interessenbekundungsverfahren bzw. der Teilnahmewettbewerb bietet für Bautzen ebenfalls die Möglichkeit, eine Auswahl der Technologie für den Umschlag nicht kranbarer Trailer zu treffen.

7.4 Entwicklungslinien für Horka und Löbau

Aufgrund der infrastrukturellen Rahmenbedingungen, insbesondere hinsichtlich der Fernstraßenanbindung, werden die Standorte Horka und Löbau zeitlich nachgelagert in die Entwicklung gehen. Daher wurde der Frage nachgegangen, wie diese Standorte die dann bereits etablierten Anlagen in Kodersdorf und Bautzen funktional ergänzen können.

Der Standort Horka wird aufgrund seiner räumlichen Nähe zum KV-Terminal Kodersdorf (13 km Entfernung) als dessen perspektivischer Erweiterungsstandort angesehen. Funktional können sich beide Standorte dahingehend ergänzen, dass sie über die gleiche Bahnanbindung (über Niesky) verfügen und Horka durch seine Lage an der elektrifizierten Hauptstrecke Vorteile in der schienenseitigen Bedienung aufweist. Dieser Entwicklungsschritt kann z. B. dann vorgenommen werden, wenn entsprechend dem ersten Entwicklungsszenario eine flächenmäßige Erweiterung der Kodersdorfer Anlage erfolgt ist und deren Kapazität wiederum erschöpft sein wird. Eine Arbeitsteiligkeit zwischen beiden Standorten stellt sich dann ein, wenn sie von der gleichen – d. h. Kodersdorfer – Betreibergesellschaft betrieben werden. Dies setzt voraus, dass der Standort Horka, z. B. durch den zu etablierenden Terminalverbund, in der Planungsphase grundstücksmäßig gesichert und planerisch vorbereitet wird. Zu klären ist hinsichtlich der Betreiberschaft, ob eine Direktvergabe des Betriebs in Horka an den Kodersdorfer Betreiber erfolgen kann oder der Betrieb

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

auszuschreiben ist. Das lässt sich derzeit noch nicht gesichert sagen, da z. B. die vsl. ab 2022 geltende Bundesrichtlinie zum Zeitpunkt der Klärung dieser Frage nicht mehr in Kraft sein wird. Auch hier kann der Terminalverbund aktiv unterstützen, wenn durch Definition eines dezentral verteilten und regional abgestimmten Terminalnetzes belegt wird, dass es sich beim Standort Horka um die planmäßige Erweiterung des Kodersdorfer Terminal handelt. Dies würde in etwa der Situation und Motivation des Terminalverbunds in Sachsen-Anhalt aus dem Jahr 2012 entsprechen (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Hieraus kann sich für den Eigentümer bzw. Betreiber des Kodersdorfer Terminals eine zusätzliche Motivation zur Beteiligung am Terminalverbund Ostsachsen ergeben.

Die vergleichsweise kurze Straßenentfernung zwischen beiden Standorten kann bei Umfuhren (z. B. zum Kapazitätsausgleich) durch konventionelle Lkw-Shuttleverkehre oder aber angesichts der zeitlichen Perspektive von mehreren Jahren und der feststehenden Route alternativ auch durch fahrerlose, automatisierte Fahrzeuge durchgeführt werden. Es wird empfohlen, diesen Aspekt in einem separaten Teilvorhaben zu untersuchen.

Auch für den Standort Löbau ist eine vergleichbare Lösung wie für Horka mit einer funktionalen Arbeitsteilung mit dem Bautzener Terminal denkbar, d. h. wenn künftig dessen Kapazität erschöpft sein wird und weiterer Ausbaubedarf besteht. Auch in diesem Fall besteht eine Aufgabe des Terminalverbunds darin, den Terminalstandort grundstücksmäßig zu sichern und planerisch vorzubereiten.

Insgesamt würde sich somit – im Unterschied zur ursprünglich avisierten standortübergreifenden Betreibergesellschaft für alle vier Standorte – die Option für zwei „Betreiber-Tandems“ zwischen Kodersdorf und Horka sowie zwischen Bautzen und Löbau ergeben. Neben einer Übernahme der Betreiberschaft durch den jeweiligen Betreiber in Kodersdorf bzw. Bautzen wäre in diesem Fall auch die Einbeziehung weiterer Akteure mit Bezug zu den neuen Standorten denkbar.

Für die bauliche Investition wird – analog zu Bautzen – in Horka und Löbau die Durchführung von Interessenbekundungsverfahren (Teilnahmewettbewerben) empfohlen, um die Beteiligung privater Unternehmen – mit Berücksichtigung öffentlicher Förderprogramme (z. B. Bund) – zu ermöglichen. Sollte sich im Rahmen dieser Verfahren kein Interessent finden, wäre jeweils ein PPP-Modell oder eine rein öffentliche Konstellation (investive Zweckgesellschaft) vorzusehen.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

8 Leistungsumfänge der Trägerschafts-, Betreiber- und Standortkonzepte

Maßgabe ist, dass alle ostsächsischen Standorte einbezogen werden sollen und ein abgestimmter, Konkurrenzierung weitgehend vermeidender Kapazitätsausbau möglich wird. Aufgrund der Vorgabe der Eigentümer- und Betreiberstruktur in Kodersdorf ist die Etablierung einer direkten Trägerschaft für alle Phasen (Planung/Investition/Betrieb) für alle vier Standorte nicht relevant und nach Ansicht des Gutachters aufgrund mangelnder standortübergreifender Synergieeffekte insbesondere in der Bauphase auch nicht zielführend. Für die Betriebsphase können sich hingegen arbeitsteilige Prozesse zwischen mehreren Standorten ergeben, die zu standortübergreifenden Lösungen führen (Stichwort „Betreiber-Tandems“, vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Für die Bauphase sind standortspezifische Lösungen (z. B. mit Beteiligung lokaler Akteure) zu bevorzugen und lediglich zur Koordinierung des Standortausbaus in der Planungs- bzw. investitionsvorbereitenden Phase eine übergeordnete Struktur (Arbeitstitel: Terminalverbund Ostsachsen) zu etablieren. Zum einen kann hierdurch

- der für die Bundesförderung geforderte Nachweis der Vermeidung der Auswirkungen auf benachbarte KV-Terminals erbracht werden
- der Einsatz und die Beantragung von (ggf. ergänzender) Landesförderung erbracht werden
- die Ansprache der Ziel- bzw. Nutzergruppen bzgl. des Verlagerungsziels kontinuierlich und abgestimmt erfolgen (Standortvermarktung).

Die standortspezifischen Lösungen für die Bauphase leiten sich hinsichtlich der Rechtsform insbesondere aus der Finanzierung ab, d. h.

- Bundesförderung → Unternehmen in privater Rechtsform (auch mit öffentlicher Beteiligung)
- Strukturförderung → öffentliche Körperschaft oder deren Unternehmen

Das Konzept des Terminalverbunds wird durch die geplante bzw. realisierbare Kooperationsintensität beeinflusst.

Die aus diesem Entwicklungsszenario resultierenden Merkmale der Trägerschaftsvarianten werden in der folgenden tabellarischen Übersicht zusammengefasst dargestellt:

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Phase	Öffentlich	Trägerschaft PPP	Privat
Planung	Bereitstellung von Ressourcen für koordinierte Kapazitätserweiterung an allen Standorten.	Wie Variante „Öffentlich“, jedoch unter Beteiligung des Terminals Kodersdorf (bietet u. a. Einflussmöglichkeit auf Standortentwicklung).	Derzeit nicht erkennbar, da an allen Standorten die Anforderungen an die flächenmäßige Erweiterung (Kodersdorf) bzw. Etablierung neuer KV-Terminals die Ressourcen bzw. Risikobereitschaft privater Planungsgesellschaften übersteigen.
Bau	Errichtung eines einzelnen Terminals durch die jeweils beteiligte Gebietskörperschaft mit oder ohne den Freistaat Sachsen. Bei Realisierung mehrerer Standorte durch eine Gesellschaft ist eine Beteiligung von Kommunen unwahrscheinlich. Im Falle einer investiven Zweckgesellschaft in privater Rechtsform ist sowohl Bundes- als auch Landesförderung (RL InvKG) relevant.	Wie Variante „Öffentlich“, jedoch unter Einbeziehung eines privaten Mitinvestors z. B. im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens, vorzugsweise standortbezogen (Identifizierung eines privaten Investors für mehrere bzw. alle Standorte unwahrscheinlich).	Standortbezogener privater Investor, der unter Inanspruchnahme von öffentlicher Förderung baut. Auswahl ggf. durch Interessenbekundungsverfahren.
Betrieb	Zur Vermeidung einer Konkurrenzierung privatwirtschaftlicher Dienstleistungen im KV-Umschlag wird die Ausschreibung der Betriebsführung für die einzelnen Standorte empfohlen. Bei Inanspruchnahme von Bundesförderung nach derzeitiger Regelung besteht bei einer Förderquote > 50 % Ausschreibungspflicht	Analog Variante „Öffentlich“. Privater Mitinvestor (vgl. Bau) kann sich an der Betreibergesellschaft beteiligen. Dies kann für einen oder mehrere Standorte gelten.	Bei Inanspruchnahme von Bundesförderung nach derzeitiger Regelung besteht bei einer Förderquote > 50 % Ausschreibungspflicht. Investor kann sich an der Betreibergesellschaft beteiligen.

Tab. 1 Merkmale der Trägerschaftsvarianten

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

9 Gegenüberstellung, Vergleich und Bewertung der Trägerschafts-, Betreiber- und Standortkonzepte

9.1 Standortvarianten für den Umschlag nicht kranbarer Trailer

Bei dem zu erweiternden KV-Terminal in Kodersdorf ist nach gegenwärtigem Stand davon auszugehen, dass dort auch in Zukunft der Schwerpunkt auf kranbaren Ladeeinheiten liegen wird und nur ergänzend die Möglichkeit des Umschlags nicht kranbarer Trailer (mit Waggonadaptern, z. B. R2L) besteht, sollte für alle weiteren Standorte der Umschlag nicht kranbarer Trailer als verpflichtende Bedingung und technologischer Schwerpunkt gelten.

Entsprechend der Ausführungen in Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** gibt es für den Umschlag nicht kranbarer Trailer mehrere technische Varianten. Das vorgeschlagene Interessenbekundungsverfahren, dass am Standort Bautzen erstmalig Anwendung finden könnte, sollte daher nach Ansicht des Gutachters technologieoffen durchgeführt werden.

Entsprechend des Verlagerungsziels könnten den potenziellen Anbietern folgende Anforderungen vorgegeben werden:

Vorschläge für Vorgaben	**Bemerkungen**
Einhaltung verpflichtender Termine für Baubeginn bzw. Inbetriebnahme	Vorgabe Baubeginn nur bei Investition durch einen privaten Investor, ansonsten ggf. Verpflichtung zur Beteiligung an einer zu gründenden Standortgesellschaft unter Beteiligung öffentlicher Gesellschafter
Angabe von Mindestumschlagmengen im KV Straße – Schiene, gestaffelt nach Betriebsjahren	Ggf. Vorgabe, nach wie vielen Betriebsjahren 50 %, 80 % und 100 % der Umschlagmenge erreicht werden.
Mindestanteil nicht kranbarer Ladeeinheiten	z. B. 80 %, Nachweis durch Archivierung auswertbarer Kamerabilder, z. B. durch OCR-Portal für Lkw und/oder Züge
Anzahl der zu schaffenden Vollzeitarbeitsplätze	Bemessung des Struktureffekts
Angebot zusätzlicher logistischer bzw. sonstiger Dienstleistungen	Bemessung des Wertschöpfungseffekts

Tab. 2 Vorschläge für Vorgaben für das Interessenbekundungsverfahren

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Entsprechend des ausgewählten Systems ergeben sich mehrere Konstellationen hinsichtlich Investition, Inanspruchnahme von Förderprogrammen sowie der Betriebsführung. Wesentliche Unterschiede sind dabei zwischen den Geschäftsmodellen der beiden Systemanbieter für den Horizontalumschlag von Trailern zu erwarten: CargoBeamer verfolgt einen integrierten Ansatz mit Investition in die Umschlaganlagen (wenn möglich, mit Förderung), Beschaffung und Betrieb der Zuggarnituren (Selbsteintritt als KV-Operateur) bis hin zur eigenen Betriebsführung des KV-Terminals (ggf. mit Partner(n)). Im Unterschied dazu verkauft Lohr seine Technologie in Form der Waggons an die Zugbetreiber (KV-Operateure) sowie in Form der stationären Umschlagmodule an die Eigentümer der KV-Terminals. Die sich hieraus ergebenden Varianten sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Umschlagvariante	**Bundesförderung**	**Strukturmittel**
Konventioneller KV (vertikaler Umschlag mit Waggonadapter für nicht kranbare Trailer)	• Investition durch eine zu gründende Standortgesellschaft (Unternehmen mit privater Rechtsform) • Investition durch einen privaten Investor	• Investition durch eine öffentliche Körperschaft (z. B. Eigenbetrieb) oder investive Zweckgesellschaft mit kommunaler und/oder Landesbeteiligung
KV-Horizontalumschlag	<u>CargoBeamer</u>: • Eigene Investition mit Förderung bevorzugt • Eigene Betriebsführung bevorzugt • Vergleichsfall: CargoBeamer-Terminal Calais (in Betrieb) und Kaldenkirchen (in Planung)	<u>CargoBeamer</u>: • System von öffentlicher Körperschaft zu erwerben bzw. CargoBeamer mit der Investition beauftragen • Betrieb durch CargoBeamer (ggf. mit Anschubfinanzierung)
	<u>Lohr:</u> • System wird an Standortgesellschaft verkauft, Minderheitsbeteiligung möglich • Keine Beteiligung am Betrieb	<u>Lohr:</u> • System von öffentlicher Körperschaft zu erwerben bzw. Lohr mit der Investition beauftragen • Betrieb ausschreiben oder in der Anfangsphase durch öffentl. Hand (alternativ Anschubfinanzierung)

Tab. 3 Standortvarianten für den Umschlag nicht kranbarer Trailer

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

9.2 Varianten Terminalverbund Ostsachsen

Der empfohlene Terminalverbund Ostsachsen mit seinen Aufgaben in der Planung und Investitionsvorbereitung sowie Standortvermarktung (vgl. 8) kann in verschiedenen Ausprägungen der Kooperationsintensität – auch aufeinander aufbauend – erfolgen. Diese kann mit einer losen Kooperation in Form einer Vereinbarung zwischen den relevanten Akteuren – analog zum Terminalverbund Sachsen-Anhalt (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) erfolgen. Grundsätzlich ist in dieser Variante die angestrebte Koordination realisierbar, wenn einer der Mitglieder der Kooperation oder ein externer Koordinator (Finanzierung ggf. über Strukturmittel) diese Funktion übernimmt. Ein Nachteil besteht jedoch darin, dass die aktive Unterstützung in der Planungsphase, insbesondere durch Erarbeitung von Aufgabenstellungen bis hin zur Vergabe von Planungsleistungen, in dieser Form wenig realistisch ist. Mit einem alternativ zu gründenden, eingetragenen Verein (e.V.) lässt sich zwar eine Institutionalisierung der Kooperation erreichen, die Möglichkeit zur Vergabe von Planungsleistungen, wird jedoch davon abhängen, in welchem Umfang der Verein förderfähig ist bzw. zur Ausreichung von Fördermitteln zugelassen wird. Hingegen lässt sich in dieser Variante die Funktion des „Schienencoaches“ zur Unterstützung KV-affiner Unternehmen bereits integrieren.

Daher wird eine vollumfängliche Geschäftstätigkeit entsprechend des in Abschnitt 7 beschriebenen Leistungsumfangs erst mit Gründung einer Gesellschaft für die Planungsphase erfolgen. Wie in Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** erläutert, eignet sich hierfür insbesondere die Rechtsform der GmbH. Mit entsprechender finanzieller Ausstattung seitens der Gesellschafter durch Zuschüsse und/oder Fördermittel lässt sich das komplette Spektrum der Planung und Investitionsvorbereitung (inkl. Förderanträge) abdecken. Diese kann darüber hinaus ebenfalls die Standortsicherung (inkl. Grundstücksankauf) für Horka und Löbau umfassen.

Die Standortgesellschaften, die die eigentliche Investition in die jeweiligen KV-Terminals durchführen, könnten in einer Variante „GmbH & Co. KG“ als Kommanditisten eingebunden werden. Hierdurch ließe sich auch das Akzeptanzproblem der Haftung für andere Standortinvestitionen begrenzen bzw. ausschließen (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Mit dieser Konstellation können auch die unterschiedlichen Entwicklungsstadien bzw. -geschwindigkeiten der Standorte berücksichtigt werden. Einschränkend wird darauf verwiesen, dass diese Variante nur für die Einbindung der „neuen“ Standortgesellschaften – d. h. außer Kodersdorf – als realistisch angesehen wird.

In der nachfolgenden Tabelle werden die aufgezeigten Varianten der Kooperationsintensität hinsichtlich ihrer Aufgaben, Mitglieder, Koordinationsfunktion sowie Finanzierung gegenübergestellt.

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kooperations-intensität	**Lose Kooperation (Vereinbarung)**	**Eingetragener Verein (e.V.)**	**Planungs-gesellschaft (GmbH)**	**Planungs- und Baugesellschaft (GmbH & Co. KG)**
Aufgaben	• Abstimmung Kapazitätsaus-bau • Vermarktung des Standort-raums • Keine Vergabe von Planungsleis-tungen	• Abstimmung Kapazitätsausbau • Vermarktung des Standortraums • Ggf. Kombination mit Schienencoach • Begrenzte Vergabe von Planungsleistun-gen	• zzgl. Planung der Ausbau-maßnahmen für alle Standorte (durch Vergabe von Planungs-aufträgen) • Dienstleister für die Standorte • Sicherung Standorte Horka und Löbau (z. B. durch Grund-stücksankauf)	• GmbH (Komplementär) als standort-übergreifende Dach-gesellschaft mit Standortgesell-schaften als Kommanditisten • Planung, Finan-zierung und Bau der Standorte
Mitglieder	• Trägerschaften aller Standorte	• Trägerschaften aller Standorte	• Trägerschaften aller Standorte	• Trägerschaften aller Standorte außer Kodersdorf
Koordination	• eines der Mitglieder oder externer Koordinator	• Externer Koordinator	• Geschäftsführung	• Geschäfts-führung
Finanzierung	• jeder Partner bringt eigene Ressourcen ein • Ggf. Umlage für externen Koordinator	• Umlage für externen Koordinator • Ggf. öffentliche Förderung (Anschub-finanzierung)	• Öffentliche Förderung (Anschub-finanzierung)	• Öffentliche Förderung inkl. Finanzierung des Baus

Tab. 4 Varianten Terminalverbund Ostsachsen

9.3 Empfehlungen zur Vorzugsvariante

Die Ergebnisse der Untersuchung verdeutlichen, dass zur Erreichung der Zielsetzung einer signifikanten Entlastung sächsischer Autobahnabschnitte vom Schwerverkehr durch Verlagerung auf die Schiene – mit

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

verteilten KV-Terminals in Ostsachsen – eine organisatorische Beteiligung des Freistaates am Umsetzungsprozess förderlich ist.

Der Gutachter empfiehlt daher, eine Dachorganisation für Planungsunterstützung und Standortvermarktung aller ostsächsischen Terminalstandorte zu etablieren. In einem ersten Schritt bietet sich hierfür die Gründung einer investiven Zweckgesellschaft in Form einer GmbH an (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Gesellschafter können neben einer oder mehreren involvierten Institutionen des Freistaates Sachsen auch die Standortgemeinden sowie der Eigentümer und/oder Betreiber des Kodersdorfer KV-Terminals sein. Mit den einzelnen Standorten können somit, unabhängig von deren Rechtsform, Verträge geschlossen werden (z. B. Planungsvereinbarungen, Interessenbekundungsverfahren, Erstellung von Förderanträgen etc.). Darüber hinaus besteht die Option zur Gründung eines Beirats oder Aufsichtsrates, um weitere Akteure (z. B. Genehmigungsbehörden, Verbände, Ministerien) in die fachliche Arbeit der Gesellschaft einzubinden.

Die GmbH kann in einem nächsten Schritt zu einer GmbH & Co. KG erweitert werden, indem interessierte (noch zu gründende) Standortgesellschaften als Kommanditisten eingebunden werden. Dies kann schrittweise erfolgen, ohne dass hierdurch die Arbeitsfähigkeit der GmbH bzgl. Planungsunterstützung und Standortvermarktung eingeschränkt wird. Da eine Variante „Baugesellschaft für alle Standorte inkl. Kodersdorf“ aus den bereits genannten Gründen ausscheidet, bietet sich hierdurch die Möglichkeit zur bedarfsweisen und flexiblen Einbindung interessierter Standorte mit der Option zur stärkeren wirtschaftlichen Verflechtung mit der GmbH, z. B. wenn im Fall von Horka oder Löbau durch die GmbH bereits die Standortsicherung (Grundstücksankauf) erfolgt ist.

Da auch die Variante „Betreibergesellschaft für alle Standorte“ nach derzeitigem Stand mindestens bis 2040 ebenfalls ausscheidet, bieten die vorgeschlagenen Betreiber-Tandems (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) die Möglichkeit, zumindest „paarweise“ eine funktionale Arbeitsteiligkeit im Betrieb sicherzustellen. Die beschriebenen Zusammenhänge sind in der nachfolgenden **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

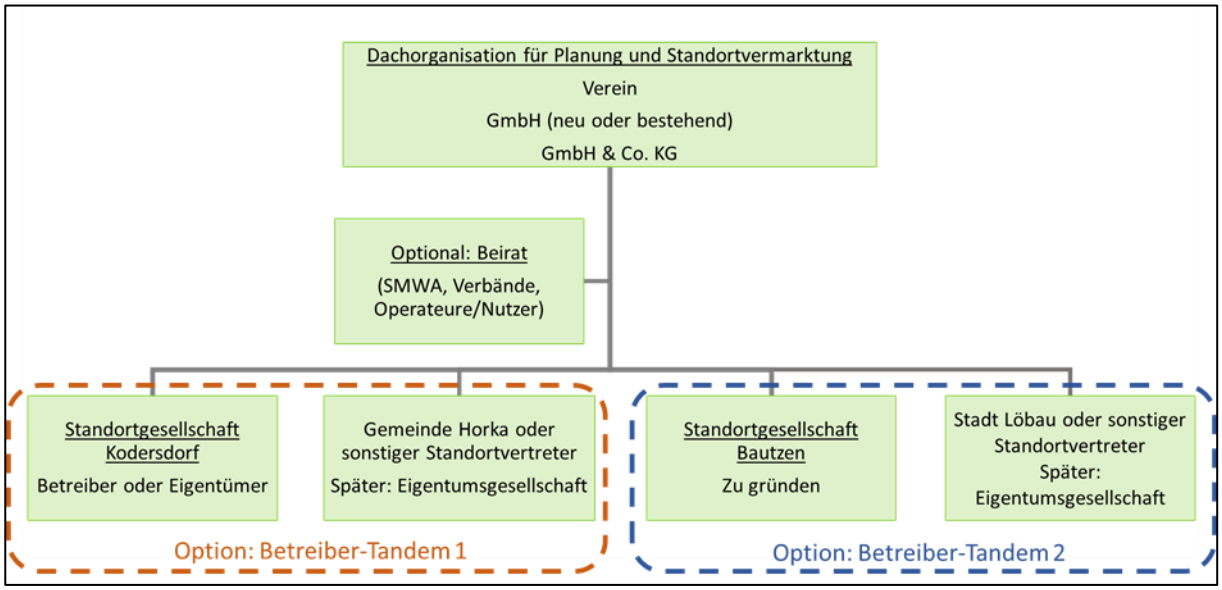

Abb. 5 Aus dem Variantenvergleich resultierende Vorzugsvariante

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CO_2	Kohlenstoffdioxid
DB AG	Deutsche Bahn AG
DUSS	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum
ISO-Container	genormter Standardcontainer
KV	Kombinierter Verkehr
LE	Ladeeinheit
Lkw	Lastkraftwagen
NE-Bahnen	nichtbundeseigene Eisenbahnen
NiKraSa	vertikales Verladungssystem im KV für **ni**cht **kra**nbare **Sa**ttelauflieger
OCR	Optical Character Recognition
PPP-Modell	Public Private Partnership-Modell
R2L	roadrailLink: Verlagerung von Nutzfahrzeugtransporten auf die Schiene
SBO	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
SGKV	Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LISt
Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

SMR	Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (20 Fuß-Container-Einheit)
UKV	Unbegleiteter Kombinierter Verkehr

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

LISt
Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Akteure im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße (Quelle: DIN SPEC 91073 (DIGIT), Darstellung: SGKV, nach Eiband (2014)) 9

Abb. 2 Querprofilansicht des KV-Terminals Kodersdorf 20

Abb. 3 Konzeptplanung zur Standortentwicklung Bautzen (Quelle: LISt GmbH / IPROconsult GmbH) 21

Abb. 4 Schematische Standortübersicht 34

Abb. 5 Aus dem Variantenvergleich resultierende Vorzugsvariante 46

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Merkmale der Trägerschaftsvarianten 40

Tab. 2 Vorschläge für Vorgaben für das Interessenbekundungsverfahren 41

Tab. 3 Standortvarianten für den Umschlag nicht kranbarer Trailer 42

Tab. 4 Varianten Terminalverbund Ostsachsen 44