



INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

ENDBERICHT – KURZFASSUNG

SCHIENENINFRASTRUKTUR DREILÄNDERECK

Schieneninfrastruktur für den Güter- und Personenverkehr im Dreiländereck der Innovationsregion Mitteldeutschland

NEUE WEGE FÜR INNOVATION UND WERTSCHÖPFUNG

Strukturwandel in der Innovationsregion Mitteldeutschland

10.02.2022

Ein Projekt der



METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND

7 Landkreise und 2 Städte in 3 Bundesländern mit 2 Mio. Einwohnern



Impulse für Innovation und Wertschöpfung im Mitteldeutschen Revier

Im Strukturwandelprojekt „Innovationsregion Mitteldeutschland“ entwickelt die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) gemeinsam mit den Landkreisen Altenburger Land, Anhalt-Bitterfeld, Burgenlandkreis, Leipzig, Mansfeld-Südharz, Nordsachsen und Saalekreis und den Städten Halle (Saale) und Leipzig neue Strategien und Projekte für Innovation und Wertschöpfung, um den Strukturwandel in der Region aktiv zu gestalten.

Bearbeitung

Railistics GmbH
Bahnhofstr. 36
65185 Wiesbaden
+49 611 / 477 88-0
info@railistics.de

www.railistics.de

in Kooperation mit

Prof. Dr. Matthias Gather
Verkehrspolitik & Raumplanung
Augustinerstr. 34
99084 Erfurt

www.vur-erfurt.de

Gefördert aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland, des Freistaates Sachsen, des Landes Sachsen-Anhalt und des Freistaates Thüringen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe: "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsinfrastruktur".

Abkürzungsverzeichnis

AP	Arbeitspaket
ATO	Automatic Train Operation
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
FBS	Fahrplanbearbeitungssystem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
MIBRAG	Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 Kurzfassung

Die Innovationsregion Mitteldeutschland erstreckt sich über sieben Landkreise und zwei Städte und über die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen. Im Einzugsgebiet wohnen rund 2 Mio. Menschen.

Das Projekt Schieneninfrastruktur ist ein Teilprojekt der Gesamtregion. Dabei wurden vordergründig aufbauend auf einer Bestandsanalyse mögliche Reaktivierungspotenziale für Schienenstrecken im Personen- und Güterverkehr untersucht. Weiterhin wurden alternative Mobilitätslösungen und Antriebskonzepte tiefergehend analysiert und ihr Einsatz auf bestimmten Strecken in der Region bewertet. Das Projekt Schieneninfrastruktur gliedert sich in fünf unterschiedliche Arbeitspakete.

1.1 Methodisches Vorgehen

Die Ermittlung von Reaktivierungspotenzialen für Schienenstrecken für regelmäßige Personenverkehre erfolgte nach einer einheitlichen Methodik. Aufbauend auf einer Begutachtung der infrastrukturellen Verhältnisse vor Ort erfolgte eine Investitionskostenabschätzung auf Grundlage vorliegender Kenndaten. Dabei wurde sich vordergründig am Kostenkennwertekatalog der DB Netze orientiert. Mit Blick auf die gültige Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV aus dem Jahr 2016 wurden die Investitionskosten entsprechend auf das Bezugsjahr 2016 ermittelt. Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten über 1 gelten aus volkswirtschaftlicher Sicht als zielführend und werden durch Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erfolgte in Anlehnung an die standardisierte Bewertung mit Nutzung der standardisierten Kostenansätze und Nutzenindikatoren aus der Verfahrensanleitung. Als Eingangsgröße dienen neben den Investitionskosten die Fahrgastpotenziale, die durch eine Reaktivierung oder Optimierung von Strecken resultieren.

Hinweis:

Die für die NKU ermittelten Investitionskosten entsprechen nicht den heute realistischen Kosten, die nach Erfahrung der regionalen Aufgabenträgern zu erwarten sind. Die Investitionskosten mit Kostenstand 2016 sind deutlich geringer, als die heute zu erwartenden Investitionskosten und dienen im Rahmen dieses Projektes lediglich als vergleichbare Eingangsgrößen gemäß der Verfahrensanleitung der standardisierten Bewertung und sorgen für eine einheitliche Bewertung der Projekte im Rahmen dieser Studie.

Die Abschätzung der Fahrgastnachfrage erfolgte durch ein vereinfachtes Verkehrsnachfrageverfahren unter Berücksichtigung der jeweiligen Strukturdaten in der Region. Zur Ermittlung der Reisezeiteinsparungen und des Fahrzeugbedarfs als Bestandteil des Betriebskonzeptes wurde das Fahrplanbearbeitungssystem FBS verwendet. Als Planungs-

grundlage für das Betriebskonzept wurde der Deutschlandtakt unterstellt. Durch die Nutzung des Programmes konnten die Fahrzeiten, Umläufe und der notwendige Fahrzeugbedarf ermittelt werden.

Neben der Untersuchung der Reaktivierung von Bahnstrecken für regelmäßige Schienenpersonenverkehre wurden auch innovative Mobilitätskonzepte wie Seilbahnlösungen oder On-Demand Angebote im ÖPNV in der Untersuchung betrachtet.

Die nachfolgende Abbildung 1-1 bietet eine Übersicht über die Arbeitspakete und die darin enthaltenen Kernfragen.

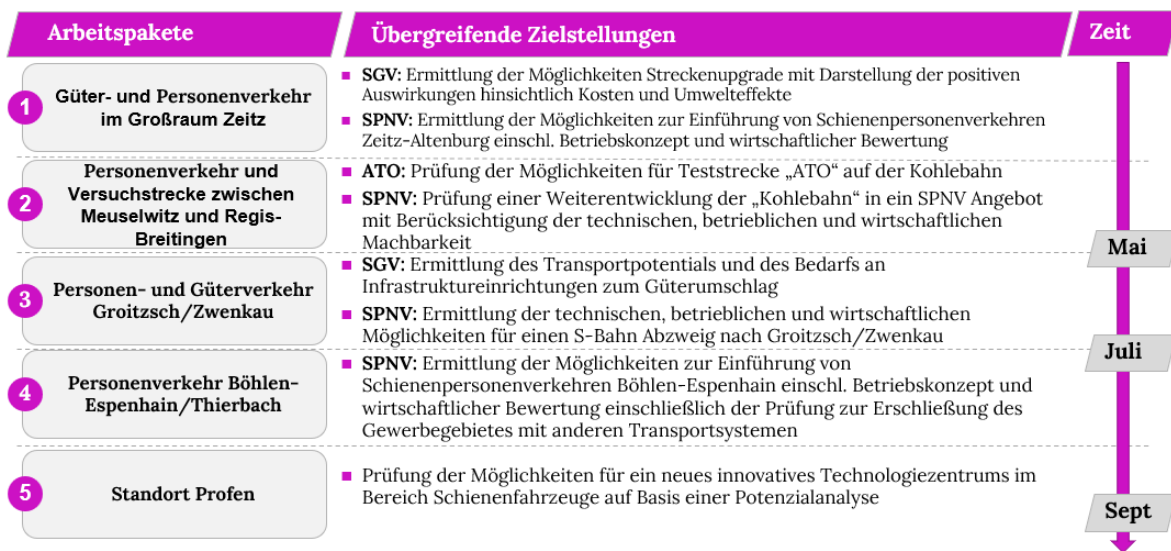


Abbildung 1-1: Übersicht der verschiedenen Arbeitspakete

Quelle: Eigene Darstellung

1.2 Kerneergebnisse AP1

Auf der Bahnstrecke Zeitz – Altenburg findet heute sporadischer Güterverkehr statt. Personenverkehr ist aus rechtlicher und betrieblicher Sicht nicht möglich. Die vom BMVI entwickelten Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) sehen für Verbindungen zwischen Oberzentren (Altenburg ist als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums ausgewiesen) mindestens eine SPNV-Verbindung, zwischen zwei Mittelzentren (wie Zeitz) eine SPNV-Verbindung oder eine Regionalbusverbindung vor. Aktuell ist die Bahnstrecke Zeitz – Altenburg für die Bedarfe in keinem adäquaten Zustand. Grundvoraussetzung für die Einführung von regelmäßigen SPNV-Verbindungen ist die Änderung des rechtlichen Status sowie die signaltechnische Ausstattung der Strecke. Außerdem müssen Bahnübergänge für den SPNV ertüchtigt werden. Ebenfalls müssen Langsamfahrstellen beseitigt und der Oberbau teilweise angepasst werden, um höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Zur Erreichbarkeit ist die Errichtung von Haltestellen mit Bahnsteigen und Zuwegen erforderlich.

Nach Signalisierung der Strecke und den erforderlichen Anpassungen am Unter- und Oberbau kann problemlos eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h erreicht werden.

Höhere Geschwindigkeiten erfordern größere Maßnahmen an der Infrastruktur bei einem geringen verkehrlichen Nutzen. Die Grobkalkulation hat ein Investitionsvolumen von 20 Millionen € ergeben (Kostenstand 2016). In der Vorzugsvariante (Stundentakt mit optimalen Anschlüssen bei Einschränkung des parallelen Busangebotes) ergibt sich daraus ein Potenzial von insgesamt knapp 840 Personenfahrten bzw. bis zu 587 Personenfahrten im Streckendurchschnitt.

Für eine stündliche Taktung mit einer guten Anbindung an Leipzig müssen zwei Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Reisezeit von Zeitz nach Altenburg wird um etwa 30 Minuten im Vergleich des Status-Quo bei Nutzung des ÖPNV (bei Betrachtung von Bahnhof zu Bahnhof) reduziert. Die Lage der Bahnhöfe und Haltepunkte orientiert sich an den bestehenden Siedlungsschwerpunkten, doch kann aufgrund der großflächigen Orte besonders in Zeitz und Altenburg nicht das vollständige Einwohnerpotenzial erschlossen werden.

Aufgrund der Notwendigkeit von zwei Triebfahrzeugen für die Realisierung eines Stundentaktes sind die Betriebskosten durch die Kapitalkosten zur Anschaffung der Fahrzeuge erhöht, was sich negativ auf die Gesamtbilanz auswirkt. Als Ergebnis der Nutzen-Kosten-Betrachtung in Anlehnung an die standardisierte Bewertung wurde in der Vorzugsvariante ein Nutzen-Kosten-Quotient von 0,65 (gesamtwirtschaftlich nicht vorteilhaft) ermittelt.

Bei einer Reaktivierung der Strecke für den SPNV würde auch direkt der Schienengüterverkehr profitieren, wenn die Streckenklasse angehoben wird.¹ Neben einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeiten (z.B. durch technisch gesicherte Bahnübergänge statt Sicherung durch Posten) könnten die Wagen aufgrund der Anhebung der Streckenklasse auf 22,5 Tonnen Achslast mit höherem Gewicht beladen werden. Laut Gesprächen mit dem Industriepark Zeitz bildet die Strecke Zeitz – Altenburg eine wichtige Ausweichroute zu der Strecke Zeitz – Leipzig und wird von 2-3 Güterzügen in der Woche planmäßig befahren. Früher war das Transportaufkommen über die Schiene deutlich höher. Durch die Brückensperrung und der daraus resultierenden Umleitung haben viele Verlader das Transportkonzept auf den LKW umgestellt. Ziel sollte es sein den Schienengüterverkehr für die Verlader wieder attraktiver zu gestalten. Eine Maßnahme in diesem Zusammenhang wäre eine Ertüchtigung der Strecke Zeitz-Altenburg.

Für die Ansiedlung von Unternehmen in den Industriepark Zeitz ist eine leistungsfähige Schienenverbindung essenziell und ein wichtiges Merkmal bei Standortentscheidungen. Der Nutzen im Schienengüterverkehr kann in der Nutzen-Kosten-Untersuchung nach standardisierter Bewertung gemäß gültiger Verfahrensanleitung allerdings nicht berücksichtigt werden. Bei gesamthafter Betrachtung des SPNV und SGV würde sich ein höherer Nutzen einstellen.

Insgesamt wird aufgrund des ermittelten Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,65 kein Potenzial für die Streckenreaktivierung im SPNV gesehen. Nach Novellierung der Standardisierten Bewertung könnte überprüft werden, ob durch die Änderungen der Rahmenbedingungen eine erneute Bewertung sinnvoll ist. Nach derzeitigem Kenntnisstand können allerdings keine weiterführenden Schritte empfohlen werden.

¹ Eine Erhöhung der Streckenklasse führt jedoch auch zu einer Erhöhung der Investitionskosten

1.3 Kernergebnisse AP2

Bei der Kohlebahn zwischen Meuselwitz und Regis-Breitungen handelt es sich um eine 900 mm Schmalspurstrecke. Am Wochenende und an Feiertagen finden dort Tourismusverkehre statt.

Aufgrund der regelmäßigen Nutzung durch den Verein Kohlebahn e.V. und den damit zusammenhängenden Instandhaltungsmaßnahmen ist die Strecke in einem vergleichsweise guten Zustand. Zur Nutzung der Strecke für den regelmäßigen Personenverkehr müssen investive Maßnahmen wie eine Erhöhung der Geschwindigkeit, die Errichtung von Stationen und die technische Sicherung von Bahnübergängen vorgenommen werden. Das gesamte Investitionsvolumen wird auf rund 7 Mio. € geschätzt (Preisstand 2016). Betrieblich gesehen wäre ein regelmäßiger Personenverkehr möglich. Durch den Einsatz von zwei Fahrzeugen könnte ein Stundentakt mit guten Anschlüssen ab Regis-Breitungen nach Leipzig erreicht werden. Aus Nachfragesicht wurden durch eine vereinfachte Nachfrageprognose insgesamt 650 Personenfahrten respektive 455 Personenfahrten im Durchschnitt ermittelt. Unter Berücksichtigung der Investitionskosten, des Betriebskonzeptes und der Nachfragepotenziale wurde ein Nutzen-Kosten-Quotient von -0,18 (im BEST-Case) ermittelt.

Trotz der vergleichsweise geringen Investitionskosten ist die Ertüchtigung der Strecke und die Einführung von regelmäßigen Verkehren nicht wirtschaftlich. Ein Grund hierfür ist, dass das bestehende Busangebot weitestgehend beibehalten werden muss und wenig Einsparungspotenziale bestehen. Ein paralleles Bus- und Bahnangebot ist wirtschaftlich nicht tragfähig.

Durch die Länge der Strecke und den Nutzungsgrad könnten sich auch Potenziale für eine Teststrecke im Bereich Automatic Train Operations (ATO) ergeben. Hierbei muss zwischen Vollbahnbetrieb nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung und Straßenbahnbetrieb unterschieden werden. Generell besteht ein großer Forschungsbedarf. Im Bereich von Vollbahnen müssten in einem ersten Schritt die Anforderungen an die Systeme definiert werden. Die Fragen, was das System können muss und welche Sicherheitsvoraussetzungen erfüllt werden müssen, stehen dabei im Mittelpunkt. Wichtig für eine erfolgreiche Implementierung ist das Zusammenspiel von Herstellern und Forschungseinrichtungen. Die Basis für die Errichtung von Teststrecken ist ein positiver Business-Case. Da es sich bei der Strecke um eine Schmalspurbahn mit 900 mm Spurweite handelt, ist weitreichendes Interesse von Fahrzeugherstellern nicht zu erwarten. Die Regelspurweite bei Vollbahnen im deutschen Netz beträgt 1.435 mm.

Innerhalb des Projektes haben sich Möglichkeiten ergeben, die Strecke als Testfeld für Feldversuche mit autonom fahrenden Straßenbahnen zu nutzen. Bei den Stadtwerken Halle wird das Ziel verfolgt, ein Kompetenzzentrum für autonom fahrende Straßenbahnen aufzubauen. Da Feldversuche aus Sicherheitsgründen vordergründig ohne Fahrgäste stattfinden sollen, könnte das Testfeld in Halle auf die Kohlebahn zwischen Meuselwitz und Regis-Breitungen ausgeweitet werden. Weitergehende Gespräche werden empfohlen und sind bereits in Planung.

1.4 Kernergebnisse AP 3

Maßnahmen zur Verlängerung oder dem Ausbau von S-Bahnen sind meist mit großen Investitionen verbunden. Kern des Arbeitspaketes war es zu untersuchen, ob eine S-Bahn Verlängerung von Großdeuben über Zwenkau nach Groitzsch aus technischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht umsetzbar ist.

Die Investitionskosten für den 11,7 km langen Abschnitt zwischen Großdeuben und Groitzsch über Zwenkau werden auf mind. 53 Mio. € beziffert (Stand 2016).² Allerdings bestehen insbesondere im Abschnitt zwischen Großdeuben und Zwenkau weitreichende Kostenrisiken, da die Standhaftigkeit des Untergrundes nicht abschließend geklärt ist. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Bereich eine umfangreiche Pfahlgründung erforderlich wird. Ein weiteres Risiko sind die großen Preissteigerungen bei den Investitionskosten zwischen den Jahren 2016 und 2021.

Im Rahmen der Nachfrageabschätzung durch ein vereinfachtes Verkehrsnachfragemodell wurde eine verkehrliche Nachfrage von 1.770 Personenfahrten je Werktag (Bahnhof außerhalb von Zwenkau, vgl. Variante 1a) ermittelt. Der Großteil der Personenfahrten erfolgt über den Abschnitt von Zwenkau über Großdeuben in Richtung Leipzig (1.370 Personenfahrten). Alternativ wurde für eine Verlängerung bis Zwenkau mit zentral gelegenem Bahnhof eine Nachfrage von 1.003 Personenfahrten je Werktag ermittelt. Die Kosten für die kürzere Variante bis nach Zwenkau werden mit rund 28 Mio. € (Stand 2016) beziffert, was eine optimistische Einschätzung darstellt. Wesentlicher Vorteil bei Variante 2 ist, dass der Bahnhof zentral in Ortsmitte errichtet werden kann.

Durch die S-Bahn-Verlängerung sollte das Buskonzept in der Region neu aufgestellt werden. Das Busangebot verläuft gegenwärtig parallel zur geplanten Trassenführung der S-Bahn und müsste entsprechend angepasst werden. Ein parallel konkurrierendes Angebot würde zu einem Überangebot führen und wäre aus wirtschaftlicher Sicht nicht tragfähig.

Als Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine S-Bahn-Verlängerung von Großdeuben über Zwenkau nach Groitzsch zeigt sich, dass der erforderliche Nutzen-Kosten-Quotient über 1 nicht erreicht werden kann. Der Nutzen-Kosten-Quotient in der Vorzugsvariante liegt bei 0,56. Neben den hohen Investitionskosten im Verhältnis zu den Fahrgastpotenzialen wirkt sich auch das, im Vergleich zu anderen Regionen, gute Busangebot negativ auf den Nutzen einer S-Bahn-Verlängerung aus. Aus gesamtwirtschaftlicher Betrachtung ist die S-Bahn-Verlängerung bis Groitzsch (vgl. Variante 1a) nicht sinnvoll. Wird lediglich die Verlängerung bis Zwenkau (vgl. Variante 2) betrachtet, können die Investitionskosten reduziert und das erreichbare Fahrgastpotenzial erhöht werden. Dadurch ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,05. Die Umsetzung der Variante wäre also gesamtwirtschaftlich vorteilhaft. Als Planungsgrundlage für das Betriebskonzept wurde der Deutschlandtakt unterstellt. Sofern sich Änderungen im Planungsgefüge ergeben, hätte dies Auswirkungen auf das Betriebskonzept und den Fahrzeugbedarf, was zu einem geringeren Nutzen führen würde.

Neben der S-Bahn-Verlängerungen wurden im Rahmen der Untersuchung auch Seilbahnkonzepte betrachtet. Aufgrund der geringen Transportgeschwindigkeiten von Seilbahnen

² Ohne Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen

und der Raumstruktur in Region ist der Einsatz von Seilbahnen im Vergleich zu Bussen nicht zu empfehlen. Die Reisezeiten bei Nutzung von Seilbahnen liegen über denen von Bussen. Somit stellt sich, mit Ausnahme einer Erhöhung der Taktfrequenz, keine Verbesserung zum Status quo ein. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Verkürzung der Reisezeiten wird der Einsatz von Schnellbussen mit alternativen Antrieben im 30-Minuten-Takt empfohlen. Diese sollten mit der S-Bahn in Großdeuben verknüpft werden. Gegenwärtig verlaufen die Buslinien meist durch das Stadtzentrum Zwenkau, um mehrere Haltestellen zu bedienen. Von Groitzsch zur S-Bahn Großdeuben kann durch den Einsatz einer direkten Schnellbuslinie eine Reisezeitersparnis von 11 Minuten erreicht werden.

1.5 Kernergebnisse AP 4

Der Streckenabschnitt von Böhlen nach Espenhain wird gegenwärtig durch regelmäßige Schienengüterverkehre befahren und ist rechtlich nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) eingestuft. Ab Espenhain besteht ein weitreichendes, teilweise nicht öffentliches, Industriebahnnetz, auf dem gegenwärtig vordergründig Güterwagen abgestellt werden. Für eine Verlängerung der S-Bahn bis nach Thierbach wäre ein Streckenneubau erforderlich.

Die Eisenbahninfrastruktur wird ab Espenhain auf Grundlage der Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) betrieben. Erlaubt sind Rangierfahrten mit einer maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h. Um auf dem Abschnitt zwischen Espenhain und Thierbach einen regelmäßigen Personenverkehr zu ermöglichen, ist ein Betrieb nach EBO notwendig, was zu weitreichenden Investitionen in die Infrastruktur führt.

In Thierbach leben gegenwärtig rund 270 Einwohner. Unter Berücksichtigung des Einwohner Potenzials, der Investitionskosten und der Betriebskosten bei einer S-Bahn-Verlängerung, insbesondere im Vergleich zum Busverkehr, ist eine Weiterführung der S-Bahn von Espenhain bis nach Thierbach wirtschaftlich nicht darzustellen. Eine S-Bahn-Verlängerung von Böhlen bis nach Espenhain ist technisch realisierbar. Die Investitionskosten für die infrastrukturellen Maßnahmen werden auf rund 7,8 Mio. € geschätzt. Betrieblich gesehen wäre die Verlängerung der zukünftigen S-Bahn-Linie 3 (Deutschlandtakt) ab Gaschwitz die sinnvollste Variante. Als Ergebnis der Verkehrsnachfrageprognose wurde ein Fahrgast Potenzial von rund 250-300 Personenfahrten am Tag ermittelt. Aufgrund der Lage der Haltestellen am Ortsrand können durch den S-Bahn-Anschluss nicht alle Einwohner von Rötha und Espenhain erreicht werden. Bei Vergleich der Reisezeiten im Korridor nach Leipzig zwischen dem Ohne-Fall (Status-quo) und dem Mit-Fall (S-Bahn-Verlängerung bis Espenhain) ergeben sich bei einer S-Bahn-Verlängerung keine signifikanten Reisezeiteinsparungen.

Unter Berücksichtigung der Investitionskosten in Höhe von 7,8 Mio. €, den Fahrgast Potenzialen und den Reisezeiteinsparungen ist die S-Bahn-Verlängerung bis nach Espenhain wirtschaftlich nicht tragfähig. Vielmehr sollte geprüft werden, ob das bestehende Angebot mit dem PlusBus der Linie 144 in den Spitzenstunden und Randlagen sowie am Wochenende durch zusätzliche Fahrten zur Schließung der Taktlücken ausgeweitet werden könnte. Alternativ könnte ein bedarfsorientierter Rufbus eingesetzt werden. Generell ist das ÖPNV-Angebot als gut einzustufen.

1.6 Kernergebnisse Arbeitspaket 5

Am Standort Profen wird einer der letzten Tagebaue in der Region betrieben. Bis spätestens 2038 soll der Kohleabbau in der Region eingestellt werden. Heute werden Schienenfahrzeuge, die im Bergbau eingesetzt werden, am Standort Profen in einer Werkstatt instandgehalten.

Die straßen- und schienenseitige Anbindung an den Standort Profen ist als gut einzustufen. Zudem bestehen ausreichend Entwicklungsflächen und somit die Möglichkeit zur Ansiedelung von weiteren Industrieunternehmen z.B. aus der Bahnindustrie.

Zur Errichtung eines Testzentrums für Schienenfahrzeuge bestehen weitreichende Anforderungen. Die infrastrukturellen, betrieblichen und rechtlichen Voraussetzungen im Kontext zur Errichtung eines Schienenfahrzeugtestzentrums sind erfüllt bzw. können durch Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur erfüllt werden. Im Hinblick auf die Bedarfe für ein Testzentrum in Profen wurde die Wettbewerbsanalyse durchgeführt. Aufgrund der Nähe zum erst kürzlich eröffneten Testzentrum in Niesky und der noch ausreichenden Kapazitäten anderer Testzentren wird gegenwärtig kein Bedarf gesehen. Sollte sich allerdings in den nächsten Jahren ein großer Schienenfahrzeughersteller in Profen oder in der Region ansiedeln, könnte ein Testzentrum für Schienenfahrzeuge auch aus wirtschaftlicher Sicht rentabel sein. Möglichkeiten zur Errichtung von umfangreichen Testringen mit Nutzung der bestehenden Gleisanlagen bestehen am Standort.

Im Bereich der Schienenfahrzeuginstandhaltung werden für den Standort Profen weitreichende Möglichkeiten gesehen. Zum einen ergibt sich aus Marktsicht schon heute ein Bedarf für weitere Werkstätten und zum anderen ist zukünftig von einem Marktwachstum auszugehen. Die weiter voranschreitende Digitalisierung und dem damit verbundenen Mehraufwand in der Instandhaltung wirkt sich auch positiv aus. Zudem müssen ab Juni 2022 alle Schienenfahrzeuge in Europa zertifiziert werden. Die Zertifizierung kann durch registrierte und dazu qualifizierte Werkstätten erfolgen. Für Güterwagen könnten Mehrkosten von 3.750 Euro bis 8.500 Euro entstehen. Europaweit besteht eine Flotte von rund 450.000 Güterwagen und 17.000 Lokomotiven. Folglich bestehen hohe Markt- und Umsatz Potenziale. Hierauf sollte ein Fokus liegen.

Zudem ergeben sich große Markt Potenziale durch die Umrüstung von Güterwagen mit automatischer Kupplung. Es wird eine europaweite Umrüstung bis 2030 angestrebt. In diesem Markt sind bisher nur die Deutsche Bahn oder ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. Die Deutsche Bahn möchte nach der Testphase ab 2023 damit beginnen die rund 60.000 Wagen umzubauen.³

Der Schwerpunkt des Instandhaltungszentrums in Profen sollte in der Instandhaltung von Güterwagen liegen. Zudem sollten auch Added-Value-Services wie z.B. die Reinigung von Kesselwagen am Standort angeboten werden. Damit könnte sich der Standort als Unique Selling Proposition (USP) von anderen Standorten abheben. Im Bereich Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr könnten sich Potenziale in der Wasserstofftechnologie

³ Vgl. Süddeutsche Zeitung (2020) <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-minden-bahn-will-mit-automatischer-kupplung-im-gueterverkehr-wachsen-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200831-99-375867> (abgerufen am 21.10.2021)

ergeben. Allerdings werden bis zum Jahr 2030 wahrscheinlich nur vereinzelt Wasserstoffzüge in der Region eingesetzt. Zum jetzigen Zeitpunkt, mit Blick auf die bestehen Ausschreibungen, kann in diesem Zusammenhang noch kein Potenzial abgeschätzt werden.

Durch die infrastrukturellen Verhältnisse, die zur Verfügung stehenden Flächen, das Mitarbeiter Know-How der MIBRAG im technischen Bereich und den Unterkapazitäten am Markt im Bereich Fahrzeuginstandhaltung von Güterwagen sollte das Vorhaben zur Errichtung eines Schieneninstandhaltungszentrums vorangetrieben und politisch unterstützt werden. Es sind positive Effekte für den Standort zu erwarten.



INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

Kontakt

Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH
Schillerstraße 5
04105 Leipzig
0341 / 600 16 – 23
schroeck@mitteldeutschland.com

www.mitteldeutschland.com
www.innovationsregion-mitteldeutschland.com

Ein Projekt der



METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND