

Elektrifizierung der Anschlussbahn Bahnhof Trotha – Containerterminal Hafen Halle (Saale)

Das auf dem Gelände des Hafens Halle (Saale) ansässige Unternehmen Containerterminal Halle (Saale) GmbH (CTHS) betreibt am Standort ein Containerterminal im Kombinierten Verkehr. Schwerpunkt ist die Verladung/Entladung von standardisierten Überseecontainern von der Bahn auf LKW und umgekehrt.

Eigentümer der Anlagen incl. der Saalebahn ist die Stadtwerke Halle GmbH. Die CTHS ist eine 100%ige Tochter der SWH GmbH, welche wiederum 100%ige Tochter der Stadt Halle (Saale) ist. Die CTHS pachtet die Anlagen von der SWH GmbH.

Die Container erreichen den Terminal mit der Bahn (Hamburg, Bremerhaven, Rostock (z.T. Fährverkehr aus Skandinavien) und Italien). Die Container werden von hier aus in die Region Mitteldeutschland verteilt.

Der Transport vom Gbf erfolgt zunächst bis zum Bahnhof Trotha und dann per Richtungswechsel auf der Saalebahn zum Terminal.

Zur Realisierung des Bahntransportes ist es erforderlich, die am Güterbahnhof auf elektrifizierten Strecken ankommenden Züge mit schweren Dieselloks abzuholen. Die Zuführung zwischen dem Bahnhof und dem Terminal ist nicht elektrifiziert. Ziel der Maßnahme ist, die Strecke zwischen dem Bahnhof Trotha und dem Terminal zu elektrifizieren.

Die Deutsche Bahn hat ihrerseits die Bereitschaft signalisiert, die Strecke zwischen dem Güterbahnhof und dem Bahnhof Trotha zu elektrifizieren, wenn seitens der SWH als Eigentümerin der „Saalebahn“ die Elektrifizierung erfolgt. Insoweit führt die geplante Investition zu Nachfolgeinvestitionen bei der Deutschen Bahn.



Rot: Saalebahn im Eigentum der SWH GmbH ca. 2km

Blau: öffentliches Netz (Deutsche Bahn) Bhf. Trotha bis Gbf. Ca. 6 km

Effekte:

- Der Zugang zum Terminal und dem ansässigen Biodiesel-Werk wird diskriminierungsfrei gewährt. Mit der durchgängigen Elektrifizierung sinken allerdings signifikant die Zugansbarrieren, da Dritte nicht zwingend auf die Zuführung mittels der CTHS-eigenen Diesellok angewiesen sind.
- Daneben werden die Abstellgleise in der „Neuen Welt“ entlastet, da die Züge dort nicht bis zur Abholung bereitgestellt werden müssen.
- Bei den Zugbetreibern käme es zu Kostenreduzierungen in Höhe von TEUR 150 p.a..

- Neben einer Reduzierung der Lärmbelastung (tlw. Zuführung in Nähe von Wohnbebauung) kommt es zu einer signifikanten Reduzierung von Emissionen. Bei Zugrundelegung der Mengengerüste des Jahres 2020 werden im Vergleich zwischen einer Traktion mit einer E-Lok zu einer Diesellok ca. 60 Tonnen CO₂ p.a. eingespart.