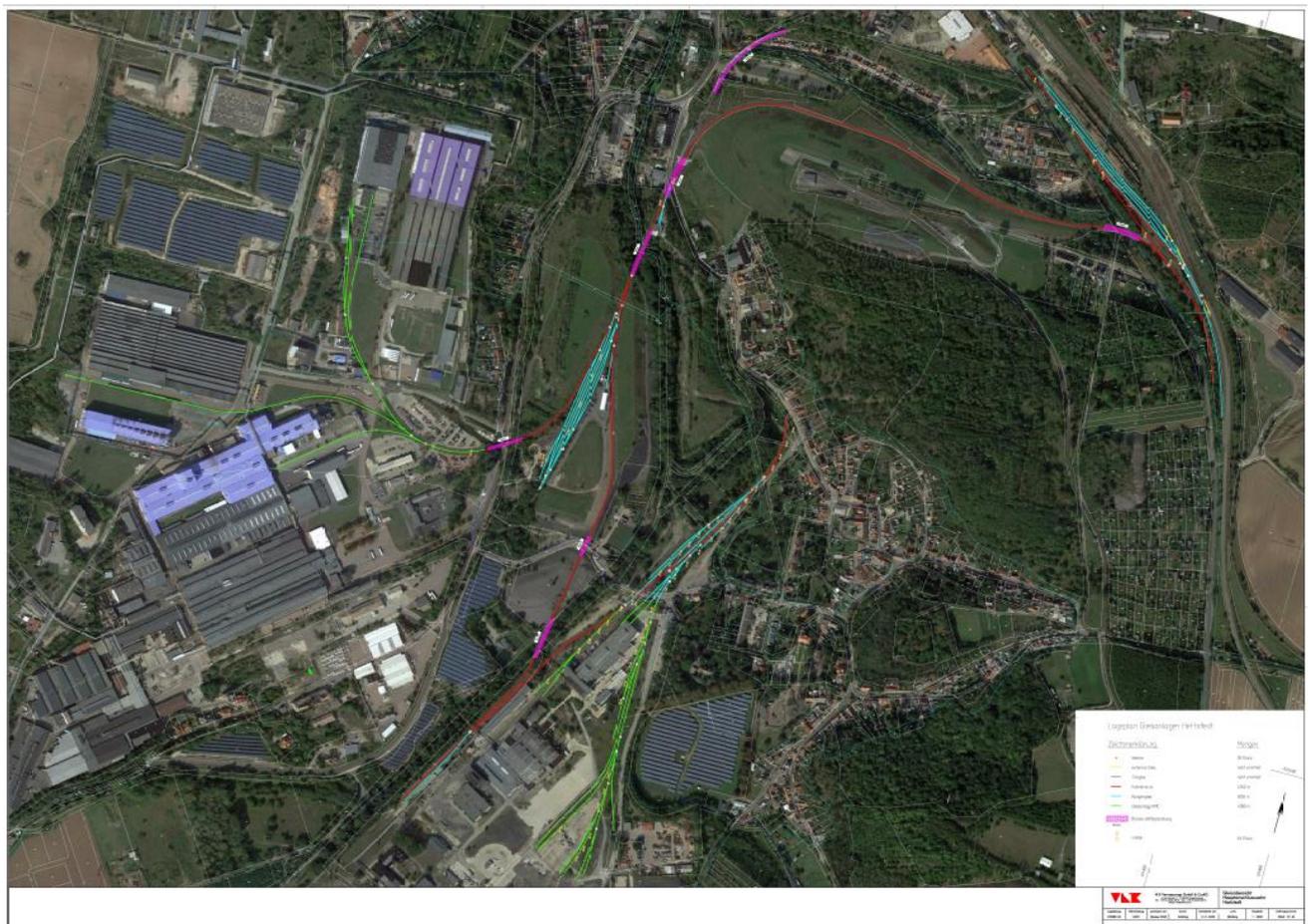


**Titel:**

**„Ausbau und Anbindung der schienengebundenen  
wirtschaftsnahen Infrastruktur des Industriestandortes  
Hettstedt/ Großörner an das überregionale Schienensystem“**

**Ersatzneubau Brücken BW 1, BW 7, BW 8, BW 10 und BW 11 und Ausbau der bestehenden Eisenbahninfrastruktur der öffentl. Serviceeinrichtung „Anschlussbahn Hettstedt“**

Sangerhausen, den 15.02.2023





# Inhalt

<b>1. Ausgangslage/Begründung des Förderbedarfs</b> .....	4
<b>2. Projektziele</b> .....	9
<b>2.1 Modellhaftigkeit für die Strukturwandelregion</b> .....	9
<b>2.2 Regionale/überregionale Impulswirkung</b> .....	11
<b>2.3 Ökologische/ökonomische/soziale Nachhaltigkeit</b> .....	12
<b>2.4 Auswirkungen auf Beschäftigungssituation in der Region</b> .....	14
<b>3. Beschreibung der Maßnahme/n und deren Zusammenwirken</b> .....	17
<b>3.1 Einzelübersicht der Bauabschnitte</b> .....	18
<b>3.1.1 Bauabschnitt 1 – Brückenbauwerk 1 (2023 - 2027)</b> .....	18
<b>3.1.2 Bauabschnitt 2 - Hauptgleis (2024 - 2030)</b> .....	20
<b>3.1.3 Bauabschnitt 3 (2023 - 2027)</b> .....	21
<b>3.1.4 Bauabschnitt 4 (2024 - 2035)</b> .....	21
<b>3.1.5 Vorausschau - Bauabschnitt „Hettstedter Industriepark HIP“</b> .....	22
<b>3.2 Betreiberkonzept</b> .....	23
<b>4. Investitions-/Finanzierungsplan</b> .....	25
<b>5. Arbeits-/Meilensteinplanung – Projektablauf</b> .....	26
<b>5.1 Aktueller Planungs-/Umsetzungsstand</b> .....	26
<b>5.2 Zeitliche/inhaltliche Abfolge nach Bauabschnitten</b> .....	27
<b>5.3 Zeitliche/inhaltliche Abfolge nach Jahren</b> .....	32
<b>5.4 Aufteilung der Förderung nach Jahresscheiben</b> .....	35

## Vorbemerkungen:

Im Ergebnis des Treffens der Vertreter der 5 Gebietskörperschaften/ und Halle mit dem Ministerpräsidenten des Landes Sachsen-Anhalt im Jahr 2020 in Hohenmölsen wurde seitens des Landkreises Mansfeld-Südharz der Neubau des Brückenbauwerks 1 zur sogenannten „Hohenmölsen-Liste“ angemeldet.

Zu diesem Projekt liegt aktuell ein Fördermittelantrag zur Bewilligung bei der Investitionsbank Sachsen-Anhalt vor. Im Zuge des Bewilligungsverfahrens ist seitens des Landkreises die Anschlussbahn einer generellen Betrachtung unterzogen worden. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde nachfolgendes Gesamtkonzept zur Aufwertung der schienengebundenen Infrastruktur erarbeitet. Insgesamt sollen im Rahmen des Gesamtvorhabens 4 Teilprojekte realisiert werden. Der Ausblick auf einen 5. Abschnitt ist beschrieben, wird aber nicht mit Hilfe des der Instrumentarien des Strukturwandels umgesetzt.

Der 1. Bauabschnitt (Ersatzneubau Brückenbauwerk BW 1), dessen Förderbarkeit bereits vom Bund bestätigt wurde, befindet sich aktuell im Bewilligungsverfahren. Dadurch reduziert sich der jetzt anzumeldende Umfang entsprechend.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der weiteren Präzisierung der Planungen, es zu Verschiebungen in den Abschnitten kommen kann. Das Gesamtprojektvolumen soll davon unberührt bleiben.

Dies vorausgeschickt, wird nachfolgendes Projektbeschreibung vorgelegt.

# 1. Ausgangslage/Begründung des Förderbedarfs

**Im Bereich des Industriegebietes Hettstedt/Großörner/Mansfeld sind viele energieintensive Unternehmen der Nichteisen-Metallurgie angesiedelt. Die dort produzierenden Unternehmen aus den Bereichen der Kupfer- und Aluminiumindustrie stellen das industrielle Herz des Landkreises Mansfeld-Südharz dar. Insbesondere zum Transport der Vormaterialien, wie z. B. Kupfer-Kathoden aber auch zum Versand der gefertigten Erzeugnisse ist ein leistungsstarkes Schienensystem unabdingbar.**

Konkret sind hier die KME Mansfeld GmbH (umfirmiert aus der MKM Mansfelder Kupfer und Messing GmbH), der Elcowire GmbH, die STP/G GmbH und die LTH Waggonwerkstatt GmbH sowie weitere Unternehmen aus Industrie und produktionsnahen Dienstleistungen ansässig.

Darüber hinaus sind am Standort Hettstedt/Großörner Unternehmen tätig, die mit ihrer Umsatzgenerierung direkt und indirekt untereinander abhängig sind. Die KME Mansfeld GmbH gemeinsam mit der Elcowire GmbH sind heute die größten Industrieunternehmen im Landkreis Mansfeld-Südharz, mit derzeitig ca. 1.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Was die überregionale verkehrliche Anbindung des Areals betrifft, so ist es zwar großräumig von vier Bundesautobahnen (A14, A36, A38 & A71) umgeben, die nächstgelegenen Auffahrten sind jedoch zwischen 24 bis 30 Kilometer entfernt. Dieser Standortnachteil bzgl. der überregionalen Verkehrsanbindung wird durch den vorhandenen Eisenbahninfrastrukturanschluss in mancher Hinsicht kompensiert.

Die Entwicklung dieses Industriestandortes, wie die gesamte Region des heutigen Landkreises Mansfeld-Südharz ist stark geprägt von 800 Jahren aktiv betriebenem Kupferbergbau. Während die Kupfergewinnung und -erzeugung regional eingestellt worden ist, hat sich der Standort Hettstedt dabei nach der politischen Wende 1989/1990 zu einer führenden europäischen Herstellungsregion von Vorprodukten und Halbzeugen aus Kupfer und Kupferlegierungen entwickelt. Die Unternehmen mit über 110-jähriger Expertise in der Herstellung von Kupferprodukten steht damals wie heute für bahnbrechende Technologien, marktgerechte Servicekonzepte, Lösungen – und Qualität „Made in Germany“. Als einzige Hersteller bieten die KME Mansfeld GmbH gemeinsam mit der ausgegliederten Elcowire GmbH beispielsweise als eine der hier angesiedelten Unternehmen weltweit Draht, Band, Rohre, Stangen und Blech aus einer Hand an und hat hierfür bereits mehr als rund 460 Mio. € am Standort investiert.

Im Jahr 2021 wurden am Standort Hettstedt rund 241.000 Tonnen Halbzeuge und Endprodukte aus Kupfer und Kupferlegierungen produziert. Die KME Mansfeld GmbH fertigt ein umfassendes Portfolio von Bändern, Blechen und Stangen. Das Qualitätsmanagement von KME Mansfeld GmbH ist nach ISO 9001: 2015 (prozessorientiert) zertifiziert. Seit 2016 ist KME Mansfeld GmbH als Lieferant für die Automobilindustrie nach IATF 16949: 2016 zertifiziert.

Halbzeuge aus Kupfer und Aluminium gehören nach wie vor zu einem der größten Exportgüter des Landkreises Mansfeld-Südharz und tragen seit Jahrhunderten maßgeblich zur Wertschöpfung des heutigen Landkreises Mansfeld-Südharz bei. Diese positive Entwicklung wurde vom Land Sachsen-Anhalt und dem Landkreis immer vorausschauend unterstützend begleitet.

Im Zuge der verstärkten Nutzung z. B. der Elektromobilität oder Informations- und Kommunikationstechnologie werden sich in Bezug auf den Einsatz von Kupfer weitere Absatzmöglichkeiten eröffnen.

Eine Besonderheit ist die in Hettstedt maßgeblich entwickelte, weltweit einzigartige Technologie der kontinuierlichen Erzeugung von gewickeltem Kupferband direkt vom flüssigen Aggregatzustand des aus Kathoden geschmolzenen hochreinen Kupfers. Das Conti-M genannte Verfahren ist das technologische Bindeglied zwischen Schmelzen, Gießen, Warmwalzen, Kühlen, Oberflächenfräsen sowie Wickeln und ermöglicht Bandbreiten von bis zu 1.250 mm. Damit wird die höchste Energieeffizienz im Vergleich zum herkömmlichen Herstellungsverfahren erreicht. Eine ähnliche Technologie wird zur Erzeugung von Draht in der am Standort ansässigen Firma Elcowire GmbH angewendet. Stangen werden durch Strangpressen und im CONFORM-Verfahren erzeugt. Die erforderlichen Mengen an Rohstoffen müssen Just-In-Time zum Gießstart vor Ort sein, um unnötige, kostenintensive Gießabbrüche zu vermeiden.

Die Vorprodukte der KME Mansfeld GmbH (im Wesentlichen Kupferkathoden) werden per Bahn und LKW angeliefert.

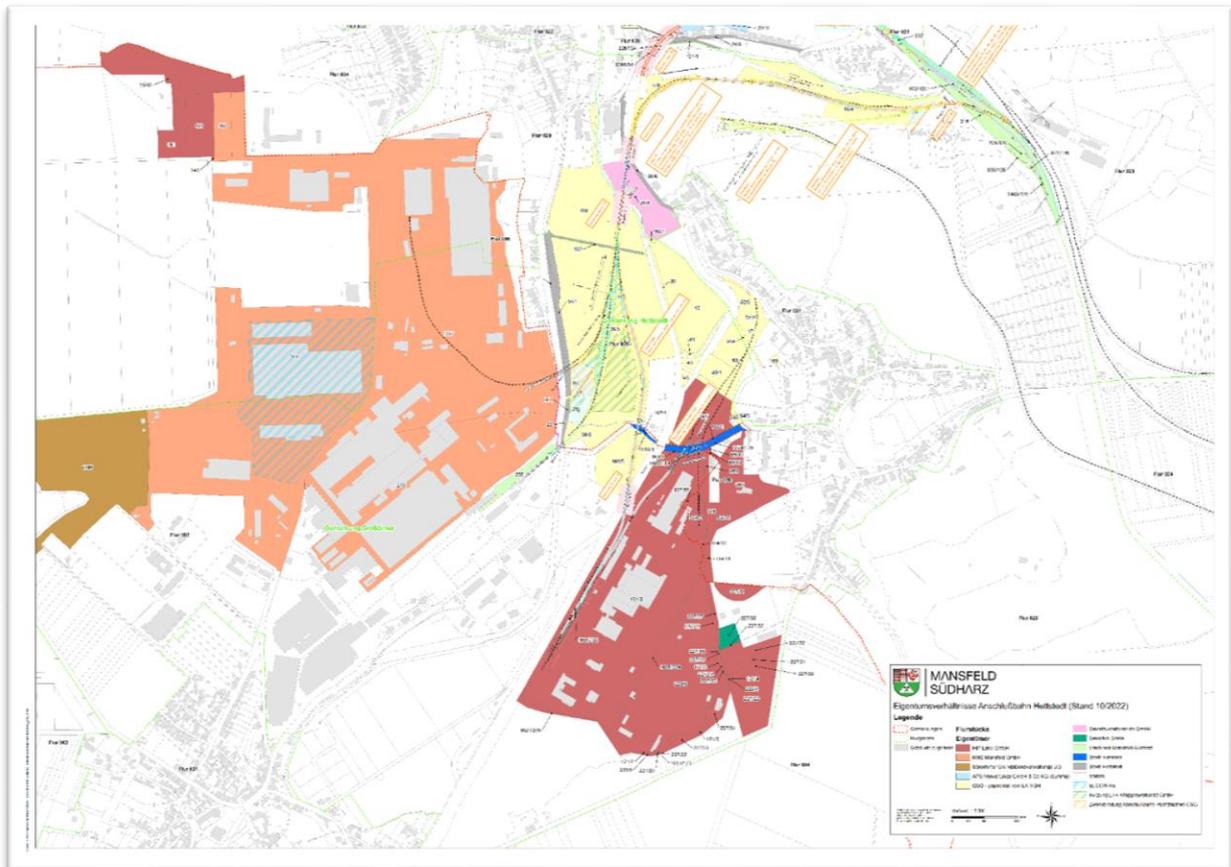
**KME Mansfeld GmbH** bezieht monatlich ca. 11.000 Tonnen – also ca. 140 Waggons - an Vormaterial, welches zu **etwa 60 - 70 % über die Bahn** zum Standort transportiert wird. Das Mengenverhältnis der Gütertransporte per Bahn entspricht auch bei der **Elcowire GmbH ca. 60 – 70 %** bei einem Gesamtprodukteingang von etwa 12.000 Tonnen pro Monat. Somit wird das LKW-Aufkommen um monatlich rund **800 Zulieferfahrten durch Lastkraftwagen gemindert**. Dies hat erhebliche, positive Auswirkungen auf die entstehende CO<sub>2</sub>-Bilanz der Unternehmen.

**Die „Anschlussbahn Hettstedt“ dient der Transportsicherung von Gütern dort angesiedelter Industriebetriebe über Schienenwege zum überregionalen Schienennetz der Deutschen Bahn**, zum Beispiel der KME Mansfeld GmbH, der Elcowire GmbH sowie der LTH Waggonwerkstatt GmbH.

**Der Landkreis Mansfeld-Südharz ist Eigentümer dieser Eisenbahninfrastruktur bzw. verfügt über eigentümerähnliche Rechte** aufgrund von langfristigen Nutzungsverträgen und ist daher berechtigt und verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur der Anschlussbahn im Bereich Hettstedt (mit den darauf befindlichen Gleisen, Schienen, Brücken usw.) zu betreiben sowie zu er- und unterhalten.

Die KME Mansfeld GmbH betreibt selbst mehr als zwei Kilometer Eisenbahnstrecke im Nebenanschluss im Nordteil an die „Anschlussbahn Hettstedt“. Der Bahntransport wird von externen Eisenbahnverkehrsunternehmen ab der „WÜST“ (Wagenübergabestelle) am Bahnhof

Hettstedt bis zu den Gießerei-Betriebshallen durchgeführt. Dies ist durch den vorhandenen Gleisanschluss mit Entladeplätzen vor bzw. in Gießereien eine bewährte, praktikable und nachhaltige Lösung.



*Abb. 1: Übersichtplan Industriegebiet mit öffentl. Serviceeinrichtung „Anschlussbahn Hettstedt“*

Zur Gewährleistung der Eisenbahn-Verkehrssicherheit werden monatlich Begehungen / Kontrollen durch den Eisenbahnbetriebsleiter und einmal pro Jahr eine Hauptprüfung der gesamten von KME Mansfeld GmbH genutzten Gleisanlage realisiert. Bei auftretenden Mängeln und Verschleißerscheinungen werden entsprechende Instandsetzungsmaßnahmen sowie -termine mit externen Fachbetrieben und den tangierenden Unternehmensbereichen abgestimmt und ausgeführt. Allein im Jahr 2021 investierte die KME Mansfeld GmbH ca. 200.000 Euro in den Erhalt der eigenen Gleisinfrastruktur.

Insgesamt bildet die Infrastruktur der „Anschlussbahn Hettstedt“ einen wesentlichen strukturellen Rahmen, um den dauerhaften Bestand und die wirtschaftliche Entwicklung der ansässigen Unternehmen sowie Potential für Neuansiedlungen von Unternehmen zu sichern und voranzubringen. Sie ist ein essentieller Standortfaktor im Verkehrskonzept der Kommune und der weiteren Entwicklung des Industriegebietes.

Der aktuelle Zustand der „Anschlussbahn Hettstedt“ stellt sich wie folgt dar:

### **Zubringergleis und Brücke 1 zum Industriegebiet Hettstedt / Großörner**

- Ersatzneubau Brücke 1 – Förderantrag aus dem Jahr 2021 ca. 3,5 Mio. €
- Zwischenzeitliche Notsicherungsmaßnahmen und Brückenprüfungen durch die KME Mansfeld GmbH sind erfolgt – sofortiger Handlungsbedarf ist gegeben, da die **Sperrung des Gleisanschlusses droht!**
- Forderung durch beauftragte Bauwerksprüfer und Eisenbahnaufsicht: umgehende Vorlage von Planungsleistungen für den notwendigen Ersatzneubau
- Gleisanbindung der Werksbahn der KME Mansfeld GmbH / Elcowire GmbH an die „Anschlussbahn Hettstedt“
- Anpassung an aktuelle Anforderungen, Zukunftsfähigkeit herstellen

### **Schienennetz zwischen Bahnhof Hettstedt / Brücke 30 und den Brückenbauwerken 7 und 8**

- Umfassender Investitionsbedarf / Ersatzneubau Brücke 7 (2022 - Zustandsnote 3,0) und Brücke 8 (2022 – Zustandsnote 3,0) – Dauerhaftigkeit ist gemäß Prüfgutachten nicht mehr gegeben
- Ersatzneubauten beider Brücken ratsam, da beide über 90 Jahre alt sind und die zulässigen Belastungen nicht den heutigen Anforderungen entsprechen
- Hauptverkehrsstrecke muss an heutige Rahmenbedingungen und Normen angepasst werden
- Schienen, Schwellen und Weichen müssen in Verbindung mit den Ersatzneubauten und ggf. Radien- und Neigungsanpassungen des Schienenweges erneuert werden

### **Gleisnetz / Rangierbahnhof Lichtlöcherberg-Wipperdamm / Standort LTH Waggonwerkstatt GmbH mit Erweiterungspotential**

- Entwicklungskonzepte der ansässigen Unternehmen sind eng mit dem Bahnhof Hettstedt und der öffentl. Serviceeinrichtung „Anschlussbahn Hettstedt“ verknüpft
- teilweise sind Schienensanierungen und Erweiterungen bereits durch die LTH Waggonwerkstatt GmbH erfolgt
- Erweiterung des Firmensitzes in Ausbaustufen 2 und 3 ist durch die LTH Waggonwerkstatt GmbH geplant, damit erheblicher Mehrbedarf an Rangierfahrten und weiterer Abstellmöglichkeiten zwingend notwendig, hohes Entwicklungspotential und Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze
- bei Verlust dieser öffentl. Serviceeinrichtung ist die Entwicklung der LTH Waggonwerkstatt GmbH ausgeschlossen und ein erheblicher Verlust und/oder Wegfall von Arbeitsplätzen droht.

## Schienennetz zum Industriebereich HIP / WEP mit den Brückenbauwerken 10 und 11

- Brückenbauwerk 10 – Ersatzneubau zwingend notwendig (2022 – Zustandsnote 3,6) – zwischenzeitlicher umgehender Instandhaltungs-/Instandsetzungsbedarf
- Brückenbauwerk 11 – noch ausreichender Zustand (2022 Zustandsnote 3,0), zeitnaher umfassender Investitionsbedarf, mit der Ausbreitung der Schadensbilder ist zu rechnen
- Sofortige Maßnahmen notwendig gem. Prüfberichte zu Brückenprüfungen aus 2019 + 2022

## Folgeentwicklung im südlichen Bereich: Hettstedter Industriepark HIP / WEP

- Der HIP „Hettstedter Industrie Park“ ist verknüpft mit dem Alleinstellungsmerkmal „Bahnanschluss“, die Vermarktung der Industrieflächen ehem. KME SÜD ist geplant. Durch die KME Mansfeld GmbH wird ein Teil dieser Fläche nach wie vor genutzt. Insgesamt sind nach Abschluss der Planung ca. 27,4 ha Industriefläche möglich. Diese Maßnahme ist nicht Bestandteil des Förderantrages. Es werden im 4. Bauabschnitt lediglich die Grundvoraussetzungen geschaffen, um eine funktionsfähige und zukunftssichere Anbindung der Industrieflächen und die Erreichbarkeit des Tarifpunktes der DB Hettstedt und damit die Anbindung an das öffentliche Bahnnetz über die Eisenbahninfrastruktur zu erreichen und zu gewährleisten.

Für die Industrieansiedlung, die Sicherung der bestehenden Unternehmen im Industriegebiet Hettstedt/Großörner einschließlich der Schaffung von Planungssicherheiten ist es wichtig, dass ein leistungsfähiges Eisenbahngrundnetz für den Güterverkehr langfristig gesichert ist. Aufgrund des hohen Güteraufkommens ist ein Verkehrsträger – wie zum Beispiel die Straße – nicht in der Lage, die Mengen an Transportvolumen allein abzudecken bzw. zu bewältigen. Zudem hat die Schiene viele energetische und Klimaschutztechnische Vorteile und bildet das Rückgrat für die weitere Industrieentwicklung am Standort Hettstedt und darüber hinaus.

**Aus zuvor genannten Gründen sind zwingend Maßnahmen zum Erhalt bzw. mittelfristig zum Ersatzneubau von 5 Brückenbauwerken sowie erheblichen Investitionsmaßnahmen am zugehörigen Schienennetz der Anschlussbahn notwendig. Dies kann nur in nachhaltig geplanten Bauabschnitten erfolgen, welche durch ein zu erstellendes Verkehrskonzept und Instandsetzungskonzept zeitlich gesteuert und in der Umsetzung geplant werden. Der aktuell prognostizierte Gesamtinvestitionsbedarf übersteigt dabei die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises Mansfeld-Südharz, der Kommunen sowie der ansässigen Firmen.**

**Die notwendige Planungssicherheit für die Unternehmen zum Erhalt der vorhandenen und zur Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze der Anschlussnehmer kann letztendlich nur durch Fördermittel sichergestellt werden.**

Der Landkreis Mansfeld-Südharz sieht sich in der Verantwortung für **eine Sicherung des Schienenbestandes und Beschleunigung des Ausbaus und der Teilerneuerung** dieser wichtigen Infrastruktur **als Verkehrsmittel weiterzuentwickeln und sie als wesentliche Alternative zum LKW-Verkehr zu stärken** und will diese auch wahrnehmen.

## 2. Projektziele

Der Landkreis Mansfeld-Südharz setzt sich für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Schiene auch über die Region hinaus ein. Die Verknüpfung zwischen Fern- und Regionalverkehr soll gemeinsam mit den Standortvorteilen des ortsnahen Tarifpunktes Hettstedt der DB mit **dem Ausbau der „Anschlussbahn Hettstedt“ und der Erweiterung und Optimierung der Nutzbarkeit des Bahnhofes Hettstedt konsolidiert, nachhaltig aufgewertet und als Umschlagplatz „Straße - Schiene“ attraktiver gemacht werden.**

Der **Erhalt und die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur** ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt der bereits erfolgten Industrie- und Verkehrsentwicklung in der Region. Sie schafft weiterhin **Voraussetzungen für den Erhalt und Neuansiedlung weiterer Unternehmen**, insbesondere auch auf dem bestehenden Industriegebiet als auch auf dem noch zu revitalisierenden Teil des Industriegebietes am südlichen Rand des Areals.

### 2.1 Modellhaftigkeit für die Strukturwandelregion

Ein intaktes, entwicklungs- sowie ausbaufähiges Eisenbahninfrastruktursystem mit nahem Zugang zu einem Tarifpunkt der DB ist für die Aufrechterhaltung sowie regional gewollter Ansiedlung zusätzlicher Industrieunternehmen, insbesondere unter der Zielstellung der Revitalisierung eines traditionell bedeutenden Industriestandortes ein Alleinstellungsmerkmal und von besonderem Gewicht in der Entwicklung regionaler Infrastruktur.

Über diesen Fundus verfügt der Industriestandort Hettstedt-Großörner-Mansfeld!

Der Landkreis Mansfeld-Südharz setzt sich für den Ausbau der „Verkehrsinfrastruktur Schiene der öffentl. Serviceeinrichtung „Anschlussbahn Hettstedt“, aber auch über die Region hinaus ein. Die Verknüpfung zwischen Güterfern- und Regionalverkehr soll durch den Ausbau der „Anschlussbahn Hettstedt“ und die Erweiterung und Optimierung der Nutzbarkeit des Bahnhofes Hettstedt konsolidiert und nachhaltig aufgewertet werden.

Im Industriegebiet Hettstedt/Großörner sind mehrere Anschlussnehmer ansässig, welche eine enorme Wirtschaftskraft in der Region darstellen und ein weiteres, sehr gutes Entwicklungspotential für den infrastrukturell günstig gelegenen Industriestandort bieten.

Zielstellung des Projektes „öffentl. Serviceeinrichtung - Anschlussbahn Hettstedt“ soll die Aufqualifizierung der Eisenbahninfrastruktur der Anschlussbahn sein. Die Nachhaltigkeit der Investitionen in die Infrastruktur ist als gegeben anzusehen. Ebenso ist ein nachweisbarer, äußerst positiver Effekt durch umweltverträgliche Transportlogistik insbesondere im Hinblick auf die zu erzielende CO<sub>2</sub>-Einsparung sowohl bei der Anlieferung als auch beim Abtransport der zwingend

benötigten, erheblichen Rohstoffmengen sowie Endprodukte bzw. Halberzeugnisse zu verzeichnen.

Die Zukunftsfähigkeit der Strecke, die Erhöhung der Transportvolumina in Verbindung mit einer Erhöhung der zulässigen Belastungsgrenzen/Tonnagen und Geschwindigkeiten (diese sind derzeit begrenzt auf 30 bzw. 10 Km/h) führen dauerhaft zu einer wesentlichen Verbesserung der Nutzbarkeit und einer möglichen Verlagerung weiterer erheblicher Transportvolumina auf die Schiene.

Ebenso soll in der Aufqualifizierung eine Teilelektrifizierung der Strecke (Gleisfeldbeleuchtung / Weichen) mit erneuerbaren Energien (PV mit Speicherlösung) umgesetzt werden. Dies führt in der Folge zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur weiteren Energieeffizienz der „Anschlussbahn Hettstedt“.

Die vom Landkreis Mansfeld-Südharz geplante Maßnahme berücksichtigt dabei auch die Stellungnahmen und Bedarfe der bereits vorhandenen Anschließer sowie die mögliche Erweiterung der Zahl der Anschlussnehmer.

Aufgrund der besonderen Situation vor Ort, der Gegebenheiten und der Bedürfnisse der vorhandenen Anschlussnehmer ist die Untergliederung der Maßnahme zunächst in 4 Bauabschnitte notwendig und vorgesehen. Den Beginn bildet der Ersatzneubau der Bahnbrücke 1 zum Industriegebiet Hettstedt/Großrörner insbesondere mit den Werksgeländen der KME Mansfeld GmbH und der Elcowire GmbH. Die Bauabschnitte 2 und 3 laufen zeitlich parallel. Hier gilt es im Vorfeld ein Gesamtverkehrskonzept zu erstellen bzw. entsprechend den Bauzuständen fortzuschreiben sowie den Ersatzneubau von 2 Brückenbauwerken und die Aufwertung des Hauptgleises der „Anschlussbahn Hettstedt“ zum Bahnhof Hettstedt/Tarifpunkt der DB zu planen und umzusetzen. Der 4. Bauabschnitt umfasst die Ersatzneubauten von 2 weiteren Brückenbauwerken sowie die Aufwertung des Hauptgleises zum ehem. Bereich „KME-Süd“, dem heutigen „Hettstedter Industriepark HIP“.

Der „Hettstedter Industriepark HIP“ als derzeitige Industriebrache bietet mit seiner Gesamtfläche von ca. 27,4 ha neben den bereits genutzten Flächen ein erhebliches Ansiedlungspotential. Dessen Attraktivität wird mit der Erreichbarkeit durch die „Anschlussbahn Hettstedt“ und einer Aufqualifizierung der gesamten Eisenbahninfrastruktur der „Anschlussbahn Hettstedt“ verbunden und mit dem Zugang zum Tarifpunkt Hettstedt wesentlich verbessert.

#### Ausblick auf einen voraussichtlichen in der Zukunft notwendigen weiteren Bauabschnitt

Die notwendigen Leistungen eines weiteren Bauabschnittes - der Ausbau der Schieneninfrastruktur auf dem südlichen Industriegelände (ehemals MKM/ KME nunmehr HIP) sowie Aufqualifizierung des Rangierbereiches Altdorf mit Bahnübergängen - können erst nach der Anpassung des Flächennutzungsplanes, Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes, Vermarktung

sowie Ansiedlung von weiteren Firmen beurteilt werden. Aufgrund noch nicht vorliegender Ausbauanforderungen können hier jedoch noch keine Leistungen und Kosten erfasst und dargestellt werden. Zum aktuellen Zeitpunkt wird dieser Bauabschnitt demnach lediglich informativ geführt. Sollten hier zu einem späteren Zeitpunkt konkrete Nutzungsvorgaben und Ausbaukonzepte vorliegen, wäre ein gesonderter Fördermittelantrag für den Ausbau und die Reaktivierung der Eisenbahninfrastruktur insbesondere für den Rangierbahnhof Altdorf mit den notwendigen Bahnübergängen über die Schlosstraße (Großörner) und den notwendigen Rangiergleisen zu stellen. Die Antragstellerschaft wäre in diesem Zusammenhang noch zu klären.

## 2.2 Regionale/überregionale Impulswirkung

Es ist regionale Verantwortung und Verpflichtung die Möglichkeiten und Vorteile eines Gleisanschlusses umfassend zu nutzen. Dies gilt ebenfalls für Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region.

Der Masterplan Strukturwandel des Landkreises Mansfeld-Südharz betont die Wichtigkeit der vorhandenen Industrieansiedlungen in Bezug auf Wirtschaftskraft und die Anzahl der vorhandenen Arbeitsplätze sowie auch das besondere Potential, welches dieses Areal als eines der größten zusammenhängenden Industrieflächen im Landkreis Mansfeld-Südharz bietet.

Folgende Herausforderungen, die mit dem vorliegenden Maßnahmenkonzept bearbeitet werden sollen, stehen für eine Eisenbahninfrastruktur mit der möglichen Erhaltung und weiteren / laufenden Industrieentwicklung im Einklang:

- Größere Erschließungsdichte und Akquise von weiteren Anschlussnehmern und Ausbau des Streckennetzes für bisher nicht ausreichend von der Schiene erschlossene Teile des Industriegebietes Hettstedt/Großörner, Erhöhung der Taktung und der zulässigen Tonnagen, Anbindung des geplanten Hettstedter Industrieparks „HIP“ im südlichen Bereich, derzeit zum größten Teil eine Brachfläche / Industriearuine
- Revitalisierung und Modernisierung der zwei vorhandenen Verladestraßen am Bahnhof Hettstedt zur Gewinnung weiterer Anschlussnehmer / Erhöhung des Frachtaufkommens auf der Schiene. Intensive Gespräche werden und wurden dazu mit Vertretern der Deutschen Bahn geführt.
- Schließung von Lücken in der Angebotsgestaltung mit Infrastruktur sowie betrieblichen Ergänzungen eines leistungsfähigen Betreibers der „Anschlussbahn Hettstedt“ mit moderner und zukunftsfähiger personeller und technischer Ausstattung.
- Größere Leistungsfähigkeit der „Anschlussbahn Hettstedt“ mit Hilfe von weiterer an die aktuellen Bedürfnisse angepasster Eisenbahninfrastruktur. Die Lösungen reichen hierbei

von zusätzlichen Betriebsgleisen für den Zugverkehr, den Neubau und die Aufwertung von Brückenbauwerken.

- Stärkung der Funktionalität und Flexibilität der Rangiergleise am Bahnhof Hettstedt hinsichtlich der Kapazitäten und Ertüchtigung der umliegenden Infrastruktur.
- Schaffung von Zusatzangeboten und Aufwertung des Angebotes der Bahn für den Bereich der „Anschlussbahn Hettstedt“ insbesondere für die Arbeitnehmer in den Industrieansiedlungen.
- Gewährleistung einer guten Einbindung an die wichtigen Knoten in der Region und in den Fernverkehrstakt, mit Sicherung des Tarifpunktes der DB Hettstedt, in Deutschland. Davon profitieren alle bestehenden Anschlussnehmer sowie neue Industrieansiedlungen.
- Entlastung der aktuell bereits überlasteten Ortsdurchfahrten von Hettstedt und Großörner durch Verlagerung der Zulieferverkehre von Straße auf Schiene, bei gleichzeitiger wesentlicher Erhöhung der Wohn- und Lebensqualitäten in den Kommunen.

Für Unternehmen, die sich potenziell am Standort ansiedeln würden, bringt der Gleisanschluss zahlreiche Synergieeffekte mit sich. Ab gewissen Tonnagen lassen sich wirtschaftlich und logistisch optimierte Lieferketten aufbauen, die darüber hinaus ggf. auch einen Beitrag zur CO<sub>2</sub> - Reduzierung leisten können.

## **FAZIT**

**Die direkte Anbindung an das lokale Schienennetz der „Anschlussbahn Hettstedt“ sowie der Gleisanschluss mit dem Übernahmehnhof im nahegelegenen Hettstedt stellen einen einzigartigen Standortvorteil dar, der für viele potenzielle regionale und überregionale Interessenten und Nutzer ausschlaggebend für die Standortwahl und eine Ansiedlung sein wird.**

**Diesen Standortvorteil gilt es im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und Revitalisierung des Industriestandortes zu erhalten und ggf. auszubauen.**

## **2.3 Ökologische/ökonomische/soziale Nachhaltigkeit**

Die Materialversorgung der auf dem KME-Firmengelände in Hettstedt ansässigen Unternehmen wird zum Großteil über die Schiene als Dienstleistung der KME Mansfeld GmbH realisiert. Bei der Firma Elcowire GmbH mit ihrer Drahtgießwalzanlage erfolgt ein Materialdurchsatz von mehr als ca. 144.000 Tonnen pro Jahr. Davon werden 60 - 70 % auf der Schiene angeliefert.

Weiterhin wurde im vorangegangenen Jahr die Nutzung der vorhandenen Gleiswaage der KME Mansfeld GmbH durch die Firma LTH Waggonwerkstatt GmbH vereinbart. Dieses

Unternehmen wird seit 2020 am Standort Hettstedt weiter auf- und ausgebaut und hat sich bereits gut etabliert. In der Reparaturwerkstatt werden Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten jeglicher Art bereits jetzt an ca. 600 Güterwaggons jährlich vorgenommen. Die Tendenz ist dabei stetig steigend.

**Für alle Beteiligten stellt die Eisenbahninfrastruktur der „Anschlussbahn Hettstedt“ die einzige zukunftsfähige Möglichkeit zur Andienung des Werkes und der weiteren Anschlussnehmer dar. Der Transport dieser hohen Tonnagen über straßengebundene Fahrzeuge stellt aus wirtschaftlicher Sicht und unter Berücksichtigung umweltschutzrechtlicher Belange keine Alternative dar.**

Die Erhaltung und Ausweitung des Schienentransports über die Eisenbahninfrastruktur der „Anschlussbahn Hettstedt“ streben alle Projektbeteiligte intensiv an. Gleichzeitig werden dabei Zielstellungen zur Berücksichtigung von Umweltaspekten, wie CO<sub>2</sub>-Fußabdruck sowie Vermeidung von Belastungen der Anlieger und umliegenden Gemeinden - hier insbesondere Schädigungen der Straßeninfrastruktur der Kommunen Hettstedt und Mansfeld (Ortsteil Großörner) - sowie Emissionsbelastungen der Anwohner verfolgt.

Sowohl für den Landkreis Mansfeld-Südharz, für die KME Mansfeld GmbH als auch für die Elcowire GmbH und für die LTH Waggonwerkstatt GmbH besteht bereits jetzt ein offensichtlicher Handlungsdruck, die Nutzung der „Anschlussbahn Hettstedt“ und des Eisenbahnverkehrssystems aufrechtzuerhalten sowie auszuweiten.



Abb. 2: Anlieferzone der KME Mansfeld GmbH / Elcowire GmbH, Verkehrsaufkommen LKW

Derzeit werden ca. 7.000 Tonnen des Zulaufmaterials pro Monat mit Lastkraftwagen (ca. 333 Stück) in Hettstedt angeliefert und damit die KME Mansfeld GmbH sowie die Elcowire GmbH zu ungefähr gleichen Teilen versorgt. Bei dem angestrebten Wachstum sowie gleicher Verteilung auf Bahn sowie LKW (70/30) ist eine Transportkapazitätserhöhung pro Monat von ca. 67 Lastkraftwagen (insgesamt 400 LKW pro Monat) zukünftig erforderlich.

Bei einem Wegfall des Bahnanschlusses würden 1096 LKW pro Monat - mit angestrebtem Wachstum sogar 1315 LKW – allein für die KME Mansfeld GmbH und für die Elcowire GmbH - den Standort Hettstedt mit Vormaterial beliefern müssen. Dies würde die vorhandene Straßeninfrastruktur unweigerlich überlasten und in absehbarer Zeit zum Verkehrskollaps im Ortsteil Großörner führen. Auch ist die Infrastruktur der Lieferannahme und Abfertigung am Lichtlöcherberg 40 in Hettstedt für diese zusätzliche Belastung nicht ausgelegt.

Diese dauerhafte Überstrapazierung der Verkehrswege löst unweigerlich einen fatalen Kreislauf aus: die Abnutzung bzw. der Verschleiß von Straßen und Brückenbauwerken schreitet schneller voran, was für die derzeit schon in die Jahre gekommene Straßeninfrastruktur und mit dem derzeitigen bzw. künftigen Zulauf auf erforderlichen Streckenabschnitten, einen erhöhten Reparaturaufwand zur Folge hat. Ein entsprechender Ausbau der Straßen ist aufgrund der Örtlichkeit in den meisten Bereichen nicht möglich (enge Ortsdurchfahrten ohne Aufwertungs- und Aufweitungskapazitäten).

Der Transport per LKW führt zu großen Umweltbelastungen wie beispielsweise Lärm und Luftverschmutzung mit zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen der örtlichen Lebensqualität. Der Landkreis Mansfeld-Südharz sowie die umliegenden Kommunen unterstützen Maßnahmen und Aktionen, die den Schienengüterverkehr fördern. Ziel ist es, den ansonsten stetig ansteigenden Schwerlastverkehr auf den Straßen zu reduzieren und die ökologischen und ökonomischen Belastungen vor Ort zu verringern und somit u. a. auch die Wohnqualität der Bevölkerung wieder zu steigern und aufzuwerten.

### **Leitsatz:**

**Den vorhandenen und weiteren Gütern / Dienstleistern aufs Gleis helfen! Steigerung der Effektivität der Transporte und Vorteile für die Bevölkerung und den Klimaschutz!**

## **2.4 Auswirkungen auf Beschäftigungssituation in der Region**

Wenn wichtige Teile vom Zulieferer nicht pünktlich zum Produzenten kommen, steht die Produktion still. Auch hier ist der zuverlässige Transport eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der angesiedelten Unternehmen.

**Seitens der LTH Waggonwerkstatt GmbH wurde folgende Entwicklungsperspektive in oben genannter Abhängigkeit dargestellt:**

*„Die LTH Waggonwerkstatt GmbH begrüßt die Entscheidungen des Landkreises zur Instandsetzung der Hauptanschlussbahn Hettstedt sehr.“*

Der zu erzielende Ausbaustandard der Anschlussbahn ist nicht nur für die Entwicklung der LTH Waggonwerkstatt GmbH in Hettstedt ausschlaggebend. Mit diesem Revitalisierungsprojekt ergeben sich neue Möglichkeiten für den gesamten

Industriestandort. Dafür ist es nötig die Herrichtung und Modernisierung, verbunden mit einer technischen Aufwertung der Eisenbahnverkehrsanlage insgesamt und die Verfügbarkeit von zusätzlichen Gleisabschnitten zu realisieren.

Gemäß der von der LTH Waggonwerkstatt GmbH vorgelegten Entwicklungskonzeption sind vom Unternehmen aktuell 3 Ausbaumodule geplant:

### **Modul 1: Werkstatt für Instandsetzung**

Modul 1 ist vollumfänglich umgesetzt und als Betriebsstätte freigegeben. Im jetzigen IST-Stand können in dieser Werkhalle zwei bis drei Wagen täglich instandgesetzt werden. Die Halle verfügt somit über eine Jahreskapazität von mind. 500 Wagen, an denen Instandsetzungen und Reparaturen durchgeführt werden können. Dafür wurde eine Leichtbauhalle 30 m x 10 m errichtet und das Gleis 40 im Hallenbereich komplett, also inkl. Unterbau von LTH, saniert.

### **Modul 2: Werkstatt für Planarbeiten**

Modul 2 ist von LTH bereits zu 50% umgesetzt und als Betriebsstätte freigegeben. Im jetzigen IST-Stand können in dieser Werkhalle ein bis zwei Wagen täglich behandelt werden. Die Halle verfügt somit über eine Jahreskapazität von mind. 250 Wagen, an denen Durchsichten (vergleichbar mit dem TÜV bei Straßenfahrzeugen) in der zweithöchsten Instandhaltungsstufe durchgeführt werden können. Dafür wurde eine Leichtbauhalle 20 m x 60 m errichtet und das Gleis 10 im Hallenbereich komplett (ebenso wie Modul 1) inkl. Unterbau von LTH saniert. Modul 2 ist Halle 1 auf dem Grundstück. Halle 1 ist ausgelegt für 2 Instandsetzungsgleise. Das Parallelgleis 10a soll errichtet werden.

### **Modul 3: Werkhalle für schwere Instandsetzung**

Um Modul 3 realisieren zu können bedarf es weiterer Voraussetzungen. Hierzu muss die gesamte vorgelagerte Gleisstruktur im Zusammenhang mit der benötigten Infrastruktur angepasst werden.

### **Zwischenfazit der LTH Waggonwerkstatt GmbH für das Jahr 2022:**

Bis einschließlich September 2022 wurden 498 Wagen nach Hettstedt geliefert, so dass LTH die Planzahlen für 2022 erreichen wird. Dafür wurden die Arbeitsplätze in Hettstedt seitens der LTH verdoppelt. Eine weitere Entwicklung der LTH ist damit z.Z. ausgeschlossen, da Flächenpotentiale und Gleisanlagen nicht zur Verfügung stehen.

Um eine weitere Entwicklung des Gesamtareals und somit auch der LTH Waggonwerkstatt GmbH zu ermöglichen, wäre der nächste notwendige Schritt weitere Rangier- und Abstellgleise zu errichten.

Die Anschlussbahn funktioniert nur im direkten Zusammenhang mit der Verfügbarkeit der Rangiergleise 7, 8 und 9 sowie 10 am Bahnhof Hettstedt. Der funktionale Erhalt und die mögliche Erweiterung dieser Anlagen sind für alle Anschlussnehmer vor Ort essentiell. Diese Rangiergleise sollen dauerhaft durch den Betreiber der „Anschlussbahn Hettstedt“ als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur in einen zeitgemäßen Zustand versetzt und erhalten werden.

### **Entwicklungspotential der Ladestraßen am Bahnhof Hettstedt**

Bei einer Einbindung der Gleise 7 bis 10 in die Anschlussbahn entstehen neue Entwicklungsmöglichkeiten und Chancen für die Region. Beispielsweise kann die Vermarktung dieser öffentl. Serviceeinrichtung an weitere Interessenten erfolgen, zum Beispiel als Holzumschlagpunkt. Der gesamte Südharz verfügt über keine ganzzugfähige öffentliche Ladestraße. Um den Holztransport verstärkt von LKW auf die Schiene zu orientieren wäre hier eine gute Möglichkeit gegeben.

Die einzig verbliebene Ladestraße befindet sich in Rottleberode Süd und wird von Ante-Holz betrieben und ist damit ausgelastet. Hettstedt hätte somit eine öffentliche Alternative anzubieten.

Ebenso gibt es Kontakt zu Zulieferbetrieben der Zementindustrie.

Um in Hettstedt eine zentrale Umschlagstelle Schiene / Straße zu platzieren, bedarf es einer Genehmigung nach BImSchG. Es bestehen gute Chancen dies umzusetzen. Auch für den Bahnhofsbereich Altdorf gibt es interessierte Partner. Der Bedarf an sogenannten Rail-Ports wächst in Deutschland enorm.

### **Für alle Ideen und weitere Investitionen sind jedoch folgende Voraussetzungen zwingend notwendig:**

- Eine dauerhaft funktionsfähige Güterverkehrsstelle.
- **Eine öffentl. Serviceeinrichtung (Anschlussbahn), die zukünftig Ganzzüge abnehmen kann** und die den aktuell gültigen Rechtsvorschriften entspricht (Arbeitsschutz wie Gleisfeldbeleuchtung und Rangierwege).

### **FAZIT**

**Am Standort Hettstedt kann nicht auf die Eisenbahninfrastruktur der „Anschlussbahn Hettstedt“ mit den Nebenanschlüssen der Anschließer sowie den Neubau der Brückenbauwerke verzichtet werden. Ein Verlust der Bahnanbindung hat gravierende Folgen für die wirtschaftliche Tragfähigkeit und somit auch direkten Einfluss auf die Sicherheit einer großen Anzahl von bestehenden Arbeitsplätzen. Durch weitere Maßnahmen bietet der Standort einzigartige Potentiale für die Neuschaffung einer großen Anzahl von Arbeitsplätzen.**

### 3. Beschreibung der Maßnahme/n und deren Zusammenwirken

Auf Grund der bestehenden Gegebenheiten müssen die avisierten Arbeiten zur Revitalisierung und Modernisierung der „Anschlussbahn Hettstedt“ ausschließlich in klar gegliederten Bauabschnitten durchgeführt werden, um den Parallelbetrieb der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur sicherstellen zu können.

Hierzu wird das Vorhaben in 4 Bauabschnitte unterteilt, welche sich im Zeitrahmen von 2023 bis Mitte der 2035 Jahre umgesetzt werden sollen.

- **Bauabschnitt 1**      Brückenbauwerk BW 1 / Anbindung Industriegebiet  
Hettstedt/Großörner insbesondere mit der KME Mansfeld GmbH  
und der Elcowire GmbH  
  
Umsetzung in den Jahren 2023 – 2027
- **Bauabschnitt 2**      Gesamtverkehrskonzept  
  
Aufwertung des vorhandenen Gleisnetzes vom Bahnhof Hettstedt  
zum Industriegebiet  
  
Umsetzung in den Jahren 2023 – 2030
- **Bauabschnitt 3**      Brückenbauwerke BW 7 und BW 8  
  
Umsetzung in den Jahren 2024 – 2029
- **Bauabschnitt 4**      Brückenbauwerke BW 10 und BW 11 / Anbindung südlicher Teil  
  
Umsetzung in den Jahren 2024 – 2035
- **Bauabschnitt 5**      Ausblick zum HIP, Aufqualifizierung der Schieneninfrastruktur  
im südlichen Bereich des Industriegebietes, ggf. wird gesonderter  
Förderantrag gestellt

## 3.1 Einzelübersicht der Bauabschnitte

### 3.1.1 Bauabschnitt 1 – Brückenbauwerk 1 (2023 - 2027)

Der Industriestandort Hettstedt/Großörner insbesondere mit den Werksgeländen der KME Mansfeld GmbH und der Elcowire GmbH ist ausschließlich über das Eisenbahnbrückenbauwerk BW 1 an das Eisenbahnverkehrsnetz der „Anschlussbahn Hettstedt“ angebunden, welche wiederum die Verbindung zum Netz der Deutschen Bahn gewährleistet.



Abb. 3: Brücke 1, Anbindung Industriegebiet Hettstedt / Großörner

Die sogenannte Eisenbahnbrücke BW 1 überquert die ehem. Bundesstraße 86, die zwischenzeitlich zur kommunalen Straße abgestuft wurde. Dieses Brückenbauwerk verbindet das Industriegebiet über Schienenwege mit dem überregionalen Schienennetz der Deutschen Bahn.

Die turnusmäßige Brücken- bzw. Bauwerksprüfung im Jahr 2017 ergab einen Bauwerkszustand von 3,5, die Sonderprüfung im Jahr 2018 eine Zustandsnote von 3,6 (ungenügend). Die Eisenbahnbrücke wurde zunächst noch als standsicher eingestuft. Im zeitlichen Verlauf gab es weitere Schadensausbreitungen und Folgeschäden, die dazu führen, dass die Standsicherheit nicht mehr gegeben ist. Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass der momentane Zustand der Eisenbahnbrücke BW 1 hinsichtlich der Tragfähigkeit, der Dauerhaftigkeit und der Verkehrssicherheit des Brückenbauwerks nicht mehr verkehrssicher ist und eine zeitnahe Sperrung droht. Ebenfalls muss eingeschätzt werden, dass die Eisenbahnüberführung für Verkehrslasten entsprechend der Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen als nicht mehr tragfähig eingeschätzt wird.

Aufgrund des Zustandes der örtlichen straßengebundenen Infrastruktur, in Verbindung mit dem prognostizierten weiter steigenden Transportaufkommen, ist der Erhalt der schienengebundenen Anbindung über die Eisenbahnbrücke BW 1 zwingend erforderlich. Eine Sperrung für den Schienenverkehr wird als untragbar eingeschätzt, da eine Zulieferung der benötigten Rohstoffmengen und Vorprodukte per LKW aus wirtschaftlicher als auch aus umwelttechnischer Sicht die angesiedelten Unternehmen in ihrer Existenz gefährdet.

Eine Grundsanierung in Verbindung mit tragfähigkeitserhöhenden Maßnahmen aus statisch-konstruktiver und wirtschaftlicher Sicht sind gegenüber einem Ersatzneubau, gemäß einem vorliegenden Gutachten, unverhältnismäßig.

Die Eisenbahnbrücke BW 1 ist deshalb durch einen Ersatzneubau zu ersetzen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Lieferverkehr über die Schiene während der Baumaßnahme weitestgehend aufrechterhalten wird. In einer Stellungnahme der Stadt Mansfeld, zu der Großörner als Ortsteil zugehörig ist, wird beispielsweise eindringlich darauf verwiesen, dass nur der Erhalt einer Schienenanbindung einen zukunftssicheren Lieferverkehr garantiert.

Aufgrund der technischen Merkmale der Gleisanlage zum Brückenbauwerk herrschen unzureichende Sichtverhältnisse und die starke Streckenneigung reduziert die Leistungsfähigkeit des Triebfahrzeuges, führt zu Reduzierungen von Tonnagetransportmöglichkeiten und sowohl zu erheblichen Verschleißerscheinungen am Fahrzeug als auch zu erhöhter Streckenbelastung des Gleisnetzes.

Daher ist vorgesehen, den erforderlichen Ersatzneubau des Brückenbauwerks BW 1 an versetzter Stelle und unter Aufrechterhaltung des schienengebundenen Liefertransports über die Bestandsbrücke zu errichten. Die Anbindung an das Schienennetz erfolgt sodann in einer modifizierten Streckenführung mit Begradigung und Entschärfung im Kurvenradius.

#### **Kostenschätzung nach gegenwärtigem Kenntnisstand:**

Abbruch Bestandsbauwerk	110.000 €
Planungsleistungen	860.000 €
Ersatzneubau Brückenbauwerk BW 1	2.150.000 €
Gleisbau	430.000 €
<b>Kalk. Gesamtprojektkosten BA 1</b>	<b>3.550.000 €</b>

#### **Projektzeitraum 1. Bauabschnitt:**

Planungsphase	03.2023 – 09.2023
Ausschreibung & Leistungsvergabe	09.2023 – 03.2024
Ausführungszeitraum	04.2024 – 12.2026
Abnahme & Inbetriebnahme	2027

### 3.1.2 Bauabschnitt 2 - Hauptgleis (2023 - 2030)

Im zweiten Bauabschnitt sollen eine grundlegende/grundhafte Instandsetzung und Aufwertung des vorhandenen Gleisnetzes vom Bahnhof Hettstedt zum Industriegebiet erfolgen. Die geplante Aufwertung beinhaltet neben der Anpassung der Kurvenradien auch den bereichsweisen Neubau von Rangier- und Ausweichstrecken einschl. Gleisfeldbeleuchtungen.

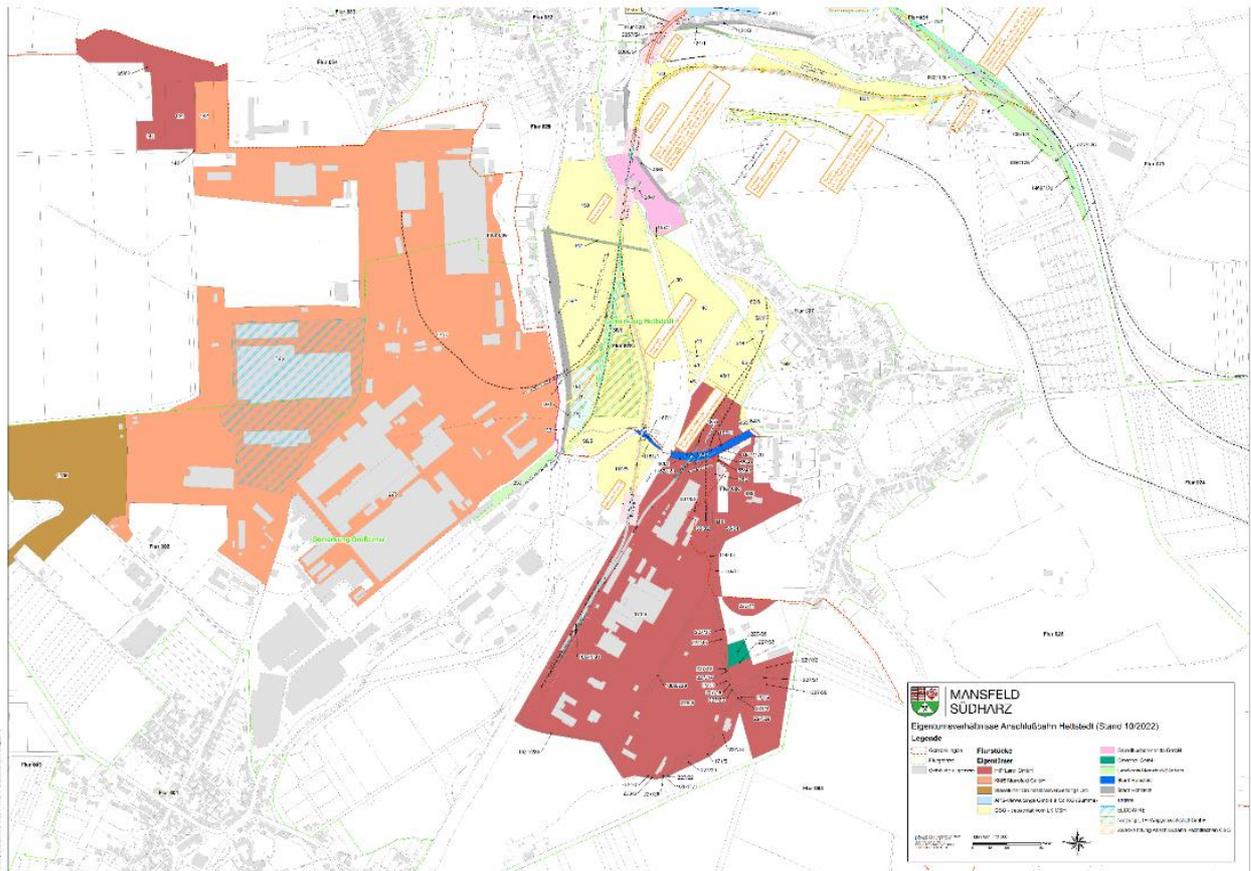


Abb. 4: Gleisbogen „Anschlussbahn Hettstedt“ - Gesamtlänge ca. 5 km

Ebenso sind in diesem Bereich im parallellaufenden 3. Bauabschnitt die Ersatzneubauten der Brücken 7 und 8 bzw. soweit möglich, grundhafte Investitionsmaßnahmen an den Brücken 7 und 8 notwendig.

#### Kostenschätzung nach gegenwärtigem Kenntnisstand:

Verkehrskonzept	920.000 €
Gleisbau und Abbruch	4.150.000 €
Planungskosten	960.000 €
<b>Kostenschätzung zum BA 2</b>	<b>6.030.000 €</b>

#### Projektzeitraum 2. Bauabschnitt:

Planungsphase	03.2023 – 03.2025
Ausschreibung & Leistungsvergabe	04.2025 – 12.2025
Ausführungszeitraum	01.2026 – 12.2029
Abnahme & Inbetriebnahme	2030

### 3.1.3 Bauabschnitt 3 (2023 - 2027)

#### Erneuerung Brückenbauwerke BW 7 und BW 8

Im 3. Bauabschnitt ist in Verbindung mit dem zweiten Bauabschnitt der Ersatzneubau bzw. eine grundlegende Instandsetzung der Brückenbauwerke 7 und 8 notwendig.

#### Kostenschätzung nach gegenwärtigem Kenntnisstand:

Abbruch Bestandsbauwerke	400.000 €
Ersatzneubau Brücke 7	3.500.000 €
Ersatzneubau Brücke 8	3.500.000 €
Baunebenkosten - Planung	1.620.000 €
<b>Kostenschätzung zum BA 3</b>	<b>9.020.000 €</b>

#### Projektzeitraum 3. Bauabschnitt:

Planungsphase	01.2024 – 12.2025
Ausführungszeitraum	01.2026 – 12.2028
Abnahme & Inbetriebnahme	2029

### 3.1.4 Bauabschnitt 4 (2024 - 2035)

#### Erweiterung des Gleisnetzes und Erneuerung Brückenbauwerke BW 10 und BW 11

Im vierten Bauabschnitt, soll eine grundlegende/grundhafte Instandsetzung und Aufwertung des vorhandenen Eisenbahnverkehrsnetzes vom Rangierbahnhof Lichtlöcherberg zum Industriegebiet „SÜD“ erfolgen.

Gleichzeitig sind hier die Ersatzneubauten bzw. grundhaften Instandsetzungen der Brückenbauwerke 10 und 11 notwendig und mit der entsprechenden Gleisanbindung bis zum Industriegebiet „Süd“ angedacht.

**Kostenschätzung nach gegenwärtigem Kenntnisstand:**

Abbruch Bestandsbauwerke	400.000 €
Ersatzneubau Brücke 10	3.500.000 €
Ersatzneubau Brücke 11	3.500.000 €
Gleisbau	1.050.000 €
Abbruch Gleisanlagen	470.000 €
Baunebenkosten - Planung	2.480.000 €
<b>Kostenschätzung zum BA 4</b>	<b>11.400.000 €</b>

**Projektzeitraum 4. Bauabschnitt:**

Planungsphase	01.2024 – 12.2027
Ausschreibung & Leistungsvergabe	01.2026 – 06.2028
Ausführungszeitraum	01.2026 – 12.2034
Abnahme & Inbetriebnahme	2035

**FAZIT**

Die Gesamtinvestition für eine grundlegende Aufwertung und langfristige Sicherung des Betriebes der öffentl. Serviceeinrichtung „Anschlussbahn Hettstedt“ beläuft sich somit für die Bauabschnitte 1-4 und nach derzeitigem Kenntnisstand auf

**30.000.000 €.**

**3.1.5 Vorausschau - Bauabschnitt „Hettstedter Industriepark HIP“**

Vorabhinweis: Dieser Bauabschnitt soll nach aktuellen Planungen und nach Abschluss der Bauphase 4 nicht durch den Landkreis Mansfeld-Südharz umgesetzt werden. Er trägt daher informellen Charakter.

Die „WEP-Projektentwicklung-GmbH und Co. KG“ ist seitens der „HIP Land GmbH“ seit Juni 2020 als Dienstleister für die Revitalisierung und Entwicklungsplanung des ca. 27,4 ha großen Industrieareals beauftragt. Die Besitzgesellschaft strebt als Eigentümer des sogenannten ehemaligen „MKM Südgeländes“ eine langfristige Entwicklung und Revitalisierung des gesamten industriell geprägten Standortes an.

Bei besagtem Standort handelt es sich um das ca. 27,4 ha große Südgelände des ehemaligen MKM Industriegebietes, welches hauptsächlich im Nordosten des Stadtgebietes Mansfeld/Ortsteil Großörner liegt. Einzelne Teilflächen und Flurstücke liegen im Gemeindegebiet der Stadt

Hettstedt. Das Areal ist durch die jahrzehntelange industrielle Nutzung geprägt, weshalb der Standort auch in Zukunft für Industrie- und Gewerbenutzungen (GI/GE) entwickelt werden soll. Aktuell liegt zwar ein Großteil der Fläche brach, einige Teilflächen und Gebäude werden aber auch heute noch genutzt (unter anderem von der KME Mansfeld GmbH).

Wie bereits dargestellt, ist es seitens der Besitzgesellschaft das erklärte Ziel, das Areal langfristig im Bestand zu halten, zu entwickeln, zu erschließen und die Steigerung der Attraktivität des Standortes für weitere industrielle Nutzungen durch eine Modernisierung der baulichen Substanz sowie der medialen und verkehrlichen Infrastruktur langfristig zu gewährleisten. Auch nach Abstimmung mit den Bürgermeistern der Städte Mansfeld und Hettstedt (Anlage: Stellungnahme HIP/WEP) soll es das gemeinsame Ziel sein, diese bestehende Industriebrache als neuen Industrie- und Gewerbestandort für die Städte Mansfeld und Hettstedt zu entwickeln. Dies geschieht insbesondere im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung, um die Erschließung und großflächige Versiegelung neuer gewerblicher Bauflächen im Außenbereich zu vermeiden und bestehende Potenziale zu nutzen. Es ist somit im kommunalen Interesse, für Revitalisierung bestehender und weiterer gewerblicher Bauflächen (GI/GE) am Standort Mansfeld bzw. Hettstedt zu sorgen, da diese in den Gemeinden in vergleichbarer Größe, Anzahl und Ausprägung nicht mehr zu Verfügung stehen.

Die Besitzgesellschaft „HIP Land GmbH“ beabsichtigt in Zusammenarbeit mit der „WEP-Projektentwicklung-GmbH und Co. KG“ in naher Zukunft die weitere Entwicklung sowie ein verstärktes Marketing für den Industriestandort. Dies beinhaltet insbesondere die Vermarktung des Standortes unter dem Titel „Industriegebiet Südharz“ sowie die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zur allgemeinen Baurechtschaffung für gewerbliche Bauflächen (GI/GE).

Im Kontext dieser Gesamtgebietsentwicklung und Revitalisierung des Industriestandortes des ehem. MKM Südgeländes und zukünftigen „Industriegebietes Südharz“ ist ein funktionsfähiger und sanierter Eisenbahninfrastrukturanschluss der „Anschlussbahn Hettstedt“ einer der wichtigsten Bestandteil und einer der essenziellen Standortvorteile zur erfolgreichen Entwicklung eines modernen und vielseitig erschlossenen Industriestandortes.

## 3.2 Betreiberkonzept

Die Anschlussbahn muss durch den Betreiber so gestaltet, betrieben und erhalten werden bzw. bleiben, dass der Gesundheits- und Arbeitsschutz sowie der Brand- und Umweltschutz nach den Rechtsvorschriften gewährleistet werden.

Hier wird insbesondere auf die Einhaltung der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 13.05.1982 (im Gesetzblatt der DDR, 31. Dezember 1982, Sonderdruck Nr. 1080 in Kraft getreten am 1. Juli 1983 i. V. m. GVBl. LSA Nr. 1/1997, ausgegeben

23

---

**Dienstgebäude**

Rudolf-Breitscheid-Str. 20/22  
06526 Sangerhausen

**Kontaktdaten:**

Tel.: (0 34 64) 535 - 1303  
Fax: (0 34 64) 535 - 1390

**Sprechzeiten:**

Mo 8:30 – 15:00 Uhr Do 8:30 – 15:00 Uhr  
Di 8:30 – 17:30 Uhr Fr 8:30 – 12:00 Uhr

\* E-Mail-Adresse nur für formlose Mitteilungen ohne elektronische Signatur

am 02.01.1997, Bekanntmachung der Neufassung des zu Landesrecht gewordenen Rechts der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik vom 01. Januar 1997) in der jeweils gültigen Fassung verwiesen.

Die Betreiberverantwortung beginnt mit dem Anschluss an das Schienennetz der DB-Netz-AG mit der Weiche M9 und der Wagenübergabestelle am Bahnhof in 06333 Hettstedt bis zum Gewerbegebiet Hettstedt/Großörner bzw. zum geplanten „Hettstedter Industriepark - HIP“.

Die Schieneninfrastruktur mit einer Gesamtlänge von ca. 10 km (ohne die Gleisanlage der Werksbahn KME) führt dabei über 6 Brückenbauwerke und umfasst neben dem Rangierbahnhof „Lichtlöcherberg“ auch ca. 60 Weicheneinheiten sowie Signaltechnik, Bahnübergänge, Gleisfeldbeleuchtungen.

Dabei hat der Betreiber insbesondere neben der Eisenbahnbetriebsleitung und der Sicherstellung der Betriebs- und Verkehrsabwicklung für einen funktionssicheren Zustand des Vertragsgegenstandes, für die Einhaltung vorgeschriebener Prüfungen, Revisionen und Untersuchungen unter Einhaltung der festgelegten Fristen zu sorgen. Dazu zählt insbesondere die vorgeschriebenen Prüfungen durch die Technische Aufsichtsbehörde (Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht LfB).

Da der Landkreis Mansfeld-Südharz die „Anschlussbahn Hettstedt“ bahnrechtlich nicht selbst betreiben darf, hat er im Jahr 2018 im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens, den Abschluss eines Konzessionsvertrages über die Betreibung sowie Er- und Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur der „Anschlussbahn Hettstedt“ durchgeführt. Der im Anschluss hieran abgeschlossene Konzessionsvertrag vom 13.12.2018/29.01.2019 über die Betreibung sowie Er- und Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur der „Anschlussbahn Hettstedt“ zwischen dem Landkreis Mansfeld-Südharz und der MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH wurde durch den Kreistag am 14.11.2018 bestätigt. Voraussetzung für jeden Konzessionsnehmer ist die Erlaubnis des zuständigen Ministeriums als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der öffentl. Serviceeinrichtung „Anschlussbahn Hettstedt“ tätig zu sein.

Zum 01.01.2023 erfolgte eine Neuausrichtung des Betreibermodells aufgrund der jüngsten Entwicklungen und durch eingeschränkte Leistungsfähigkeit, ausgelöst durch den eintretenden demografischen Wandel, beruht. Dieser Entwicklung soll entgegengesteuert werden, um die „Anschlussbahn Hettstedt“ zukunftsorientiert zu betreiben. Dabei wurde die Betreibung der „Anschlussbahn Hettstedt“ an die LTH Waggonwerkstatt GmbH übertragen, die damit den bisherigen Betreiber, die MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH, ablöst. Damit ist der neue Betreiber der „Anschlussbahn Hettstedt“ in den bestehenden Konzessionsvertrag eingetreten. Alle Erklärungen und Anträge wurden bereits entsprechend gestellt und so die Genehmigung durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt zur Betreibung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur ab dem 01.01.2023 erteilt.

Auf der Grundlage der Konzessionsvergabe soll die vollumfängliche Betreibung sowie Er- und Unterhaltung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur „Anschlussbahn Hettstedt“ durch ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber auf dieser Basis erfolgen.

Der Betreiber der „Anschlussbahn Hettstedt“ hat hierbei sicher zu stellen, dass diese allen interessierten Nutzern zur Verfügung steht. Diesem Verlangen soll durch Trennung von Nutzer- und Betreiberidentität Rechnung getragen werden.

Instandhaltung im Rahmen von Regelinspektion, Wartung und Entstörung trägt der Betreiber bis zu einer festgesetzten jährlichen Obergrenze in Höhe von 25.000 €. Alle darüber hinaus gehenden Kosten muss der Landkreis als Eigentümer bzw. als Inhaber eigentümerähnlicher Rechte aufbringen. Betreiber der „Anschlussbahn Hettstedt“ muss dabei ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sein.

Für die Nutzungsüberlassung der vertragsgegenständlichen „Anschlussbahn Hettstedt“ hat der Betreiber dem Landkreis ein Entgelt zu zahlen, aus dem u. a. Instandsetzungsrücklagen (für Erneuerungen/Investitionen an den Gleisanlagen, Brücken und sonstigen Bestandteilen der Anschlussbahn) gebildet werden sollen.

## 4. Investitions-/Finanzierungsplan

Wie bereits dargestellt übersteigt dabei der aktuell prognostizierte Gesamtinvestitionsbedarf die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises Mansfeld-Südharz und der Kommunen, des Betreibers, sowie der ansässigen Firmen.

Die Gesamtinvestition für eine grundlegende Aufwertung und langfristige Sicherung des Betriebes der „Anschlussbahn Hettstedt“ beläuft sich somit nach derzeitigem Kenntnisstand auf

**30.000.000 €.**

Der Abruf erfolgt gemäß den beschriebenen Bauabschnitten:

<b>Bauabschnitt 1</b>	Brückenbauwerk 1 / Anbindung Industriegebiet Hettstedt/Großörner Umsetzung in den Jahren <b>2023 – 2027</b> Kostenschätzung ges. <b>ca. 3.550.000 EUR</b> Finanzierung aus Fördermitteln (90 %) <b>ca. 3.195.000 €</b>
<b>Bauabschnitt 2</b>	Gesamtverkehrskonzept Aufwertung des vorhandenen Gleisnetzes vom Bahnhof Hettstedt zum Industriegebiet Umsetzung in den Jahren <b>2023 – 2030</b>

Kostenschätzung ges. **ca. 6.030.000 EUR**

Finanzierung aus Fördermitteln (90 %) **ca. 5.427.000 €**

### **Bauabschnitt 3**

Brückenbauwerke BW 7 und BW 8

Umsetzung in den Jahren **2024 - 2029**

Kostenschätzung ges. **ca. 9.020.000 EUR**

Finanzierung aus Fördermitteln (90 %) **ca. 8.118.000 €**

### **Bauabschnitt 4**

Brückenbauwerke BW 10 und BW 11 / Anbindung südlicher Teil

Umsetzung in den Jahren **2024 - 2035**

Kostenschätzung ges. **ca. 11.400.000 EUR**

Finanzierung aus Fördermitteln (90 %) **ca. 10.260.000 €**

### **Bauabschnitt 5**

Ausblick - Hettstedter Industriepark HIP / Ausbau Netz

## **5. Arbeits-/Meilensteinplanung – Projektablauf**

### **5.1 Aktueller Planungs-/Umsetzungsstand**

Zunächst wurde eine kartografische Übersicht des vorhandenen Schienennetzes - also die Anbindung der Industrieflächen mit Eisenbahninfrastrukturanschluss erarbeitet.

Der Bestand der Gesamtanlage wird aktuell durch die Projektbeteiligten er- und unterhalten sowie geprüft.

Planungsleistungen für die Realisierung der Maßnahmen sind gegenwärtig noch nicht ausgelöst. Im Falle der Förderwürdigkeitsbestätigung (vorzeitiger Maßnahmenbeginn) ist es beabsichtigt, umgehend entsprechende Leistungen zu binden und ein Gesamtverkehrskonzept erarbeiten zu lassen. Dieses ist insbesondere notwendig, da sowohl die Abarbeitung der Maßnahmen als auch der dauerhafte Betrieb der bestehenden Anlage aufrecht zu erhalten ist. Dieses ist u. a. auch mit der Bahnaufsicht entsprechend vorzulegen und abzustimmen ist (Sicherheitsabstände, Sperrzeiten, Einweiser, Kontrollposten usw.).

Die dargestellten Maßnahmen sind sodann im Rahmen der Erarbeitung der Projektantragsunterlagen zu konkretisieren und ggf. anzupassen.

Gegenwärtig sind Grundlage der hier dargestellten Maßnahmen und Finanzmittelbedarfe interner Leistungsermittlungen und Kostenschätzungen.

## 5.2 Zeitliche/inhaltliche Abfolge nach Bauabschnitten

### 1. Bauabschnitt – Ersatzneubau Brückenbauwerk BW 1

<b>2023</b>	LP 1 – 4 Planung KG 700
<b>2024</b>	LP 5 – 6 Planung KG 700
<b>2025</b>	LP 7 – 8 Planung KG 700 Baustart KG 200 – 600
<b>2026</b>	LP 7 – 8 Planung KG 700 Neubau einschl. Abbruch KG 200 – 600
<b>2027</b>	Abnahme und Inbetriebnahme / Abschluss Planung
<b><u>Gesamt – 1. Bauabschnitt</u></b>	<b><u>3.550.000 €</u></b>

## **2. Bauabschnitt – Hauptgleis**

**ab 2023** Erstellung Verkehrskonzept sowie Fortschreibung

**2024** LP 1 – 3 Planung

**2025** LP 4 – 7 Planung

**2026** Planung KG 700

Baustart Gleisbau und Abbruch

**2027** Planung KG 700

Gleisbau Hauptgleis

Gleisbau Rangiergleis

**2028** Planung KG 700

Gleisbau und Abbruch

**2029** Planung KG 700

Gleisbau und Abbruch

**2030** Abnahme und Inbetriebnahme / Abschluss Planung

**Gesamt – 2. Bauabschnitt** **6.030.000 €**



### **3. Bauabschnitt – Ersatzneubau Brückenbauwerke BW 7 und BW 8**

<b>2024</b>	LP 1 – 4 Planung
<b>2025</b>	LP 5 – 7 Planung
<b>2026</b>	Planung KG 700  Baustart der Ersatzneubauten BW 7 + BW 8
<b>2027</b>	Planung KG 700  Ersatzneubauten BW 7 + BW 8
<b>2028</b>	Planung KG 700  Ersatzneubauten BW 7 + BW 8  Abbruch BW 7 + BW 8
<b>2029</b>	Abnahme und Inbetriebnahme / Abschluss Planung

**Gesamt – 3. Bauabschnitt** **9.020.000 €**



#### **4. Bauabschnitt – Ersatzneubau Brückenbauwerke BW 10 und BW 11 einschl. Hauptgleis zum Südgelände**

<b>2025</b>	LP 1 – 4 Planung BW 10 + BW 11
<b>2026</b>	LP 1 – 3 Planung Gleisbau
<b>2027</b>	LP 4 – 7 Planung Gleisbau
<b>2028</b>	LP 5 – 7 Planung BW 10 + BW 11
<b>2029</b>	Planung KG 700 BW 10 + BW 11  Baubeginn Brückenbauwerke BW 10 + BW 11  Planung KG 700 Gleisbau und Nebenanlagen  Baubeginn Gleisbau und Nebenanlagen
<b>2030 – 2034</b>	Planung KG 700 BW 10 + BW 11  Brückenbauwerke BW 10 + BW 11  Abbruch Brückenbauwerke  Planung KG 700 Gleisbau und Nebenanlagen  Gleisbau und Nebenanlagen  Abbruch Gleisanlagen
<b>2035</b>	Abnahme und Inbetriebnahme / Abschluss Planung

**Gesamt – 4. Bauabschnitt** **11.400.000 €**

## Zusammenfassung

<b>1. Bauabschnitt</b>	<b>3.550.000 €</b>
<b>2. Bauabschnitt</b>	<b>6.030.000 €</b>
<b>3. Bauabschnitt</b>	<b>9.020.000 €</b>
<b>4. Bauabschnitt</b>	<b>11.400.000 €</b>
<b><u>Gesamtinvestitionssumme</u></b>	<b><u>30.000.000 €</u></b>



## 5.3 Zeitliche/inhaltliche Abfolge nach Jahren

<b>2023</b>	1. BA – Planung Brückenbauwerk BW 1
	2. BA - Verkehrskonzept
<b>Gesamt 2023</b>	<b>325.000 €</b>

<b>2024</b>	1. BA – Planung Brückenbauwerk BW 1
	2. BA – Planung Gleisanlagen Hauptgleis
	Verkehrskonzept - Fortschreibung
	3. BA – Planung Brückenbauwerke BW 7 + BW 8
<b>Gesamt 2024</b>	<b>940.000 €</b>

<b>2025</b>	1. BA – Planung Brückenbauwerk BW 1
	Baubeginn Brückenbauwerk BW 1
	2. BA – Planung Gleisanlage Hauptgleis
	Verkehrskonzept - Fortschreibung
	3. BA – Planung Brückenbauwerke BW 7 + BW 8
	4. BA – Planung Brückenbauwerke BW 10 + BW 11
	Planung Gleisanlage zum Südgelände
<b>Gesamt 2025</b>	<b>3.542.500 €</b>

<b>2026</b>	1. BA – Planung Brückenbauwerk BW 1
	Baumaßnahme Brückenbauwerk 1
	2. BA – Planung Gleisanlage Hauptgleis
	Verkehrskonzept - Fortschreibung
	Baubeginn Gleisbau und Abbruch
	3. BA – Planung Brückenbauwerke BS 7 + BW 8



Baubeginn Brückenbauwerke BW 7 + BW 8

4. BA – Planung Gleisanlage zum Südgelände

**Gesamt 2026**

**5.652.500 €**

**2027**

1. BA – Abnahme und Inbetriebnahme

2. BA – Planung Gleisanlage Hauptgleis

Verkehrskonzept - Fortschreibung

Gleisbau Hauptgleis

Gleisbau Rangiergleis

3. BA – Planung Brückenbauwerke BW 7 + BW 8

Maßnahme Brückenbauwerke BW 7 + BW 8

4. BA – Planung Brückenbauwerke BW 10 + BW 11

**Gesamt 2027**

**4.640.000 €**

**2028**

2. BA – Planung Gleisanlage Hauptgleis

Verkehrskonzept - Fortschreibung

Gleisbau und Abbruch

3. BA - Planung Brückenbauwerke BW 7 + BW 8

Maßnahme Brückenbauwerke BW 7 + BW 8

Abbruch Brückenbauwerke BW 7 + BW 8

4. BA – Planung Brückenbauwerke BW 10 + BW 11

Baubeginn Brückenbauwerke BW 10 + BW 11

Planung Gleisbau zum Südgelände

Baubeginn Gleisbau und Nebenanlagen

**Gesamt 2028**

**7.140.000 €**

- 2029**
- 2. BA – Planung Gleisanlage Hauptgleis  
Verkehrskonzept - Fortschreibung  
Gleisbau und Abbruch
  - 3. BA - Abnahme und Inbetriebnahme
  - 4. BA – Planung Brückenbauwerke BW 10 + BW 11  
Brückenbauwerke BW 10 + BW 11  
Planung Gleisbau zum Südgelände  
Gleisbau und Nebenanlagen

**Gesamt 2029**

**3.770.000 €**

- 2030 – 2035**
- 2. BA – Abnahme und Inbetriebnahme
  - 4. BA – Planung Brückenbauwerke BW 10 + BW 11  
Brückenbauwerke BW 10 + BW 11  
Abbruch Brückenbauwerke BW 10 + BW 11  
Planung Gleisbau zum Südgelände  
Gleisbau und Nebenanlagen  
Abbruch Gleisanlagen  
Abnahme und Inbetriebnahme

**Gesamt 2030 – 2035**

**3.990.000 €**

## Zusammenfassung

<b>2023</b>	325.000 €
<b>2024</b>	940.000 €
<b>2025</b>	3.542.500 €
<b>2026</b>	5.652.500 €
<b>2027</b>	4.640.000 €
<b>2028</b>	7.140.000 €
<b>2029</b>	3.770.000 €
<b>2030 – 2035</b>	3.990.000 €

**Gesamtinvestitionskosten 30.000.000 €**

## 5.4 Aufteilung der Förderung nach Jahresscheiben

<b>2023</b>	Investitionsvolumen	325.000 €	Mittelabruf	292.500 €
<b>2024</b>	Investitionsvolumen	940.000 €	Mittelabruf	846.000 €
<b>2025</b>	Investitionsvolumen	3.542.500 €	Mittelabruf	3.188.250 €
<b>2026</b>	Investitionsvolumen	5.652.500 €	Mittelabruf	5.087.250 €
<b>2027</b>	Investitionsvolumen	4.640.000 €	Mittelabruf	4.176.000 €
<b>2028</b>	Investitionsvolumen	7.140.000 €	Mittelabruf	6.426.000 €
<b>2029</b>	Investitionsvolumen	3.770.000 €	Mittelabruf	3.393.000 €
<b>2030-2035</b>	Investitionsvolumen	3.990.000 €	Mittelabruf	3.591.000 €
<b>Gesamt</b>		<b>30.000.000 €</b>		<b>27.000.000 €</b>