

## **Anhang**

- Anhang 1: Trassenpreiskalkulation für Transporte auf reaktivierten  
Bahnstrecken im Raum Lobenstein
- Anhang 2: Ist- und Soll-Mengen des Schienengüterverkehrs des  
Holzkompetenzzentrums

## Anhang 1: Trassenpreiskalkulation für Transporte auf reaktivierten Bahnstrecken im Raum Lobenstein

### 1. Höllentalbahn: Kilometer- und Trassenpreisersparnis bei Transport Richtung Süden (Bsp. München)

Variante	Fahrtroute	von Tarifpunkt (Abk.)	nach Tarifpunkt (Abk.)	km	Preis (€) <sup>1</sup>
1.) ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	München Hbf (MH)	403,52	917,06
	via Höllental 2	Blankenstein (UBN)	München Hbf (MH)	342,39	725,94
	<b>Ersparnis</b>			<b>61,13</b>	<b>191,12</b>
2.) KHT, BHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	München Hbf (MH)	397,12	902,98
	via Höllental 3	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	München Hbf (MH)	357,39	758,94
	<b>Ersparnis</b>			<b>39,73</b>	<b>144,04</b>

*Kilometer- und Trassenpreisersparnis durch Lückenschluss Blankenstein – Marxgrün  
(Produkt: Standardtrasse; Gewichtsklasse: < 1.200 t)  
(Quelle: CD-ROM Trassenpreissystem 2001, DB Netz AG)*

#### Ersparnis Variante 1:

km: **-15,1%**Preis: **-20,8%**

- Zug kann ohne Umspannen durchfahren (bisher 2x nötig: in Wurzbach und Saalfeld)  
→ dadurch Zeitersparnis

#### Ersparnis Variante 2:

km: **-10%**Preis: **-16%**

- Zug kann ohne Umspannen durchfahren (bisher 3x nötig: in Lobenstein, Wurzbach und Saalfeld)  
→ dadurch Zeitersparnis

#### Hinweis:

- für Trassenpreisberechnung Blankenstein – Marxgrün wurden die Trassenpreise der DB Netz zugrundegelegt
- bei dem Betrieb der Strecke durch ein privates EIU müsste theoretisch (aus ökonomischen Gründen) der Trassenpreis ca. 5mal so hoch sein wie der von DB-Netz  
→ d.h. statt 13,86 € nun 69,30 €  
→ dadurch ergäbe sich trotzdem eine Kosten- und Zeitersparnis sowie eine größere Flexibilität durch den Lückenschluss  
↪ Höllentalbahn würde sich für alle Unternehmen aus wirtschaftlicher und organisatorischer Sicht auch bei einem privaten Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) rechnen
- entscheidender Vorteil: Ganzzüge müssen nicht mehr in Saalfeld geteilt werden  
⇒ Bsp.: bisher Halbieren von Ganzzügen ↪ statt je einer Last- und Leerfahrt nun je zwei zusätzliche Fahrten → Faktor 4!  
↪ große Kostenersparnis  
↪ größere Flexibilität beim Disponieren

<sup>1</sup> pro Zug (< 1.200 t)

<sup>2</sup> über Blankenstein – Marxgrün („Höllentalbahn“): 6,3 km x 2,20 € (DB Netz: Zulaufstrecke Z2) = 13,86 €

<sup>3</sup> s.o.

## 2. Höllentalbahn: Kilometer- und Trassenpreisersparnis bei Transport Richtung Norden (Bsp. Rettenmeier, Leuna, Hamburg)

Variante	Fahrtroute	von Tarifpunkt (Abk.)	nach Tarifpunkt (Abk.)	km	Preis (€) <sup>4</sup>
1.) Rettenmeier	bisher	Blankenstein (UBN)	Hirschberg/Saale Anst. Rettenmeier (DHIR)	163,29	354,30
	via Höllental <sup>5</sup>	Blankenstein (UBN)	Hirschberg/Saale Anst. Rettenmeier (DHIR)	77,29	169,09
	<b>Ersparnis</b>			<b>86,00</b>	<b>185,21</b>
2.) ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	Leuna (LMG)	173,46	391,64
	via Höllental <sup>6</sup>	Blankenstein (UBN)	Leuna (LMG)	197,74	431,1
	<b>Ersparnis</b>			<b>-24,28</b>	<b>-39,46</b>
3.) KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Hamburg Seehafen (AHO)	484,84	1.109,03
	via Höllental <sup>7</sup>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Hamburg Seehafen (AHO)	538,86	1.225,48
	<b>Ersparnis</b>			<b>-54,02</b>	<b>-116,45</b>

*Kilometer- und Trassenpreisersparnis durch Lückenschluss Blankenstein – Marxgrün  
(Produkt: Standardtrasse; Gewichtsklasse: < 1.200 t)  
(Quelle: CD-ROM Trassenpreissystem 2001, DB Netz AG)*

**Ersparnis Variante 1:** km: **-52,7%** Preis: **-52,3%**

- große Kilometer- und Trassenpreisersparnis
- nur 1x Umspannen nötig (Hof)

**Ersparnis Variante 2:** keine km: **+14%** Preis: **+10%**

- Fahrstrecke länger und damit teuer ↗ nicht sinnvoll für den Transport zwischen Leuna und ZPR
- ebenfalls 1x Umspannen nötig (statt in Wurzbach nun in Hof)

**Ersparnis Variante 3:** keine km: **+11,1%** Preis: **+10,5%**

- Fahrstrecke länger und damit teuer
- 1x Umspannen in Hof nötig (statt bisher 2x: in Lobenstein und Wurzbach)
- Vorteil: moderner Containerbahnhof in Hof (ConTrain) -> u.U. durch Preisverhandlungen Senken der Kosten und Nutzung des Containerterminals

### Hinweis:

- bei dem Betrieb der Strecke durch ein privates EIU müsste theoretisch (aus ökonomischen Gründen) der Trassenpreis ca. 5mal so hoch sein wie der von DB-Netz
  - d.h. statt 13,86 € nun 69,30 €
  - dadurch ergäbe sich zwar v.a. für KHT keine Kostenersparnis, die Zeitersparnis sowie die größere Flexibilität durch einen Lückenschluss blieben aber bestehen
- ↗ Höllentalbahn würde sich bei Transporten Richtung bzw. aus dem Norden v.a. für HS-Transporte von Rettenmeier zur ZPR aus wirtschaftlicher und organisatorischer Sicht auch bei einem privaten Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) rechnen

<sup>4</sup> pro Zug (< 1.200 t)

<sup>5</sup> über Blankenstein – Marxgrün („Höllentalbahn“): 6,3 km x 2,20 € (DB Netz: Zulaufstrecke Z2) = 13,86 €

<sup>6 7</sup> s.o.

### 3. Höllentalbahn: Kilometer- und Trassenpreisersparnis bei Transport Richtung Osten (Bsp. Rathmannsdorf)

Variante	Fahrtroute	von Tarifpunkt (Abk.)	nach Tarifpunkt (Abk.)	km	Preis (€) <sup>8</sup>
1.) ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	320,04	686,7
	via Höllental <sub>9</sub>	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	295,01	637,89
	<b>Ersparnis</b>			<b>24,94</b>	<b>48,81</b>
2.) KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	313,64	672,62
	via Höllental <sub>10</sub>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	310,1	670,89
	<b>Ersparnis</b>			<b>3,54</b>	<b>1,73</b>

*Kilometer- und Trassenpreisersparnis durch Lückenschluss Blankenstein – Marxgrün*

*(Produkt: Standardtrasse; Gewichtsklasse: < 1.200 t)*

*(Quelle: CD-ROM Trassenpreissystem 2001, DB Netz AG)*

**Ersparnis Variante 1:** km: **-7,8%** Preis: **-7,1%**

- große Kilometer- und Trassenpreisersparnis
- nur 1x Umspannen nötig (Hof)

**Ersparnis Variante 2:** km: **-1,1%** Preis: **-0,3%**

- kaum Kilometer- und Trassenpreisersparnis
- nur 1x Umspannen nötig (Hof)

#### **Hinweis:**

- bei dem Betrieb der Strecke durch ein privates EIU müsste theoretisch (aus ökonomischen Gründen) der Trassenpreis ca. 5mal so hoch sein wie der von DB-Netz
  - d.h. statt 13,86 € nun 69,30 €
  - dadurch ergäbe sich zwar v.a. für KHT keine Kostenersparnis, die Zeitersparnis sowie die größere Flexibilität durch einen Lückenschluss blieben aber bestehen
  - ↪ Höllentalbahn würde sich bei Transporten aus Sachsen eher für RH-Transporte zur ZPR aus wirtschaftlicher und organisatorischer Sicht auch bei einem privaten Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) rechnen
- entscheidender Vorteil: Ganzzüge müssen nicht mehr in Saalfeld geteilt werden
  - ⇒ Bsp.: bisher Halbieren von Ganzzügen ↪ statt je einer Last- und Leerfahrt nun je zwei zusätzliche Fahrten → Faktor 4!
  - ↪ große Kostenersparnis
  - ↪ größere Flexibilität beim Disponieren

<sup>8</sup> pro Zug (< 1.200 t)

<sup>9</sup> s.o.

#### 4. Oberlandbahn: Kilometer- und Trassenpreisersparnis bei Transport Richtung Norden (Bsp. Leuna, Hamburg)

Variante	Fahrtroute	von Tarifpunkt (Abk.)	nach Tarifpunkt (Abk.)	km	Preis (€) <sup>11</sup>
1.) ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	Leuna (LMG)	173,46	391,64
	via Oberland <sup>12</sup>	Blankenstein (UBN)	Leuna (LMG)	173,28	377,19
	<b>Ersparnis</b>			<b>0,18</b>	<b>14,45</b>
2.) KHT	bisher	Blankenstein (UBN)	Hamburg Seehafen (AHO)	491,24	1.123,11
	via Oberland <sup>13</sup>	Blankenstein (UBN)	Hamburg Seehafen (AHO)	499,4	1.138,57
	<b>Ersparnis</b>			<b>-8,16</b>	<b>-15,46</b>
3.) KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Hamburg Seehafen (AHO)	484,84	1.109,03
	via Oberland <sup>14</sup>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Hamburg Seehafen (AHO)	484,4	1.105,57
	<b>Ersparnis</b>			<b>0,44</b>	<b>3,46</b>

*Kilometer- und Trassenpreisersparnis durch Reaktivierung Unterlemnitz - Triptis  
(Produkt: Standardtrasse; Gewichtsklasse: < 1.200 t)  
(Quelle: CD-ROM Trassenpreissystem 2001, DB Netz AG)*

**Ersparnis Variante 1:** km: **-0,1%** Preis: **-3,7%**

- Trassenpreisersparnis bei gleicher Entfernung
- kein Umspannen mehr nötig (bisher 1x: in Wurzbach)

**Ersparnis Variante 2:** **keine** km: **+1,7%** Preis: **+1,4%**

- ca. gleiche Entfernung und gleicher Trassenpreis
- ebenfalls 1x Umspannen nötig (statt in Wurzbach nun in Hof)

**Ersparnis Variante 3:** **keine** km: **0%** Preis: **-0,3%**

- gleiche Entfernung und gleicher Trassenpreis
- kein Umspannen mehr nötig (statt bisher 2x: in Lobenstein und Wurzbach)

#### Hinweis:

- bei dem Betrieb der Strecke durch ein privates EIU müsste theoretisch (aus ökonomischen Gründen) der Preis 5mal so hoch sein wie der von DB-Netz
  - ➔ d.h. statt 104,50 € nun 522,00 €
  - ➔ dadurch ergäben sich für alle Unternehmen erhöhte Transportkosten
- entscheidender Vorteil: Ganzzüge müssen nicht mehr in Saalfeld geteilt werden
  - ⇒ Bsp.: bisher Halbieren von Ganzzügen ⇔ statt je einer Last- und Leerfahrt nun je zwei zusätzliche Fahrten → Faktor 4!
  - ⇔ große Kostenersparnis
  - ⇔ größere Flexibilität beim Disponieren

<sup>11</sup> pro Zug (< 1.200 t)

<sup>12</sup> über Unterlemnitz - Triptis („Oberlandbahn“): 51,8 km x 2,20 € (DB Netz: Zulaufstrecke Z2) = 113,96 €

<sup>13</sup> s.o.

<sup>14</sup> über Ebersd.-Friesau - Triptis („Oberlandbahn“): 47,5 km x 2,20 € (DB Netz: Zulaufstrecke Z2) = 104,50 €

### 5. Oberlandbahn: Kilometer- und Trassenpreisersparnis bei Transport Richtung Osten (Bsp. Rathmannsdorf)

Variante	Fahrtroute	von Tarifpunkt (Abk.)	nach Tarifpunkt (Abk.)	km	Preis (€) <sup>15</sup>
1.) KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	313,64	672,62
	via Oberland <sup>16</sup>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	276,9	595,32
	<b>Ersparnis</b>			<b>36,74</b>	<b>77,30</b>
2.) ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	320,04	686,7
	via Oberland <sup>17</sup>	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	291,9	628,32
	<b>Ersparnis</b>			<b>28,14</b>	<b>58,38</b>

*Kilometer- und Trassenpreisersparnis durch Reaktivierung Unterlemnitz - Triptis  
(Produkt: Standardtrasse; Gewichtsklasse: < 1.200 t)  
(Quelle: CD-ROM Trassenpreissystem 2001, DB Netz AG)*

**Ersparnis Variante 1:** km: **-11,7 %** Preis: **-11,5 %**

- größte Ersparnis Richtung Osten (Sachsen)
- kein Umspannen mehr nötig (statt bisher 2x: in Lobenstein und Wurzbach)

**Ersparnis Variante 2:** km: **-8,8 %** Preis: **-8,5 %**

- kein Umspannen mehr nötig (statt bisher 2x: in Lobenstein und Wurzbach)

#### Hinweis:

- bei dem Betrieb der Strecke durch ein privates EIU müsste theoretisch (aus ökonomischen Gründen) der Preis 5mal so hoch sein wie der von DB-Netz
  - d.h. statt 104,50 € nun 522,00 €
  - dadurch ergäben sich für alle Unternehmen erhöhte Transportkosten
- entscheidender Vorteil: Ganzzüge müssen nicht mehr in Saalfeld geteilt werden
  - ⇒ Bsp.: bisher Halbieren von Ganzzügen ⇨ statt je einer Last- und Leerfahrt nun je zwei zusätzliche Fahrten → Faktor 4!
  - ⇨ große Kostenersparnis
  - ⇨ größere Flexibilität beim Disponieren

<sup>15</sup> pro Zug (< 1.200 t)

<sup>16</sup> über Ebersd.-Friesau - Triptis („Oberlandbahn“): 47,5 km x 2,20 € (DB Netz: Zulaufstrecke Z2) = 104,50 €

<sup>17</sup> über Ebersd.-Friesau - Triptis („Oberlandbahn“): 47,5 km x 2,20 € (DB Netz: Zulaufstrecke Z2) = 104,50 €

**6. Ranking der Kosteneinsparungen**

Variante	Fahrtroute	von Tarifpunkt (Abk.)	nach Tarifpunkt (Abk.)	km	Preis (€) <sup>18</sup>
1.1. ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	München Hbf (MH)	403,52	917,06
	via <b>Höllental</b>	Blankenstein (UBN)	München Hbf (MH)	342,39	725,94
	<b>Ersparnis</b>			<b>61,13</b>	<b>191,12</b>
2.1. Retten- meier	bisher	Blankenstein (UBN)	Hirschberg/Saale Anst. Rettenmeier (DHIR)	163,29	354,30
	via <b>Höllental</b>	Blankenstein (UBN)	Hirschberg/Saale Anst. Rettenmeier (DHIR)	77,29	169,09
	<b>Ersparnis</b>			<b>86,00</b>	<b>185,21</b>
1.2. KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	München Hbf (MH)	397,12	902,98
	via <b>Höllental</b>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	München Hbf (MH)	357,39	758,94
	<b>Ersparnis</b>			<b>39,73</b>	<b>144,04</b>
5.1. KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	313,64	672,62
	via <b>Oberland</b>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	276,9	595,32
	<b>Ersparnis</b>			<b>36,74</b>	<b>77,30</b>
5.2. ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	320,04	686,7
	via <b>Oberland</b>	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	291,9	628,32
	<b>Ersparnis</b>			<b>28,14</b>	<b>58,38</b>
3.1. ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	320,04	686,7
	via <b>Höllental</b>	Blankenstein (UBN)	Rathmannsdorf (DRD)	295,01	637,89
	<b>Ersparnis</b>			<b>24,94</b>	<b>48,81</b>
4.1. ZPR	bisher	Blankenstein (UBN)	Leuna (LMG)	173,46	391,64
	via <b>Oberland</b>	Blankenstein (UBN)	Leuna (LMG)	173,28	377,19
	<b>Ersparnis</b>			<b>0,18</b>	<b>14,45</b>
4.3. KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Hamburg Seehafen (AHO)	484,84	1.109,03
	via <b>Oberland</b>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Hamburg Seehafen (AHO)	484,4	1.105,57
	<b>Ersparnis</b>			<b>0,44</b>	<b>3,46</b>
3.2. KHT	bisher	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	313,64	672,62
	via <b>Höllental</b>	Ebersdorf-Friesau (UEFF)	Rathmannsdorf (DRD)	310,1	670,89
	<b>Ersparnis</b>			<b>3,54</b>	<b>1,73</b>

<sup>18</sup> pro Zug (< 1.200 t)



## Anhang 2: Ist- und Soll-Mengen des Schienengüterverkehrs des Holzkompetenzzentrums

### Anzahl der gefahrenen Wageneinheiten via Saalfeld (Stand: 2002)

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
<b>ZPR</b>	RH (E)	56.200 fm/48.300 t	506	1.012	2	4
	HS (E)					
	Chem. (E)	33000 t	600	1.200	2,4	4,8
	ZS (V)	163.000 t	2.500	5.000	10	20
<b>KHT</b>	RH (E)	270.000 fm/232.300 t	4.840	9.680	19,5	39
	SH (V)	96.000 m <sup>3</sup> /48000 t	1.200	2.400	4,8	9,6
<b>BHT</b>	Späne,HS (E)					
	Span. (V)	100.000 m <sup>3</sup> /67.000 t	1.081	2.162	4,3	8,6
<b>gesamt</b>			<b>10.727</b>	<b>21.454</b>	<b>43</b>	<b>86</b>

### Berechnung ausgehend von 250 Arbeitstagen

#### Legende:

# = Anzahl  
 WE = Wageneinheiten  
 LF = Leerfahrten  
 a = jährlich  
 d = täglich  
 E = Empfang  
 V = Versand

#### Umrechnungsfaktoren:

Rundholz (RH): 1 rm = 0,65 fm; 1 fm = 0,86 t  
 Hackschnitzel (HS): 1 sm<sup>3</sup> = 0,3 t  
 Schnittholz (SH): 1 m<sup>3</sup> = 0,5 t  
 Spanplatten (Span.): 1 m<sup>3</sup> = 0,67 t  
 Sägemehl: 1 rm = 0,25 t

#### 1 Wageneinheit

RH: 85 rm = 56 fm = 48 t  
 HS: 142 sm<sup>3</sup> (Multibox)  
 SH: 80 m<sup>3</sup> = 40 t  
 Spanplatten: 62 t  
 Chemikalien: 55 t  
 Zellstoff (ZS): 64 t

**Anzahl der Wageneinheiten, die bei Streckenreaktivierungen  
über die 3 Bahnstrecken gefahren werden könnten**  
(ausgehend von den Frachtmengen 2002, entsprechend Destinationen geordnet)

**via Triptis (Oberlandbahn)**

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
<b>ZPR</b>	RH (E)	15.000 fm/8.600 t	176	352	0,7	1,4
	HS (E)					
	Chem. (E)	21.100 t	384	768	1,5	3
	ZS (V)	6.400 t	100	200	0,4	0,8
<b>KHT</b>	RH (E)	150.000 fm/129.000 t	2.690	5.380	11	22
	SH (V)	72.000 m³/36.000 t	900	1.800	3,6	7,2
<b>BHT</b>	Späne,HS (E)					
	Span. (V)	100.000 m³/67.000 t	1.081	2.162	4,3	8,6
<b>gesamt</b>			<b>5.331</b>	<b>10.662</b>	<b>21,5</b>	<b>43</b>

**via Hof (Höllentalbahn)**

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
<b>ZPR</b>	RH (E)	6.500 fm/5.600 t	118	236	0,5	1
	HS (E)					
	Chem. (E)	6.400 t	117	234	0,5	1
	ZS (V)	36.500 t	570	1.140	2,3	4,6
<b>KHT</b>	RH (E)					
	SH (V)	24.000 m³/12.000 t	300	600	1,2	2,4
<b>BHT</b>	Späne,HS (E)					
	Span. (V)					
<b>gesamt</b>			<b>1.105</b>	<b>2.210</b>	<b>4,5</b>	<b>9</b>

**via Saalfeld**

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
<b>ZPR</b>	RH (E)	11.700 fm/10.000 t	212	424	0,8	1,6
	HS (E)					
	Chem. (E)	5.300 t	96	192	0,4	0,8
	ZS (V)	93.000 t	1.500	3.000	6	12
<b>KHT</b>	RH (E)	120.000 fm/103.000 t	2.150	4.300	8,6	17,2
	SH (V)					
<b>BHT</b>	Späne,HS (E)					
	Span. (V)					
<b>gesamt</b>			<b>3.958</b>	<b>7.916</b>	<b>15,8</b>	<b>31,6</b>
<b>zum Vergleich: Ist-Zustand 2002</b>			10.394	20.788	41,8	83,6

**Anzahl der Wageneinheiten, die ZUSÄTZLICH über die 3 Bahnstrecken gefahren werden könnten (entsprechend Destinationen geordnet)**

**via Triptis (Oberlandbahn)**

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
ZPR	RH (E)					
	HS (E)	1,5Mio.sm <sup>3</sup> /450.000t	10.500	21.000	35	72
	Chem. (E)	6.200 t	113	226	0,5	1
	ZS (V)					
KHT	RH (E)	40.000 fm/34.400 t	717	1.434	3	5,8
	SH (V)					
BHT	Späne,HS					
	Span. (V)	30.000 m <sup>3</sup> /20.000 t	323	646	1	2,6
<b>gesamt</b>			<b>11.653</b>	<b>23.306</b>	<b>39,7</b>	<b>81,4</b>
<b>Ist + Soll</b>			<b>16.984</b>	<b>33.968</b>	<b>61,2</b>	<b>124,4</b>

**via Hof (Höllentalbahn)**

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
ZPR	RH (E)					
	HS (E)	750.000sm <sup>3</sup> /225.000 t	5.300	10.600	37	74
	Chem. (E)	3.300 t	60	120	0,3	0,6
	ZS (V)					
KHT	RH (E)	50.000 fm/43.000 t	896	1.792	4	7,2
	SH (V)	50.000 m <sup>3</sup> /25.000 t	625	1.250	3	5
BHT	Späne,HS					
	Span. (V)					
<b>gesamt</b>			<b>6.881</b>	<b>13.762</b>	<b>43,4</b>	<b>86,8</b>
<b>Ist + Soll</b>			<b>7.986</b>	<b>15.972</b>	<b>48</b>	<b>96</b>

**via Saalfeld**

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
ZPR	RH (E)					
	HS (E)					
	Chem. (E)					
	ZS (V)					
KHT	RH (E)	70.000 fm/60.000 t	1.250	2.500	5	10
	SH (V)					
BHT	Späne,HS (E)					
	Span. (V)					
<b>gesamt</b>			<b>1.250</b>	<b>2.500</b>	<b>5</b>	<b>10</b>
<b>Ist + Soll</b>			<b>5.208</b>	<b>10.416</b>	<b>21</b>	<b>42</b>
<b>zum Vergleich: Ist-Zustand 2002</b>			<b>10.394</b>	<b>20.788</b>	<b>41,8</b>	<b>83,6</b>

Hinweis: HS via Triptis = KHT -> ZPR; HS via Hof = Rettenmeier Ullersreuth + bayer. Säger -> ZPR  
(Berechnung ausgehend von 300 Arbeitstagen)

## Anzahl der Wageneinheiten bei Rettenmeier Holzindustrie Ullersreuth (ausgehend von den Frachtmengen 2002 und Neuverkehren)

### via Schönberg

Fa.	Transp.gut	Menge	# WE / a	#WE inkl.LF/a	# WE/d	#WE inkl.LF/d
<b>Rett.</b>	RH (E)	120.000 t	2.500	5.000	10	20
	SH (E)	5.700 t	143	286	0,6	1,2
	SH (V)	13.000 t	325	650	1,3	2,6
	HS (V)	400.000sm <sup>3</sup> /120.000 0t	2.800	5.600	9	18
	Späne (V)					
<b>gesamt</b>			<b>5.768</b>	<b>11.536</b>	<b>20,9</b>	<b>41,8</b>

Hinweis: HS via Hof = Rettenmeier Ullersreuth -> ZPR  
(Berechnung von 300 Arbeitstagen)

#### Legende:

# = Anzahl

WE = Wageneinheiten

LF = Leerfahrten

a = jährlich

d = täglich

E = Empfang

V = Versand

#### Umrechnungsfaktoren:

Rundholz (RH): 1 rm = 0,65 fm; 1 fm = 0,86 t

Hackschnitzel (HS): 1 sm<sup>3</sup> = 0,3 t

Schnittholz (SH): 1 m<sup>3</sup> = 0,5 t

Spanplatten (Span.): 1 m<sup>3</sup> = 0,67 t

Sägemehl: 1 rm = 0,25 t

#### 1 Wageneinheit

RH: 85 rm = 56 fm = 48 t

HS: 142 sm<sup>3</sup> (Multibox)

SH: 80 m<sup>3</sup> = 40 t

Spanplatten: 62 t