

RALF JENTGES

Bahnumschlag und Transport in der Region

Zusammenfassung

12.01.2012

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 12. Januar die 1. Fachtagung Schienengüterverkehr Brandenburg. Die in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Land Brandenburg durchgeführte Fachtagung fand im FilmForum in Schwedt statt. Zu dem Thema "Bahnumschlag und Transport in der Region" erwarteten die 53 Teilnehmer sieben Vorträge.

Im Anschluss an die Tagung führte der Hafenmeister Dieter Domschke die Teilnehmer durch den Hafen.

Ralf Jentges (BSL) zeigte sich zufrieden über das große Interesse an der Fachtagung.



Einführung

Ralf Jentges übernahm nach den Grußworten von Michael Koch (VDV) und Helmut Preuß (Stadtwerke Schwedt) die Moderation.

Inzwischen konnte der Schienengüterverkehr die Wachstumsdelle weitgehend überwinden. Dennoch zwingen steigende Trassennutzungspreise, die gestiegenen Stromkosten, der extrem hohe Aufwand bei der Neuzulassung von Güterwagen und Lokomotiven und die zu erwartenden zusätzlichen Kosten bei der Geräuschreduzierung zu noch weiteren Effizienzsteigerungen.

Auf regionaler Ebene kann eine betriebskostenorientierte Infrastrukturplanung und –Gestaltung sowie eine optimale Gestaltung der

Bahnumschläge hierzu beitragen.

Weiterhin förderlich ist auch eine politische Unterstützung der Belange des Verkehrsträgers Schiene.

Aktuelle Entwicklungen des Schienengüterverkehrs

Götz Walther, Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, stellte die Tätigkeit seines Verbandes vor. Anschließend ging er auf die aktuellen Entwicklungen des Schienengüterverkehrs ein.

Der VDV vertritt ca. 600 Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland mit dem Ziel einer verbesserten Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und der Steigerung der Verkehre.

Der Verband ist auch in den Bundesländern Sachsen-Anhalt, Brandenburg und der Stadt Berlin vertreten. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen beschäftigen mehr als 1500 Mitarbeiter.

Das Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr hat 2009 212,1 Mio. t, 2010 355,7 Mio. t und in den ersten 10 Monaten des Jahres 2011 314,0 Mio. t betragen.

Die Verkehrsleistung lag 2009 bei 95,8 Mrd., 2010 bei 107,3 Mrd. und in den ersten 10 Monaten des Jahres 2011 bei 94,9 Mrd. Tonnenkilometern. Sowohl das Verkehrsaufkommen wie die Verkehrsleistung sind nach der Krise prozentual stärker gestiegen als das des LKW.

In Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt sind mit 95 Mio. t 16% des Bahnumschlages in Deutschland bewältigt worden, davon 89 Mio. t im innerdeutschen Binnenverkehr, hiervon wiederum 11 Mio. t im Seehafeninterlandverkehr mit Hamburg, 2 Mio. t im Seehafeninterlandverkehr mit Rostock und 8 Mio. t im grenzüberschreitenden Verkehr.

30 % des innerdeutschen Umschlages mit Hamburg und 50 % des innerdeutschen Umschlages mit Rostock kommen aus den drei Regionen.

Die Transportleistung in den Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt beträgt ca. 1,5 Mrd. tkm.

Wegen der Nähe zu Osteuropa steht die Region unter starken Konkurrenz- und Kostendruck zum LKW, bisher konnte sich die Bahn insbesondere beim Transport von Mineralölerzeugnissen, Steinen, Erden, und festen mineralischen Brennstoffen durchsetzen.

Weiterhin ging Herr Walther auf die Versuche mit Lang-Lkw ein.

Das Bundesverkehrsministerium hat eine Verordnung über einen Feldversuch mit Lang-Lkw mit einer Länge bis 25,25 Meter in Kraft gesetzt. Der VDV hat sich gegen diesen Versuch positioniert und gemeinsam mit anderen Verbänden des Eisenbahnsektors die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Verordnung prüfen lassen.

Die Mehrheit der Bundesländer spricht sich gegen den Feldversuch aus. Eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht ist in Vorbereitung.

Nach dem durch die Verbände in Auftrag gegebenen Gutachten überschreitet die Verordnung die Grenzen der Ermächtigungsgrundlage. Darüber hinaus bedürfen die über die Ermächtigung des §6 Abs. 1 STVG abgedeckten Bestimmungen der Zustimmung des Bundesrates, welche nicht eingeholt wurde.

Befugt, diese Rechtsverletzungen vor dem Bundesverfassungsgericht geltend zu machen, sind der Bundestag oder eine Bundestagsfraktion. Der Bundesrat kann die Rechtsverletzung über das Organstreitverfahren überprüfen lassen.

Weiterhin steht einem Viertel der Mitglieder des Bundestages sowie jeder Landesregierung ein Antrag auf abstrakte Normenkontrolle beim Bundesverfassungsgericht offen.

Der Schienengüterverkehr ist das umweltverträglichste Verkehrsmittel im Binnenlandtransport. Der CO²-Ausstoß des Güterzuges betrage durchschnittlich 21,7 g/tkm, beim Binnenschiff 32,5 g/tkm, beim LKW 96,1 g/tkm und beim Flugzeug 1350,2 g/tkm.

Der spezifische Energieverbrauch liegt beim Güterzug bei 0,38 MJ/tkm, beim Binnenschiff bei 0,47 MJ/tkm, beim LKW bei 1,35 MJ/tkm und beim Flugzeug bei 18,47 MJ/tkm.

Der Verband der Automobilindustrie hat eine eigene Studie erstellt, wonach bei Transporten im Einzelfall auch der LKW ökologisch besser sein könne. Diese Studie ist aufgrund der gewählten Transportbeispiele und Vergleichsparameter nicht repräsentativ und zum Teil unrealistisch, da die beste verfügbare LKW-Technik mit Flottendurchschnittswerten der Schiene verglichen wurde. Trotz der gewählten Parameter konnte der LKW in der Studien in nur zwei Fällen besser abschneiden als der Transport auf der Schiene: beim Transport schwerer Stückgüter auf kurzer Distanz mit einem Wagenzug von nur 6 Wagen im Schienengüterverkehr und beim Containertransport bei einem Bruttozuggewicht von nur 500 Tonnen.

Die aus der Studie gezogenen Aussagen sind irreführend. Nach wie vor ist die Schiene das günstigste Verkehrsmittel im Hinblick auf Energieverbrauch und Klimabelastung.

Weiterhin kritisierte Götz Walther den gegenwärtigen Projekteinsatz der Verkehrsplanung des Bundes. Statt eine Schwachstellenanalyse durchzuführen, würden die Projekte im Bundesverkehrsplan aufgrund der Anmeldungen der Länder, der DB AG und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in die Bewertung aufgenommen. Viele Vorhaben werden zudem als „indisponibel“ einer verkehrlichen Bewertung entzogen.

Eine geringere Dimensionierung der Projekte als angemeldet wird nur ausnahmsweise erwogen.

Bei der aktuellen Bewertung dominieren Transportgeschwindigkeit und Erreichbarkeit bei der transportökonomischen Bewertung sowie die Entlastung bei der Umweltbewertung. Die endgültige Prioritätensetzung ist Gegenstand intransparenter Verhandlungen auf Regierungs-, parlamentarischer und föderaler Ebene. Die gewählten Bewertungskriterien und die Intransparenz bei der Projektbewertung führen zu Fehlsteuerungen zugunsten des Straßenbaus.

Die Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplanes 2003, die Einbeziehung möglichst vieler angemeldeter Projekte sowie die „Verstopfung“ des Planes mit mittelfristig realisierbaren Projekten verhindern Flexibilität, welche für die Bewältigung zukünftiger Verkehrsmengen benötigt wird.

Es ist daher Zeit für eine Neuausrichtung mit realistischeren Prognosen auf besserer Datenbasis und Formulierung von Ansprüchen der Politik an das zukünftige Netz. Hierbei kann die Bundespolitik auch beanspruchen, eine Prognose nicht eintreten zu lassen.

Eine Bewertung von Verkehrsprojekten soll sich an der Erreichung der politisch definierten Ziele auf Basis eines gesamtnetzorientierten Vorgehens orientieren und transparent sein.

Hierzu beitragen kann die Umfrage des VDV zum Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz 2010/11.

Schließlich ging Herr Walther auf die Finanzierung der NE-Infrastrukturen ein.

Obwohl die Schaffung der Voraussetzungen zur Schaffung einer Finanzierung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur Bestandteil der Koalitionsvereinbarung ist, hat sich bisher nicht viel getan. Der Bund finanziert bisher ausschließlich bundeseigene Schieneninfrastruktur. Für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen besteht daher nach wie vor eine Finanzierungslücke.

Das Bundesverkehrsministerium nannte zuletzt folgende Eckpunkte anlässlich einer Sachstandsanfrage des VDV:

Eine dauerhafte Finanzierung nichtbundeseigener Infrastrukturen ist verfassungskonform. Eine Umsetzung benötigt eine gesetzliche Grundlage. Nach Schaffung einer gesetzlichen Grundlage könnte dann Basis einer Förderrichtlinie mit einer Anteilsförderung des Bundes für Investitionen bis maximal 50% sein.

Arwid Kämmerer, Leiter Kundenmanagement und Fahrplan NL Nord DB Netz AG, referierte zum Thema „Aktuelles aus der Region“.

DB Netz als Infrastrukturunternehmen des DB-Konzernes ist zuständig für den Fahrweg, die Betriebsanlagen und Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs, die Leit- und Sicherungstechnik, die Stellwerke und die elektrischen Oberleitungen.

DB Netz erstellt und koordiniert die Fahrpläne und ist für die Betriebsführung, die Instandhaltung und Instandsetzung sowie die Weiterentwicklung des Netzes verantwortlich.

Das Streckennetz beträgt gegenwärtig knapp 34.000 km, deren Erhalt und Ausbau im Wesentlichen aus Bundesmitteln finanziert werden. Hierzu wurden bei einem Gesamtinvestitionsvolumen von 4,6 Milliarden Euro vom Bund 3,6 Milliarden Euro bereitgestellt. Als Beispiele für den Aus- und Neubau wurden die Eisenbahnstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig und Berlin – Frankfurt (Oder) – Polen genannt.

Neben den Neu- und Ausbauprojekten werden weitere Maßnahmen aus der Erhaltung des Bestandsnetzes oder auch mit Mischfinanzierungen realisiert.

Arwid Kämmerer stellte das Zukunftsprogramm der DB Netz AG „ProNetz“ für mehr Qualität und Wirtschaftlichkeit vor.

Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes soll durch stärkere Bautätigkeit und präventiver Wartung sowie engerer Verzahnung von Investitions- und Instandhaltungsplanung gesteigert werden. Eine Effizienzsteigerung wird durch engere Kooperation mit der Bahnindustrie zur Entwicklung adäquater und effizienter Technologien und eine bessere Prozessunterstützung durch moderne Technologien für Fahrplanerstellung und Betrieb beabsichtigt. Das Schienennetz werde durch die Fertigstellung begonnener Projekte und gezielten Einsatz knapper Investitionsmittel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen weiterentwickelt.

Grundlagen der Finanzierung der Bundesschieneninfrastruktur sind bei Investitionen in Neubau, Ausbau und Erweiterung der Infrastruktur der durch DB Netz erstellte Bedarfsplan mit den Zielen einer Kapazitätserweiterung, zukünftig auch für den Neubau, die Erweiterung und Modernisierung von Bahnhöfen.

Die Projektentscheidung dieser Investitionen liegt beim Bund.

Für Investitionen in den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur und die Instandhaltung ist die DB Netz AG verantwortlich. Die Ziele Netzverfügbarkeit,

Qualität und Bestandserhalt werden mit dem Bund im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geregelt. Die Länder, Aufgabenträger, Partnerinfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen setzen auf eine aktive Positionierung bei der Gestaltung und Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekte. Weiterhin überwachen sie die Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Herr Kämmerer ging auf die Faktoren ein, welche die Qualität und die Quantität des Betriebes beeinflussen und welche bei Unregelmäßigkeiten gesteuert werden. Diese Faktoren sind bei DB Netz der Fahrplan, die Verfügbarkeit der Anlagen. Leit- und Sicherungstechnik sowie Energie und die stabile Steuerung des Betriebes. Bei den EVU komme es auf die Verfügbarkeit und Einsatz der Fahrzeuge und des Personals der Eisenbahnverkehrsunternehmen an. Schließlich gibt es noch externe Einflüsse wie Wetter und Eingriffe in den Bahnbetrieb. Der Infrastrukturbetrieb muss schnell auf besondere Ereignisse reagieren, Ausweichrouten planen, Kundeninformationen für Transporteure weitergeben und das Notfallmanagement organisieren.

Im zweiten Teil seines Vortrages ging Herr Kämmerer auf die Tätigkeiten des Regionalbereiches Ost ein.

Der Regionalbereich Ost umfasst das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, die Stadt Berlin und wesentliche Teile von Brandenburg. Im Regionalbereich Ost werden 4700 Streckenkilometer Schieneninfrastruktur vorgehalten. Die im Regionalbereich gefahrenen 3600 Züge pro Tag stellen ca. 8,4 % der Leistungen im Gesamtnetz der DB Netz AG dar.

Für den Schienengüterverkehr in Berlin und Brandenburg sind die Anbindungen an die Seehäfen Rostock, Wismar und Sassnitz Mukran sowie die Verkehre in Richtung Polen von besonderer Bedeutung.

Hauptaufgaben sind daher gezielte Infrastrukturmaßnahmen zur Kapazitätssteigerung der Seehafenhinterlandverkehre, die Weiterentwicklung der hafenseitigen Schieneninfrastruktur, kontinuierliche Anpassung der Infrastruktur, die gezielte Achslasterhöhung auf 25 Tonnen für ausgewählte Relationen, die Möglichkeit, länger Züge zu fahren, den Neubau der Grenzbrücken über die Oder und Neiße, die Ertüchtigung der Strecke Angermünde-Stettin, der Streckenausbau Berlin – Frankfurt (Oder), eine Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke Berlin-Cottbus-Forst und der Streckenausbau Knappenrode – Horka.

Neu- und Ausbauschwerpunkte sind die Strecke Lübeck - Bad Kleinen mit der Anbindung Fehmarnbelt und der Erneuerung des Knoten Bad Kleinen, der Knoten Rostock mit dem Umbau Warnemünde, Anpassungsarbeiten in den Bahnhöfen Rostock Hbf und Rostock Seehafen, die Insel Rügen mit der weiteren Ertüchtigung LST und Oberbau, die Strecke Berlin-Rostock mit einem schrittweisen Aufbau, die Strecke Berlin - Stralsund mit einem schrittweisen Ausbau und Erneuerung, die Strecke Angermünde – Staatsgrenze Deutschland/Polen mit einem schrittweisen Ausbau unter Vorrang des elektrischen Lückenschlusses zwischen Passow und Stettin, die Strecke Berlin – Frankfurt Oder – Grenze mit dem Umbau des Ostkreuzes, des Abschnittes Köpenick – Erkner, Einzelmaßnahmen im Knoten Frankfurt (Oder) und den Umbau des Bahnhofes Köpenick, die Strecke Berlin Dresden mit dem Ausbau auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h sowie der Ausbau der Strecke Hoyerswerda – Horka – Grenze.

Schließlich ging Herr Kämmerer auf den vorgesehenen Ausbau der Strecke Berlin – Angermünde – Stettin ein. DB Netz möchte die Strecke, welche gegenwärtig überwiegend mit 120 km/h befahren werden kann, für eine Höchstgeschwindigkeit

von 160 km/h ausbauen, die Elektrifizierungslücke zwischen Passow und Stettin schließen, durchgehend zweigleisig ausbauen und Dammsanierungsmaßnahmen im Raum Passow durchführen.

Die Strecke ist im Bundesverkehrswegeplan als Ausbaustrecke „internationales Projekt Schiene“ und Seehafenhinterlandanbindung zu den Seehäfen aufgeführt. Der Abschluss eines Regierungsabkommens zum Ausbau der Strecke ist in Vorbereitung.

Die vertriebliche Einschätzung der Entwicklung des Güterverkehrs auf der Strecke weicht von der des Bundesverkehrswegeplanes ab. Auf der Strecke Angermünde – Passow überschreitet das Zugaufkommen bereits heute das vom Bund für 2025 geschätzte Verkehrsaufkommen deutlich, eine weitere Steigerung wird erwartet.

Im Hinblick auf die bevorstehenden Sanierungsarbeiten zwischen Passow und Angermünde würde die DB Netz von der durch den Hafen geplanten weiteren Anbindung der PCK über den Hafen profitieren. Es besteht aber Gesprächsbedarf über die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs im Raum Schwedt.

Volkmar Dögnitz und Martin Heiland, Schienengüterverkehr in Brandenburg – Entwicklung, Ziele und deren Förderung durch das Land

Volkmar Dögnitz stellte das MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) als „Standortverbesserungsressort“ vor. Die staatliche Infrastrukturpolitik bietet unverzichtbare Voraussetzung für die Unternehmensentwicklung und somit für die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen, welche eine Verbesserung der Lebensqualität der Bürger zur Folge haben.

Die Abteilung 4 ist für Verkehr verantwortlich und aufgeteilt in das Referat 40 für Grundsatzangelegenheiten Verkehr, Referat 41 Straßenverkehr, Referat 42 für Verkehrs- und Straßenbaufinanzierung sowie Logistik, Referat 43 für ÖPNV und Eisenbahnen, Referat 44 für Luftfahrt und schließlich das Referat 45 für den Straßenbau.

Das Land Brandenburg mit seiner Lage an der deutsch-polnischen Grenze verfügt über 800 km Bundesautobahnen, 2800 km Bundesstraßen, 5800 km Landesstraßen, 2500 km Eisenbahnstrecken mit 218 Güterverkehrsstellen, 900 km Binnenschiffverkehrsstraßen mit 11 öffentlichen Binnenhäfen sowie über die 4 Güterverkehrszentren Wustermark, Großbeeren, Freienbrink und Frankfurt (Oder). Von der Hauptstadtregion Brandenburg als regionaler Logistikknoten existieren gute Verbindungen in die polnischen und deutschen Wirtschaftszentren sowie zu den Seehäfen.

Ziel der Infrastrukturpolitik ist der Ausbau des Logistikstandortes zu einer bedeutenden europäischen Drehscheibe bis 2020, einem Verteiler mit logistischen Mehrwertleistungen für die Seehäfen sowie eine Profilierung als internationales Logistikkompetenzzentrum in Partnerschaft mit internationalen Investoren, Logistikdienstleistern und der verladenden Wirtschaft.

Ausbauvorhaben für die Schiene in Brandenburg sind die Eisenbahnstrecken Berlin – Cottbus, Berlin – Rostock und Berlin – Dresden für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, die Anbindung des Flughafens BER an die Schiene sowie die Eisenbahnstrecke Berlin – Küstrin/Kietz für 120 km/h. Das Güteraufkommen in Brandenburg entwickelte sich von 255.672.000 t im Jahr 2005 auf 260.977.000 t im Jahr 2010, wobei das Aufkommen mit 275.137.000 t vor der Wirtschaftskrise im Jahr 2007 seinen Höhepunkt fand. Die Eisenbahn beförderte 2005 29.116.000 t, 2010 34.668.000 t, das Binnenschiff 2005

4.191.000 t und 2010 3.924.000 t, die Straße 2005 222.365.000 t und 2010 222.365.000 t.

Versand und Empfang halten sich die Waage, 1997 bestand noch ein leichter Überhang beim Empfang, 2010 beim Versand.

Der Modal Split des Verkehrsträgers Schiene erhöhte sich von 11,4 % im Jahr 2004 auf 13,3 % im Jahr 2010.

Die Schiene dominiert im Seehafenhinterlandverkehr nach Hamburg, weiteren aufkommensstarken Schienenverkehr gibt es mit Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Nordrhein-Westfalen.

Im letzten Teil seines Vortrages ging Herr Dögnitz auf die Fördermöglichkeiten für den Schienengüterverkehr in Brandenburg ein.

Auf der Grundlage des operationellen Programmes des Landes Brandenburg für den europäischen Fonds für die regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2007 – 2013 steht eine Fördersumme von 11,3 Mio. € zur Verfügung.

Bewilligungsbehörde ist die Investitionsbank des Landes Brandenburg, Zuwendungsempfänger sind die kommunalen Gebietskörperschaften. Bei Nachweis einer volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Effizienz der Vorhaben beträgt der Fördersatz bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Die Förderung erfolgt in Abstimmung und Ergänzung zur Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ auf Grundlage der geltenden Fassung des operationellen Programmes, der für die Förderperiode geltenden Verordnungen und sonstigen Rechtsakte, der §§ 23 und 44 der

Landeshaushaltsordnung und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften.

Ziel der Förderung ist die Unterstützung der Verlagerung von Gütertransporten auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße, eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger, die Schaffung von Ansiedlungsanreizen, die Erleichterung des Zugangs zum Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt.

Gefördert werden Planungsunterlagen, Nachhaltigkeitsuntersuchungen, Verkehrsinfrastrukturen, Lagerflächen und bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung von Qualität und Quantität des Umschlages.

Bisher wurden die Errichtung der Gleisanlage im Hafen Wittenberge mit 1,3 Mio. €, die schienenseitige Anbindung an die Schieneninfrastruktur der DB beim KV-Terminal Frankfurt (Oder) mit 1,5 Mio. €, die Anschaffung eines mobilen Umschlaggerätes für den Binnenhafen Königs-Wusterhausen mit 0,5 Mio. €, Straßeninfrastruktur und vorbereitende Maßnahmen für Erweiterungsflächen im Güterverkehrszentrum Großbeeren mit 0,8 Mio. €, der Ausbau der wasserseitigen Hafeninfrastruktur im Binnenhafen Wustermark mit 0,8 Mio. € und schließlich die Planungsleistungen für die Revitalisierung des Binnenhafens Mühlberg/Elbe mit 30.000 € gefördert.

Weitere Fördermöglichkeiten sind die Förderung über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur“ (GRW I) mit dem Ziel der Schaffung einer funktionsfähigen, wirtschaftsnaher Infrastruktur, der Förderrichtlinie zum kombinierten Verkehr in Deutschland (neu ab 01.01.2012), der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) sowie dem EU-Förderprogramm Marco Polo.

Herr Heiland stellte das Güterstellenverkehrsinformationssystem des Landes Brandenburg vor.

Die Entwicklung des Programmes begann 2006 durch die IPG im Auftrag des MIL. Das Programm ging mit der Zielgruppe Nutzer aus Wirtschaft, Politik und

Verwaltung 2007 online. Es soll eine Übersicht über alle Güterverkehrsstellen in Brandenburg bieten, den Schienengüterverkehr stärken und Detailinformationen über die Güterverkehrsstellen bereitstellen. Bis einschließlich 2011 musste der Nutzer bei der geografischen Suche über das Anklicken einer Grobübersicht der Schieneninfrastruktur, fünf Planungsregionen und schließlich der Güterverkehrsstelle den gewünschten Daten nähern, ab 2012 werden diese Daten auf der Internetseite www.gleisanschluss-brandenburg.de über den „brandenburg-viewer“ visualisiert. Über eine Zoom-Funktion bis zum Maßstab 1:500 kann auf einer interaktiven Karte der Güterinfrastruktur die gewünschte Güterverkehrsstelle ausgewählt werden. Auf der Karte wird nach nichtbundeseigenen Anlagen in Betrieb, Anlagen der DB AG und nichtbundeseigene Anlagen in Betrieb auf Anfrage differenziert. Weiterhin besteht die Möglichkeit, über eine Suchfunktion nach räumlichen und technischen Kriterien oder dem Namen der Güterverkehrsstelle gezielt Verlademöglichkeiten zu identifizieren. Es werden dem Nutzer räumliche und technische Details der Umschlagmöglichkeit und bestehende Nebenanschlusser angezeigt. Über Links zu Google Maps kann die Straßenanbindung ermittelt werden. Die Kontaktaufnahme zum jeweiligen Betreiber der Schieneninfrastruktur wird durch Verlinkung mit der Internetseite des die Infrastruktur betreibenden Unternehmens erleichtert. Ein Link zur regionalen Wirtschaftsförderung fördert die Nachfrage nach weiteren Gewerbestandorten, Fördermöglichkeiten und weiteren Standortinformationen. Die Daten für das GVS-Informationssystem „www.gleisanschluss-brandenburg.de“ stammen aus dem Datenverbund aus Infrastrukturdatenbank IZB, der Datenbank der LBV und LfB, dem Brandenburg-Viewer und schließlich aus weiteren Unternehmensdaten und kommunalen Daten. Die Güterverkehrsstellen sind in insgesamt 812 Datensätzen erfasst. Im Datenblatt Zeiten/Zustände werden Informationen über die Betriebszeiten gegeben, über den baulichen Zustand informiert und ein Luft- oder Satellitenbild der Anlage geliefert. Das Datenblatt Gutart/Geschwindigkeiten informiert über die Betriebslänge der Schieneninfrastruktur, die Gutarten einschließlich Quelle und Senke, das Aufkommen und die Ausstattung. Das Programm wird weiterentwickelt. In Vorbereitung ist eine tabellarische Standortinformation, eine Darstellung der Lage in Brandenburg und der näheren Umgebung, ein Fließtext für die Besonderheit des Standortes, zwei Fotos des Standortes und die Einbeziehung von Logos der Gemeinden und des Gewerbegebietes. Eine weitere Internationalisierung der Plattform im Hinblick auf das EU-Projekt RBGC ist geplant.

Martin Wischner, Aufbau und Betrieb des Rangierbahnhofes Wustermark
Der Rangierbahnhof Wustermark wird von der Rail Logistik Center Wustermark GmbH & Co.KG betrieben. Das Unternehmen gehört mehrheitlich der Havelländischen Eisenbahn AG, weiterer Gesellschafter ist die BUG Vermietungsgesellschaft mbH.
Zunächst stellte Martin Wischner das Unternehmen Havelländische Eisenbahn AG vor.
Das Unternehmen ist überwiegend als Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv, betreibt aber in der Region auch eigene Schieneninfrastruktur.
Im Schienengüterverkehr werden Zugfahrten im Fernverkehr wie die just in time Versorgung von Industriekomplexen und Kraftwerken, Schüttgut- und

Gefahrguttransporte und internationale Verkehre angeboten. Im Nahverkehr erfolgen Nahbedienungen, Überführungsfahrten und Spezialverkehre. Schließlich betätigt sich die HVLE auch in der Eisenbahnbaulogistik. Neben der eigenen Infrastruktur im Raum Berlin betreibt die HVLE auch Anschlussbahnen für Dritte.

Die HVLE hat 103 Mitarbeiter und verfügt über 22 Streckenlokomotiven sowie 9 Rangierlokomotiven.

Die Verkehrsleistung stieg von 332 Mio. tkm im Jahr 2007 auf ca. 1000 Mio. tkm 2011, der Umsatz von ca. 14 Mio. € auf 32 Mio. €.

Die HVLE kooperiert mit der TU Berlin, der TH Wildau, dem Fraunhofer Institut, dem Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen, Knorr Bremse, Voit und weiteren Unternehmen bei der Weiterentwicklung von Güterwagen und Lärmoptimierung von Lokomotiven.

Ergebnis dieser Untersuchungen ist ein Last- und Lärmoptimierter Schwerlastzug mit einem Nettogewicht von 3200 Nettotonnen und 600 Metern Zuglänge. Die Lärminderung gegen über konventionellen Zügen beträgt bis zu 6 Dezibel, der CO² Ausstoß pro Tonne konnte reduziert werden, durch eine pneumatische Entladung der Wagen erfolgt eine schnelle und komfortable Entladung.

Neben der HVLE sind noch die BUG Vermietungsgesellschaft Gesellschafter der RLC Wustermark, welche den Rangierbahnhof betreibt.

Die Muttergesellschaft der BUG Vermietungsgesellschaft wurde 1990 gegründet und hat rund 300 Mitarbeiter. Hauptgeschäftsfelder der BUG sind Neubau und Sanierung von Gleis- und Tiefbauanlagen sowie die Montage und Erneuerung von Kabelanlagen.

Die BUG Vermietungsgesellschaft vermietet Fahrzeuge, Baumaschinen, Lokomotiven, Bahnwagen und Unimogs.

Nachdem die DB Netz AG an die Havelländische Eisenbahn mit der Anregung einer Übernahme des Rangierbahnhofes herantrat, entschloss man sich zur Übernahme. Der Rangierbahnhof liegt im Einzugsbereich der Gebietskörperschaften, welche mehrheitlich Aktionäre der Havelländischen Eisenbahn sind. Hierdurch wurde die Entscheidung der Übernahme erleichtert.

Für einen Weiterbetrieb des Standortes spricht seine Lage im Land Brandenburg als strategisch perfekten Standort, der Entwicklung der Region Berlin-Brandenburg zu einer europäischen Drehscheibe, dem Entstehen neuer Transportkorridore, der Erreichbarkeit von ca. 200 Mio. Konsumenten innerhalb eines Tages per Bahn und LKW sowie dem eigenen Potential der Hauptstadtregion mit mehr als 6 Mio. Einwohnern.

Die Seehäfen zwischen Antwerpen im Westen und Szczecin im Osten können vom Rangierbahnhof aus mit der Bahn gut erreicht werden.

Die meisten Seehäfen und viele Ziele innerhalb Europas sind binnen eines Tages erreichbar, der überwiegende Teil der Europäischen Ziele ist innerhalb von maximal zwei Tagen erreichbar.

Der Rangierbahnhof Wustermark ist westlich von Berlin direkt am Berliner Außenring und der Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover und Hamburg an die Infrastruktur der Deutschen Bahn angeschlossen.

Er liegt in unmittelbarer Nähe zum GVZ Wustermark, dem BahnLogistik Terminal Wustermark und dem GVZ Hafen.

Strassenseitig ist der Rangierbahnhof direkt an das Bundesautobahnkreuz A 10/E55 angebunden.

Der Rangierbahnhof ist Bestandteil des trimodalen Standortes Wustermark.

Bei der Übernahme des Rangierbahnhofes im Juni 2008 waren die meisten Anlagenteile außer Betrieb. Lediglich die Vorgruppe und einige Lokabstellgleise waren betriebsbereit. Viele Gleise wurden vom vorangehenden Betreiber willkürlich gekappt.

In den letzten drei Jahren wurden über 1,5 Mio. Euro aus Gesellschaftermitteln und Cash Flow in den Rangierbahnhof investiert.

Betriebsgebäude und Stellwerke wurden instandgesetzt, die östliche Anbindung und die Richtungsgruppe wurden wiederhergestellt, ein Großteil der Weichen, welche zuvor mittels wartungs- und personalintensiven mechanischen Stellwerken aus der Gründerzeit gestellt wurden, wurde auf Handbetrieb umgestellt, die Elektroanlagen wurden erneuert, wobei eine Trennung zu den DB-Anlagen erfolgte. Die Betriebskosten konnten sich von nun an am tatsächlichen Verbrauch orientieren. Der Strom aus der Fahrleitung wird von DB Netz unmittelbar an die EVU geliefert, hier stellt der Rangierbahnhof lediglich die Infrastruktur.

Defekte Weichen wurden repariert und die zuvor willkürlich gezogenen Gleislücken wurden geschlossen. Im September 2011 erfolgte die Westanbindung der Richtungsgruppe.

Der Überwiegende Teil des Rangierbahnhofes konnte auf diese Weise wieder in Betrieb genommen werden. Anfängliche Bemühungen um den Erwerb der Umladehalle scheiterten an den Vorstellungen des gegenwärtigen Eigentümers und mangelnden Verwendungsmöglichkeiten für eine moderne Bahnlogistik.

Der Rangierbahnhof präsentiert sich gegenwärtig mit 22 ha Bahnanlagen, einer Gesamtgleislänge von 31 km und 10 km elektrifizierter Gleise.

Viele Teile des Bahnhofes sind elektrisch erreichbar, die meisten Gleise der Richtungsgruppe weisen eine Spitzenelektrifizierung aus.

Die 70 bis zu 850 Meter langen Gleise sind unterteilt in 6 elektrisch überspannte Ein- und Ausfahr Gleise, 25 Logistikgleise und 17 kürzere Abstellgleise für Triebfahrzeuge.

Auf dem Gelände befinden sich 5 Ladestellen, eine von DB Energie GmbH betriebene Tankstelle sowie ein von EuroMaint Rail GmbH betriebener Servicepunkt für Güterwagen.

Die Geschäftsfelder des RLC Wustermark sind die Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen, die Förderung der Ansiedlung von eisenbahnaffinen Dienstleistungen, die Bereitstellung von Ladestraßen und Lagerflächen, die Kooperation mit anderen Dienstleistern rund um die Bahn und die Zusammenarbeit mit Universitäten und Hochschulen sowie verschiedene Unternehmen im Bereich Forschung und Entwicklung.

Das RLC Wustermark spielt für Verkehrsunternehmen eine Rolle als Drehscheibe für den Fernverkehr und dient als Hub für die Nahbedienung.

„Just in time“ Verkehre werden hier gepuffert, Züge werden gebildet. Neben Güterwagen werden auch Triebwagen während der Dauer des Zulassungsverfahrens durch das EBA abgestellt. Auf den Ladestellen erfolgt der Umschlag von Baustoffen. Die RLC erstellt Logistikkonzepte u.a. für den Seehafenhinterlandverkehr.

Den EVU werden Rangierdienstleistungen, Rangierlokomotiven, Rangierbegleiter und Wagenmeister angeboten.

Es ist möglich, den Rangierbahnhof 24 Stunden zu bewachen. Büro, Aufenthaltsräume und WLAN-Netz werden den Kunden zur Verfügung gestellt, Übernachtungsmöglichkeiten werden vermittelt.

Kooperationspartner der RLC am Standort Wustermark sind die Euromaint Rail GmbH Leipzig mit einem Servicepoint für Schienenfahrzeuge für die Wartung und Reparatur von Güterwagen, DB Netz AG mit der Erstellung von Fahrplänen und der Besetzung der Stellwerke, DB Energie GmbH mit dem Betrieb einer Tankstelle für Dieselkraftstoffe und die Havelländische Eisenbahn für kurzfristige Überführungen in das GVZ Wustermark, der Zugfertigstellung inkl. Wagentechnische Untersuchung von Zügen und der Weiterleitung von Zügen nach Deutschland, Polen und Tschechien.

Die Mitarbeiterzahl wuchs von 5 im Jahr 2008 auf 12 in 2011. Die Anzahl der Kunden vermehrte sich von ursprünglich 28 Kunden auf heute 120 Kunden. Der Umsatz betrug 2008 200.000 €, heute sind es bereits 1.600.000 €.

Der Erfolg des Rangierbahnhofes beruht auf der Übernahme von ortskundigem Bestandspersonal der DB AG, welches in der Nähe wohnt und somit flexibel zur Verfügung steht, einer Mitarbeiterbeteiligung am Betriebsergebnis, der Weiterbildung des Personals zur Wahrnehmung zusätzlicher Aufgaben wie z.B. Lokführer, der laufenden Abstimmung mit der DB Netz AG und schließlich einem bereits bestehenden Vertrag bei der Übernahme mit dem größten Kunden DB Schenker Rail.

Nachdem bei der Übernahme keine Westanbindung vorhanden war, erfolgte zunächst die Herstellung von Rangiermöglichkeiten zum Ausziehgleis und Anbindung der ersten 9 Gleise. Anschließend folgte die Anbindung an die DB Netz AG für Zugausfahrten und der gesamten 25 Gleise umfassenden Richtungsgruppe. Die Westanbindung konnte zum 21.09.2012 eröffnet werden, der Ausbau soll bis Ende 2012 abgeschlossen sein.

Durch die Westanbindung können bis zu 800 m lange Züge direkt auf die Gleise der DB Netz ausfahren. Umsetzfahrten im Rangierbetrieb werden vermieden, für die DB Netz AG verbessert sich die Betriebsführung durch die Kapazitätserhöhung in den Betriebsgleisen und die Verkürzung der Fahrstrassenausschlußzeiten.

Die Erstellung der Zugangs- und Nutzungsbedingungen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Referat 704 der Bundesnetzagentur. Das RLC hat am Arbeitskreis Zugangs- und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aktiv teilgenommen.

Ein Release der Nutzungsbedingungen ist in 2012 vorgesehen.

Obwohl die Bundesnetzagentur den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur überwacht, besteht für die RLC keine Möglichkeit, Fördermittel des Bundes in Anspruch zu nehmen, da diese nach der gegenwärtigen gesetzlichen Lage ausschließlich das Bundesunternehmen DB Netz beanspruchen darf.

Startschwierigkeiten gab es bei der Trennung der Leit- und Sicherungstechnik, beim Winterdienst, durch die anfänglich komplizierte Betriebsführung aufgrund von Gleislücken und festgelegter Weichen, bei der Überwachung des Geländes und des Betriebsgeschehens, bei der Trennung der Stromversorgung und den Stromkosten.

Die Startschwierigkeiten konnten inzwischen alle gemeistert werden, so wurde zur Reduzierung der Stromkosten eine LED-Technik neu entwickelt. Das Gelände wird inzwischen videoüberwacht, was zu einer Reduzierung des Auffahrens von Weichen führte.

Das RLC denkt daran, den Rangierbahnhof operativ mit dem GVZ zu verknüpfen, ein elektrisches Stellwerk mit EOW-Funktionen zu errichten, die Betriebsüberwachung mittels Kameras weiter auszubauen, eine komplexe Gleisgruppe für 800 Meter lange Züge zu schaffen, mit der Umstellung der

Gleisfeldbeleuchtung auf LED weiter fortzuführen, eine Dispositionssoftware einzuführen und das Dienstleistungsangebot für die Kunden zu erweitern. Das RLC möchte zentraler Standort im Seehafenhinterlandkonzept des Landes Brandenburg und der Stadt Berlin werden, in die regionale Planung des Landes und der Gemeinde weiter integriert werden und weiteren Umschlag von Massengut akquirieren.

Sven Noatzke und Kaijo Müller, Transport von Nutzfahrzeugen auf der Schiene Kaijo Müller stellte die Aktivitäten der Lion Group vor.

Die Lion Group wurde 2003 gegründet und besteht aus der Lion Spezialtransport GmbH für die Durchführung von Spezialtransporten und die Bahnlogistikaktivitäten, die Lion AußenhandelsService GmbH als Zollagentur, die Lion Buchhaltungsgesellschaft mbH für die Buchführung und Unternehmensberatung sowie die TOW LION Group, welche für die Logistik in der Ukraine, Georgien und Armenien zuständig ist.

Die Geschäftsbereiche im operativen Teil sind Spezialtransporte von Landmaschinen, Baumaschinen, Tagebau- und Bergbaumaschinen, Industrieanlagen und Güter für den Anlagenbau, Projektlogistik für Bauprojekte, Industrieprojekte und Flottentransporte, der Transport von Massengütern wie landwirtschaftliche Erzeugnisse wie Granulate und Baustoffe.

Das Unternehmen bietet multimodale Speditionsleistungen, Fuhrunternehmerleistungen mit eigenen Fuhrpark für Spezialtransporte, Umschlag und Lagerung, Zollabfertigung für den Import und Export in die europäische Union, Verzollung in der Ukraine sowie Homologation und Zertifizierung in der Ukraine.

Es werden Transporte von Europa, USA, Mexiko und Kanada in die Ukraine, nach Russland, Weißrussland, Georgien, Armenien, Azerbaijan, den Stan-Staaten und weiteren Ländern in Osteuropa durchgeführt.

2011 wurden 2980 Übermaß- und Schwertransporte und 32.000 t Massengüter in die GUS transportiert.

Es wurde für die Aluminiumhütte RusAl in Taishet, das CNH-Werk in Naberezhny Chelny, das Hotel Interkontinental in Kiew, die Zuckerfabrik Chmelnitzky, das Hotel Faimont in Kiew, das Olympiastadion in Kiew, das Stadium Lviv und die Zuckerfabrik Charkow Projektlogistik durchgeführt.

Die Liongruppe hat den Stammsitz in Forst, betreibt in Dresden und Kiew eigene Niederlassungen und in Miltenberg im Rhein-Main Gebiet ein Verkaufsbüro. Das Stammhaus in Forst dient als Drehscheibe und Hub für die Züge aus Hamburg nach Kiew und Dnipropetrovsk, sowie die Straßentransporte aus England, Frankreich, Spanien, Italien nach Russland, Weißrussland und andere osteuropäische Staaten.

Das Frachtterminal in Forst ist direkt an die Autobahn A15/E36 Berlin – Breslau angebunden und verfügt über einen Gleisanschluss. Es wurde 2008 eröffnet, hat eine Stellfläche von 30.000 m² im Freien und 1000 m² Lagerfläche in der Lagerhalle, verfügt über einen Reachstacker für den Umschlag und hat eine Containerabstellkapazität für 200 TEU.

Das Terminal dient als Hub für den Güterverkehr zwischen der EU und den GUS Staaten und für die interkontinentalen Verkehre in die GUS sowie als Osteuropalager für die Hersteller aus der EU und USA bei Ro-Ro Gütern.

Der Standort soll als Güterverkehrszentrum für die Lausitz, als Standort für den Seehafenhinterlandverkehr für das südwestliche Polen und für Schienengüterverkehrsdienste von Forst in die Ukraine weiterentwickelt werden.

Die Firma ist bei Bahntransporten in Russland Dienstleister für die Verladung im Hafen und den Nachlauf. Basis des Erfolges ist eine gute Partnerschaft mit dem Kunden und dem Warenempfänger.

Schließlich stellte Sven Noatzke die Entwicklung der Anschlussbahn in Forst dar.

Das Gleis ist ein Überbleibsel der ehemaligen Eisenbahnstrecke von Forst nach Weißwasser. Zunächst betrieb die Firma Overseas GmbH dort ein kleines Terminal für Schüttgut in unmittelbarer Nähe zur A 15. Nach der Kündigung des Gleises durch die DB Netz AG zum 31.12.2008 wurde auch das Gleis von Overseas betrieben.

Der Bahnhof Forst wurde inzwischen durch die Bahn saniert, so dass weiterhin grenzüberschreitende Transporte nach Polen möglich sind.

Zum 06.12.2011 ging der Betrieb der Anschlussbahn auf Lion über.

Die Infrastruktur hat eine Gleislänge von 4,5 km, die Möglichkeit des Abstellens eines Ganzzuges und zwei Terminals, welche von Overseas und Lion betrieben werden.

Das Lion-Terminal verfügt über eine Außenlagerfläche von 30.000 m² und ist weiter ausbaufähig.

Für den Umschlag stehen Reachstacker, Stapler und Radlader zur Verfügung.

Eine befestigte Abstellfläche für Container kann bis zu 200 TEU aufnehmen. Ein direkter Autobahnanschluss und eine im Schichtsystem betriebene Zollstation begünstigen die Umschlagaktivitäten in Forst.

Das Terminal Overseas hat eine Außenlagerfläche von 10.000 m² und eine Hallenlagerfläche einschließlich Gleis von 1000 m².

2011 wurden 45.000 t Kohle umgeschlagen.

Für den Umschlag stehen eine Kranbahn, Stapler, Radlader, Bagger und eine RoRo-Rampe zur Verfügung.

Lion fährt seit dem 6.12.2011 einen wöchentlichen Shuttlezug zwischen Bremerhaven und Forst.

Der regelmäßigen Verbindung gingen 20 Züge in der Testphase im Jahr 2011 voraus.

Der Zug besteht aus Containern und RoRo Ladung und wird aus 42

Containertragwagen, 5 Flachwagen von Transwaggon der Bauart 1060 und 2 der Bauart 800 für RoRo Güter gebildet. Für die Traktion sorgt die Firma Ederlog.

Der Shuttle wird ergänzt durch einen Shuttle zwischen Cuxhaven und Bremerhaven.

Ab März sollen weitere Züge zwischen Forst und Harsewinkel verkehren.

Ein weiterer Zug verkehrt von Forst in die Ukraine. Hier fungieren zwischen Forst und Medyka/Mostika die PKP Cargo und zwischen Medyka Mostska und der Ukraine Akrsal snytsya als Traktionär.

Die Shuttlezüge werden mit Landmaschinen, Baumaschinen und Containern beladen.

Hermann Wagner, Logistik rund um Papier auf Schiene und Schiff

Die Leipa Logistik GmbH ist der Logistikdienstleister für die Leipa Georg Leinfelder GmbH.

Die Leipa Georg Leinfelder GmbH betreibt in Schwedt drei Papiermaschinen, welche die Rohstoffe Altpapier in Loser und gepresster Form sowie Hilfsstoffe auf wässriger Basis zu Magazinpapier für Zeitschriften und Werbebeilagen und weiß gedeckten Liner für die Wellpappenindustrie verarbeiten.

Die Energie für den Betrieb der Maschinen wird aus Ersatzbrennstoffen durch das KSC Schwedt erzeugt.

Die Leipa Georg Leinfelder GmbH in Schwedt verlassen jährlich ca. 750.000 Tonnen Papier und 250.000 Tonnen Abfälle und Entsorgungsgüter.

Das Werk erhält jährlich ca. 730.000 Tonnen Altpapier, 210.000 Tonnen Hilfsstoffe und 200.000 Tonnen Ersatzbrennstoff.

Das Werk liefert Papier zu 40 % innerhalb Deutschlands und zu 50 % in die EU-Länder. Die restlichen 10 % werden weltweit verteilt.

Die Leipa Logistik GmbH gehört zur Leipa Firmengruppe und ist Tochter der Leipa Leasing GmbH. Das Unternehmen erwirtschaftete 2011 einen Umsatz von 53 Mio. € mit 149 Mitarbeitern an den Standorten Schwedt und Schrobenhausen. Es werden 50.000 m² Lagefläche bewirtschaftet und ein eigener Fuhrpark mit 16 Lkw in Schwedt und 8 Lkw in Schrobenhausen vorgehalten.

Die Aufgaben der Leipa Logistik sind die Übernahme der kompletten Produktion an Fertigwaren, die Organisation der Versorgung mit Rohstoffen, die Koordination der Warenbewegungen unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden Transportwege, die Verknüpfung der Ein- und Ausgangsverkehre sowie die Entwicklung und Umsetzung neuer Transportmöglichkeiten.

Die Leipa Logistik GmbH möchte einen Shuttleverkehr mit Küstenmotorschiffen nach England etablieren. Auf Basis eines Konzeptes durch Studenten der TU Wildau wurden vier Testfahrten im März 2011 durchgeführt. Weitere Fahrten sind im Frühjahr 2012 geplant. Der Shuttle soll auch weiteren Nutzern zur Verfügung stehen.

Über den Nordseehäfen Hamburg werden Container weltweit versandt.

Mit den Küstenmotorschiffen werden bis zu 1300 Tonnen Ladung transportiert. Es gibt gegenwärtig noch Einschränkungen hinsichtlich Hoch- und Niedrigwasser zwischen Schwedt und Stettin. Nach dem geplanten Ausbau der Wasserstraße ist eine deutliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zu erwarten.

Bei entsprechenden Mengenaufkommen können auch weitere Ziele über die Ostsee angesteuert werden.

Die Container nach Übersee werden gegenwärtig per Lkw nach Berlin befördert und von dort mit dem Bahnshuttle in die Häfen gefahren. Das Aufkommen beträgt ca. 6.000 TEU pro Jahr. Die Hauptempfangsländer sind die Türkei, Israel, Saudi Arabien, Iran, Japan, Kanada und USA.

Projekt für das Jahr 2012 ist der Aufbau eines Bahnshuttles nach Schwedt.

Die Leipa Logistik GmbH betreibt in Schwedt eine 9900 Meter Gleis umfassende Anschlussbahn mit acht Mitarbeitern. Als Rangiermittel stehen eine Lok Bauart Henschel DHG 1200 und ein Zweibegefahrzeug Logotrak 14.240 zur Verfügung.

Es werden pro Jahr ca. 6.000 Schiebewaggons für die Fertigware (ca. 350.000 t) abgefertigt.

Die Anschlussbahn empfängt jährlich ca. 3.000 Wagons mit flüssigen Hilfsstoffen.

Für den internen Werksverkehr werden 10 eigene Güterwagen vorgehalten.

Die Anschlussbahn fährt jährlich ca. 6500 Umläufe.

Seit August 2011 ist die Hafensbahn über das Anschlussgleis der Leipa an das öffentliche Netz angeschlossen.

Die Leipa bietet für die Nutzer des Hafens einen Lotsendienst vom Bahnhof Schwedt bis in den Hafen, Rangiertätigkeiten im Hafen zur Be- und Entladung sowie die Zugbeförderung von und bis zur Wagenübergabestelle Leipa an.

Seit Oktober 2011 beschäftigt sich die Leipa Logistik GmbH mit der Entwicklung eines Containershuttles von Hamburg nach Schwedt.

Geplant ist ein Zug mit einer Stellplatzkapazität von 88 TEU. Der Zug soll jeweils am Freitag früh im Hafen Schwedt ankommen und am Montag gegen Abend den Hafen verlassen.

Helmut Preuße, der Schwedter Hafen und seine Hafenbahn

Helmut Preuße stellte den Hafen und seine Entwicklungsperspektiven vor.

Der Wirtschaftsstandort Schwedt ist ein regionaler Wachstumskern in Brandenburg mit den Branchenkompetenzfeldern Mineralölwirtschaft, Biokraftstoffe, Papierindustrie und Mittelstand.

Der Schwedter Hafen ist ein öffentlicher Hafen. Betreiber des Hafens ist die Schwedter Hafengesellschaft. Gesellschafter der Schwedter Hafengesellschaft sind zu 94% die technischen Werke Schwedt und zu 6% die Stadt Schwedt. Schwedt ist Drehkreuz des kürzesten Wasserweges von Finnland und Russland nach Deutschland und Westeuropa und den kürzesten Weg von Skandinavien nach Südeuropa. Es wurde im Rahmen der Investitionen des Bundesverkehrswegeplanes Deutsche Einheit 17 als Zugang nach Berlin und Ostseezugang ohne Schleusung investiert. Brückenengpässe wurden beseitigt, die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße wurde ausgebaut und das Schiffshebewerk Niederfinow befindet sich im Bau.

Durch den Beschluss der europäischen Kommission am 19. Oktober 2011 über die neuen transeuropäischen Verkehrsnetze wurde die Positionierung der Wasserstraße zwischen Berlin und Stettin gestärkt.

Der Schwedter Hafen wurde von Mai 2000 bis Oktober 2001 als Ersatz für den Stadthafen gebaut. Seitdem wachsen die Umschlagzahlen stetig, mit Raffeißen konnte ein umschlagaffiner Aniedler gewonnen werden.

Der Schwedter Hafen liegt als Stichhafen am Kilometer 125,8 der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße und ist Brandenburgs einziger Hafen mit Zugang zur Ostsee ohne Schleusung.

Der Hafen über die B 2 und B 166 an das Straßennetz angebunden. Eine unmittelbare Anbindung an die A 11 wird diskutiert.

Seit August 2011 ist der erste Bauabschnitt der Hafenbahn realisiert worden. Hierdurch kann der Hafen über den Bahnhof Schwedt und die beiden Papierwerke Leipa und UPM über die Schiene erreicht werden. Eine weitere Anbindung der Hafenbahn ist über den Bahnhof Stendell der PCK und Passow geplant.

Der Hafen umfasst zum gegenwärtigen Zeitpunkt 30 ha Hafengebiet incl. Gewerbehafen, 7800 m Kai Längen, über die bis zu 6 Schiffe gleichzeitig abgefertigt werden können, 2 Portalkräne mit einer Hebekapazität von jeweils 47 Tonnen, eine Ro-Ro Rampe, einer Fläche für den Umschlag von Superschwerlasten und einen trimodalen Anschluss.

Der Umschlag von Schütt- und Stückgütern, Containern und Mineralölprodukten ist rund um die Uhr möglich.

Wichtiges Ausbauprojekt für die wasserseitige Erreichbarkeit des Hafens ist der weitere Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße. Die Wassertiefe von gegenwärtig 3 bis 4 Metern soll auf 4,50 Meter erhöht werden, so dass die Abladetiefe von gegenwärtig 2,70 m auf 3,20 m erhöht werden kann. Weiterhin soll die Mindestwasserspiegellbreite von gegenwärtig 32 m auf 55 m verbreitert werden.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt können Motorschiffe mit einer Tragfähigkeit von 2500 t, Koppelverbände mit einer Tragfähigkeit von bis 4.000 t und Schubleichterverbände mit einer Tragfähigkeit von 3300 t den Hafen erreichen.

Im Rahmen des Ausbaus der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße sind bereits folgende Projekte umgesetzt worden:

Ausbau der Containerkapazität im Westhafen Berlin, Neubau des Containerterminals Stettin, Neubau des Metallrecyclingzentrums Hennigsdorf, Neubau des Metallrecyclingzentrums Eberswalde, Neubau des Holzheizkraftwerkes Eberswalde, Neubau des Holzpelletierwerkes Eberswalde, Neubau des Bioethanolwerkes Eberswalde, Errichtung des Bioethanol- und Biodieselwerkes Schwedt, Neubau des Baggertgutverwertungszentrums Schwedt, Neubau des Baggertgutverwertungszentrums Velten, Neubau des Schiffshebewerkes Finow, Neubau von Biogasanlagen im Schwedter Hafen und auf dem PCK-Gelände und Neubau des Industriekraftwerkes Leipä. Weiterhin wird eine Hanffabrik neu angesiedelt, eine Steinmühle und eine Düngemittelproduktion neu gebaut. Die Ausbaumaßnahmen auf der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße zur Erhöhung der Wassertiefe und Verbreiterung des Wasserspiegels erstrecken sich auf eine Streckenlänge von nur 9 Kilometern. Die Bauzeit beträgt 2 bis 3 Jahre.

Durch den Ausbau werden weitere Transporte auf die Wasserstraße verlegt, die Erreichbarkeit des Mittelzentrum Schwedt verbessert, der Standort für Neuansiedlungen von Unternehmen aufgewertet und durch lediglich geringe Eingriffe in Natur und Landschaft ein hoher wirtschaftlicher Nutzen erzielt. Für den Hafen Schwedt werden Umschlagmengen von 180.000 bis 400.000 t/a ohne Kanal ausbau prognostiziert.

Nach dem Kanal ausbau soll der Umschlag mit dem Binnenschiff auf 897.000 t/a gesteigert werden.

Die Hafenbahn ist in zwei Bauabschnitten projektiert, von denen der 1. Bauabschnitt mit dem Bau eines Hafenbahnhofes, der Anbindung der Kais an den Hafenbahnhof und der Verbindungsstrecke zwischen dem Hafenbahnhof und der UPM 2011 in Betrieb genommen wurden. Der zweite Bauabschnitt vom Hafenbahnhof zur Raffinerie PCK soll 2013 in Betrieb genommen werden.

Der Hafen projektiert einen Containerumschlag Schiene/Straße für regionale Verloader. Mittelfristig ist an den Ausbau als Containerterminal für den baltischen Raum in Zusammenarbeit mit Stettin und Swinoujcie und eine Weiterentwicklung als Drehkreuz für den baltischen Raum gedacht.

Weiteres Standbein für die Schwedter Hafengesellschaft ist die Lagerung von Schüttgut. Neben Boxen im Freigelände steht eine Lagerhalle für Stück- und Schüttgüter am Kaiende mit 1354 m² Lagerfläche zur Verfügung.

Seit 2010 wird Schwefel von der PCK in Big Bags oder Lose verladen. Gut entwickelt hat sich auch die Stammholzverladung über Bahn und Schiff.

Um die bisherigen Investitionen in den Hafen Schwedt gänzlich zur Wirkung zu bringen, ist es ein baldiger Abschluss des deutsch-polnischen Staatsvertrages zum weiteren Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstrasse, die Realisierung des 2. Bauabschnittes und eine Sicherung der Brückenhöhe von Berlin bis Stettin notwendig. Die Energiewende erfordert auch im Verkehrsbereich ein Umdenken.