

RALF JENTGES

# Transporte gebündelt verlagern

---

Zusammenfassung

29.01.2014

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 29. Januar 2014 die 3. Fachtagung Schienengüterverkehr Brandenburg. Die in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der IPG und dem Land Brandenburg durchgeführte Fachtagung fand im Gemeindesaal der Gemeinde Großbeeren statt.

Zu dem Thema "Bahntransporte flexibel gestalten" erwarteten die 50 Teilnehmer sieben Vorträge.

Im Anschluss an die Tagung führte Herr Asse, Terminalleiter des DUSS-Containerterminals Großbeeren im Rahmen einer durch die IPG gesponserten Busrundfahrt die Teilnehmer durch das Terminal und Herr Gollnik, zuständig für Marketing und Vertrieb bei der IPG Potsdam, die Teilnehmer durch das GVZ Großbeeren.



## **Einführung**

Ralf Jentges begrüßte die Teilnehmer und übernahm anschließend die Moderation.

Gütertransporte auf der Schiene sind dann wirtschaftlich, wenn schienenaffine Mengen verlagert werden. Am effizientesten sind Güterzüge, die die zulässige Zughakengrenzlast oder die mögliche Zuglänge ausnutzen.

Diese Auslastung ist bei Ganzzügen zwischen Quelle und Senke eines Transportes am einfachsten zu erzielen.

Dennoch kann auch bei nicht ganzzugfähigen Mengen der Verkehrsträger Schiene konkurrenzfähig sein. Im Rahmen des diesjährigen VDV-BME Forums Schienengüterverkehr wurde beispielsweise ein Projekt vorgestellt, in welchem unter Einbeziehung des Einzelwagensystems von DB Schenker Rail eine Kostenersparnis von 20 € pro Tonne gegenüber dem reinen Straßentransport erzielt werden konnte.

Die Schiene hat dann eine Chance, wenn sie effiziente und maßgeschneiderte Lösungen für die Verloader anbietet. Neben dem Einzelwagensystem kann dies auch durch Bündelung von Transporten geschehen.

Diese Bündelungen helfen nicht nur, die Transportkosten gemessen an der Transportmenge zu senken, sondern sie ermöglichen eine zügige und geballte Zu- und Abfahrt von größeren Mengen zu und von den Seehäfen. Diese Bündelfunktion gewinnt im Hinblick auf immer größer werdende Seeschiffe an Bedeutung. Diese Funktion zur Generierung bahnaffiner Mengen wird durch Güterverkehrszentren, Containerterminals und auch durch die Häfen wahrgenommen.

Neben der Möglichkeit zu einem gebündelten Transport sind aber auch die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs von großer Bedeutung. Eine dieser Rahmenbedingungen ist der Zustand der Infrastruktur. Was DB Netz als größter Infrastrukturbetreiber in der Region für die Verbesserung dieser Bedingungen tut, erläutert Herr Kämmerer im folgenden Beitrag.

## **Arvid Kämmerer, Aktuelles aus der Region**

Die DB Netz AG berücksichtigt beim Ausbau der Schieneninfrastruktur neben den Interessen des Personenverkehrs auch die Interessen des Güterverkehrs. Als Beispiel für eine Interessenabwägung zugunsten des Schienengüterverkehrs gilt der Ausbau des Bahnhofs Köpenick im Rahmen der Ertüchtigung des europäischen Verkehrskorridors 8. Hier hat sich DB Netz entschlossen, dem Begehren aus der Kommunalpolitik, einen Bahnsteig am durchgehenden Hauptgleis zu schaffen, nicht nachzukommen. Ein Mittelbahnsteig würde zu Verzögerungen in der Betriebsabwicklung bei Güterzügen führen.

Für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr von und nach Polen wird in der kommenden Woche (10. Kalenderwoche 2014) die Neiße-Brücke in Görlitz übergeben. Nach Eröffnung der Brücke soll der jetzt über Horka abgewinkelte Schienengüterverkehr teilweise dorthin verlagert werden, um auch in Horka mit Sanierungsarbeiten beginnen zu können. Für diese Sanierungsarbeiten

wird dann der Grenzübergang Horka vorübergehend nicht für den Grenzübertritt von Güterzügen zur Verfügung stehen. Gemeinsam mit den Häfen wird an der Effizienz der Schienenanbindung zu den Häfen gearbeitet. Mit jedem der für Brandenburg und Berlin wichtigen Ostseehäfen in Mecklenburg-Vorpommern hat die DB Netz AG ein Projekt zur Steigerung der Effizienz der Schienenanbindung.

DB Netz erachtet den Bypass Lübeck - Bad Kleinen zur Fehmarn-Belt-Querung als wesentlich.

In Berlin und Brandenburg wird das Unternehmen im Hinblick auf die Kapazität, die Zuglänge und die Sicherungseinrichtungen weitere Verbesserungen erzielen.

Der Schienengüterverkehr hat sich im Regionalbereich Ost sowohl bei den Verkehren von und nach der Region „OST“ als auch im Transitverkehr positiv entwickelt. 2013 konnte eine Steigerung der Trassen erzielt werden.

Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecken von Halle nach Erfurt und Erfurt nach Nürnberg im Jahr 2018 wird sich der Fern- und Nahverkehr auch in der Region Berlin-Brandenburg grundlegend ändern. Diese Änderungen haben auch Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr. Noch unklar ist, wann und wie der Flughafen Berlin-Brandenburg eingebunden werden soll.

Die Pünktlichkeit und Fahrplantreue der DB Netz AG wurde auch im vergangenen Jahr weiter verbessert.

Für die Zukunft erwartet der Infrastrukturbetreiber eine weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs durch den Bund. Denn im Koalitionsvertrag haben sich die beiden Regierungskoalitionen CDU und SPD klar positioniert:

„Angesichts der seit vielen Jahren bestehenden strukturellen Unterfinanzierung werden wir die Planung und Finanzierung unserer Verkehrswege durch eine grundlegende Reform auf eine neue, dauerhaft verlässliche und effiziente Grundlage stellen! ...

Wir werden in den nächsten Jahren die Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur substantiell erhöhen. ...

Nach Jahrzehnten des Ausbaus steht nun die Substanzsicherung an erster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau! Die Strategie zur Ertüchtigung von Brücken, Tunneln und Schleusen werden wir fortschreiben und verstärken! ...

Den Verkehrsträger Schiene wollen wir weiter stärken und ausbauen! ...

Wir stehen zum integrierten Konzern DB AG! ...

Neben einem erhöhten Investitionsniveau werden wir für einen sachgerechten Planungsvorrat sorgen, der einen Neu- und Ausbau wichtiger Schienenverkehrsverbindungen sichert. Mit Effizienzsteigerungen wollen wir die Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte beschleunigen.“

Im Hinblick auf den Lärmschutz wird die DB Netz AG weitere Anstrengungen unternehmen, um die Nutzer der Schieneninfrastruktur zur Verwendung von lärmarmen Fahrzeugen zu bewegen und den passiven Lärmschutz durch die Weiterentwicklung und die Verwendung von Schienenstegdämpfern, Schallschutzwänden und anderer Schallschutzmaßnahmen weiter ausbauen. Inzwischen gibt es aber auch Bürgerinitiativen, die sich gegen Schallschutzmaßnahmen aussprechen. Hier überwiegt bei vielen Anwohnern das

Interesse an einer weiterhin guten Sicht gegenüber einer Reduzierung des Schalles durch Schallmauern. Hier ist die DB Netz AG gefordert, möglichst konsensfähige Lösungen zu erarbeiten.

Der Güterverkehr auf der Schiene steigt nach Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auch in Zukunft weiter. Es wird daher weiter in den Ausbau der Infrastruktur insbesondere in den Knoten investiert.

Im Rahmen des Konjunkturprogrammes konnte die Strecke von Berlin-Cottbus ausgebaut werden.

Die Planungen für den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Stendal und Uelzen laufen.

Auf der Strecke von Berlin nach Dresden sind Gleiserneuerungen geplant. DB Netz AG plant, eine Karte mit Strecken, welche für Züge über 600 Meter Nutzlänge geeignet sind, herauszugeben.

## **Volkmar Dögnitz, Vorstellung der Entwicklung des Bahnverkehrs aus der Perspektive des Landes Brandenburg**

Das Land Brandenburg sieht die staatliche Infrastrukturpolitik als unverzichtbare Voraussetzung für die Unternehmensentwicklung, zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger. In Sachsen-Anhalt werden daher rund 800 km Bundesautobahnen, 2800 km Bundesstraßen, 5800 km Landesstraßen, 2500 km Eisenbahnstrecken, 218 Güterverkehrsstellen für den Schienengüterverkehr, 7 öffentliche Terminals des kombinierten Verkehrs Straße-Schiene, 600 km Binnenschiffahrtstraßen, 11 öffentliche Binnenhäfen sowie die Güterverkehrszentren Wustermark, Großbeeren, Freienbrink und Frankfurt an der Oder vorgehalten.

Die Logistikregion Berlin-Brandenburg hat eine Drehscheibenfunktion zwischen den Ost-West und Nord-Süd-Verkehren und stellt zunehmend eine Alternative zu den überlasteten Verkehrsachsen im Westen dar. Die Güterverkehrszentren in Brandenburg sind mit 124 angesiedelten Unternehmen und ca. 10.100 Arbeitsplätzen europaweit führend. Das Güterverkehrszentrum Großbeeren gehört zu den Top 10 der GVZ in Europa. Die Region punktet mit einem dichten Netz an Umschlagpunkten für den kombinierten Verkehr und Güterverkehrsstellen. Die Region bietet Transportmöglichkeiten mit allen vier Verkehrsträgern und eine gute Einbindung in die transeuropäischen Verkehrskorridore.

Bei der neueren Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Brandenburg sind insbesondere folgende Beispiele hervorzuheben:

Der Rangierbahnhof Falkenberg wurde durch die BLG übernommen und saniert. Inzwischen nutzt die BLG diesen Rangierbahnhof als Drehscheibe für die Automobillogistik.

Das KV-Terminal Wustermark hat einen neuen Betreiber. Ab Mai werden 3 Züge pro Woche angeboten.

In Schwedt wurde eine Hafenbahn neu gebaut und über die Papierfabriken an das öffentliche Eisenbahnnetz angeschlossen.

Bahntransporte gebündelt verlagern

Am Standort Falkenhagen konnte der Güterverkehr gesteigert werden. Der Standort Forst bietet über die Firma Lion 1\*wöchentlich Containerzüge zu den deutschen Nordseehäfen.

In Wittenberge wird eine neue Gleisanlage für den Hafen gebaut.

Das Terminal in Frankfurt (Oder) erhält einen neuen Brückenkran.

Das Containerterminal Großbeeren bietet Containerverkehre nach Europa und Asien mit folgenden Anbietern:

2\* wöchentlich Ostwind und 2\*wöchentlich Westwind vom Betreiber Interrail Service,

3\*wöchentlich East Western Trains vom Betreiber Trans Eurasia Logistics,

4\*wöchentlich Albatros Express durch den Betreiber Transfracht,

1\* wöchentlich Warstein-Express durch den Betreiber Westfälische Landes-Eisenbahn.

Die brandenburgischen Binnenhäfen Brandenburg an der Havel, Eberswalde, Eisenhüttenstadt, Königs-Wusterhausen, Rüdersdorf, Schwedt, Velten und Wittenberge verfügen über Umschlagmöglichkeiten auf die Schiene, der Hafen Wustermark ist über das KV-Terminal Wustermark auf der Schiene zu erreichen.

Das Aufkommen im Schienengüterverkehr ist bei einem nahezu konstanten Modal Split von 34.407.000 t im Jahr 2011 zu 33.172.000 t im Jahr 2012 leicht rückläufig. Der Modal-Split des Verkehrsträgers Schiene betrug 2012 12,4 %. Besonderen Stellenwert für den Schienengüterverkehr haben die Standorte Brandenburg mit rund 500.000 t und Hennigsdorf mit 100.000 t Bahnumschlag pro Jahr.

Die Umschläge im kombinierten Verkehr sind bis auf das Terminal in Schwarzheide leicht rückläufig. Das Terminal auf dem Gelände der BASF in Schwarzheide konnte den Umschlag von 54.000 im Jahr 2011 auf 60.000 im Jahr 2012 steigern, das Terminal Großbeeren verbuchte eine Verringerung der Umschlagzahlen von 41.000 Umschlägen im Jahr 2011 auf 32.000 im Jahr 2012, das Terminal in Elsterwerda hatte in den vergangenen Jahren eine konstante Umschlagzahl von ca. 7.000 Umschlägen. Wegen des Betreiberwechsels hatte das Terminal in Wustermark 2011 und 2012 keine Umschläge zu verbuchen. Der Schienengüterverkehr wurde durch die EU, den Bund und das Land gefördert.

Mit 241 Mio. € förderte das Land über EU-Mittel die Erschließung von Güterverkehrszentren und KV-Terminals und mit 104 Mio. € den Neubau und die Modernisierung öffentlicher Binnenhäfen. In Zukunft werden weniger EU-Mittel für die Förderung zur Verfügung stehen. Eine Förderung über EFRE-Mittel wird weiterhin möglich sein.

Das Land Brandenburg möchte die Mobilität für Mensch und Umwelt verträglicher gestalten. Zur Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen unter gleichzeitiger Erhaltung der Mobilität ist es notwendig, Verkehre auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie die Schiene zu verlagern. Die Umweltverträglichkeit der einzelnen Verkehrsträger stellt sich im gesamten Energieverbrauch der Verkehrssektoren wie folgt dar: Straßenverkehr 82,3 %, Flugverkehr 13,6 %, Schienenverkehr 3,8 % und Binnenschiff 0,3 %.

Das Land Brandenburg wird sich weiterhin um eine gute Infrastruktur bemühen. Von der Wirtschaft und den Verladern erwartet das Land eine Organisation von Transportketten unter Einbeziehung aller Verkehrsträger,

umweltfreundliche und multimodal organisierte Transporte, bei kürzeren Transporten bis zu 300 km mit dem Lkw eine Steigerung der Effizienz von LKW durch Entwicklung und Einsatz neuer Motoren, Verwendung umweltfreundlicher Kraftstoffe und Antriebssysteme und Meidung von Spitzenzeiten und Spitzenbelastungen insbesondere in den Ballungsräumen, eine Verlagerung von nichtkranbaren Trailern bei längeren Laufwegen auf die Schiene unter Anwendung innovativer Umschlagtechnologien sowie eine Sicherstellung des Lärmschutzes insbesondere zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr.

## **Dr. Julius Menge, Vorstellung der Entwicklung des Bahnverkehrs aus der Perspektive der Stadt Berlin**

Die Infrastruktur hat sich in den letzten 30 Jahren massiv gewandelt. Der Verkehrsträger Schiene hatte nach der Wiedervereinigung einen starken Rückgang zu verzeichnen. Der Schienengüterverkehr erholt sich aber seit 2005 wieder leicht.

Für den Kunden ist die Möglichkeit einer unmittelbaren Bahnverladung häufig weggefallen, da Gleisanschlüsse dort, wo keine unmittelbare Nachfrage herrschte, aufgegeben wurden.

Dennoch ist es gelungen, wichtige Schieneninfrastruktur zu erhalten. In Berlin steht den Eisenbahnen ein ausgebautes System an Zugangsstellen der DB Netz AG zur Verfügung. Allerdings sind auch teilweise Kapazitätsengpässe zu verzeichnen.

Die Stadt Berlin hat das Ziel einer größeren Beteiligung des Schienengüterverkehrs am regionalen Transportmarkt. Hierdurch wird eine stärkere stadtverträgliche Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs erwartet. Letztes Jahr konnte die Stadt Berlin auf ein 20-jähriges Jubiläum der Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin zurückblicken.

Die innerstädtischen Großprojekte sind ohne Beteiligung der Schiene undenkbar. Der Modalsplit des Verkehrsträgers Schiene liegt bei innerstädtischen Großprojekten häufig deutlich über 50 %, da die Baustoffversorgung für diese Projekte überwiegend mit den beiden umweltverträglicheren Verkehrsmitteln Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden.

Ein zentraler Standort für den Schienengüterverkehr in Berlin ist der Berliner Westhafen. Der Westhafen ist nur über umständliches Rangieren und auf einem nicht elektrifizierten Zufahrtgleis erreichbar. Die maximale Länge der Übergabegleise beträgt 546 Meter, was die Bedienung des Westhafens weiter verteuert.

Die Entwicklung des Westhafens wurde längere Zeit von den Stadtentwicklern wenig beachtet. Die geringe Umschlagmenge des Hafens auf der Schiene brachte hierfür auch keine Notwendigkeit. Mit der Schließung des Terminals in Berlin Treptow stiegen aber im Westhafen die Mengen weiter an. Es folgten weitere zusätzliche Bahnumschläge 2005 durch den PIC- und Zippel-Zug. Das Terminal wurde 2007 und 2011 erweitert. 2013 wurden ca. 110.000 TEU über das Terminal im Westhafen umgeschlagen.

In Bezug auf den Lärm von Güterwagen kommen weitere Herausforderungen auf die Stadtentwicklung zu. Es mehren sich Nachfragen der Bürger in diesem

Themenbereich. Hier muss eine stadtverträgliche Lösung gefunden werden, da der Lärm durch Güterwagen auch in dicht besiedelten Regionen der Stadt entsteht. Das Image der Bahn ist positiv, man sollte sich aber nicht auf diesem positiven Image ausruhen.

Weiter negativ berührt wird das Image des Schienengüterverkehrs durch mehrere tödliche Unfälle durch Klettern auf unter Fahrdrabt stehende, abgestellte Güterwagen.

## **Stefan Kunze, Mit der Schiene in den Hafen Hamburg, die Region Berlin-Brandenburg und seine Anbindung an den Hamburger Hafen**

Der Verein Hafen Hamburg Marketing e.V. ist als Public Privat Partnership verantwortlich für das weltweite Standortmarketing des Hamburger Hafens sowie der Partnerhäfen der Metropolregion und entlang der Elbe.

Der Verein betreibt weltweit 13 Repräsentanzen zur Unterstützung der Marktentwicklung des Hamburger Hafens und zur Betreuung der Kunden des Hafens vor Ort. In Deutschland werden die Repräsentanzen Dresden für Ost-, Hamburg für West- und Nord- und München für Süddeutschland betrieben. Der 300 Mitglieder starke Verein fördert die intensive Zusammenarbeit unter allen Marktteilnehmern und schafft damit Synergien für den Hamburger Hafen.

Der Hafen schlug im Jahr 2012 insgesamt 130,9 Mio. Tonnen um, davon 91,5 Mio. Tonnen Stückgut und 39,4 Mio. Tonnen Massengut.

Mit einem Containerumschlagvolumen von 8,9 Mio. TEU ist der Hamburger Hafen der größte Containerhafen Deutschlands.

Der Hafen wurde 2012 von 9.745 Seeschiffen angefahren. Die Schiffe hatten eine Gesamtkapazität einer Bruttoreaumzahl (BRZ) von 246.772.000 und Tragfähigkeit von 272.731.000 Tons Deadweight (tdw).

Der Hafen hält im Hafen 7.145 ha und an der Hafenerweiterungsfläche 840 ha Nutzungsfläche vor. Von der Fläche im Hafengebiet werden 2.919 ha als Wasserfläche genutzt.

Für den wasserseitigen Umschlag stehen 34,6 km Kaimauern mit 283 Liegeplätzen für Seeschiffe zur Verfügung.

Die Zahlen für 2013 sind noch nicht veröffentlicht, jedoch ergibt sich aus dem Vergleich der ersten 3 Quartale des Jahres 2012 mit denen des Jahres 2013 eine Steigerung um 6 % auf 103,9 Mio.t. Der Export konnte hierbei um 7,2 %, der Import um 5% gesteigert werden.

Der Anteil an Massengut betrug in den ersten drei Quartalen 2013 31,4 Mio. t. Hier konnte der Umschlag um 8,0 % gesteigert werden. Der Containerumschlag konnte in diesem Zeitraum auf ca. 3 Mio. TEU im Export und 3 Mio. TEU im Import gesteigert werden, wobei die Steigerungsrate im Export 5,6% und im Import 2,5% betrug.

Im Jahr 2012 wurden von den 6,2 Mio. TEU, die über das Überseeschiff umgeschlagen wurden, 2,7 Mio. TEU mit Feederlinien, 3,3 Mio. TEU mit LKW, 2 Mio. TEU mit der Bahn und 0,1 Mio. TEU mit dem Binnenschiff zu- oder abgeführt.

Der Modellsplit an der Zu- und Abfahrt zum Hafen ohne Seeschiffe nach Gütergruppen betrug im Jahr 2010 bei Containern 61% Straße, 37% Schiene,



2% Container, bei konventionellen Stückgut und RoRo Verkehr 41% Straße, 54% Schiene und 5 % Binnenschiff, bei trockenen Massengütern 17 % Straße, 64 % Schiene und 19 % Binnenschiff und bei Flüssigen Massengütern 37 % Straße, 36% Schiene und 27 % Binnenschiff.

Im Nahbereich ist die Straße der bedeutendste Verkehrsträger, während bei weitergehenden Transporten die Schiene an Bedeutung gewinnt.

Mit einem Bahnanteil von 40 % im Hinterlandverkehr hebt sich der Hafen deutlich strukturell von den übrigen Nordrangehäfen ab.

Mit den drei Trassen North Sea – Baltic, Scandinavian – Mediterranean und Orient/East-Mediterranean ist der Hafen gut an die neun europäischen Verkehrskorridore angeschlossen und mit ganz Europa vernetzt.

Bei immer größer werdenden Seeschiffen nimmt die Möglichkeit, die angelandeten Mengen in großer Stückzahl mit der Bahn abfahren zu können, einen immer höheren Stellenwert ein. So wurde auch der Anteil am Containerhinterlandverkehr von unter 30 % im Jahr 2002 auf 37 % im Jahr 2012 gesteigert, während der Anteil der Abfuhr mit dem Binnenschiff bei ca. 1,8 % stagniert und der Anteil der Straße von ca. 70 % auf 61,2 % im Jahr 2012 zurückging.

Bei dem Containerhinterland-Verkehr mit der Quelle oder Senke in Deutschland wurden 2012 ca. 4,2 Mio. TEU befördert. Besonders stark vertreten sind hier die Stadt Hamburg mit 944.000 TEU, das Land Bayern mit 693.000 TEU, das Land Nordrhein-Westfalen mit 479.000 TEU und das Land Niedersachsen mit 390.000 TEU. Brandenburg als Quelle und Senke von Verkehren von und nach den Hamburger Hafen hat ein Umschlagvolumen von 119.000 TEU und Berlin 55.000 TEU erreicht.

Der Modal Split der nationalen Hinterlandverkehre betrug 67,6% für den LKW, 30,2% für die Bahn und 2,2% Binnenschiff.

Der LKW ist stark im Nahbereich, die Bahn auf langen Strecken und das Binnenschiff im Elbstromgebiet.

Im Juni 2012 verkehrten von und zum Hafen Hamburg aus Berlin 12 Containerzüge/Woche, Brandenburg 32 Züge/Woche, Sachsen-Anhalt 14 Züge/Woche, Sachsen 73 Züge/Woche, Thüringen 22 Züge/Woche, Bremen 109 Züge/Woche, Niedersachsen 12 Züge/Woche, Nordrhein-Westfalen 60 Züge/Woche, Hessen 79 Züge/Woche, Rheinland-Pfalz 19 Züge/Woche, Baden-Württemberg 128 Züge/Woche und Bayern 216 Containerzüge/Woche.

Bei den Containerhäfen in der Nord-Range nimmt Hamburg einen Spitzenplatz beim Bahntransport ein. Im Jahr 2012 folgten den 1.975.000 von und nach dem Hafen Hamburg transportierten TEU der Hafen Bremerhaven mit 1.042.000 TEU, Rotterdam mit 794.000 TEU und Antwerpen mit 482.000 TEU. Für das Jahr 2014 werden deutlich über 2.000.000 TEU über Containerzüge aus und in den Hamburger Hafen erwartet.

Der Hamburger Hafen verfügt über eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur. Für den Bahntransport und Umschlag im Hafen Hamburg werden vom Hafen 300 km Gleislänge, ca. 880 Weichen, 65 Ingenieurbauwerke, 3 Rangier- und Ablaufsysteme mit 6 Stellwerken und von den Anschlüssen weitere 160 km Gleislänge und ca. 600 Weichen vorgehalten. Auf der Schieneninfrastruktur des Hafens werden täglich 200 Züge mit insgesamt ca. 5.000 Waggons gefahren. Davon verkehren 135 Züge als Containerzüge.

108 Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen im Juni 2013 die Hafenterraininfrastruktur und sorgen für einen Transportanteil am Gesamthafenumschlag von ca. 30%.

Züge von und nach dem Hafen Hamburg haben einen Anteil am nationalen Schienengüterverkehr von ca. 12 %.

Die Bedeutung der Bahn wächst durch immer größere Schiffe. Die Zahl der Großschiffe mit einer Kapazität zwischen 12.500 und 18.000 TEU ist in den letzten Jahren spürbar gestiegen. Waren es 2011 noch 98 Anläufe, sind es 2013 bereits 192 Anläufe. Ein Großschiff von 13.000 TEU schlägt ca. 8.000 TEU im Hamburger Hafen um. Davon gehen 2.955 TEU über die Feeder, 3.123 TEU über den LKW, 1.826 TEU über die Bahn und 96 TEU über das Binnenschiff. Bei Annahme eines gleichbleibenden Modal Splits müssen diese Mengen mit 1952 Lastkraftwagen, 25 Ganzzügen und 2 Binnenschiffen bewältigt werden. Eine parallele Abfertigung für Großschiffe ist an minimal 3 Terminals möglich. Weiter steigende Schiffsgrößen erfordern daher den Einsatz aller Verkehrsträger, aber ganz besonders die Massen-Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff.

## **Georg Lennarz, 20 Jahre Liberalisierung - Wie haben die Marktteilnehmer auf die Möglichkeiten reagiert?**

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ist ein Branchenverband und vertritt ca. 600 Mitglieder, die öffentlichen Nahverkehr, Schienengüterverkehr und Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Die Verkehrsleistung im öffentlichen Schienengüterverkehr steigerte sich seit 1995 um 67 %, wobei im Jahr 2009 ein Einbruch durch die Wirtschaftskrise und 2012 ein leichter Verkehrsrückgang aufgrund der Absatzschwäche bahnaffiner Güter wie Stahlerzeugnisse zu verzeichnen war. Der Marktanteil und die Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen Eisenbahn steigerten sich von 1,2 % im Jahr 1994 auf 28,7 % im Jahr 2012. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen erbrachten 2012 eine Verkehrsleistung von 31,5 Milliarden Tonnenkilometern. Bis auf einen leichten Einbruch der Verkehrsleistung durch die Wirtschaftskrise im Jahr 2008 steigerten die Nichtbundeseigenen Güterbahnen ihre Verkehrsleistungen kontinuierlich. Die deutsche Staatsbahn DB Schenker Rail verlor seit 1994 stetig an Marktanteilen. Bis zur Krise 2008 konnte aber DB Schenker Rail die Verkehrsleistung steigern. Nach der Krise erholte sich das Unternehmen, konnte aber an die alte Verkehrsleistung unmittelbar vor der Krise nicht mehr herankommen.

Bis zum Jahr 1998 war kein nennenswerter Wettbewerb zu verzeichnen, In den Jahren 2000 bis 2002 spürte man aber bereits einen beginnenden Wettbewerb, der dann in den Jahren 2002 bis 2006 anzog und sich in den Folgejahren verstetigte.

Der Intramodale Wettbewerb wird nicht nur durch die Staatsbahnen untereinander ausgetragen. Vielmehr sind auch andere, nicht staatlich betriebene Bahnen im intramodalen Wettbewerb aktiv. Bei einem Anteil der DB Schenker Rail von 71% am intramodalen Wettbewerb in Deutschland haben nach

einer Schätzung des VDV die vier größten nichtbundeseigenen Eisenbahnen SNCF, SBB Cargo International, Rheincargo und TX Logistics im Jahr 2012 einen Marktanteil von 14,5 %. Die restlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen kommen auf einen gemeinsamen Anteil von ca. 14,5%.

Der Wettbewerb in den Marktsegmenten Ganzzügen, kombinierter Verkehr und internationaler Verkehr ist intensiv. Über Drehscheiben geführte Halb-, Flügel- und Miniganzzüge werden zunehmend auch von Wettbewerbern gefahren.

Der Transport von Wagengruppen und Einzelwagen ist für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen schwierig. Bei der Abfuhr von Wagengruppen ist aber eine Zunahme der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu erkennen, bei Einzelwagenverkehren sind bereits Alternativlösungen vorhanden.

Der Wettbewerb erstreckt sich auf bahnaffinen Mengen aller Branchen. Eine besondere Wettbewerbsintensität ist im kombinierten Verkehr und im Ganzzugverkehr zu verzeichnen. Nach einer Schätzung haben hier die nichtbundeseigenen Eisenbahnen einen Marktanteil von 37% bei ca. 31 Mrd. Tonnenkilometern.

Im Regionalverkehr (erste/letzte Meile) sind DB Schenker Rail, traditionelle Regionalbahnen, welche bereits vor 1994 bestanden haben, Hafen- und Werkseisenbahnen und neu gegründete Eisenbahnverkehrsunternehmen und Rangierdienstleister tätig.

Im Fernverkehr kommen zu DB Schenker Rail, den traditionellen Regionalbahnen und Hafen- wie Werksbahnen, welche inzwischen auch überregionale Transporte anbieten, neu gegründete, meist private nichtbundeseigene Eisenbahnen und ausländische Bahnen hinzu. Bei ausländischen Bahnen handelt es sich um Unternehmen sowohl mit privater als auch mit staatlicher Beteiligung.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben im Vergleich zum Ausland einen starken Stand. Die von nichtbundeseigenen Eisenbahnen erbrachte Güterverkehrsleistung in Deutschland entspricht dem Gesamtverkehrsaufkommen (SNCF **und** nicht dem französischen Staat gehörenden Eisenbahnen) in Frankreich.

Eine Konsolidierung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist nicht zu spüren. Die Anzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt weiter. Zwar hat es Insolvenzen meist kleinerer Unternehmen gegeben, die Anzahl der Neueintritte übersteigt aber die der Insolvenzen. Die Neugründungen haben meist private Eigentümer, wobei die Anzahl der Speditionen und KV-Operateure als Eigentümer von Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt.

Die Speditionen haben die Bahnlogistik und die Operateurtätigkeit als neues Geschäftsfeld entdeckt und fahren zunehmend eigene Züge.

Durch den Wettbewerb haben sowohl neue Anbieter als auch Staatsbahnen neue Konzepte entwickelt. Es sind ausländische Eisenbahnen in den Deutschen Markt eingetreten und die Produktivität des Verkehrsträgers Schiene wurde national sowie international verbessert. Dienstleistungen wie z.B. die Vermietung von Güterwagen wurden erweitert oder entstanden wie die Möglichkeit eines Kaufes und der Anmietung von Lokomotiven, Personaldienstleistungen und Werkstattdienstleistungen neu. Eine Eisenbahnregulierung zum diskriminierungsfreien Netzzugang wurde initiiert. Europaweit nimmt Deutschland mit 315 Unternehmen bei der Anzahl von aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Spitzenposition ein. Es folgen weit

abgeschlagen Polen mit 67 und die Slowakei mit 39 Eisenbahnverkehrsunternehmen (Stand 2011).

Bei Betrachtung der Transportleistung ergibt sich ein ähnliches Bild. 2011 hatten die deutschen nichtbundeseigenen Eisenbahnen eine Transportleistung von 115 Milliarden Tonnenkilometern zu verzeichnen, gefolgt von den Wettbewerbern der polnischen Staatsbahn mit einer Transportleistung von 60 Milliarden Tonnenkilometern und den Wettbewerbern der französischen Staatsbahn mit 34 Milliarden Tonnenkilometern. Der private Güterwagenpark wurde erweitert.

Im internationalen Verkehr dominiert der Nord-Süd Verkehr von Deutschland nach Italien, Österreich und die Schweiz sowie in die Niederlande und nach Belgien. Unterentwickelt stellt sich der Verkehr nach Frankreich und Spanien dar. Die Verkehre bewältigen oft nur ein bis zwei Staatsgrenzen. Im Hinblick auf die Interoperabilität besteht noch Verbesserungsbedarf. Der Eurasische Raum entwickelt sich für den Schienengüterverkehr aus Deutschland als Zukunftsmarkt, wobei Engpässe beispielsweise von und zur Türkei auch intermodal mit Fähren bewältigt werden.

Die gegenwärtigen Rahmenbedingungen für die Bahnen sind schwierig. Der Einzelwagenverkehr hat mit hohen Produktionskosten zu kämpfen. Die Margen im Schienengüterverkehr sind wegen des starken intermodalen Wettbewerbsdruckes niedrig. Es entstehen zusätzliche Kosten durch staatliche Auflagen und Kontrollen wie durch den Lärmschutz. Weiterhin sorgen steigende Kosten bei Energie und Infrastruktur sowie der Zustand und die mangelhafte Finanzierung der Infrastruktur für eine weitere Verschlechterung der Rahmenbedingungen. Während es einem LKW heute leicht möglich ist, die Grenzen zu passieren, hat der Verkehrsträger Schiene seine Hausaufgaben im Hinblick auf die Umsetzung der Interoperabilität noch lange nicht gelöst.

Es sollte allen Bahnen möglich sein, auch im Ausland selbst zu fahren. Heute dominiert die Übernahme ausländischer Bahnen oder die Gründung eigener Landesgesellschaften, die Beteiligung an ausländischen Bahnunternehmen und die partnerschaftliche Gestaltung von Transportketten gemeinsam mit ausländischen Bahnen. Weiterhin ermöglichen Allianzen und Netzwerke wie Xrail im Einzelwagenverkehr grenzüberschreitende Transporte. Der Open Access muss den Zugang für alle Eisenbahnen europaweit öffnen. Die Kleinstaaterei schädigt den Verkehrsträger Schiene im intramodalen Wettbewerb und sollte durch europäische Lösungen ersetzt werden. Bei diesen Lösungen sind die Rahmenbedingungen für den Mittelstand und private Eisenbahnen zu berücksichtigen. Die Bürokratie darf nicht weiter ausufern, sondern sollte auf ein vernünftiges und finanzierbares Niveau gesenkt werden. Die Liberalisierung ist auch durch Schaffung von und der Zugang zu Infrastrukturkapazitäten einschließlich Rangierbahnhöfen und Infrastrukturen der ersten sowie letzten Meile fortzuführen. Auch der Zugang zu weiteren Serviceeinrichtungen sollte verbessert werden.

Für Verkehrsunternehmen, Verlagerer und andere Interessierte am Schienengüterverkehr bietet der VDV ein breit gefächertes Informationsangebot an. Dieses ist auf der Internetseite des VDV [www.vdv.de](http://www.vdv.de) zu finden.

## Hans Pieper, Die DUSS und das Containerterminal Großbeeren

Die DUSS ist der Spezialist für Terminalbetrieb im kombinierten Verkehr zwischen Schiene und Straße mit insgesamt 25 Terminals im deutschen Hinterland. Gesellschafter der DUSS sind die DB Netz AG mit einem Anteil von 75 % und die DB AG ML (Mobilitäts- und Logistik AG) sowie die Kombiverkehr KG zu jeweils 12.5 %. Das 1982 gegründete Unternehmen hat ca. 510 Mitarbeiter. Der Jahresumsatz liegt bei mehr als 55 Mio. € bei einem Umschlag von 2,1 Mio. Ladeeinheiten mit einer Gesamtgröße von ca. 3,6 Mio. TEU.

Das Unternehmen betreibt 23 Terminals und 2 RoLa Standorte. Für den Umschlag sorgen 54 Kräne und 10 bis 15 Reach-Stacker.

Kernkompetenz der DUSS sind Umschlag und Zwischenabstellung von Wechselbehältern des kombinierten Verkehrs und terminalnahe Dienstleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateure. Weitere Kompetenzen sind das Planen und Bauen von Terminals und Beratungsleistungen rund um die Entwicklung von Terminals des kombinierten Verkehrs und deren IT-Systeme. Unternehmensziel ist als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser den Zugang zum System Schiene zu vereinfachen und das Wachstumsfeld kombinierter Verkehr aktiv zu gestalten. Die 10 umschlagstärksten Terminals der DUSS sind Hamburg-Billwerder mit nahezu 300.000, München mit 260.000, Köln mit ca. 255.000, Duisburg mit ca. 210.000, Regensburg mit ca. 150.000, Basel mit ca. 140.000, Kornwestheim mit ca. 105.000, Leipzig mit ca. 90.000, Ulm mit ca. 80.000 und Frankfurt mit ca. 75.000 Umschlägen im Jahr 2012.

Die DUSS sichert seinen Kunden faire Zugangsbedingungen zu den Terminals, klare Leistungsinhalte und einen marktgerechten Umschlagpreis. Das Unternehmen reduziert Straßenzeiten für Gefahrguttransporte, realisiert neue Terminals und Kapazitätserweiterungen in den bestehenden Anlagen, passt sich in einem dauerhaften Optimierungsprozess an die Anforderungen des Marktes an und plant und entwickelt Standortkonzepte für seine Kunden. Das Containerterminal in Großbeeren sorgt für eine konkurrenzfähige Angebotspalette für den kombinierten Verkehr in Hauptstadtnähe. Vom Terminal werden Hinterlandverkehre von und nach den deutschen Seehäfen, Osteuropa und Rußland sowie ein Company Train für einen größeren Getränkehersteller von und nach NRW abgewickelt.

Das Terminal hat Gatewayfunktion für innerdeutsche und innereuropäische Relationen und profitiert von der guten Schienenanbindung an die neu ausgebaute Strecke Berlin-Leipzig-München und eine gute Straßenanbindung über die B 101 an den Berliner Ring A 10. Die Kapazitäten können noch deutlich erweitert werden.

Durch das Terminal werden die Systemvorteile der Verkehrsträger Schiene und LKW miteinander verknüpft, die Vorteile der Transportsicherheit und Massenleistungsfähigkeit der Bahn werden ohne Gleisanschluss erreicht und der das Terminal im Vor- und Nachlauf bedienende LKW darf mit einer erhöhten Tonnage von 44 Tonnen fahren. Das Terminal in Großbeeren hat eine Durchlaufzeit für LKW von nur 11 Minuten. Durch die Nutzung des kombinierten Verkehrs sind Fahrzeuge und Personal des Straßentransporteurs

schneller verfügbar. Die Bündelung der Mengen im Terminal ermöglicht die Führung wirtschaftlicher Züge. Durch die Pufferfunktion der Möglichkeit einer Abstellung im Terminal werden industrienaher just-in-time Belieferungen ermöglicht. Im Straßenverkehr werden Maut-, Personal- und Betriebskosten eingespart und die Nutzungsdauer der LKW erhöht. Der Transport im kombinierten Verkehr führt zu einer höheren Transportsicherheit durch geringeres Unfallrisiko, planbare Laufzeiten ohne Stau z.B. im Nachtsprung zu den Seehäfen und schließlich zu einer spürbaren Verbesserung der Energiebilanz durch die Wahl des emissionsarmen Transportmittels Bahn.

In Großbeeren ist ein „Umsteigen“ von Wechselbehältern zwischen den Zügen möglich. Dieses System ist Vorbild für den Standort Hannover-Lehrte, in dem dieses Umsteigekonzept in größerem Maße weitergeführt werden soll. Nach Inbetriebnahme des Terminals in Lehrte soll das Umsteigekonzept nach dort verlagert werden, wodurch eine größere Vielfalt von Verbindungen erreicht werden kann. Das Terminal Großbeeren bietet aber den Operateuren auch später noch die Möglichkeit eines Umladens von Wechselbehältern zwischen mehreren Zügen an.

Das neue Terminalkonzept mit einem zentralen Megahub in Lehrte als physischen Knotenpunkt für die integrierten kombinierten Verkehre soll durch das moderne Betriebsleitsystem für Umschlagbahnhöfe (BLU II) unterstützt werden. Kern des Betriebsleitsystems sind synchron versandte Vormeldungen mit Schnittstellen zu allen Partnern in der Transportkette. Das Verfahren der synchronen Vormeldung senkt den Erfassungsaufwand und ermöglicht eine Gesamtoptimierung der Meldungen.

Im Terminal Großbeeren können alle ISO-Container mit einer Größe zwischen 20 und 45 Fuß, Wechselbehälter sowie Trailer umgeschlagen werden. Den Umschlag bewältigen 2 Schienenportalkräne mit einer jährlichen Umschlagkapazität von 100.000 Ladeeinheiten und einer Kranleistung von 30 Umschlägen je Stunde. Die maximale Bodenabstellkapazität beträgt 350 TEU. Diese Kapazität kann durch Stapelung der Container vervielfacht werden. Das Terminal verfügt über zwei jeweils 700 Meter und zwei jeweils 350 Meter lange Umschlaggleise.

Neben der Möglichkeit einer Abstellung von Wechselbehältern im Terminal bietet DB IS (Intermodal Services) wenige Meter vom Containerterminal entfernt ein Leercontainer-Depot zur weiteren Abstellung von Containern.

## **Rüdiger Hage, Die IGP und das GVZ Großbeeren**

Das 20 Mitarbeiter starke Unternehmen ist in der Beratung und Durchführung öffentlicher und privater Vorhaben in den Bereichen Landesentwicklung, Raumordnung, Stadtentwicklung, Infrastrukturentwicklung und Verkehr tätig. Die IGP berät und begleitet die Entwicklung des Güterverkehrskonzeptes Berlin-Brandenburg mit seinen Standorten Westhafen, Wustermark, Freienbrink und Großbeeren. Schwerpunkt der Entwicklung stellt die Entwicklung dieser Standorte als Güterverkehrszentrum dar.

Unter Güterverkehrszentrum ist die Ansiedlung verkehrswirtschaftlicher Betriebe, logistischer Dienstleister und logistikintensiver Industrie- und

Handelsunternehmen in einem Gewerbegebiet zu verstehen, die an mindestens zwei Verkehrsträger angeschlossen sind. Meistens besteht die Anbindung bimodal an die Verkehrsträger Schiene und Straße. In der Regel wird die Bimodalität durch ein KV-Terminal am Standort gewährleistet.

Das GVZ ist eine Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehr, wobei auch die modale Verkehrsumverteilung eine Rolle spielt. Die GVZ-Gesellschaften funktionieren als Moderator für kooperative Aktivitäten, aus denen weitere Synergiepotenziale entstehen.

GVZ sollen Service, Produktivität und Wirtschaftsstruktur in der Region stärken und gleichzeitig zu einer Vermeidung und Reduzierung des Verkehrs und einer Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel führen. Die GVZ sollen umweltschädliche Emissionen unter Beibehaltung der Gütermobilität reduzieren. Durch eine Konzentration von Gewerbetreibenden in den GVZ werden städtebauliche Handlungsspielräume im urbanen Raum geschaffen.

Die Vorteile der GVZ sind sehr gute Anschlüsse an Bundesstraßen und Autobahnen, die Nähe zu Ballungsgebieten, kurze Reaktions- und Lieferzeiten, Intermodalität, kommerzielle Flexibilität, Investmentfähigkeit, geringe Einschränkungen im Hinblick auf Lärmemissionen, Kooperationsmöglichkeiten zwischen Logistikanbietern und logistikintensiven Produktions- und Handlungsgebieten sowie eine Verringerung der Kosten durch eine gemeinsame Nutzung der Infrastruktur. Die GVZ haben die Ansiedlung von Speditionsunternehmen, logistischen Dienstleistungsunternehmen, Großhandelsunternehmen, Verladern, Bauträgern oder Entwicklern, die sich mit der Vermietung und Verpachtung insbesondere von Logistikimmobilien beschäftigen, institutionelle Anleger sowie Dienstleistungsunternehmen wie Kfz-Service, Umschlaggeräte-Service, Hotels, Gastronomie und Trailervermietung zum Ziel.

Die drei brandenburgischen GVZ-Standorte Wustermark, Großbeeren und Freienbrink haben eine Ansiedlungsfläche von insgesamt 443,2 ha, wovon 127,2 ha auf Wustermark, 180 ha auf Großbeeren und 96 ha auf das GVZ Freienbrink entfallen. In Wustermark haben 29 Investoren 87,7 ha, in Großbeeren 75 Investoren 150,7 ha und in Freienbrink 20 Investoren 59,6 ha Grundstücksfläche erworben. Die Fläche ist in Wustermark zu 64 %, in Großbeeren zu 84 % und in Freienbrink zu 62 % erschlossen. Innerhalb der GVZ wurden 10.100 Arbeitsplätze geschaffen, davon 2700 in Wustermark, 6200 in Großbeeren und 1200 in Freienbrink. Im Endausbau wird die Anzahl der geschaffenen Arbeitsplätze voraussichtlich 13.000 betragen.

Die Investitionen der GVZ generieren deutlich höhere Investitionen der Investoren. So investierte das GVZ Wustermark 95 Mio. € einschließlich Fördermittel und zog 320 Mio. € Investitionen nach sich. In Großbeeren ist das Verhältnis 130 Mio. € zu 500 Mio. €, in Freienbrink 43 Mio. € zu 138 Mio. €.

Im internen Ranking der 36 GVZ-Standorte in Deutschland im Jahr 2012 belegte das GVZ Großbeeren den 3. Platz, das GVZ Wustermark den 7. und das GVZ Freienbrink den 12. Platz. In einem internationalen Ranking der GVZ im Jahr 2010 waren auch die Terminals im Berliner Raum mit dem 10. Platz für das GVZ Großbeeren und dem 21. Platz für das GVZ Berlin West gut vertreten.

Das GVZ Großbeeren entwickelt sich sehr gut. Die ersten Erweiterungsflächen waren in kürzester Zeit vergeben. Man entschloss sich daher, weitere Flächen zu erschließen. Gegenwärtig werden vorrangig zwei Erweiterungsflächen vermarktet. Die eine Erweiterungsfläche ist das Erweiterungsgebiet „An der Anhalter Bahn“ in unmittelbarer Nähe zum KV Terminal. Es ist ein Gleisanschluss möglich. Es handelt sich um große Flächen mit einem freien Gestaltungsspielraum.

Die zweite Fläche ist das Erweiterungsgebiet „Am Lilograben“. Auch hier werden große, frei gestaltbare Flächen angeboten. Standortvorteil ist eine die kurze Entfernung zum Flughafen BER. Das Gelände ist bereits erschlossen, seit 2012 besteht Baurecht.

Die Ansiedler verlagerten zu 54 % Ihre Aktivitäten aus Berlin und zu 15 % aus anderen Gegenden in das GVZ. 31 % der Unternehmen waren Neugründungen oder Erweiterungen bestehender Unternehmen.

109 Hektar werden von Logistikunternehmen, 15 % von Dienstleistern und 14 % für andere gewerbliche Zwecke wie die Produktion genutzt.

Das GVZ möchte den Umweltverträglichkeitsaspekt noch stärker Rechnung tragen und nachhaltige Konzepte für ein grünes GVZ erarbeiten.

Hier spielen die Intermodalität und innovative Technologien in den Unternehmen eine starke Rolle. Die IPG sieht hier noch weiteres Entwicklungspotential. Insbesondere bei der Energieeffizienz sind noch Sparpotentiale von bis zu 50 % möglich.

Ralf Jentges, 18. Februar 2014