

RALF JENTGES

Die Güterbahn im Umbruch -Schienengüterverkehr von morgen-

Zusammenfassung

28.01.2016

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 28. Januar 2016 die 5. Fachtagung Schienengüterverkehr Brandenburg. Die in Kooperation mit dem Land Brandenburg durchgeführte Fachtagung fand im Ludwig-Erhard-Haus in Berlin statt.

Nach der Einführung durch Ralf Jentges, BSL, wurden in 7 Beiträgen aktuelle Entwicklungen im Schienengüterverkehr und Praxisbeispiele der Entwicklung von modernen Schienengüterverkehren vorgestellt. Im Anschluss an die Tagung folgte eine Besichtigung des Berliner Westhafens.



Ralf Jentges, BSL, Einführung

Die monatlichen Spitzenwerte des Jahres 2008 mit einem Güterverkehrsaufkommen der Bahn in Deutschland von guten 335 Mio. t im April 2008 konnten in den folgenden Monaten nicht erreicht werden. Nach dem GdL-Streik in den Jahren 2014 und 2015 stieg das Bahnaufkommen nach der Streikperiode im Juli 2015 wegen eines Nachholeffektes von streikbedingt bisher nicht erbrachter Beförderungsleistungen auf knappe 331 Mio.t.an. Danach machte sich die Urlaubszeit bemerkbar. Im August fiel die beförderte Menge auf knappe 286 Mio.t. Die folgenden Werte von guten 306 Mio. t im September 2015 und guten

315 Mio. t. im Oktober indizieren eher eine Stagnation als eine Steigerung der Beförderten Mengen in der Gegenwart.

Betrachtet man die längere Entwicklung der Jahresstatistik, so war bereits im Jahr 2014 eine Stagnation gegenüber dem Aufkommen des Jahres 2013 zu verzeichnen. Hier ist aber zu bedenken, dass der Bahnstreik sich im Jahr 2014 negativ auf die Beförderungsmenge auswirkte. Die Werte für das gesamte Jahr 2015 liegen noch nicht vor. Betrachtet man die bisherige Entwicklung des Jahres 2015, so tendiert das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene ebenfalls zur Stagnation.

Die Betrachtung der Entwicklung des Beförderungsaufkommens ergibt ein leicht besseres Bild. Das Aufkommen im April 2008 mit 10.714 Mio. tkm konnte im Juli mit 10.856 Mio. tkm übertroffen werden. Im Ferienmonat August fiel das Aufkommen auf 8.843 Mio. tkm. Die Tonnenkilometerleistung im Oktober 2015 waren mit 9.987 Mio. tkm leicht besser als der Oktoberwert aus dem Jahr 2014 mit 9.869 Mio. tkm. Der Oktoberwert des Jahres 2013 mit 10.318 Mio tkm konnte nicht erreicht werden. Es ist somit festzustellen, dass der Schienengüterverkehr auch bei der Beförderungsleistung zur Stagnation tendiert.

Anders als im Krisenjahr 2008 ist die Stagnation nicht mit einem Sinken oder einer Stagnation des Güterverkehrsaufkommens und der Tonnenkilometerleistung aller Verkehrsträger zusammen zu erklären. Vielmehr sind es die schlechter werdenden Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene, die sich jetzt bemerkbar machen.

Der Verfall des Dieselpreises von 1,46 € an der Zapfsäule auf 1,06 € im Dezember 2015 beeinträchtigt die Bahn im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger negativ. Die Bahn ist von allen Verkehrsträgern das Verkehrsmittel, welches am wenigsten fossile Energie verbraucht. Hohe Dieselpreise wirken sich zu Gunsten der Bahn aus, niedrige hingegen bevorteilen die beiden fossilen Verkehrsträger Straße und Binnenschiff. Diese Wettbewerbssituation wird weiter verschärft durch den tendenziell steigenden Energiepreis wegen der Bevorzugung erneuerbaren Energien. Denn die Güterbahn fährt überwiegend elektrisch. Es ist somit ein vom Bundesumweltministerium nicht erwünschter Effekt der Bevorzugung der eher umweltschädlichen Beförderungsmittel zu verzeichnen. Eine Milderung der Situation durch eine Abstimmung der politischen Ziele des Bundesverkehrsministeriums mit dem Bundesumweltministerium ist nicht zu erkennen.

Auch die Lohnkostenentwicklung schwächt die Wettbewerbsposition des Verkehrsträgers Schiene. Bei einer Steigerung der Verbraucherpreise im Jahr 2014 um 0,9 % stiegen die Lohnkosten der Binnenschiffer um 2,6 %, der Lkw-Fahrer um 2 bis 2,6 % und die Kosten der Triebfahrzeugführer um 3,5 %. Diese negativen Rahmenbedingungen für die Schiene werden durch einen Tarifabschluss nach dem GDL-Streik im Mai 2015 noch verstärkt.

Dennoch sieht der Marktuntersuchungsbericht der Bundesnetzagentur vom Dezember 2015 die Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen als wirtschaftlich stabil an. Es wird allerdings nur die Entwicklung bis zum Jahr 2014 berücksichtigt. Danach erzielten 76 % der Güterbahnen Gewinne. Aber auch hier machten sich die schlechter werdenden Rahmenbedingungen bemerkbar. Denn die Gesamttrendite betrug -1,5 %. Jedes Verkehrsunternehmen zahlte somit im Durchschnitt 0,37 € pro Zugkilometer drauf.

Die Entwicklung der Rahmenbedingungen traf die Deutsche Bahn stärker als die

nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Denn trotz der sich verschlechternden Rahmenbedingungen konnten die NE-Bahnen noch einen Gewinn von 2,5% erzielen. Sie erlösten pro Zugkilometer 0,41 €.

Aus der Studie geht hervor, dass auch die Infrastrukturnutzungskosten des Verkehrsträgers Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern eine belastende Rahmenbedingung darstellen. Denn der Anteil der Infrastrukturkosten an den Gesamtkosten eines Bahntransportes beträgt 17%.

Ein Grund, warum der Verkehrsträger Schiene nicht noch weiter im intermodalen Wettbewerb abgerutscht ist, liegt in der Steigerung der Effizienz der Bahntransporte. So konnte der Umsatz pro Zugkilometer von 17,60 € im Jahr 2009 auf 19,90 € im Jahr 2014 gesteigert werden. Dies entspricht einer Umsatzsteigerung von 5%. In diesem Zeitraum wurde die Auslastung des Zuges von 431 t/Zug auf 459 t/ Zug erhöht. Die Züge führten im Schnitt 6,8 % mehr Fracht mit. Die mittlere Transportweite fiel allerdings geringfügig um 1 % von 301 km auf 298 km.

Zur Stärkung der Effizienz des Verkehrsträgers Schiene durch mehr Wettbewerb hat das Bundesverkehrsministerium einen Entwurf zu einem Eisenbahnregulierungsgesetz ausgearbeitet. Dieser wurde nach einer Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 13. Januar 2016 bereits vom Bundeskabinett gebilligt. Es müssen jetzt noch die Verabschiedung des Gesetzes im Bundesrat und die Zustimmung zum Gesetz durch den Bundesrat erfolgen.

Nach dem aktuellen Gesetzesentwurf, der allerdings im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens noch weiter modifiziert werden kann, sind insbesondere eine Vorab-Genehmigung der Trassenpreise durch die Bundesnetzagentur, Anreize zur Kostensenkung der Infrastrukturunternehmen und die Ausweitung der Kompetenzen der Bundesnetzagentur vorgesehen. Die Bundesnetzagentur soll nach dem Vorbild der Gerichte eigene Entscheidungskammern einrichten.

Das Land Brandenburg hat im Länderranking mit 17.907.000 t im Versand den 6. Platz, das Land Berlin mit 1.3999.000 t den 16. Platz im Ländervergleich. Im Empfang liegt Brandenburg mit 14.808.000 t auf Rang 8 und Berlin mit 5.469.000 t auf Rang 14. Basis der Berechnung sind die Werte des Jahres 2014.

In Brandenburg und Berlin zusammen dominieren im Versand flüssige Mineralölerzeugnisse mit 6.536.718 t. Der Anteil der flüssigen Mineralölerzeugnisse am gesamten Bahnaufkommen beträgt im Versand 34 %.

Es folgen Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf und sonstige Bergbauerzeugnisse mit 3.845.194 t. und einem Gesamtanteil dieser Gutart von 20 % am Versand.

An dritter Stelle sind nichtidentifizierbare Güter in Containern oder Wechselbehälter mit 1.879.597 t. Der Anteil der Gutart beträgt 10 %.

1.448.547 t Roheisen und Stahl, Ferrolegierungen u.Ä. werden in Brandenburg und Berlin versandt. Der Anteil dieser Gutart beträgt 8 % am Gesamtaufkommen.

Zahlreiche weitere Güter aus den Gattungen Zement, Kalk, gebrannter Gips, chemische Grundstoffe, Holz- Kork- und Fleischwaren, Abfälle und Sekundärrohstoffe, Papier, Pappe und Waren daraus, Haushaltsgeräte, Kokereierzeugnisse, Briketts und ähnliche feste Brennstoffe, Kohle sowie Erzeugnisse aus der Automobilindustrie werden in Brandenburg und Berlin ebenfalls über die Schiene Versand.

Die Region Berlin und Brandenburg empfängt jährlich 5.237.470 t Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf und sonstige Bergbauerzeugnisse über die Schiene. Der Anteil dieser Gutart beträgt 26% am Gesamtaufkommen. An zweiter Stelle steht

Kohle mit 2.820.275 t oder 14% des Gesamtaufkommens. Es folgen an dritter Stelle der Import von Eisenerzen mit 2.530.879 t oder 12 % am Gesamtaufkommen und an vierter Stelle der Import flüssiger Mineralölerzeugnisse mit 2.412.685 t oder 12 % am Gesamtaufkommen. Weiter empfangene Güter sind u.A. Abfälle und Sekundärrohstoffe, Kokereierzeugnisse, Chemische Grundstoffe, Erzeugnisse der Automobilindustrie, Zement, Kalk, gebrannter Gips, Haushaltsgeräte, Roheisen und Stahl, Ferrolegerungen und ähnliches, Papier, Pappe und Waren daraus sowie weitere Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs.

Robert Schumann, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, aktuelle Entwicklungen des Schienengüterverkehrs in Brandenburg.

Mit Spannung erwartet das Land Brandenburg den Bundesverkehrswegeplan 2015. Denn wie bereits das Bundesverkehrsministerium auf deren Internetseite verkündet, sind Verkehr und Mobilität die zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Teilnahme des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben.

Herr Schumann bedauert die mehrfache Verschiebung der Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplanes. Dieser wurde zunächst für 2015, dann für nach Weihnachten und jetzt für kurz vor Ostern angekündigt.

Die Verflechtungsprognose aus dem Jahr 2030 kündigt ein Wachstum von 43 % im Schienengüterverkehr für ganz Deutschland an. Dennoch soll das Verkehrsaufkommen in Brandenburg wie in den meisten neuen Bundesländern abnehmen.

Das Land Brandenburg möchte dem drohenden Verkehrsrückgang entgegenwirken. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bildet einen Knoten im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie wird von den Korridoren 2 North Sea - Baltic, 4 Orient - East Mediterranean und 5 Scandinavian - Mediterrane an durchzogen. Die Korridore dienen der europäischen Verkehrspolitik und dem Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger. Sie haben das Ziel der Entwicklung eines einheitlichen Verkehrsnetzes. Das Land Brandenburg möchte den Aufbau der Korridore auch für die Entwicklung des Standorts Berlin und Brandenburg nutzen. Denn dort, wo die Verkehre gebrochen werden, findet Wertschöpfung statt.

Nach der BBSR-Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2012 wird die Bevölkerung im Raum Berlin-Brandenburg abnehmen. Nur der Speckgürtel um Berlin wächst. Dieser kann aber den Bevölkerungsrückgang in den Randzonen nicht ausgleichen. Die schrumpfende Bevölkerung führt auch zu einem Rückgang des Transportaufkommens. Weitere Herausforderungen sind der steigende Bedarf für die Unterhaltung von Straßen, Brücken und Radwegen sowie der drohende Werteverzehr im Landesstraßennetz.

Diese Herausforderungen müssen bei sinkenden Finanzaufweisungen des Bundes und der EU und einem angespannten Landhaushalt gemeistert werden. Die Durchsetzung von Infrastrukturvorhaben zur Bewältigung dieser Herausforderungen werden durch eine sinkende Akzeptanz in der Bevölkerung, immer höhere Standards beim Umwelt- und Ressourcenschutz sowie durch den Personalabbau in der Verwaltung erschwert.

Beim Kampf um die Wertschöpfung und Ansiedlung weiterer Industriebetriebe steht die Hauptstadtregion im Wettbewerb zu anderen deutschen Metropolregionen. Voraussetzung, um hier bestehen zu können sind eine gute Verkehrsinfrastruktur und eine Vernetzung mit anderen Metropolregionen. Die hierzu erforderlichen Verflechtungen und damit neue Wertschöpfungspotentiale ergeben sich heute meist in großräumigen Raumentwicklungskorridoren. Das Rückgrat dieser Verflechtungen stellt das transeuropäische Verkehrsnetz dar. 3 der 9 transeuropäischen Verkehrskorridore kreuzen sich in der Hauptstadtregion.

Hierauf aufbauend identifiziert der Landesentwicklungsplan sieben von Berlin ausgehende Verkehrskorridore, von denen der von London/Paris über Berlin/Brandenburg und der von Skandinavien über Berlin/Brandenburg in den Adria-Raum von besonderer Bedeutung für die künftige Entwicklung sind. Schwerpunkt der zukünftigen Investitionen und Maßnahmen in die Verkehrsinfrastruktur sind die Ausrichtung auf die Vernetzung über die Korridore.

Für die weitere Entwicklung der Schieneninfrastruktur ist auch der regionale Personenverkehr von Bedeutung. Im Jahr 2014 bestellte das Land Brandenburg 38 Millionen Zugkilometer auf einem 3250 Kilometer langen Streckennetz. Es wurden über 50 Regionalbahnlinien und 10 S-Bahnlinien betrieben. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ist der größte Verkehrsverbund Deutschlands mit täglich 3,5 Millionen Fahrgästen pro Tag und 1,3 Milliarden Fahrgästen pro Jahr. Zukünftig wird die Anzahl der den Schienenpersonennahverkehr nutzenden Bevölkerung bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr mehr ins Gewicht fallen. Diese ist in den alten Bundesländern höher als bei den neuen Bundesländern. Die Verhandlungen über den zukünftigen Verteilerschlüssel laufen noch, es ist aber wahrscheinlich, dass es ab 2019 eine neue Verteilung der Regionalisierungsmittel geben wird. Das Land Brandenburg erarbeitet aktuell eine Mobilitätsstrategie. Ziel der Strategie ist die Sicherung der Mobilität für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft.

Die Strategie muss den demografischen Wandel mit einer wachsenden Bevölkerung im Großraum Berlin und einer schrumpfenden Bevölkerung in den Randzonen berücksichtigen. Der demografische Wandel der Bevölkerung hin zu einer älteren und kleineren Bevölkerung führt häufig zu weiteren Wegen, veränderten Nutzerbedürfnissen und zu einem veränderten Mobilitätsverhalten der Nutzergruppen.

In die Mobilitätsstrategie sind Energiewende, Klimawandel, geänderte finanzielle Rahmenbedingungen und neue technologische Entwicklungen einzubeziehen. Zu beachten ist aber auch die steigende Sensibilität der Bevölkerung für Beeinträchtigungen in der Lebensqualität durch den Verkehr wie Flächenverbrauch, Lärm, Feinstaub und Verkehrsunfälle.

Eckpunkte der Strategie sind eine Mobilitätspolitik für die gesamte Hauptstadtregion, ein politikübergreifendes Mobilitätsverständnis im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, zukunftsfähige Lösungen für Personen- und Güterverkehr zur Sicherung der Mobilität der Bevölkerung, einer stabilen Wirtschaft und Wohlstand, leistungsfähige großräumige und transeuropäische Fernverkehrsnetze einschließlich Zubringerstrecke und Verknüpfungen, um die Wettbewerbsfähigkeit Brandenburgs zu sichern, Erhalt der Mobilität in den dünn besiedelten Räumen und Bewältigung der Verkehrsanforderungen in den wachsenden

Regionen im Umland Berlins sowie eine effiziente und stetige Infrastruktur- und Mobilitätsfinanzierung.

Weitere Eckpunkte der Mobilitätsstrategie 2030 sind flexible und passfähige rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen zu Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse, Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs in der Nahmobilität, die Teilnahmemöglichkeit weiterer Teile der Bevölkerung an der Mobilität als soziale Dimension, transparente, die Mengen einbeziehende Mobilitätspolitik, nachhaltige und sichere Mobilität und eine stärkere Auseinandersetzung über die Möglichkeiten und Grenzen neuer Technologien. Die Logistikstandorte als multimodale Logistikplattformen in Berlin und Brandenburg werden durch 5 Güterverkehrszentren, 12 öffentliche Binnenhäfen und 8 Terminals sowie rund 200 weitere Schienengüterverkehrsstellen betrieben. Die Güterverkehrszentren mit ihren ca. 10.000 Arbeitsplätzen sollen um das GVZ Schönfelder Kreuz ergänzt werden. Die Einrichtung des GVZ soll mit der Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens erfolgen.

Weitere Anker für logistiknahe Dienstleistungen sind die 12 brandenburgischen Binnenhäfen. Alle Binnenhäfen haben noch Kapazitäten frei. Die Standorte sollen zukünftig als Gewerbegebiete mit besonderen Qualitäten vermarktet werden. Im Rahmen der Siedlungsentwicklung und Bauleitplanung sollen logistikaffine Unternehmen als Ansiedler in den Häfen gewonnen werden. Die 8 Terminals im kombinierten Verkehr entwickeln sich unterschiedlich. Insgesamt stagniert der kombinierte Verkehr. Ein Indiz hierfür ist auch, dass nur 1/3 der Mittel für die KV-Förderrichtlinie und Gleisanschluss-Förderrichtlinie abgerufen wurden. Die Umschläge zwischen Bahn und Lkw gingen zurück. Dies liegt zum einen an dem GDL-Streiks der vergangenen zwei Jahre. Aber auch nach dem Streik war keine besondere Steigerung zu beobachten. Die Nutzung der Terminals hängt viel von den Einzelnen Akteuren und er politischen Unterstützung ab.

Das GVZ Wustermark mit seiner direkten Anbindung an den Berliner Außenring und alle Hauptstrecken der Eisenbahn ist ein KV-Terminal für Ganzzüge am Berliner Außenring mit Bahnhof. Es besteht eine Anbindung an die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Berlin nach Hannover. Das Terminal bietet auch Grundstücke mit Gleisanschluss.

Die Umschlagzahlen sind rückläufig. Grund sind Verzögerungen durch einen Gesellschafterwechsel des Terminalbetreibers MTB. Ein regelmäßiger Zugverkehr wurde aus diesem Grund noch nicht eingerichtet. Neben dem Containerumschlag werden zukünftig weitere Umschlagangebote entwickelt. Im Ranking der europäischen GVZ steht Wustermark auf Platz 17.

Das GVZ Großbeeren entwickelt sich stabil. Die Neuorganisation von DB Schenker wirkt sich auf das DUSS-Terminal aus. Das Terminal ist an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Leipzig - München und an den Berliner Außenring angeschlossen. Das Terminal weist 700 Meter lange Gleise und 2 Portalkräne auf.

Das KV-Terminal GVZ Berlin Ost Freienbrink wird über ein Stammgleis mit direkter Anbindung an die Hauptstrecke Berlin-Warschau - Moskau und den Berliner Außenring erreicht. Es werden dort auch Gewerbegrundstücke angeboten, die überwiegend mit Gleisanschluss ausgestattet sind. Der Standort weist weiterhin ein KV-Terminal und eine öffentliche Umschlagfläche Schiene/Straße auf. Ein KV-Umschlag findet hier zurzeit nicht statt.

Überschaubare Umschlagzahlen weist auch der Hafen Wittenberge auf. Ein Grund hierfür war Niedrigwasser. Der Standort beherbergt aber eine Vielzahl logistikaffiner Unternehmen. Der Hafen ist an das Hamburger Hinterland sowie an die ICE-Strecke zwischen Hamburg und Berlin und die Eisenbahnstrecke von Rostock nach Magdeburg angebunden. Das Hauptumschlaggut im Containerumschlag ist Biodiesel.

Das Terminal Frankfurt(Oder) leidet gegenwärtig unter der Abkühlung der Beziehungen nach Russland. Das Terminal bietet wöchentlich 34 Züge zu den deutschen und niederländischen Überseehäfen sowie zu den wichtigsten polnischen Wirtschaftsstandorten. Container können bis nach Moskau oder in die Ukraine versandt werden. Es werden mit direkten Shuttlezügen Terminals in Hamburg/Bremerhaven, Duisburg und weiter nach Rotterdam, Brest, Kutno, Gliwice und Brzeg Dolny angeboten.

Ebenfalls unter der Russland-Krise leidet das Terminal in Forst, es ist aber dennoch eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Das Terminal ist mit einem wöchentlichen Containerzug zu den Nordseehäfen angebunden. Es werden weiterhin Spezialtransporte von Schwerlastgütern bis in die höchste Gewichtsklasse angeboten. Containerware und Ro-Ro Güter aus den Nordseehäfen werden in Forst umgeschlagen und in die Ukraine weiterbefördert.

Das Terminal Elsterwerda ist auf niedrigem Niveau stabil. Es werden 3 Shuttlezüge pro Woche nach Hamburg, Bremen und Bremerhaven im Rundlauf abgewickelt. Weiterhin werden Stahlprodukte im Einzelwagenverkehr und Holzverladungen im Ganzzugverkehr durchgeführt.

Am besten entwickelt sich das privat betriebene Containerterminal auf dem Gelände der BASF in Schwarzheide. 2015 konnte eine weitere Erweiterung des Terminals abgeschlossen werden. Es wurde eine zweite Kranbahn mit sechs Umschlaggleisen und einem Portalkran mit einer Spannweite von 90 Metern installiert. Im Seehafen-Hinterlandverkehr werden mindestens drei Abfahrten pro Woche nach Hamburg und Bremerhaven geboten. Neu hinzugekommen ist eine direkte Verbindung nach Südosteuropa und in die Türkei.

In Brandenburg werden bis 2017 weitere Rückgänge des Transportvolumens um 1,6% auf Basis der Mengen von 2014 erwartet. Bei der Transportleistung wird eine moderate positive Steigerung von 1,2% von 112,8 Mrd. tkm in 2014 auf 114,2 Mrd. tkm in 2017 erwartet.

Im kombinierten Verkehr erwartet man weiteres Wachstum. Es wird mit einem Zuwachs um 8,3% d.h. von 90,4 Mio. t im Jahr 2014 auf 97,9 Mio. t. im Jahr 2017 gerechnet. Bei der Transportleistung wird eine Steigerung von 8,4% von 43,9 Mrd. tkm auf 47,6 Mrd. tkm erwartet.

Dr. Julius Menge, Stadt Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Berlin

Die Steuerung und Nutzung der Flächen ist für die dicht besiedelte Stadt Berlin besonders wichtig. Für die Ver- und Entsorgung der Region Berlin werden alle Verkehrsträger genutzt. Auch der Schienengüterverkehr spielt eine bedeutende Rolle. Der wichtigste Verkehrsträger ist gegenwärtig die Straße. Für die weitere Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt ist das EU-Weißbuch Verkehr zu beachten. Ziel ist eine Reduzierung des Verbrauchs der fossilen

Kraftstoffe um 50% durch deren Ersatz mit CO²-freie Energieträger bis zum Jahr 2030. Dieses Ziel soll insbesondere durch CO²-freie Logistik in den Großstädten erreicht werden. In einer dicht besiedelten Region wie Berlin sind negative Effekte durch den Verkehr zu verbuchen, die überwiegend auf den Auswirkungen des Straßenverkehrs beruhen. Hier sind insbesondere Unfälle, Emissionen und Verkehrslärm zu nennen. Eine Emissionsbegrenzung ist wegen zwingender EG-Gesetze geboten. Die Stadt Berlin ist hier zu Handlungen gezwungen. Für den Verkehrslärm hat die Stadt Berlin ein internetbasiertes Beteiligungsverfahren der Bevölkerung in der Berliner Lärmaktionsplanung entwickelt.

Bei der Verlagerung von Verkehr hin zur Schiene ist zu beachten, dass aus Sicht der Bevölkerung der Schienengüterverkehr einer der Hauptmittelen des Verkehrslärms darstellt. Der Verkehrslärm von Güterzügen ist problematisch, da Berlin dicht besiedelt ist. Es gibt kaum Flächen, an denen niemand wohnt. Innerhalb der nächsten 12 bis 15 Jahre wird Berlin um durchschnittlich 25.000 Einwohner pro Jahr wachsen. Mehr Bevölkerung bedeutet mehr Steuern, aber es müssen auch neue Quartiere etabliert werden. Die Finanzen der Stadt Berlin für die weitere Stadtentwicklung sind eingeschränkt. Es besteht aber Handlungsbedarf, da Berlin kurz vor einem Vertragsverletzungsverfahren der EU wegen Überschreitung der NOX-Höchstwerte steht.

Durch den neuen Stadtentwicklungsplan „Kursbuch Stadtentwicklung“ soll diesen Rahmenbedingungen Rechnung getragen und zu einem veränderten Mobilitätsverhalten auch im Wirtschaftsverkehr führen. Dieser Plan ist von den Parteien übernommen worden.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr sieht in seiner Teilstrategie Wirtschaftsverkehr Raumpolitische, preis- und ordnungspolitische, organisatorische, belohnende und infrastrukturelle Maßnahmen vor. Raumstrukturelle Maßnahmen sind eine integrierte Standortplanung bei der Ansiedlung von Unternehmen mit erheblicher Verkehrserzeugung sowie die gezielte Nachverdichtung und Wiedernutzung brachgefallener und erschlossener Flächen auch für gewerbliche Zwecke. Preis- und ordnungspolitisch sollen für lärm- und luftschadstoffgeminderte Fahrzeuge Nutzervorteile geschaffen werden. Weiterhin soll die Umwandlung von Parkplätzen in Flächen für Ladezonen die Stadtentwicklung positiv beeinflussen. Organisatorisch soll das intermodale, zielorientierte Verkehrsmanagement weiterentwickelt und Reisebusverkehre neu organisiert werden. Belohnende Maßnahmen sind die Förderung und der Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Infrastrukturelle Maßnahmen sind die Sicherung von Gleisanschlüssen im Berliner Gewerbe- und Industriegebieten. Wegen der finanziellen Situation der Stadt kann aber hierfür kein Geld durch die Stadt aufgewendet werden. Weitere infrastrukturelle Maßnahmen sind die Umsetzung des City-Terminal-Konzeptes einschließlich der Sicherung der Zulaufstrecken, die Ertüchtigung der Bundeswasserstraße von Rügen über Magdeburg nach Berlin im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit und

Straßennetzergänzungen.

Dem Stadtentwicklungsplan nachgeordnet ist das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin. Das Konzept wurde im August 2003 vom Berliner Abgeordnetenhaus in Auftrag gegeben und soll den Stadtentwicklungsplan Verkehr ergänzen. Das Papier wurde im konsultativen Verfahren entwickelt. Hierbei wurden große Verlager, Logistikunternehmen, Interessenverbände, Behördenvertreter und die Universität Berlin einbezogen. Der Senat verabschiedete dieses Konzept im Februar 2006. Prioritär umzusetzende Maßnahmen sind gemäß IWVK eine Privilegierung des Güterverkehrs in Engpässen, die Sicherung zukunftsfähiger Eisenbahninfrastruktur und Logistikknoten, eine verkehrseffiziente Standortplanung und Ansiedlungspolitik, die Initiierung einer stadtreionalen Wirtschaftsinitiative sowie Aktionen zum verkehrssparsamen Wirtschaften. Durch strukturelle Änderungen im Schienengüterverkehr wird Eisenbahninfrastruktur nicht mehr benötigt. Diese wurde zum Teil von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Im Einzelfall wird diskutiert, welche Struktur für die weitere Stadtentwicklung benötigt wird. Zu diesem Zweck wird ein Gutachten erstellt. Bei der Erstellung des Gutachtens soll auch auf die Beteiligten des Schienengüterverkehrs zugegangen werden. Ein umweltverträglicher Verkehr wie der Schienengüterverkehr sollte bis in die letzte Meile geführt werden, um die Umweltbelastungen möglichst gering zu halten. Die Erfüllung dieses Zieles wird durch die enorme Flächenkonkurrenz und die oft ablehnende Haltung der Bevölkerung gegenüber neuen Logistikvorhaben erschwert. Andere Nutzungsmöglichkeiten konkurrieren mit der Nutzung als Logistikflächen. Infrastrukturerweiterungen und -qualifizierungen werden wegen der notwendigen Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen im Zusammenspiel von Senat, Bund, Bezirk, Dritter und Privater, neue Anforderungen bei der Integration von Bürgerinteressen, komplexer und zeitaufwendigere planungsrechtliche Verfahren sowie die begrenzten Personalkapazitäten bei den Bezirken und Senat verzögert und gehemmt. Am Beispiel des Ostgüterbahnhofes wird die Entwicklung von Bahnflächen deutlich. Der Standort war früher ein belebter Bahnstandort. Der Einzelwagenverkehr schrumpfte und mit ihm die benötigten Bahnflächen. Es wurden nur noch einzelne Strecken betrieben. Das Quartier wurde stark verändert. Auf den ehemaligen Gleisflächen entstanden Industrieansiedlungen, gemischte Bauflächen und Siedlungsflächen. Ein anderes Beispiel ist der Westhafen. Dieser ist als funktionierender Logistikknoten erhalten geblieben. Der Hafen hat für die Standortentwicklung eine wichtige Bedeutung. Die Stadt braucht aber mehr solche Logistikknoten. Eine wichtige Funktion nimmt hier auch der am Rande von Berlin gelegene Standort Großbeeren wahr. An dem Standort sind die Lebensmittelanbieter vertreten. Die wenigen funktionierenden Standorte sind zu erhalten und weiter zu

entwickeln. Sinnvolle Prozesse der Abwicklung von Bahnverkehren und der Zugbildung sollen im Bestand geschützt werden. Zusätzlich ist eine Entwicklung des Flughafenareals Tempelhof zu einem weiteren Umschlagknoten Schiene/Straße vorgesehen. Die Wohnbebauung ist in diesem Fall über die S-Bahn-Trasse abgeschirmt, so dass diese nicht von Emissionen durch den Bahnumschlag betroffen wäre.

Der Schienengüterverkehr bildet ein wichtiges Standbein der Versorgung Berlins. Berlin ist ein lebendiger Knoten des TEN-Netzwerkes. Der Durchgangsverkehr durch Berlin wird aber in weiten Teilen der Bevölkerung eher negativ gesehen. Erschwerend kommt bei der Entwicklung von Logistikflächen hinzu, dass Wohnraum eine höhere Rendite erzielt. Es müssen daher gute Konzepte zum Erhalt und zu Entwicklung der Logistikflächen her. Die Stadt muss sich hierbei auf Kernprojekte fokussieren.

Christian Ostendorf, IHK Berlin, Infrastruktur und Stadtentwicklung, Anforderungen der Wirtschaft an den Schienengüterverkehr von morgen

Berlin besitzt im europäischen Kontext eine hervorragende Lage. Die Metropolregion ist Knotenpunkt an wichtigen Nord-Süd und Ost-West-Achsen. Die Märkte in Mittel- und Osteuropa sind gut erreichbar. Die Region ist Schnittpunkt von drei Kernnetzkorridoren der transeuropäischen Verkehrsnetze. Damit Berlin von dieser Lage profitiert, müssen die Verkehre in der Region gebrochen werden. Die Standorte in Berlin eignen sich für logistische Mehrwertdienste in besonderen Maße.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Region war vor dem zweiten Weltkrieg industriell geprägt. Im 19. Jahrhundert war Berlin ein Produktionsstandort von namhaften Firmen wie Siemens, Osram und Knorr-Bremse.

Die Stadt litt unter dem Krieg und der Teilung in besonderen Maße. Die Teilung bewirkte eine skurrile wirtschaftliche Stadtentwicklung. Es entwickelte sich eine Wirtschaft, die auf die durch Bundesgesetz verfügte Berlin-Förderung basierte. Mit der Wiedervereinigung vielen diese Zuschüsse und Steuerpräferenzen weg. Das Bruttoinlandsprodukt entwickelte sich daher schwächer als in anderen Regionen. Berlin konnte aber in den letzten Jahren aufholen. So konnte auch die Anzahl der Beschäftigten von 1.018.538 im Jahr 2005 auf 1.309.600 im Jahr 2015 gesteigert werden. Die Arbeitslosenquote fiel gleichzeitig in dem Zeitraum von 19% im Jahr 2005 auf 10,1% 2015.

Berlin hat aber immer noch ein Defizit an Industriearbeitsplätzen. So gab es 2014 nur 105.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Industrie. Die Beschäftigtenzahl war in den vergangenen Jahren auf diesem niedrigen Niveau relativ konstant.

Die Industrie zieht am meisten weitere Beschäftigte nach sich. Es sollte daher mehr für die industrielle Entwicklung Berlins getan werden. Hierzu benötigt die Industrie attraktive Standorte.

Angesichts des zunehmenden Drucks auf Berlins Flächen – etwa durch den boomenden Wohnungsmarkt – hat die IHK Berlin das Potenzial von bestehenden und zukünftigen Innovations- und Industriestandorten unter die Lupe genommen. Die

Ergebnisse sind in der Broschüre „Berliner Standorte für die Industrie von morgen“ zusammengefasst. Entstanden sind To-do-Listen für etablierte und zukünftige Standorte sowie die Forderung nach einem Berliner Gesamtkonzept. Insgesamt 17 Standorte innovationsbasierter Industrie wurden von der IHK Berlin auf Kriterien wie Flächenreserve, Anbindung, Standortmanagement und Wissenschaftskooperationen untersucht und die Ergebnisse jeweils standortbezogen sowie im Überblick dargestellt. Dabei wurde auch ein Blick darauf geworfen, welche Technologien oder Konzepte im Sinne von Smart Technologies bereits angewendet werden.

In der Broschüre wird die Geschichte des Standortes beschrieben. Es folgt eine Beschreibung der Infrastruktur. Die Initiativen für die Standortentwicklung werden genannt. Anschließend wird auf die wirtschaftliche Struktur des Standortes eingegangen. Zum Schluss stellt die IHK Berlin Anforderungen an die weitere Standortentwicklung jedes Standortes auf.

Allgemein ist festzuhalten, dass die Flächen in Berlin rar sind. Für die weitere industrielle Entwicklung muss aber ein ausreichendes Flächenangebot bereitgehalten werden. Bei der Betrachtung der Standorte ergab sich, dass die Informationen zu den Flächen unübersichtlich sind. Die Erschließung der Berliner Standorte erfolgt überwiegend über die Straße. Es fehlen Gleisanschlüsse. Es muss ein Gesamtkonzept für die Berliner Industriestandorte erstellt werden, der alle Aspekte einbezieht.

Die IHK Berlin hat Berliner Unternehmen befragt, welche Hemmschwellen bei der Transportabwicklung über den Verkehrsträger Schiene bestehen. Die Antworten lauteten wie folgt:

Für unsere Transporte ist die Schiene zu teuer, zu aufwendig für innerdeutsche Transporte und hat zu lange Transportzeiten, es gibt zu wenig Verlademöglichkeiten, die Laufzeiten sind zu lang und die Abwicklung ist zu unflexibel, die Transporte auf der Schiene sind wirtschaftlich nicht darstellbar, es fehlen direkte Anbindungen und die Laufzeiten sind zu lang, die Schiene ist nur bei großen Mengen rentabel und die Transportzeiten sind zu lang, die Bahn könnte flexible und kurzfristig geforderte Lieferzeiten nicht anbieten sowie die Bahn ist noch zu sehr auf Ganzzüge fokussiert.

Als wesentliche Entscheidungskriterien bei der Wahl des Verkehrsmittels wurden Preis, Flexibilität und Geschwindigkeit, Pünktlichkeit, Kundenfreundlichkeit, Angebot, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit in der Gesamtkette von Haustür zu Haustür genannt.

Auf die Frage, welche zukünftigen Trends die Verkehrsträgerwahl bestimmen werden, wurden die Dieselpreisentwicklung und die Reglementierung der Maut, neue Ansätze wie Gigaliner oder autonomes Fahren, Gigaliner sowie selbstfahrende Lkw, unterstützt durch intelligente Telematikanwendungen sowie

Entwicklung bei der Laufzeit und bei Verlademöglichkeiten genannt.

Bei der Qualitätseinschätzung durch die Befragten hat die Bahn Defizite gegenüber Schiff und Lkw. Im Ranking war bei der Transportgeschwindigkeit der Lkw vor der Bahn und dem Binnenschiff an erster Stufe, Bei Flexibilität führt der LKW ebenfalls gegenüber dem Binnenschiff und der Bahn, bei Zuverlässigkeit waren Binnenschiff und LKW gleichauf, die Bahn hingegen wurde als weniger zuverlässig beurteilt. Schließlich wurde das Binnenschiff als preisgünstigster

Verkehrsträger genannt. Die Bahn hingegen wurde als teuerster Verkehrsträger angesehen.

Transporte auf der Schiene werden als machbar angesehen, wenn sowohl Versender als auch Empfänger über Gleisanschlüsse verfügen, hohe Transportmengen zwischen zwei konzentrierten Aufkommenspunkten zusammenkommen und die zu transportierende Menge regelmäßig ist.

Für die weitere Entwicklung des Verkehrs besteht die Möglichkeit, diese über das Urban Node Berlin-Brandenburg fördern zu lassen. Urban Node Berlin-Brandenburg basiert auf dem EU-Förderprogramm „Connecting Europe Facility Verkehr“. Förderfähig sind Studien zu 50%, Arbeiten an der Schieneninfrastruktur bei Schiene und Wasserstraße zu maximal 40%, Arbeiten an der Straße zu 10%, Schienen- und Straßenverbindungen zu den Häfen und Flughäfen zu 20%, Die Entwicklung von Häfen, multimodalen Plattformen und Güterverkehrsdiensten zu 20%, Maßnahmen zur Reduzierung von Schienengüterverkehrslärm zu 20%, Verkehrsmanagementsysteme zu maximal 50% sowie neue Technologien mit maximal 20 %.

Ronny Henkel, DB Netz AG, Vertrieb, Effizienzgewinne für den Schienengüterverkehr - Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Großraum Berlin

Die DB Netz AG gehört zum DB Konzern. Sie ist verantwortlich für die Infrastruktur des Bahnbetriebes. Zu dieser Infrastruktur gehören Fahrweg, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke und Betriebszentralen sowie elektrische Oberleitungen.

Das Unternehmen stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrpläne und Trassen zur Verfügung und disponiert die Züge auf ihrem Streckennetz. Hierzu gehören die Erstellung und Koordination des Fahrplans, die Führung des Infrastrukturbetriebes, die Instandhaltung und Instandsetzung der Infrastruktur sowie die Entwicklung des Netzes einschließlich Planung und Bau von Neu- und Ausbaumaßnahmen als Bauherr.

Der Regionalbereich Ost umfasst ca. 3.933 Streckenkilometer, davon 2.751 elektrisch. Auf diesen sind ca. 3.300 Züge unterwegs. Im Regionalbereich Ost werden pro Jahr 112 Mio. Trassenkilometer verkauft. Der in Trassenkilometern gemessene Leistungsanteil am Gesamtnetz der DB Netz AG beträgt 12%.

Um diese Leistung erbringen zu können, sorgen 4.618 Mitarbeiter für den Betrieb von 7.054 Weichen und Kreuzungen, 6.170 Hauptsignalen und 307 Stellwerken. Zur Erhöhung der Effizienz wurden weitere Betriebsanlagen an elektronische Stellwerke angebunden. Zur Minimierung der Weichenstörung sollen Weichen digitalisiert werden. Die Weichen werden so ausgerüstet, dass diese melden, wenn es Indizien zu einem Schaden gibt. Ein solches Indiz ist z.B. der Schwerlauf von Weichen. Die Infrastruktur umfasst auch 1.197 Bahnübergänge, 40 Tunnel und 1.843 Brücken.

Um ein Führen von effizienten Zügen zu ermöglichen und die Schienenkapazität zu erhöhen, ergreift die DB Netz AG verschiedene Maßnahmen.

Kurzfristig hat die DB Netz AG ein Sofortprogramm zur Ertüchtigung der Seehafen-Hinterlandverkehre aufgenommen. Es werden Verbindungskurven zur effizienteren Zugführung gebaut, Blockabstände zur Erhöhung der Streckenkapazität verkürzt und Überholgleise zur Ermöglichung längerer Züge

verlängert. Eine erste Stufe ist bereits vollendet. Gegenwärtig laufen Gespräche mit dem Bund, um weitere Maßnahmen in einer zweiten Stufe finanzieren zu können. Über Konjunkturprogramme werden Bedarfsplanmaßnahmen angeschoben und beschleunigt. Ergänzend können in mittelfristigen Realisierungshorizonten über den Netzfonds Maßnahmen mit Fokus auf Qualität, Engpässe, Wachstum und Kundenwunsch finanziert werden. Über ein Wachstumsprogramm sollen mittelfristig Alternativrouten für stark befahrene Strecken (beispielsweise für die Nord-Süd-Achse Räume Hamburg – München) ausgebaut und große Knoten entlastet werden. Das Maßnahmenbündel hierzu besteht aus 37 Einzelmaßnahmen.

Langfristig werden Bedarfsplanvorhaben nach dem Bundeswegeverkehrsplan 2003 umgesetzt. Im März möchte das Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Bundeswegeverkehrsplanes 2015 bekannt geben, welche Maßnahmen für das Zielnetz 2030 finanziert werden.

Die Korridorstrecken im Regionalbereich Ost der DB Netz AG werden sukzessive für längere Züge ausgerüstet. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Führung von Zügen mit einer Zuglänge bis zu 740 Metern auf den Strecken von Berlin nach Hamburg und in Richtung Rostock möglich. Auf der Strecke von Berlin nach Dresden wurde bereits der Bahnhof Hohenleipisch für Überholungen mit Zügen von einer Zuglänge von bis zu 740 m ausgerüstet. Weitere Strecken sind mit Zuglängen von 670 m und 620 m befahrbar. Bis zum Jahr 2022 sollen weitere Strecken in Richtung Halle/Leipzig und Dresden für eine Streckenlänge von 740 m ausgerüstet sein.

Der Ausbau der Strecke von Berlin nach Dresden soll bereits in diesem Jahr beginnen. Neben einer Erhöhung der Zuglänge ist auch eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h vorgesehen. Der Ausbau auf 200 km/h bedingt auch die Beseitigung von Bahnübergängen.

Der südliche Berliner Innenring zwischen den Betriebsstellen Berlin-Halensee und Berlin Tempelhof ist gegenwärtig gesperrt. Die Baumaßnahmen auf der bisher zweigleisigen, nicht elektrifizierten und mit 60 km/h befahrbaren Strecke laufen seit 2001. 2011 wurde der Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerkes in Schöneberg fertiggestellt. Es müssen aber noch weitere Brücken erneuert werden. Um die Strecke effizient betreiben zu können, ist der Bau eines elektronischen Stellwerkes in Tempelhof geplant. Die Strecke soll im Dezember 2016 wieder verfügbar sein. Die DB möchte den Innenring elektrifizieren und die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 km/h heraufsetzen. Hierzu ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung können daher erst in einer zweiten Baustufe erfolgen, deren Beginn vor 2018 nicht zu erwarten ist.

Im Bereich des Bahnhofs Berlin-Spandau Mitte schwenkt die Güterzugstrecke auf rund 300 Meter Länge auf die parallel laufende Strecke. Somit wird der Betrieb von 5 auf diesem Abschnitt zur Verfügung stehenden Gleisen auf 4 Gleise verengt. Dadurch ist dieser Abschnitt stark belastet. Nach Erklärung dieses Abschnittes als überlasteter Schienenweg wurden Mittel zur Beseitigung des Engpasses bereitgestellt. Mit der Herstellung des Lückenschlusses erfolgt eine vollständige Trennung der Züge des Schienengüterverkehrs und des SPNV. Das mittelfristige Wachstumsprogramm der DB Netz AG umfasst 37 Einzelmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 2,2 Mrd.€. Ziel ist alternative Laufwege zu den stark ausgelasteten Korridoren zu ermöglichen. Insbesondere die klassische Nord-Süd-Achse (Hamburg – Göttingen – Fulda – Würzburg –

München bzw. Regensburg) zu schaffen. Hierzu wird der Ostkorridor (Stendal – Magdeburg – Hof) ertüchtigt. Es fehlt noch der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke zwischen Hof und Regensburg. Im Abschnitt von Hof nach Marktretwitz sind die Planungen bereits weit fortgeschritten, die Strecke von Marktretwitz nach Hof wurde für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Aktuelle Informationen zu den einzelnen Maßnahmen können der Internetseite <http://www.bahnausbau-nordostbayern.de/> entnommen werden. Durch die Ertüchtigung dieser Verbindung werden hohe Kapazitätseffekte durch Bündelung auf den Korridoren und ein Kapazitätsgewinn von ca. 20 Mio. Trassenkilometern geschaffen. Hierdurch wird eine weitere Steigerung der Verkehrsleistung um 10 Mrd. Tonnenkilometer ermöglicht.

Im Zuge der Aufwertung der Verbindung über den Fehmarnbelt möchte die DB Netz AG eine Entlastung der Region Hamburg über den Bau einer Verbindungskurve in Bad Kleinen schaffen. Hierdurch sollen Züge in Richtung Süden von den Güterverkehrsströmen ab Lübeck vom Knoten Hamburg abgeleitet werden. In der Region könnte beispielsweise der Hafen Wittenberge durch eine Aufwertung als Drehkreuz profitieren.

Zur Kapazitätserhöhung sowie zur Vereinfachung des Infrastrukturzuganges arbeitet die DB Netz AG an verschiedenen Maßnahmen. Beispielsweise sollen die für den Infrastrukturzugang zu beachtenden Regelwerke vereinfacht und durch Digitalisierung transparenter werden.

Eine weitere Vereinfachung soll durch die Vorplanung und Belegung sog. Systemtrassen realisiert werdend. Dadurch wird die Auslastung aller zur Verfügung stehenden Trassenkapazitäten verbessert. An den Knoten sollen Systemtrassenübergänge zu anderen Strecken geschaffen werden. Lange Trassen sollen vorrangig behandelt werden. Den anfragenden EVU werden geeignete Systemtrassen als Lösungskandidaten angeboten. Bei Gelegenheitsverkehren ist weiterhin eine manuelle Konstruktion der Vor- und Nachläufe zu den Systemtrassenknoten vorgesehen.

Ein Schienenroutenplaner soll die Trasseneignungsprüfung erleichtern. Bei der Anfrage müssen nur wenige Parameter manuell eingegeben werden. Das Tool prüft dann mögliche Laufwege unter Beachtung von Restriktionen wie Zuglänge, Gewicht und Kapazität. Alternative Lösungen sind einfach ersichtlich und transparent in den Angeboten. Das Programm soll eine direkte Bestellmöglichkeit anbieten. Durch das Programm werden die Transaktionskosten für Kunden und Overhead deutlich reduziert. Es ist auch eine Einbindung von nichtbundeseigener Infrastruktur möglich. Die Entwicklung des digitalen Werkzeuges zur Vereinfachung der Trassenkonstruktion wird von der DB Netz unter dem Arbeitstitel „neXt“ geführt.

Die DB Netz AG möchte in Zukunft Informationen über Züge, Baustellen und Störungen in einer Geo-Datenbank in Echtzeit anzeigen. In diese sollen aktuelle Störungen wie auch die Ankündigung von Baustellen integriert werden. Die aktuellen Daten über Zugläufe und Störungen werden in einer kartenbasierten Darstellung verarbeitet. Die Daten werden direkt den Betriebszentralen entnommen.

Ebenfalls auf eine kartenbasierte online-Anwendung umgestellt wird die Bestimmung der maßgeblichen Grenzlasterlast auf einem gewünschten Laufweg. Die mühsame Datenermittlung auf Basis von PDF-Dateien für einzelne Strecken entfällt. Das Projekt wird bei der DB Netz AG unter dem Namen GRETA (GREnzlastANzeiger) geführt.

Bereits verfügbar ist eine digitale Karte über KV-Terminals. Über die Internetadresse www.dbnetze.com/kv-karte können Informationen zu Operateuren und Containerterminals in Deutschland abgerufen werden.

Lars-Daniel Lehné, Konrad Zippel Spediteur GmbH, Niederlassungsleiter Berlin, Der Spediteur im kombinierten Verkehr, Transportorganisation im Seehafen-Hinterland

Das Kerngeschäft der Zippel Gruppe sind Containertransporte im Seehafenhinterland. Von den Seehafenhinterlandtransporten werden 70% der Transporte über die Schiene und 30 % der Transporte über den Verkehrsträger Straße abgewickelt.

Das Management der Zippel-Gruppe sitzt in Hamburg. Unter der Marke Zippel Intermodal bietet Zippel auch den Transport, die Reinigung sowie weitere Serviceleistungen um den Tankcontainer sowohl für Gefahrgut als auch für andere Produkte an. Als ergänzende Dienstleistungen für den Bahntransport unterhält das Tochterunternehmen der Firmen Zippel und IGS Schreiner zigsXpress GmbH einen gemeinsamen Wagenpark einschließlich Schadwagenmanagement und Disposition für die beiden Bahnoperatoren. Im Hamburger Hafen bietet das Tochterunternehmen Hanseatisches Bahn Contor GmbH Rangierdienstleistungen an. Für den Vor- und Nachlauf zu und von den Containerterminals in Berlin und Schkopau bietet die Zippel-Marke Z-Liner Transporte auf der Straße an. Ergänzend zum Transport auf der Schiene werden unter der Marke Z-Liner road auch Fernverkehre auf der Straße angeboten. Die Zippel-Firma Ladoga-Express beschäftigt sich mit Spezialtransporten auf der Straße. Eine Niederlassung in Rostock bietet Sammelgutverkehre und Direktladungen auf der Straße sowie Lager und Kommissionierung an. Durch die verschiedenen Unternehmensgruppen können verkehrsträgerübergreifende Transporte schnell, flexibel und kostenoptimiert angeboten werden. Die Profis der einzelnen Unternehmenssparten arbeiten verkehrsträgerübergreifend zusammen und stimmen mit dem Kunden individuelle Lösungen ab. Der Kunde entscheidet, welche Leistungen er bis zum rundum-sorglos-Paket einkauft.

Die Transporte auf der Schiene und der Straße sind die Hauptstandbeine des Unternehmens. Mit dem Elbe-Spree-Express hat das Unternehmen aber auch eine Containerlinie auf dem Wasser zwischen Berlin und Hamburg im Angebot. Die Wurzeln der Zippel Gruppe liegen im LKW-Verkehr. Heute disponiert Zippel täglich über 200 Lkw's im Nah- und Fernverkehr. Neben den Lkw für den klassischen Containerverkehr sind auch Spezialequipment wie Kipp-, Kühl- und Spezialchassis mit Zellradschleuse, Tieflader und Wagen für 45-Zoll-Container verfügbar. Die aktuell angebotene Kapazität beträgt 1.700 TEU pro Woche. Im Schienengüterverkehr bietet Zippel 6 bis 7 wöchentliche Rundläufe von Hamburg und Bremerhaven nach Berlin an. Jeder Zug hat eine Zuglänge von 600m und eine Kapazität von 88 TEU.

Auch der Standort Schkopau wird mit 6 bis 7 wöchentlichen Rundläufen bedient. Pro Woche werden hier 250 TEU gefahren.

Ergänzend zu den Shuttlezügen im Seehafenhinterland werden täglich Rundläufe zwischen Hamburg und Bremerhaven gefahren. Die wöchentliche Kapazität auf der Schiene beträgt gegenwärtig 2.500 TEU pro Woche.

Noch in diesem Jahr sollen ein bis zwei Rundläufe pro Woche von Berlin nach

Rotterdam und ein bis zwei Rundläufe von Berlin nach Warschau als Kooperationsmodell angeboten werden.

Ausschlaggebend, ob der Transport über die Schiene läuft, ist der Preis. Der von Zippel angebotene Transportpreis im Seehafenhinterlandverkehr ist seit 25 Jahren konstant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist sogar eine sinkende Tendenz erkennbar. Der konstante Preis ist durch eine ständige Transportoptimierung, eine Bündelung von Verkehren und ein gutes Netzwerk möglich. Hierzu gehören eine eigene Güterwagenflotte, eine eigene Bahndisposition und ein eigenes Rangierunternehmen. Das Angebot wird durch einen Reparaturservice über Subunternehmen und weitere containernahe Dienstleistungen wie die Ausstattung der Container mit Flexibags abgerundet. Die Auftragserteilung erfolgt über den Reeder oder über Privatkunden.

In Berlin arbeitet Zippel mit der BEHALA im Westhafen zusammen. Die BEHALA betreibt ein Containerdepot mit direkten Gleisanschluss, zwei 350 m lange Umschlaggleise mit zwei gleisgeführten Portalkränen für den Umschlag von bis zu drei Ganzzügen am Tag. Auch der Containerumschlag auf das Binnenschiff ist möglich. Die Stellplatzkapazität beträgt 1.200 TEU. Das Terminal liegt in der Mitte von Berlin und ist von sonntags 22 Uhr bis samstags 04.00 Uhr geöffnet. Die BEHALA plant eine Erweiterung des Depots um 800 weitere TEU.

In Schkopau arbeitet Zippel mit der KTSK Schkopau zusammen. Das Terminal liegt auf dem Gelände des Chemieparks in unmittelbarer Nähe zu DOW Chemicals und der Spedition Hoyer.

Das Terminal verfügt über zwei 300 m lange Umschlaggleise. Ein gleisgeführter Portalkran ermöglicht einen Umschlag von bis zu 2 Ganzzügen pro Tag. Die Stellplatzkapazität beträgt 1.100 TEU. Das Terminal ist von Sonntag 22 Uhr bis Samstag 04.00 Uhr geöffnet. Die KTSK plant eine Erweiterung auf 2.000 TEU und die Einrichtung eines zweiten Portalkranes bis Ende 2016.

Nach der Auftragserteilung durch den Kunden werden die Aufträge elektronisch erfasst. Über das EDV-System werden die Kunden und die Disposition und der Rangierdienstleister ZigsXpress informiert. Die Machbarkeit des Transportes wird überprüft. Hierzu gehören die Planung der Termine, der Terminalabnahme, die Planung der Waggons und die Stellplatz- und Gewichtsplanung auf dem Zug. Zippel versucht bei der Transportplanung Engpässe durch die zeitliche Abstimmung von Zustellung und Lagerung zu entspannen. Ist der Transport machbar, wird der Preis berechnet, nach Preisabstimmung mit dem Kunden beginnt Zippel mit der Beförderung.

Zippel betreut Reedereien, Spediteure, Industriekunden und Privatkunden. Bei der Transportorganisation sind folgende Punkte zu beachten: Ort der Freistellung und Abnahme des Containers, der Liefertermin, die Länge der lagergeldfreien Zeiten der Reedereien, die Buchungskonditionen des Kunden und der Rückgabeort des Containers. Um die Container möglichst effizient zu vermarkten und die Kosten niedrig zu halten, versucht Zippel Rückladungen anzubieten. Oft sind andere Zuständigkeiten beim Import und Export eines Unternehmens gegeben. Die Information über frei gewordene Transportkapazität innerhalb eines Unternehmens muss daher oft von Zippel kommen.

Richard Seebacher, VTG Rail Logistics, Geschäftsführer, Vom Bahnspediteur zum Netzwerkoperateur

Die VTG Rail Logistics GmbH gehört zur VTG-Gruppe.

Die wichtigste Sparte der VTG Gruppe ist die Vermietung von Güterwagen. In diesem Geschäftsfeld ist VTG in Europa führend. Aber auch in der USA und Russland wächst die VTG-Wagenflotte. Die Flotte besteht aus über 80.000 eigenen Güterwagen. VTG bietet die Wagen zur langfristigen Anmietung an. Ein Europaweites Netzwerk sorgt für eine optimale Betreuung. Die Vermietungsgesellschaft kann auf eine eigne Wagenproduktion zurückgreifen. Die VTG Rail Logistics ist bei VTG für die Schienenlogistik zuständig. VTG Rail Logistics bietet als führender Schienenlogistiker mit europäischen Fokus nationale und internationale Ganzzugs- und Wagengruppentransporte für schienenaffine Branchen wie die Chemieindustrie. Hierzu hat das Unternehmen 4.500 Wagons angemietet.

Ein weiteres Standbein für die VTG ist die Tankcontainerlogistik. In der multimodalen Tankcontainerlogistik bietet VTG Tank Container Logistics verkehrsträgerübergreifende Transportlösungen auf einem weltweiten Netzwerk an Niederlassungen und Agenten. Das Unternehmen verfügt über ca. 10.600 Tankcontainer.

Die Gruppe hatte 2014 einen Umsatz von 818,3 Mio.€ bei einem EBITDA von 191 Mio.€. Das Ergebnis wurde mit 1.486 Mitarbeitern erwirtschaftet.

VTG Rail Logistics hat ca. 240 Mitarbeiter und bietet im Schienengüterverkehr europaweite Leistungen für Einzelwagen, Wagengruppen und Ganzzüge an. Das Unternehmen entwickelt verkehrsträgerbergreifende Transportkonzepte unter Einbindung des Verkehrsträgers Schiene. Je nach Kundenwunsch werden Korridor- oder Netzwerklösungen angeboten.

Ein weiteres Geschäftsfeld von VTG Rail Logistics ist der Transport von Produkten im Bereich des Maschinen- und Anlagenbaus einschließlich Beratung bereits bei der Entwicklung des Transportgutes im Rahmen der Projektlogistik. VTG Rail Logistics entwickelte sich vom klassischen Bahnspediteur zum Operateur. Der klassische Bahnspediteur mit nur geringer Mehrwertleistung hat es immer schwieriger, sich zwischen den EVU und dem Markt zu positionieren. VTG Rail Logistics entwickelte seine Rolle daher weiter. Die Entwicklung war von der Grundidee getragen, durch die bündelnde Operatorrolle und der Verantwortung für Produktgestaltung, Dimensionierung des Netzwerkes und operative Führung einen Mehrwert zu generieren.

Der Markt und die Eisenbahnverkehrsunternehmen befinden sich in einem Zielkonflikt. Der Markt fordert die Möglichkeit kurzfristiger Bestellungen, volle Flexibilität, individuelle Lösungen eine hohe Qualität und niedrige Preise. Die EVU können aber nur wirtschaftlich arbeiten, wenn frühzeitige Bestellungen die Leistungen planbar machen, die Produkte standardisiert sind, industriell produziert werden kann, die Ressourcen ausgelastet sind und die zu befördernde Menge der Kapazität des EVU entspricht.

Im Rahmen dieses Zielkonfliktes kann ein kleines EVU zu Beginn seiner Tätigkeit sehr flexibel den Anforderungen genügen. Mit dem Erfolg wächst die Größe des EVU. Die mit der Größe wachsenden Strukturen und Fixkosten verteuern die Flexibilität des EVU. Das EVU hat seine Kosten nicht mehr im Griff. Wirtschaftliche Schwierigkeiten zwingen das EVU zu Einschränkungen in der Flexibilität und zu Standardisierungen. Die Kunden suchen sich daraufhin eine

neue Bahn. Nur wenige Bahnen haben diesen Wachstumsprozess im Griff. Die Folge sind geringe Margen oder sogar Verluste bei den EVU.

Der Zielkonflikt spiegelt sich bei jeder Bahn zwischen Vertrieb und Produktion. Der Vertrieb ist kundenorientiert und möchte dem Kunden jeden Wunsch erfüllen. Die Produktion wünscht sich möglichst einheitliche Produkte, regelmäßige Bestellungen und eine gleichmäßige Auslastung der Ressourcen. Die Produktion wünscht sich eine zu seinem Produkt passenden Kunden.

Der Ausgang dieses Konfliktes wird in erster Linie durch den Manager entschieden, der den Konflikt zwischen Verkauf und Produktion steuert. Dieser ist in der Regel auf die Frage fokussiert, wie die Produktion dimensioniert ist und wer dann die Auslastung der Produktionsressourcen verantwortet. Obwohl die Bahnen verschiedene Modelle zur Lösung des Zielkonfliktes versucht haben, ist eine Lösung dieses Konfliktes bisher keiner Bahn gelungen.

Zur Lösung dieses Zielkonfliktes kann eine moderne Bahnspedition beitragen. Die moderne Spedition definiert und dimensioniert auf Basis der Marktanforderungen Beförderungsprodukte, kauft bei den EVU die Leistungen ein und verknüpft diese Einzelprodukte zu einem Gesamtprodukt, führt das Netzwerk operativ und überwacht die Auslastung der Kapazitäten.

Während der klassische Bahnspediteur die Aufträge der einzelnen Kunden in das Einzelwagennetz der DB einfach weiterleitete und somit vom Einzelwagensystem der Staatsbahnen abhängig war, kauft der Bahnspediteur mit Netzwerk-Operateur-Rolle EVU-Kapazitäten innerhalb eines Korridors ein und verkauft dann die einzelnen Slots an Kunden und Speditionen. Der Bahnspediteur trägt nunmehr das Auslastungsrisiko, ist aber weniger abhängig von den lokalen Einzelwagensystemen der Staatsbahnen.

Neben den Korridorzügen der gebündelten Ladungen von Hub zu Hub sind neben Absetzhalten entlang des Korridors auch noch Verteilnetzwerke in der ersten und letzten Meile von den Hubs in den Industrieregionen erforderlich.

Wichtige Ziele für VTG Rail Logistics als moderner Bahnspediteur sind die Verknüpfung der bereits bestehenden Netzwerkoperatoren und EVU, der weiteren Aufbau von -Verknüpfungen der wichtigsten Wirtschaftszentren Europas mit dem Effekt der Erweiterung des eigenen Netzwerkes, die Entwicklung von Alternativen zum Einzelwagensystemen und der Erzielung von Synergien durch Zusammenarbeit mit anderen Partnern.

Das Streckennetz der VTG Rail Logistics basiert auf dem ursprünglich von der EG geförderten Retrack-Projekt mehrerer Partner. Nach Ende der Förderung zogen sich die anderen Partner zurück, VTG Rail Logistics betreibt das Netzwerk inzwischen alleine. Auf der Strecke von Köln ins ungarische Győr bietet Retrack bis zu fünf Abfahrten wöchentlich an. Zwischen Sopron in Ungarn aus besteht ein Zuglauf durch die Balkanregion bis nach Thessaloniki in Griechenland und bei Bedarf auch weiter in die Türkei.

Seit Januar 2015 wurde das Retrack-Netzwerk um eine Verbindung von Köln nach Polen erweitert. Die Wagengruppen fahren bis zu 3* wöchentlich innerhalb eines Kooperationsmodells bis Frankfurt (Oder) und werden von dort aus zu den polnischen Standorten weitergeleitet.

Im Raum Köln werden die meisten Chemie-Standorte mit dem eigenen EVU bedient. Der Hauptlauf von Köln aus bietet drei bis 6 Abfahrten mit einer flexiblen Streckenführung zwischen Köln und Passau zur Gestaltung optimaler Auf- und absetzhalte. Zur Bündelung der Mengen werden in Köln eigene Abstellkapazitäten vorgehalten. Im Vorlauf werden von Rotterdam und Antwerpen und weiteren

Bedarfshalten im Streckenverlauf mindestens 3 Zugpaare pro Woche nach Köln gefahren. Im Ruhrgebiet bestehen Antennenzüge zu den Industriestandorten. Der Stammzug verkehrt von Köln über Dormagen und Gladbeck nach Marl mit weiteren Bedarfshalten. Weitere Standorte wie Castrop-Rauxel, Lülldorf und Duisburg können über Direktzüge angefahren werden. Kooperationen mit lokalen EVU's können das Netzwerk erweitern. In Köln-Eifeltor werden eigene Kapazitäten zur Zugbildung vorgehalten. Das Netzwerk hat z.B. in Magdeburg eine Absetzhalt. Von diesem Knoten kann das Netzwerk weiter ausgebaut werden. Als Alternative zum europäischen Einzelwagennetzwerk können hier die Standorte Hamburg und Rostock eingebunden werden.

Klaus-G. Lichtfuß, Der Westhafen in Berlin-Mitte und der Südhafen in Berlin-Spandau als intermodale Schnittpunkte für Bahntransporte

Die Berliner Hafen und Lagerhaus GmbH (BEHALA) betreibt den Westhafen in Berlin-Mitte und den Südhafen in Berlin-Spandau. Zum Betrieb der beiden Häfen gehören auch der Betrieb der Schieneninfrastruktur als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ergänzend hierzu das Anbieten von Eisenbahnverkehrsleistungen als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen und Rangierdienstleistungen innerhalb des Hafens.

Der Schwerpunkt der EVU-Tätigkeit ist regionaler Eisenbahnverkehr mit eigenen Lokomotiven. Es werden Güterzüge von den Bahnhöfen Ruhleben und Moabit abgeholt und gestellt und die Kunden der BEHALA an den Ladestellen im West- und Südhafen bedient.

Zum Rangieren innerhalb des Hafens verfügt der Westhafen seit 2015 noch über ein elektrisches Zweibegefahrzeuge ZRW 50 AEM von Windhoff zum Rangieren von Wagenruppen bis 800 t Zuggewicht.

Im Jahr 2015 hat das Unternehmen im Südhafen über das Binnenschiff 91.000 t, die Bahn 122.000 t und den LKW 225.000 t umgeschlagen.

Im Westhafen wurden im gleichen Zeitraum über das Schiff 358.000 t, die Bahn 1.116.000t und den Lkw 1.203.000t umgeschlagen.

Der Containerumschlag im eigenen Containerterminal im City-GVZ Westhafen betrug 2015 118.000 TEU.

Vom Terminal in Berlin-Westhafen werden tägliche Containerzugverkehre zu den Relationen Unna/Bönen in Westfalen, Hamburg und Bremerhaven angeboten. Ein wöchentlich verkehrender Containershuttle verbindet den Berlin Westhafen mit dem Westhafen Amsterdam.

Der Kombinierte Verkehr verzeichnet einen ständigen Zuwachs. Von einem sehr niedrigen Ausgangsniveau in den Jahren 2003 und 2004 von nur wenigen Containern wurde das Aufkommen 2006 auf ca. 60.000 TEU und 2015 auf 118.000 TEU gesteigert.

Außerhalb des Containerumschlages wird im Westhafen Kerosin für den Flughafen Berlin-Tegel von der Bahn auf den Lkw umgeschlagen. Weitere Güter im Bahnumschlag sind forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Baustoffe und feste Brennstoffe.

Das Aufkommen im Berliner Westhafen steigerte sich von Null Waggons im Jahr 2001, 5092 im Jahr 2003, 13.722 Wagons im Jahr 2006, 22.317 Wagens im Jahr 2010 auf gegenwärtig 34.829 Waggons.

Der Hafen liegt strategisch vorteilhaft in der Mitte von Berlin. Der Hafen ist

über die Schiene unmittelbar an die Schnellfahrstrecke von Hamburg und Berlin angebunden. Es besteht eine gute Bahnanbindung zu den Strecken in Richtung Magdeburg/Hannover, Leipzig/München, Dresden/Prag, Frankfurt (Oder)/Warschau und Stettin. Gegenwärtig besteht die Möglichkeit einer Wagenübergabe zum und vom Westhafen auf vier elektrifizierten Gleisen mit Nutzlängen von 546m, 546m, 480m und 418m Länge und zwei nicht elektrifizierten Gleisen mit jeweils 381m Länge. Die Züge zum Westhafen müssen zunächst von der Wagenübergabestelle in Berlin Moabit zum Bahnhof Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof gefahren werden. Dort erfolgt nach einem Richtungswechsel die Rangierfahrt auf die Schieneninfrastruktur des Hafens.

Die DB Netz AG prüft Möglichkeiten einer Optimierung der Anbindung des Westhafens durch die Schaffung von 3 bis 4 mit Fahrdraht überspannten Gleisen mit einer Nutzlänge von 740m.

Konkreter sind die Maßnahmen zu einer leistungsfähigeren und nachhaltigen Anbindung des Berliner Westhafens im Hamburger und Lehrter Bahnhof. Am 27. Oktober wurde das Planfeststellungsverfahren des Gleises zwischen „Berlin Moabit“ und dem „Hamburger und Lehrter Bahnhof“ sowie die Schaffung von zwei mit 700m langen Gleisen einschließlich Lokumfahrung im „Hamburger und Lehrter Bahnhof“ eröffnet.

Weiterhin planen die BEHALA den Neubau eines Leercontainerdepots in unmittelbarer Nähe zum Containerterminal. Das Terminal ist für die Jahre 2016 bis 2017 projektiert. Durch den Bau des Depots werden weitere 1.000 TEU Stellfläche für Leercontainer geschaffen. Das Depot wird mit einem 120m langen Ladegleis versehen.

Das Größte Entwicklungspotential hat der Spandauer Südhafen. Der Hafen ist an den Bahnhof Berlin-Ruhleben angebunden. Die BEHALA möchte die Fläche dort als Gewerbe- und Hafengebiet halten. Hier bestehen Konflikte mit dem Bezirk Spandau, der die Flächen für den Wohnungsbau nutzen möchte.

Im Bahnhof Ruhleben bestehen nur sehr begrenzte Möglichkeiten der Erweiterung und Optimierung der Gleisinfrastuktur. Die Herstellung von kurzen mit Fahrdraht überspannten Gleisen für die Abstellung von E-Lokomotiven ist hier allerdings möglich.

Im Südhafen sind der Bau eines neuen Bahnüberganges zum Oberhafen, die Neutrassierung der Gleise im Oberhafen und an den Kaianlagen im Ober- und Unterhafen sowie die Errichtung einer Gleisverbindung zwischen Ober- und Unterhafen im Kaibereich geplant.

Der Westhafen kann nicht nur elektrisch auf der Schiene angefahren werden, auch der Vor- und Nachlauf auf der Straße ist durch das Projekt KV-E-Chan möglich. Es wird eine vollelektrische Sattelzugmaschine des Herstellers Terberg Benschop für die Nahbedienung eingesetzt.

Ralf Jentges, 29. Februar 2016