



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) AG 4 – Güterverkehr. Und: Prignitz

Website: www.buendnis-schiene-bb.de

eMail: post@buendnis-schiene-bb.de

Kurzprotokoll

Treffen am Montag, 17. Feb. 2020

Einführend wird die Zielsetzung skizziert: Innerhalb des Zielkonzepts des BSBB soll ein Kapitel den Schienengüterverkehr betreffen, unter der Fragestellung: „Seitens der Politik wird eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2030 angestrebt, was ist dafür an Infrastruktur (Ladepunkte, Terminals) sowie hinsichtlich der Strecken erforderlich?“ Dabei kann es nicht darum gehen, ein Gesamtkonzept für Berlin und Brandenburg, das jeden einzelnen Ladepunkt betrachtet, zu erstellen, sondern nur an einigen Punkten beispielhaft zu zeigen, was heute schon funktioniert bzw. was ergänzt werden müsste.

Auch ist sich die Gruppe darüber einig, dass nur die ein- und ausströmenden Verkehre nach Berlin-Brandenburg betrachtet werden, und nicht die durchströmenden bundesweiten und internationalen Verkehre. Hierfür gibt es bereits Lobbyarbeit, insbesondere seitens des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (<https://www.netzwerk-bahnen.de>) und der Allianz pro Schiene (www.allianz-pro-schiene.de).

In Brandenburg gibt es durchaus noch einige Schienengüterverkehrsumschlagpunkte, die gut funktionieren. Für den Wagenladungsverkehr (Einzelwagen und Ganzzüge) sind insgesamt noch 300 Ladestellen in Betrieb, dabei werden über 50 % der Güterverkehre von Privatbahnen transportiert. Der Anteil des Kombinierten Verkehrs KV (Container und Sattelaufleger) 2018 an der Transportleistung des Schienenverkehrs beträgt dabei bereits über 40 % am gesamten Schienengüterverkehr, dabei liegt der Anteil der Huckepackverkehre der Sattelaufleger bei 30 %.

Ein gutes Güterverkehrs-Unternehmen auf der Schiene ist die HVLE – Havelländische Eisenbahn AG, die mit guten Konzepten stetig wächst.

Andere gute Beispiele für Schienen-Güterverkehre und Umschlag betreffen Schwedt, Wustermark und Schwarzhöhe. In Eberswalde hingegen wäre Infrastruktur vorhanden, wird aber bedauerlicherweise nicht genutzt.

Wichtig ist es, beispielhaft einige aktuelle Einschätzungen von Verladern, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bzw. Umschlaginfrastruktur-Betreibern einzuholen, um Defizite zu erkennen und daraus Vorschläge zu entwickeln. So wurden genannt, das Netto-Zentrallager in Pankow, das direkt neben der Heidekrautbahn liegt, die BEHALA als Betreiberin des trimodalen Berliner Güterverkehrszentrums Westhafen und die Güterverkehrszentren Berlin West (Wustermark), Berlin Süd (Großbeeren) und Berlin Ost (Freienbrink). Kritisch wird die Verkehrsanbindung der geplanten Tesla-Fabrik an der A10 mit ihrer Pkw- und Lkw-gerechten Ausrichtung eingeschätzt.

Die IHK Cottbus hat zum Modal Split im Güterverkehr eine Umfrage bei Unternehmen durchgeführt. Wir werden kurzfristig versuchen diese Umfrage zu erhalten, da sie eine gute Grundlage für unser Vorhaben bietet, z.B. hinsichtlich der Fragenliste.

Weiteres Vorgehen:

Mitglieder der Gruppe werden einzeln oder zu zweit Verloader, EVUs und Umschlag-Betreiber für Interviews aufsuchen.

Literatur wird weiter ausgewertet, und frühzeitig am – möglichst kurzen – Abschlussbericht gearbeitet.

Am Montag den 30. März, bereits um 16 Uhr, wird die nächste Arbeitsgruppensitzung stattfinden. Das Güterverkehrs-Kapitel soll am 29.04., Tag des nächsten BSBB-Plenums, fertiggestellt sein.

Zum "Personenverkehr Prignitz" werden zunächst vorhandene Studien ausgewertet und zu gesonderten Treffen einberufen.