

Plenum Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg am 4.10.2023 im Rathaus Teltow

Hier: Güterverkehr Berlin und Bericht über das Projekt „Last Mile im Güterverkehr“

Meine Damen und Herren,

anfangs eine persönliche Vorbemerkung,

mit nun zweiundachtzig Jahren, davon rund vierzig Jahre mit Beschäftigung auf dem Gebiet des Güterverkehrs, erlaube ich mir aktuell die Einschätzung, dass der Güterverkehr in Deutschland nicht ausreichend effektiv und damit auch nicht genügend energiesparend organisiert ist.

Jeder der drei wichtigsten Verkehrsträger hat jeweils seine spezifischen Systemvorteile, nur in einer sinnvollen Kombination und Arbeitsteilung können sich diese Vorteile entfalten und damit wirksam werden. Dies ist jedoch seit vielen Jahren nicht der Fall, obwohl immer wieder aus allen möglichen Richtungen Absichtsapelle und Willenserklärungen abgegeben werden.

Mehr denn je bestimmt der Straßengüterverkehr, sowohl bei der beförderten Gütermenge als auch bei der Gütertransportleistung das Transportgeschehen in Deutschland.

Dazu einige wenige Zahlen – Quelle: Marktbericht Bundesamt für Logistik und Mobilität, Jahr 2022

Straßengüterverkehr:	3,1 Mrd. Tonnen	83,8 %
Schienengüterverkehr:	0,4 Mrd. Tonnen	10,8 %
Binnenschiffsgüterverkehr:	0,2 Mrd. Tonnen	5,4 %

Beim Straßengüterverkehr sind bei den Angaben die Kabotageverkehre¹ von ausländischen Unternehmen noch nicht einmal enthalten, aber sie erreichen fast die Beförderungsmenge der Eisenbahn in Deutschland.

Noch einige Anmerkungen zur kilometrischen Fahrleistung des Straßengüterverkehrs. Die deutschen Lastkraftfahrzeuge legen jährlich rund 29,3 Mrd. Fahrkilometer zurück, davon sind ca. 6,7 Mrd. Leerkilometer. Also werden im Durchschnitt 22,8 % aller Fahrkilometer ohne Güterbeförderung zurückgelegt. Das in einer Zeit modernster Rechentechnik und Navigationsmöglichkeiten.

Dazu kommen noch Fahrleistungen von 17,6 Mrd. km von gebietsfremden mautpflichtigen LKW. Daran sind besonders viele Unternehmen aus Polen mit 7,7 Mrd. km jährlich beteiligt.

Das ist vor allem das Ergebnis des völlig liberalisierten europäischen Verkehrsmarktes, schrittweise beginnend vor ca. dreißig Jahren. Die damaligen gesetzlichen Schutzfunktionen für die Bahn und die Binnenschifffahrt wurden insgesamt aufgehoben.

So wurden im Jahr 1993 alle Tarifbestimmungen im Güterverkehr abgeschafft, später entfiel die sogenannte Höchstzahlenverordnung für den Straßengüterfernverkehr innerhalb Deutschlands, alle bilaterale Begrenzungen im Straßengüterverkehr innerhalb der EU fielen weg.

Entscheidende Wettbewerbsveränderungen entstanden auch durch die völlige Freigabe der Kabotageverkehre, d. h. ausländische Transportunternehmen können unbegrenzt in anderen Ländern der EU Binnenverkehre durchführen.

Das meist preiswerte Angebot von Güterbeförderungen auf der Straße und dazu die einfache Disposition der durchgängigen Direktverkehre vom Versender zum Empfänger, auch bekannt unter „JUST IN TIME“, entwickelte sich natürlich zu einem nicht zu übersehenden Wettbewerbsvorteil.

Die durchaus bekannten Unterschiede der Verkehrsträger hinsichtlich des spezifischen Energieverbrauches, die sich gerade entgegengesetzt zu den Leistungsanteilen der Verkehrsträger verhalten, hatten bisher bezüglich des Wettbewerbs nur geringen Einfluss. Vermutlich werden die Mautgebühren im Güterfernverkehr an die Auftraggeber einfach weiter gereicht.

Einige Angaben zum unbegleiteten kombinierten Eisenbahngüterverkehr, also der zukunftsorientierten sinnvollen Güterbeförderung. Dazu gab es im Vorfeld der Tagung eine Anfrage.

Hier werden rund 105 Mio. Tonnen jährlich mit ca. 6 Mio. Einheiten in Deutschland transportiert. Das entspricht somit ca. 25 % der Gütermenge des Schienenverkehrs. Erfreulich dabei ist, dass offensichtlich die Mautgebühren eine Wirkung erzielen. Die Beförderung von Sattelanhängern ist in den zurückliegenden zehn Jahren von 400.000 auf 1,2 Mio. Einheiten jährlich gestiegen. Bei Containern mit wesentlich größerem Aufkommen ist der Zuwachs im gleichen Zeitraum etwas flacher, 2012 waren es 4,2 Mio. Einheiten und 2022 gleich 4,7 Mio. Einheiten.

Die An- und Abfuhr zu den Seehäfen spielt hier eine besonders große Rolle.

¹ Unter Kabotageverkehr versteht man einen Binnenverkehr, der von einem im Ausland ansässigen Frachtführer in einem anderen Staat durchgeführt wird.

Vor diesem Hintergrund jetzt einige Ausführungen zum Projekt „The Last Mile – Güterversorgung nach dem Diesel-Verbot“, organisiert von dem britischen Künstler Adam Page und seiner Partnerin Eva Hertzsch.

Im Kern des Projektes wirbt das Team mit künstlerischen Mitteln dafür, dass Berlin künftig mehr dezentral, nicht nur von außen über die Güterverkehrszentren, sondern durch Belebung ehemaliger Umschlagsplätze innerhalb der Stadt mit der Bahn klimafreundlich zu versorgen ist.

Dazu haben Adam Page und Eva Hertzsch mit Kindern und Jugendlichen Gegenwart und Zukunft des städtischen Güterverkehrs erkundet.

Sie arbeiteten bewusst mit Schülern der fünften Klasse der Wolfgang-Amadeus-Mozart-Schule aus Hellersdorf und Elftklässlern der Walter-Gropius-Schule aus Gropiusstadt zusammen.

Die Schüler verfolgten den Weg der Waren vom GVZ Großbeeren zu den jeweiligen Empfängern, sie besuchten dabei 16 ehemalige Güterbahnhöfe und Umschlagsplätze innerhalb der Stadt, zum Beispiel den ehemaligen Containerbahnhof Frankfurter Allee, den Güterbahnhof an der Greifswalder Straße und den Hamburger und Lehrter Güterbahnhof, hier wurden noch bis zum Jahr 2003 Container umgeschlagen.

Die Zusammenarbeit mit den Schülern war in mehrfacher Hinsicht sinnvoll. Sie erfuhren in der Realität, wie Erzeugnisse, auch aus weit entfernten Ländern, ihren Weg in die Kaufhäuser und Einkaufszentren, zurücklegen, sie lernten dabei die immer erwartete Verfügbarkeit der Waren, zum Teil im Überfluss, besser zu schätzen.

Andererseits bekamen sie ein Gefühl für den derzeitigen Transportaufwand. Warum sollten bei der jungen Generation nicht daraus Ideen entstehen, wie man es künftig auch besser machen kann?

Die Ausstellung und das gesamte Thema sollten bewusst provozieren, es soll Antrieb zur Veränderung sein, so der Wunsch der Akteure, auch nachzulesen in der Berliner Zeitung vom 27. Juli dieses Jahres. Begleitet wurde das Projekt vom August-Bebel-Institut der SPD in der Müllerstraße im Stadtbezirk Wedding, verbunden mit einer Ausstellung zum Thema und Filmbeitrag im Zeitraum Juli / August in diesem Jahr.

Auf die Diskussionsveranstaltung unter dem Motto: **„Auf dem richtigen Gleis? Die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Berlin“** am 8. Juli im August-Bebel-Institut mit insgesamt 43 Wortmeldungen möchte ich etwas näher eingehen:

Gesprächsleiter waren **Udo Dittfurth**, Stadtplaner und Leiter des S-Bahn Museums Berlin, **Sven Heinemann**, Mitglied des Abgeordnetenhauses und Autor des Buchs „Die Berliner Ringbahn“, und **Michael Fugel** von der DB Cargo AG.

Bei allen Beiträgen zog sich als roter Faden durch die Diskussion, dass die Monopolregion Berlin / Brandenburg mit 5 – 6 Millionen Einwohnern als eine Gesamtheit begriffen werden muss. Die heutige Tagung hier in Teltow unterstreicht wiederum diesen Standpunkt.

Deutlich wurde aber auch, dass die Stadtbezirke des heutigen Berlins bezüglich ihrer Einwohnerzahl zum Teil selbst schon Großstädte sind, die Einwohnerzahl reicht von 254.000 Einwohnern in Spandau bis zu 421.000 Einwohnern in Pankow. Zum Vergleich, Dresden hat 569.000 Einwohner.

Andererseits ist die Fläche von Berlin mit knapp 900 Quadratkilometern oder bildlich gesprochen mit einer Ausdehnung von 28 Kilometern im Quadrat begrenzt. Mehr Fläche gibt es nicht, hier wollen wir wohnen und arbeiten, lernen und studieren, uns erholen und Gäste empfangen.

Die Manager der Immobilienbranche haben längst den Wert dieser kostbaren Flächen erkannt. Auch bei Einsicht und guten Willen wird es daher der Politik schwerfallen, nötige Flächen für Güterumschlag und Verkehr zurückzugewinnen.

Der alleinige Antransport mit LKWs aus der Peripherie der Stadt wird auf Dauer nicht funktionieren. Das war die überwiegende Meinung fast aller Diskussionsredner.

Interessant war auch ein kürzlich geführtes Gespräch mit einem Fahrer eines voll-elektrischen Kühl-Lkw mit immerhin 8 Tonnen Nutzlast eines namhaften deutschen Herstellers.

Der Fahrer erklärte, dass er mit dem Fahrzeug mit einer Akkuladung ca. 320 km fahren kann. Es handelte sich um ein typisches Auslieferungsfahrzeug. Im Gespräch wurde aber auch deutlich, dass er zu viele Fahrkilometer für die Anfahrten zwecks Warenübernahme verbraucht, persönlich sah er mehr seinen eigentlichen Auftrag bei der unmittelbaren Warenverteilung innerhalb der Stadt.

Weitere wichtige Beiträge der Diskussion zur „**Last Mile**“ stichpunktartig:

Bei baulichen Neuinvestitionen größeren Umfangs: Pflicht zum Gleisanschluss und schrittweise Verminderung des LKW-Verkehrs mit hoher Nutzmasse im Citybereich

- Tri- bzw. Bi-modale Ausstattung der innerstädtischen Logistikzentren, auch als städteplanerische Vorgabe
- Mehr Wissenschaftstransfer zwischen den Universitäten der Stadt mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Verbänden der regionalen Verkehrswirtschaft
- Wirksamkeit der LKW-Maut auf ihren Steuerungseffekt überprüfen.

Dabei stand die Forderung im Mittelpunkt, eine Bestandssicherung bei den noch vorhandenen Güterverkehrsanlagen zu prüfen bzw. auch einen Rückkauf nicht völlig auszuschließen. Genannt wurden hier die Anlagen oder noch vorhandenen Flächen in Tempelhof, Sonnenallee, Lichterfelde West, Frankfurter Allee, Greifswalder Straße, Ruhleben und Neukölln.

- Weiterhin wurden die Effekte bei Vermeidung gegenläufiger Verkehre zwischen der Innenstadt und der Randgebiete diskutiert, gemeint war der Einsatz von Wechselbehältern bei den Transportmitteln (Konsumgüter stadteinwärts und Entsorgung als Kreislauf an den Rand der Stadt)
- Analyse der Verkehrsbeziehungen der großen Versandhändler Amazon, DHL und den Verkehrsunternehmen mit dem Ziel der kurzen Wege zu den Kunden.

Welche politische Maßnahmen bräuchte es, um die Wettbewerbsfähigkeit von Gütern auf der Schiene im Vergleich zu Gütern auf der Straße zu verbessern?

Auch bei dieser Diskussion stand die Kostenwahrheit im Mittelpunkt. Diskutiert wurden auch Fragen der Belastung des Stadtklimas durch den LKW-Verkehr (Feinstaub, CO₂-Belastung, Lärm) und die Gefährdung durch Unfälle beim LKW-Verkehr. Der Statistikvergleich sollte in der Öffentlichkeit den hohen Anteil des LKW-Verkehrs besser sichtbar machen.

Der Gütereingang und Versand erreicht zusammen für die Verkehrsträger Straßengüterverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt in Berlin jährlich eine beförderte Gütermenge von 84,4 Millionen Tonnen.

Mit einer Gütermenge von 76,5 Millionen Tonnen ist der Straßengüterverkehr am Gesamtaufkommen mit 90,6 % unvertretbar hoch beteiligt. Wenn dieser Anteil auch innerstädtische Versand- und Empfangsmengen, z. B. Baustofftransporte, beinhaltet, ist diese hohe Dominanz des Straßengüterverkehrs so nicht mehr hinnehmbar.

Dazu ein Blick in den aktuellen Koalitionsvertrag Berlin, Seite 55, Verkehr und Mobilität (Ausschnitt):

„Die Koalition schafft für den Wirtschaftsverkehr, die Logistikbranche und die Mikro-Lastenverkehre gute Bedingungen. Das parlamentarische Verfahren zum Entwurf des sechsten und siebten Teils des Mobilitätsgesetzes zum Wirtschaftsverkehr und neuer Mobilität werden wir zügig zum Abschluss bringen. Wir erstellen ein umfangreiches und klimafreundliches Güter- und Lieferverkehrskonzept für den gesamten Stadtraum mit Fokus auf die Schiene. Wir prüfen eine Förderung von E-LKW und die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur.

Wir wollen die Sicherung von Standorten für Umschlagplätze Schiene und Straße vorantreiben. Das noch vorhandene Berliner Schienennetz für den Güterverkehr wollen wir sichern.“

Während der Vorstellung des Projektes für die Öffentlichkeit konnte ich Adam Page an einigen Stellen fachlich beraten. Es wäre schade, wenn die Ideen aus der Diskussion über die „Last Mile“ vom 8. Juli im August Bebel Institut in der allgemeinen Berliner Bürokratie wieder untergehen.

Eine gut vorbereitete Fachdiskussion mit geeigneten Vertretern aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft zu diesem Thema sollte daher folgen.

Im Interesse einer guten Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt und ihrer Besucher sind die alten Denkschablonen auf dem Gebiet der Mobilität in ihrer komplexen Gesamtheit endlich zu überwinden.

Es sind modernste Formen der Verkehrslogistik unbedingt für Berlin zu erarbeiten und schrittweise zu verwirklichen.

Nur so ist die künstlerische Arbeit zum Projekt „Last Mile“ als Impuls und Denkanstoß für notwendige Veränderungen an die Adresse von Politik, Wissenschaft und Verkehrswirtschaft in Berlin zu werben und zu verstehen.

Erlauben Sie mir abschließend einen Appell von hier aus an die Bundesregierung zu richten. Ich stütze mich dabei auch auf die geführte Diskussion am 8. Juli bei der Last-Mile-Runde.

Die derzeitige Gesetzgebung für den Güterverkehr in Deutschland ist nach unserer Erfahrung inzwischen veraltet, sie entspricht nicht mehr den aktuellen Erfordernissen.

Was wir nach unserer Ansicht im Ergebnis der Diskussion am 8. Juli brauchen, ist eine komplexe gesetzliche Grundlage, in der mindestens die drei wichtigsten Verkehrsträger mit ihren Aufgaben, Zielen und Formen der Zusammenarbeit in einem Gesetz verankert sind.

Damit würden auch bessere Grundlagen für Forschung, für Investitionen und für die Planbarkeit künftiger Aufgaben geschaffen. Dies setzt natürlich auch belastbare Berechnungen für den künftigen Transportbedarf und für künftige Güterströme voraus, siehe z.B. Auswirkungen für die Berliner Region beim Bau des Containerhafens in Swinemünde.

Derzeit steht das Güterkraftverkehrsgesetz für den mächtigen Straßengüterverkehr dominant im Mittelpunkt, ohne die nötigen Bezüge zu den anderen Verkehrsträgern zu beachten.