



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Resolution zum Güterverkehr in der Hauptstadtregion

Ergebnis des Workshops in Ludwigsfelde am 10. Juni 2025

Im Nachgang zum Workshop "ZUKUNFT DES (SCHIENEN-)GÜTERVERKEHRS IN DER HAUPTSTADTREGION" des *Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg* haben die Teilnehmenden eingedenk der dortigen Diskussionen folgende Resolution beschlossen:

1. Energie für die Gütertransporte in Deutschland und Europa stammt vorwiegend aus fossilen Quellen. Bisher sind nur unzureichend Maßnahmen erkennbar, die eine deutliche Verbesserung von **Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien** für den Warentransport erwarten lassen.
2. Transporte auf der Schiene verbrauchen je Tonnenkilometer weitaus weniger Energie als Straßentransporte. Straßentransporte über weite Entfernungen sind nicht nur energieaufwändig, sondern auch schwer auf erneuerbare Energien umzustellen. **Straßen-transport** sollte beim weitlaufenden Verkehr daher im Wesentlichen nur für die "**erste und letzte Meile**" genutzt werden.
3. Beim Schienenverkehr ist das Aufkommen im klassischen Einzelwagen-Güterverkehr rückläufig. Logistik-Ketten sind weithin nicht mehr für Verladung und Empfang von einzelnen Waggons ausgelegt. Als Standard-Ladungsgefäße für Transport und Logistik in Industrie und Handel haben sich im europäischen Güterverkehr Lkw-Sattelaufleger (Trailer), Wechselbrücken und andere Ladungseinheiten sowie im globalen Handel sog. ISO-Container durchgesetzt. Eine wesentliche Verringerung der Umwelt- und Klimabelastungen kann durch weitgehende **Umstellung** des innerdeutschen und des europäischen Güterverkehrs **auf kombinierte Verkehrslösungen** insbesondere mit Verladung von Sattelauflegern, aber auch Wechselbrücken und Containern im Langlauf auf den Schienenverkehr erreicht werden (Kombinierter Verkehr Schiene/Straße, "KV"). Daneben ist der Erhalt und Re-Vitalisierung des noch vorhandenen klassischen Güterverkehrs auf der Schiene wichtig.
4. Auf Bundesebene gibt es kein zeitgemäßes Konzept, wie durch **Ausbau und Neubau von leistungsfähigen Umschlagbahnhöfen (Terminals) für den kombinierten Verkehr** auch mit Sattelauflegern die Gütertransportleistungen im langlaufenden Verkehr im erforderlichen Maß auf die Schiene gebracht werden können.
5. **In Berlin und Brandenburg gilt dies in besonderem Maß:** Verladungen von Trailern finden hier praktisch nicht statt. Die vorhandenen Terminals sind mit dem ISO-Containerverkehr hoch belastet und verfügen zudem über unzureichende Stellplatzkapazitäten für Lkw-Trailer-Umschlagleistungen.
6. Gleichzeitig fahren zahlreiche KV-Züge auch mit Lkw-Trailern von und nach den Seehäfen oder Nordeuropa durch Berlin und Brandenburg. Es besteht jedoch derzeit keine Möglich-

keit, in der **Hauptstadtregion** per **Zwischenstopp** anzuhalten und Trailer und Container abzusetzen oder aufzunehmen.

7. Neben den großen Terminals können **weitere regionale Railports** – auch außerhalb des engeren Verflechtungsraumes – und kleine lokale Umschlagplätze eingerichtet werden, um die "ersten und letzten Meilen" möglichst kurz werden zu lassen bzw. KV-Angebote in den ländlichen Regionen Brandenburgs offerieren zu können. Ehemalige Rangier- und Ortsgüterbahnhöfe eignen sich dafür, ebenso streckennahe, entwidmete Bahnflächen, für deren aktuelle Nicht-Schienennutzung relativ leicht Ersatz gefunden werden kann (vgl. dazu auch Fußnote 2). Eine gesetzliche Regelung, die eine **Zweckentfremdung von Bahnflächen verhindert** und die erleichterte Rückwidmung von ehemaligen Bahnflächen für Zwecke des Schienengüterverkehrs ermöglicht, ist erforderlich.
8. Punktuelle Maßnahmen für **Leistungsfähigkeitssteigerungen** sind unverzichtbar, z.B. weitere Überholgleise mit 740 m Länge, Elektrifizierungen und zusätzliche Gleise. Zielsetzung ist, die Trassenkonkurrenz mit dem Schienenpersonenverkehr und Behinderungen durch langsamere Züge erheblich zu vermindern und Streckenkapazitäten insgesamt zu erhöhen.
9. Bei der Erstellung des Masterplans für den Schienenverkehr ¹ der Hauptstadtregion muss der (Schienen-)Güterverkehr wesentlich berücksichtigt werden mit dem Ziel, den kombinierten Verkehr durch den Aus- oder Neubau von Umschlaganlagen ² zu verstärken und die erforderliche Kapazität für die insgesamt erwarteten Schienenverkehre sicherzustellen.

Unterzeichnende:

Gemeinde Wustermark	Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg	NEB / IGB	EVG Verkehrsarbeitskreis Ost	ipg Potsdam
Verkehrswacht MV	Interessengemeinschaft Ostbahn e.V. (IGOB)	Bündnis90/Die Grünen Berlin	ARGUS Potsdam	SPD Brandenburg
Hafen Hamburg Marketing e.V.	Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV)	FUSS e.V.	HTC Hanseatic Transport Consult	GDL
VDV Ost	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)	SPD Berlin	Allianz pro Schiene e.V.	IHK Brandenburg
Die Linke Berlin	METRANS Rail (Deutschland) GmbH	Gemeinde Großbeeren	Changing Cities e.V. / CC-Central	IGEB e.V.
	Bündnis90/Die Grünen Brandenburg	Die Linke Brandenburg	Deutsche Eisenbahn Service AG	

¹ Zitat Koalitionsvertrag der Landesregierung Brandenburg: „Als Erweiterung von i2030 wird sie in Abstimmung mit Berlin und den anderen angrenzenden Bundesländern einen Schienen-Masterplan für Brandenburg erstellen.“

² Zitat Koalitionsvertrag der Landesregierung Brandenburg: „Industrie- und Gewerbegebiete sollen so weit möglich an das Bahnnetz angeschlossen werden. Dazu soll der Neubau bzw. die Reaktivierung von Gleisanschlüssen und den kombinierten Verkehr durch den Aus- oder Neubau von Umschlaganlagen unterstützt werden.“