



Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs im Land Brandenburg

Kurzfassung

im Auftrag von:
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg



**Infrastruktur- und
Projektentwicklungs-
gesellschaft mbH**

Kurzfassung zur "Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs in Brandenburg"

Die gesamtmodale Güterverkehrsleistung weist seit Jahren ein stetiges Wachstum auf. Über mehrere Dekaden war der Straßengüterverkehr der Verkehrsträger, der an diesen Verkehrszunahmen hauptsächlich partizipierte. Seit 2005 weist nun auch der Güterverkehr der Schiene deutliche Leistungssteigerungen in Deutschland auf. Steigerungsraten in den letzten Jahren von 10,6 % (2006) und 6,8 % (2007) spiegeln diesen Trend wider. Für das Jahr 2008 wurde eine geringfügigere Wachstumsrate prognostiziert. Dennoch wird sich der positive Trend der Schiene fortsetzen.

Die markanten Leistungssteigerungen des Schienengüterverkehrs geben den bundes- und landespolitischen Entscheidungsträgern Deutschlands Anlass, die zukünftigen Funktionen und Möglichkeiten des Verkehrsträgers Schiene in den Fokus ihrer Betrachtungen zu rücken. Die Kapazitätsfrage der Schieneninfrastruktur, einschließlich erforderlicher Umschlags- und Behandlungsanlagen sind zentrale Elemente, die die politische Aufmerksamkeit auf sich ziehen sollten.

In diesem Zusammenhang hat die IPG mbH im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) eine „Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs in Brandenburg“ durchgeführt.

Die Analyse beinhaltet dabei folgende fokussierte Inhalte:

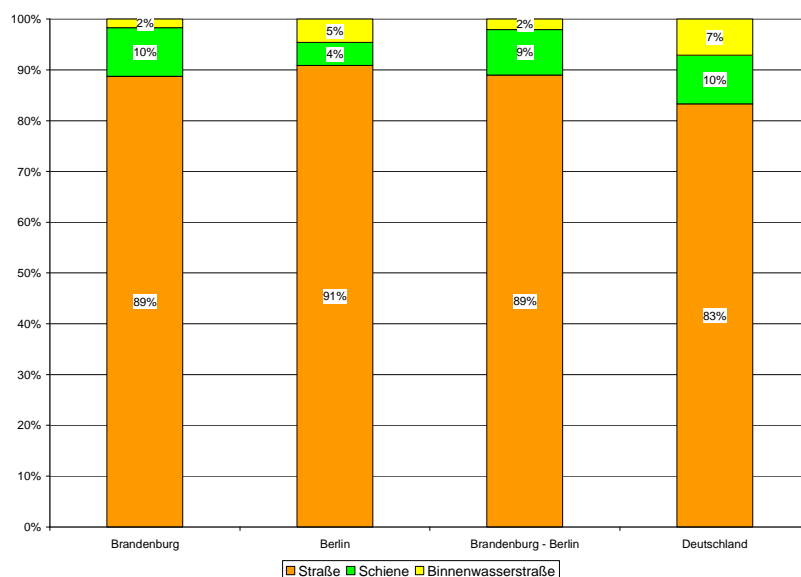
- Analyse des Ist-Zustandes des Schienennetzes
- Belegung des Netzes getrennt nach Personen- und Güterverkehr
- Untersuchung der Transportkapazitäten der Eisenbahnen entsprechend der vorhandenen Zugangsstellen
- Ermittlung der Nachfragepräferenzen durch Befragung der Zielgruppen
- Darstellung von Engpässen
- Einbeziehung relevanter aktueller Ergebnisse vorhandener Unterlagen
- Berücksichtigung der zu erwartenden Zuwachsraten im Seehafenhinterlandverkehr

Wirtschaftsstruktur und Güterverkehrsaufkommen

Der Großteil der gelisteten Wirtschaftszweige rückt in das Blickfeld des Schienengüterverkehrs bzw. spielt bereits im Ex- oder Import Brandenburgs eine entscheidende Rolle. Es ist festzuhalten, dass die starke Ausprägung kleinerer Unternehmensgrößen in Brandenburg zu einem geringeren Aufkommen im überregionalen Verkehr führt. Kleinere Unternehmen sind zumeist im regionalen Markt eingebunden und weniger im exportorientierten Bereich tätig. Für die zukünftige nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs ist es wesentlich, die Wirtschaftsentwicklung weiter zu beobachten und Rahmenbedingungen zu schaffen, die sowohl im politischen als auch wirtschaftlichen Bereich kurzfristige Handlungsmöglichkeiten zulassen.

In der Region Berlin-Brandenburg wurden 2005 mit etwa 328 Mio. Tonnen Güter 9,2 % des Gesamtgüteraufkommens in Deutschland transportiert. In der Region wurden dabei im Schienengüterverkehr etwa 24,1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Insgesamt hat der Schienengüterverkehr in Brandenburg einen Anteil von ca. 10 % am Modal Split (siehe Abbildung 1), was dem deutschlandweiten Durchschnitt entspricht.

Abbildung 1: Modal Split Güterverkehr, 2005



Quelle: IPG nach DESTATIS 2006.

Die im Seehafen hinterlandverkehr transportierten Güter, die Brandenburg als Quelle bzw. Ziel hatten, werden überwiegend mit der Eisenbahn befördert. Dabei werden 3,9 Mio t aus und 4,0 Mio t nach Brandenburg mit der Eisenbahn transportiert. Auffallend ist, dass insbesondere unter Einbeziehung Berlins eine deutliche Unpaarigkeit der Güterströme zum Hamburger Hafen von 2,9 Mio t aus der und 4,2 Mio t in die Hauptstadtregion besteht. Der Hamburger Hafen hat sowohl im Empfang als auch im Versand mit deutlichem Abstand die größten Anteile vor Rostock und Bremen. Im Containerverkehr spielen Hamburg und Bremen ebenfalls die tragende Rolle für Brandenburg. Insgesamt muss festgestellt werden, dass Brandenburg einen wesentlich höheren Anteil im konventionellen Schienengüterverkehr im Vergleich zum Containerverkehr hat.

Bis 2025 wird ein allgemeines Aufkommenswachstum im Schienengüterverkehr von 34 % prognostiziert. Es sind insbesondere auf den für den Seehafen hinterlandverkehr verwendeten Strecken hohe Aufkommenszuwächse zu erwarten. Die Verkehrsströme aus den Häfen Hamburg und Bremen sowie Rostock haben dabei die stärksten Auswirkungen auf die Region.

Güterverkehrsstellen

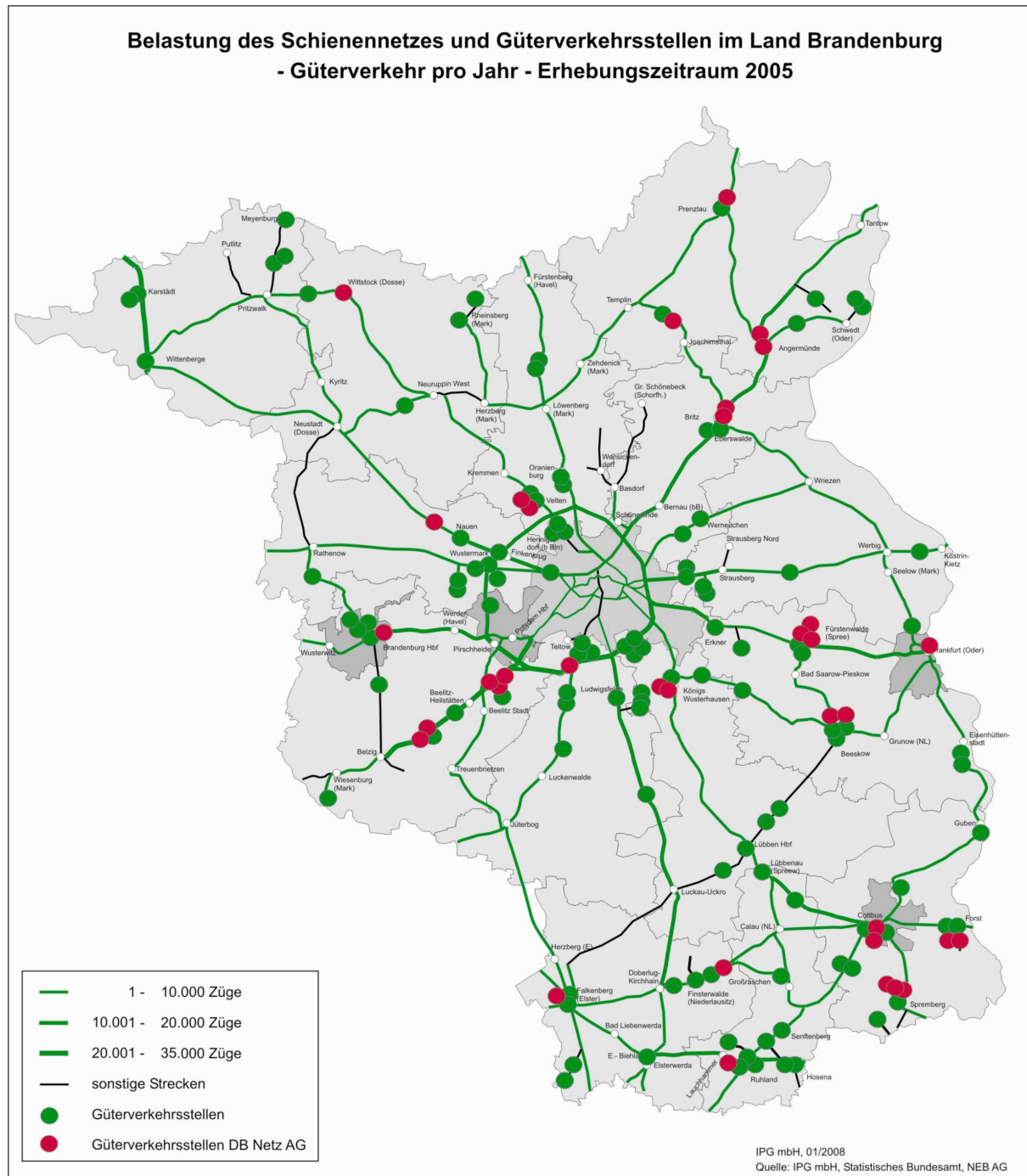
Im Land Brandenburg sind derzeit 222 Güterverkehrsstellen inklusive Nebenanschlüsse in Betrieb (siehe Abbildung 2). Die DB Netz AG betreibt dabei 20 % der Güterverkehrsstellen. Daneben befindet sich eine größere Zahl an Güterverkehrsstellen momentan „Außer Betrieb“. Dieser Status steht einerseits für eine schnelle Reaktivierungsmöglichkeit andererseits aber auch für eine mögliche folgende Stilllegung des Anschlusses.

In allen brandenburgischen Landkreisen sind Güterverkehrsstellen vorhanden, die verschiedene Angebote offerieren. Teilweise werden bestimmte Produktgruppen umgeschlagen, teilweise wird vielseitiger Güterumschlag angeboten. Die meisten regionalen Wachstumskerne sind gut mit Güterverkehrsstellen versorgt. In den Wachstumskernen „Wittenberge, Perleberg, Karstädt“, „Neuruppin“ sowie „Luckenwalde“ ist eine Unterversorgung mit Güterverkehrsstellen festzustellen. In diesen Gebieten sind auch keine durch die DB Netz AG betriebenen Güterverkehrsstellen vorhanden.

Der Anlagenzustand der gelisteten Güterverkehrsstellen ist als gut zu bewerten. Die Anlagen sind mehrheitlich Neubauten bzw. sind umfassend rekonstruiert und mit leistungsfähigen Umschlagsanlagen ausgestattet.

Insbesondere im Berliner Ballungsraum ist eine Konzentration von Güterverkehrsstellen zu verzeichnen. Auch für den Containerumschlag sind leistungsfähige Einrichtungen vorhanden. Eine wichtige Rolle spielen dabei die GVZ im Berliner Ballungsraum. Die GVZ in Großbeeren (Berlin Süd) und in Wustermark (Berlin West) sind in diesem Zusammenhang hervorzuheben. Sie sind im bundesweiten Ranking in der Spitzengruppe vertreten (Platz 3 bzw. 8).

Abbildung 2: Belastung des Schienennetzes und Güterverkehrsstellen im Land Brandenburg



Ergebnisse

Der gegenwärtige Schienengüterverkehr wird von der vorhandenen Schieneninfrastruktur bewältigt. Auf allen Hauptstrecken sind noch Restkapazitäten für den Schienengüterverkehr vorhanden.

Auch im Regionalnetz sind ausreichend Kapazitäten für Güterzüge vorhanden. Allerdings wurde die Infrastruktur auf einigen Strecken auf das SPNV-Betriebsprogramm optimiert, so dass Güterzüge nur nachts - während der Betriebsruhe des SPNV - verkehren können. Aufgrund logistischer Zwänge ist dies aber nicht immer möglich.

Die am stärksten von Güterzügen genutzten Strecken im Land Brandenburg (siehe Abbildung 2) sind:

- die Anbindung des Rangierbahnhofs Seddin (Wetzlarer Bahn) 70 Züge / Tag,
- der Berliner Außenring 55 Züge / Tag,
- die Niederschlesische Magistrale 53 Züge / Tag,
- die Strecke Hamburg – Berlin 41 Züge / Tag.

Der Rangierbahnhof Seddin, als Drehscheibe zwischen Westeuropa und Osteuropa sowie Asien, spielt im nationalen- aber vor allen Dingen auch internationalen Güterverkehr eine tragende Rolle.

Generell ist das im Land Brandenburg vorhandene Schienennetz für den Güterverkehr gut geeignet.

Auf einem überwiegenden Teil des Netzes entsprechen Streckenklasse, Lichtraumprofil und KV-Kodifizierung dem für den Güterverkehr üblichen Standards.

Eine Reihe bedeutender Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur des Fern- und Ballungsnetzes entsprechend des Bedarfs im Schienenpersonenverkehr wurden bereits abgeschlossen. Weitere Strecken werden gegenwärtig bzw. in den kommenden Jahren ausgebaut. Hauptziele der Maßnahmen neben der Ertüchtigung auf eine größere Streckenhöchstgeschwindigkeit sind vor allem der Ersatz personalintensiver Stellwerkstechnik und veralteter Bahnübergangssicherungsanlagen sowie die Beseitigung von Oberbaumängeln.

Defizite

- Die **Grenzübergänge zwischen Polen und Deutschland** sind kapazitätsbeschränkende Schnittstellen. Die Abläufe im grenzüberschreitenden Verkehr müssen besser aufeinander abgestimmt werden.
- An den **stark belasteten Verbindungskurven bei höhengleichen Abzweigen** (z.B. Falkenhagener Kreuz, süd-westliche Verbindungskurve; Kurve Brieske – Hosena; Pbf Horka, nord-östliche Verbindungskurve) bestehen weitere Engpässe für den Güterverkehr.
- **Die Anbindungen aller Güterverkehrszentren** in Wustermark, Großbeeren, Freienbrink und Frankfurt/Oder und des **Rangierbahnhofs Seddin** werden **bei weiter steigender Verkehrsanziehung** Engpässe darstellen.
- **Tagsüber** ist auf einigen Hauptstrecken die für den **Schienengüterverkehr** verfügbare Kapazität **durch den eng vertakteten Personenverkehr stark eingeschränkt.**

Diese Defizite wirken sich negativ auf die Attraktivität des Schienengüterverkehrs aus und schränken dessen Leistungsfähigkeit ein.

Handlungsempfehlungen

Die aufgeführten Defizite betreffen fast ausschließlich das der DB Netz AG gehörende Schienennetz. Das Land kann die empfohlenen Maßnahmen dem Eigentümer mitteilen und sollte allerdings dessen Umsetzung mit dem zukünftigen Bedarf begründen.

1. Verbesserung der Abläufe in den Grenzbahnhöfen

Die Grenzübergänge zwischen Polen und Deutschland stellen kapazitätsbeschränkende Schnittstellen dar. Um Hemmnisse für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu verringern, ist auf eine Verbesserung der Grenzabfertigung und der betrieblichen Abläufe in den Grenzübergangsstellen (z.B. Lok- und Personalwechsel), auf eine ausreichende Abfertigungskapazität sowie auf gezielte, mit beiden Seiten abgestimmte Ausbaumaßnahmen hinzuwirken. Es wird empfohlen, Konzepte für eine Auslagerung der Abfertigung auf vorgelagerte Bahnhöfe in Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Einsatz von Personal und Triebfahrzeugen zur Unterstützung der Entlastung der Grenzbahnhöfe zu entwickeln.

Abbildung 3: Frankfurt (Oder), Oderbrücke, Richtung Polen



Quelle: KÄMMERER 2005.

2. Einführung von ETCS auf den Korridoren für grenzüberschreitenden Güterverkehr

Durch die Einführung von ETCS auf den Korridoren für grenzüberschreitenden Güterverkehr können Lokwechsel an der Grenze vermieden und die Abläufe im grenzüberschreitenden Güterverkehr verbessert werden.

3. Berücksichtigung der Belange des Schienengüterverkehrs bei Um- und Ausbauplanungen

Es ist darauf zu achten, dass die Belange des Güterverkehrs bei der Planung von Erneuerungsmaßnahmen sowohl im Regional- als auch im Fern- und Ballungsnetz berücksichtigt werden. Insbesondere Überholgleise in ausreichender Länge und an geeigneten Standorten, Zugbildungsanlagen sowie Verbindungskurven und notwendige Weichenverbindungen zu Anschlussstellen müssen für einen funktionierenden Schienengüterverkehr vorhanden sein. In den Planungs- und Abstimmungsrunden zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Land sollte das MIR auch als Fürsprecher für den Schienengüterverkehr agieren und dessen Belange vertreten.

4. Stärkung und Reaktivierung von Regionalstrecken für den Schienengüterverkehr

Im Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg 2008 – 2012 wird hervorgehoben, dass aus Kapazitäts- bzw. Kostengründen das Regionalnetz für den Güterverkehr in den nächsten Jahren eine zunehmende Bedeutung erfahren wird. Im Regionalnetz sind für den Güterverkehr noch Kapazitäten vorhanden. Allerdings wurde die Infrastruktur auf einigen Strecken auf das SPNV-Betriebsprogramm optimiert, so dass Güterzüge nur nachts - während der Betriebsruhe des SPNV - verkehren können. Aufgrund logistischer Zwänge ist dies aber nicht immer möglich. Es wird daher eine Bedarfsanalyse unter Federführung des MIR angeregt, die die im Regionalnetz vorhandenen Güterverkehrsstellen (z.B. Beeskow, Neuruppin, etc.) und die dort durchgeführten und beabsichtigten Verkehre untersucht. Dabei sind auch die weiteren Nutzungsmöglichkeiten für den Schienengüterverkehr von Regionalstrecken ohne SPNV (z.B. Templin – Joachimsthal) einzubeziehen.

Abbildung 4: Rangierbahnhof Seddin



Quelle: KÄMMERER 2005.

5. Stärkung der Güterverkehrszentren

Die Streckenanbindung der Güterverkehrszentren ist zur Bewältigung der zukünftigen Nachfrage ggf. auszubauen. Insbesondere die einseitige Anbindung der KV-Terminals und z.T. fehlende Verbindungskurven sorgen bei steigendem Verkehrsaufkommen für ungünstige Betriebsabläufe und eingeschränkte Qualität. Auch die wachsende Verkehrsanziehung des Rangierbahnhofs Seddin (Abbildung 4) sorgt für eine zusätzliche stärkere Belastung der Zulaufstrecken. Wichtig für eine flexible Betriebsabwicklung ist der Erhalt notwendiger Alternativrouten und Verbindungsmöglichkeiten zwischen diesen sowie die Schaffung eines weiteren Rangierbahnhofs, z.B. in Elstal unter der Verantwortung Dritter, um auf Nachfragesteigerungen reagieren und um infrastrukturell den zukünftigen Anforderungen des Güterverkehrs gerecht werden zu können.

6. Nutzungsanalyse der Güterverkehrsstellen

Die Analyse der derzeitigen Nutzung der Güterverkehrsstellen und eine Ermittlung der Ursachen für Verkehrsverlagerungen bzw. zeitweise „Stilllegungen“ von Anschlussstellen sollten unter der Federführung des MIR vertieft werden. Mit den Ergebnissen dieser Untersuchung ist es möglich, gezielt den Schienengüterverkehr attraktiver zu gestalten und durch Kooperationsvermittlung zwischen den Betreibern der Güterverkehrsstellen, anschließenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen und potentiellen Transporteuren Lösungsansätze für die Nutzung der Anlagen und den Transport via Schiene zu initiieren.

7. Vernetzung der Verloader

In diesem Zusammenhang ist auch eine stärkere Vernetzung der Verloader innerhalb Brandenburgs anzuregen, um Güter für potentielle KV-Züge zu bündeln und Verkehre zu optimieren bzw. von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dies kann in Zusammenarbeit mit der Logistikinitiative Berlin-Brandenburg erfolgen und sollte durch das Land unterstützt werden.

8. Vermarktung Brandenburgs als Logistikstandort

Mit der Durchführung eines interessengruppenspezifischem Standortmarketings ist die Stärkung der bereits vorhandenen Kompetenzen der Logistikbranche in Brandenburg und die Förderung von Unternehmensansiedlungen zu erreichen. Insbesondere der Schienengüterverkehr ist dabei gezielt zu fördern. Die Verfügbarkeit vorhandener Transportkapazitäten ist ein wesentlicher Vorteil. Es wird empfohlen, diesen und weitere Standortvorteile der Region im europäischen Kontext unter Kooperation mit der ZAB und der Logistikinitiative Berlin-Brandenburg zu vermarkten (z.B. gemeinsamer Messeauftritt).

9. GVS-Info System

Es gilt das bestehende Informationsdefizit bzgl. der Zugangsmöglichkeiten zum Schienensystem für potentielle Kunden abzubauen. Mit dem durch die IPG entwickelten GVS-Info System wurde dafür eine gute Ausgangsbasis geschaffen. Die weitere Verbreitung des Systems aber auch die inhaltliche Weiterentwicklung sind wichtige Handlungsfelder für die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs.

10. Positionierung Brandenburgs im Seehafenhinterlandverkehr

Für die Region Berlin-Brandenburg ist es in den kommenden Jahren entscheidend, die positiven Tendenzen der Seehäfen in der Region zu nutzen. Potentiale müssen herauskristallisiert und Synergieeffekte für die Region genutzt werden. Ein Vorteil der Region sind die noch verfügbaren Kapazitäten des Schienennetzes. Eine teilweise Umlenkung der Verkehrsströme könnte demzufolge für eine Entschärfung der Kapazitätssituation auf den heutigen Hauptrelationen sorgen.

Es wird eine Untersuchung im Rahmen von Scandria angeregt, wie Nord-Süd aber auch Ost-West Transitverkehre gebrochen werden können, um logistische Aufgaben in der Region für diese Güterströme zu übernehmen. Einzubeziehen ist dabei auch eine Detailuntersuchung des Umschlags und der Behandlung der Güter in der Region.

11. Räumliche Trennung von Güter- und Personenfernverkehrszügen

Eine räumliche Trennung von Güter- und schnellen Personenfernverkehrszügen ermöglicht größere Kapazitäten und verringert die gegenseitigen Störungen. Insbesondere für tagsüber verkehrende Güterzüge können damit attraktive Fahrplantrassen ermöglicht werden, was eine Verlagerung von Verkehren von der Straße zur Schiene unterstützen könnte. Eine Umsetzung des Konzepts der räumlichen Trennung in die Praxis kann aber nur beim Vorhandensein geeigneter paralleler Strecken erfolgen. Ggf. kann dieses Prinzip aber auf einzelnen Korridoren umgesetzt werden. Dazu sollte ein Konzept der räumlichen Führung der Hauptgüterströme in Brandenburg unter Beachtung einer möglichen räumlichen Trennung von Güter- und Personenfernverkehrszügen von der DB AG eingefordert werden.

12. Lärmvermeidung im Schienenverkehr

Das BMVBS hat im Nationalen Lärmschutzpaket die unterschiedlichen Programme zur Lärmsanierung gebündelt. Durch das Eisenbahn-Bundesamt werden Karten der durch den Schienenverkehr verursachten Lärmbelastung erstellt. In diesem Zusammenhang wird die Durchführung einer Bedarfsanalyse für das Land Brandenburg empfohlen, um den erforderlichen Aufwand für Lärmschutzmaßnahmen im Land abzuschätzen und gezielt in die Diskussion einbringen zu können. Eine Einbeziehung des Landes bei der Erstellung der Lärmschutzpläne ist dabei erforderlich. Zusätzlich ist eine Analyse der im Land Brandenburg am stärksten vom Schienenlärm betroffenen Gebiete zum effektiven Einsatz der verfügbaren Mittel für Lärmschutzmaßnahmen sinnvoll. Auch bei der Gestaltung der Förder- und Anreizsysteme zur Umrüstung der Bremsen in Güterwagen, wie z.B. der Einführung eines lärm-basierten Trassenpreissystems, müssen die Belange des Landes Brandenburg in die Diskussion eingebracht werden.

13. Auswirkungen der Ausweisung von Umweltzonen auf den Schienengüterverkehr prüfen

Die Ausweisung von Umweltzonen manifestiert die zunehmende Sensibilität ggü. dem Straßengüterverkehr in den Städten. Eine Entlastung der Städte im Güterverkehr durch den Einsatz stadtverträglicher Lkw und unter Einbeziehung der GVZ in die Transportkette ist im Einzelfall zu untersuchen. Die Initiierung von Gesprächen mit dem Land Berlin hierzu durch das MIR wird empfohlen.

Falls wichtige Eisenbahnstrecken von Umweltzonen betroffen sein könnten, ist eine frühzeitige Abstimmung der konkreten Ausgestaltung der Umweltzonen unter Einbeziehung betroffener EVUs und mit Moderation durch das MIR notwendig. Auch die Auswirkungen zukünftiger Schienengüterverkehre auf die Feinstaubbelastung sind dabei von besonderem Interesse.

14. Forcierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr

Zur Beseitigung von Hemmnissen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr ist eine Verbesserung der Abläufe an der Grenze erforderlich. Dazu sollte eine Forcierung der grenzüberschreitenden deutsch-polnischen Zusammenarbeit durch gemeinsame, von der Politik unterstützte Projekte erfolgen, um derzeit bestehende Hemmnisse des Grenzübergangs abzubauen. Ein Beispiel wäre die Etablierung eines Pilotzuges zwischen Seddin und Poznań Franowo, bei dem die Fertigstellung der Frachtpapiere schon in den Rangierbahnhöfen zur Realisierung von Zeitersparungen am Grenzübergang getestet werden kann. Weitere Aktivitäten und Kooperationen, die zu einer Qualitätsverbesserung führen, sind anzustreben und durch das MIR in enger Abstimmung mit den Euroregionen anzuregen.