



verkehrspolitischer informationsverein e.v.

E-mail: vivev@web.de
Internet: www.vivev.de

Rundfahrt Güterverkehr und Logistik

1 Westhafen - Trimodales Güterverkehrszentrum in Citylage

Zusammen mit dem gegenüber liegenden Großmarkt, an dem 300 Firmen mit rd. 2.500 Beschäftigten ihren Sitz haben, bildet der Westhafen das letzte verbliebene große Güterverkehrszentrum in Citylage. Auf dem Großmarkt werden jährlich rd. 500.000 t Güter - meist Obst/ Gemüse /Fisch und andere Nahrungsmittel - umgeschlagen. Die Berliner Häfen verzeichneten 2008 einen leichten Aufschwung und schlugen 3,7 Mio t Güter um. Das Berliner Strukturproblem zeigt sich auch hier: Empfangen wurden 3,45 Mio t, versandt lediglich 284.000 t. Der Westhafen war am Gesamtumschlag mit 2,1 Mio t beteiligt. Im Westhafen findet auch der Versand per Binnenschiff überschwerer Turbinen aus dem Siemenswerk statt. Der geplante Containerverkehr per Schiff hat sich dagegen bisher nicht durchsetzen können. Nach wie vor ist die Transportmenge der Binnenschifffahrt zu rd. 70 Prozent von mineralischen Brennstoffen und zu 23 Prozent von Steinen und Erden geprägt. Immerhin 31 Prozent waren grenzüberschreitender Verkehr, fast ausschließlich nach und von Polen. Von den 6.248 Schiffsankünften und -abfahrten, waren Schiffe unter polnischer Flagge zu rund der Hälfte beteiligt.

Erfreulich hat sich der Schiene-Straßen-Umschlag im Westhafen entwickelt. Vorreiter war der „Karstadtzug“ aus Unna zur Versorgung der Kaufhausstandorte. Dazu kommen im Hafenhinterlandverkehr Containerzüge aus Hamburg, Bremerhaven sowie aus Krefeld. Nach wie vor müssen Güterzüge, die den Westhafen erreichen wollen, eine umständliche Sägefahrt in ein Restgleis des ehemaligen Hamburg- und Lehrter Güterbahnhofs unternehmen. Die direkte Anbindung scheiterte bisher an den Kosten für ein Überwerfungsbauwerk über die Gleise des S-Bahnringes.

2 Flughafen Tegel - Zukünftiger Logistikstandort?

2011/2012 mit der erfolgreichen Inbetriebnahme des neuen Flughafens BBI in Schönefeld soll Tegel vom Netz gehen. Immer wieder diskutierte Ideen eine Offenhaltung dürften angesichts der mittlerweile verfestigten Rechtslage zum Scheitern verurteilt sein. Ab etwa 2013 steht also ein umfangreiches innerstädtisches Gelände mit ausgezeichneter



Verkehrsanbindung an Autobahn, Schiene (zur Zeit außer Betrieb) zur Verfügung. Tragfähige Nutzungsideen sind bisher nicht zu erkennen. Neben einer hervorragenden Straßeninfrastruktur stehen auch große Hallenkomplexe zur Nachnutzung an. Die Logistikbranche ist - gerade in Berlin - auf der Suche nach neuen Standorten und Erweiterungsmöglichkeiten. Bisher ist die Haltung der Stadtpolitik ablehnend. Das - vermeintlich uninteressanten - Logistikgewerbe will man lieber außerhalb der Stadt sehen. Wenn man bedenkt, dass 9 Prozent aller Erwerbstätigen, ca. 150.000 Menschen - in Berlin und Brandenburg in der Logistikbranche arbeiten, ist die Zurückhaltung der Politik eher unverständlich. Dazu kommt das „eingebaute“ Verkehrsproblem der Güterverkehrszentren vor der Stadt. Alle Güter die in die Stadt müssen - und das ist der Großteil - müssen morgens in der Hauptverkehrszeit über die überlasteten Einfallstraßen nach Berlin rollen. Ein Problem, das man bei innerstädtischen GVZ in günstiger Lage nicht hat - hier wird „von Innen heraus“ gefahren.

3 **Verlängerung der BAB 100 - Die Lücke zwischen Ost und West**

Der Autobahnstadtring ist eine Erfolgsgeschichte. Mit 191.400 Kraftfahrzeugen findet sich auf dieser Strecke die höchste Tagesbelastung einer Autobahn in Deutschland. Der Stadtring tut also das, wozu er gebaut worden ist: den Verkehr bündeln. Bisher ist der Stadtring aber nur ein Westberliner Halbring. Im ehemaligen Ostteil der Stadt sind die Ausfallstraßen nach wie vor radial auf den Alexanderplatz ausgerichtet, eine Umfahrungsmöglichkeit des Zentrums fehlt. Den ersten Schritt will die Verkehrspolitik jetzt mit dem 16. Bauanschnitt der BAB 100 von Grenzallee bis Treptower Park gehen. Baubeginn soll 2010, Fertigstellung 2016 sein. Für die Trasse müssen 295 Kleingärten und mehrere Gewerbebetriebe umgesiedelt sowie vier Häuser abgerissen werden. Gerechnet wird in Zukunft mit rd. 80.000 Kfz pro Tag, das wäre ein Plus von rd. 20.000 Kfz. Mit der späteren Fortsetzung der Strecke nach Ostkreuz/ Frankfurter Allee, würde eine vollwertige östliche Umfahrung der City entstehen, der Boulevard Frankfurter Allee könnte dann stadtverträglich umgestaltet werden. Mittlerweile ist der Weiterbau politisch umstritten. Für den Güterverkehr wäre die Fortsetzung von großem Wert, läuft doch mittlerweile 80 Prozent des Güterfernverkehrs in Berlin auf der Straße, nur noch 10,6 Prozent auf der Schiene. Betrachte man die Struktur des Straßengüterverkehrs etwas genauer, dass von transportierten 50 Mio. t immerhin rd. 20 Mio. t Binnenverkehr - mithin durch die Schiene nur schwer substituierbare - Nahverkehre sind.

4 **Kaffee-Express und Afghanistan-Connection - der Neuköllner Hafen**

Mehr auf der Schiene als auf dem Wasser macht der Neuköllner Hafen von sich reden. Schon seit 15 Jahren fährt der Jacobs Logistikzug zweimal wöchentlich mit jeweils rund 1.200 t Rohkaffee von Bremen in die Kaffeerösterei in Neukölln. Etwa 60 Container finden auf dem 510 Meter langen Zug Platz und entlasten so die Straßen. Die Anfahrt vom Ring in



Neukölln ist nicht ganz einfach, der Zug muss wegen der kurzen Gleise der Neuköllner Industriebahn geteilt werden. Zeitweilig gab es eine Direktverbindung auf der Schiene von Neukölln nach Afghanistan. Rund 6.000 Bahnkilometer legten die aus Gransee per LKW angelieferten Nachschubgüter für die Bundeswehr bis zum Grenzbahnhof Hairation zurück. Aus den auf dem Landweg gelieferten Teilen entstand das Feldlager in Mazar-e-Sharif. Insgesamt ist der Schienengüterverkehr in Berlin auf dem Rückzug. 1997 wurden noch 10 Mio. t auf der Schiene bewegt, 2006 waren es nur noch halb soviel. Die rapide Desindustrialisierung Berlins macht sich gerade auch am Transportaufkommen der Bahn bemerkbar - allerdings sank das Transportvolumen auf der Straße zwischen 1997 und 2005 ebenfalls deutlich von 85 Mio. t auf 50 Mio t. Im Gegensatz dazu blieb im Vergleichszeitraum der Schienengüterverkehr in Brandenburg relativ konstant bei ca. 30 Mio. t.

5 Güterverkehrszentrum Großbeeren - Spätzünder im Umland

Seit 1998 war das Terminal für den Kombinierten Verkehr in Großbeeren fertig. 5,5 Mio EUR waren verbaut, aber jahrelang wurde die Anlage nicht genutzt. Kein Zug verirrte sich nach Großbeeren. Erst mit der Schließung des innerstädtischen Hamburg und Lehrter Güterbahnhofs kam der Aufschwung. Im Jahr werden jetzt ca. 25.000 TEU umgeschlagen. Sechsmal wöchentlich verbindet der „Albatros“ die Nordseehäfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg mit Berlin. Der „Ostwind“ schafft bis zu fünfmal wöchentlich die Verbindung nach Moskau und zusätzlich gibt es nun den Warsteiner-Zug, der einmal wöchentlich Bier-Nachschub für das durstige Berlin heranschafft. Die Verbindung bis nach Peking ist aufgrund der Wirtschaftslage erst einmal wieder auf Eis gelegt. Im GVZ Berlin Süd haben Lidl, Rewe und Aldi Logistikzentren errichtet, diverse Speditionen unterhalten hier Standorte. Zusammen mit dem GVZ West (Wustermark/ Brieselang) und Ost (Freienbrink) bildet das GVZ Süd das Rückgrat des Güterumschlags in Berlin und Brandenburg. Rd. 6.000 Arbeitsplätze sind an den GVZ angesiedelt.

6 Thesen

- Berlin bleibt Konsument, das Problem der unpaarigen Güterströme wird bleiben.
- Die Schienen- und Schifffahrtsaffinen Güter bleiben auch in Zukunft untergeordnet.
- Es hat wenig Sinn, alle historischen Güterbahnhöfe zu konservieren. Stattdessen sollten lebendige Standorte wie der Westhafen optimiert werden. Hier wird ein leistungsfähiger Anschluss ans Bahnnetz gebraucht.
- Berlin braucht innerstädtischen Platz für Logistik. Die Nachnutzung des Flughafens Tegel bietet die Chance für ein innerstädtisches GVZ.
- Der Güterverkehr auf der Straße ist zu einem großen Teil nicht substituierbarer Binnenverkehr und braucht eine leistungsfähige Autobahnverlängerung in Richtung Treptow, Lichtenberg.