

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

6. Werkstattgespräch zum Thema Logistik –Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene

Ort: IHK zu Rostock, Ernst-Barlach-Str. 1-3, 18055 Rostock, Saal Mecklenburg-Vorpommern

Datum: 12. November 2013, 16.00-17.30 Uhr

Ablauf:

- Dr. **Reinhard Wulfhorst** (Leiter des Referats Verkehrspolitik des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern): Vorstellung der Ziele, Struktur und Erstellung des Integrierten Landesverkehrsplans
- Herr **Michael Berger** (Buss Port Logistics GmbH & Co. KG): Möglichkeiten und Grenzen von Verkehrsverlagerungen auf die Schiene aus Sicht der Logistikwirtschaft I
- Herr **Stephan Gustke** (Spedition Heinrich Gustke GmbH): Möglichkeiten und Grenzen von Verkehrsverlagerungen auf die Schiene aus Sicht der Logistikwirtschaft II
- Diskussion der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Zusammenfassung der Impulsvorträge und Diskussionsbeiträge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- Ausgangslage: Die Koalitionspartner in Mecklenburg-Vorpommern streben die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene an (Koalitionsvereinbarung Mecklenburg-Vorpommern 2011-2016). Auch die EU-Kommission hat in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ als Ziel genannt, dass 30 % des Straßengüterverkehrs mit einer Transportdistanz über 300 Kilometer bis 2030 von der Straße auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Schiff verlagert werden sollen. Bis 2050 sollen sogar mehr als 50 % verlagert werden.
- Der multimodale Verkehr ist in Mecklenburg-Vorpommern im besonderen Maße durch die Kombination von Schiff-, Schienen- und Straßenverkehr gekennzeichnet. So spielt der Bahngüterverkehr im Land insbesondere bei den Hinterlandverkehren der Seehäfen eine Rolle. Alle größeren Häfen verfügen über Gleisanschlüsse, insbesondere der Hafen Rostock weist erhebliche Transportmengen im Hinterlandverkehr per Bahn auf. Durch die Verzahnung von See- und Bahnverkehr in Mecklenburg-Vorpommern stellt die Verteuerung des Schiffsverkehrs durch die strengeren SECA-Grenzwerte für den Schwefelanteil in Schiffstreibstoffen auch eine Bedrohung des Bahnverkehrs dar.
- Außerhalb der Hinterlandverkehre der Häfen spielt der Bahngüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern nur eine untergeordnete Rolle, wengleich nur wenige belastbare Daten über die entsprechenden Verkehrsströme vorliegen. Durch den Rückbau vieler Gleisanschlüsse können viele Betriebe nicht mehr am Einzelwagenverkehr partizipieren. Durch mehr Umschlagpunkte bzw.

Hubs für den Kombinierten Verkehr könnte der Bahngüterverkehr attraktiver werden.

- Der Schienengüterverkehr besitzt insbesondere bei längeren Strecken Effizienzvorteile. Aufgrund der in der Regel langen Distanzen beim Kombinierten Verkehr ist für Mecklenburg-Vorpommern nicht nur die Schieneninfrastruktur im Land, sondern auch darüber hinaus – bspw. die gesamte Nord-Süd-Achse bis südlich der Alpen – relevant. Problematisch ist nach wie vor, dass sich durch fehlende einheitliche technische Standards der internationale Bahngüterverkehr recht aufwendig gestaltet. Die weitere Integration des europäischen Zugverkehrs ist daher dringend geboten. Kombiniertes Verkehr innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns ist aufgrund der kurzen Strecken nur unter bestimmten Voraussetzungen praktikabel.
- Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene sind kein Selbstzweck, sondern vor dem Hintergrund der guten Umwelt- und Klimabilanz des Bahngüterverkehrs zu sehen. Nichtsdestotrotz ist die Bahn nicht für jede Art von Verkehr geeignet, vielmehr besitzt jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken bei verschiedenen Verkehrsarten. Insbesondere bei der Versorgung eines Flächenlands wie Mecklenburg-Vorpommern weist der LKW eine hohe Effizienz auf.
- Der Gütertransport per LKW im Vor- und Nachlauf des Bahnverkehrs ist ein wichtiger Bestandteil des Kombinierten Verkehrs. Aus diesem Grund ist eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur eine wichtige Voraussetzung für den Kombinierten Verkehr, um einen störungsfreien Vor- und Nachlauf zu gewährleisten.
- Der Ausbau der Bahnstrecke Rostock-Berlin, die Teil des europäischen Verkehrsnetzes TEN-T ist, verbessert die Infrastruktur für den Schienengüterverkehr im Land. Es ist jedoch auf die große finanzielle Herausforderung zu verweisen, die mit dem Erhalt der Eisenbahninfrastruktur einhergeht. Für eine Erhöhung des Anteils des Bahnverkehrs im Modal Split (in Deutschland derzeit rund 17 %) sind Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur unerlässlich, für welche derzeit jedoch nur begrenzt Mittel zur Verfügung stehen. Auch private Infrastrukturbetreiber weisen auf die Schwierigkeiten beim Ausbau der Infrastruktur hin. Die bestehende Bahninfrastruktur kann zusätzliche Verkehrsmengen nur begrenzt aufnehmen, zumal auch der Personenverkehr Kapazitäten benötigt.
- Mit der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung wird die Bahnstrecke Lübeck-Bad-Kleinen an Bedeutung gewinnen. Es wird aber auch die Gefahr gesehen, dass es mit Fertigstellung der Querung zu einer Verlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße kommen könnte.
- Einige Teilnehmer weisen auf die aus ihrer Sicht ungünstige Geschäftspolitik großer Eisenbahnkonzerne hin, die zu sehr auf Ganzzüge und nicht auf Mischzüge bzw. den Einzelwagenverkehr setzen, kleinere bzw. mittelständische Spediteure von ihrem Angebot ausgrenzen und nicht die Möglichkeit eröffnen, auch kleine Gütermengen auf den Hauptverkehrskorridoren zu akzeptablen Preisen mit der Bahn zu transportieren. Andere Teilnehmer widersprechen dieser Darstellung und verweisen auf die von mittelständischen Spediteuren getragene Kombiverkehr GmbH und deren Angebot sowie auf bestehende und geplante Mischzugangebote hin. In der Diskussion zeigt sich, dass der Verfügbarkeit von Informationen über bestehende Bahngüterverkehrsangebote eine wichtige Rolle zukommt. Auch könnte eine Zusammenarbeit meh-

rerer kleiner Speditionen einen Weg darstellen, die für eine wirtschaftliche Nutzung des Bahnverkehrs notwendigen Gütermengen zusammenzubringen.

- Der Einsatz von Lang-LKW müsste in einer Region wie Mecklenburg-Vorpommern nicht zwangsläufig zu Lasten des Bahnverkehrs gehen, wie bspw. die Erfahrung aus Skandinavien zeigt. Lang-LKW könnten sogar dem Kombinierten Verkehr nützen, da sie den Vor- und Nachlauf verbilligen würden.
- Der Bahnverkehr könnte mit einer zunehmenden Elektrifizierung seine Umwelt- und Klimabilanz weiter verbessern.
- Die (Logistik-)Wirtschaft ist aufgefordert, Themenvorschläge, Anregungen und Ideen in den Prozess der Erstellung des integrierten Landesverkehrsplans einzubringen. Die Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern kündigt an, hierzu ein Thesenpapier zu erstellen.