

Berliner Güterbahnhöfe verrotten

Studienobjekt Berliner Südring / Verlagerung von
Straße auf Schiene klappt nicht

BERLIN – 2.9.2000 (khd). Immer mehr Güter rollen per Lkw über die Straßen, obwohl sie ökologisch sinnvoller und billiger über die Schiene transportiert werden könnten. Daran hat auch die Privatisierung der Deutschen Bundesbahn nichts geändert.

Zumal sich die Bonner Politik – wie schon bei der Telekommunikation – einen kapitalen Geburtsfehler leistete: Das Netz wurde nicht in ein gesondertes Unternehmen ausgegliedert, um einen wirklich diskriminierungsfreien Marktzugang für verschiedene Bahngesellschaften zu ermöglichen. Das heißt Netz und Betrieb wurden nicht getrennt.

Offensichtlich war echter Wettbewerb unerwünscht. Zudem übergab die staatliche Bundesbahn der Bahn AG das Schienennetz in einem äußerst maroden Zustand. Eine oder mehrere unabhängige Netzgesellschaften eröffnen aber die realistische Chance auf deutlich mehr Verkehr – auch auf den Nebenstrecken. Die Erlöse würden steigen.

Stattdessen verrottet vielerorts das Schienennetz und die vorhandene Infrastruktur zur dezentralen Abwicklung des Güterverkehrs. Am Beispiel Berlin kann das trefflich studiert werden. Allein auf dem Berliner „Südring“ gibt es 4 große, innerstädtische Güterbahnhöfe mit umfangreichen Gleisanlagen: Halensee (am Kurfürstendamm!), Wilmersdorf (am Innsbrucker

Platz), Tempelhof (am Flughafen) und Neukölln. Auch 10 Jahre nach dem Mauerfall wird von der Bahn AG dieses Potential nicht genutzt (Ausnahme: Neukölln für den Abtransport von Müll).

Die Anlagen verfallen, obwohl sie – in Schuß gebracht – hervorragend für die wohnortnahe Warenversorgung geeignet wären. Vielleicht sollte Verkehrsmi-
nister Klimmt (SPD) mal eine Fahrt mit der Berliner S-Bahn auf dem Südring von Halensee

bis Neukölln unternehmen. Immerhin könnte ein ministerieller Augenschein dazu führen, sich endlich von volkswirtschaftlichen Schildbürgereien zu verabschieden.

Es besteht bundesweit Handlungsbedarf. Die UMTS-Zinsersparnisse sollten es leichter machen.

Müssen erst die Treibstoffpreise steigen?

BERLIN – 22.8.2008 (khd). Verlegenheits-Minister Klimmt hat nie etwas zum Transport von Gütern gesagt. Auch wird er sich kaum einmal die Situation am Berliner Südring angesehen haben. Er durfte nur kurze Zeit amtieren. Und seine vielen Nachfolger Bodewig, Stolpe, Tiefensee (alle SPD) faselten zwar oft vom Vorrang der Schiene, förderten aber überreichlich den Straßenverkehr. Die Güterbahn kam immer zu kurz, obwohl sich Lkw-Schlangen über die Autobahnen quä-

**„Der Güterbahnhof
ist tot!“**

**„Was wir heute brauchen
sind Umsteige-
bahnhöfe für
Container.“**

Bahn-Chef Hartmut Mehdorn
im InfoRadio Berlin
im August 2008.

len. Auch die Einführung der Lkw-Maut konnte in den letzten Jahren keine wirksame Abhilfe bringen. Vermutlich ist sie zu niedrig angesetzt. Nach einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums soll die Schiene 2008 mit 0,8 % Zuwachs vor dem Lkw-Verkehr liegen [04]. Aber ein echter Durchbruch für die Schiene ist das noch nicht, denn auch der Lkw-Verkehr wächst noch.

Die Hoffnungen für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene knüpfen sich heute vor allem an steigende Preise für Benzin und Diesel-Treibstoff. Denn diese werden den Straßen-Transport arg verteuern. Die Bahn hingegen fährt mit elektrischem Strom. Und die Stromerzeugung ist nicht unbedingt von immer teurer werdenden fossilen Brennstoffen abhängig. Es ist zu erwarten, daß Strom für den Großverbraucher Bahn auch künftig relativ preiswert zur Verfügung stehen wird. Es müssen nur mehr Solar-, Geowärme- und Wind-Kraftwerke gebaut werden.

Allerdings bietet der Güterverkehr per Lkw einen Vorteil – den Haus-zu-Haus-Verkehr. Hier muß sich die Bahn etwas einfallen lassen. Denn der Bahn-Transport von Groß-Container erfüllt nicht alle Bedürfnisse des Markts. Vielleicht sollte die Bahn auch genormte Klein-Container entwickeln lassen, die dann vor Ort vom Versender (per Lkw) abgeholt, per Bahn zum entfernten Zielort gefahren werden und dort dem Empfänger (per Lkw) zugestellt werden.

In Berlin – und sicher auch anderenorts – böte sich an, vorhandene Güterbahnhöfe für diese neue Aufgabe zu revitalisieren, um so die Wege auf Straßen kurz zu halten. Das erfordert aber ein Umdenken bei der Deutschen Bahn AG, die derzeit noch von wenigen Groß-Container-Bahnhöfen träumt. Es ist nun Sache der Regierungspolitik, hier durch gesetzliche Regelungen Nachhilfe zu erteilen.

Mehr zu diesem Thema:

- [01] [24.08.2000: Bahn soll sich vom (Schienen-)Netz trennen] (n-tv)
- [02] [21.09.2000: Bahn soll Schienennetz ausgliedern] (DER TAGESSPIEGEL)
- [03] [12.09.2004: Schienennetz der Bahn droht zu verrotten] (DER TAGESSPIEGEL)
- [04] [18.08.2008: „Goldene Zeiten für den Schienenverkehr in Deutschland“] (Allianz pro Schiene e.V.)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_16.html#ApSch_1

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 124 der Ausgabe der »khd-Page« vom 3. September 2000 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News02.html#9>.