

„Potenzialanalyse Bahnverlagerung im Logistikstandort AD Wittstock-Dosse“

Endbericht

Auftraggeber:
Wachstums kern Autobahndreieck Wittstock-Dosse e.V.

erarbeitet von:
Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Wulfram Overmann
Dr. Norbert Wagener

19. Dezember 2010

- öffentliche Version -

Inhalt

1	Management Summary	4
2	Ausgangssituation	5
3	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	7
4	Befragung	8
4.1	Allgemein.....	8
4.2	Auswertung der Befragung.....	8
4.3	Ergänzende Interviews mit ausgewählten Unternehmen.....	19
4.4	Schlussfolgerungen.....	20
5	Handlungsfelder	24
6	Quellenverzeichnis	25
7	Anhang: Fragenbogen (Muster)	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schieneninfrastruktur (Übersicht).....	6
Abbildung 2: Schienenaffine Betriebe.....	7
Abbildung 3: Nutzung Verkehrsträger bei Beschaffungstransporten	9
Abbildung 4: Nutzung Verkehrsträger bei Versandtransporten.....	9
Abbildung 5: Quellregionen der Beschaffungstransporte	10
Abbildung 6: Quellregionen der Beschaffungstransporte (bereinigt)	11
Abbildung 7: Nutzung Verkehrsträger nach Anzahl Relationen (Beschaffung).....	11
Abbildung 8: Besondere Anforderungen des Transportgutes (Beschaffung)	12
Abbildung 9: Zielregionen der Versandtransporte.....	13
Abbildung 10: Zielregionen der Versandtransporte (bereinigt).....	13
Abbildung 11: Nutzung Verkehrsträger nach Anzahl Relationen (Versand)	14
Abbildung 12: Besondere Anforderungen des Transportgutes (Versand)	14
Abbildung 13: Bedeutung von Qualitätskriterien eine Zugangebotes	15
Abbildung 14: Verlagerungsmöglichkeiten von Straße auf Schiene	16
Abbildung 15: Anforderungen an Transporte auf der Schiene.....	17
Abbildung 16: Hemmnisse für Transporte auf der Schiene	18
Abbildung 17: Kundenanforderung nach CO ₂ -Bilanz.....	19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Befragungsteilnahme (Übersicht).....	8
Tabelle 2: Potenzial für Verlagerung auf Schiene.....	23

1 Management Summary

Diese Studie hat das Ziel herauszuarbeiten, welches Potenzial an Beschaffungs- und Versandtransporten von Unternehmen im Einzugsbereich des Wachstumskerns Autobahndreieck Wittstock-Dosse für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene bestehen.

Hierzu wurde ein Fragebogen konzipiert, der von zwei Dritteln der vom Auftraggeber genannten Unternehmen beantwortet wurde. Anschließend wurden mit ausgewählten Unternehmen ergänzende Interviews geführt.

Diese öffentliche Version des Endberichtes enthält nur anonymisierte Ergebnisdarstellungen, da den Unternehmen Vertraulichkeit ihrer Angaben zugesichert wurde.

Wie nicht anders zu erwarten war, spielt derzeit die Straße mit über 90 % Anteil eine absolut dominierende Rolle. Allerdings soll der Schienenanteil auf im Schnitt 18 % anwachsen, was für die Beschaffungstransporte eine Versechsfachung und im Versand immerhin eine Verdreifachung bedeuten würde.

Aus den Ergebnissen der Befragung lassen sich folgende Schlussfolgerungen für stärkere Bahntransporte ableiten:

- Unternehmen mit eigenem Anschlussgleis nutzen diese derzeit und sehen auch noch Potenzial für weitere Bahntransporte. Ein Unternehmen hat derzeit im Versand einen Bahnanteil von 38 % und möchte diesen auf 50 % erhöhen. In der Beschaffung, die aktuell komplett per Lkw abgewickelt wird, soll der Bahnanteil auf 30 % steigen. Ein anderes Unternehmen erhält derzeit Stammholz aus dem Baltikum, das über verschiedene Ostseehäfen per Lkw angeliefert wird. Dies könnte potenziell verlagert werden, wie das Holz aus dem Baltikum das bereits per Zug aus Lübeck kommt.
- Unternehmen, die ehemals ein aktives Anschlussgleis hatten, würden dies gerne wieder nutzen. Das Unternehmen wird derzeit komplett mit Lkw beliefert. Das theoretische Potenzial liegt bei ca. 1.300 Waggons pro Jahr, von dem ein Drittel bis die Hälfte realisiert werden könnte.
- Zwei Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss können sich Bahntransporte vorstellen, teilweise sogar in erheblichem Umfang. Bei Unternehmen A müssten konventionelle Waggons direkt im Werk beladen werden können, während Unternehmen B ausgehende Transporte zum Hafen Hamburg, die derzeit zunächst per Lkw nach Großbeeren gehen, direkt per Bahn transportieren würde oder den Containerumschlagpunkt in Heiligengrabe nutzen würde, sollte dies möglich werden. Hier wäre dann auch eine Kombination mit dem Containerzug von/nach Hamburg zu prüfen. Unternehmen B verfügt auch noch über ein Potenzial von 1.400 Tonnen/Woche an Anliefervolumen, das auf Schieneneignung zu überprüfbar ist.
- Ein weiteres Unternehmen hat überhaupt keinen Einfluss auf die Organisation ein- oder ausgehender Transporte, da es Frei Haus beliefert wird bzw. der Kunde den Versand organisiert.

Da es signifikante Transportmengen gibt, die für einen Transport per Bahn geeignet sind, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Untersuchung von Nutzungsmöglichkeiten des Containerumschlagpunktes in Heiligengrabe für weitere Nutzer und welche Containerzugrelationen im Seehafen-hinterlandverkehr vor allem zu den Nordseehäfen (Hamburg, Bre-

men/Bremerhaven, Rotterdam) gestärkt bzw. neu entwickelt werden können. Dies würde einem wöchentlichen Potenzial von derzeit ca. 160 TEU entsprechen. Dazu kommt eine korrespondierende Menge von Leercontainern.

2. Unterstützung von Unternehmen mit eigenem, aktivem Gleisanschluss bei der Entwicklung weiterer Bahnverkehre. Das Potenzial liegt bei 5.900 Tonnen / Woche.
3. Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken¹/Gleisanschlüssen (Neustadt/Dosse – Neuruppin) würde ein wöchentliches Potenzial von mehr als 10 konventionellen Waggons (über 700 Tonnen/Woche) realisieren können.
4. Prüfung, ob die Verladung der 9-10 Wechselbehälter bereits in Meyenburg auf die Schiene möglich ist und eine Anbindung an die Berliner GVZ und Weiterfahrt ins Ruhrgebiet organisiert werden kann.
5. Untersuchung, wie und an welchem Standort mit Bahnanschluss logistische Dienstleistungen (Umschlag Straße/Schiene, Zwischenlagerung, Organisation des Vor-/Nachlaufes per Lkw) erbracht werden können, die Unternehmen in der Region die Nutzung der Schiene als Verkehrsträger erlauben würde, auch wenn sie kein eigenes Anschlussgleis zur Verfügung haben.
6. Mittel- bis langfristige Schaffung eines eigenen Anschlussgleises bei Werder und Falkenhagen, in Abhängigkeit von der Lkw-Kostenentwicklung.
7. Ausbau der B 189, die eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der künftigen A 14 (Wittenberge) und Pritzwalk und der A 24 (Wittstock-Dosse) übernimmt und für Vor- und Nachlauforganisation des Hafens Wittenberge und der Umschlagplätze Heiligengrabe und Falkenhagen von Bedeutung ist.

2 Ausgangssituation

Das Autobahndreieck Wittstock/Dosse liegt im Knotenpunkt von West-Ost- (Wittenberge-Pritzwalk-Heiligengrabe-Wittstock-Neuruppin-Hennigsdorf) und Nord-Süd- (Meyenburg-Falkenhagen-Pritzwalk-Neustadt/Dosse) Bahnstrecken, die vorrangig für den SPNV genutzt werden. Diese Strecken bieten Anschluss an (Haupt-)strecken Richtung Rostock, Hamburg und Berlin und können als Bypass im Nord-Süd-Verkehr genutzt werden.

Für den Güterverkehr werden diese Strecken bisher noch ungenügend genutzt. In diesem Zusammenhang soll das Autobahndreieck Wittstock/Dosse zum Logistikstandort entwickelt werden, welches insbesondere den ortsansässigen Unternehmen eine bessere Erreichbarkeit ihrer Beschaffungs- und Absatzmärkte unter Nutzung der Bahn bietet. Das gut ausgebaute Straßennetz, insbesondere durch A 19, A 24 und B 189, bietet eine sehr gute Infrastruktur für Zubringer- und Verteilerverkehre.

Um die vorhandene Schieneninfrastruktur sowie die räumliche Lage der schienenaffinen Betriebe zu verdeutlichen, dienen die folgenden beiden Abbildungen, die der Hub 53/12° Studie² aus dem November 2008 entnommen sind.

¹ Es liegt aktuell ein Schreiben der Prignitzer Leasing AG vor, in dem die Wiedereröffnung der Strecke Neuruppin – Neustadt für das 2. Quartal 2011 angekündigt wird. (Interview, 19.11.2010)

² Quelle: http://www.hub5312.de/HUB%2053-12_Bericht.pdf (08.10.2010)

HUB 53/12° - DAS LOGISTIKNETZ GÜSTROW / PRIGNITZ / RUPPIN

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Südstr. 62 • 52064 Aachen
Voltastraße 5 • 13355 Berlin

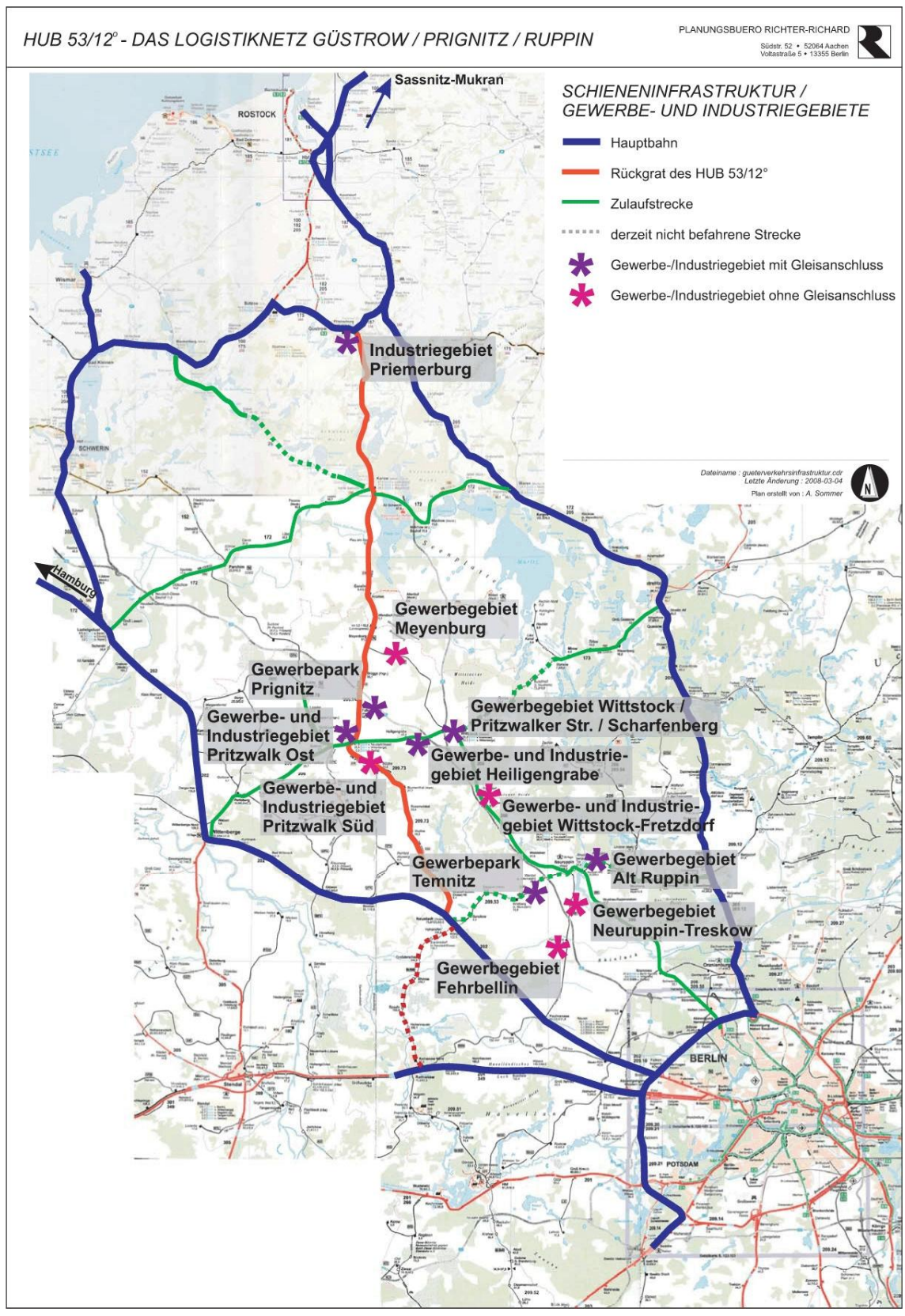


Abbildung 1: Schieneninfrastruktur (Übersicht)³

³ Quelle: PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD [2008]

HUB 53/12° - DAS LOGISTIKNETZ GÜSTROW / PRIGNITZ / RUPPIN

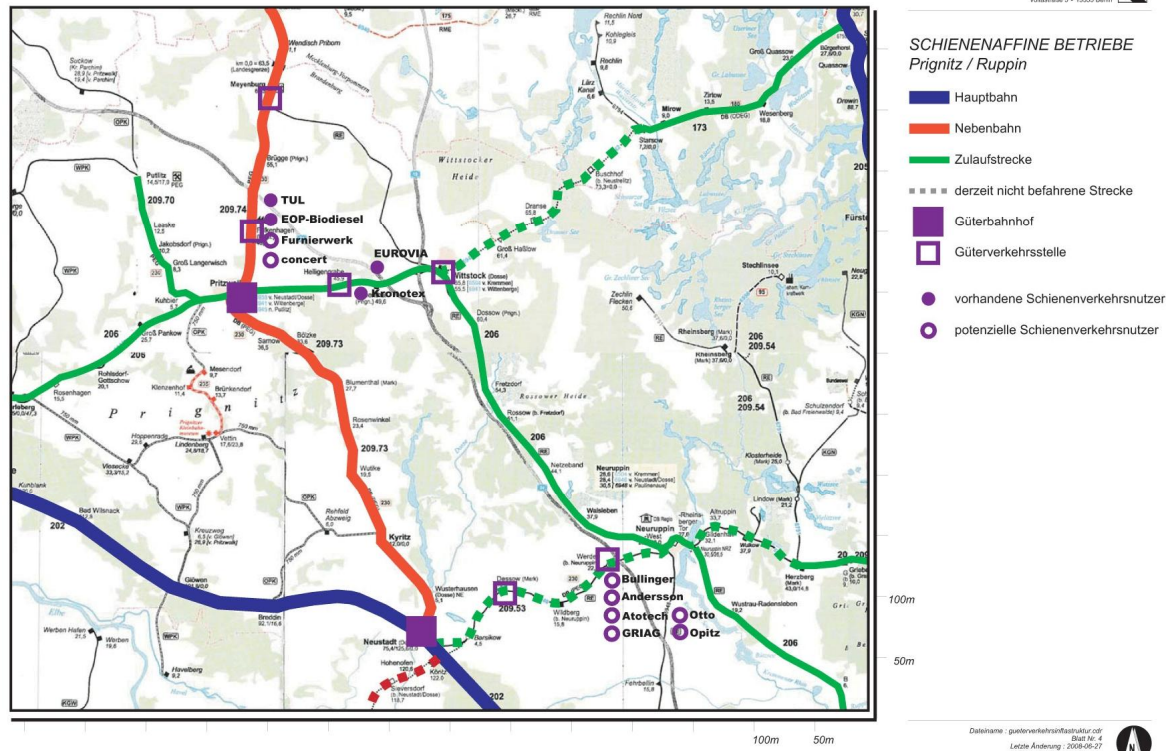


Abbildung 2: Schienenaffine Betriebe⁴

3 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Um eine stärkere Streckenauslastung und eine bessere Bedienung der regionalen Wirtschaft zu erreichen, sollen Möglichkeiten der Nutzung des Güterverkehrs per Bahn untersucht und eine Verlagerung unterstützt werden. Ansatzpunkte hierfür liegen im konventionellen Güterverkehr, im KV-Verkehr in Richtung Seehäfen (Rostock, Hamburg) und im Nord-Süd-KV-Verkehr mit Anbindung an das GVZ Wustermark. Für das Autobahndreieck, u.a. für den Standort Falkenhagen, sollen Möglichkeiten einer Profilierung als Logistikstandort untersucht und erschlossen werden.

In einem ersten Schritt und in Vorbereitung eines Impulsprojektes sollen in Interviews mit regional ansässigen Unternehmen die Potentiale zur stärkeren Nutzung der Bahn in der Beschaffungs-, Absatz- und Entsorgungslogistik der Unternehmen untersucht werden. In einer Analyse der Ergebnisse werden dann Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

⁴ Quelle: PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD [2008]

4 Befragung

4.1 Allgemein

Der Auftraggeber stellte eine Liste mit Unternehmen in der Region bereit, die in die Befragung einbezogen werden sollten. An diese Unternehmen wurde der in Abstimmung mit dem Auftraggeber entwickelte Fragebogen (siehe Kapitel 7: Anhang) per eMail versandt.

Die wiederholten und ausdauernden Bemühungen der Kontaktpersonen vor Ort ermöglichten den für diese Art von Befragung außerordentlich hohen Anteil an Antworten (70 %).

65 % der angeschriebenen Unternehmen reagierten durch Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens, ein weiteres Unternehmen erklärte telefonisch, warum es nicht für die Befragung geeignet und daher das Ausfüllen des Fragebogens nicht sinnvoll ist.

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt eine Übersicht über die Befragungsteilnahme.

	absolut	Anteil
Ansprechpartner gesamt	23	100,0%
Reaktion gesamt	16	69,6%
Fragebogen erhalten	15	65,2%
Reaktion, aber kein Fragebogen	1	
keine Reaktion	7	

Tabelle 1: Befragungsteilnahme (Übersicht)

4.2 Auswertung der Befragung

Den Befragungsteilnehmer wurde Vertraulichkeit ihrer Angaben zugesagt, daher sind diese in der folgenden Auswertung summarisch dargestellt.

Zunächst wurde, getrennt nach Beschaffungs- und Versandtransporten, nach den aktuell genutzten und zukünftig geplanten Verkehrsträgern gefragt.

„Welchen Verkehrsträger nutzen Sie heute und in der Zukunft für Ihre Gütertransporte?“

Wie nicht anders zu erwarten war, spielt derzeit die Straße mit über 90 % Anteil eine absolut dominierende Rolle. Allerdings soll der Schienenanteil auf im Schnitt 18 % anwachsen, was für die Beschaffungstransporte eine Versechsfachung und im Versand immerhin eine Verdreifachung bedeuten würde. Transporte auf der Wasserstraße spielen eine untergeordnete Rolle.

Die nachfolgende Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigt die derzeitige und künftige Situation sehr deutlich.

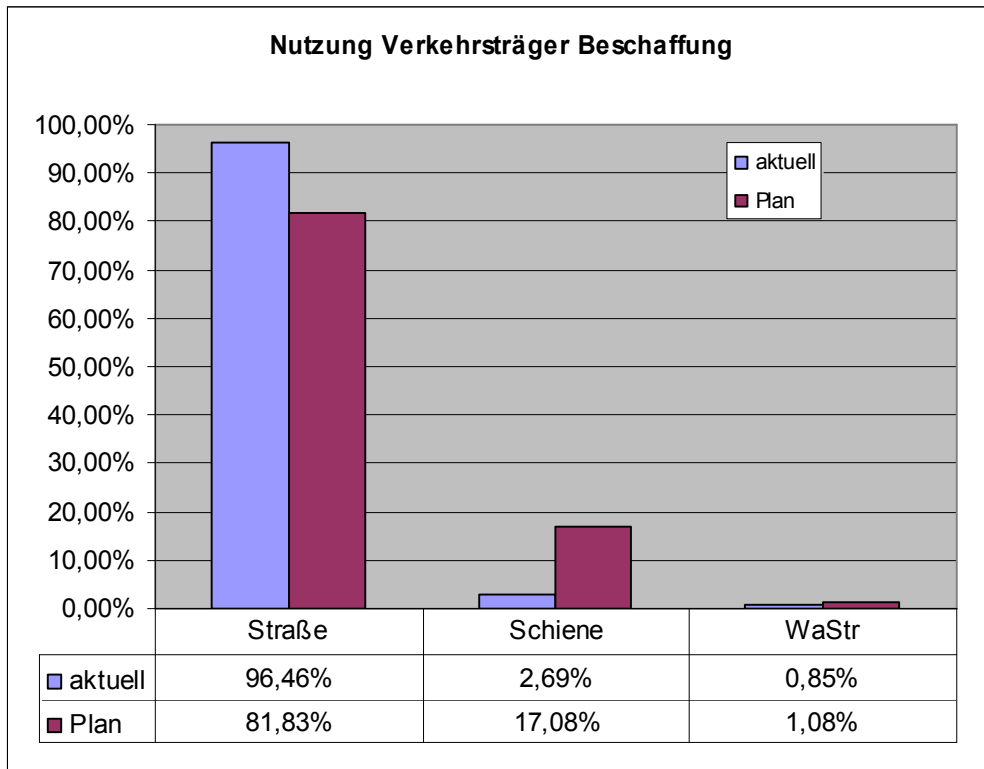


Abbildung 3: Nutzung Verkehrsträger bei Beschaffungstransporten

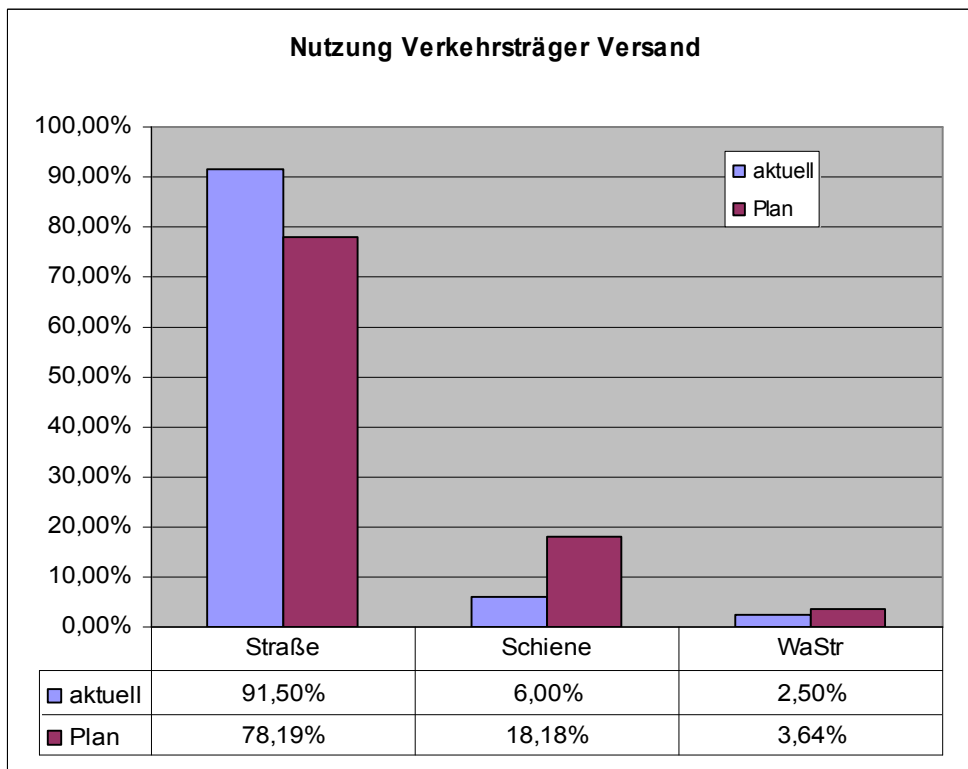


Abbildung 4: Nutzung Verkehrsträger bei Versandtransporten

Im nächsten Abschnitt des Fragebogens wurde zunächst die Beschaffungssituation näher beleuchtet.

Die beschafften Güter deckten ein weites Spektrum ab:

Stahl, Aggregate, Geräte etc. für die Nutzfahrzeugbranche (LKW / Anhänger), Kleinmaterialien, Schnittholz, Spanplatte, Furnier, Möbelbeschläge, Verpackung, Möbelkomponenten, Glas, Rohholz, Leim, Mehl und andere Lebensmittel als Palettenware oder lose im Silo-LKW, Abfälle zum Recycling, Zellulose (Pulp in Rollenform), SAP (Super Absorbent Powder in Big Packs auf Palette), BICO Ballen (PVC Fasern in Ballen), Latex in Tanklastzügen oder Gebinden, Materialien für Stahlbau (Bleche, Profilstähle etc.); Baugruppen für die Herstellung von Hochdruck-Spül- und Saugaufbauten (Komponenten der Hydraulik, Pneumatik, Elektrik und Steuerung), Getreideprodukte, Rohstoffe zur Herstellung von Frühstückscerealien, Schnittholz, Stahl, Rapssaat, Rapsöl, Natrium-methylat, Methanol, Schwefelsäure, Phosphorsäure, Salzsäure, Kaliumhydroxid, Rundholz, Gesenkschmiedeteile, Freiformschmiedeteile, gewalzte und geschmiedete Stücke; Stückgewichte von 1,0 g bis 4,5 t, Pflanzliche und tierische Öle & Fette, Pflanzenextrakte; Gelatine; Chemikalien, Gleisbaustoffe (Schotter, Oberbauteile wie Schienen, Schwellen), Bahnübergangskonstruktionen, Erdbaustoffe (Sande, Kiese), Kabel, Rohrleitungen, Konstruktionsteile für Ingenieurbauten

Es wurden nach den fünf mengenmäßig wichtigsten Beschaffungsrelationen gefragt (vgl. Fragebogen im Anhang auf Seite 26).

Wie gestalten sich Ihre Beschaffungstransporte derzeit?

Wie Abbildung 5 zeigt, kam (bezogen auf die Menge) die Hälfte der Produktionsmaterialien aus Deutschland, danach folgt in der Reihenfolge der Bedeutung als Quellregion Osteuropa und der Nord- und Ostseeraum.

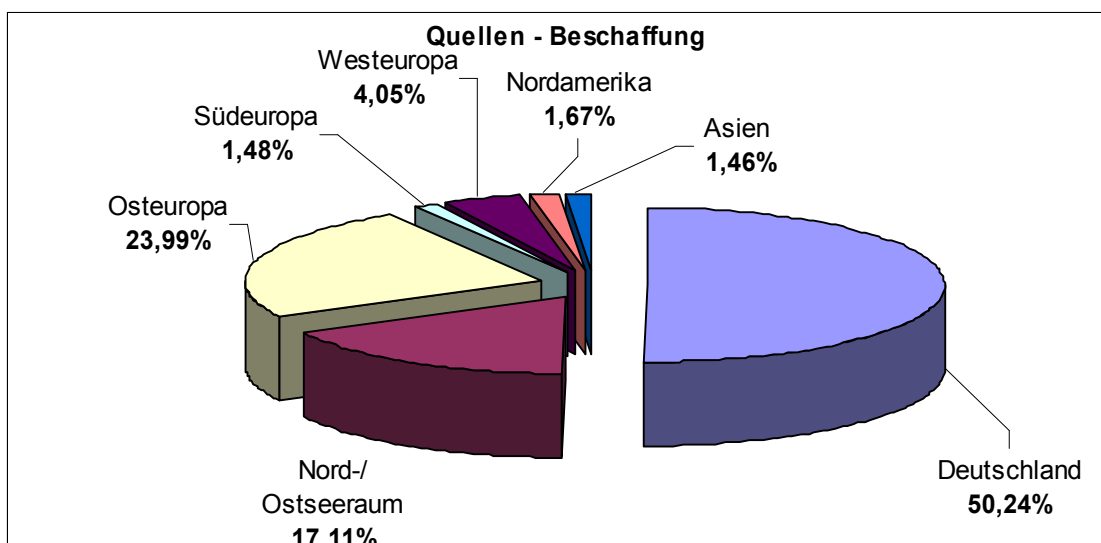


Abbildung 5: Quellregionen der Beschaffungstransporte

Da ein Unternehmen in Heiligengrabe allein ca. 80 % der von allen Befragungsteilnehmern gemeldeten Beschaffungsmenge in Tonnen pro Woche verantwortet und das Material aus den oben genannten drei wichtigsten Regionen bezieht, wurde eine zweite, bereinigte Auswertung erstellt, deren Ergebnis in Abbildung 6 dargestellt ist. Hier gewinnt vor allem Westeuropa an Bedeutung und rückt auf den zweiten Platz vor.

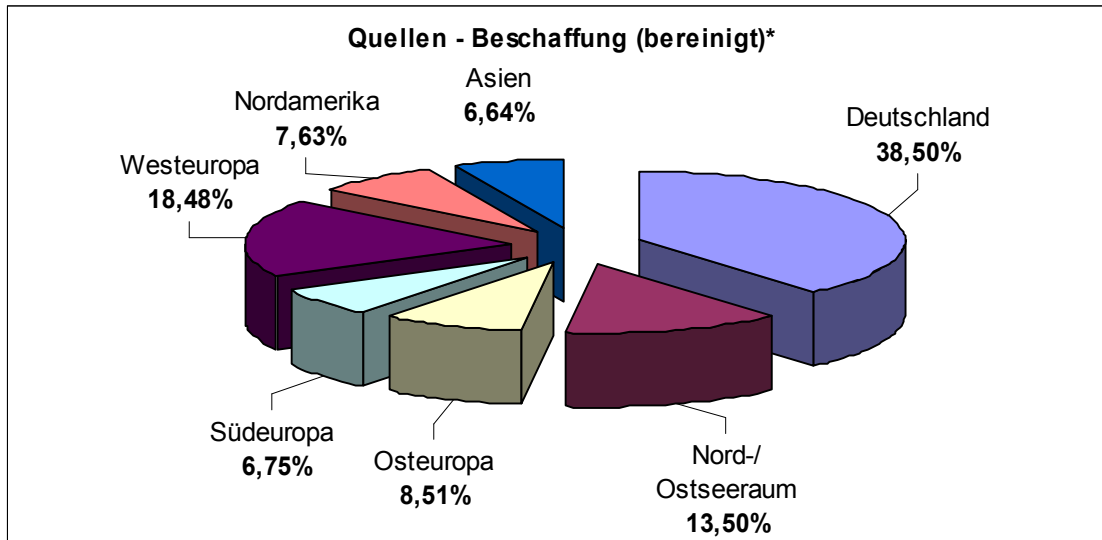


Abbildung 6: Quellregionen der Beschaffungstransporte (bereinigt)

Die Anteile der genannten Beschaffungsrelationen nach Verkehrsträgerkombinationen zeigt Abbildung 7. Über drei Viertel aller Transporte sind reine Straßen Transporte und in weiteren 17 % übernimmt der Lkw den Nachlauf bis zum Empfänger.

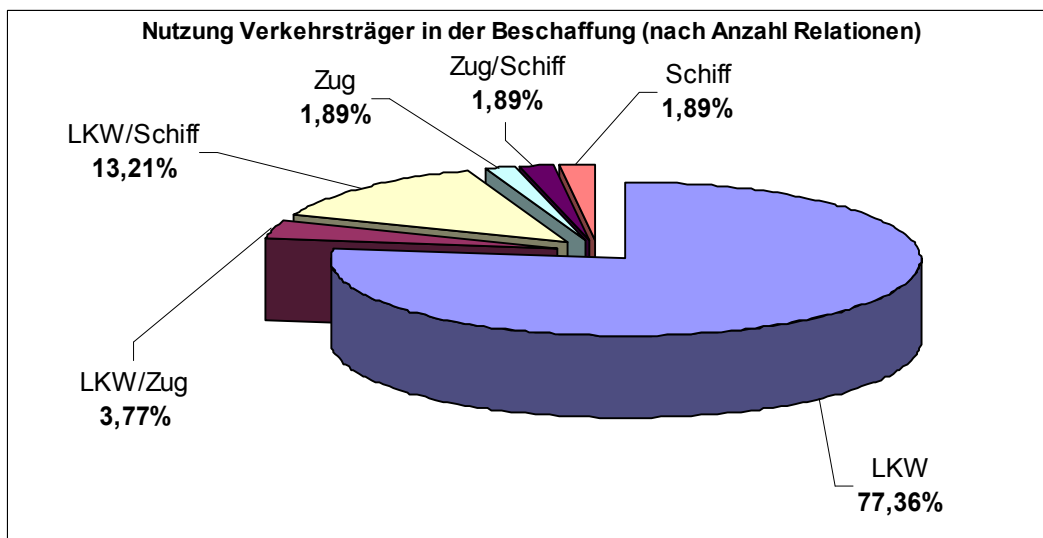


Abbildung 7: Nutzung Verkehrsträger nach Anzahl Relationen (Beschaffung)

Werden durch Ihre Beschaffungsgüter besondere Anforderungen gestellt (z.B. Lademaßüberschreitung, Gefahrgut, temperaturgeführt)?

Drei Viertel aller Ladung stellt keine besonderen Anforderungen, 20 % nennt Gefahrgut und bei einem Unternehmen kommt Lademaßüberschreitung vor (siehe Abbildung 8).

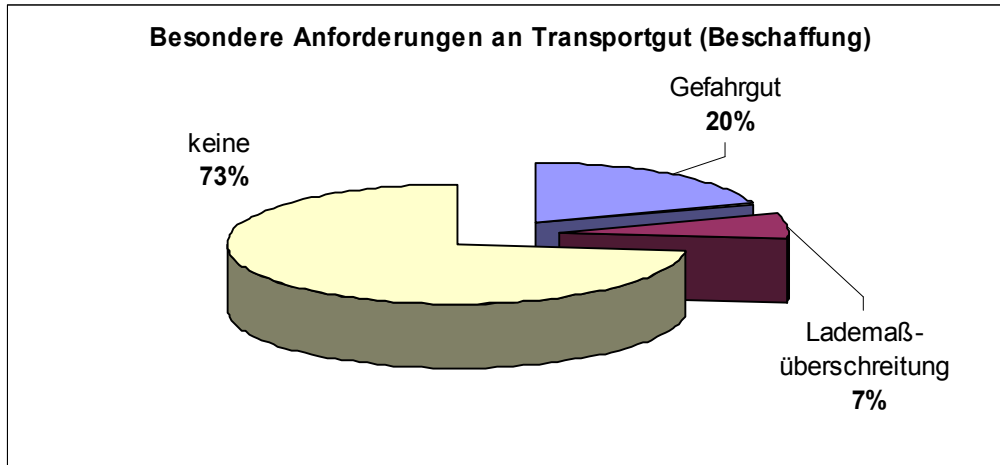


Abbildung 8: Besondere Anforderungen des Transportgutes (Beschaffung)

Der nächste Abschnitt des Fragebogens beleuchtet die Versandseite der Unternehmen.

Welche Produkte (Output) werden im Versand für Ihr Unternehmen transportiert (z.B. Möbel, Spanplatten etc.)?

Das Spektrum der Versandprodukte umfasst:

Anhänger, Anbauteile, LKW, Ersatzteile jedweder Couleur, Brettschichtholz, zerlegte Möbel, Laminat, MDF-/ HDF-Platten, OSB-Platten, Paniermehl u. andere Lebensmittel als Palettenware oder lose im Silo-LKW, Glasprodukte, Metalle, Abfälle, Airlaid in Ballen oder Rollen auf Palette, Ersatzteilversand für unsere Produkte, Lebensmittel auf der Grundlage von Getreideprodukten, Konstruktionsteile, Biodiesel, Rapsexpeller, Glycerin, Schleimstoff, Fettsäure, Kaliumsulfate, Furniere, Stirnräder und Stirnradwellen, Weichgelatine kapseln als Großpackung auf Palette, Altmaterialien.

In gleicher Methodik, wie bei der Beschaffung wurden anschließend die Versandtransporte beleuchtet (vgl. Fragebogen im Anhang auf Seite 27).

Wie gestalten sich Ihre Transporte zu den Abnehmern Ihrer Produkte derzeit?

Auf die Versandmenge aller Befragten bezogen, geht gut ein Drittel der Produkte nach Deutschland gefolgt vom Nord-/Ostseeraum, Westeuropa und Nordamerika. Die Verteilung auf die Zielregionen zeigt die Abbildung 9.

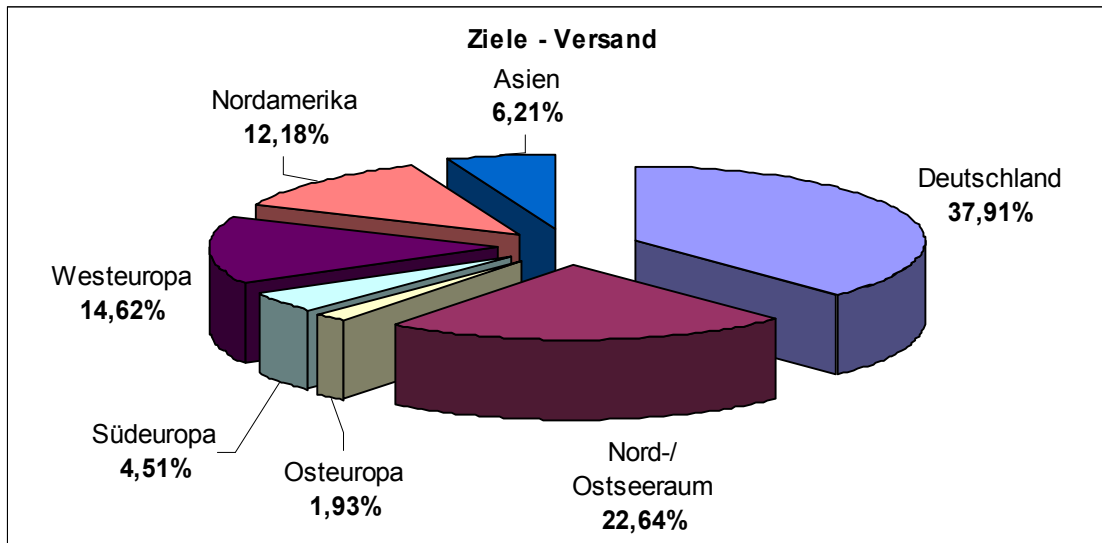


Abbildung 9: Zielregionen der Versandtransporte

Da auch hier ein Unternehmen die Versandgesamtmenge mit über 50 % dominiert, verändert sich die Verteilung auf die Zielregionen signifikant, wenn man die Auswertung bereinigt darstellt. Nun geht mehr als die Hälfte der verbleibenden Versandmenge nach Deutschland und es folgen in großem Abstand Asien, Süd- und Westeuropa. Die bereinigte Verteilung auf die Zielregionen zeigt Abbildung 10.

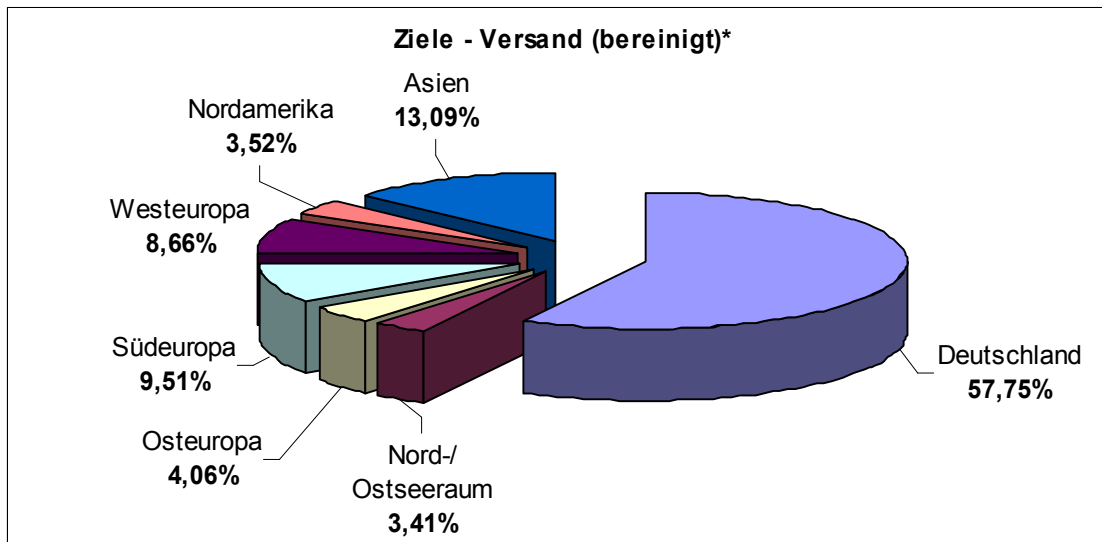


Abbildung 10: Zielregionen der Versandtransporte (bereinigt)

Auch im Versand gehen mehr als drei Viertel der genannten Relationen als reine Straßentransporte zum Empfänger bei weiteren knapp 20 % deckt der Lkw den Vorlauf zum Schienen- oder Seetransport ab. Die genaue Aufteilung zeigt Abbildung 11.

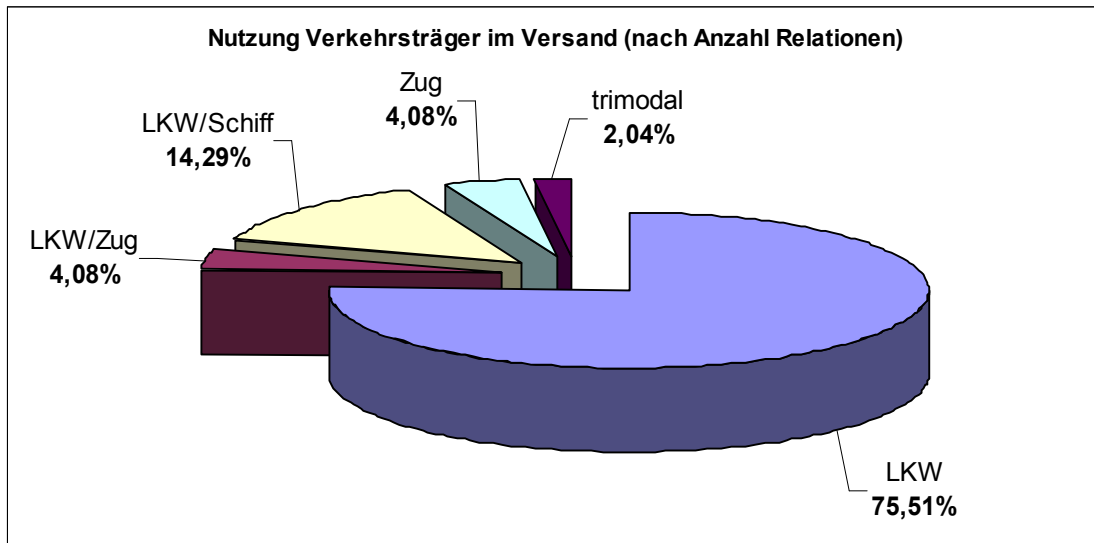


Abbildung 11: Nutzung Verkehrsträger nach Anzahl Relationen (Versand)

Werden im Rahmen der Verteilung ihrer Produkte besondere Anforderungen gestellt (z.B. Lademaßüberschreitung, Gefahrgut, temperaturgeführt)?

Im Versand werden von mehr als der Hälfte der Nennungen besondere Anforderungen durch die Ladung gestellt. Dies sind vor allem spezielle Hygieneanforderungen und danach gleichberechtigt Gefahrgut, Lademaßüberschreitung und temperaturgeführte Ladung.

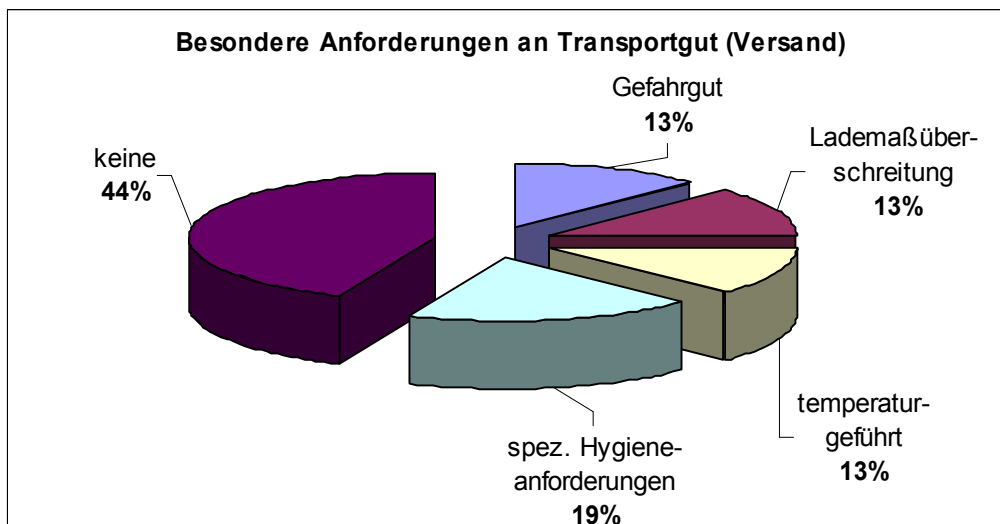


Abbildung 12: Besondere Anforderungen des Transportgutes (Versand)

Da eine Stärkung der Schienentransporte in der Region eine der Ziele der Aktivitäten des Wachstumsdreiecks Wittstock-Dosse ist wurde den Befragten eine Wichtungsmatrix mit Anforderungen/Qualitätskriterien, die ein Zugangebot erfüllen muss, vorgegeben (vgl. Fragebogen im Anhang auf Seite 27).

Wie bewerten Sie die folgenden Anforderungen bzw. Qualitätskriterien eines künftigen Zugangebotes?

Abbildung 13 zeigt deutlich die Konkurrenz zur Straße, die vor allem von Kostenbetrachtungen geprägt ist. Krisenbedingt findet derzeit ein teilweise ruinöser Preiswettbewerb bei den Straßentransporteurern statt, was die Situation für Schienentransportdienstleister nicht einfacher macht.

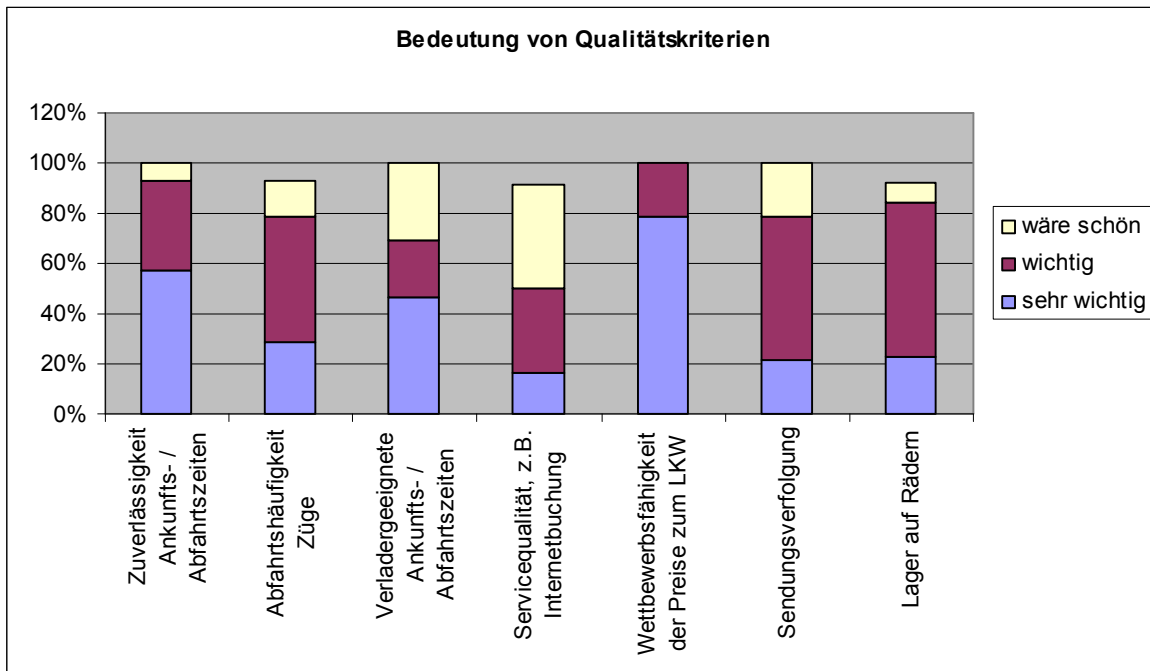


Abbildung 13: Bedeutung von Qualitätskriterien eine Zugangebotes

Welche Verlagerungsmöglichkeiten von der Straße auf die Schiene sehen Sie für Ihr Unternehmen (Relationen, Mengen)? Nehmen Sie dabei an, dass ein KV-Terminal in der Region (z.B. in Falkenhagen) zur Verfügung steht.

Wie Abbildung 14 zeigt, sieht knapp die Hälfte der befragten Unternehmen für ihre Transporte Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene und weitere 18 % stufen die Möglichkeit mit ‚Vielleicht‘ ein.

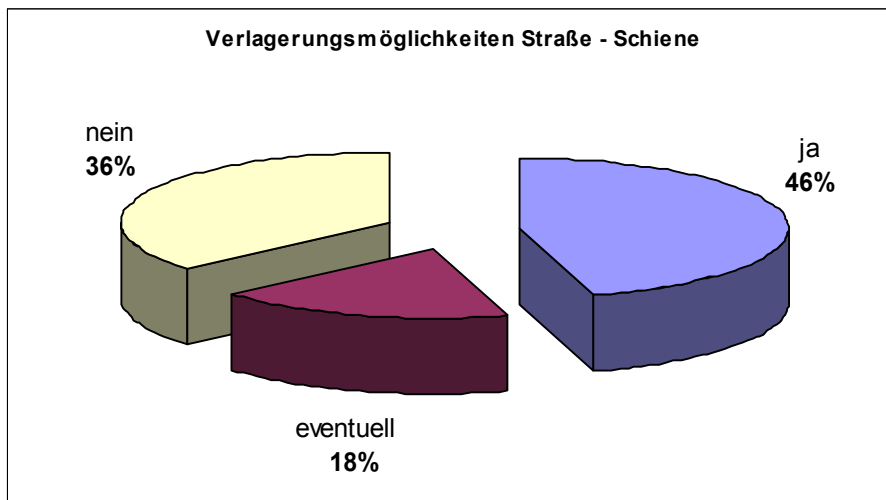


Abbildung 14: Verlagerungsmöglichkeiten von Straße auf Schiene

Ergänzend sollen einige Aussagen zu den Verlagerungsmöglichkeiten aus den Fragebögen zitiert werden:

„eingehendes Schnittholz kann zu 50% auf Schiene verlagert werden, z.B. Lieferungen aus Schweden, Österreich, Süddeutschland; Holz ist vor Allem im Sommer verderbliche Ware, zügige Behandlung erforderlich; rollendes Lager nicht erwünscht; Zustellzeiten auch nachts ermöglichen; Bahn als Mittel zur Erweiterung des Einkaufs-Radius; Waggon ist in Spitzenanlieferungszeiten geduldig, LKW nicht; Bahnanlieferungen entzerren Spitzenzeiten; ökologischer Aspekt nicht zu vergessen“

„mindestens 50 20 ft Container je Woche; Transporte auf Schiene müssen im Einzelwagenversand und Ganzzugversand möglich sein; z. Zt. liegen keine wettbewerbsfähigen Preise für Ganzcontainerzüge vor“

„Waggons müssen im Werk geladen werden können; kein Gleisanschluss vorhanden“

„keine, unsere zurück liegenden Versuche sind gescheitert; Einhaltung von Fixterminen bei der Kundenbelieferung; keine geeignete Anbindung der Produktion/ Lager an das Schienennetz“

„keine Kalkulationsmöglichkeit; Ladungssicherung problematisch“

„Inputbereich: von derzeit 100% Straße könnten wir auf 70% Straße und 30% Gleis umverlagern; Outputbereich: gestaltet sich schwieriger hier weitere Mengen auf Gleis zu verlagern, oftmals zu große Mengen (Ganzzug), doppelter Umschlag notwendig = höhere Kosten auf Kurzstrecken“

„gegenüber der Straße ist die Schiene keine Alternative (Termine), von A nach B innerhalb von 12 h“

„wenig Möglichkeit weil Ware sehr empfindlich und stark reglementiert und Einzelsendungen zu klein; für Frei-Haus-Lieferungen ist Vor- u. Nachlauf der Bahn zu unflexibel; zu lange Entscheidungswege (Preisfragen dauern zu lange); welche Möglichkeiten der "besonderen" Transporte z.B. im Food-Bereich gibt es bei der Bahn? Kann man Zertifikate (z.B. IFS oder BRC Zertifikate) einsehen?“

„schwierig zu beantworten durch Spezifik (Betrieb von Eisenbahninfrastruktur); Transporte finden ausschließlich für eigene Bauzwecke statt, die i.d.R. vergeben und somit überwiegend durch beauftragten AN ausgeführt werden; außer bei größeren Gleisbaumaßnahmen (z.B. Gleisumbau ab 1 km Länge) sind Transporte auf Straße i.d.R. günstiger und werden durch AN bevorzugt; insbesondere bei Versorgung von Bahnbaustellen ist hohe, auf Baustellentechnologie abgestimmte Termintreue erforderlich; diese kann z.B. bei großen Mengen in kurzer Zeit durch Probleme bei der DB Netz AG durch Lieferanten nicht immer eingehalten werden; Problem bei geringen Transportmengen der weitestgehende Verzicht von Einzelwagentransporten bzw. deren gänzlich fehlende Möglichkeit im Netz der DB; die Aufnahme von Einzelwagenverkehr in den Gewerbepark Prignitz wäre auch für unser Unternehmen von Vorteil; eine "Anlandung" in Falkenhagen und ggf. Weiterversand von hier aus in unser Netz wäre von Nutzen sowohl für uns als auch für unsere Auftragnehmer bei Bahnbaustellen“

Welche Anforderungen für Transporte auf der Schiene stellt Ihr Unternehmen, welche Hemmnisse bestehen derzeit?

Als dominierende Anforderungen an Bahntransporte wurden Flexibilität und Termintreue genannt, wie Abbildung 16 zeigt.

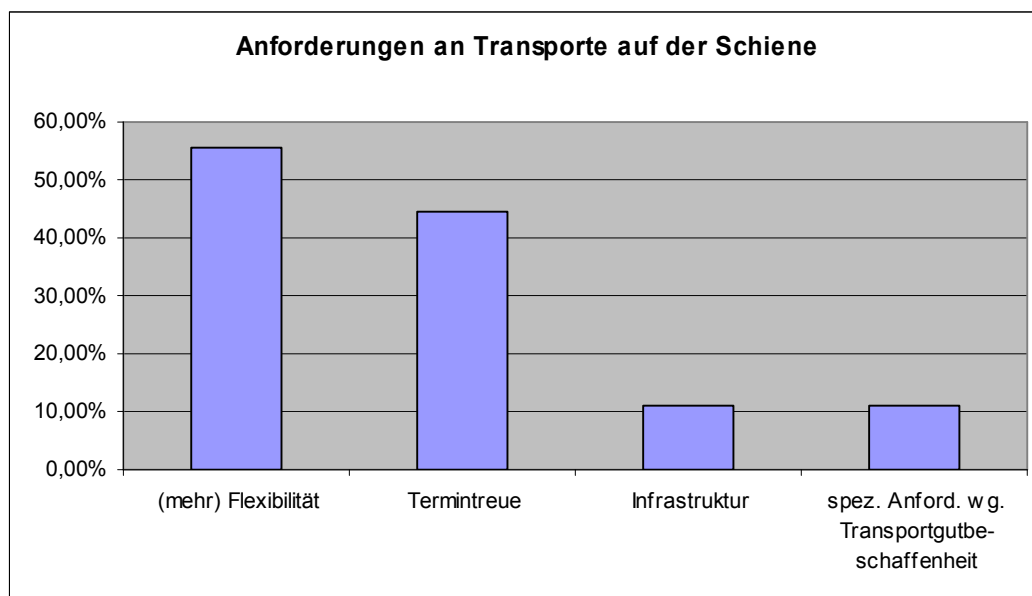


Abbildung 15: Anforderungen an Transporte auf der Schiene

Und auch bei den Hemmnissen, die die befragten Unternehmen derzeit davon abhalten, Schienentransporte durchzuführen wurde wieder die zu geringe Flexibilität der Bahn so-

wie die komplizierte Organisation von Schienentransporten am meisten genannt. Danach folgen in der Bedeutung Kosten und nicht vorhandene Infrastruktur (siehe Abbildung 16).

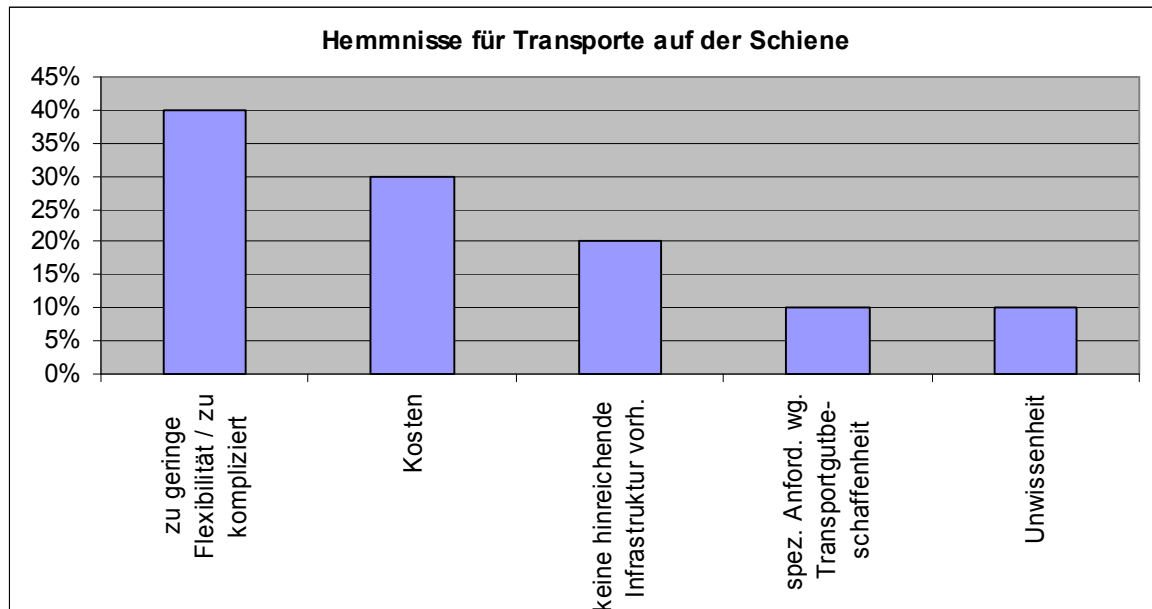


Abbildung 16: Hemmnisse für Transporte auf der Schiene

Diese Punkte werden in den Interviewergebnissen in Abschnitt 4.3 noch detaillierter dargestellt.

Als letzter Punkt wurde gefragt, ob das seit einiger Zeit diskutierte Konzept der ‚Green Logistics‘ für die Unternehmen derzeit bereits von Bedeutung ist.

Gibt es Forderungen Ihrer Kunden bzw. Erfahrungen im Hinblick auf die Bewertung der CO₂ Bilanz aus logistischen oder speditionellen Dienstleistungen?

Wie Abbildung 17 zeigt, hat nur eine geringe Minderheit, konkret ein Unternehmen, Erfahrungen mit CO₂ Bilanzierung bzw. ist mit entsprechenden Kundenanforderungen konfrontiert.

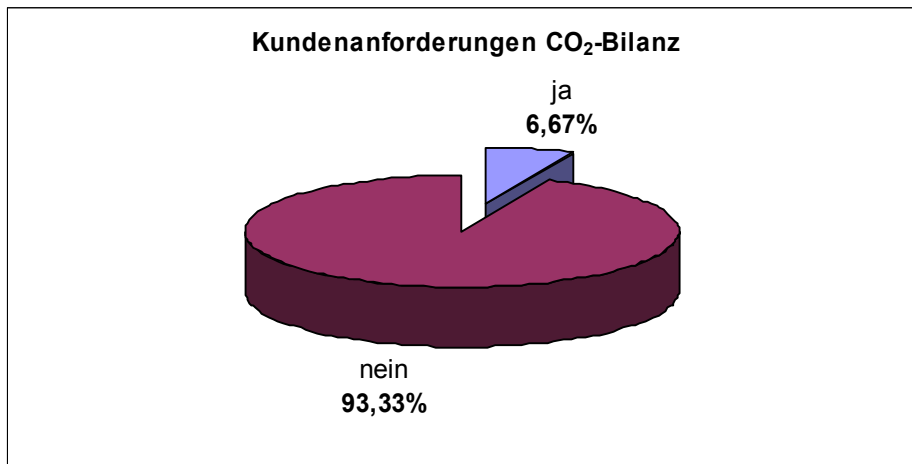


Abbildung 17: Kundenanforderung nach CO₂-Bilanz

4.3 Ergänzende Interviews mit ausgewählten Unternehmen

Es wurde Ende August/Anfang September 2010 mit fünf Unternehmen persönliche Interviews geführt sowie Mitte November 2010 ein weiteres Unternehmen telefonisch befragt.

Diese öffentliche Version des Endberichtes enthält nur anonymisierte Ergebnisdarstellungen, da den Unternehmen Vertraulichkeit ihrer Angaben zugesichert wurde.
Daher wurden die Interviewergebnisse entfernt.

4.4 Schlussfolgerungen

Aus den Ergebnissen der Befragung lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten:

- Unternehmen mit eigenem Anschlussgleis nutzen diese derzeit und sehen auch noch Potenzial für weitere Bahntransporte.
 - Ein Unternehmen hat derzeit im Versand einen Bahnanteil von 38 % und möchte diesen auf 50 % erhöhen. In der Beschaffung, die aktuell komplett per Lkw abgewickelt wird, soll der Bahnanteil auf 30 % steigen. Hier sind die bedeutendsten Quellen mit je 500 Tonnen pro Woche Rostock und Kiel sowie mit 400 t/w Vlaardingen/NL.
 - Ein anderes Unternehmen erhält derzeit Stammholz aus dem Baltikum (1000 t/w) zweimal pro Woche per Zug aus Lübeck und einmal pro Woche aus Polen (1.100 t). Allerdings werden weitere 4.500 Tonnen/Woche Holz aus dem Baltikum über Rostock, Lübeck und Wismar per Lkw angeliefert (185 Lkw/Woche), diese Menge stellt zusätzliches Bahnpotenzial dar. Weiterhin kommen 3 Züge mit jeweils 8-12 Kesselwagen mit Leim aus Polen. Im Warenausgang sind Containertransporte nach Übersee für die Schiene geeignet, die in die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven gehen. Aktuell wird ein Containerzug nach Hamburg genutzt, der im Rundlauf Leercontainer anliefert. Das Potenzial liegt bei 50 20' Containern pro Woche.
- Ein Unternehmen, das ehemals ein aktives Anschlussgleis hatten, würde dies gerne wieder nutzen. Es wird derzeit komplett mit Lkw beliefert. Das theoretische Potenzial liegt bei ca. 1.300 Waggons pro Jahr, von dem ein Drittel bis die Hälfte realisiert werden könnte. Dazu muss aber die aktuell stillgelegte Bahnstrecke Neuruppin – Neustadt/Dosse wieder in Betrieb genommen werden⁵ und das seit 2002 nicht mehr benutzte Anschlussgleis reaktiviert und die Infrastruktur entsprechend hergerichtet werden. Die Versandprodukte sind nicht bahngeeignet mit Ausnahme von jährlich 150 40' Containern nach Japan über Hamburg.
- Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss können sich Bahntransporte in relevantem Umfang in der Zukunft vorstellen:
 - Bei Unternehmen A müssten dazu aber konventionelle Waggons direkt im Werk beladen werden können. Die ausgehende Ware ist bis auf eine für die USA bestimmte Menge von 20-25 High Cube Container/m über Hamburg nicht containerfähig. Im Wareneingang kommen 480 t/w Massengut aus Asien über den Hafen Rotterdam davon 30% in Containern. Wöchentlich 650 Tonnen Massengut aus den USA, die in Bremerhaven zwischengelagert werden, kommen derzeit in 30 Anlieferungen per Lkw. Ein Anschlussgleis würde ca. 500.000 EUR kosten.
 - Unternehmen B könnte sich vorstellen, die Auslieferung nach Asien (1200 t/w in 60 20' Containern) über den Hafen Hamburg komplett auf die Schiene zu verlagern. Diese gehen derzeit zunächst mit Lkw nach Großbeeren und dann per Zug nach Hamburg. In der Anlieferung kommen 400 t/w aus Skandinavien über Rostock, 300 t/w aus Osteuropa, 300 t/w aus Westeuropa sowie 400 t/w aus Südeuropa, deren Eignung für Bahnanlieferung zu prüfen ist. Das Unternehmen prüft die Anbindung an die bereits erwähnte Bahnstrecke Neuruppin – Neustadt/Dosse, aber auch eine Mitnutzung des Containerumschlagpunktes in Heiligengrabe wäre interessant.

⁵ Es liegt aktuell ein Schreiben der Prignitzer Leasing AG vor, in dem die Wiedereröffnung der Strecke Neuruppin – Neustadt für das 2. Quartal 2011 angekündigt wird. (Interview, 19.11.2010)

- Ein anderes Unternehmen hat überhaupt keinen Einfluss auf die Organisation ein- oder ausgehender Transporte, da es Frei Haus beliefert werden bzw. der Kunde den Versand organisiert. Bahngeeignetes Potenzial wären wöchentlich 3 40' Container aus China über Hamburg), sowie 9-10 Wechselbehälter ins Ruhrgebiet (fahren derzeit ab Berlin auf dem DHL Zug), 15 40'Container/w in die USA über Bremerhaven.

Die folgende Tabelle fasst die Gütermengen, die potenziell auf die Bahn verlagert werden können, im Überblick zusammen.

lfd. Nr.	Von	Nach	Menge / Woche	Gutart	Bemerkung
1	Rostock	Falkenhagen	500 Tonnen	Tankgut	Aktiver Gleisanschluss
2	Kiel	Falkenhagen	500 Tonnen	Tankgut	Aktiver Gleisanschluss
3	Vlaardingen/NL	Falkenhagen	400 Tonnen	Tankgut	Aktiver Gleisanschluss
4	Rostock, Lübeck, Wismar	Heiligengrabe	4.500 Tonnen	Massengut	Aktiver Gleisanschluss
5	Heiligengrabe	Hamburg	50 20' Container	Massengut	Aktiver Gleisanschluss
6	Hamburg	Heiligengrabe	50 20' Leercontainer	Massengut	Aktiver Gleisanschluss
7	Wismar (Schweden, Lettland) Süddeutschland, Österreich, Tschechien	Werder / Neuruppin	> 10 konv. Waggons	Massenstückgut	Inaktiver Gleisanschluss
8	Werder / Neuruppin	Hamburg	3 40' Container ⁶	Massenstückgut	Inaktiver Gleisanschluss

⁶ Jahresmenge: 150 Container

lfd. Nr.	Von	Nach	Menge / Woche	Gutart	Bemerkung
9	Falkenhagen	Hamburg	5-6 40' High Cube Container ⁷	Stückgut	Kein Gleisanschluss
10	Bremerhaven	Falkenhagen	650 Tonnen	Massenstückgut	Kein Gleisanschluss
11	Rotterdam	Falkenhagen	480 Tonnen	Massenstückgut	Kein Gleisanschluss, 30 % bereits in Containern
12	Werder / Neuruppin	Hamburg	1.200 Tonnen (60 20' Container)	Massenstückgut	Kein Gleisanschluss, evtl. Umschlag über Heiligengrabe?
13	Hamburg	Werder / Neuruppin	60 20' Leercontainer	Massengut	Kein Gleisanschluss, evtl. Umschlag über Heiligengrabe?
14	Rostock	Werder / Neuruppin	400 Tonnen	Massengut	Kein Gleisanschluss, evtl. Umschlag über Heiligengrabe?
15	Südeuropa	Werder / Neuruppin	400 Tonnen	Massengut	Kein Gleisanschluss, evtl. Umschlag über Heiligengrabe?

⁷ Monatsmenge: 20-25 Container

lfd. Nr.	Von	Nach	Menge / Woche	Gutart	Bemerkung
16	Westeuropa	Werder / Neuruppin	300 Tonnen	Massengut	Kein Gleisanschluss, evtl. Umschlag über Heiligen-grabe?
17	Osteuropa	Werder / Neuruppin	300 Tonnen	Massengut	Kein Gleisanschluss, evtl. Umschlag über Heiligen-grabe?
18	Hamburg	Meyenburg	3 40' Container	Stückgut	Kein Gleisanschluss, Frei Haus Lieferung
19	Meyenburg	Bremerhaven	15 40' Container	Massenstückgut	Kein Gleisanschluss, Kunde organisiert
20	Meyenburg	Ruhrgebiet	9-10 Wechselbehälter	Massenstückgut	Kein Gleisanschluss, Kunde organisiert, fahren ab Berlin auf DHL-Zug

Tabelle 2: Potenzial für Verlagerung auf Schiene

5 Handlungsfelder

Da es signifikante Transportmengen gibt, die für einen Transport per Bahn geeignet sind, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Untersuchung von Nutzungsmöglichkeiten des Containerumschlagpunktes in Heiligengrabe für weitere Nutzer und welche Containerzugrelationen im Seehafen-hinterlandverkehr vor allem zu den Nordseehäfen (Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam) gestärkt bzw. neu entwickelt werden können. Dies würde einem wöchentlichen Potenzial von derzeit ca. 160 TEU entsprechen (siehe Tabelle 2, lfd Nr. 5, 8, 9, 12, 18 und 19). Dazu kommt eine korrespondierende Menge von Leercontainern (als Beispiele seien hier in Tabelle 2 Nr. 6 und 13 genannt). Es sollte untersucht werden, ob dort auch ein Containerdepot zum Ausgleich von Imbalancen der ein- und ausgehenden Transporte eingerichtet werden kann. Die Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs⁸ sieht vor, dass „[wenn] die Anlagen öffentlich, d.h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich sind. [...] von dem zuwendungsfähigen Investitionsaufwand (inkl. einer Planungskostenpauschale von 10%) [...] bei Neu-, Ausbau und Erweiterung von KV-Umschlaganlagen bis zu 85% als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt [werden].“
2. Unterstützung von Unternehmen mit eigenem, aktivem Gleisanschluss bei der Entwicklung weiterer Bahnverkehre. Das Potenzial liegt bei 5.900 Tonnen / Woche (siehe Tabelle 2, lfd Nr. 1, 2, 3, 4).
3. Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken⁹/Gleisanschlüssen (Neustadt/Dosse – Neuruppin) würde ein wöchentliches Potenzial von mehr als 10 konventionellen Waggons (über 700 Tonnen/Woche) realisieren können (siehe Tabelle 2, Nr. 7). Sollte sich Unternehmen B für einen eigenen Gleisanschluss entscheiden, könnten 1.200 Tonnen/Woche per Bahn nach Hamburg gehen (siehe Tabelle 2, Nr. 12). und bis zu 1.400 Tonnen/Woche per Bahn angeliefert werden (siehe Tabelle 2, Nr. 14-17)
4. Prüfung, ob die Verladung der 9-10 Wechselbehälter (siehe Tabelle 2, Nr. 14) bereits in Meyenburg auf die Schiene möglich ist und eine Anbindung an die Berliner GVZ und Weiterfahrt ins Ruhgebiet organisiert werden kann.
5. Untersuchung, wie und an welchem Standort mit Bahnanschluss logistische Dienstleistungen (Umschlag Straße/Schiene, Zwischenlagerung, Organisation des Vor-/Nachlaufes per Lkw) erbracht werden können, die Unternehmen in der Region die Nutzung der Schiene als Verkehrsträger erlauben würde, auch wenn sie kein eigenes Anschlussgleis zur Verfügung haben. Die Anforderungen müssen spezifiziert und mögliche Logistikdienstleister eingebunden werden. Ein Unternehmen sucht 20.000 m² Lagerfläche für ein zentrales Ausgangslager.
6. Mittel- bis langfristige Schaffung eines eigenen Anschlussgleises bei Werder und Falkenhagen, in Abhängigkeit von der Lkw-Kostenentwicklung.

⁸ http://www.elwis.de/Foerderprogramme/kombi_verkehr/Kombinierter-Verkehr.pdf

⁹ Es liegt aktuell ein Schreiben der Prignitzer Leasing AG vor, in dem die Wiedereröffnung der Strecke Neuruppin – Neustadt für das 2. Quartal 2011 angekündigt wird. (Interview, 19.11.2010)

7. Ausbau der B 189, die eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der künftigen A 14 (Wittenberge) und Pritzwalk und der A 24 (Wittstock-Dosse) übernimmt und für Vor- und Nachlauforganisation des Hafens Wittenberge und der Umschlagplätze Heiligengrabe und Falkenhagen von Bedeutung ist. Eine Auswertung von Lkw-Fahrten¹⁰ ausgewählter Betriebe über die B 189 ergab eine Verkehrsbelastung von ca. 300.000 Lkw-Fahrten pro Jahr.

6 Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [2009]: Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, Stand 01.04.2009

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD [2008]: HUB 53/12E - das LogistikNetz Güstrow • Prignitz • Ruppín, Sachstand und Entwicklungskonzept, Stand: 26. November 2008

7 Anhang: Fragenbogen (Muster)

¹⁰ Quelle: Wachstumskern Autobahndreieck Wittstock-Dosse, Datenbasis 2007

Dieser Fragebogen wurde ausgefüllt von:

Firma	
Vorname	
Name	
Funktion	
Straße u. Hausnummer	
PLZ	Ort/Land
Telefon	E-Mail

1. Welchen Verkehrsträger nutzen Sie heute und in der Zukunft für Ihre Gütertransporte?
[Angaben in Prozent]

Beschaffung	Heute	Geplant
Straße		
Schiene		
Wasserstraße		

Versand	Heute	Geplant
Straße		
Schiene		
Wasserstraße		

2. Welche Materialien (Input) werden in der Beschaffung für Ihr Unternehmen transportiert (z.B. Furniere, Spanplatten, Zellulose)?

3. Wie gestalten sich Ihre Beschaffungstransporte derzeit?
(bitte die 5 mengenmäßig wichtigsten analog zu Beispielzeile nennen)

Quelle	Route	Menge [t / Woche]	Anlieferungen / Woche	Zeitfenster	Verkehrsträger
USA	Bremerhaven / Falkenhagen	100	3	Mo, Mi, Fr bis 09:00	Schiff / LKW

4. Werden durch Ihre Beschaffungsgüter besondere Anforderungen gestellt (z.B. Lademaßüberschreitung, Gefahrgut, temperaturgeführt)?

Ja Nein

Wenn Ja, welche?

5. Welche Produkte (Output) werden im Versand für Ihr Unternehmen transportiert (z.B. Möbel, Spanplatten etc.)?

6. Wie gestalten sich Ihre Transporte zu den Abnehmern Ihrer Produkte derzeit? (bitte die 5 mengenmäßig wichtigsten analog zu Beispielzeile nennen)?

Ziel	Route	Menge [t / Woche]	Abfahrten / Woche	Zeitfenster (Abfahrt bei Ihnen)	Verkehrsträger
<i>Ungarn</i>	<i>Falkenhagen – Budapest</i>	<i>100</i>	<i>5</i>	<i>Mo-Fr bis 10:00</i>	<i>LKW</i>

7. Werden im Rahmen der Verteilung ihrer Produkte besondere Anforderungen gestellt (z.B. Lademaßüberschreitung, Gefahrgut, temperaturgeführt)?

Ja Nein

Wenn Ja, welche?

8. Wie bewerten Sie die folgenden Anforderungen bzw. Qualitätskriterien eines künftigen Zugangebotes?

	Sehr wichtig	wichtig	wäre gut	unwichtig
Zuverlässigkeit bei Ankunfts- und Abfahrtszeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abfahrtsfrequenz der Züge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verladergeeignete Abfahrts- und Ankunftszeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Servicequalität, z. B. Internetbuchung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wettbewerbsfähigkeit der Preise zum LKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Sehr wichtig	wichtig	wäre gut	unwichtig
Sendungsverfolgung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lager auf Rädern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dienstleistungsangebot des Vor- und Nachlaufes zum KV ¹¹ -Terminal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Welche Verlagerungsmöglichkeiten von der Straße auf die Schiene sehen Sie für Ihr Unternehmen (Relationen, Mengen)?

Nehmen Sie dabei an, dass ein KV-Terminal in der Region (z.B. in Falkenhagen) zur Verfügung steht.

10. Welche Anforderungen für Transporte auf der Schiene stellt Ihr Unternehmen, welche Hemmnisse bestehen derzeit?

11. Gibt es Forderungen Ihrer Kunden bzw. Erfahrungen im Hinblick auf die Bewertung der CO₂ Bilanz aus logistischen oder speditionellen Dienstleistungen?

Ja Nein

Wenn Ja, welche?

12. Meine besonderen Hinweise bzw. Fragen:

¹¹ KV = Kombiniertes Verkehr

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an dieser Befragung!

Ihre Angaben werden vertraulich behandelt und bei einer Veröffentlichung nur neutralisiert dargestellt.

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen an:

Wagener & Herbst Management Consultants GmbH

Wulfram Overmann

w.overman[at]wagener-herbst.com

Fax: 0331 – 275 04 41

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

WAGENER & HERBST
Management Consultants GmbH

Wulfram Overmann, Tel. 0331 – 275 04 44 oder [w.overmann\[at\]wagener-herbst.com](mailto:w.overmann[at]wagener-herbst.com)