Fernverkehr

Kombinierter Verkehr: Drei Jahre nach Inbetriebnahme keine Perspektiven für Umschlagbahnhof Großbeeren

aus SIGNAL 07/2001 (November 2001), Seite 18 (Artikel-Nr: 10002077)
IGEB, Abteilung Fernverkehr

(Foto: Christian Schultz)

Im September 1998 wurde der Umschlagbahnhof für den Kombinierten Verkehr (KV) im Güterverkehrszentrum Großbeeren offiziell in Betrieb genommen. Seitdem ist es um dieses Terminal sehr still geworden; die Nutzung läßt seit der Inbetriebnahme erheblich zu wünschen übrig.

In den Umschlagbahnhof des Güterverkehrszentrums (GVZ) Großbeeren wurden rund 39 Millionen DM investiert. Die Gesamtgröße beträgt 42 Hektar; vorhanden sind eine Umschlaganlage mit einer Kranbahnlänge von 400 Meter und insgesamt vier Umschlaggleise, die Krananlage ist für 30 Umschläge pro Stunde dimensioniert. Durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene und Straße sollte auch an diesem Standort eine umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs erzielt werden. Bisher sah dies allerdings anders aus. Lediglich ein längerfristiger Vertrag über die Verladung bzw. den Transport von Betonfertigteilen mit Ziel Niederlande wurde abgeschlossen. Weitere Verkehre konnten seitens DB Cargo - speziell auch innerhalb des Güterverkehrszentrums - bislang nicht akquiriert werden. Somit liegt dieses KV-Terminal auch drei Jahre nach der Inbetriebnahme weitgehend brach. Aus Sicht der Spediteure war das Angebot von DB Cargo hinsichtlich Anzahl der Verbindungen, Qualität und Preis nicht ausreichend. Allerdings muß inzwischen auch der ernsthafte Wille seitens der beteiligten Stellen, ein konkretes Konzept zur Nutzung zu erarbeiten, bezweifelt werden. Ausreichend Potential ist schließlich vorhanden. Demgegenüber zeigt beispielsweise das in Zusammenarbeit zwischen DB Cargo und Danzas Euronet geschaffene Produkt »Parcel Intercity" (PIC), daß ein hochwertiges Angebot im Kombinierten Verkehr bei attraktiv kurzen Fahrzeiten und einem hohen Qualitätsstandart bzw. hoher Pünktlichkeit möglich ist.

Unverständlich ist auch das Fehlen jeglichen politischen Drucks, um hier endlich eine Lösung zu erzielen; schließlich wurde das KV-Terminal in Großbeeren mit öffentlichen Mitteln errichtet!

Die Forderung, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, gewinnt angesichts der prognostizierten Wachstumsraten im Güterverkehr erheblich an Bedeutung, nicht zuletzt durch die Tatsache, daß Deutschland Transitland Nummer 1 in Europa ist. Prognosen gehen im Güterverkehr von einem Wachstum der Verkehrsleistung von 64 Prozent bis zum Jahr 2015 aus (Basisjahr 1997). Wenn die Verkehrspolitik nicht steuernd und gestaltend eingreift, werden davon über 400 Milliarden Tonnenkilometer auf der Straße befördert! Dieses Szenario macht den Handlungsbedarf überdeutlich; der Bau weiterer Straßen dürfte dabei wohl kaum eine geeignete, zukunftsgerechte und ressourcenschonende Lösung darstellen!

Die Forderung, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, gewinnt angesichts der prognostizierten Wachstumsraten im Güterverkehr zunehmend an Bedeutung. Unverständlich ist diesbezüglich die Tatenlosigkeit bezüglich einer dauerhaften Nutzung des KV-Terminals im Güterverkehrszentrum Großbeeren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002077.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten