

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Potenzialanalyse für die Einführung von Güterstraßenbahnen
Drucksachen 19/1494 und 19/1933 – Zwischenbericht

Der Senat von Berlin
MVKU IV A 3-1
9025-1603

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -
 - über Potenzialanalyse für die Einführung von Güterstraßenbahnen
 - Drucksache Nr. 19/1494 und 19/1933 - Zwischenbericht
-

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 17.10.2024 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, eine Potenzialanalyse für die Einführung von Güterstraßenbahnen zu erstellen. Ziel der Potenzialanalyse ist die Ermittlung der rechtlichen, betriebswirtschaftlichen und betriebstechnischen Rahmenbedingungen für die Einführung von Güterstraßenbahnen im Land Berlin. Bei der Erstellung der Analyse sind die Berliner Verkehrsbetriebe und die Industrie- und Handelskammer (IHK) zu beteiligen. Gemeinsam mit potenziell interessierten Akteuren der Wirtschaft sollen die Beteiligten zugleich ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept für den Einsatz einer Pilot-Güterstraßenbahn erarbeiten.

Im Rahmen der von der Senatsverwaltung für Verkehr zu beauftragender Potenzialanalyse sind dabei im Besonderen bestehende Strukturen wie beispielsweise am Güterbahnhof Greifswalder Straße Ost im Hinblick auf die Möglichkeiten der Erweiterung der Leistungsfähigkeit zur Verknüpfung von Eisenbahn, S-Bahn und (Güter-) Straßenbahn zu betrachten.“

Hierzu wird berichtet:

Die technische und operative Nutzbarkeit der Straßenbahn für logistische Zwecke wurde in nationalen und internationalen Pilotprojekten bereits nachgewiesen. Skalierbare und langfristig durchführbare Einssatzszenarien mit

- a) positiven wirtschaftlichen Wirkungen für Unternehmen
- b) positiven Wirkungen auf Stadt, Gesellschaft und Verkehr

sind derzeit aber nicht bekannt.

Die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung hat im Thema Gütermithnahme im öffentlichen Verkehr (ÖV) bereits grundlegende Sachverhalte geprüft und bearbeitet.

Aktuell ist festzuhalten, dass

- der Rechtsrahmen nicht umfassend besteht,
- eine Umsetzung unabhängig vom Rechtsrahmen, umfangreiche sowie ressourcenintensive (personell und finanziell), noch zu schaffenden Rahmenbedingungen (Fahrzeuge, Infrastruktur, Betrieb) benötigt und
- der Mehrwert gegenüber dem Aufwand sowie das Potenzial zur Erzielung relevanter Skaleneffekte nicht nachgewiesen ist.

Der Bund, vertreten durch das zuständige Bundesministerium, prüft derzeit in einem Sachverständigengutachten die Optionen für eine rechtssichere Nutzung von Güterstraßenbahnen (Titel: „Rechtliche Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern in Fahrzeugen des ÖPNV oder auf der Infrastruktur des ÖPNV“). Die Erarbeitung läuft derzeit noch. Ergebnisse werden Anfang 2025 erwartet. Das Gutachten des Bundes ist die elementare Grundlage einer weiterführenden Potenzialanalyse durch das Land Berlin und beeinflusst Methodik, Schwerpunktsetzung, Aufwand und Sinnhaftigkeit einer weiteren Auseinandersetzung im Themenfeld maßgeblich. Die Ergebnisse sind abzuwarten, bevor eigene Prozesse gestartet werden. Die Ergebnisse sind dann zunächst einzuordnen. Ggf. ist die Sachlage dann auch erneut zu bewerten.

Im Falle eines Fortbestands des derzeitigen Rechtsrahmens entfielen eine weitere Untersuchung mangels Umsetzbarkeit. Sofern das Gutachten des Bundes gangbare Wege für eine rechtssichere Umsetzung aufzeigt, würde darauf aufbauend eine tiefergehende Potenzialanalyse für Güterstraßenbahnen in Berlin angegangen werden. Im Folgenden wird dafür ein mögliches Konzept zur Potenzialabschätzung und Erarbeitung von Einsatzszenarien für eine Gütertram im Land Berlin dargestellt. Im Ergebnis wird damit eine Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen im Themenfeld geschaffen.

Die Umsetzbarkeit der Analyse steht daneben auch unter dem Vorbehalt der entsprechenden Mittelverfügbarkeit, u.a. für ein zu bindendes, externes Dienstleistungsunternehmen.

Eine Potenzialuntersuchung muss:

- auf vorhandenen und aktuell geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen aufbauen,
- sinnvolle, anwendungsorientierte und skalierbare Einsatzszenarien und -prozesse beleuchten, die Anwender: innen und deren Bedürfnisse in den Fokus stellt,
- ergebnisoffen und ohne Vorfestlegungen angegangen werden,
- die notwendigen Rahmenbedingungen für eine Umsetzung aufzeigen und
- den finanziellen und administrativen Aufwand, operative und prozessuale Risiken für eine Umsetzung für die Beteiligten (Land Berlin, ggf. Bund, Verkehrsunternehmen, potenziell nutzende Unternehmen) bewerten und dem Nutzen für Stadt / Gesellschaft / Verkehr sowie den wirtschaftlichen Nutzen gegenüberstellen.

Die zentrale Projektbeteiligung liegt bei der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung. Ein externes dienstleistendes Unternehmen wäre zu binden, um den Erarbeitungsprozess organisatorisch und inhaltlich zu unterstützen. Die Finanzierung würde, vorbehaltlich der entsprechenden Mittelverfügbarkeit, aus Kapitel 0730 / Titel 52133 Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr erfolgen.

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses würden zudem weitere externe Agierende eingebunden. Der Kreis der externen Projektbegleitenden setzt sich aus Agierenden zusammen, die im Themenfeld Erfahrungen, Wissen und Anforderungen einbringen können oder für potenzielle Einsatzszenarien einer Gütertram interessant und notwendig sind. Den Kreis der externen Projektbegleitenden legt die Projektleitung fest. Denkbar sind z.B. die BVG und weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen, Kammern und Verbände sowie potenzielle Nutzende. Themen- und sachgerecht würden bei Bedarf weitere Senatsverwaltungen einbezogen (die für Stadtentwicklung und Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltungen).

Ein Potenzialanalyse kann sich in folgende Arbeitspakete (AP) gliedern.

AP 1: Projektorganisation und -steuerung

AP 2: Grundlagen: Nutzungsmöglichkeiten der Straßenbahn für logistische Zwecke

AP 2.1: Praxisbeispiele und Lessons Learned

AP 2.2: Rechtliche, betriebliche und systemische Grundlagen

AP 2.3: Potenzielle Güter und Transportbehältnisse und deren Transportanforderungen

AP 3: Aufzeigen und Bewertung der Rahmenbedingungen (Ist-Analyse)

AP 3.1: Rechtliche Rahmenbedingungen Bund / Berlin

AP 3.2: Betriebliche Rahmenbedingungen Berlin

AP 3.3: Technische / infrastrukturelle Rahmenbedingungen Berlin

AP 4: Integration potenzieller Anwendungsfälle ins Berliner Straßenbahnsystem und deren Auswirkung

AP 4.1: Identifikation von Anwendungsfällen

AP 4.2: Integration ins System Straßenbahn

AP 4.3: Integration in ein logistisches Netzwerksystem

AP 4.4: Bewertung potenzieller Anwendungsfälle

AP 4.5: Darstellung der zu schaffenden Voraussetzungen (Abgleich mit AP 3) und Aufwandsabschätzung

AP 4.6: Ableiten von konkreten Einsatzszenarien und potenziellen Pilotprojekten

AP 5: Bewertung von Aufwand und Nutzen potenzieller Anwendungsfälle

AP 5.1: Betriebswirtschaftliche und betriebstechnische Rahmenbedingungen

AP 5.2: Bewertung der Effekte auf Stadt, Verkehr, Gesellschaft

AP 5.3: Skalierbarkeit potenzieller Anwendungsfälle

AP 6: Zusammenfassung der Erkenntnisse als Entscheidungsgrundlage zum weiteren Vorgehen

Derzeit wäre von einer Projektlaufzeit von zwölf Monaten auszugehen, beginnend frühestens (vorbehaltlich der Verfügbarkeit der entsprechenden haushaltsseitigen Voraussetzungen) im Q2 2025. Der Startzeitpunkt orientiert sich zum einen am notwendigen Zeitraum, um eine dem vorgelegten Konzept entsprechende Leistung zu vergeben. Zum anderen bleiben die Ergebnisse des o.g. Sachverständigengutachtes des Bundes abzuwarten.

Sofern eine weitere Analyse durchführbar ist, wird anschließend entsprechend berichtet, nach derzeitigen Planungen frühestens Ende 2026.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Für die Durchführung einer Potenzialanalyse für die Einführung von Güterstraßenbahnen ergeben sich für die Beauftragung eines externen Dienstleistungsunternehmens Auswirkungen auf die Ausgaben.
Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Einnahmen.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Die Potenzialanalyse für die Einführung von Güterstraßenbahnen hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Wir bitten, diesen Bericht als Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen.
Der Senat wird Ende 2026 über den Fortgang der Angelegenheit berichten.

Berlin, den 28. Januar 2025

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

Ute Bonde

Regierender Bürgermeister

Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt