



**Mobil.
Nachhaltig.
Effizient.**

Güterverkehr in Brandenburg.



Inhalt

1.	Ziel und Methodik	5
2.	Ausgangssituation und Zukunftsanforderungen in Brandenburg	9
2.1	Strukturdaten	9
2.1.1	Straßennetz	10
2.1.2	Schiennetz	12
2.1.3	Binnenwasserstraßennetz	16
2.1.4	Luftfracht	19
3.	Handlungsfelder	21
3.1	Infrastruktur	21
3.2	Fördermöglichkeiten des Landes	22
3.3	Kommunikation und Kooperation	26
3.4	Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten sowie Logistikflächen	26
3.5	Strukturwandel Kohleregionen	29
4.	Zusammenfassung	30

12 Warschau
(Warszawa)

↑

Frankfurt (O.)-Mitte
Eisenhüttenstadt

↘ 112

1000 m



1. Ziel und Methodik

Moderner Güterverkehr muss effizient und klima- und umweltgerecht sein. Insbesondere in einem Flächenland wie Brandenburg ist der Güterverkehr für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft von besonderer Relevanz.

Brandenburg verfügt bereits über einen sehr gut aufgestellten multimodalen Güterverkehr. Die vier Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftfahrt – sind gut ausgebaut und ein Garant für die Funktionsfähigkeit des Güterverkehrs.

Der Güterverkehr ist in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen und es ist auch in der Zukunft mit weiteren Steigerungen zu rechnen. Brandenburg will das Wachstum so gestalten, dass der Güterverkehr für alle Beteiligten bezahlbar bleibt und zugleich die Nachteile für die Natur und die Menschen so gering wie möglich bleiben.

Der Güter- und Wirtschaftsverkehr wird privatwirtschaftlich auf der öffentlich bereit gestellten Infrastruktur organisiert. Daraus ergibt sich der eingeschränkte Handlungsspielraum des Landes, den Güterverkehr strategisch und konzeptionell zu gestalten.

Ziel ist es, Handlungsbedarfe zu identifizieren sowie Handlungsoptionen und Aufgabenfelder zu formulieren für die

- Stärkung der Effizienz und der Sicherheit von Liefer- und Verteilketten zur Gewährleistung der Versorgung von Bevölkerung, Unternehmen und Einrichtungen in allen Landesteilen

und die

- Hebung der Potenziale im Bereich des Güterverkehrs für die Reduzierung der CO₂-Emissionen als Beitrag zur Erreichung vereinbarter Klimaschutzziele.

In diesem Rahmen sollen gemäß Mobilitätsstrategie 2030 des Landes die dem Land zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Güterverkehrsentwicklung sowie die Zuständigkeit

und Verantwortung Dritter herausgearbeitet werden. Es war hierbei wichtig, in einem Dialogprozess einen breiten Kreis an Fachleuten und Stakeholdern zu beteiligen.

An Fachgesprächen und Workshops beteiligten sich insbesondere Vertreterinnen und Vertreter folgender Gruppen und Organisationen:

- Verbände der Logistikwirtschaft bzw. deren (Berlin-)Brandenburger Regionalorganisationen
- Brandenburger Industrie- und Handelskammern (IHK) Potsdam, Frankfurt (Oder) und Cottbus (Verkehrs- und Logistikreferenten)
- Ausgewählte Logistikdienstleister und Verkehrsunternehmen
- Binnenhäfen, GVZ und KV-Terminalstandortbetreiber als inter- und multimodale Ladungszentren
- Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB), Wirtschaftsregion Lausitz GmbH (WRL) und ausgewählte Regionale Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Umweltverbände

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden folgende inhaltliche Schwerpunkte identifiziert:

- Nachhaltigkeit: insbesondere Aufrechterhaltung wirtschaftlicher Prosperität bei gleichzeitiger Erreichung der Klimaziele
- Infrastruktur: insbesondere Leistungssteigerung

- Organisation des Güterverkehrs
 - Administrative Einflussnahme einschließlich Steuern und Gebühren zur Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltverträgliche Verkehrssysteme
 - Weiterentwicklung der technischen Regelwerke
 - Harmonisierung der intermodalen Wettbewerbsbedingungen Straße/Schiene
 - Innovationen (u. a. umfassendere Digitalisierung) zur Abschätzung von Möglichkeiten künftiger Entwicklung und Akzeptanz
- Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten sowie Logistikstandorten: insbesondere Notwendigkeit, Möglichkeit und Grenzen sowie Akzeptanz einer Einflussnahme
- Anreizsysteme: insbesondere Weiterentwicklung von Förderprogrammen

Für den Güterverkehr lassen sich folgende Themenfelder ableiten:

Das Thema **„Nachhaltigkeit“** ist von einheitlich hoher Bedeutung für alle Beteiligten und zwar gerade auch aus ökonomischem Interesse. Insbesondere die absehbar einzupreisenden CO₂-Emissionen bzw. entsprechende Kompensationszahlungen sowie die Nachweispflicht der CO₂-Emissionen seitens der Kunden der Güterverkehrs- und Logistikunternehmen werden die unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen.

Zum Thema **„Infrastruktur“** wurden nachdrückliche Forderungen nach einem beschleunigten Ausbau und Digitalisierung insbesondere bei den Bundesverkehrswegen erhoben. Dies schließt auch die Bereitstellung ausreichender Tank- und Lademöglichkeiten für alternative Antriebe mit ein.

In unmittelbarem Zusammenhang damit steht auch das Thema **„Innovation und technologische Weiterentwicklungen“**. Im Güterverkehr werden mittelfristig Fortschritte bei der Automatisierung zugunsten zumindest teil-autonomem Verkehr auf definierten Strecken erwartet.¹ Im Laufe aktueller Forschungsvorhaben in der Hauptstadtregion auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt² und der Weiterentwicklung integrierter logistischer Prozesse wird darüber hinaus für die weitere Zukunft das **„Physical Internet“**³ für intermodale Transportprozesse vorausgesagt.⁴

Das Thema **„Fachkräftemangel“** wurde von den Beteiligten wiederholt als aktuelle besondere Herausforderung benannt. Es ist im Bereich der Güterverkehrswirtschaft und der Logistik ganz besonders deutlich spürbar und wird sich in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen. Der Fachkräftemangel berührt über die gesamte gewerbliche Wirtschaft hinaus viele weitere Bereiche der Gesellschaft. Es handelt sich um ein übergeordnetes Aktionsfeld für die Landes-, Bundes- und ggf. Europapolitik.⁵ Eine angemessene Behandlung des Themas würde den Rahmen des vorliegenden Papiers daher weit übersteigen.⁶

Zahlreiche Hinweise betrafen das Thema **„Siedlungsentwicklung“**. Gefordert wurde insbesondere, dass die Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten sowie deren Vermarktung nicht mehr nur unter dem besonderen Fokus einer optimalen Straßenanbindung erfolgen soll, sondern auch regelmäßig ein Gleisanschluss mit geprüft werden soll.

1 Für den Straßenverkehr wurden mit dem Gesetz zum autonomen Fahren (Bundesrepublik Deutschland, 2021), das am 28. Juli 2021 in Kraft trat, und der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022) die rechtlichen Grundlagen geschaffen.

2 Alberding GmbH, 2022

3 Siehe z. B. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), 2021

4 Expertengespräche mit der Projektleitung Testfeld SOW und dem Netzwerk Kombiniertes Verkehr (Combinet) in Österreich

5 SPD Brandenburg, CDU Brandenburg, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg, 2019 S. 58–59

6 Die Fach- und Arbeitskräftestrategie des Landes Brandenburg wurde unter dem Titel *„Fachkräfte bilden, halten und für Brandenburg gewinnen“* veröffentlicht. (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg, 2022)

Zusätzlich zu **„Kommunikations- und Vernetzungsthemen“** wurden **„ordnungspolitische und regulatorische Themen“** wie Nutzungsabgaben für Verkehrswege, intermodale Wettbewerbsbedingungen und Harmonisierungsbedarfe sowie die Genehmigung von Schwerlasttransporten im Straßennetz genannt.

Themen, die im Zusammenhang mit urbanen Ballungsräumen genannt werden, wie **„Auslieferverkehre und City-Logistik“** wurden mit Bezug auf

die Relevanz für das Land Brandenburg hingegen nicht hervorgehoben. Dies stimmt mit den Ergebnissen von Befragungen im Rahmen des Gutachtens Innerörtliche Mobilität in Brandenburg überein. Danach hat das Thema **„Wirtschaftsverkehr und (City-) Logistik“** eine vergleichsweise geringe Relevanz in Brandenburg.⁷

7 *Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, 2022 S. 80–82*





2. Ausgangssituation und Zukunftsanforderungen in Brandenburg

2.1 Strukturdaten

Brandenburg ist ein Flächenland mit einer Ausdehnung von 29.654 km² und gut 2,5 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern (EW). Mit einer Bevölkerungsdichte von 85 EW/km² ist Brandenburg nach Mecklenburg-Vorpommern das am wenigsten dicht besiedelte Bundesland. Brandenburg gliedert sich in 14 Landkreise, vier kreisfreie Städte und 412 kreisangehörige Gemeinden.

Brandenburg verfügt über eines der leistungsfähigsten Verkehrsnetzwerke in Europa mit:

- 800 km Bundesautobahnen
- 12.500 km Bundes-, Landes und Kreisstraßen
- 3.300 km Eisenbahnstrecken
- 1.170 km Bundeswasserstraßen
- 1 Internationaler Flughafen

Das Fachgutachten zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg⁸ geht mit Bezug auf die Bevölkerungsvorausschätzung 2020–2030⁹ von einer deutlichen Änderung der Bevölkerungsstruktur im Land Brandenburg mit einer in Summe leichten Zunahme der Gesamtbevölkerung um 0,7 % auf 2,539 Millionen EW im Jahr 2030 aus. Die Entwicklung ist allerdings regional unterschiedlich. Von den 195 Ämtern, Verbandsgemeinden und amtsfreien Gemeinden wird nur für 63 – darunter 40 im Berliner Umland – mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung gerechnet. Für 122 Gemeinden im weiteren Metropolenraum wird überwiegend ein, jedoch abgeschwächter, Bevölkerungsrückgang erwartet. Lediglich in 31 Ämtern

und Gemeinden beträgt der Bevölkerungsrückgang mehr als 10 %.

Das Güterverkehrsaufkommen und die notwendigen Transporte hängen unmittelbar mit der Entwicklung der Bevölkerung und deren räumlicher Verteilung sowie mit der Entwicklung der Industrie- und Gewerbestandorte zusammen.

Mit der zentralen Lage Brandenburgs in Mitteleuropa sind verbunden:

- das Aufeinandertreffen von drei Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) Korridoren (siehe Abbildung 1), die durch Berlin-Brandenburg verlaufen (North Sea – Baltic Corridor¹⁰, Scandinavian – Mediterranean Corridor und Orient/East – Mediterranean Corridor), was zu einer erhöhten ‚Aufmerksamkeit in Brüssel‘ und damit verbesserten Chancen auf Kofinanzierung von Vorhaben/Projekten aus EU-Förderprogrammen führt,
- ein hohes Transitverkehrsvolumen und entsprechende Be- bzw. Überlastung der Verkehrsinfrastruktur (z. B. Lkws belegen in der öffentlichen Wahrnehmung nahezu komplett die rechten Fahrspuren in beiden Richtungen auf der A 12 zwischen Berlin und Polen),
- eine hohe Lagegunst für Logistikstandorte insbesondere für Lagerung, Distribution und Konsolidierung, auch als Korrespondenzstandorte/Ladungszentren für Hinterlandverkehre der Seehäfen an Nord- und Ostsee (z. B. Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven oder Rostock).

⁸ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, 2021b S. 20

⁹ Landesamt für Bauen und Verkehr, 2021

¹⁰ Stand 07/2023. Die Europäische Kommission hat am 14.12.2021 eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung vorgeschlagen.

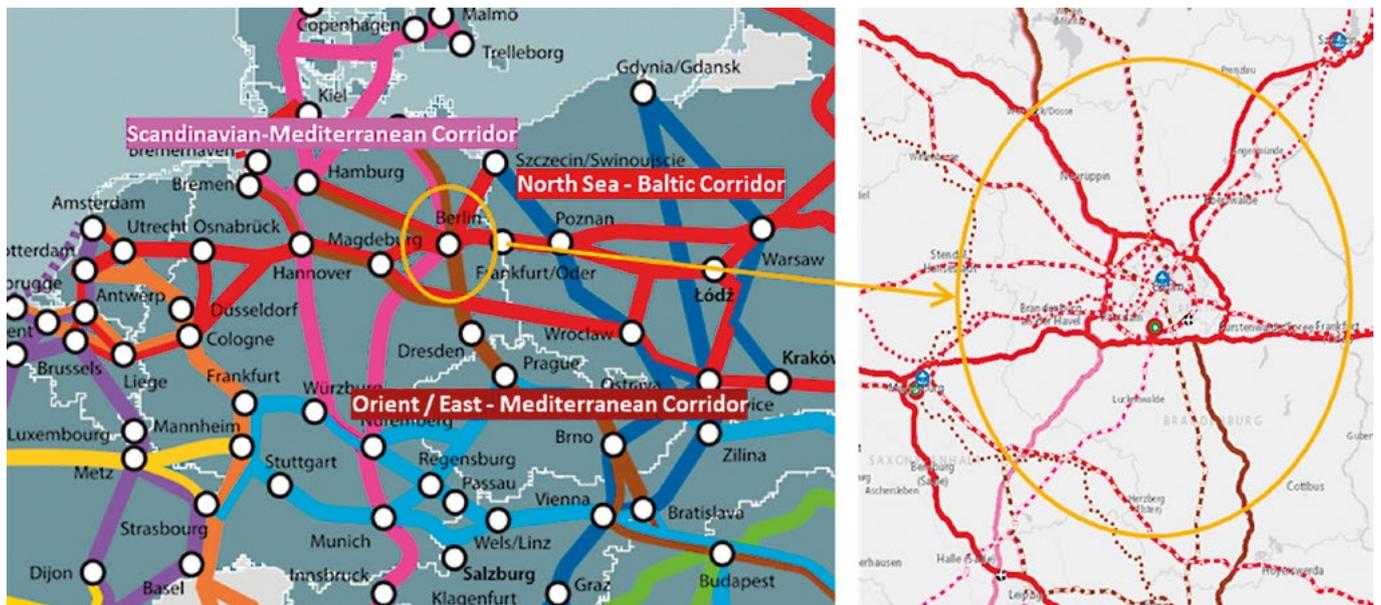


Abbildung 1 Verkehrswege der TEN-V Korridore Ausschnitt, European Commission, 2021

Mit dem Land Berlin bestehen intensive Verflechtungen und Brandenburg übernimmt in diesem Rahmen unter anderem wichtige Funktionen für das Land Berlin in Bezug auf Lagerung und Logistik. Die Logistikkonzepte der Wirtschaft für die Berlinversorgung beinhalten vielfach die Nutzung von Distributionslagerstandorten und damit auch von Wertschöpfungsleistungen im Umland von Berlin mit Last-Mile Transporten per Straßentransportfahrzeugen/ Lastkraftwagen (Lkw) oder Lieferwagen. Güterverkehrszentren (GVZ) in Brandenburg mit Ausrichtung auf die Berlinversorgung sind Logistikstandorte mit Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr (KV) Straße-Schiene in Brieselang, Großbeeren (GVZ Berlin-Süd) und Freienbrink (Berlin-Ost). Die GVZ in Wustermark (GVZ Berlin-West) und in Königs Wusterhausen verfügen zusätzlich zum Anschluss an das Straßennetz und Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr mit ihren jeweiligen Binnenhäfen über den Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz.

Im Rahmen des Transformationsprozesses der Kohleregion Lausitz wird sich in den kommenden 10–15 Jahren das Verkehrsaufkommen in der Lausitz hinsichtlich der Güterstruktur und der Verkehrsverflechtungen weiterhin und umfassend verändern.

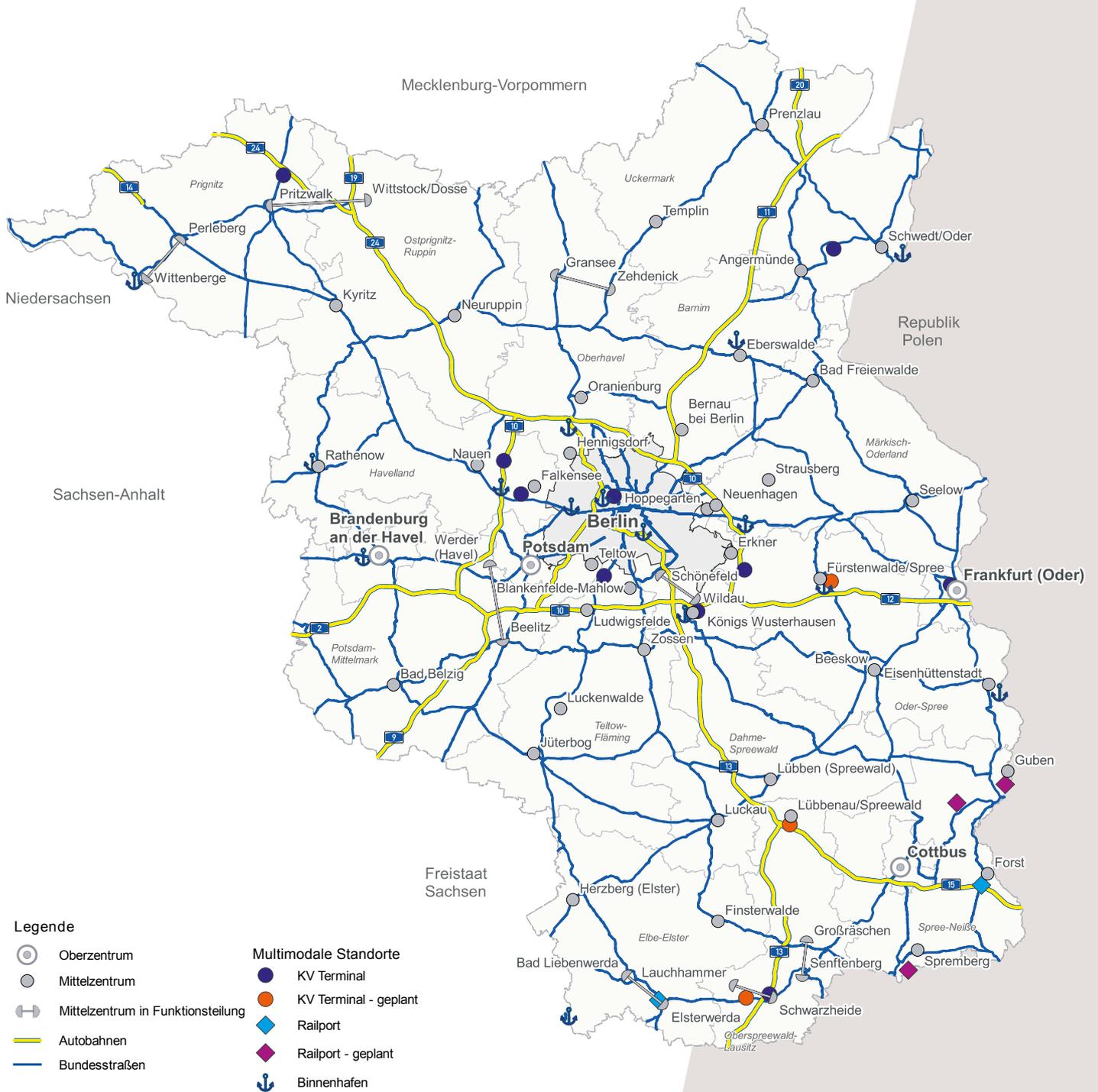
2.1.1 Straßennetz

Brandenburg hat rund 800 Kilometer Autobahnen (mit 1.010 Brückenbauwerken), 2.850 Kilometer Bundesstraßen (mit 745 Brückenbauwerken), 5.800 Kilometer Landesstraßen (mit 740 Brückenbauwerken) und rund 3.000 Kilometer Kreisstraßen sowie rund 12.700 Kilometer Gemeindestraßen.

Das ist ein grundsätzlich ausreichend dichtes klassifiziertes Straßennetz zur Erschließung sowohl des Berliner Umlandes als auch des erweiterten Metropolitanraumes.

Auf dem Autobahnnetz wird der überwiegende Anteil des Güterverkehrs transportiert. Dies gilt insbesondere für den hohen Anteil des Transitverkehrs. Auch das Bundesstraßennetz ist mit einem hohen Anteil Schwerverkehr wichtig für den Güterverkehr. Das übrige Straßennetz (Landes-, Kreis- und Kommunale Straßen) erfüllen ergänzende Aufgaben. Hier ist eine heterogene Nutzung festzustellen, die sich aus den jeweiligen regionalen Bezügen ergibt.

Die folgende Abbildung 2 zeigt das für den überregionalen Güterverkehr besonders bedeutsame Bundesfernstraßennetz, bestehend aus den Autobahnen und den Bundesstraßen in Brandenburg, sowie die Verknüpfungsstellen zu anderen Verkehrsträgern (KV-Terminals, Railports und Binnenhäfen).



Erstellt im Auftrag des



von:



Stand: 10/ 2022

Abbildung 2 Straßeninfrastruktur – Bundesfernstraßen und multimodale Verknüpfungsstellen, (eigene Darstellung)

Bezüglich des Bundesfernstraßennetzes ist festzustellen, dass weiterhin ein großer Investitionsbedarf besteht. Nur wenn bestehende Engstellen im Straßennetz abgebaut werden, kann der Güterverkehr zielgerichtet ausgesteuert werden.

Wesentliche Hemmnisse für den Güterverkehr sind derzeit:

- Parkraum für Lkw im Autobahnnetz: Damit der Güterverkehr vorrangig über die Autobahnen abgewickelt werden kann, ist ein deutlicher Aufwuchs der bestehenden Parkflächen notwendig.
- Brandenburg ist ein Transitland: Der Güterverkehr auf den TEN-Netzen wird perspektivisch weiter zunehmen. Die Haupttrouten sind entsprechend weiter zu entwickeln. Im Besonderen ist hier der Ausbau der Autobahn A 12 und A 13 zu benennen.
- Bedarfsplanmaßnahmen zielgerichtet umsetzen: Das Bundesstraßennetz dient für den Güterverkehr als Ergänzungsnetz zur Erreichbarkeit aller Landesteile und im Bedarfsfall als Umleitungsstrecke für die Autobahnen. Ziel ist die Entlastung der Gemeinden von Auswirkungen des Schwerlastverkehrs wie Abgasen, Lärm und Erschütterungen, beispielsweise B 169.

2.1.2 Schienennetz

Die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur liegt beim Bund. Das Schienennetz in Brandenburg weist eingleisige Strecken, fehlende Ausweichstellen, Elektrifizierungslücken und bauliche Defizite aus, die sich bei zunehmendem Personen- und Güterverkehr als Engpässe erweisen können. In den nächsten Jahren werden daher umfassende Ausbau- und Sanierungsarbeiten erforderlich. Um die Folgen der notwendigen Verkehrseinschränkungen zu minimieren, sind die Bauarbeiten umfassend, konzertiert und abgestimmt durchzuführen.

- Die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene ist auch abhängig von der Verfügbarkeit von Zugängen (Lage, Kapazität, Umschlagsmöglichkeiten) in Form von öffentlichen intermodalen Terminals (KV-Terminals) sowie von Gleisanschlüssen der Industrie- und Gewerbestandorte. Leider wurde Anfang der 2000er Jahre im Rahmen von ‚MORA C‘ die Bedienung vieler Gleisanschlüsse durch das Güterverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn, DB Cargo, gekündigt, die Infrastruktur stillgelegt und teilweise zurückgebaut. Erst im Jahr 2020 fand ein Strategiewechsel bei der DB Cargo statt.¹¹ Nun sollen mehr Standorte (wieder) an das Gleisnetz angeschlossen und der Einzelwagenverkehr gestärkt werden.¹² Vom Deutschlandtakt soll gleichermaßen auch der Güterverkehr profitieren.¹³
- Insbesondere im Großraum Berlin bestehen Kapazitätsengpässe für den Schienengüterverkehr infolge hoher Trassenbelegung durch den Schienenpersonenverkehr. Durch die im Rahmen des Projektes ‚i2030‘ geplanten Regional- und ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen bestehen mögliche Schnittstellen, aber auch Interessenkonflikte aus Sicht des Güterverkehrs und der (intermodalen) Logistik. Vorrangig wird die Problematik gesehen, dass auf den Korridoren teilweise keine ausreichende Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr besteht bzw. der Güterverkehr durch infrastrukturelle Maßnahmen oder Trassenkonkurrenz eingengt wird. Durch eine weitere Steigerung des Personenverkehrs (bspw. kürzere Taktzeiten und Deutschlandtakt) wird sich dieser Konflikt weiter verschärfen und der Handlungsbedarf erhöhen.

Die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030), die Engpassbeseitigung im Zusammenhang mit i2030¹⁴, laufende Instandsetzungs- und Ausbauvorhaben der DB InfraGO AG, die Beseitigung von Engpässen an Bahnknoten und das 740 Meter-Netz Programm für den durchgehenden Verkehr von Güterzügen sind dringend erforderlich.

¹¹ DVZ, 2020

¹² VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2022

¹³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2020

¹⁴ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2022

Gleiches gilt für die im Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) beschlossenen Infrastrukturmaßnahmen im Zuge des Strukturwandels in der Lausitz.¹⁵

Zudem ist die Stärkung der Resilienz im Güterverkehrssystem gegen Störungen aller Art und Herkunftsursachen erforderlich. Als Transitland für den Verkehr von und nach Osteuropa ist Brandenburg von den aktuellen Entwicklungen besonders betroffen. Das zuständige Bundesministerium wurde von der Verkehrsministerkonferenz beauftragt, in Abstimmung mit den Ländern unverzüglich ein neues Maßnahmenpaket für den Schienengüterverkehr

zu konzipieren, zu planen und umzusetzen, das den zusätzlichen Anforderungen zur Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit, der Energiewende, militärischer Nachschubrouten und der Resilienz des Streckennetzes Rechnung trägt.¹⁶

Da im Bahnbereich im Unterschied zum Autobahnnetz keine Umleitungsstrecken an jeder Anschlussstelle vorliegen und das Bahnnetz insgesamt weitmaschiger als das Straßennetz ist, hat jeder Störfall besonders einschneidende Folgen. Deshalb sind weitere zusätzliche Gleiswechselweichen, Ausweichstellen und der Ausbau und die Elektrifizierung von Ausweichstrecken erforderlich.

¹⁵ Bundesrepublik Deutschland, 2020

¹⁶ Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober 2022 in Bremerhaven, Tagesordnungspunkt 5.1, zur Änderung der Prioritäten (Verkehrsministerkonferenz, 2022 S. 27)





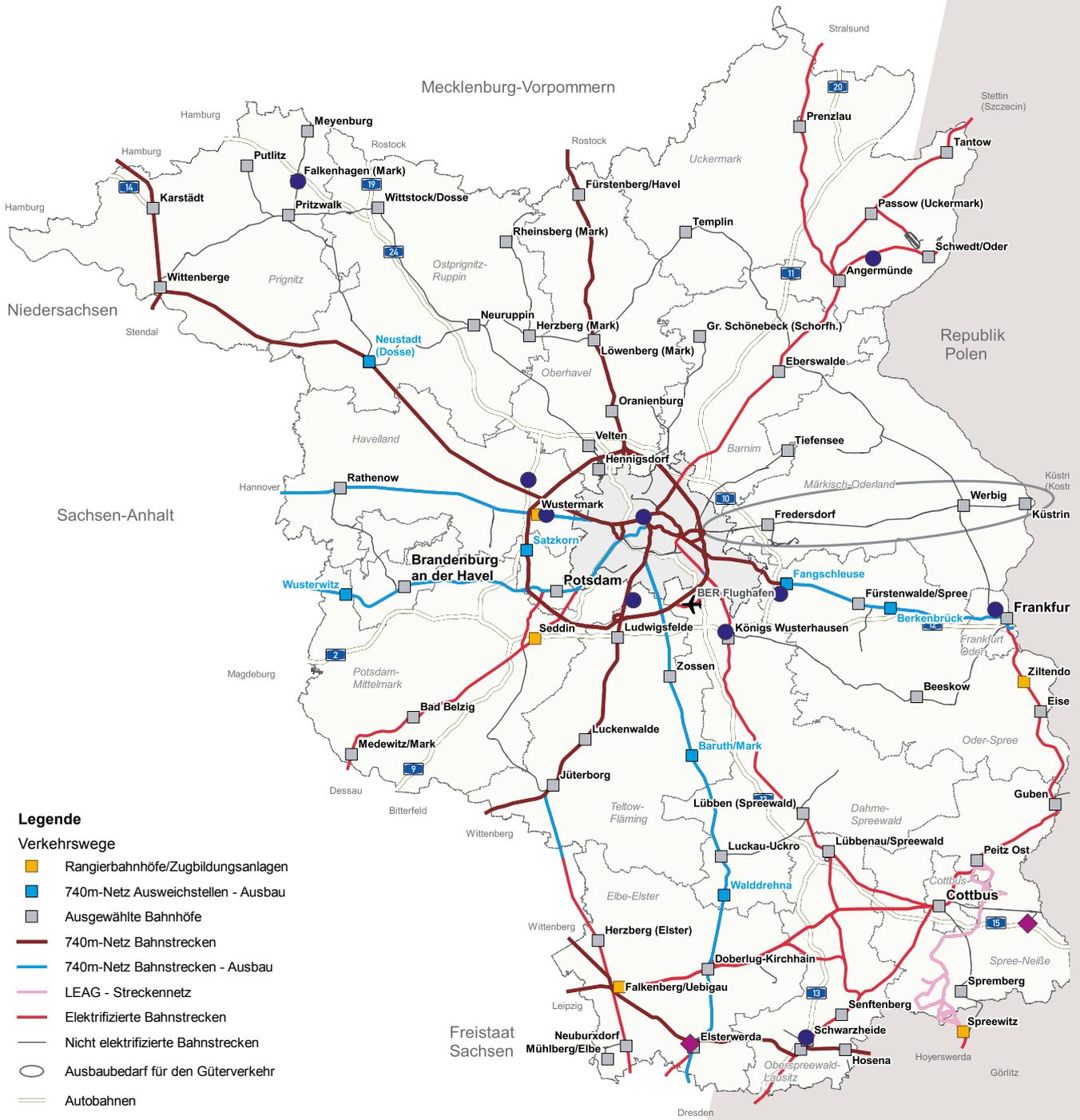
Bei den notwendigen Ausweichstrecken sticht die **Ostbahn Berlin – Küstrin (Kostrzyn) – Bydgoszcz – Danzig (Gdansk)/Warschau (Warszawa)** besonders hervor. Sie führt über eine der wenigen Bahnbrücken über die Oder und kann als einzige Strecke wirkungsvoll die hoch belastete Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen/Poznan – Warschau (Warszawa) entlasten. Der 2-gleisige elektrifizierte Ausbau der Ostbahn ist damit notwendige Voraussetzung, um den Transitverkehr nach Polen auf die

Schiene zu verlagern und die empfindlichen Folgen eines Ausfalls des Übergangs über die Oder bei Frankfurt (Oder) zu minimieren.

Abbildung 3 veranschaulicht die Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg, das vorhandene und das in Ausbau befindliche 740-Meter-Netz sowie die Lage der Railports¹⁷ und der Terminals für den Umschlag von Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr¹⁸ in Brandenburg.

¹⁷ Railports sind Anlaufpunkte für Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss, die gleichwohl Güter auf der Schiene transportieren wollen. (DB Cargo AG, 2020)

¹⁸ Intermodaler Verkehr: Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt. Kombiniertes Verkehr: Intermodaler Verkehr, bei dem der überwiegende Teil der in Europa zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird. (vgl. Economic Commission for Europe (UNECE), 2001) Mit KV-Terminals werden Anlagen für den Umschlag im Kombinierten Verkehrs bezeichnet.



Legende

Verkehrswege

- Rangierbahnhöfe/Zugbildungsanlagen
- 740m-Netz Ausweichstellen - Ausbau
- Ausgewählte Bahnhöfe
- 740m-Netz Bahnstrecken
- 740m-Netz Bahnstrecken - Ausbau
- LEAG - Streckennetz
- Elektrifizierte Bahnstrecken
- Nicht elektrifizierte Bahnstrecken
- Ausbaubedarf für den Güterverkehr
- Autobahnen

Multimodale Standorte

- KV Terminal
- Railport

Stand: 10/2022

Erstellt im Auftrag des

LAND BRANDENBURG
 Ministerium für Infrastruktur
 und Landesplanung

von:

 © ipg
 Infrastruktur- und
 Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Abbildung 3 Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg und zusätzlicher Ausbaubedarf, (eigene Darstellung)

2.1.3 Binnenwasserstraßennetz

Brandenburg verfügt über ein enges Binnenwasserstraßennetz mit zahlreichen Häfen und Ladestellen. Allerdings ist nur ein kleiner Teil der Wasserstraßen für moderne, universell im europäischen Wasserstraßennetz einsetzbare Schiffsgrößenklassen (ab Klasse IV, entspricht Schiffslänge 85 m, Breite 9,5 m, Tiefgang 2,5 m, 1.000–1.500 t Nutzlast) geeignet.

Die Wasserstraßen dienen auch der Vorhaltung eines resilienten Transportsystems insbesondere für Güter der Energiewirtschaft, der Eisen- und Stahlproduktion und für Baustoff- und Getreideverkehre.

Eine Verlagerung des Gütertransportes weg vom Lkw und das Heben der Potenziale der Binnenschifffahrt wird durch unzureichende Infrastruktur wie zu kleine und teilweise über 100 Jahre alte Schleusenanlagen mit unzureichendem Tiefgang in Fürstenwalde und Kleinmachnow, zu geringe Brückendurchfahrtshöhen sowie schwierige Schiffbarkeitsbedingungen z. B. auf Elbe und Oder behindert.



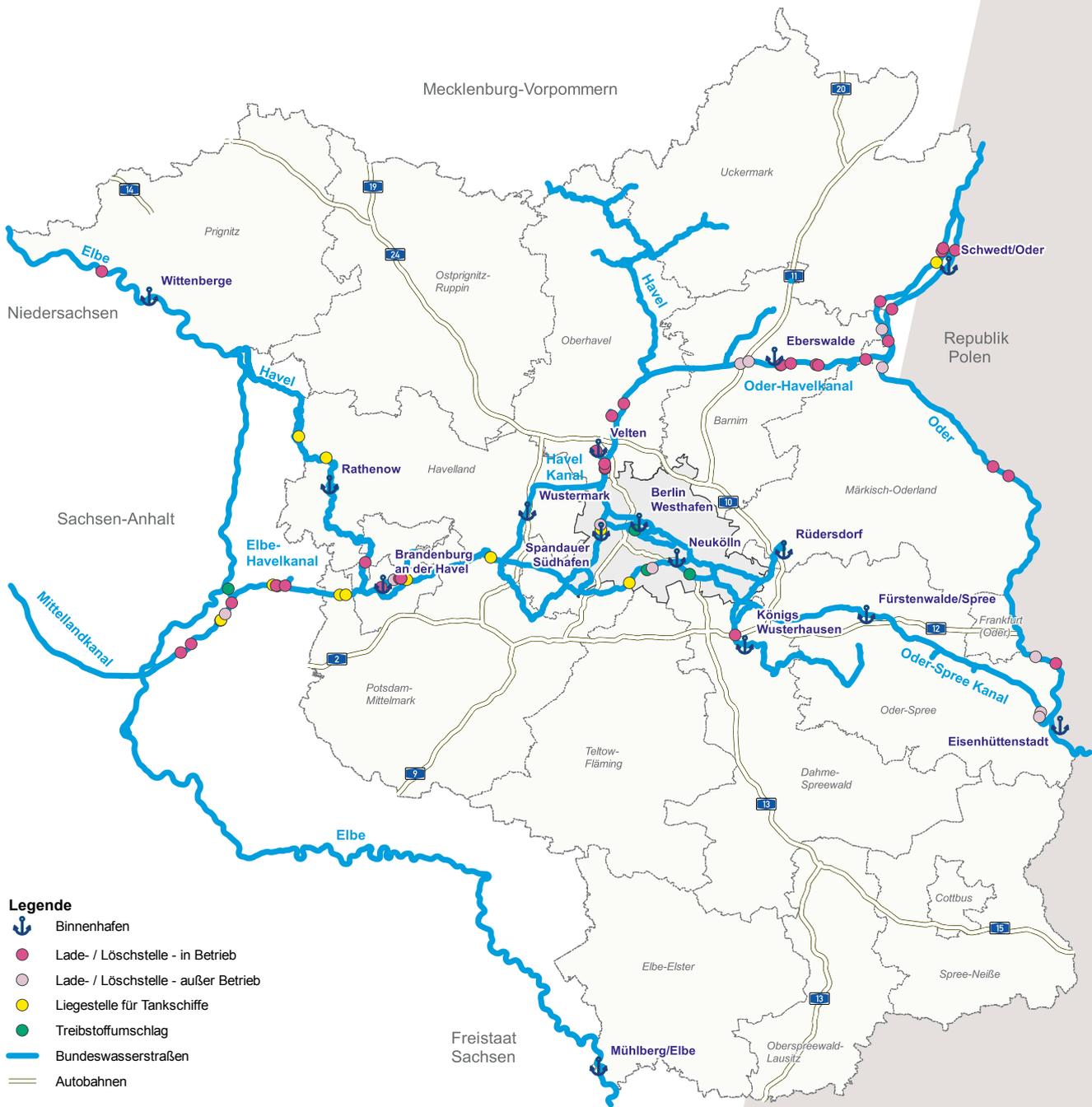
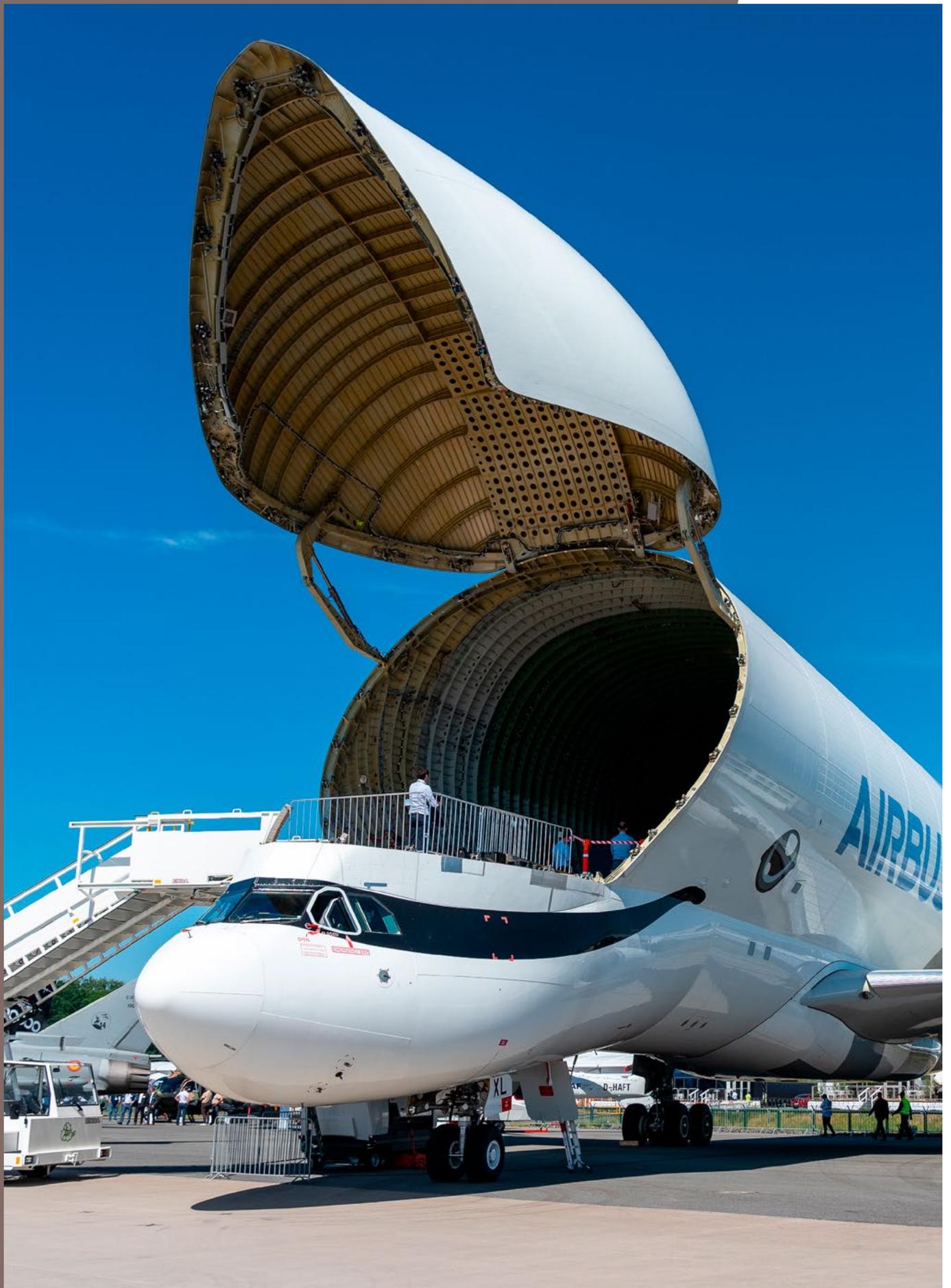


Abbildung 4 Bundeswasserstraßeninfrastruktur in Berlin und Brandenburg, (eigene Darstellung)



2.1.4 Luftfracht

Bereits vor Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg ‚**Willy Brandt**‘ (BER) haben sich insbesondere luftfrachtaffine Logistikunternehmen im Flughafenumfeld angesiedelt. Der Großteil des Luftfrachtvolumens wird traditionell im Frachtraum im Linienverkehr und darunter als Ladung in Kombination mit dem Passagierlinienverkehr transportiert.¹⁹

Luftfracht spielt im Kontext mit der wachsenden Bedeutung der Automotive²⁰- und der E-Mobility-Industrieentwicklung in Brandenburg eine Rolle, z. B. für die Überbrückung von Versorgungspässen mit elektronischen Teilen oder bei Störungen der originären Lieferketten und damit für die Resilienz. Dennoch ist das Luftfrachtaufkommen im Vergleich zum gesamten Güterverkehrsaufkommen sehr gering. Zudem sind die wichtigsten Frachtflughäfen in Deutschland Leipzig/Halle²¹ (DHL Hub, Amazon Air), gefolgt von Frankfurt/Main. Eine Entwicklung des BER zu einem vergleichbar bedeutenden Luftfrachtflughafen ist derzeit nicht zu erwarten. Zudem findet der Vor- und Nachlauf im Luftfrachtbereich im Straßengüterverkehr statt.

Für das Land Brandenburg ist der Luftfrachtstandort BER ein ‚**intermodaler Sonderstandort**‘ mit Vor- und Nachlauf im Straßenverkehr und ein treibender Faktor für die dortige Gewerbestandortentwicklung.

¹⁹ Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, 2022, Verkehrsbericht S. 12

²⁰ Automotive ist die generelle Bezeichnung für alle Aktivitäten im Bereich von Zulieferteilen, -produkten oder -dienstleistungen im Bereich der Automobilindustrie.

²¹ Flughafen Leipzig/Halle GmbH, 2022



EastGate
Terminal

PCC Intermodal S.A.

HYSTER

Felix

3. Handlungsfelder

3.1 Infrastruktur

Der Güterverkehr wird im Wesentlichen von Fuhrunternehmen, Speditionen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Reedereien und Luftfahrtunternehmen sowie Infrastrukturanbietern wie Terminal-, Hafen- und Flugplatzbetreibern getragen.

Der regulatorische Rahmen für den Güterverkehr wird maßgeblich von der EU und dem Bund gesetzt. Die Einflussnahme des Landes auf die Infrastruktureinrichtungen für den Güterverkehr erreicht daher schnell konstitutionelle Grenzen. Die bedeutsame Infrastruktur ist entweder in der Zuständigkeit des Bundes (Bundesverkehrswege) oder in der Hand von Unternehmen oder Kommunen. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die zur Verfügung stehende Infrastruktur entscheidend bei der Wahl des Verkehrsträgers und ein wichtiger Hebel der öffentlichen Hand zur Förderung CO₂-reduzierter Güterverkehrs ist. Die Hauptlast liegt hierbei auf den Bundesverkehrswegen.

Die unmittelbare Einflussnahme des Landes erstreckt sich somit im Wesentlichen auf seine Aufgabe als Baulastträger für die Landesstraßen sowie in der Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen.

Das Land Brandenburg wird sich dafür einsetzen, dass die Ausbaupläne des **Bundesverkehrswegeplans** für die Infrastrukturen Straße, Schiene und Wasserstraße im Land so schnell wie möglich realisiert werden. Die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Maßnahmen adressieren die entscheidenden Schwachstellen im System, die den gesamten Güterverkehr im Land Brandenburg behindern.

Im **Straßenverkehr** sind neben der Beseitigung von Engpässen der Ausbau von Rast- und Parkmöglichkeiten sowie einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur dringend erforderlich.

Das Land Brandenburg unterstützt den Bund in seinem Bestreben, bis 2030 den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf mindestens 25 Prozent zu steigern. Um diese Verkehrsmengen aufnehmen zu können, muss die **Schieneinfrastruktur** ausgebaut werden.

Zusätzlich zu den im Bundesverkehrswegeplan beschlossenen Maßnahmen sind folgende Eisenbahnstrecken vom Bund dringend auszubauen, um die Aufnahme der Verkehrsmengen bei der geplanten Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen:

- die Ostbahn von Berlin nach Küstrin, die einen Teil der Güterverkehrsströme in Ost-West-Richtung aufnehmen kann und damit die bereits jetzt durch Personen- und Güterverkehr stark ausgelastete Strecke Berlin – Frankfurt entlastet
- die Strecke Berlin – Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Meyenburg – Karow – Rostock, die Güterverkehr zwischen dem Rostocker Hafen und Berlin aufnehmen kann
- die Strecke Jüterbog – Rangierbahnhof Seddin, dem wichtigsten Güterverkehrsstandort der DB Cargo in Ostdeutschland, die eine Erreichbarkeit des Rangierbahnhofs aus dem Süden ohne Durchfahung der Berliner Engpässe ermöglicht

Diese drei Strecken sind auch aus **Resilienzgründen** von hoher Bedeutung, da sie Güterverkehr ermöglichen, falls die Haupttrassen durch Baustellen oder Unglücksfälle gesperrt sind.

Die Industrie-, Gewerbe- und Logistikstandorte sind nicht immer in den zentralen Orten. Daher sind die Nebenstrecken der Schiene für den Güterverkehr von hoher Bedeutung. Der Erhalt und die Ertüchtigung der Nebenstrecken und der Netzstruktur des Schienennetzes ist Ziel der Güterverkehrspolitik des Landes.



Der Schienengüterverkehr partizipiert aufgrund der gemischten Nutzung des Eisenbahnnetzes auch von Maßnahmen des Landes im Schienenpersonennahverkehr wie z. B. i2030 oder der Prüfung der Reaktivierung von Strecken.

Im Bereich der **Bundeswasserstraßen** enthält der BWVP 2030 als Maßnahme auf der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) den Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde.

Der geplante Ersatzneubau mit einer zukunftssicher dimensionierten Schleusenkammer von 115 m ist notwendige Voraussetzung für die Schiffbarkeit im Binnenschiffsgüterverkehr zwischen der Spree in Berlin und der Oder in Richtung Polen, da die vorhandenen über 100 Jahre alten Schleusenkammern nicht mehr den heute fahrenden Güterschiffsgrößen entsprechen. Die Schleuse Fürstenwalde ist die letzte Schleuse mit einer Schleusenkammerlänge von nur 67,5 m zwischen Rhein und Oder. Dies ist zu

klein für moderne Gütermotorschiffe, wie Europaschiffe mit einer Länge von 85 m bzw. Großmotorschiffe mit 110 m.

Der durch den Bund geplante Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde wird verhindern, dass erhebliche Mengen an Gütertonnen, v. a. an Nahrungs- und Futtermitteln sowie Baustoffen, zukünftig über Bundesfernstraßen transportiert werden müssen.

3.2 Fördermöglichkeiten des Landes

Die Landesregierung wird sich auch in Zukunft für die Förderung von Investitionen im Schienengüterverkehr einsetzen und unterstützt mit verschiedenen Förderprogrammen bereits seit Jahren den Güterverkehr.

Als fünftgrößtes Flächenland in Deutschland fordern wir vom Bund eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur für den Schienengüterverkehr in ganz Brandenburg.

- Wir fordern den Bund auf, dass die Ausbaupläne des Bundesverkehrswegeplans in Brandenburg so schnell wie möglich realisiert werden. Die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Maßnahmen adressieren die entscheidenden Schwachstellen im System, die den gesamten Güterverkehr im Land Brandenburg behindern.
- Gerade im Straßenverkehr fordern wir den Bund auf, neben der Beseitigung von Engpässen den Ausbau von Rast- und Parkmöglichkeiten sowie einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur dringend voranzutreiben.

SGV-Invest Richtlinie zur Förderung der Schienengüterinfrastruktur



Rangierbahnhof Wustermark 740 m-Gleise

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) unterstützt mit der „Richtlinie zur Förderung der Schienengüterinfrastruktur (Rili SGV-Invest)“ die Erschließung von Logistikzentren, Häfen und Standorten mit Anlagen des Kombinierten Verkehrs sowie die Erarbeitung von Konzepten oder Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen und zur Verzahnung der Verkehrsträger. Ziel ist die Stärkung des intermodalen Gütertransportes.

Förderziel

Verlängerung der Gleise zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch längere Züge

Förderzeitraum

2022–2023

Zuwendungsempfänger

Rail & Logistik Center
Wustermark GmbH & Co.KG

Zuwendung

2,7 Mio. Euro

²² Land Brandenburg, 2021b

Planungsförderungsrichtlinie: Förderung von gemeinsamer Flächennutzungsplanung, Bebauungsplänen und planerischer Maßnahmen der Landesentwicklung sowie der Projektkoordination



Bebauungsplan Gewerbegebiet an der A 14

Förderziel

Ausweisung des Gewerbegebietes zum Ausbau der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit am Standort Wittenberge

Förderzeitraum

2021–2022

Zuwendungsempfänger

Stadt Wittenberge

Zuwendung

Aufstellung Bebauungsplan
50.000 Euro

Projektmanagement

Bebauungsplan
46.000 Euro

Ziel der Planungsförderungsrichtlinie des Landes Brandenburg ist es, die kommunale Selbstverwaltung zu stärken und die Kommunen bei der schnelleren Schaffung von Planungsrecht zu unterstützen, um mehr Wohnungsbau, wirtschaftliche Ansiedlungen sowie Verkehrs- und Klimaschutzprojekte zu ermöglichen. Durch die Förderung unterstützt das MIL die brandenburgischen Kommunen bei der Erstellung von Bauleitplänen und Planungskonzepten. Die Planungsförderungsrichtlinie ist in vier Schwerpunkte unterteilt, die verschiedene Aspekte der nachhaltigen Entwicklung und Planung unterstützen sollen. Es werden gemeinsame Flächennutzungspläne, Bebauungspläne, planerische Maßnahmen der Landesentwicklung sowie die Projektkoordination und das Projektmanagement von Planungsprozessen gefördert.

²³ Land Brandenburg, 2021a

Weitere wichtige Förderprogramme mit Bezug zum Güterverkehr sind die Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur (GRW-I)²⁴ und die Förderrichtlinie Strukturentwicklung im Lausitzer Braunkohlerevier/Land Brandenburg²⁵.

Ferner kann das Land nach Vorgaben der EU Fördermittel aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (z. B. EFRE)²⁶ ausreichen.

Neben der finanziellen Förderung besteht die Möglichkeit, durch nichtmonetäre Unterstützung, wie z. B. durch die Bereitstellung von Arbeitshilfen oder Beratungsangeboten, Einfluss im Sinne eines nachhaltigen Güterverkehrs auszuüben.

Die Landesregierung wird sich auch in Zukunft für die Förderung von Investitionen zur Bereitstellung der Infrastruktur für den Güterverkehr einsetzen.

- Das Land fordert vom Bund die Rücknahme der gravierenden Kürzungen der Mittel für das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) und die Trassenpreisförderung.
- Das Land unterstützt die Forderung aus dem Güterverkehr, dass Mehreinnahmen bei der Lkw-Maut zur Aufstockung und Verstetigung der Haushaltsmittel für eine schnelle klimaneutrale Transformation des Straßengüterverkehrs eingesetzt werden.



24 Land Brandenburg, 2022b

25 Land Brandenburg, 2022d

26 Land Brandenburg, 2022c

3.3 Kommunikation und Kooperation

Kommunikation, Kooperation und systematische Vernetzung sind regelmäßig ein wichtiges Mittel bei der Durchsetzung von Interessen sowie der zügigen und umfassenden Umsetzung politischer Ziele.

Hier sind das Land bzw. seine Einrichtungen u. a. gefordert bei

- der unmittelbaren Interaktion zwischen Land und regionaler und kommunaler Ebene
- dem Dialog zwischen Land und der Bundesebene sowie der Europäischen Union
- dem Austausch mit Verbänden, Parteien, Vereinen und Bürgerinitiativen.

Diesem Instrument der Einflussnahme kommt dort besonderes Gewicht zu, wo der konstitutionelle Rahmen eine Einflussnahme durch administrative Vorgaben und Eingriffe ausschließt.

Als spezifisch für Brandenburg haben sich u. a. folgende Dialogforen entwickelt, auf denen auch das Thema eines nachhaltigen Güterverkehrs behandelt wird bzw. werden kann:

- LNBB | LogistikNetz Berlin-Brandenburg²⁷
- Wirtschaftsverkehrsnetzwerk Lausitz²⁸
- Cluster Verkehr, Mobilität und Logistik der Wirtschaftsfördergesellschaften von Brandenburg und Berlin²⁹
- AG Städteforum Brandenburg³⁰
- AG Städtekranz Berlin-Brandenburg³¹

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Berufs- und Branchenverbandsaktivitäten³² sowie z. B. Erfahrungsaustauschinitiativen und Projekte³³ sowie die Verkehrsausschüsse der Industrie- und Handelskammern im Land Brandenburg.

Die Zusammenarbeit in den etablierten Dialogforen wird das Land fortsetzen.

3.4 Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten sowie Logistikflächen

Abgesehen vom Transitverkehr, der auf den Bundesverkehrswegen stattfindet und vom Land Brandenburg kaum beeinflusst werden kann, konzentriert sich der Güterverkehr an großen Industrie-, Gewerbe- und Logistikstandorten. Wenn Industrie-, Gewerbe- und Logistikflächen in der Nähe vorhandener Schienenstrecken liegen, erleichtert dies die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Dies gilt analog für die Binnenschiffahrtswege. Gleisanschlüsse sowie Zugang zu KV-Terminals und Häfen ermöglichen die Nutzung klimaschonender Verkehrsträger und sind für eine CO₂-Einsparung im Güterverkehr entscheidend.

Die Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg zielt auf eine Stärkung der Entwicklung entlang von Entwicklungsachsen, die mit den radial von Berlin ausgehenden Schienensträngen korrelieren. Im Einklang mit der Regionalentwicklungsstrategie stützt die Güterverkehrspolitik des Landes die Entwicklung von Industrie-, Gewerbe- und Logistikflächen entlang der Schienenstränge.

²⁷ LNBB | LogistikNetz Berlin-Brandenburg e.V., 2022

²⁸ Industrie- und Handelskammer (IHK) Cottbus, 2022

²⁹ Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH/Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, 2022

³⁰ Städteforum Brandenburg, 2022

³¹ AG Städtekranz Berlin-Brandenburg, 2022

³² Beispielsweise die Industrie- und Handelskammern, Unternehmer- und Verkehrsunternehmensverbände in Brandenburg und Berlin, die regionalen Branchenverbände der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft sowie der Verkehrswirtschaft, etc.

³³ Beispielsweise im Zuge des geförderten Projektes ERFA(hrungsaustausch) KV in der Lausitz oder der Projektinitiative ERFA Güterverkehr, ggf. ebenfalls in der Lausitz



Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019 trifft Festlegungen zum Erhalt und Ausbau des Siedlungssterns. Der Siedlungsstern umfasst verdichtete Strukturen, die sich ausgehend von Berlin sternförmig entlang der radialen Schienenverkehrsverbindungen gebildet haben. Diese Struktur wird als fast idealtypisch verkehrs- und CO₂-reduzierend bezeichnet und der Erhalt und Ausbau als wesentliches Motiv dargestellt (S. 12 LEP HR).³⁴ Der LEP HR ermöglicht grundsätzlich eine Entwicklung von Gewerbeflächen im gesamten Land, sofern die Flächen nicht für andere Zwecke gesichert sind, ein Anschluss an vorhandene Siedlungsflächen ist jedoch im Regelfall geboten (G 2.2).

Logistikstandorte sollen an Orten konzentriert werden, die eine Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht und über eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz verfügen (G 2.4). Der LEP HR enthält einen Auftrag an die Regionalen Planungsgemeinschaften, in ihren Regionalplänen großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV) auszuweisen, die u. a. eine Fläche von ca. 100 Hektar haben und mindestens über zwei Verkehrsträger angebunden sind (Z 2.3). Darüber hinaus gilt für großflächige Gewerbebetriebe, die nicht in städtebaulich integrierten Standorten lokalisiert sind, dass bei entsprechendem Güterverkehr eine Zuordnung zu Zugangsstellen zum Schienen- bzw. Wasserstraßennetz von ausschlaggebender Bedeutung ist (G 7.4).

³⁴ Landesregierung Brandenburg, 2019, S. 12

Die Ausweisung von Industrie-, Gewerbe- und Logistikflächen liegt in der Hoheit der Kommunen. Das Land arbeitet an vielen Stellen Hand in Hand mit den Kommunen und steht über viele Formate im Austausch mit den Kommunen. In diesen bestehenden Kommunikationswegen wird das Land Brandenburg

- die Kommunen für die Bedürfnisse des klimafreundlicheren Güterverkehrs sensibilisieren
- soweit gewünscht die Kommunen auf ihrem Weg zu klimafreundlicherem Güterverkehr beraten, z. B. bei der Planung von Gleisanschlüssen für Industrie- und Gewerbegebiete.

Die Sensibilisierung und Beratung der Kommunen umfasst sowohl die Errichtung neuer Industrie-, und Gewerbegebiete und Logistikstandorte als auch die Bedürfnisse bestehender Standorte. Bestehende Standorte für Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße sollten gegenüber anderen Nutzungen geschützt werden.

Das Land Brandenburg wird die Zusammenarbeit mit den Kommunen weiter intensivieren u. a. durch folgende Maßnahmen:

- Beratung und Unterstützung der Kommunen bei der Ausschöpfung ihrer Planungsspielräume zugunsten nachhaltiger, ressourcenschonender Siedlungsentwicklung einschließlich Gewerbe- und Industriegebieten, z. B. durch
 - Beratung bei der Bauleitplanung
 - Erstellen von Arbeitshilfen
 - Einrichtung modellhafter Planungswerkstätten
 - Erweiterung der Informations- und Gesprächsangebote, um individuelle Lösungen vor Ort zu finden

Darüber hinaus steht das Land auch der Wirtschaft für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zur Verfügung.

Aktuell prüft das Land, ob die Etablierung eines „Schienencoaches“ ein sinnvoller Weg sein kann, die Kommunen und auch die Unternehmen zugunsten der Nutzung des Schienengüterverkehrs zu unterstützen. Unter verschiedenen Bezeichnungen (Schienencoach, Railcoach, Gleiskümmerer, Kompetenzzentrum Güterverkehr) existieren in einigen Bundesländern, Städten und Regionen solche Experten, die Unternehmen und Kommunen zu Themen des Schienengüterverkehrs beraten. Die Aufgaben sind unterschiedlich abgegrenzt. Eine solche zentrale Anlaufstelle könnte für alle Fragen von Kommunen und Unternehmen zur Bahnlogistik als Ansprechpartner dienen.

Das Land wird die Kommunen auch in Zukunft in vielfältiger Form bei der Ansiedlung von Industrie- und Gewerbegebieten beraten.

Darüber hinaus wird die Etablierung eines „Schienencoaches“ als zentraler Ansprechpartner für Themen der Bahnlogistik geprüft.

3.5 Strukturwandel Kohleregionen

In der Lausitz besteht die außergewöhnliche Chance, zeitlich befristet intensiv Einfluss auf eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs in der Strukturwandelregion nehmen zu können. Durch die Einigung auf die im Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) festgelegten Investitionen in das Schienennetz wurde der Prozess bereits gestartet. Die zügige und konsequente Umsetzung dieser gesetzlich festgelegten Maßnahmen ist entscheidend für den zukünftigen nachhaltigen Güterverkehr in dieser Region. Die Infrastruktur und das Know-how des traditionell intensiven Schienengüterverkehrs der Region soll in zukünftige Nutzungen eingebunden werden.

Im Investitionsgesetz Kohleregionen hat der Bund sich 2020 zu umfassenden Investitionen in die Schieneninfrastruktur verpflichtet. Das Land erwartet vom Bund, dass alle erforderlichen Planungen schnellstmöglich aufgenommen werden, um eine zügige Realisierung der Maßnahmen zu ermöglichen.

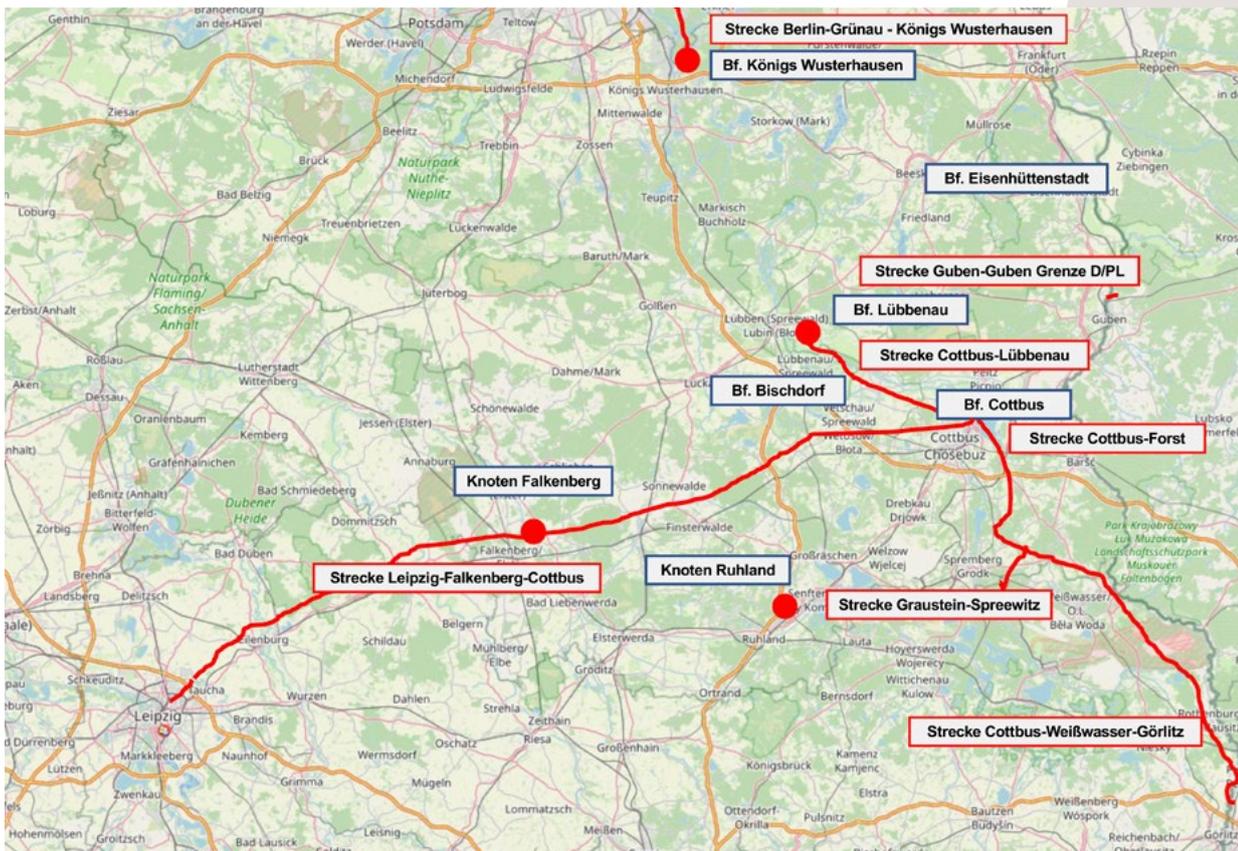


Abbildung 5 Schieneninfrastrukturprojekte Investitionsgesetz Kohleregionen, Kartengrundlage OSM, bearbeitet durch VBB GmbH

4. Zusammenfassung

Der Güterverkehr in Brandenburg sichert die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft und ist ein wichtiger Standortfaktor. Brandenburg hat gute Voraussetzungen für Güterverkehr mit einer starken Logistikwirtschaft, einem guten Straßennetz, einem guten Eisenbahnnetz und vielen Umschlagpunkten und Gleisanschlüssen. Diese Rahmenbedingungen waren und sind Grundlage für die jüngsten Ansiedlungsentscheidungen für Brandenburg.

Bei den Güterverkehrsflüssen in Brandenburg ist zu unterscheiden zwischen dem Güterverkehr, der das Land vorrangig für den Transit nutzt, z. B. von und nach Polen, aber auch nach Berlin, und demjenigen, der in Brandenburg selbst durch Auf- bzw. Abladen entsteht. Naturgemäß hat das Land den größeren Einfluss auf den in Brandenburg entstehenden Güterverkehr, z. B. durch Steuerung der Siedlungsentwicklung, vor allem von Gewerbe- und Industriegebieten, sowie der Ansiedlung von Unternehmen. Hier hat besonders die Entwicklung entlang der schienengebundenen Verkehrsachsen in Verbindung mit einer umfassenden Digitalisierung wichtigen Einfluss auf die Wahl der Transportmittel und -wege.

Die unmittelbare Gestaltung des Güterverkehrs durch das Land Brandenburg ist sehr beschränkt

und im Wesentlichen reduziert auf die Baulasträgerschaft für die Landesstraßen sowie in der Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen.

Die stärkste Wirkung kann das Land Brandenburg mittelbar durch Einflussnahme auf Regelungen des Bundes und der EU entfalten. Hier wird sich Brandenburg für einen klimafreundlichen Güterverkehr unter Sicherstellung der Versorgung einsetzen.

Das vorliegende Papier bildet die Handlungsgrundlage für die Güterverkehrspolitik des Landes zur Gewährleistung der Versorgung der Bevölkerung und der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitserfordernisse. Es folgt der grundlegenden Leitlinie des Regierungshandelns nach regionalem Zusammenhalt, Nachhaltigkeit und Sicherheit. Damit steht es in Wechselwirkung mit den anderen Strategien des Landes z. B. zur Mobilität, Stadtentwicklung, Landes- und Regionalentwicklung, Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen, Klimaschutz und Nachhaltigkeit.

Das grundlegende Ziel ist es, den Güterverkehr nachhaltig zu gestalten. Dabei kommt den Themen Versorgungssicherheit sowie Attraktivität des Standortes Brandenburg besondere Aufmerksamkeit zu.





Das Land sieht vor diesem Hintergrund folgende Erfordernisse:

- Wir fordern den Bund auf, dass die Ausbaupläne des Bundesverkehrswegeplans in Brandenburg so schnell wie möglich realisiert werden. Die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Maßnahmen adressieren die entscheidenden Schwachstellen im System, die den gesamten Güterverkehr im Land Brandenburg behindern.
- Gerade im Straßenverkehr fordern wir den Bund auf, neben der Beseitigung von Engpässen den Ausbau von Rast- und Parkmöglichkeiten sowie einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur dringend voranzutreiben.
- Die Landesregierung wird sich auch in Zukunft für die Förderung von Investitionen zur Bereitstellung der Infrastruktur für den Güterverkehr einsetzen.
- Das Land fordert vom Bund die Rücknahme der gravierenden Kürzungen der Mittel für das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) und die Trassenpreisförderung.
- Das Land unterstützt die Förderung aus dem Güterverkehr, dass Mehreinnahmen bei der Lkw-Maut zur Aufstockung und Verstetigung der Haushaltsmittel für eine schnelle klimaneutrale Transformation des Straßengüterverkehrs eingesetzt werden.
- Die Zusammenarbeit in den etablierten Dialogforen wird das Land fortsetzen.
- Das Land wird die Kommunen auch in Zukunft in vielfältiger Form bei der Ansiedlung von Industrie- und Gewerbegebieten beraten.
- Darüber hinaus wird die Etablierung eines „Schienencoaches“ als zentraler Ansprechpartner für Themen der Bahnlogistik geprüft.
- Im Investitionsgesetz Kohleregionen hat der Bund sich 2020 zu umfassenden Investitionen in die Schieneninfrastruktur verpflichtet. Das Land erwartet vom Bund, dass alle erforderlichen Planungen schnellstmöglich aufgenommen werden, um eine zügige Realisierung der Maßnahmen zu ermöglichen.

Quellen

AG Städtekrantz Berlin-Brandenburg.

2022. AG Städtekrantz Berlin-Brandenburg. [Online] 2022. [Zitat vom: 28. November 2022.] <https://staedtekrantz.de/>.

Alberding GmbH. 2022.

Testfeld SOW. [Online] 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://www.testfeld-sow.de/>.

Arndt, Wulf-Holger. 2010.

Optimierungspotenziale im Wirtschaftsverkehr durch bestellerseitige Kooperation. Untersuchung des Ansatzes einer Beschaffungs-/Bestellerkooperation als ein Instrument für eine effiziente und stadtverträgliche Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs. [Online] 07. Juli 2010. [Zitat vom: 05. Oktober 2021.] <https://depositonce.tu-berlin.de/handle/11303/2803>.

Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe. 2022.

Themen/ Kritische Infrastrukturen/Sektoren und Branchen. Transport und Verkehr. [Online] 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.] https://www.bbk.bund.de/DE/Themen/Kritische-Infrastrukturen/Sektoren-Branchen/Transport-Verkehr/transport-verkehr_node.html.

Bundesamt für Güterverkehr. 2022.

Krisenmanagement & Zivile Notfallvorsorge. Aufgaben im BMDV und BAG. [Online] 2022. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] https://www.bag.bund.de/DE/Themen/KrisenmanagementZivileNotfallvorsorge/KrisenmanagementimBMDVundBAG/krisenmanagementimbviundbag_node.html.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. 2020.

Deutschlandtakt. Konzept. [Online] 2020. [Zitat vom: 06. Juli 2023.] <https://www.deutschlandtakt.de/konzept/>.

—. **2023.** Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021–2022. [Online] 01. März 2023. [Zitat vom: 06. Juli 2023.] https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile.

—. **2022.** Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrecht-

licher Vorschriften. vom 24. Juni 2022. [Online] 30. Juni 2022. [Zitat vom: 10. November 2022.] https://www.bgb1.de/xaver/bgb1/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGB1&start=%2F%2F%2A%5B%40attr_id=%27bgb1122s0986.pdf%27%5D#__bgb1_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgb1122s0986.pdf%27%5D__1668073014286.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). 2021.

Mobilität der Zukunft Im Rahmen von open4innovation. Physical Internet in der Logistik. [Online] 07. Mai 2021. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/physical-internet-in-der-logistik.php>.

Bundesrepublik Deutschland. 2021.

Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes. Gesetz zum autonomen Fahren vom 12. Juli 2021. [Online] 27. Juli 2021. [Zitat vom: 10. November 2022.] [https://www.bgb1.de/xaver/bgb1/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGB1&start=//*\[@attr_id=%27bgb1121s3108.pdf%27\]#__bgb1_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgb1121s3108.pdf%27%5D__1668071729008](https://www.bgb1.de/xaver/bgb1/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGB1&start=//*[@attr_id=%27bgb1121s3108.pdf%27]#__bgb1_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgb1121s3108.pdf%27%5D__1668071729008).

—. **2020.** Investitionsgesetz Kohleregionen – InvKG. [Online] 08. August 2020. [Zitat vom: 25. November 2022.] https://www.bmbf.de/bmbf/shreddocs/downloads/files/strukturstaerkungsgesetz-kohleregionen.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

—. **2022.** Raumordnungsgesetz (ROG). [Online] 20. Juli 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.] https://www.gesetze-im-internet.de/rog_2008/.

Bundesvereinigung Logistik (BVL) Österreich und Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. 2011.

Grünbuch der nachhaltigen Logistik. Handbuch für die ressourcenschonende Gestaltung logistischer Prozesse. [Online] März 2011. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] https://www.bvl.de/misc/filePush.php?id=24716&name=BVL_1_Gruenbuch_der_nachhaltigen_Logistik.pdf.

Bundesvereinigung Logistik (BVL) und transport logistic München. 2021.

Service/Publicationen/Fachpublikationen / Schriftenreihe/Studien. Whitepaper zur Nachhaltigkeit in Logistik und Supply-Chain-Management. [Online] 04. Mai 2021. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] https://www.bvl.de/files/1951/1988/2128/BVL_Whitepaper_Nachhaltigkeit_in_Logistik_und_SCM_kopie_1.pdf.

DB Cargo AG. 2020.

DB Cargo/Logistik News. Ein Pailport für (fast) alles. [Online] 23. April 2020. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://www.dbcargo.com/rail-de-de/logistik-news/ein-railport-fuer-fast-alles-spedition-fichtl-saal-an-der-donau-5149788>.

Deutscher Bundestag. 2022.

Parlament/Aufgaben/Rechtliche Grundlagen/Grundgesetz. Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland. [Online] 28. Juni 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://www.bundestag.de/gg>.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. 2022.

DLR Verkehr/ Projekte/Verkehrsentwicklung und -wirkungen/Forschungsthemen. Wirkungen des Verkehrs auf Wirtschaft, Gesellschaft und Raum. [Online] 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/projekte/veu/wirkungen-des-verkehrs-auf-wirtschaft-gesellschaft-und-raum>.

DVZ. 2020.

Land/Schiene. Nikutta: Kein neues Mora C. [Online] 31. Januar 2020. [Zitat vom: 04. Juli 2022.] <https://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/nikutta-kein-neues-mora-c.html>.

Economic Commission for Europe (UNECE). 2001.

TERMINOLOGIE DES KOMBINIERTEN VERKEHRS. [Online] 2001. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>.

European Commission. 2021.

Mobility and Transport. TENtec Interactive Map Viewer. [Online] 7. Juli 2021. [Zitat vom: 13. Juli 2023.] <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

2022. Geschäftsbericht 2022. Berlin: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, 2022.

Flughafen Leipzig/Halle GmbH. 2022.

Leipzig/Halle Airport. Luftfracht. [Online] 2022. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] <https://www.mdf-ag.com/luftfracht/>.

Forschungsgesellschaft für Straßen-

und Verkehrswesen e.V. 2020. FGSV-Schriftenreihen | FGSV-Nr.: 005/1. Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. [Online] Juni 2020. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/005_1.v.pdf.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg. 2021.

Interreg CENTRAL EUROPE/InterGreen-Nodes. REGIONAL ACTION PLANS OF GREENING NODES: Fact Sheet Berlin-Brandenburg. [Online] 30. November 2021. [Zitat vom: 06. Juli 2023.] <https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/InterGreen-Nodes/CE1444-O.T2.1-Output-Fact-Sheet-Berlin-Brandenburg.pdf>.

Industrie- und Handelskammer (IHK)

Cottbus. 2022. Mitgliederservice / Infrastruktur. Wirtschaftsverkehrsnetzwerk Lausitz. [Online] 2022. [Zitat vom: 28. November 2022.] <https://www.cottbus.ihk.de/wirtschaftsverkehrsnetzwerk-lausitz.html>.

Land Brandenburg. 2022c. EFRE in Brandenburg. [Online] November 2022c. [Zitat vom: 28. November 2022.] <https://efre.brandenburg.de/efre/de/>.

— **2022a.** Landesrecht/Gesetze. Verfassung des Landes Brandenburg. [Online] 05. Juli 2022a. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://bravors.brandenburg.de/de/gesetze-212792>.

— **2021d.** Landesrecht/Gesetze. Gesetz zur Regionalplanung und zur Braunkohlen- und Sanierungsplanung (RegBkPIG). [Online] 23. Juni 2021d. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/regbkplg>.

— **2019.** Landesrecht/Verwaltungsvorschriften. Richtlinie der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg für Regionalpläne. [Online] 21. November 2019. [Zitat vom: 25. November 2022.] [\[tungsvorschriften/regionalplaene_2019\]\(#\).](https://bravors.brandenburg.de/verwal-</p></div><div data-bbox=)

— **2021b.** Landesrecht/Verwaltungsvorschriften. Richtlinie zur Förderung der Schienengüterinfrastruktur (Rili SGV-Invest). [Online] 23. Dezember 2021b. [Zitat vom: 28. November 2022.] https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/rili_sgv_invest_2019.

— **2021c.** Landesrecht / Verwaltungsvorschriften. Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg (Rili KStB Bbg 2021). [Online] 24. September 2021c. [Zitat vom: 28. November 2022.] https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/rili_kstb_bbg_2021.

— **2022b.** Landesrecht/Verwaltungsvorschriften. Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Energie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – GRW - (GRW-I). [Online] 15. Februar 2022b. [Zitat vom: 28. November 2022.] https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/grw_i_2022.

— **2021a.** Landesrecht/Verwaltungsvorschriften. Planungsförderungsrichtlinie 2020 - PFR 2023. [Online] 06. Januar 2021a. [Zitat vom: 28. Juli 2023.] https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/pfr_2023.

— **2022d.** Strukturentwicklung im Lausitzer Braunkohlerevier/Land Brandenburg. [Online] 2022d. [Zitat vom: 28. November 2022.] <https://lausitz-brandenburg.de/foerderung/>.

Landesamt für Bauen und Verkehr.

2021. Bericht der Raumbearbeitung – Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030. 2021.

Landesredaktion Berlin-Brandenburg.de. 2021. Zusammenarbeit/Strategischer Gesamtrahmen. Überlegungen zu einem Strategischen Gesamtrahmen. [Online] Juni 2021. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] <https://www.berlin-brandenburg.de/politik-hauptstadtregion-berlin-brandenburg/#:~:text=Juni%202020-,Strategischer%20Gesamtrahmen%20Hauptstadtregion,formulieren%20und%20gemeinsame%>

[de/politik-hauptstadtregion-berlin-brandenburg/#:~:text=Juni%202020-,Strategischer%20Gesamtrahmen%20Hauptstadtregion,formulieren%20und%20gemeinsame%](#).

Landesregierung Brandenburg. 2021a.

Eckpunkte einer Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg. Kabinettsbeschluss: 31.08.2021. [Online] 31. August 2021a. [Zitat vom: 25. November 2022.] https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Land-BB_Regionalentwicklungsstrategie-Eckpunkte_31-08-2021.pdf.

— **2019.** Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg, GVBl. II Nr. 35. [Online] 13. Mai 2019. [Zitat vom: 17. August 2021.] <https://www.landesrecht.brandenburg.de/dislservice/public/gvblDetail.jsp?id=8141>.

— **2022.** Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Brandenburg (Entwurf). [Online] 29. November 2022. [Zitat vom: 02. Juli 2023.] <https://landesregierung-brandenburg.de/wp-content/uploads/Landesnachhaltigkeitsstrategie-Entwurf-Stand-29.11.2022.pdf>.

— **2021b.** Staatskanzlei. Regionalentwicklungsstrategie – Karte Entwicklungsachsen. [Online] 31. August 2021b. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] von StK zur Verfügung gestellt.

LNBB | LogistikNetz Berlin-Brandenburg e.V. 2022.

LOGISTIKNETZ BERLIN-BRANDENBURG. [Online] 2022. [Zitat vom: 28. November 2022.] <https://www.logistiknetz-bb.de/>.

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg. 2021a.

Arbeitshilfe zur Erstellung und Fortschreibung von Integrierten Stadtentwicklungskonzepten (INSEK). [Online] Juli 2021a. [Zitat vom: 25. November 2022.] https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/INSEK-Arbeitshilfe_2021.pdf.

— **2021b.** Beitrag zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030. [Online] 25. Juni 2021b. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Externes_Gutachten_zur_Mobilit%C3%A4tsstrategie_Brandenburg_2030.pdf.

— **2022.** Gutachten Innerörtliche Mobilität in Brandenburg. [Online] 21. Juli 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.]

— **2021c.** Strategie Stadtentwicklung und Wohnen. [Online] August 2021c. [Zitat vom: 25. November 2022.] https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Strategie_StWo_2021.pdf.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg.

2023. Aktuell/Pressemitteilungen/Rubrik: Industrie und Digitalisierung. Steinbach: „Brandenburg hat Wachstumspotenzial“. [Online] 24. Januar 2023. [Zitat vom: 23. Februar 2023.] <https://mwae.brandenburg.de/de/steinbach-brandenburg-hat-wachstumspotenzial/bb1.c.752693.de>.

— **2022a.** Fach- und Arbeitskräftestrategie des Landes Brandenburg. [Online] 11. März 2022a. [Zitat vom: 25. November 2022.] https://mwae.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Fach_und_Arbeitskr%C3%A4ftestrategie_Bbg_Langfassung_2022_03_11.pdf.

— **2022b.** Wirtschaft/Standort. Wirtschaftsstatistik Brandenburg. [Online] 2022b. [Zitat vom: 11. Juli 2022.] <https://mwae.brandenburg.de/de/wirtschaftsstatistik/bb1.c.478811.de>.

Ministerkonferenz für Raumordnung.

2022. 46. Ministerkonferenz für Raumordnung. Beschluss 225: Bund, Länder und Regionen: Klimawandel und Energiewende gemeinsam gestalten. [Online] 31.

Mai 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/raumordnung/mrko/mrko-46-grundsatzbeschluss.pdf>.

SPD Brandenburg, CDU Brandenburg, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg.

2019. Gemeinsamer Koalitionsvertrag. [Online] 19. November 2019. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf.

Städteforum Brandenburg. **2022.** Städteforum Brandenburg. [Online] 2022. [Zitat vom: 28. November 2022.] <https://www.staedteforum-brandenburg.de/>.

Suntum, Ulrich van. **1986.** Verkehrspolitik. München: Vahlen, 1986.

Umweltbundesamt. **2022.** Güterverkehrsleistung nach Verkehrsmitteln. [Online] 2022. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] <https://www.umweltbundesamt.de/bild/gueterverkehrsleistung-nach-verkehrsmitteln>.

— **2023.** Kohlendioxid Emissionen. Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland. [Online] 14. März 2023. [Zitat vom: 14. Juni 2023.] <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland/kohlendioxid-emissionen#hernft-und-minderung-von-kohlendioxid-emissionen-bhausgasemissionen-2021>.

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. **2022.** i2030 | Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg. [Online] 2022. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] <https://www.i2030.de/>.

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. **2022.** NETZWERK ZUKUNFT Einzelwagenverkehr. [Online] 2022. [Zitat vom: 04. Juli 2022.] <https://www.vdv.de/netzwerk-zukunft-einzelwagenverkehr.aspx>.

Vereinte Nationen. **2022.** Ziele für nachhaltige Entwicklung. [Online] 2022. [Zitat vom: 24. Juni 2022.] <https://unric.org/de/17ziele/>.

Verkehrsministerkonferenz. **2022.** Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober 2022 in Bremerhaven. [Online] 19. Oktober 2022. [Zitat vom: 25. November 2022.] <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-10-12-13-vmk/22-10-12-13-beschluss.pdf>.

Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH/Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH. **2022.** Cluster Verkehr, Mobilität und Logistik. [Online] 2022. [Zitat vom: 28. November 2022.] <https://mobilitaet-bb.de/de>.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verkehrswege der TEN-V Korridore Ausschnitt, European Commission, 2021	10
Abbildung 2	Straßeninfrastruktur – Bundesfernstraßen und multimodale Verknüpfungsstellen, (eigene Darstellung)	11
Abbildung 3	Schieneinfrastruktur in Berlin und Brandenburg und zusätzlicher Ausbaubedarf, (eigene Darstellung)	15
Abbildung 4	Bundeswasserstraßeninfrastruktur in Berlin und Brandenburg, (eigene Darstellung)	17
Abbildung 5	Schieneinfrastrukturprojekte Investitionsgesetz Kohleregionen, Kartengrundlage OSM, bearbeitet durch VBB GmbH	29

Abkürzungen

A	annum (Jahr)		
AS	(Autobahn-) Anschlussstelle	LEP HR	Brandenburg Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
BB	Land Brandenburg	LS	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
BE	Land Berlin	MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg, Willy Brandt'	Mio.	Million
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (bis 12/2021: BMVI)	MLUK	Ministerium für Landwirtschaft, Um- welt und Klimaschutz Brandenburg
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Österreich)	MWAE	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie Brandenburg
BMU	Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (seit 12/2021: BMUV)	NE-Bahnen	Nicht-Bundeseigene Bahnen
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (bis 12/2021: BMU)	p.a.	per annum (pro Jahr)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (seit 12/2021: BMDV)	ROG	Raumordnungsgesetz
BVWP 2030	Bundesverkehrswegeplan 2030	SenUMVK	Berliner Senatsverwaltung für Um- welt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (bis 12/2021: SenUVK)
DB	Deutsche Bahn AG	SenUVK	Berliner Senatsverwaltung für Um- welt, Verkehr und Klimaschutz (seit 12/2021: SenUMVK)
EW	Einwohnerinnen und Einwohner	SGV	Schienengüterverkehr
GE	Gewerbegebiet	SV	Schwerverkehr
GL	Gemeinsame Landesplanungsabtei- lung Berlin-Brandenburg	T	(metrische) Ladungstonne
GRW	Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur	TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz (Trans European Network-Transport)
GVZ	Güterverkehrszentrum	Tkm	Tonnenkilometer
H	hora (Stunde)	UBA	Umweltbundesamt
IHK	Industrie- und Handelskammer	WFBB	Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH
InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen	WH	WAGENER & HERBST Management Consultants GmbH
IPG	IPG Infrastruktur- und Projektentwick- lungsgesellschaft mbH	WRL	Wirtschaftsregion Lausitz
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt	WVNL	Wirtschaftsverkehrsnetzwerk Lausitz
KV	Kombinierter Verkehr		
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr		

IMPRESSUM

Herausgeber

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
Henning-von-Tresckow-Straße 2–8, 14467 Potsdam
www.mil.brandenburg.de

Dieses Dokument wurde erstellt in Zusammenarbeit mit:

WAGENER & HERBST Management Consultants GmbH
Burgstraße 30, 14467 Potsdam
Tel.: 0331 275 04-0
Fax: 0331 275 04-41
E-Mail: info@wagener-herbst.com

und

IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
Burgstraße 30, 14467 Potsdam
Tel.: 0331 200 84-0
Fax: 0331 200 84-70
E-Mail: info@ipg-potsdam.de

Layout:

FISCHUNDBLUME DESIGN Yvonne Berthold & Katrin Hellmann GbR, Berlin

Bildnachweise:

Titelbild: Kuhnert Medien, Falcon Crest Air: Seite 2/27, Kuhnert Medien: Seite 4/20/30,
Adobe Stock: Seite 7/13/14/16/18/22/23/31, MIL Seite 8, Airview: Seite 24/25

Hinweis:

Diese Online-Publikation wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger/der Empfängerin zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Ministerium für Infrastruktur
und Landesplanung (MIL)
Henning-von-Tresckow-Straße 2–8
14467 Potsdam
Internet: www.mil.brandenburg.de

