

Wustermark – ein privat geführter öffentlicher Bahnhof für den Güterverkehr

Winfried Bauer

Die Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG, kurz RLC Wustermark, wurde im April 2008 als Tochtergesellschaft der Havelländischen Eisenbahn AG (HVLE) und der BUG Vermietungsgesellschaft mbH gegründet. Sie übernahm mit Wirkung vom 1. Juli 2008 die Anlagen und die Betriebsführung des von der Stilllegung betroffenen Rangierbahnhofes Wustermark von der DB Netz AG.

Bei der Betriebsübernahme 2008 waren als letzte Teile des Rangierbahnhofes Wustermark noch die Einfahrgruppe mit fünf Gleisen für Umspannleistungen und Nahgüterzugbildungsaufgaben sowie eine Lokabstellgruppe mit sechs Gleisen und eine Dieselloktankstelle in Betrieb. Einzige Nutzer waren die DB Schenker Rail Deutschland AG und in ihrem Auftrag fahrende dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen. Alle übrigen Gleise des Rangierbahnhofes waren durch die Stilllegungen von Weichen, durch Prellböcke oder Gleislücken von den betriebenen Gleisen abgeriegelt. Die nicht mehr betriebenen Gleise waren von Unkraut überwuchert und teilweise bereits von Baum- und Strauchbewuchs durchsetzt.

In den ersten Jahren ging es vorrangig darum, die stillgelegten Gleise und Weichen zu reparieren, Gleislücken zu schließen und nach und nach die verschiedenen Gleisgruppen wieder in Betrieb zu nehmen. Über 100 ehemals von den Stellwerken der DB Netz AG fernbediente Weichen mussten auf Handbetrieb umgestellt werden. Um einen effektiven Eisenbahnbetrieb durchführen zu können, war es bisher erforderlich, über 2 Mio. € in die Anlagen zu investieren.

Die Aufwendungen haben sich gelohnt. Nach einer verhaltenen Nutzung der Gleisanlagen im ersten Betriebsjahr kann jetzt auf einen Kundenstamm von über 140 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit unterschiedlichsten Nutzungsambitionen der Infrastruktur verwiesen werden.

Die Bahnanlage des RLC Wustermark ist 22 ha groß. Sie verfügt über eine Gesamtleislänge von 31 km, wovon 10 km elektrifiziert sind. Von den in der Vermarktung befindlichen 70 Gleisen mit Längen bis

zu 850 m sind sechs zuglange, elektrisch überspannte Ein- und Ausfahrgleise, 25 Logistikgleise für Züge, Wagengruppen und Einzelgüterwagen und 17 Abstellgleise für Triebfahrzeuge mit je ca. 100 m Länge. Es gibt fünf Ladestellen für verschiedene Gutarten.

Durch die EuroMaint Rail GmbH, Werk Leipzig, werden vor Ort Instandhaltungsleistungen für Güterwagen angeboten. Eine auf dem Gelände befindliche Dieselloktankanlage der DB Energie GmbH rundet das Servicespektrum ab.

Die erfolgreiche Vermarktung der Anlagen des ehemaligen Rangierbahnhofes Wustermark unterstreicht, wie richtig die Entscheidung der Havelländischen Eisenbahn AG und der BUG war, die von Stilllegung betroffenen Bahnanlagen zu erhalten. Gleichzeitig wird der wachsende Bedarf an Gleisinfrastruktur für die Verkehrsbewältigung der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen immer deutlicher.

Das erste Ziel der RLC Wustermark war es, Eisenbahnverkehrsunternehmen, vorrangig denen des Güterverkehrs, im westlichen Randgebiet von Berlin Möglichkeiten einzuräumen, ihre Verkehre unter Nutzung der Gleisanlagen des Rangierbahnhofes zu optimieren. Der Rangierbahnhof sollte im übertragenen Sinne die Funktion eines „Autohofes“ für Güterzüge übernehmen; Güterzüge können hier zwischenparken.

Auf den insgesamt 70 Gleisen unterschiedlicher Zweckbestimmung können Güterzüge gebildet, aufgelöst, umgestellt oder umgespannt werden. Es können Lokomotiven, Züge, Wagengruppen, Einzelwagen sowie Nebenfahrzeuge und Gleisbaumaschinen abgestellt werden. Die Betriebsstoffe der Triebfahrzeuge, Diesel, Schmierstoffe, Wasser und Bremsand, können ergänzt werden.

Kleine oder auch größere Reparaturen an Wagons und Lokomotiven können vor Ort ausgeführt werden. An den fünf Ladestellen können verschiedene Gutarten umgeschlagen werden. Für das Personal können künftig soziale Leistungen wie Übernachtung und Versorgung angeboten werden.

Winfried Bauer
Geschäftsführer
Rail & Logistik Center
Wustermark GmbH & Co. KG
Bahnhofstraße 2
14641 Elstal
E-Mail: winfried.bauer@rlcw.de

Zwischenzeitlich hat sich der Leistungsschwerpunkt der RLC Wustermark verlagert. Das RLC Wustermark beginnt sich zu einer Drehscheibe für den europäischen Schienengüterverkehr zu entwickeln.

Die Firma Mosolf Automotive GmbH nutzt seit 2010 den Rangierbahnhof Wustermark in großem Umfang für ihre Transporte. Es verkehren wöchentlich drei Ganzzugpaare zwischen Tychy (Polen) und den Häfen Antwerpen oder Zeebrügge. In Wustermark findet der Übergang der Zugleistungen von PKP Cargo an Crossrail mit Lokwechsel statt. Ebenfalls wird für Mosolf wöchentlich ein Ganzzug aus Serbien behandelt, den die HVLE in der Nahbedienung zum nahegelegenen Mosolf-Terminal in Etzin fährt.

Im ScandFibre-Verkehr diente das RLC Wustermark als Empfangsbahnhof von wöchentlich vier in Maschen gebildeten Ganz-

zügen mit Papier aus Skandinavien, die geleichtert und nach Berlin-Ruhleben weiterbefördert wurden. Diese Züge speisten wöchentlich einen weiteren Ganzzug nach Südosteuropa über Dresden-Decin.

Ein wichtiger Kunde ist nach wie vor die DB Schenker Rail mit täglich drei Nahgüterzugpaaren zwischen Seddin und dem Rangierbahnhof Wustermark, Nahbedienungen nach Brieselang, Nauen, Premnitz, Ruhleben und Moabit-Westhafen sowie mit der Abstellung von Güterwagen und Lokomotiven.

Eine zunehmende Rolle wird für die RLC Wustermark künftig der Seehafenhinterlandverkehr spielen. Die Nordseehäfen gelangen bahnseitig immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Ursache hierfür ist die Steigerung der kombinierten Verkehre in den Seehäfen. Der Umschlag vom Schiff in den Terminals ist durch eine ausgefeilte Technologie mit höchsten Leistungskennziffern gekennzeichnet, während die bahnseitige Abfertigung dem in zunehmendem Maße nicht mehr folgen kann. Hieraus ergeben sich Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen.

Das RLC Wustermark verfügt über die notwendigen Kapazitäten, um hier einen Beitrag leisten zu können. So könnten aus den Seehäfen abgefahrene „bunt“ gebildete Züge des KV in Wustermark rangiertechnisch behandelt und zu richtungsreinen Zügen umgebildet werden. Damit würden die Seehäfen entlastet und eine kostengünstigere Zugtechnologie würde ermöglicht.

Die bisher geführten Verhandlungen mit potenziellen Kunden zeigen das Interesse an einer kostengünstigeren Transportabwicklung unter Nutzung des RLC Wustermark.

Berücksichtigt man die verkehrsgeografische Lage Wustermarks, ergeben sich noch weitere Aspekte: Die Bahnanlagen der RLC Wustermark liegen verkehrsgünstig nordwestlich von Berlin an der Schnellfahrstrecke Berlin–Hannover in unmittelbarer Nähe zum GVZ Wustermark, dem Berliner Eisenbahn-Außenring und der Bundesautobahn A 10/E 55, dem Berliner Autobahnring, der hier über ein leistungsfähiges Kreuz mit der vierstreifigen Bundesstraße B 5 nach Berlin verbunden ist. Durch die



Das RLC Wustermark

Quelle: RLCW

unmittelbare Nähe zum Havelkanal mit dem GVZ-Hafen Havelport Berlin bildet sich ein trimodaler Standort heraus.

Der Rangierbahnhof Wustermark liegt südlich der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin–Hannover im Zuge der ehemaligen Stammbahn Berlin–Lehrte. Diese Strecke verläuft zwischen Berlin–Spandau und Wustermark Ort als zweigleisige elektrifizierte Regional- und Güterverkehrsstrecke parallel zur o. g. Hochgeschwindigkeitsstrecke.

In den Westkopf des Rangierbahnhofs Wustermark münden die Verbindungskurven vom südlichen Berliner Außenring, Bf. Priort, und vom nördlichen Berliner Außenring, vom Falkenhagener Kreuz, ein. Hier befindet sich auch der Anschluss des GVZ Wustermark mit einem Terminal für den kombinierten Verkehr. Über das Falkenhagener Kreuz besteht eine direkte Verbindung zur Strecke Berlin–Hamburg.

Die Strecke mit dem Rangierbahnhof Wustermark bildet eine Verbindungsspanne zwischen dem westlichen Berliner Außenring und dem nördlichen Berliner Innenring, ideal für Sammel- und Verteilerfunktionen auf die nordwestlichen Anschließer im Stadtgebiet Berlins und weiterführende Verkehre in Richtung Nordkreuz sowie nach Osten und Südosten.

Die im GVZ Wustermark gelegene KV-Terminalanlage der BahnLogistik Terminal Wustermark GmbH verfügt mit zwei zuglangen Ladegleisen über eine nicht zu unterschätzende Kapazität. Mit einem neuen, leistungsstarken und erfahrenen Betreiber, der Multimodal Terminal Berlin GmbH, werden ab dem 4. Juli 2014 Züge des kombinierten Verkehrs aus Wels (Österreich), Hamburg und Bremerhaven abgefertigt.

Die Bedienung des KV-Terminals erfolgt über das RLC Wustermark, wo die eingehenden, mit elektrischer Traktion fahrenden Züge des kombinierten Verkehrs auf terminalgerechte Dieseltraktion umgespannt werden müssen.

Betrachtet man die wichtigsten europäischen Transportkorridore, so kreuzen sich

im Berliner Raum Korridore der Ost-West- mit Korridoren der Nord-Süd-Richtung. Nun ist Berlin durch eine Vielzahl von Eisenbahnstrecken gekennzeichnet, die diesen Raum in beiden Destinationen durchschneiden. Es gibt aber nur wenige Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Korridoren und mit dem Umland. Für die effektive Entwicklung der europäischen Korridore sind aber nicht nur die linearen, letztlich dem Transit dienenden Verkehrswege wichtig, sondern auch leistungsfähige Knoten, die die Korridore verbinden und Verbindungen zum Umland herstellen. Hier könnte auch Wustermark eine gewichtige Rolle zukommen.

Im Berliner Raum sind von ehemals acht Rangierbahnhöfen, die der Verknüpfung der Verkehrsströme dienten, nur noch der Rangierbahnhof Seddin der DB Netz AG und der Rangierbahnhof Wustermark der RLC Wustermark geblieben.

Während der Rangierbahnhof Seddin fast ausschließlich dem Verkehr der DB Schenker Rail dient und weitgehend ausgelastet ist, wird die Infrastruktur des RLC Wustermark EVU-neutral betrieben. Sie ermöglicht die Optimierung von Logistikprojekten u. a. durch direkte schienenseitige Erreichbarkeit und schnelle Zugbildung auf zuglangen Gleisen sowie durch hohe Infrastrukturverfügbarkeit auch bei kurzem Planungsvorlauf. Dazu kommt die hervorragende trimodale Standortlage.

Erste Schritte zur Stärkung des Korridorgedankens mit Verknüpfungen in das Umland stellen von Spediteuren projektierte Korridorzüge dar. So plant beispielsweise die Spedition Kühne und Nagel einen Korridorzug Seehafen Rostock–Südosteuropa. In Wustermark ist ein Halt zur Auslastung des Zuges mit Frachten aus einem Umkreis von etwa 150 km geplant, die Wustermark über Feederzüge erreichen.

Für das RLC Wustermark wird in diesem Zusammenhang die Umgestaltung der vorhandenen Ladestellen in einen modernen Railport mit entsprechenden Umschlag- und Lagermöglichkeiten geplant.

