



Schnittstellen zu Bahn und Binnenschiff als Wirtschaftsfaktor

Weiterentwicklung des Güterverkehrs in der Region Stuttgart

Juni 2016

Projektstudie, gefördert vom Verband Region Stuttgart

Inhalt

Inhalt	2
Einleitung	3
1. Funktion und Bedeutung der Schnittstellen	4
1.1 Die Region Stuttgart im Fernverkehrsnetz der Bahn	4
1.2 Die Region Stuttgart im Fernverkehrsnetz der Binnenwasserstraßen	7
1.3 Das Transportvolumen von Bahn und Binnenschiff	8
2. Funktion von Bahntransporten und Ladestellen	11
3. Funktion von Schifftransporten und Häfen / Anläänden	14
4. Übersicht über die vorhandene Infrastruktur	16
5. Gewonnene Erkenntnisse	27
5.1 Umfang der Anlagen für den Schienengüterverkehr	27
5.2 Räumliche Lage	29
5.3 Städtische Stammgleise	30
5.4 Vorhandene Kooperationen	31
5.5 Nutzungskonflikte und Rückbau	31
5.6 Anläänden	32
6. Empfehlungen	32
6.1 Dimensionierung der Terminals	32
6.2 Innovative Umschlagsysteme	33
6.3 „Einzelwagenverkehre“	33
6.4 Städtische Stammgleise	34
6.5 Anläänden	34
6.6 Empfehlungen zu einzelnen Standorten	34
6.7 Zusammenarbeit	36

In einem separaten Anlageband sind die Einrichtungen der Infrastruktur des Schienengüterverkehrs einzeln beschrieben.

Einleitung

Die Region Stuttgart ist ein industrieller Kernraum Europas mit hoher Bevölkerungsdichte. Dies bedeutet nicht nur eine hohe Belastung mit Personenverkehren, sondern auch mit Güterverkehren. Seit Jahrzehnten hat dabei besonders der Straßengüterverkehr stark zugenommen. Auch der Eisenbahngüterverkehr weist derzeit Wachstumsraten auf, während die Binnenschifffahrt auf dem Neckar, gemessen in Tonnen, derzeit bestenfalls stagniert.

Neben die notwendigen Ausbaumaßnahmen für alle Verkehrsträger tritt daher die Frage, ob und wie die bestehende Infrastruktur besser genutzt werden kann. Im Fokus dieser Untersuchung stehen die bestehenden Verlade- und Umschlagseinrichtungen entlang der Bahnstrecken und des Neckar. Dabei war auch zu untersuchen, wie die Region Stuttgart die Nutzung der Infrastruktur fördern kann.

Die Untersuchung wird wesentlich von der Region Stuttgart finanziert. Weitere Beiträge kommen von der EnBW und der Stadt Ludwigsburg. Der KLOK Kooperationszentrum Logistik e.V. leistet ebenfalls einen Beitrag.

1. Funktion und Bedeutung der Schnittstellen

Jede arbeitsteilige Wirtschaft erfordert Personen- und Gütertransporte. Dies geschieht in entwickelten Volkswirtschaften über mehrere sehr unterschiedliche Transportnetze. Zu nennen sind: Das Straßennetz, das Schienennetz, das Netz der Binnenwasserstraßen, sowie Rohrleitungsnetze für unterschiedliche Flüssigkeiten und ein Netz von Flughäfen. Hinzu kommen Netze für den Strom- und Datentransport (Leitungen).

Diese Netze verbinden Haushalte und Unternehmen untereinander und miteinander, innerhalb einer Region sowie zwischen den Regionen. Ihre technischen Eigenschaften sowie die unterschiedliche Art, wie die Verkehre auf den einzelnen Netzen organisiert sind, führen zu sehr unterschiedlich ausgeprägten Stärken und Schwächen bei der Bedienung der Unternehmen und Haushalte der Region Stuttgart und damit zu unterschiedlichen Funktionen.

Die in dieser Studie untersuchten Verkehrsträger Bahn und Binnenschifffahrt bilden überregionale Netze, auf denen große Mengen von Gütern mit vergleichsweise geringem Energieaufwand transportiert werden können. Dies ist Voraussetzung für den Zugang zu Rohstoffen und für die Energieerzeugung, aber auch für den Transport von industriellen Gütern im Export sowie für Vorprodukte im Import der Region Stuttgart.

Sie konkurrieren damit nicht nur mit dem quasi überall verfügbaren Straßennetz, sondern auch mit dem Rohrleitungsnetz. „Pipelines“ sind grundsätzlich nur auf den Transport eines einzigen, flüssigen oder gasförmigen Gutes ausgelegt. Flächendeckend werden innerhalb der Region Wasser, Abwasser und Erdgas über Rohrleitungsnetze transportiert, interregional neben Wasser und Erdgas auch Erdöl und weitere Raffinerieprodukte. Damit sind auch Rohrleitungen ein wichtiger Verkehrsträger, aber für die große Mehrzahl der transportierten Güter kommen sie nicht in Frage.

1.1 Die Region Stuttgart im Fernverkehrsnetz der Bahn

Das Netz der Bahn ist im Vergleich zum Straßennetz weitmaschig. Es wurde in den vergangenen Jahrzehnten deutlich ausgedünnt und erreicht heute auf der regionalen Ebene nur einen Teil der Siedlungen. Die Region Stuttgart ist von den Stilllegungen vergleichsweise weniger betroffen, dennoch erreicht die Bahn im Wesentlichen die Verkehrsachsen in den Tälern, und bei weitem nicht jedes Gewerbegebiet. Die Fernstrecken sind bisher von Stilllegungen wenig betroffen. Daher lässt sich mit der Bahn von Stuttgart aus im Grundsatz nahezu jede europäische Region erreichen, abgesehen von Inseln. Von wenigen Ergänzungen abgesehen (meist Schnellverkehrsstrecken für den Personenverkehr), besteht dieses Fernverkehrsnetz seit deutlich über 100 Jahren.

Die Region Stuttgart ist an dieses europäische Netz in alle Richtungen angebunden.

- » Für den Schienengüterverkehr ist die Hauptachse die alte Strecke von Stuttgart über Mühlacker nach Mannheim (die neuere Schnellfahrstrecke wird nur von Personenzügen genutzt). Über diese Strecke werden die meisten Verkehre von und nach dem Nordwesten Deutschlands sowie zu den Seehäfen abgewickelt.

Alle anderen Strecken sind aus Stuttgarter Sicht für den Schienengüterverkehr deutlich nachgeordnet, aber nicht unbedeutend. Zu nennen sind:

- » Die alternative, aber deutlich längere Strecke nach Mannheim über Heilbronn entlang des Neckars. Für den Güterverkehr weist diese Strecke überdies die Beschränkung auf, dass die zunehmend verwendeten höheren Container auf den normalen Tragwagen nicht durch die dort vorhandenen Tunnel passen.
- » Die Strecke nach Würzburg würde mit ihrer im Prinzip guten Anbindung nach Norden eine gute alternative Zufahrt zu den deutschen Seehäfen ermöglichen, sie weist aber verkehrliche Engpässe auf. Neben einem eingleisigen Teilstück ist wiederum das Problem der Eckhöhe bei den neueren Containern zu nennen.
- » Die Strecken Richtung Nürnberg über Crailsheim und über Aalen, die beide eingleisige Abschnitte sowie Mischverkehr mit der S-Bahn aufweisen und für den Schienengüterverkehr überdies nicht in Richtung auf wirklich bedeutende Ziele verlaufen.
- » Die alternative Fortsetzung der Strecke Richtung Aalen nach Donauwörth – Augsburg, die ebenfalls einen längeren eingleisigen Abschnitt als Engpass aufweist, wobei die Gesamtstrecke aber dank ihrer geringen Steigungen dem Schienengüterverkehr ermöglicht, auf dem Weg von und nach München zumindest fallweise der Geislinger Steige auszuweichen.
- » Die Fortsetzung der Strecke von Mannheim nach Ulm und München über die Geislinger Steige, auf der die schwereren Güterzüge von dort stationierten Lokomotiven nachgeschoben werden müssen.
- » Die Strecke nach Singen und Zürich („Gäubahn“) als direkte Verbindung nach Süden, die aber seit dem Abbau des zweiten Gleises zwischen Horb und Tuttlingen nach dem zweiten Weltkrieg ein betrieblicher Engpass ist. Die Güterzüge der Gäubahn umgehen den Talkessel der Stuttgarter Innenstadt in aller Regel über Sindelfingen und Leonberg, auf der Strecke der neuen S60. Sie sind auf dieser Umgehungsstrecke auch deshalb so zahlreich, weil die Bedienung des Daimler-Werks Sindelfingen mit seinem sehr bedeutenden Gleisanschluss ebenfalls über diese Strecke erfolgt.

Im Schienengüterverkehr fahren Langstreckenverkehre im Wesentlichen auf der Strecke Mannheim – Stuttgart – Ulm. Die meisten dieser Züge queren den Raum Stuttgart ohne Ein- oder Ausladen von Gütern. Unabhängig davon, ob diese Fernverkehre im Raum Stuttgart beginnen oder enden, umfahren sie den Stuttgarter Talkessel mit seinem Kopfbahnhof durchweg über die Umgebungsbahn, die eine direkte Verbindung von Kornwestheim (an der Einmündung der Strecke von Mannheim) nach Untertürkheim (an der Strecke nach Ulm) darstellt und den Neckar am Kraftwerk Münster mit dem „Cannstatter Viadukt“ quert. Eine Ausnahme machen lediglich die Züge, mit denen der Erdaushub aus dem Projekt „Stuttgart 21“ vom Gelände am Nordbahnhof abgefahren wird.

Auf fast dem gesamten europäischen Fernverkehrsnetz konkurrieren die Güterzüge mit dem Personenverkehr um attraktive Fahrplanlagen. In vielen Ländern, darunter Deutschland, fahren die Personenzüge im Taktverkehr, wobei einzelne Zugfahrten meistens im Stundenrhythmus oder öfter wiederholt werden. Die verschiedenen Zuggattungen des Personenfernverkehrs, Nahverkehrs und Güterverkehrs unterscheiden sich deutlich nach Geschwindigkeit, Beschleunigungsfähigkeit und Anzahl der fahrplanmäßigen Halte.

Auf einer Fernverkehrsstrecke müssen bereits innerhalb des Personenverkehrs die unterschiedlichen Angebote des Fern- und Nahverkehrs koordiniert werden. Die Nahverkehrszüge („Regionalbahn“ und „Regionalexpress“ mit ihren noch einmal unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Haltestellenabständen) werden rhythmisch zwischen die ebenfalls im Takt verkehrenden Fernverkehrszüge (in Deutschland „IC“ und „ICE“) eingeschoben, die nach Möglichkeit stets die Höchstgeschwindigkeit ausnutzen, die auf dem jeweiligen Streckenabschnitt zulässig ist.

Die verschiedenen Güterzüge hingegen verkehren in der Regel jeweils täglich oder seltener bzw. nach Bedarf. Sie sind einerseits langsamer als die Personenverkehre, müssen andererseits aber unterwegs nicht zum Be- und Entladen halten, können also im Prinzip mit recht konstanter Geschwindigkeit unterwegs sein.

Auf einer zweigleisigen Strecke des Fernverkehrs besteht zwischen den Zugfahrten des Personenverkehrs in der Regel **ein- oder zweimal pro Stunde ein Zeitfenster**, in dem ein oder mehrere Güterzüge eine Strecke befahren können. Die Zeitfenster benachbarter Streckenabschnitte passen nicht immer aneinander, **so dass die Fahrpläne der Güterzüge auf ihrem Weg beim Übergang von einem Streckenabschnitt auf den nächsten häufig planmäßig Wartezeiten aufweisen**. Zwar haben die Güterzüge nachts im Wesentlichen freie Fahrt, aber die echte Nachtpause der Taktfahrpläne im Personenverkehr ist mit maximal vier bis fünf Stunden deutlich kürzer als die erforderliche Fahrzeit der meisten Güterzüge.

Über Nacht (im „Nachtsprung“) kann ein Güterzug von Stuttgart unter günstigen Umständen Köln bzw. das Ruhrgebiet erreichen, unter sehr günstigen Umständen auch die deutschen Seehäfen. Die meisten Güterzüge von und nach Stuttgart sind jedoch zumindest mit einem Teil ihres Laufs auch zu Zeiten mit erheblichem Personenverkehr unterwegs und **somit aus den oben genannten Gründen oft deutlich langsamer als es ihre technische Spezifikation zulassen würde.**

1.2 Die Region Stuttgart im Fernverkehrsnetz der Binnenwasserstraßen

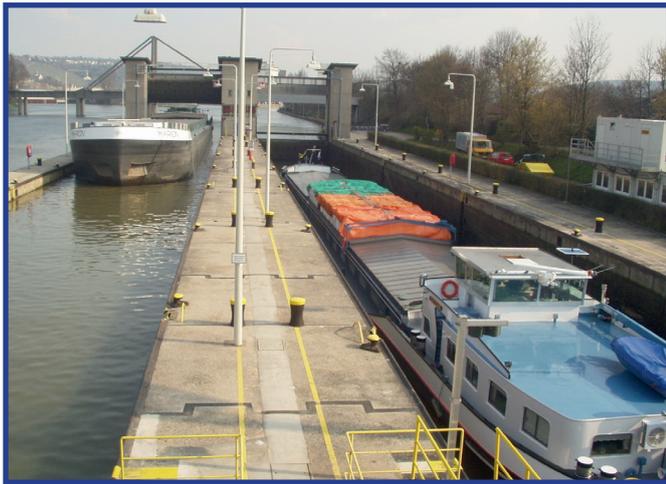


Abb.: Großmotorschiffe in der Neckarschleuse Untertürkheim

Die Region Stuttgart liegt vollständig im Einzugsbereich des Neckars und seiner Nebenflüsse. Der Neckar ist einer der größeren Nebenflüsse des Rheins. Dieses Flusssystem wird seit Jahrtausenden für Flößerei und Schifffahrt genutzt. Für die Schifffahrt mit Großmotorschiffen wurde der Neckar allerdings erst vor ca. 50 Jahren über Heilbronn hinaus bis Stuttgart und Plochingen ausgebaut.

Über den Neckar hat die Region Stuttgart seither grundsätzlich Zugang nicht nur zum Rhein, sondern darüber hinaus auch zu fast dem gesamten europäischen

Wasserstraßennetz aus Flüssen und Kanälen. Das Wasserstraßennetz ist aber nicht nur weitmaschiger, sondern verläuft auch sehr viel unregelmäßiger als das Bahn- oder Straßennetz, da es sehr viel stärker von den natürlichen Gegebenheiten abhängig ist (Flussläufe, natürliches Gefälle).

So ist das gesamte Fahrtgebiet der Donau von Stuttgart aus nur über einen großen Umweg über den Main und den Rhein-Main-Donau-Kanal zu erreichen. Auch die Verbindungen nach Bremen und Hamburg über Flüsse und Kanäle, die ähnlich wie der Neckar als Großschiffahrtsstraße ausgebaut sind, verlaufen so umwegig, dass das Binnenschiff bei Verkehren von und nach diesen Zielen in aller Regel von vorn herein zeitlich nicht mit der Bahn konkurrieren kann. Das französische Kanalnetz wiederum, das durchaus Verbindungen vom Rhein Richtung Seine und Rhone aufweist und damit einen Wasserweg zum Atlantik und zum Mittelmeer bietet, ist für einen wesentlich kleineren Schiffstyp ausgelegt als der Neckar. Derartig kleine Schiffe können heute nur beim Zusammentreffen von sehr günstigen Umständen und damit nur ausnahmsweise mit Lkw und Bahn konkurrieren.

Damit verbleibt für den Güterverkehr mit Binnenschiffen von und nach der Region Stuttgart als wesentliches Fahrtgebiet der Rhein mit einigen seiner Nebenflüsse sowie das Kanalnetz des Ruhrgebiets. Diese Achse ist von sehr großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Region Stuttgart. Von dort stammen Baustoffe, Mineralölprodukte und Kohle, ferner wird dorthin in großem Umfang Schrott geliefert. Die Rheinmündungshäfen, besonders Rotterdam und Antwerpen, sind zudem als Im- und Exporthäfen für die Region Stuttgart von großer Wichtigkeit neben den deutschen Nordseehäfen. Für diese Verkehre ist die Neckarschifffahrt daher von entsprechend großer Bedeutung.

1.3 Das Transportvolumen von Bahn und Binnenschiff

Bahn und Binnenschiff sind besonders für die Beförderung von großen Gütermengen geeignet. Zum Vergleich: Das maximal zulässige Gewicht eines Lkw mit Anhänger oder Sattelaufleger beträgt in Deutschland im Regelfall 40 Tonnen. Zieht man das Gewicht des Fahrzeugs ab, verbleiben etwa 26 Tonnen als maximale Zuladung.

Bahnwaggons sind standardmäßig etwas breiter und höher als Lkw, zudem können sie, wenn sie nicht für schwere Lasten vorgesehen sind, auch deutlich länger sein. Als grobe Faustregel kann man daher davon ausgehen, dass ein einzelner Bahnwagon mit zwei Achsen je nach Bauart ggf. etwas mehr Volumen, aber nicht wesentlich mehr Gewicht zuladen kann als ein Lkw. Allerdings verteilen die meisten heute gebräuchlichen Güterwaggons ihr Gewicht auf vier Achsen. **Da auf der Bahn eine wesentlich höhere Achslast zulässig ist als auf der Straße, kann ein typischer Güterwagon mit vier Achsen normalerweise die Ladung von mehr als zwei Lkw aufnehmen.**

Das Fassungsvermögen eines ganzen Güterzuges ist in Deutschland auf eine Maximallänge von gut 600 Metern beschränkt, um auf die Ausweichgleise zu passen, zudem darf das Gesamtgewicht nicht höher sein, als es die Kupplungen in der Steigung aushalten. Dies erlaubt unter Ausnutzung aller Möglichkeiten maximale Zuladungen von ca. 3000 Tonnen. Normalerweise bleibt das Gewicht der Zuladung aber deutlich darunter, betrieblich (Zugkraft der Lokomotiven) sind maximal ca. 1000 Tonnen Nutzlast üblich. **Damit ersetzt ein voll beladener Güterzug typischerweise ca. 40 Lkw-Fahrten, aber im Einzelfall auch wesentlich mehr.**

Die meisten der auf dem Neckar verkehrenden Binnenschiffe erlauben eine Zuladung von etwa 1200 bis 2000 Tonnen. Schiffe, die sowohl die Länge als auch die Breite der vorhandenen Schleusen-kammern maximal ausnutzen, können bis zu 2500 Tonnen laden. Andererseits gibt es auf Rhein und Neckar auch eine kleinere Anzahl durchweg älterer Schiffe mit einer geringeren Tragfähigkeit von ca. 700 Tonnen aufwärts, die sich um Transportaufträge bemühen, mit denen die größeren Schiffe nicht ausgelastet wären. Von den genannten Ausnahmen abgesehen, **beträgt daher die Tragfähigkeit eines Binnenschiffs auf dem Neckar etwa 50 bis maximal 100 Lkw-Ladungen**, wobei der Anteil der größeren Schiffe laufend zunimmt.



Abb.: Containerschiff im Hafen Stuttgart, mit zwei Lagen Containern übereinander beladen.

Während der Wasserstand auf dem Neckar durch die Stauwehre an den Schleusen auch bei Niedrigwasser garantiert ist, schwankt er auf dem Rhein stark. Als Folge können die im Fahrtgebiet des Rheins verkehrenden Binnenschiffe nicht immer bis an die Grenze ihrer Tragfähigkeit beladen werden. Zudem können besonders die Containerschiffe auf dem Neckar fast nie bis an die Gewichtsgrenze beladen werden, da die in Containern transportierten Güter vergleichsweise leicht sind. Massengutfrachter mit ihren schweren Gütern ragen umso weniger aus dem Wasser, je mehr sie geladen haben, und nutzen unter dem Gewicht ihrer Ladung den

maximalen Tiefgang aus. Containerschiffe hingegen werden mit ihren im Normalfall leichten Containern höher beladen, soweit es die Durchfahrt unter den Brücken ermöglicht. Dabei lassen die niedrigen Brücken am Neckar nur zwei Lagen Container übereinander zu. Weil die Brücken über den Rhein wesentlich höher sind, laden die Containerschiffe von und nach Stuttgart routinemäßig für die Teilstrecke zwischen Mannheim und Rotterdam bzw. Antwerpen in Mannheim ein bis zwei weitere Lagen mit Containern zu.

Für den Gesamtverkehr zwischen den Häfen und Anläänden der Region Stuttgart und dem Fahrtgebiet des Rheins werden genaue Zahlen nur zu den Häfen veröffentlicht, da die Anläänden, im Gegensatz zu den Häfen Stuttgart und Plochingen, in der Regel jeweils nur einen Nutzer haben und die Umschlagzahlen daher von den statistischen Ämtern vertraulich behandelt werden. Veröffentlicht wird der Umschlag in den Häfen entlang des Neckars sowie die Gesamttonnage, welche die kurz vor der Mündung des Neckars in den Rhein gelegene Schleuse Feudenheim passiert. Summiert man die Umschlagszahlen der Häfen, ergibt sich ein Betrag, der deutlich niedriger ist als die für Feudenheim gemeldete Gesamttonnage. Die Differenz (in der Größenordnung etwa zwei Millionen Tonnen) beschreibt den gesamten Umschlag aller Anläänden zwischen Plochingen und Mannheim, wovon der größere Teil auf den Abschnitt zwischen Mannheim und Heilbronn entfallen dürfte. **Der gegenwärtige jährliche Gesamtumschlag der Binnenschifffahrt in der Region Stuttgart kann somit auf deutlich über 2. Mio. Tonnen geschätzt werden.**

Der Schienengüterverkehr von und nach der Region Stuttgart lässt sich grob über die Betrachtung der in der Untersuchung aufgeführten Gleisanschlüsse abschätzen. Er dürfte (ohne die derzeitigen Verkehre für den Bau des Projekts „Stuttgart 21“) etwa 8 Millionen Tonnen pro Jahr betragen.

Beide Zahlen schließen die Containerverkehre ein, die in der amtlichen Statistik am Umschlagort mit der auf „Standardcontainer“ umgerechneten Anzahl erfasst werden und parallel dazu in der allgemeinen Transportstatistik mit ihrem Gewicht enthalten sind.

Der Schienengüterverkehr von und nach der Region Stuttgart beträgt somit, in Tonnen gemessen, nur gut die Hälfte des durchschnittlichen Volumens einer Region dieser Größe. Dies liegt zum einen daran, dass die Kohle- und Stahlindustrie sowie die Seehäfen und die großen Raffinerien, ebenfalls in Tonnen gemessen, einen erheblichen Anteil des Schienengüterverkehrs auf wenige Standorte konzentrieren. Zum anderen sind die Güter, die von und nach der Region Stuttgart transportiert werden, im Durchschnitt eher leicht (und, am Gewicht gemessen, hochwertig). So hat ein Güterzug, der bei voller Länge mit etwa 200 Neuwagen beladen und voll ausgelastet ist, nicht einmal die Hälfte der problemlos zu befördernden Masse geladen. Die zahlreichen Züge mit Neuwagen schlagen sich daher in der Tonnenstatistik weit weniger nieder als gleichlange Züge mit Stahl oder Kraftwerkskohle. In etwas geringerem Maß betrifft dieser Effekt auch die Containerverkehre. Gemessen in Kubikmetern dürfte daher die Differenz zum deutschen Durchschnitt deutlich geringer sein.

Für die Binnenschifffahrt wäre ein Vergleich mit dem deutschen Durchschnitt wenig aussagekräftig, da sich die Anbindung an das Wasserstraßennetz für alle Teilregionen Deutschlands jeweils anders darstellt.

Insgesamt entspricht der Güterverkehr von und nach der Region Stuttgart mit Bahn und Binnenschiff somit rund 2000 voll beladenen schweren Lkw pro Werktag. Da nicht jeder Lkw stets voll beladen ist, schon gar nicht in der Summe von Hin- und Rückfahrt (so können z.B. Tankwagen schwerlich Rückfracht laden), **entspricht die Entlastungswirkung von Bahn und Binnenschiff eher 3000 Lkw-Fernfahrten pro Werktag.**

Diese Entlastungswirkung findet im Fernverkehr statt. Verkehre von und nach der Region Stuttgart durchqueren dabei auf dem größten Teil ihrer Strecke andere Regionen, diverse Verkehre zwischen anderen Regionen durchqueren die Region Stuttgart. Damit tritt die Entlastungswirkung ganz überwiegend nicht in den Räumen statt, in denen die Güter auf die Bahn verladen werden. Umgekehrt profitieren alle Teilräume von Entlastungen, die jeweils in anderen Teilräumen „produziert“ werden. Dies regionale Auseinanderfallen von Aufwand und Nutzen ist ein Grund, warum verkehrspolitische Eingriffe in den Regionen zum allgemeinen Nutzen sinnvoll sein können.

2. Funktion von Bahntransporten und Ladestellen

Nachdem bisher allgemein vom Schienengüterverkehr von und nach der Region Stuttgart die Rede war, wird hier die Frage behandelt, welche Schnittstellen (Verladeeinrichtungen) es gibt, welche Verkehre damit betrieben werden und welche Geschäftsmodelle hierzu bestehen.

Seit etwa 20 Jahren nimmt „die Bahn“ in Deutschland nur noch größere Gütermengen zum Transport entgegen. Minimum ist ein Container oder ein Waggon, nach Möglichkeit mehrere. Es gibt also keine Möglichkeit mehr, mit einer Kiste zum Bahnhof zu fahren und sie dort als Frachtstück direkt der Bahn zum Transport anzuvertrauen. Die DB verweist für solche Fälle auf die Speditionen. Entsprechend sind die alten Güterschuppen, die früher an jedem Dorfbahnhof meist neben dem Empfangsgebäude standen, zwar gelegentlich noch vorhanden, werden aber nicht mehr für den Stückguttransport genutzt.



Abb.: Ehemaliger Güterschuppen am Personenbahnhof, Nachnutzung (Schorndorf).

Die DB Netz betreibt deutschlandweit weiterhin eine Reihe von Ladegleisen, an die sich im Prinzip jeder Nutzer von einer Bahngesellschaft Waggons zustellen lassen kann, um sie dort zu be- oder entladen. **Allerdings befinden sich in der Region Stuttgart gerade noch drei solche Gleise**, davon zwei auf dem Gelände des Güterbahnhofs Kornwestheims und eins beim Bahnhof Altbach nahe Plochingen. So nützlich diese Gleise im Einzelfall sind, für die im Schienengüterverkehr von und nach der Region Stuttgart bewegten Volumina spielen sie keine nennenswerte Rolle.

Der tatsächliche Eisenbahn-Güterumschlag findet in der Region Stuttgart fast ausschließlich auf Gleisen und in zugehörigen Einrichtungen statt, die von privaten Unternehmen sowie den beiden Häfen Stuttgart und Plochingen betrieben werden. Diese Gleise und Einrichtungen sind bislang nicht zusammenhängend öffentlich dokumentiert.

Ein zentrales Ziel dieser Arbeit besteht daher darin, die Nutzungsmöglichkeiten dieser Einrichtungen aufzuzeigen. Dafür ist zunächst erforderlich, darzulegen, wie denn heute in Deutschland Güter mit der Bahn transportiert werden können. Derzeit gibt es hierzu in Deutschland drei verschiedene Möglichkeiten, nämlich den Einzelwagenverkehr, den Ganzzugverkehr, und den kombinierten Verkehr.

a) Einzelwagenverkehr

Die meisten der bestehenden und aktiv genutzten Gleisanschlüsse werden nach wie vor im **Einzelwagenverkehr** bedient. Dies bedeutet, dass auf einem Gleisanschluss fallweise oder regelmäßig einen oder (möglichst) mehrere Waggons empfangen bzw. versendet werden. Von Einzelwagenverkehr spricht man, wenn diese Waggons auf dem Weg zum Ziel noch mit weiteren Waggons von und nach anderen Ladestellen zu einem Zug zusammengestellt werden.



Abb: Im Rangierbahnhof Kornwestheim, dem zentralen Rangierbahnhof für den Einzelwagenverkehr in Württemberg, werden die Waggons der ankommenden Züge über den Buckel („Ablaufberg“) gedrückt (links) und rollen dann aus eigener Kraft in die Gleise, in denen die Waggons nach Destinationen zu abgehenden Zügen zusammengefasst werden (links). Fotos: Junmin Wu.

Die Organisation dieser Verkehre ist recht aufwändig: Zunächst müssen die Waggons von einer Lokomotive im Anschlussgleis abgeholt werden. **Die kaufmännische Kalkulation dieser Fahrt wird wesentlich erleichtert, wenn auf dem Weg zum Rangierbahnhof noch weitere Wagengruppen aus anderen Gleisanschlüssen abgeholt werden können.** Anschließend wird der im Rangierbahnhof angekommene Zug über einen Buckel geschoben, von wo aus man sie durch eigene Schwerkraft bergab über eine Weichenstraße auf die Gleise rollen lässt, auf denen so die Güterzüge nach den Fernverkehrsdestinationen zusammengestellt werden. Im Zielgebiet angekommen, wird der Zug in gleicher Weise auf die Verteilerfahrten aufgeteilt und die Waggons werden dann dem Gleisanschluss zugestellt. Fährt kein Zug direkt ins Zielgebiet, muss unterwegs „umgestiegen“, d.h. die Prozedur wiederholt werden.

Es versteht sich von selbst, dass dieses System ein sehr hohes Mindestvolumen benötigt, um einigermaßen flächendeckend betrieben werden zu können, und dass andererseits Kunden nur bedient werden können, wenn ihr Gleisanschluss hinreichend günstig zu weiteren Gleisanschlüssen und zum nächsten Rangierbahnhof gelegen ist. Einziger Anbieter ist die DB Schenker Rail, da kein Konkurrent vom Start weg die erforderlichen Mindestmengen für einen rentablen Betrieb aufbringen könnte. Auch sind die Rangieranlagen nicht auf die parallele Nutzung durch Konkurrenten ausgelegt, und im Übrigen würde eine Aufteilung der bestehenden Transportmengen auf zwei Anbieter für beide rote Zahlen bedeuten. Hingegen sind gelegentlich weitere Bahnunternehmen im Vor- und Nachlauf als Unterauftragnehmer der DB tätig.

Nach wie vor wickelt die DB ein Drittel des von ihr selbst gefahrenen Schienengüterverkehrs über dieses System ab. Der zentrale Knoten des Einzelwagenverkehrs für die Region Stuttgart und darüber hinaus etwa für das ehemalige Württemberg ist der **Rangierbahnhof in Kornwestheim, den täglich weit mehr als 1000 Waggons durchlaufen.**

b) Ganzzugverkehr

Wesentlich einfacher ist die Produktionsweise im **Ganzzugverkehr**. Hier fahren ganze Züge direkt zwischen Versender und Empfänger, häufig als Pendelverkehr. Dies verlangt entsprechend größere Volumina und umfangreichere Umschlaganlagen. **Sind diese Voraussetzungen gegeben, ist der Kostenvorteil gegenüber der Straße in der Regel recht hoch.** Entsprechend stehen die Bahnunternehmen im Ganzzugverkehr weniger im Wettbewerb mit der Straße, sondern konkurrieren auch stark untereinander sowie ggf. mit dem Binnenschiff. Auf diesem Sektor ist in Deutschland mittlerweile eine Vielzahl großer wie kleiner Bahnunternehmen tätig. Die Anzahl der Umschlaganlagen in der Region Stuttgart, die sich für den Ganzzugverkehr eignen, ist allerdings überschaubar. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um die Terminals des kombinierten Verkehrs in Kornwestheim und im Hafen Stuttgart sowie um die großen Gleisanschlüsse für den Umschlag von Mineralölprodukten, Kohle und Automobilen.

c) Kombiniertes Verkehr

Ein ganz anderer Ansatz wird mit dem **kombinierten Verkehr** verfolgt. Dabei wird nur noch ein Teil des Wegs mit der Bahn zurückgelegt, und die Ladung wechselt mitsamt dem Transportgefäß von einem Verkehrsträger zum anderen, also vom Lkw auf die Bahn oder das Binnenschiff, und ggf. dann weiter auf das Seeschiff oder in der Zielregion zurück auf den Lkw für die Zustellung. Hierfür gibt es unterschiedliche Transportbehälter:

Die bekannten „Container“ sind genormte Spezialbehälter, die im Überseeverkehr hierfür eingesetzt werden. Zwischen den Seehäfen und den intermodalen Terminals in Baden-Württemberg werden sie überwiegend mit Bahn und Binnenschiff transportiert, von den Terminals mit dem Lkw zugestellt.

Derartige Verkehre laufen auf der Bahn zwischen der Region Stuttgart und den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven (mehrere Fahrten täglich), sowie Rotterdam und Antwerpen (mehrere Fahrten wöchentlich). Verschiedene Unternehmen, darunter Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn, fahren die Ladung ihrer Kunden mit eigenen Zügen oder chartern Stellplätze auf den Zügen anderer Unternehmen.

Für den Übergang zwischen Bahn und Lkw gibt es darüber hinaus noch eine ganze Reihe weiterer mehr oder weniger spezialisierter Behälter:

Auf Bahn und Lkw kann man Behälter von der Größe eines Containers nicht stapeln, weil damit die zulässige Höhe überschritten würde. Daher werden in den Verkehren, die nicht auf das Seeschiff übergehen, vielfach sogenannte Wechselbrücken verwendet. Diese sind ein wenig länger als ein Standardcontainer (und nutzen dadurch die im deutschen Straßenverkehr zulässigen Maße besser aus), sind allerdings nicht stapelbar. Sie werden auf dem Lkw und ggf. seinem Anhänger transportiert und bestehen entweder aus einer mit Plane überspannten Pritsche oder aus einer starren Box. Die Verladung auf die Bahn erfolgt wie beim Container.

Im Überlandverkehr wird häufig auch der gesamte Auflieger eines Lkw-Sattelzugs per Kran auf Spezialwagen der Bahn verladen. Die Verladeanlagen des kombinierten Verkehrs sind auf diese Transporte durchweg eingerichtet. Da die Sattelauflieger mitsamt ihren Achsen in der Regel die volle Höhe von 4 Metern aufweisen, wesentlich mehr also als Container und Wechselbrücken, müssen sie auf besonders niedrige Spezialwaggons verladen werden. Den eigentlichen Engpass bei dieser Transportart stellen aber die Sattelauflieger selbst dar: Der weitaus größte Teil von ihnen ist nicht kranbar und kann somit auch nicht auf die Bahn verladen werden.

3. Funktion von Schiffstransporten und Häfen / Anläänden

Nicht erst seit dem Aufkommen des motorisierten Straßengüterverkehrs, sondern bereits als Folge der Konkurrenz mit der Eisenbahn ist der Güterverkehr mit dem Binnenschiff ganz auf den Transport großer Gütermengen ausgerichtet. Dabei wird jeweils eine ganze Schiffsladung von einem Versender zu einem Empfänger transportiert. Entsprechend der Tragfähigkeit heutiger Binnenschiffe werden pro Fahrt Güter im Umfang von etlichen hundert bis mehreren tausend Tonnen befördert. Damit geht einher, dass das Binnenschiff von einer vergleichsweise kleinen Anzahl Unternehmen als Transportmittel genutzt wird.

Völlig unbekannt war in der modernen Binnenschifffahrt der Transport von diversem Stückgut, das von vielen Versendern eingesammelt oder eingeliefert wird und am Zielort an viele Empfänger verteilt wird. Erst in neuester Zeit wird dieses Prinzip durch die Containerschifffahrt wieder angewendet.

»» Was ist ein Hafen?

Wir haben alle eine intuitive Vorstellung davon, was ein Hafen ist. Die Definition scheint eindeutig, so auch für Wikipedia: „Ein Hafen ist ein Bereich an einer Meeresküste oder am Ufer eines Flusslaufes oder Sees, an dem Schiffe anlegen können. Meist ausgestattet mit Anlagen zum Beladen oder Löschen der Schiffe sowie weiterer Infrastruktur und hafennahen Dienstleistungen in der Umgebung. Er besteht insbesondere aus dem oder den Hafenbecken sowie aus Kais und Molen.“



Abb.: Blick in den Hafen Stuttgart.

Bei näherem Hinsehen ist die Definition aber keineswegs so eindeutig: So wird als quasi selbstverständlich unterstellt, dass ein Hafen ein Hafenbecken ausweist. Liegt der Kai hingegen längs einem Fluss-, Kanal- oder Seeufer, spricht man von einer Anlande.

In der Region Stuttgart befinden sich zwei Einrichtungen, die als Häfen bezeichnet werden: Der Hafen Stuttgart und der Hafen Plochingen. In beiden Häfen werden in großem Umfang Binnenschiffe be- und entladen.

Der Begriff „Hafen“ bezieht sich hier zum einen auf ein Gewerbegebiet mit Umschlagsmöglichkeit für die Schifffahrt. Er bezeichnet zum anderen auch jeweils eine Dachgesellschaft („Hafen Stuttgart GmbH“, „Neckarhafen Plochingen GmbH“), welche die Grundstücke verwaltet und den Nutzern der Grundstücke Dienstleistungen anbietet. Diese Hafengesellschaft führt aber selbst keinen Umschlag durch. Das ist Aufgabe der angesiedelten Unternehmen.

Beide Häfen haben auch ausgedehnte Gleisnetze für den Schienengüterverkehr, die von etlichen in den Häfen angesiedelten Unternehmen genutzt werden. Die Hafengesellschaften selbst führen auf ihrem Gleisnetz hingegen keine Gütertransporte durch und halten auch keine Lokomotiven oder Waggons vor. Das überlassen sie den einzelnen Bahnunternehmen, die im Auftrag der im Hafen angesiedelten Unternehmen oder von deren Geschäftspartnern Transporte durchführen. Daher sind in den Häfen mehrere Bahnunternehmen auf dem Gleisnetz tätig, durchaus auch als konkurrierende Anbieter. Zudem unterhalten einzelne angesiedelte Unternehmen eigene Gleise, auf denen sie Güter verladen oder Waggons abstellen, einige dieser Unternehmen nutzen hierzu auch eigene Rangierloks.

»» Was ist eine Anlande?

Entlang des Neckars besitzt eine Reihe von Unternehmen eigene Umschlagsplätze für den Schifftransport, abseits der Häfen. Diese Umschlagplätze bestehen im Wesentlichen aus einem Liegeplatz für ein oder mehrere Schiffe, ggf. einer Umschlageinrichtung (Kran) und einem Lagerplatz für die umgeschlagenen Güter. Umgeschlagen werden ganz überwiegend Brennstoffe, Baustoffe und Altmetalle. Die Unternehmen sind entweder auf den Handel mit diesen Gütern spezialisiert oder betreiben ein Kraftwerk, das sie über die angeschlossene Anlande mit Brennstoff versorgen.

Die Länden sind zusammen mit den Gleisanschlüssen in der folgenden Übersicht dargestellt.

4. Übersicht über die vorhandene Infrastruktur

In der nachstehenden Tabelle sind die Infrastrukturen aufgeführt, die in der Region Stuttgart als Schnittstellen zum Schienengüterverkehr und zur Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen, hierfür genutzt werden könnten oder in diesem Zusammenhang zu diskutieren sind. Einige der zurzeit nicht genutzten Einrichtungen könnten grundsätzlich künftig zur Verfügung stehen und sind deshalb in der begleitenden Karte markiert.

-  Einrichtungen mit derzeit erheblichem Güterumschlag (große Wagengruppen oder regelmäßiger Schiffsverkehr).
-  Weitere Einrichtungen mit Güterumschlag (kleine Wagengruppen, einzelne Wagen oder gelegentlicher Schiffsverkehr).
-  In der Karte als besonders geeigneter Standort markiert.

Die Liste umfasst über die markierten Standorte hinaus eine größere Anzahl weiterer Einrichtungen bzw. Standorte. Die Erfahrung zeigt, dass Bahnverkehre nur im Zusammenspiel vieler Faktoren erfolgreich sein können. Daher ist stets in Alternativen zu denken.

Die Angaben der Tabelle beruhen auf Befahrung, Beobachtung und Befragung. In der Anlage werden die dargestellten Einrichtungen ausführlich dokumentiert.

Tabelle:

Infrastrukturen für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt in der Region Stuttgart

Stuttgart Landeshauptstadt, Stadtkreis	
<p>»» Stuttgart-Bad Cannstatt</p>	<p>»» Anleger für Kreuzfahrtschiffe, in Betrieb Kreuzfahrten mit Hotelschiffen sind zusätzliche kommerzielle Nutzung des Neckars, Nischenprodukt mit Wachstumsperspektive. Nicht zu verwechseln mit Anleger für Tagesausflügler („Neckar-Käpt'n“).</p> <p>»» Schüttgut-Verladeanlage.</p>
<p>»» Stuttgart-Feuerbach</p>	<p>»» Städtisches Stammgleis, Restnutzung zur Bedienung der Anschlüsse:</p> <p>»» Schrottverwertung: In Betrieb, erheblicher Umschlag, für Kooperation wenig geeignet.</p> <p>»» Feuerverzinkerei: Derzeit nicht genutzt, kurzes Ladegleis, für Kooperation wenig geeignet.</p> <p>»» Bosch Feuerbach: Nicht in Betrieb, Entwidmungsverfahren läuft, Bahn passt nicht in die Lieferkette für das Werk Feuerbach.</p>
<p>»» Stuttgart-Hafen</p>	<p>»» Hafenbecken mit Kaianlagen.</p> <p>»» Hafenbahn mit Umschlagmöglichkeiten entlang der Kaigleise.</p> <p>»» Diverse Gleisanschlüsse.</p> <p>»» Rangieranlagen der Hafenbahn.</p> <p>»» Rangieranlagen der DB Netz.</p> <p>»» Trimodales Containerterminal (Schiene-Straße-Wasser).</p> <p>»» Intermodales Terminal Schiene-Straße.</p>
<p>»» Stuttgart-Gaisburg</p>	<p>»» Gleisanschluss Kraftwerk: regelmäßige Ganzzüge Kohle, Spezialisierte Umschlageinrichtung (für andere Verkehre nicht geeignet), hervorragende Lage des Grundstücks zum Schienennetz (für ggf. bahnahe Folgenutzungen).</p>
<p>»» Stuttgart-Münster</p>	<p>»» Lände Kraftwerk: Regelmäßige Kohleanlieferungen, Spezialisierte Umschlageinrichtung (für andere Verkehre nicht geeignet)</p> <p>»» Bahnhof Münster: Gütereinrichtungen abgebaut, Ausweichgleis für Fernverkehr noch vorhanden und genutzt. Bahnseitig gut geeigneter Standort für Gleisanschluss.</p>
<p>»» Stuttgart-Nord</p>	<p>»» Zentrale Verladeanlage „Stuttgart 21“ Hochvolumige Verkehre, große Verladeanlage Bahnferne Folgenutzung vorgesehen.</p>

<p>»» Stuttgart-Vaihingen</p>	<p>»» Gleisanlage Bahnhof Stuttgart-Vaihingen „Abstellgleise“ werden als Rangiergleise des benachbarten Gleisanschlusses genutzt und benötigt.</p> <p>»» Gleisanschluss Friedrich Scharr KG Regelmäßige Ganzzüge mit Mineralöl, einzelne Gaskesselwagen. Spezialisierte Umschlageinrichtung (für andere Verkehre nicht geeignet), kurze Gleisanlagen auf Firmengelände benötigen Rangiergleise außerhalb des Anschlusses.</p>
<p>»» Stuttgart-Weilimdorf</p>	<p>»» Gleisreste im Industriegebiet, noch vorhandene ungenutzte Gleisanschlüsse. Wiederherrichtung würde von Korntal her neue Zufahrt und erheblichen Aufwand erfordern, somit einen Interessenten mit hochvolumigem Umschlag.</p>
<p>»» Stuttgart-West</p>	<p>»» Fläche entlang der Gäubahn Grundsätzlich zur Einrichtung eines Ladegleises nutzbar, Gewerbe mit schienenaffinem Güterumschlag in näherer Umgebung nicht ersichtlich.</p>
<p>Landkreis Böblingen</p>	
<p>»» Böblingen</p>	<p>»» Städtisches Stammgleis.</p> <p>»» Logistiker mit regelmäßig größeren Wagengruppen, Gleisanschluss am Stammgleis.</p> <p>»» Nicht mehr funktionsfähige Anlage, ehem. Güterverladung, am Personenbahnhof.</p>
<p>»» Gärtringen</p>	<p>»» Logistikhalle mit Platz für vorgesehenen Gleisanschluss Gleisanschluss ist nicht gebaut, die Möglichkeit sollte aber lt. Unternehmen gesichert bleiben. Unternehmen hat Erfahrung im Umgang mit Bahnverkehren.</p>
<p>»» Herrenberg</p>	<p>»» Fa. Rigips, Ortsteil Gültstein Gleisanschluss mit viel Ladefläche reaktivierbar, Reaktivierung im Gespräch, für weitere Verloader aufgrund vorhandener Ladeflächen grundsätzlich geeignet.</p>
<p>»» Leonberg</p>	<p>»» Ehem. Ladestraße (Wertstoffhof) kann grundsätzlich auch wieder für Schienengüterverkehre genutzt werden, falls Bedarf vorhanden. Vorschlag: Planerisch vorhalten.</p>
<p>»» Magstadt</p>	<p>»» Gelände südlich des Bahnhofs (Baustahl-Unternehmen) grundsätzlich ausbaufähig zu einer Schnittstelle.</p>
<p>»» Sindelfingen</p>	<p>»» Gleisanschluss Fa. Daimler, täglich umfangreicher Verkehr.</p> <p>»» Abstell- und Rangieranlagen im Bahnhof Sindelfingen.</p>

<p>»» Weil der Stadt</p>	<p>»» Bahnhof: Keine nutzbaren Anlagen mehr vorhanden, grundsätzlich aber noch Fläche.</p> <p>»» Ortsteil Schafhausen: Am Bahnhof der inaktiven Strecke nach Calw ist Fläche für (Holz-)Umschlag vorhanden, allerdings in Naturschutzgebiet.</p>
<p>»» Weissach</p>	<p>»» Einfache Ladestraße noch vorhanden und grds. nutzbar, aber am Endpunkt einer dicht befahrenen eingleisigen Nebenstrecke.</p>
<p>Landkreis Esslingen</p>	
<p>»» Altbach</p>	<p>»» Kraftwerk: Große, spezielle Verladeanlagen für Kraftwerkskohle, intensiv durch Ganzzüge genutzt.</p> <p>»» Abstellgleis als Gleisrest der ehem. Gleisanschlüsse kann mit öff. Ladestraße Deizisau genutzt werden.</p> <p>»» Spezialisierte Lände vorhanden</p>
<p>»» Deizisau</p>	<p>»» Gleisanschluss auf Gemarkung Deizisau in Verlängerung des Hafens Plochingen siehe dort.)</p> <p>»» Öffentliche Ladestraße der DB Cargo für größere Wagengruppen, derzeit genutzt für Anlieferung von Tübingen (Tunnelverschaltungen für Projekt Stuttgart 21). Rangiergleise sowie das nahe gelegene Abstellgleis in Altbach (zu erreichen über EnBW-Anschluss) ermöglichen Austausch von Wagengruppen und damit intensive Nutzung der Ladegleise.</p>
<p>»» Dettingen unter Teck</p>	<p>»» Gleisanschluss mit regelmäßigem Wagenladungsverkehr (Schrott) ist auf engem Firmengelände ausgelastet.</p> <p>»» Freifläche am Haltepunkt von Wohnbebauung umgeben.</p>
<p>»» Esslingen am Neckar</p>	<p>»» Keine Anlagen für den Schienengüterverkehr mehr vorhanden.</p> <p>»» Neu erbaute Verladeanlage, die für Gleisbau verwendet wird (Materialverladung) und damit ausgelastet ist.</p>
<p>»» Kirchheim unter Teck</p>	<p>»» Ehemalige Ladestraße nach wie vor als Schnittstelle herrichtbar, auch für große Wagengruppen. Ehem. Stückguthalle anderweitig genutzt.</p>
<p>»» Lenningen</p>	<p>»» Am Bahnhof Oberlenningen Rangieranlagen vorhanden.</p> <p>»» Am Bahnhof Oberlenningen spezielle Verladeanlage für Rohmaterial der Papierproduktion (Schlämme).</p> <p>»» Gleisanschluss Papierfabrik regelmäßig von Wagengruppen genutzt, diverse Rampen und Hallen.</p>
<p>»» Nürtingen</p>	<p>»» Grundsätzlich Flächen in Bahnhofsnähe vorhanden, aber ohne Gleisanlagen.</p> <p>»» Bedeutender Gleisanschluss Fa. Interfer (Stahlbau) an der Strecke der WEG nach Neuffen in Nürtingen-Roßberg, umfangreiche tägliche Wagengruppen.</p>
<p>»» Plochingen</p>	<p>»» Hafen (siehe unten)</p> <p>»» Umfangreiche Rangieranlagen für den Schienengüterverkehr</p>

<p>»» Plochingen Hafen</p>	<p>»» Umfangreiche Kaianlagen für Schiffsumschlag.</p> <p>»» Schwergutkai mit Ausbauplänen.</p> <p>»» Diverse Nutzer des Schiffsumschlags, teils mit Ausbauplänen.</p> <p>»» Umfangreiche Gleisinfrastruktur der Hafenbahn als Zubringer der Gleisanschlüsse, auch für den Bahnumschlag genutzt.</p> <p>»» Sechs mit eigenen Gleisanschlüssen, die teils umfangreich genutzt werden, bis hin zu regelmäßigen Ganzzügen.</p>
<p>Landkreis Göppingen</p>	
<p>»» Ebersbach an der Fils</p>	<p>»» Städtisches Stammgleis zur Anbindung der nachstehenden Gleisanschlüsse.</p> <p>»» Anschluss Fa. Südrad, Hallengleis mit Wagengruppen.</p> <p>»» Anschluss Drahtwerke, neu renovierte Rampe mit regelmäßiger Verladung, Wagengruppen.</p>
<p>»» Eislingen/Fils</p>	<p>»» Länger nicht mehr genutzter kleiner spezialisierter Gleisanschluss für die Verladung von Druckfarben.</p>
<p>»» Geislingen an der Steige</p>	<p>»» Diverse Gleisreste ehem. Verladeanlagen (nicht mehr nutzbar) am Bahnhof.</p> <p>»» Strecke Richtung Wiesensteig (ehem. Anschluss Fa. WMF) zum Radweg umgestaltet.</p> <p>»» Neue Gleisanlagen nordöstlich des Bahnhofs an ehem. Verladeanlage werden bahnintern genutzt, könnten auch für kommerzielle Verladung genutzt werden.</p>
<p>»» Gingen an der Fils</p>	<p>»» Fläche am ehem. Freiladegleis weiter für Verladung geeignet, wird für Lagerung von Gleisbaumaterial genutzt.</p>
<p>»» Göppingen</p>	<p>»» Städtisches Stammgleis führt am Bauhof entlang (dort grundsätzlich für Verladung geeignet).</p> <p>»» Gas- Umschlagstelle der EWS am Ende des Stammgleises ist spezialisierte Anlage, nicht laufend genutzt.</p> <p>»» Gleisbauunternehmen nutzt eigene Gleisanlagen sowie Reststück der nicht in Betrieb befindlichen Strecke nach Boll als Abstellanlage für eigene Fahrzeuge.</p> <p>»» Gleisanlagen im Bahnhof Göppingen weitgehend durch Gleisbau-Fahrzeuge belegt.</p> <p>»» Gleisanschluss Fa. SMV wurde vor einigen Jahren aktiviert, regelmäßige Wagengruppen Altmetall, ausdrücklich an weiteren Verkehren auch Dritter interessiert!</p> <p>»» An Strecke nach Boll (außer Betrieb) sowie an ehem. Trasse Richtung Schwäbisch Gmünd keine reaktivierbaren Anlagen für Schienengüterverkehr.</p>
<p>»» Süßen</p>	<p>»» Gleisanschluss eines Stahlbau-Unternehmens wird im Einzelwagenverkehr bedient.</p> <p>»» Am Bahnhofsgelände erhebliche Freiflächen (ehem. Rangieranlagen für abzweigende Strecke nach Donzdorf).</p>

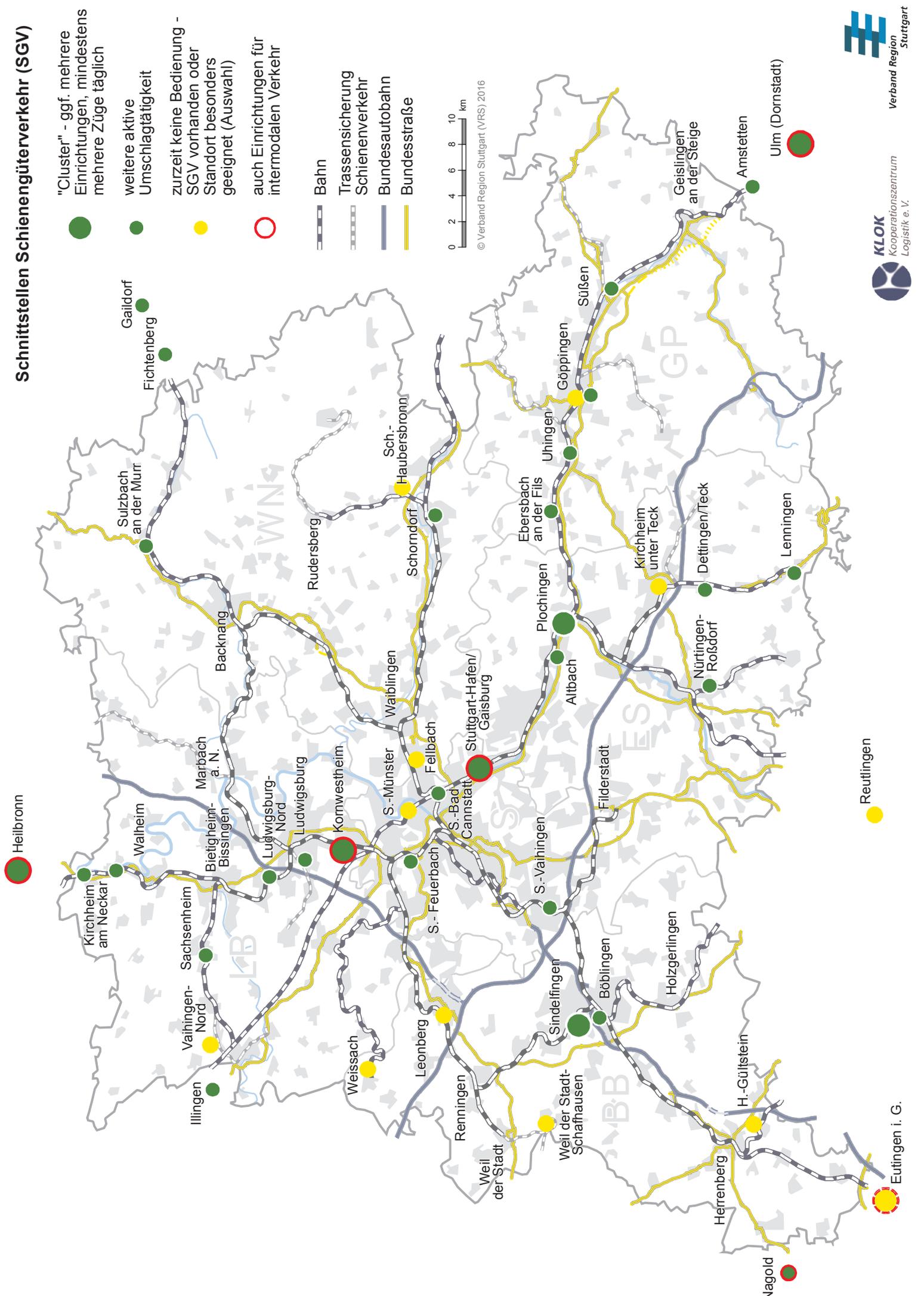
>> Uhingen	>> Gleisanschluss Fa. Allgaier, wird regelmäßig bedient.
Landkreis Ludwigsburg	
>> Benningen am Neckar	>> Spezialisierte Anlände (Baustoffe), derzeit eher geringe Nutzung, aber aktives Interesse an Erhaltung.
>> Besigheim	>> Ehem. Gleisanschluss BASF abgebaut, Freifläche vorhanden aber durch Park-and-Ride-Platz schwer nutzbar.
>> Bietigheim-Bissingen	>> Im Bereich des Bahnhofs sind Abstellgleise vorhanden, aber keine Gleise, deren Lage eine Güterverladung ermöglichen würde.
>> Ditzingen - Heimerdingen	>> Ehem. Kreuzungsgleis kann grds. auch als Ladegleis für Wagengruppen genutzt werden.
>> Erdmannhausen	>> Ehem. Steinbruch am Haltepunkt Erdmannhausen ist für sich genommen zum Bau einer Verladestelle geeignet, allerdings ist in der Umgebung kein Aufkommen erkennbar.
>> Freiberg am Neckar	>> Lände mit erheblichem Baustoffumschlag sowie gelegentlicher Nutzung als Schwergutkai.
>> Gemrigheim	>> Lände Adolf Blatt noch aktiv, wenn auch wesentlich Lagerplatz für mit Lkw transportierte Baustoffe. >> Lände ehem. Papierfabrik jetzt durch Wohnbebauung obsolet.
>> Hemmingen	>> Große Freifläche am Bahnhof, aber als Verladestelle nicht ohne weiteres nutzbar.
>> Kirchheim am Neckar	>> Lände Adolf Blatt noch aktiv, wenn auch wesentlich Lagerplatz für mit Lkw transportiertes Material. >> Gleisanschluss am Bahnhof im Einzelwagenverkehr bedient.
>> Kornwestheim	<p>Am Personenbahnhof:</p> <p>>> Ehem. Auto-Zug-Verladung jetzt Umschlagplatz für Gleisbaumaterial und Abstellanlage für Bahnfahrzeuge aller Art, meist kurzfristig durch viele Bahnunternehmen genutzt.</p> <p>>> Ehem. Rangiergleis der Anlage („Ausziehgleis“) jetzt zur Verladung von Trafos der EnBW umgebaut, kann auch gelegentlich für weiteren Schwergutumschlag genutzt werden, außerdem gelegentlich Nutzung als Abstellgleis.</p> <p>Am Güterbahnhof (westlich der Stadt):</p> <p>>> Zentraler Rangierbahnhof für Württemberg mit umfangreichen Anlagen zur Zugbildung sowie für den Einsatz von Lokomotiven und die Reparatur von Waggons.</p> <p>>> Größter Umschlagbahnhof des kombinierten Verkehrs (Containerbahnhof) der Region, kann 8 Züge gleichzeitig abfertigen (i.e. 8 Zugpaare täglich).</p> <p>>> „Railport“, Umschlaganlage der DB Cargo mit Schwergutkran für Wagenladungen.</p> <p>>> Ladegleise der DB Cargo zur Nutzung für Dritte, regelmäßig genutzt.</p> <p>>> Gleisanschluss der ehem. Stückguthalle, die jetzt von einem Logistiker im Auftrag Dritter genutzt wird, regelmäßig Wagengruppen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> »» Autoverladeanlage in der gleichen Halle, Pkw-Versand (tägl. Ganzzug). »» Ehem. Bauhof („Brückenhof“) als Werkstatt und Abstellanlage durch privates Eisenbahnunternehmen genutzt. »» Städtisches Stammgleis mit nicht genutztem privatem Gleisanschluss.
»» Ludwigsburg	<ul style="list-style-type: none"> »» Lände Neckarweihingen in Betrieb mit regelmäßigen Schiffsankünften. »» Von der Reststrecke nach Markgröningen aus wird Stahlbauunternehmen regelmäßig mit Gaskesselwagen bedient (siehe Titelbild). »» Vom städtischen Stammgleis wird Stahlbauunternehmen regelmäßig mit Stahl beliefert (Einzelwagen, Wagengruppen). »» Weitere Gleisanschlüsse entlang des städtischen Stammgleises sind in unterschiedlichem Zustand und nicht in Betrieb. »» Ehem. Gleisanschluss Nestle (am Personenbahnhof) nicht in Betrieb und entfernt, dto. die dort befindlichen Rangieranlagen. »» Vom städtischen Stammgleis Ludwigsburg Nord aus wird regelmäßig das Ersatzteile-Lager der Volkswagen AG mit größeren Wagengruppen bedient. »» Weitere Gleisreste und Hallenzufahrten des Stammgleises Nord nicht in Betrieb. »» Zufahrt zum Umspannwerk ggf. zum Austausch von Transformatoren und zum Abstellen von Güterwagen nutzbar, aber nicht für regelmäßige Verkehre, da keine geeignete Verlademöglichkeit.
»» Marbach am Neckar	<ul style="list-style-type: none"> »» Gleise und Rampen am Personenbahnhof nicht mehr für den Schienengüterverkehr nutzbar. »» Anschlussstrecke zum Kraftwerk nicht mehr in Betrieb und nicht reaktivierbar. »» Lände am Kraftwerk für Kraftwerkskohle wird aktiv genutzt. »» Lände für Tanklager in Betrieb.
»» Remseck am Neckar	<ul style="list-style-type: none"> »» Lände Fa. Krieger wird mehrfach wöchentlich aktiv im Schiffsverkehr genutzt. Umfang entspricht mehr als 20 Lkw/Tag. »» Weitere Lände vorhanden, Nutzung durch Schiffsverkehr unklar.
»» Sachsenheim	<ul style="list-style-type: none"> »» Gleisanschluss wird regelmäßig mit Wagengruppen bedient.
»» Vaihingen an der Enz	<ul style="list-style-type: none"> »» Bhf. Vaihingen Nord an der alten Hauptstrecke: Vorhandene Anlagen werden derzeit nicht genutzt, bieten sich aber zur planerischen Vorhaltung einer künftigen Schnittstelle Straße-Schiene an. »» Vom Bhf. Vaihingen-Nord aus kann weiterhin bei Bedarf das Gewerbegebiet „Perfekter Standort“ bahnseitig erschlossen werden. »» Die ehem. Nebenbahn Vaihingen Nord – Enzweihingen ist im Text ausführlich dargestellt; naheliegende Potenziale zur Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs sind aktuell nicht ersichtlich.

<p>»» Walheim</p>	<p>»» Gleisanlagen am Kraftwerk für Ganzzüge Mineralöl und Kohle in Betrieb.</p> <p>»» Dto. Lände am Kraftwerk.</p> <p>»» Weitere Lände für Baustoffe in Walheim vorhanden. Wird unregelmäßig genutzt.</p>
<p>Rems-Murr-Kreis</p>	
<p>»» Althütte</p>	<p>»» Kurzes Stumpfgleis am Bahnhof Klaffenbach der Museumsstrecke nach Welzheim ggf. fallweise auch zur Verladung geeignet.</p>
<p>»» Backnang</p>	<p>»» In Backnang befinden sich keine für den Schienengüterverkehr nutzbaren Einrichtungen mehr.</p>
<p>»» Fellbach</p>	<p>»» Das städtische Stammgleis ist inaktiv, die Bemühungen, den Gleisanschluss des Baustoffhändlers wiederzubeleben, blieben erfolglos.</p>
<p>»» Rudersberg</p>	<p>»» Nachrichtlich: Die noch vorhandenen recht umfangreichen Gleisanlagen sind vollständig auf den Personenverkehr ausgerichtet.</p>
<p>»» Schorndorf</p>	<p>»» Im Bahnhof Schorndorf bestehen die für eine Bedienung von Gleisanschlüssen erforderlichen Abstell- und Rangieranlagen. Die ehem. Ladestraße dürfte für eine kommerzielle Nutzung kaum noch geeignet sein.</p> <p>»» Der Gleisanschluss Fa. Bauknecht wird nach der Aufgabe des Produktionsstandorts weiterhin als Lager genutzt und erhält täglich etliche Güterwaggons.</p> <p>»» In Haubersbronn befindet sich ein für einfache Güterverladung nutzbares Gleis.</p>
<p>»» Sulzbach</p>	<p>»» Gleisanschluss für Holzverladung wird regelmäßig genutzt.</p>
<p>»» Waiblingen</p>	<p>»» Die Anlage eines Baustoffhändlers ermöglicht grds. auch Bahnverladung.</p>
<p>»» Welzheim</p>	<p>»» Nachrichtlich: Der Endbahnhof der Museumsbahn ermöglicht keinen Schienengüterverkehr mehr; die Anlagen eines Metallhändlers würden zwar ggf. eine Verladung direkt über das Streckengleis naheliegen, dieses weist allerdings ein starkes Gefälle auf.</p>
<p>Nachrichtlich (außerhalb der Region Stuttgart)</p>	
<p>»» Althengstett (Kreis Calw)</p>	<p>»» Nachrichtlich: Fläche an der zur Reaktivierung anstehenden Bahn vorhanden.</p>
<p>»» Amstetten (Alb-Donau-Kreis)</p>	<p>»» Aktiver, regelmäßig mit Wagengruppen bedienter Gleisanschluss (Druckmaschinen).</p> <p>»» Nachrichtlich: Fläche u.a. zwischen Bahnhof und Museumsbahnhof vorhanden.</p>
<p>»» Eutingen (Kreis Freudenstadt)</p>	<p>»» Fläche für intermodales Terminal vorhanden.</p> <p>»» Weitere Flächen für Bahnverkehre grds. vorhanden.</p> <p>»» Im Bahnhof Hochdorf weitere Flächen für Güterumschlag grds. vorhanden.</p>

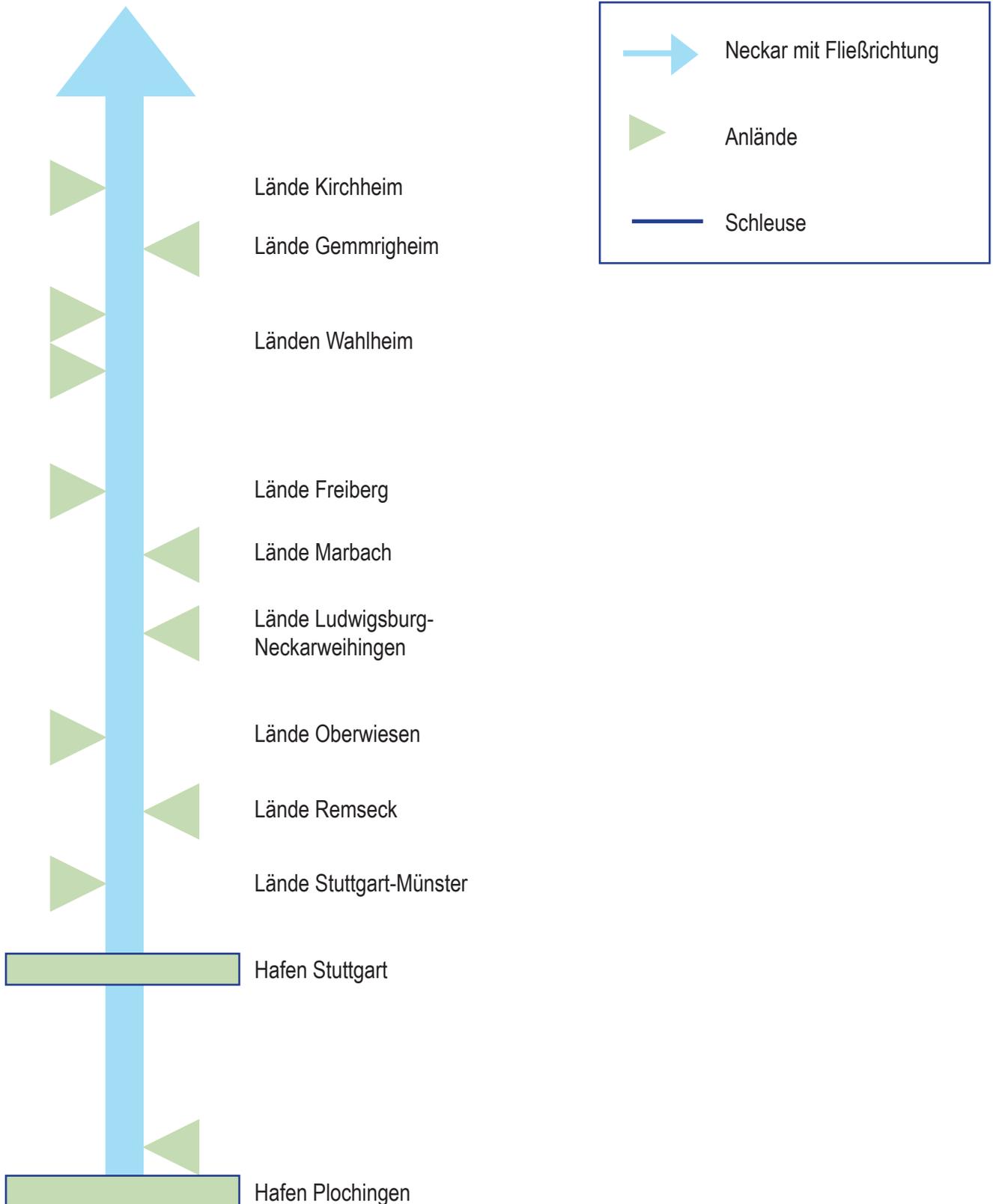
<p>» Fichtenberg (Kreis Schwäbisch Hall)</p>	<p>» Öffentliches Ladegleis, regelmäßig durch umfangreiche Wagengruppen genutzt.</p> <p>» Gleisanschluss eines Recyclingunternehmens, regelmäßig durch umfangreiche Wagengruppen genutzt.</p>
<p>» Gaildorf (Kreis Schwäbisch Hall)</p>	<p>» Öffentliches Ladegleis, regelmäßig durch umfangreiche Wagengruppen genutzt.</p>
<p>» Heilbronn</p>	<p>» Umfangreicher Güterumschlag (Binnenschiff, Schiene). Für die Region Stuttgart ist das bislang erfolglose kleine intermodale Terminal im Hafen relevant.</p>
<p>» Horb (Kreis Freudenstadt)</p>	<p>» Ladegleis der Stadt Horb, Nutzung erwünscht-</p> <p>» Auf dem Gelände des ehem. Rangierbahnhofs noch für Schienengüterverkehr nutzbare Flächen.</p>
<p>» Illingen (Württ.) (Kreis Pforzheim)</p>	<p>» Gleisanschluss mit Verladeanlage für Pkw, regelmäßig ganze Züge.</p>
<p>» Nagold (Kreis Calw)</p>	<p>» Am Bahnhof Nagold öffentliches, regelmäßig durch Wagengruppen genutztes Ladegleis.</p> <p>» Gleisanschluss mit umfangreicher Verladetätigkeit (Container, Holz), jeweils Wagengruppen.</p> <p>» Gleisanschluss mit regelmäßigem Umschlag von Stahlcoils (Wagengruppen).</p>
<p>» Reutlingen</p>	<p>» Für die Fläche des ehem. Güterbahnhofs wird eine bahnahe Nachnutzung angestrebt.</p>
<p>» Ulm-Dornstadt</p>	<p>» Bedeutendes intermodales Terminal mit mehreren Zugpaaren täglich und Einzugsgebiet bis in die Region Stuttgart. Verbindungen Richtung Nordseehäfen, aber auch Adria.</p>

Schnittstellen Schienengüterverkehr (SGV)



Region Stuttgart:

Aktiv genutzte Umschlageneinrichtungen der Binnenschifffahrt



5. Gewonnene Erkenntnisse

5.1 Umfang der Anlagen für den Schienengüterverkehr

Im Vergleich zu bisherigen Untersuchungen ergab die vorliegende Studie eine Überraschung. **Die Anzahl der vorhandenen Einrichtungen ist offensichtlich deutlich größer** als bislang öffentlich dokumentiert, es ist von allein **gut 40 aktiv bedienten Gleisanschlüssen** in der Region auszugehen. Im Einzelnen besteht die nachstehende Situation:

a) Intermodaler Verkehr

In der Region Stuttgart befinden sich drei Terminals des intermodalen Verkehrs:

- » » „DUSS-Terminal“ Kornwestheim,
- » » „DUSS-Terminal“ Stuttgart-Hafen,
- » » „Stuttgarter Container-Terminal (SCT)“, (ebenfalls im Hafen Stuttgart, trimodal).

Die Region Stuttgart liegt darüber hinaus jeweils teilweise im Einzugsbereich

- » » des „DUSS-Terminals“ Ulm-Dornstadt,
- » » des privat betriebenen kleineren Terminals in Giengen (BSH),
- » » des privat betriebenen Ladegleises mit Containerumschlag in Nagold,
- » » des dort in der Nähe gelegenen geplanten Terminalstandorts Eutingen,
- » » sowie des Terminals im Hafen Heilbronn, in dem derzeit allerdings kein Umschlag stattfindet.

Im Bereich des Güterbahnhofs Kornwestheim befindet sich ferner neben dem genannten Umschlagterminal eine weitere Einrichtung („**Railport**“), die mit einer Krananlage den Umschlag zwischen Schiene und Straße ermöglicht und die, anders als die großen Terminals, nicht auf die Nutzung durch ganze Züge eingerichtet ist, sondern auf Einzelwagen und Wagengruppen. Sie ist zwar für den intermodalen Verkehr mit Containern und Sattelauflegern durchaus geeignet, in der Regel werden dort aber konventionelle Wagenladungen abgefertigt, meist Schwergut.

Soweit stimmt die vorliegende Untersuchung mit bisherigen Veröffentlichungen überein. Anzumerken wäre noch, dass im Hafen Stuttgart in der Vergangenheit von einem Unternehmen auch regelmäßig Container außerhalb der Terminals auf einem Gleis der Hafenbahn umgeschlagen wurden, ohne dass man sich hierfür um den Begriff „Terminal“ bemüht hat.

b) Konventioneller Schienengüterverkehr

Die Situation im konventionellen Schienengüterverkehr ist deutlich komplexer. Er wird fast ausschließlich über Gleisanschlüsse abgewickelt. Die Untersuchung „Nutzungspotenzial des Schienennetzes für den Güterverkehr in Baden-Württemberg“ (2011) für das Ministerium für Verkehr und Umwelt Baden-Württemberg listet in ganz Baden-Württemberg lediglich 114 Gleisanschlüsse von Unternehmen, 37 Ladegleise sowie 31 Industriegebietsanschlüsse auf. Von den in jener Untersuchung gelisteten Gleisanschlüssen befinden sich lediglich 15 in der Region Stuttgart.

Die vorliegende Untersuchung gelangt zu einer deutlich anderen Einschätzung, mit wesentlich mehr in der Region vorhandenen und auch aktiv genutzten Gleisanschlüssen. Der geringe Erfassungsgrad in dem zitierten Gutachten (und immer wieder auch in der öffentlichen Diskussion) hat methodische Gründe: Die DB Netz als Infrastrukturbetreiber erfasst in ihren Statistiken nur Anschlussgleise, die direkt mit ihrem Netz verbunden sind. Die von der DB Netz veröffentlichten Zahlen werden immer wieder als Gesamtzahl der vorhandenen Einrichtungen interpretiert. Hingegen zweigt ein großer Teil der Gleisanschlüsse als sogenannte „Nebenanschießer“ von Gleisen ab, die selbst nicht zur DB Netz gehören, sondern zu Hafenbahnen, städtischen Stammgleisen oder nichtbundeseigenen Bahnen. Die zusätzliche Analyse der Region Stuttgart im vorliegenden Gutachten aufgrund von Luftbildern, Befahrung und Befragung konnte nun auch diese Gleisanschlüsse einbeziehen.

Die Zahl der aktiven Gleisanschlüsse lässt sich kaum exakt abgrenzen, da die Frage, ob ein Gleisanschluss aktuell bedient wird, bei den oft fallweise auftretenden Güterverkehren zu einer tendenziellen Unterschätzung der vorhandenen Einrichtungen gelangt. Aktiv oder unmittelbar betriebsbereit dürften gut 40 Einrichtungen und damit mehr als die doppelte Anzahl der bisher dokumentierten Anschlussgleise sein.

Andererseits listet die Untersuchung „Nutzungspotenzial des Schienennetzes für den Güterverkehr in Baden-Württemberg“ eine größere Anzahl teils umfangreicher Gleisanlagen in den Bahnhöfen der Region auf, die dort mit der Nutzung „Umschlag“ gekennzeichnet wurden. Soweit dies nachvollzogen werden konnte, handelt es sich vielfach um Abstell- und Rangiergleise ohne die Möglichkeit, Waggons zu be- oder entladen. Wo ein Güterumschlag doch möglich ist, werden die Anlagen ausschließlich für bahninterne Zwecke genutzt (Baulogistik für Instandhaltung etc.). Ein Güterumschlag im eigentlichen Sinne findet auf den in jener Untersuchung dokumentierten Anlagen nicht statt. Teilweise sind sie aber als Rangieranlagen für die Bedienung anderer Umschlaganlagen (Anschlussgleise) unverzichtbar.

Direkt im Bereich der Personenbahnhöfe gibt es in der Region Stuttgart keinerlei aktiv genutzte Umschlaganlagen für den Schienengüterverkehr mehr. In etlichen Fällen zweigen allerdings private Gleisanschlüsse oder städtische Stammgleise unmittelbar von den Bahnanlagen der Personenbahnhöfe ab, so dass Gleisanlagen im Bereich der Personenbahnhöfe als Umschlag- und Rangieranlagen für die Bedienung der privaten Gleisanschlüsse genutzt werden. Darüber hinaus sind in der gesamten Region in großer Zahl sichtbare Reste ehemaliger Eisenbahninfrastrukturen vorhanden, in unterschiedlichem Zustand.

5.2 Räumliche Lage

Umschlaganlagen für den Schienengüterverkehr sind in der Region Stuttgart nicht flächendeckend vorhanden und auch nicht mehr oder weniger gleichverteilt entlang der Schienenstrecken zu finden. **Vielmehr bestehen vier räumliche „Cluster“, dazu einige einzelne größere und eine Anzahl kleinere Einrichtungen.** Hinzu kommt die temporäre zentrale Umschlaganlage für die Baulogistik des Projekts „Stuttgart 21“ am Stuttgarter Nordbahnhof, die derzeit nach ihrer Größe und mehr noch nach ihrem tatsächlichem Umschlag eine Spitzenstellung unter den Umschlaganlagen in der Region Stuttgart einnimmt.

Bei den vier „Clustern“ für den Schienengüterverkehr der Region Stuttgart handelt es sich um

- die **Anlagen rings um den Rangierbahnhof Kornwestheim** mit dem deutlich größten Containerterminal der Region Stuttgart, dem Railport, zwei öffentlichem Ladegleisen sowie zwei privat betriebenen Umschlaganlagen,
- dem **Stuttgarter Hafen** mit seinen öffentlichen Gleisanlagen, zwei Containerterminals, sowie den im Hafen und in unmittelbarer Nähe befindlichen privaten Gleisanschlüssen bis hin zum Kraftwerk Gaisburg der EnBW,
- dem **Hafen Plochingen** mit seinen privaten Gleisanschlüssen, den unmittelbar in der Nähe befindlichen Gleisanschlüssen einschließlich des EnBW-Kraftwerks Altbach, und der für die Anlieferung von Tunnelsegmenten von „Stuttgart 21“ verwendeten Umschlaganlage Deizisau nahe dem Bahnhof Altbach,
- sowie dem **Gleisanschluss des Werks Sindelfingen der Daimler AG** am Bahnhof Sindelfingen, wobei zum Komplex des Schienengüterverkehrs für das Werk Sindelfingen auch das städtische Stammgleis Böblingen mit seinem Gleisanschluss gezählt werden muss.

Einige in der Region verstreute Standorte weisen jeweils Gleisanschlüsse mit erheblichen Volumina im Schienengüterverkehr auf, darunter: Stuttgart-Vaihingen, Schorndorf, Nürtingen und Walheim. Hinzu kommen weitere Gleisanschlüsse mit kleineren Volumina.

Der Trend von Industrie und Logistik aus den urbanen Zentren heraus in die nähere Umgebung spiegelt sich somit auch in der Lage der aktiv genutzten Gleisanschlüsse wieder.

Auffallend ist, dass sich im Außenbereich der Region und jenseits der Regionsgrenze das Verhältnis umkehrt: Dort sind bestehende Anlagen sowie grundsätzlich geeignete Flächen vorhanden, es besteht aber nicht überall Nachfrage.

Eine offene Nachfrage nach Schienengüterverkehr existiert gelegentlich bei Massengütern, ist aber sonst nicht erkennbar. Das liegt nicht nur daran, dass stets mit dem Lkw ein alternatives Transportmittel bereitsteht. Bedeutend ist auch, dass die Verlader, also die größeren Industrie- und Großhandelsunternehmen, die Frage nach dem geeigneten Transportmittel in der Regel ihrem Logistiker überlassen, der sich jeweils seiner bewährten Transportmittel bedient. Das Aufspüren von Potenzialen für die Bahnverladung kann daher stets nur im Einzelfall und in Kenntnis der logistischen Kette erfolgreich sein.

5.3 Städtische Stammgleise

Ein großer Teil der bestehenden Gleisanschlüsse in der Region Stuttgart wird nicht direkt vom Gleisnetz der DB aus erreicht, sondern ist „Nebenanschließer“ an den Gleisanlagen eines anderen Infrastrukturbetreibers. Zu diesen Betreibern zählen insbesondere die Hafengebiete in Stuttgart und Plochingen, aber auch die Württembergische Eisenbahn als Besitzer bzw. Betreiber mehrerer Strecken in der Region, sowie eine Reihe von Gemeinden mit eigener Schieneninfrastruktur zur Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten, meist als „Stammgleis“ bezeichnet.

Die Gemeinden in der Region Stuttgart führen durchweg keinen eigenen Eisenbahnbetrieb durch, aber einige Gemeinden stellen den Anschließern und den Bahnunternehmen die erforderliche Infrastruktur zu Verfügung. Zu nennen sind hier neben den beiden Häfen die Gemeinden Böblingen, Ebersbach, Fellbach, Göppingen, Kornwestheim, Ludwigsburg und Stuttgart.

Der Betrieb auf diesen Stammgleisen wird von Eisenbahnbetriebsleitern überwacht. Dies sind sachkundige Personen, die diese Tätigkeit auch neben- oder freiberuflich anbieten. Die Verwaltung der städtischen Gleisanlagen wird überwiegend den Stadtwerken oder der Bauverwaltung zugeordnet. Dort sind die mit den Gleisanlagen verbundenen Aufgaben und Tätigkeiten Fremdkörper, die wenig mit der übrigen Arbeiten der Behörde bzw. der Kommune gemein haben. Auf der anderen Seite wecken die von Eisenbahninfrastruktur belegten Grundstücke Begehrlichkeiten bzw. es werden dort Entwicklungsmöglichkeiten für andere Funktionen der Kommune gesehen. Nicht genutzte Gleise im Straßenraum („Rillenschienen“) stellen ein Hindernis für Radfahrer dar.

Fallweise erforderlichen Investitionen stehen als unmittelbarer monetärer Nutzen lediglich die Überführungsgebühren entgegen, die an der geringen Länge dieser Gleisstrecke orientiert sind.

Damit ist das Interesse der kommunalen Verwaltungen an diesen Einrichtungen begrenzt. Zwar wurde in den Befragungen im Rahmen dieser Studie durchaus auch von Nutzern mitgeteilt, dass die Zusammenarbeit mit der jeweiligen Stadtverwaltung reibungslos funktioniert, aber die Frage der Betreiberschaft für städtische Stammgleise wird in den Empfehlungen aufgegriffen.

5.4 Vorhandene Kooperationen

In der Frage nach Kooperationsmöglichkeiten bei der Nutzung von Gleisanschlüssen ist zunächst festzuhalten, welche Kooperationen zwischen Unternehmen bereits bestehen:

- Im Kombinierten Verkehr wird ohnehin kooperiert. Die Verkehre werden für eine Vielzahl von Unternehmen durchgeführt, und größere Terminals haben auch Zugverbindungen mehrerer (konkurrierender) Betreiber.
- Logistiker, die den Schienengüterverkehr nutzen, arbeiten auch im Auftrag anderer Unternehmen und bringen daher ebenfalls Güter mehrerer Unternehmen auf die Schiene. Sie sind grundsätzlich an Neuverkehren interessiert. Daher haben sie in erster Linie die Gewinnung neuer Kunden im Blick, deutlich weniger interessiert sind sie an der Mitnutzung eigener Anlagen durch Konkurrenten.
- Im Hafen Plochingen teilen sich zwei benachbarte Unternehmen einen Gleisanschluss, der von einem der Unternehmen betrieben wird.
- In Altbach kooperieren DB und EnBW derzeit bei der Nutzung von Abstellkapazitäten für die Züge, mit denen die Tübinge (Tunnelsegmente) für den Bau von Stuttgart 21 angeliefert werden.
- Die Kaianlagen in den Häfen Stuttgart und Plochingen werden auch immer wieder parallel von verschiedenen Unternehmen genutzt, sowohl für den Umschlag der Binnenschifffahrt, als auch für den Schienengüterverkehr.

5.5 Nutzungskonflikte und Rückbau

Wie bereits eingangs dargestellt, werden die Zugfahrten des Schienengüterverkehrs in der Regel gegenüber den vertakteten Personenverkehren nachrangig durchgeführt. Weitere Nutzungskonflikte ergeben sich bei der Bedienung von Anschlussgleisen durch die hierfür erforderlichen Rangierfahrten sowie das zeitweise notwendige Abstellen von Waggons während der Bedienung der Gleisanschlüsse. **Der in den letzten Jahrzehnten erfolgte Rückbau der Bahninfrastruktur hat mittlerweile dazu geführt, dass die Voraussetzungen für die Bedienung von Gleisanschlüssen vielerorts nicht mehr vorhanden sind, so dass neue Anschlüsse nicht oder nur schwer einzurichten sind.**

5.6 Anländen

Die Nutzung der Anländen in der Region Stuttgart erfolgt im Güterverkehr ausschließlich für den Umschlag von Massengütern. **Sie sind zu einem erheblichen Teil mittlerweile Lagerfläche für Baustoffe geworden, allerdings findet nach wie vor Schiffsverkehr statt.**

Containerverkehr wird derzeit ausschließlich zwischen dem Hafen Stuttgart und den Rheinmündungshäfen durchgeführt. Dies allerdings regelmäßig und in erheblichem Umfang. Nach dem in diesen Transporten bei weitem dominierenden Rhein steht der Neckar mit Transporten im Umfang von immerhin gut 30.000 Standardcontainern (und damit ca. 20.000 der im Durchschnitt größeren tatsächlich verwendeten Containern) an zweiter Stelle unter den Nebenflüssen des Rheins. Der kombinierte Verkehr geht derzeit an den Anländen in der Region Stuttgart vollständig vorbei.

In der Personenschifffahrt werden Anländen auch für Flusskreuzfahrtschiffe genutzt, z.B. in Bad Wimpfen am Neckar, das allerdings außerhalb des Untersuchungsbereichs liegt, und in Stuttgart-Bad Cannstatt am Wasen. Dieses Geschäft ist derzeit nicht sehr umfangreich, aber stabil.

Die kommerziellen Tages-Ausflugsfahrten (in Stuttgart unter der Marke „Neckar-Käpt'n“) werden mit deutlich kleineren Schiffen durchgeführt und nutzen eigene Anleger.

6. Empfehlungen

Der intermodale Verkehr ist für die Region Stuttgart bedeutend und wird tendenziell noch zunehmen, sowohl absolut als auch in seinem Anteil an der gesamten transportierten Gütermenge auf Bahn und Binnenschiff. Dennoch wäre es ein Trugschluss, dass der Güterverkehr von Bahn und Binnenschiff künftig ganz überwiegend oder gar vollständig über die intermodalen Terminals abgewickelt wird. Daher ist auch der Fokus der Verlagerungspolitik zu überdenken.

6.1 Dimensionierung der Terminals

Die intermodalen Terminals haben eine zentrale Bedeutung im Seehafen-Hinterlandverkehr. Dieser ist stark gewachsen, die erforderliche Terminal-Infrastruktur ist vorzuhalten. Dies bedeutet auch, dass die einzelnen Terminals anders ausgelegt sein sollten als vor Jahrzehnten für den intermodalen Verkehr vorgesehen: Bislang weisen die Terminals jeweils möglichst viele Gleise unter einer zentralen Kranbahn auf, um abends bzw. morgens für einen innerdeutschen „Nachtsprung“ parallel eilige Züge abfertigen zu können.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr kommt es jedoch nicht auf die einzelne Stunde an, sondern darauf, die Container passgenau zu den Abfahrten an die Kaianlagen zu liefern. Während in diesem System pro Gleis täglich auch mehrere Züge abgefertigt werden können, also weniger Gleise benötigt werden, bedarf es größerer Lagerflächen. Die Terminals sind also grundsätzlich neu zu dimensionieren und auf die Bedürfnisse dieser Verkehre auszurichten.

6.2 Innovative Umschlagsysteme

In den letzten Jahren sind eine Reihe innovativer Systeme entwickelt worden, die jeweils einzelne Schwächen des intermodalen Transports mindern oder beseitigen. So ist es mit den Systemen „Modalohr“ und „Cargo-Beamer“ möglich, die handelsüblichen Sattelaufleger auf die Bahn zu verladen, was bislang nur mit speziell ausgerüsteten (und damit schwereren und teureren) Sattelauflegern möglich war. Im Gegenzug müssen die Terminals allerdings entsprechend ausgerüstet (umgebaut) werden, und da die Technologie nicht mit anderen Technologien kombinierbar ist, setzt sie den Einsatz ganzer Züge auf speziellen Relationen voraus. Dies ist dann sinnvoll, wenn es von Unternehmensseite für hochvolumige stabile Verkehre gefordert wird. Es wird empfohlen, von einer aktiven Rolle bei der Implementierung derartiger proprietärer Systeme auch dann abzusehen, wenn sie im Fall einer erfolgreichen Implementierung vorteilhaft sein würden.

Andererseits ist der Standardcontainer in den vergangenen Jahrzehnten weiterentwickelt worden. Mittlerweile existiert eine große Anzahl von Behältern für den Umschlag Schiene – Straße, besonders für den Transport und Umschlag von Massengütern. Sie werden teilweise auf den üblichen Containerwaggons transportiert, teilweise auch auf Spezialwaggons. Der Umschlag erfolgt dabei zunehmend mit mobilem Gerät. Daher ist für diese Verkehre weder ein speziell ausgestattetes Terminal erforderlich, noch ein herkömmlicher Schüttbunker. Das Massengut wird mitsamt dem Spezialcontainer umgeschlagen, oder der Container vor Ort mit mobilem Gerät entleert. Unterschiedliche derartige Behälter können z.B. im Einsatz bei der Baulogistik im Zuge von „Stuttgart 21“ beobachtet werden, sowohl an der zentralen Umschlaganlage am Nordbahnhof, als auch im Hafen Stuttgart. Es ist damit zu rechnen, dass diese Technologie künftig vermehrt einfach ausgestattete Umschlaganlagen (Ladegleise) benötigt. Derartige einfache Anlagen sind in der Region Stuttgart vorzuhalten.

6.3 „Einzelwagenverkehre“

Etlche der aktiv bedienten Gleisanschlüsse werden nicht mit kompletten Zügen bedient, sondern nach wie vor jeweils mit einzelnen Waggons oder zumeist Gruppen von Waggons. Der Begriff „Einzelwagen“ täuscht also. Durch die Zusammenfassung zu Wagengruppen können diese Verkehre grundsätzlich rentabel durchgeführt werden. Dennoch sind erforderliche Investitionen für diese Verkehre stets eine Herausforderung. Es wird empfohlen, von weiteren Anforderungen bei diesen Verkehren möglichst abzusehen.

6.4 Städtische Stammgleise

Mit den betroffenen Städten und Gemeinden ist zu überlegen, ob der Betrieb der Stammgleise bei den Kommunen verbleiben muss oder ob eine andere rechtliche und betriebliche Lösung gefunden werden kann, um die Kommunen zu entlasten und eine Wirtschaftlichkeit darzustellen. Die Diskussion über eine Optimierung und Zusammenarbeit bei der Aktivierung, Verwaltung, Vermarktung und beim Betrieb der Stammgleise kann über einen oben bereits erwähnten „Arbeitskreis öffentlicher Infrastrukturbetreiber“ angestoßen werden. Durch die Bündelung von Einzelwagenverkehren könnte im Einzelfall entlang von Verkehrsachsen eine Nachfrage erzielt werden, die ausreichend ist, um auch kleine Ladestellen und eine dezentrale Verladung in der Region wirtschaftlich zu betreiben.

6.5 Anländen

Nutzungsmöglichkeiten für Anländen im Zuge einer kooperativen Verlagerung weiterer Verkehre zusätzlicher Nutzer auf das Binnenschiff konnten in der Region Stuttgart bislang nicht verifiziert werden. Allerdings scheint es möglich, einzelne Anländen systematisch für den Schwergutumschlag zu nutzen. In diesem Zusammenhang sind auch Pläne des Hafens Plochingen zum Ausbau seines Schwergutkais zu nennen.

Für die Region Stuttgart mit ihrem Schwerpunkt im Maschinen- und Anlagenbau hat die Möglichkeit des Schwergutversands (und ggf. des Empfangs) über die Binnenwasserstraße eine besondere ökonomische Bedeutung. Daher kann hier als Maßstab nicht die begrenzte Tonnage verwendet werden. Dies wäre ggf. bei der Argumentation um den Ausbau des Neckars als Binnenwasserstraße zusätzlich besonders zu berücksichtigen.

Ferner zu berücksichtigen sind die kommerziell durchgeführten Flusskreuzfahrten von und nach Stuttgart. Diese Schiffe haben das gleiche Format wie die Gütermotorschiffe und verwenden fallweise auch Anländen. Dieser Nischenmarkt wird zur Beobachtung und zur Förderung empfohlen.

6.6 Empfehlungen zu einzelnen Standorten

Empfehlungen für die künftige Nutzung bestehender Anlagen sind jeweils bei den beschriebenen Schnittstellen abgegeben. Unmittelbare Planungs- bzw. Handlungsmöglichkeiten bestehen in den nachstehend beschriebenen Fällen.

Gärtringen:

Die neben der Hauptstrecke Stuttgart – Singen errichtete Logistikhalle ist für einen Gleisanschluss vorgesehen. An der Aufrechterhaltung dieser Option besteht seitens Kühne und Nagel ausdrücklich ein Interesse. Dies ist planerisch zu sichern.

Göppingen:

Hier besteht unmittelbar die Chance einer Kooperation mit einem Unternehmen, das seine Anlagen explizit für die Bahnverladung anderer Unternehmen zur Verfügung stellt. Dies ist über die mit Güterverkehr befassten Institutionen in der Region Stuttgart offensiv zu kommunizieren.

Kornwestheim:

Die umfangreichen Umschlageinrichtungen für den Schienengüterverkehr umfassen in Kornwestheim nicht nur das Containerterminal. Die Verlademöglichkeiten über Ladegleis, „Railport“ und privates Umschlagunternehmen sind den größeren Unternehmen und den Logistikbetrieben von den mit Güterverkehr befassten Institutionen in der Region Stuttgart nahe zu bringen. Er sollte als Geschäftsmodell auch anderen Betreibern empfohlen werden.

Die Gleisanlagen sind in ihren verschiedenen Funktionen zu erhalten, da sie von den unterschiedlichen Bahngesellschaften zur Organisation ihrer Verkehre benötigt werden.

Stuttgart-Gaisburg:

Das Grundstück des Kraftwerks Gaisburg ist für Bahnverkehre vergleichsweise besonders gut angeschlossen. Im Fall einer Stilllegung oder platzsparenden Umrüstung des Kraftwerks wäre daher besonders über eine bahnahe Nachnutzung zu diskutieren.

Stuttgart-Münster:

Sollte es am Bahnhof Stuttgart-Münster zur Errichtung eines Recyclingzentrums für Metalle kommen, sollten alle Bestrebungen unterstützt werden, dies mit einem Gleisanschluss zu versehen: Die Lage des Bahnhofs Stuttgart-Münster zum Rangierbahnhof Kornwestheim ist außerordentlich günstig, was die beste Voraussetzung für eine künftige Bedienung ist.

Stuttgart-Vaihingen:

Die Rangiermöglichkeiten im Bahnhof Vaihingen sind in dem Umfang zu erhalten, der für die Bedienung des umfangreich genutzten Gleisanschlusses der Firma Schar erforderlich sind. Soweit dies mit dem Ziel der Errichtung eines Regionalbahnhofs nicht direkt vereinbar ist, sind ggf. neue Bedienkonzepte für den Gleisanschluss zu erarbeiten.

Vaihingen (Enz):

Hier ist in erster Linie das Gelände des Bahnhofs Vaihingen Nord als Fläche für eine mögliche Schnittstelle zu sichern, zumal sich dort auch denkbare Nutzer befinden. Zwei Nutzungsperspektiven können darüber hinaus mit geringem Aufwand planerisch gesichert werden: Zum einen die ehemalige Trasse zum „Perfekten Standort“.

Weissach:

Für die langfristige Sicherung des Bahnhofs Weissach als Standort für (fallweisen) Güterverkehr, z.B. Holzverladung, wäre die Aufrechterhaltung des bestehenden Museumsverkehrs auf der Gesamtstrecke Korntal – Weissach hilfreich.

Jenseits der Regionsgrenze:

Grundsätzlich ist ein Erfolg der intermodalen Terminals in Heilbronn und Ulm sowie ein zusätzlicher Standort Eutingen für die Situation des Schienengüterverkehrs und für die Entlastung der Straßeninfrastruktur in der Region Stuttgart hilfreich.

In Horb besteht ein explizites kommunales Interesse an der Nutzung einer Umschlaganlage am städtischen Stammgleis auch durch auswärtige Unternehmen. Dies ist offensiv im Südwesten der Region Stuttgart zu kommunizieren. Ferner besteht ein grundsätzliches Interesse an einer Folgenutzung der noch vorhandenen Fläche im ehemaligen Rangierbahnhof Horb, dabei sind ausdrücklich auch bahnahe Lösungen denkbar.

6.7 Zusammenarbeit

- » Die Betreiber von Infrastruktur zum Güterumschlag, die an einer Gewinnung weiterer Kunden interessiert sind, sollten sich untereinander austauschen. Dies betrifft im Wesentlichen einige Besitzer von Gleisanschlüssen.
- » Die Ergebnisse der Studie sollten den betroffenen Gemeinden, dem Arbeitskreis Gütermobilität der Region Stuttgart und den Arbeitskreis Innenstadtlogistik der Stadt Stuttgart vorgestellt werden. Kontakt zu beiden Arbeitskreisen ist hierzu bereits aufgenommen worden.