



KLOK
*Kooperationszentrum
Logistik*

Kombinierter Verkehr in Baden-Württemberg – Antworten zum Fragenkatalog des Innenministeriums Baden-Württemberg

Oktober 2008

KLOK Kooperationszentrum Logistik
Stammheimer Straße 10
70806 Kornwestheim
info@klok-net.de
Tel. 07154 827 400

Das Innenministerium Baden-Württemberg hat im Zusammenhang mit der Erstellung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg verschiedenen mit Güterverkehr befassten Institutionen einen Fragenkatalog zum Kombinierten Verkehr in Baden-Württemberg vorgelegt. Nachfolgende Antworten wurden in **Zusammenarbeit zwischen dem KLOK und dem Verband Region Stuttgart** erarbeitet. Dabei wurden die Fakten und grundlegenden Analysen durch den KLOK zusammengestellt und von der Region durch planerisch / politische Aussagen ergänzt.

Die Fragen sind sehr ausführlich beantwortet, weil die Region Stuttgart in Fragen des Kombinierten Verkehrs immer wieder stark involviert ist und die Gelegenheit genutzt werden soll, die eigenen Vorstellungen an den vorgelegten Fragen zu spiegeln. Gerade deswegen wäre es für unsere Arbeit wichtig, Rückmeldungen über eventuelle Diskrepanzen zu den Antworten der im Kombinierten Verkehr tätigen Unternehmen zu erhalten.

Kombinierter Verkehr in Baden-Württemberg – Fragenkatalog des Innenministeriums Baden-Württemberg

Allgemeine Fragen

1. Welche strategischen Ziele – bezogen auf Baden-Württemberg – verfolgen Sie beim Kombinierten Verkehr?

Grundsätzliche Ziele sind die Verlagerung von Transporten auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie die Stärkung des Wirtschaftsstandortes in der Kernregion des Landes durch hochwertige und vielfältige Transportangebote. Im Einzelnen bedeutet dies als nächste Schritte:

- Weiterer Ausbau des Seehafen-Hinterlandverkehrs zu einem vielfältigen Angebot unterschiedlicher Anbieter zu allen für die Region wichtigen Häfen,
- Zusätzliche – auch internationale – Verbindungen zu weiteren wirtschaftlichen Kernräumen.

Diese Ziele sind vor dem Hintergrund der derzeit bestehenden für die Region Stuttgart relevanten Angebote der verschiedenen Operateure zu sehen, die vom KLOK beobachtet werden. Die Dokumentation stellen wir Ihnen gern zur Verfügung.

- Ein Sonderproblem der Region ist der Lkw-Verkehr, welcher im Vor- und Nachlauf durch die erfolgreichen intermodalen Angebote der Oberrheinhäfen entsteht. Ein Ziel der Region Stuttgart ist, dass diese Verkehre in größerem Umfang als bisher bereits in der Region Stuttgart auf Bahn oder Schiff übergehen.

2. Welche grundsätzlichen Überlegungen haben Sie zum Aufbau neuer Relationen im Kombinierten Verkehr, z. B. zu Mittelmeer- und Atlantikhäfen oder im Verkehr mit Osteuropa und Asien?

Der Region Stuttgart ist insbesondere am Aufbau von Alternativen gelegen, welche die Engpässe im Seehafen-Hinterlandverkehr vermeiden und den Seeweg von und nach Asien verkürzen. In diesem Zusammenhang wird positiv vermerkt, dass die erfolgreiche Einführung von Direktverkehren nach Ostasien von den Häfen der nördlichen Adria (Triest, Koper, Rijeka) bereits zu einer Verbindung im Kombinierten Verkehr von Triest nach Ulm geführt hat.

Eine bahnseitige Verlängerung Richtung Stuttgart würde verkehrlich neben den Tauern und dem Großraum München auch noch die Geislinger Steige überwinden müssen. Die Häfen des westlichen Mittelmeers erscheinen für Stuttgart daher als bessere Alternative, aber die Verbindung ab Ulm könnte für den Osten des Regionsgebiets marktfähig sein.

Die Region Stuttgart ist bestrebt, den Entscheidern in den weltweiten Containerdiensten die Nutzung der Terminals in den Häfen des westlichen Mittelmeers für den Raum Stuttgart als Alternative zu den Nordhäfen nahe zu legen. Kontakte auf der Ebene strategischer Entscheider haben allerdings noch nicht stattgefunden. Bisher wurden stattdessen Potenziale identifiziert.

Aus Stuttgarter Sicht ist zu ergänzen, dass der Hafen Marseille ohne Alpenquerung und mit nur einer Grenzquerung zu erreichen wäre und deswegen eine grundsätzliche Alternative darstellt. Ausgerechnet dieser Hafen konnte aber in die Überlegungen bisher nicht einbezogen werden, da, bedingt durch die bisherige EU-Förderkulisse, in seitheriger Projektarbeit die Untersuchungen auf Relationen zu beschränken waren, welche die Alpen tatsächlich durchqueren.

Zwischen Triest und der Türkei existiert eine stark frequentierte Fährverbindung für Lkw-Verkehre. Die Region ist derzeit leider nicht informiert, in welchem Umfang diese Verbindung einschließlich der im Anschluss Richtung Österreich und Bayern verkehrenden Züge der „Rollenden Landstraße“ von der hiesigen Wirtschaft genutzt wird. Dasselbe gilt für vergleichbare Verkehre auf der Donau. Entsprechend bestehen zu den betroffenen Relationen derzeit noch keine grundsätzlichen Überlegungen.

Die Osteuropa-Verkehre sind in den vergangenen Jahren in besonderer Weise dispers geworden. Zudem sind technischer Zustand und Organisationsfähigkeit der dort operierenden Eisenbahnen wohl nicht immer auf hiesigem Standard. Andererseits sind gerade im Automobilbereich möglicherweise Lieferbeziehungen entstanden, die wert wären, in Richtung auf einen künftig höheren Bahnanteil untersucht zu werden. Dabei ist aus Sicht der Region nachrangig, ob konventionelle Bahnverkehre oder kombinierte Verkehre eingerichtet werden. Wo es sich um Relationen zwischen wenigen Industriebetrieben handelt, sind auch konventionelle Bahnverkehre mit Wagengruppen oder Ganzzügen denkbar.

Die derzeit vorbereiteten Bahn-Fernverkehre zwischen Europa und China werden mit Interesse beobachtet. Da derzeit für diese Verkehre offenbar ein Hub bei Berlin geplant ist, könnten sie möglicherweise dazu beitragen, dass eines Tages auch zwischen Berlin und Stuttgart intermodale Verkehre bestehen.

Derzeit ist nicht bekannt, wie stark die Verbindung nach Hamburg-Billwerder für Transporte zwischen der Region Stuttgart und Skandinavien genutzt wird. Ebenso sind die Transportverflechtungen mit dem Baltikum unbekannt. An der Ermittlung derartiger Informationen besteht Interesse.

3. Halten Sie eine Verminderung des Transportaufkommens auf der Straße durch den Ausbau des Kombinierten Verkehrs für möglich?

Das gesamte Transportaufkommen in Baden-Württemberg kann durch den Kombinierten Verkehr in der Fläche natürlich nicht praxisrelevant vermindert werden. Sehr wohl aber kann entlang der wichtigen Transportachsen das Aufkommen im Fernverkehr vermindert werden: Der Verkehr auf den wenigen Nord-Süd-Autobahnen wird bereits derzeit allein durch die Angebote von und nach der Region Stuttgart täglich um eine sehr deutlich dreistellige Anzahl Vierzigtonner pro Richtung entlastet, hinzu kommt die Entlastung durch die Angebote etlicher anderer Regionen.

Eine ähnliche Entlastung wäre aus der Sicht der Region z. B. auch für Verkehre von und nach der Rheinschiene sowie durch die Alpen / aus und in Richtung Osten wünschenswert und möglich.

4. Mit welchen Maßnahmen könnte die Binnenschifffahrt für die Verloader attraktiver gemacht werden?

Aus der Sicht der Region Stuttgart ist die Binnenschifffahrt für die Verloader durchaus attraktiv, aber der Transport auf dem Neckar ist durch Engpässe in der Infrastruktur geprägt. Auf dem Neckar dient auch deshalb nur ein sehr kleiner Teil der Binnenschifffahrt dem intermodalen Verkehr; hierfür besteht bislang nur ein einziges Terminal im Stuttgarter Hafen.

Dieses Terminal, mit wöchentlich vier Abfahrten zu den Westhäfen und einigen weiteren Zubringerfahrten zur Rheinschifffahrt ab Mannheim, stellt derzeit einen Engpass dar. Die Umschlageneinrichtungen sind ausgebaut worden und werden zusätzlich für tägliche Bahnverkehre zu den deutschen Nordseehäfen genutzt. Die Stellflächen für Container sind zu knapp bemessen, um darüber hinaus weitere Verkehre zuverlässig abwickeln zu können. Auch scheinen die Transportdienste generell Lösungen mit eigenen Terminals zu bevorzugen.

So lange weder die standardisierten Schiffe der 135m-Klasse, noch die der 110m-Klasse den Neckar befahren können, ist der Wunsch der Reedereien weniger ausgeprägt, zusätzliche Dienste anzubieten. Die anstehende Verlängerung der Schleusenkammern wird daher die Attraktivität erhöhen.

5. Welche Erwartungen zum Kombinierten Verkehr haben Sie an das Land Baden-Württemberg?

Das Land sollte konkrete Schritte zur weiteren Umsetzung seines Güterverkehrskonzeptes aus dem Generalverkehrsplan 1995 ergreifen. Vor allem das abgestufte System logistischer Knoten sollte weiterentwickelt und –realisiert werden. Bei den Schnittstellen sollte dabei nicht nur an den kombinierten Verkehr, sondern auch an konventionelle Transporte gedacht werden.

Vor diesem Hintergrund bestehen mit Bezug auf das Gebiet der Region Stuttgart folgende Erwartungen, die zum Teil aus dem Regionalverkehrsplan und dem Entwurf zur Fortschreibung des Regionalplans hergeleitet sind:

- Vorrangig sollte die Weiterentwicklung der in Kornwestheim bereits bestehenden Infrastrukturen zu einem Logistikknoten mit Bedeutung für die gesamte Region Stuttgart vorangetrieben werden. Das Land hatte sich an den bisherigen Planungen beteiligt und wird gebeten, auch weiterhin die Schaffung eines angemessen großen und leistungsfähigen Logistikknotens zu fordern und tatkräftig zu unterstützen.
- Dies gilt in ähnlicher Weise für die Errichtung einer zusätzlichen kleinen Schnittstelle zwischen Straße und Schiene im Raum Böblingen-Sindelfingen / oberes Gäu sowie die Prüfung der Potenziale für mindestens eine kleine intermodale Schnittstelle im Südosten der Region Stuttgart (vgl. hierzu Frage 13).
- Es erscheint zudem sinnvoll, Anstrengungen dahingehend zu unternehmen, dass ein Teil der die Region Stuttgart (z. B. in Richtung Rheintal) querenden Transporte auf das Schiff oder die Schiene verlagert werden kann.
- Die Region bittet zudem darum, dass das Land die Prüfung und Realisierung neuer intermodaler Verbindungen, beispielsweise zu den Mittelmeerhäfen (s. Frage 2), weiterhin nach Kräften unterstützt.

Fragen zur Transportabwicklung

6. Worin sehen Sie die größten Hemmnisse für den Kombinierten Verkehr?

Wir vermuten die größten Hemmnisse in folgenden Bereichen:

- Komplexität und Vielzahl der Akteure.
- Hohes erforderliches Minimalvolumen zum Start einer Relation.
- Systembedingter Zeitaufwand sowie die Kostenstruktur verlangen eine hohe minimale Transportweite.
- Bindung an Fahrpläne greift in die Dispositionsfreiheit der Transporteure ein und wirkt besonders für Stückgut-Systemverkehre prohibitiv.
- Pünktlichkeit ist möglicherweise geringer als im reinen Lkw-Verkehr.

- Wissen, einem fremden Operateur ausgeliefert zu sein, wirkt abschreckend auf Disponenten.
- Einbindung in die Produktionsprozesse (just-in-time, just-in-sequence) ist oft schwierig oder nur mit erheblichem Zusatzaufwand möglich.

7. Ab welcher Transportweite halten Sie den Kombinierten Verkehr für betriebswirtschaftlich darstellbar?

Auf die Erfahrung der Akteure wird verwiesen.

Hingewiesen wird darauf, dass bereits bei einem angenommenen Einzugsbereich eines Terminals von z. B. nur 50 km Radius die Länge des Hauptlaufs bis zu 100 km über oder unter der Entfernung zwischen Sender und Empfänger liegen kann. Bei den in Europa meist vergleichsweise kurzen Transportentfernungen stellt sich der betriebswirtschaftliche Vergleich mit dem Straßenverkehr daher deutlich günstiger dar, wenn Vor- und Nachlauf in der Transportrichtung liegen.

Dieser Zusammenhang hat in der Region Stuttgart besonders für das Terminal Kornwestheim Bedeutung. Es liegt für Relationen nach Norden sehr günstig, wurde hingegen für Verkehre Richtung Norditalien in der Vergangenheit nicht angenommen.

7a. Lässt sich Kombiniertes Verkehr auf Relationen innerhalb Baden-Württembergs wie z. B. Singen – Stuttgart – Mannheim oder Karlsruhe – Stuttgart – Heilbronn (-Nürnberg) wirtschaftlich durchführen?

Auf die Antworten der Akteure wird verwiesen. Darüber hinaus lässt sich möglicherweise die Wahrscheinlichkeit erhöhen, in dieser Entfernungsklasse fündig zu werden, indem die Fragestellung etwas erweitert wird:

Bereits heute verkehrt dreimal wöchentlich ein intermodaler Zug zwischen Ulm, Stuttgart und dem Wincanton-Terminal in Mannheim, also vollständig innerhalb Baden-Württembergs. Die mit diesem Zug abgewickelten Verkehre sind aber in der Regel Seeverkehre, die jenseits Mannheims außerhalb Baden-Württembergs über Rotterdam bzw. Antwerpen laufen. Weitere derartige intermodale Zubringerleistungen zwischen verschiedenen Regionen und Rheinhäfen wären aus Sicht der Region Stuttgart damit offensichtlich grundsätzlich möglich und sehr sinnvoll.

Kürzere Relationen im Kombinierten Verkehr sind zudem für regelmäßige Leistungen innerhalb einzelner Zulieferketten der Industrie und des Handels denkbar. Wirtschaftlicher wird der Transport, wenn an einem Ende des Bahntransports ein Gleisanschluss vorhanden ist, und nur am anderen Ende ein Terminal in Anspruch genommen werden muss. Ferner dürften solche Leistungen selten den Umfang von ganzen Zügen haben und sollten daher eher als Wagengruppen im sog. „Einzelwagenverkehr“ eines Eisenbahnunternehmens mitlaufen. Wagengruppen setzen andererseits in den größeren Terminals des Kombinierten Verkehrs die Produktivität herab, da sie jeweils ein auf einen Ganzzug ausgelegtes Gleis blockieren. Hingegen kämen kleinere Terminals (wie Nagold, gleich jenseits unserer Regionsgrenze) als Verladestationen ebenso in Frage wie z. B. die auf Einzelwagenabfertigung spezialisierten „Railports“ von Railion / Schenker. Gerade in Regionen mit dezentraler Siedlungsstruktur wie der Region Stuttgart kommen derartige kleine Umschlageneinrichtungen in Betracht. Seitens des Landes sollte die Realisierung solcher Einrichtungen mit allen verfügbaren Mitteln unterstützt werden. Wie bereits in Ihrer Fragestellung anklingt („-Nürnberg“), ist es auch kontraproduktiv, die Suche nach derartigen Relationen dadurch zu verengen, dass der gesamte Lauf innerhalb Baden-Württembergs stattfinden sollte.

Die Aufgabenstellung bei derartigen Verkehren erweist sich somit als komplex und fordert parallel mehrere Akteure. Daher können wahrscheinlich weder der bahnseitige Operateur noch der Spedi-

teur oder der Verlager für sich genommen alle erforderlichen Maßnahmen einleiten, durch welche Wirtschaftlichkeit erreicht werden könnte.

8. Welche Hemmnisse sehen Sie für den Aufbau von Hub-Spoke-Strukturen im Kombinierten Verkehr?

Kombinierte Verkehre können über einen Hub abgewickelt werden, indem entweder die Waggons rangiert oder die Transportbehälter umgekrant werden. Im ersten Fall wird die Waggondisposition schwierig, der zweite Fall verlangt eine aufwändige spezialisierte Infrastruktur. In beiden Fällen entstehen vielfach Umwege gegenüber einer direkten Verbindung. Auch erhöht sich der Zeitaufwand, und zwar auf der Basis täglicher Verkehre meist wohl um einen ganzen Tag.

Durch das zunehmende Auftreten konkurrierender Anbieter ist nicht mehr sichergestellt, dass ein Marktführer sowohl die Speichen eines Hubs als auch das Hub-Terminal in eigener Verantwortung bedient.

Ein erfolgreich mit dem Hub-Gedanken konkurrierendes Konzept besteht darin, dass Anbieter jeweils zwischen zwei bis drei eigenen Zügen mit ähnlich gerichtetem Laufweg unterwegs Wagen-Gruppen austauschen.

Damit bleiben Hubs aus Stuttgarter Sicht in erster Linie als Schnittstellen im echten Langstreckenverkehr interessant.

9. Welche Entwicklung des alpenquerenden Kombinierten Verkehrs erwarten Sie nach Inbetriebnahme der NEAT?

Als unmittelbare Auswirkung für die Wirtschaftsverkehre unseres Raums erwarten wir eine Beschleunigung und damit erhöhte Wettbewerbsfähigkeit der bestehenden Verkehre zwischen Singen und Mailand bzw. Brescia sowie der Rollenden Landstraße Singen – Mailand. Durch eine entsprechende und zeitnahe Ertüchtigung der Gäubahn auf deutscher Seite sollte die Attraktivität der Nord-Süd-Verkehre weiter erhöht werden. In diesem Zusammenhang gewinnen auch die Überlegungen zu einer kleinen Umschlagereinrichtung im Raum Böblingen-Sindelfingen / oberes Gäu weiter an Bedeutung (vgl. Frage 13).

Wir hoffen darüber hinaus, dass besonders die Häfen Genua und La Spezia ihre Attraktivität bis zur Inbetriebnahme der NEAT deutlich gesteigert haben. Dies würde zu zusätzlichen Kombinierten Verkehren ggf. auch mit dem Raum Stuttgart führen, für welche dann die NEAT Kapazität schafft. Andererseits würde durch attraktivere Südhäfen möglicherweise der Kombinierte Verkehr zwischen Oberitalien und den Westhäfen geringer, wodurch im Alpenraum derzeit belegte Trassen wieder zur Verfügung stehen würden.

10. Halten Sie angesichts der in der Anzahl zunehmenden, im Volumen aber kleiner werdenden Frachten die etablierten Transportgefäße und Fahrzeug- bzw. Zuglängen für praxismäßig und zweckmäßig?

Das beschriebene Phänomen betrifft die zunehmende Zahl von Sendungen, die für sich keinen Lkw auslasten. Diese werden typischerweise durch die Anbieter und Kooperationen im Stückgut-Systemverkehr befördert. Die regionalen Niederlassungen fassen die einzelnen Sendungen zusammen und füllen damit Lkws, die bei ausreichendem Aufkommen kooperierende Niederlassungen direkt anlaufen und die übrigen Relationen über Hubs bedienen. Soweit diese Fernverkehre überhaupt die Angebote des Kombinierten Verkehrs nutzen, bleibt daher in aller Regel der Lkw bzw. die Wechselbrücke das Maß für das Transportgefäß.

Auf der anderen Seite kann das Verhältnis zwischen Masse und Volumen zwischen den einzelnen Relationen des Kombinierten Verkehrs stark schwanken. Dies betrifft wohl weniger die für alle Anbieter offenen Verbindungen, aber in jedem Fall die erhebliche Anzahl der im Auftrag einzelner Speditionen, Industrie- oder Handelsunternehmen gefahrenen proprietären Verkehre. Laut Pressemeldungen wird zwischen Kornwestheim und Göteborg derzeit eine derartige Verbindung aufgebaut, die bei maximaler Zuglänge ausschließlich mit Jumbo-Aufliegern gefahren werden soll. Diese haben gegenüber Standardcontainern einen deutlich größeren Querschnitt, so dass bei gleicher Zuglänge annähernd 40% mehr Volumen gefahren werden kann. Da Auflieger schwerer sind als Container, geht dies allerdings auf Kosten der transportierbaren Masse, was offenbar für das vorliegende Transportproblem nicht relevant ist.

Der limitierende Faktor besteht hier somit in den Außenmaßen des Zuges, von denen wohl nur die Länge beeinflussbar ist. In anderen Fällen ist es das Zuggewicht.

11. Für welche Gütergruppen werden Ihre Transportangebote im Kombinierten Verkehr vornehmlich genutzt? Expecten Sie Veränderungen im transportierten Güterspektrum? Bei welchen Gütergruppen erwarten Sie gegebenenfalls die stärksten Zuwächse?

Bei der Betrachtung des Kombinierten Verkehrs außerhalb des Seehafen-Hinterlandverkehrs halten wir eine zusätzliche systematische Überlegung zur Art der Transporte für wichtig:

Unsere Beobachtungen stützen die Vermutung, dass der Kombinierte Verkehr hauptsächlich für einzelne relativ hochvolumige Warenströme in den Zulieferketten von Industrie und Handel genutzt wird. Das bedeutet, dass in einem Behälter meist nur Waren enthalten sind, die von einem bestimmten (industriellen) Versender zu einem bestimmten Empfänger laufen, und dass diese Verkehre im Einzelnen recht regelmäßig durchgeführt werden. Derartige Verkehre machen nach unseren Beobachtungen generell einen sehr großen und oft unterschätzten Teil der Ferntransporte aus. Solche Verkehre werden von den Speditionen völlig unabhängig von den allgemeinen Stückgut-Systemverkehren organisiert und sind oft nicht ganz so zeitkritisch. In den Gütergruppen dieser Verkehre liegt daher nach unserer Einschätzung noch ein erhebliches Wachstumspotential für den kombinierten Verkehr.

12. Welche Erfahrungen zur internationalen Zusammenarbeit im Kombinierten Verkehr liegen bei Ihnen vor?

Hier wird auf die Erfahrungen der Betreiber und Nutzer verwiesen.

Fragen zur Terminalstruktur und zum Terminalbetrieb

13. Halten Sie Terminalangebot und –ausstattung in Baden-Württemberg für ausreichend? Wo bestehen aus Ihrer Sicht Defizite, insbesondere in bezug auf Standorte, Auslastungsgrad und Systeme?

Ein zusätzliches Terminal mit einer für den Raum Böblingen-Sindelfingen / oberes Gäu attraktiven Lage würde wohl unmittelbar einen der derzeit täglich zwischen Kornwestheim und den deutschen Seehäfen verkehrenden Züge des Kombinierten Verkehrs akquirieren können. Das gesamte Aufkommen dieses Zuges würde nicht mehr die Autobahnen um Stuttgart belasten. Mit zusätzlich für

die Schiene gewinnbaren Verkehren aus dem Raum Böblingen-Sindelfingen / oberes Gäu wäre zu rechnen. Möglicherweise ließe sich von dort auch eine erfolgreiche Verbindung zu einem Ober-rheinhafen oder nach Oberitalien aufbauen (vgl. Frage 9). Die Chancen für eine Verbindung von und nach Oberitalien sind auch vor dem Hintergrund zu beurteilen, dass diese Nord-Süd-Achse durch die NEAT und die geplante Ertüchtigung der Gäubahn an Attraktivität gewinnen wird.

Zudem sollte das Potenzial für mindestens eine kleine intermodale Schnittstelle im Südosten der Region Stuttgart (Mittelbereiche Göppingen, Kirchheim u. Teck, Nürtingen) geprüft werden.

Defizite entstehen darüber hinaus zum Teil durch die Betriebskonzepte (siehe dazu Frage 15), zum Teil durch empfundene Diskriminierungen bei der Nutzung eines Terminals durch konkurrierende Anbieter. Dem Verband sind Bestrebungen einzelner Operateure bekannt, ihre Unabhängigkeit durch eigene Terminals zu sichern. Dies mündet im ungünstigen Fall in einer Anzahl kleinerer Terminals in suboptimalen Standorten, durch deren Lage Verkehr in der Region eher produziert als vermieden wird.

Zur Frage nach den Systemen wird auf die Antworten der Anbieter verwiesen.

- 14. Können Sie sich vorstellen, vermehrt Terminals an Verkehrsachsen in wirtschaftsstarken Regionen des Ländlichen Raums (wie zum Beispiel in der Region Villingen-Schwenningen-Tuttlingen) zu bedienen? Welche Bedingungen müssten für einen wirtschaftlichen Betrieb erfüllt sein?**

Auf die Antworten der Anbieter wird verwiesen. Darüber hinaus werden systematische Überlegungen hierzu auch in der Antwort auf Frage 7a dargelegt.

- 15. Welche Auswirkungen erwarten Sie von der Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs auf den Kombinierten Verkehr, insbesondere auf die Betriebszeiten an den Terminals?**

Die Bahnterminals in der Region Stuttgart fertigen pro Ladegleis und Tag nur einen Zug ab. Er wird im Laufe des Tages ent- und wieder beladen. Die Züge verkehren meist über Nacht. Ein im Laufe des Tages anliefernder Lkw kann daher seine Ladung gleich an den Zug übergeben und von einem anderen Waggon die eingegangene Ladung mitnehmen. Dies spart Lkw-Fahrten, Kranungen und Lagerkapazität, bedeutet andererseits aber eine Nutzung der Züge in den Terminalgleisen als Zwischenlager und damit eine erhebliche Einschränkung der Terminalkapazität.

Technisch wäre auch innerhalb der bestehenden Öffnungszeiten die Abfertigung von mindestens zwei Zügen pro Tag möglich. Die Zügeinheiten müssten wechselweise außerhalb des Terminals abgestellt werden, und die ein- und/oder ausgehenden Behälter müssten mehr als bisher zwischengelagert werden. Eine Kapazitätserweiterung könnte entweder auf diese Weise geschehen oder durch einen Ausbau der Terminalgleise. Eine Erweiterung der Öffnungszeiten bei unverändertem Bedienkonzept erhöht hingegen möglicherweise die Attraktivität des Terminals und damit des Kombinierten Verkehrs, aber nicht die Kapazität. Darüber hinaus müsste eine Ausweitung der Öffnungszeiten insbesondere im dicht besiedelten Ballungsraum auch vor dem Hintergrund der Lärmbelastung der umliegenden Wohnbevölkerung beurteilt werden.

In der Binnenschifffahrt erfolgen Be- und Entladung nicht im gleichen Umfang wie bei der Bahnverladung im direkten Übergang vom bzw. zum Lkw. Dementsprechend wird der Engpass in den Terminals wohl eher in der vorhandenen Lagerfläche liegen. Hier ist allerdings anzumerken, dass insbesondere beim Hafen Stuttgart keine Erweiterungsoptionen bestehen. Es sind allenfalls durch Verdichtung / Flächenrecycling gewisse Kapazitätserhöhungen denkbar.

16. Mit welchen flankierenden Dienst- und Serviceleistungen ließe sich der Kombinierte Verkehr weiter verbessern?

Auf die Antworten der befragten Unternehmen wird verwiesen.

Nachdem der Verkehr mit Einzelwagen und Wagengruppen von DB und einigen Konkurrenten wieder als ein künftiges Standbein definiert ist, ergeben sich auch für verkehrsträgerübergreifende Transportketten zusätzliche Möglichkeiten. In etlichen Fällen lässt sich eine Schiene-Straße-Schnittstelle auch ohne genormte Transportgefäße in Transportketten einbauen. Allein auf dem Bahngelände von Kornwestheim lassen sich hierzu Beispiele unter anderem in den Bereichen Stahl, Papier, Holz, Autos finden. Spezialisierte Angebote zu Verladung, Lagerung und straßen- wie bahnseitigen Transport lassen zusätzliche Verlagerungspotenziale erwarten, welche in diesem Zusammenhang unbedingt mitgedacht werden sollten.

Eine Verlagerung reiner Lkw-Verkehre auf den kombinierten Verkehr kann zudem gefördert werden, indem Logistikdienstleister und produzierendes Gewerbe mit hohem Transportbedarf im unmittelbaren Umfeld der Umschlagrichtungen angesiedelt werden. Die Nähe zum Umschlagstandort verbessert die Erreichbarkeit des kombinierten Verkehrs, reduziert die Länge des Vor- bzw. Nachlaufs und senkt somit Transportkosten und Zeitaufwand. Das Land sollte daher in der Nähe der bereits bestehenden Umschlagrichtungen die Ansiedlung von Logistikdienstleistern und produzierendem Gewerbe mit hohem Transportbedarf fördern und seinen Möglichkeiten entsprechend unterstützen.

17. Haben Sie Probleme bei der Nutzung firmeneigener Terminals, die grundsätzlich auch Dritten zur Nutzung zur Verfügung stehen?

Auf die Antworten der befragten Unternehmen wird verwiesen.



Zweck des KLOK Kooperationszentrum Logistik e.V. ist laut Satzung „die Förderung und Unterstützung der Entwicklung und Verbreitung logistischer Kompetenz“. Dies geschieht unter anderem durch Vorhalten von aktuellen Informationen zur regionalen Logistik, besonders zur Transportlogistik, ferner durch die Beteiligung an Logistikprojekten, an denen ein regionales öffentliches Interesse besteht, sowie durch Öffentlichkeitsarbeit und durch die Steuerungstätigkeit im europaweiten Netzwerk der Logistik-Kompetenzzentren.

Gründungsmitglieder sind die Städte Ludwigsburg und Kornwestheim, die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS), der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL), der Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie (LVI), die Universität Stuttgart und der Hafen Stuttgart.

Die Logistik stellt einen elementaren Bestandteil in der Wertschöpfungskette eines hochindustrialisierten Bereiches wie die Region Stuttgart dar, weshalb die Mitglieder mit dem KLOK e.V. auch bei der logistischen Kompetenz eine Vorreiterrolle übernehmen wollen.

KLOK Kooperationszentrum Logistik
Stammheimer Straße 10
70806 Kornwestheim

info@klok-net.de

Tel. 07154 827 400