



Materialien: Mehr Güter auf die Schiene in der Region Neckar-Alb

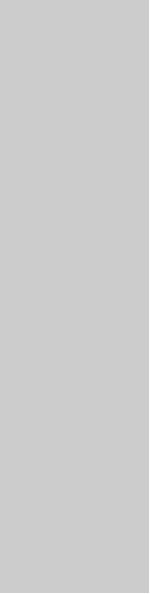
Durch den kontinuierlichen Ausbau des Straßennetzes in der Bundesrepublik Deutschland ist insbesondere der Straßengüterverkehr in den letzten Jahrzehnten gefördert worden. Gleichzeitig hat sich die Bahn durch Rückbaumaßnahmen aus der Fläche zurückgezogen. Außerdem haben wachsende Kundenanforderungen und die Umsetzung neuer logistischer Konzeptionen vor allem dem Straßenverkehrsgewerbe gedient. Daher ist es nicht verwunderlich, daß trotz eines beträchtlich gestiegenen Transportaufkommens insbesondere durch die Verwirklichung des Gemeinsamen Binnenmarktes und die Öffnung der Märkte in Osteuropa der Anteil der mit der Bahn transportierten Güter gesunken ist. Gleichzeitig wird sich aber die Öffentlichkeit mehr und mehr über die negativen Folgen des Straßenverkehrs, wie z.B. Probleme ökologischer Art oder die Überlastung des Straßennetzes, an welchem der Gütertransport einen erheblichen Anteil hat, bewußt.

Vor diesem Hintergrund basieren die Überlegungen, wie man mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern kann. Damit sind zunächst einmal die Unternehmen angesprochen, die für den Gütertransport auf der Schiene verantwortlich sind nämlich die DB Cargo aber auch die sogenannten nichtbundeseigenen Bahnen. Seit dem Inkrafttreten der Bahnreform zu Beginn des Jahres 1994 haben sich entscheidende organisatorische Änderungen ergeben. Die privatwirtschaftlich organisierte Deutsche Bahn AG ist hervorgegangen aus der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn. Sie soll die politische Vorgabe, welche zugleich oberstes Unternehmensziel ist, erfüllen, im Umfeld wachsender Verkehrsnachfrage im Personen- wie im Güterverkehr mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Die Bahnreform ist jedoch noch nicht abgeschlossen. 1999 soll nach dem Willen des Gesetzgebers die "zweite Stufe" der Bahnreform verwirklicht werden. Die heute in der deutschen Bahn AG operierenden Geschäftsbereiche werden in eigenständige Aktiengesellschaften ausgegliedert und unter dem Dach einer geschäftsführenden Holding zusammengefaßt. Im Rahmen dieser Arbeit werden die bereits erwähnte DB Cargo AG sowie die DB Netz AG, welche den Fahrweg betreibt, angesprochen.

Aber nicht nur die für den Schienengütertransport direkt verantwortlichen Akteure, denen es in erster Linie um den Erhalt bzw. die Ausdehnung von Marktanteilen geht, beschäftigen sich mit der Problematik, Gütertransport verstärkt auf der Schiene abzuwickeln. Der drohende Verkehrsinfarkt sowie die Belastung der Umwelt durch den Güterverkehr sind gesellschaftliche Probleme.

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat in ihren verkehrspolitischen Leitlinien zu erkennen gegeben, daß mehr Güterverkehr auf der Schiene erfolgen sollte. Konkret manifestiert sich dies in der Konzeptstudie für ein Modulares Ringzugsystem, welches im Auftrag der baden-württembergischen Landesregierung aufgestellt wurde. Hierbei geht es nicht nur darum, Gütertransporte zwischen Ballungszentren zu fördern sondern auch den ländlichen Raum in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Somit ist auch die in großen Teilen ländlich geprägte Region Neckar-Alb, welche sich südlich an die Region Stuttgart anschließt, betroffen. Der Regionalverband Neckar-Alb hat sich ebenfalls der Aufgabe angenommen, den Gütertransport auf der Schiene zu unterstützen. Zusammen mit dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben wurde eine Konzeptstudie für



den Kiestransport auf der Schiene erstellt. Es wird nun angestrebt, auf der Kieskonzeption aufbauend, eine Gesamtschienenverkehrskonzeption für den regionalen Massengüterverkehr zu entwerfen. Betroffen wären z.B. Güter wie Zement, Kohle, Mineralöl oder diverse Recyclingprodukte. Derartige Überlegungen sind für die Region Neckar-Alb von großer Dringlichkeit, da die Deutsche Bahn AG im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsprüfungen Güterverkehrsstrecken stilllegen will.

Aufbauend auf der Schilderung der allgemeinen Rahmenbedingungen im Güterverkehrsbereich ist es Aufgabe dieser Studienarbeit, Strategien für die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene darzustellen. Dabei soll es vor allem darum gehen, wie die Bedienung der Fläche mit Güterverkehrsleistungen über die Schiene besser erreicht werden kann. Anschließend werden konkrete Konzepte für das Bundesland Baden-Württemberg und die Region Neckar-Alb vorgestellt. Abschließend werden Vorüberlegungen für ein Gesamtschienenkonzept für die Region Neckar-Alb durchgeführt.