

---

## RV-Drucksache Nr. X-19

---

Planungsausschuss

19.11.2019

öffentlich

---

Tagesordnungspunkt:

### **Sachstandsbericht zur geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Reutlingen**

*Vortrag von Herrn Peter Wilke, Leiter des Amts für Wirtschaft und Immobilien bei der Stadt Reutlingen*

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zur geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Reutlingen als innovatives „Zero Emission Logistics Terminal“ (ZELT) in Reutlingen zur Kenntnis.
2. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, an der weiteren Konzeption für ein „Zero Emission Logistics Terminal“ (ZELT) in Reutlingen mitzuwirken.

#### **Sachdarstellung/Begründung:**

##### **1. Vorgang**

Der Planungsausschuss hatte sich zuletzt am 31.01.2017 mit den Überlegungen zur geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Reutlingen befasst (vgl. *RV-Drucksache Nr. IX-64*). Die Verbandsverwaltung wurde aufgefordert, sich zusammen mit der IHK Reutlingen an der weiteren Planung zu beteiligen und über den Projektfortschritt zu berichten. Die Inhalte der vorliegenden Drucksache bauen im Wesentlichen auf der Gemeinderatsdrucksache 19/101/01 der Stadt Reutlingen auf.

##### **2. Historie**

Der Reutlinger Güterbahnhof mit einer Fläche von ca. 7 ha wurde zu Zeiten der 19./20. Jahrhundertwende gebaut. Zu Beginn der 1970er-Jahre konnte sich Reutlingen sogar mit dem Prädikat „Containerbahnhof“ schmücken. Aber mangels Nachfrage wurde der Güterbahnhof in den 1990er-Jahren komplett stillgelegt; die Krananlage abgebaut und ein Teil der Fläche an die Reutlinger Rohstoffverwertung GmbH veräußert. Der Gemeinderat der Stadt Reutlingen hatte bereits 1999 die Aufstellung des Bebauungsplans „Bahngelände Reutlingen zwischen Schiefer-/Sondelfinger Straße und westlich der Hauptgleise“ beschlossen. Als planungsrechtliche Festsetzung waren ein Sondergebiet „Containerbahnhof“ und ein Sondergebiet „Logistikzentrum“ vorgesehen. Im Jahr 2001 wurde eine Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für diesen Bereich beschlossen. Anschließend erfolgte ein mehrjähriger verwaltungsgerichtlicher Streit durch drei Instanzen bis zum Bundesverwaltungsgericht, der die Rechtswirksamkeit des Vorkaufsrechts zugunsten die Stadt Reutlingen bestätigte. Nach längeren Diskussionen über die Frage, wer die

Kosten der Sanierung des Güterbahnhofgeländes übernimmt, konnte in diesem Punkt ebenfalls eine Einigung erzielt werden.

Um die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Reutlingen und der Region Neckar-Alb zu verbessern, ist die Anbindung an eine schnelle und effiziente (Schienen-) Infrastruktur notwendig. Die Stadtverwaltung Reutlingen hatte Prof. Dr. Wolfgang Echelmeyer von der Hochschule Reutlingen mit einer Potenzialuntersuchung zum Bau eines „Reutlinger intermodalen Terminals“ (RiT) auf dem alten Güterbahnhofgelände in Reutlingen beauftragt. Im Verlauf der Planungsaktivitäten haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Am 22.03.2018 hat der Gemeinderat Reutlingen beschlossen, neue Planungsgrundlagen für ein RiT zu entwickeln, die den veränderten Anforderungen entsprechen:

- Mit der Umsetzung von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit dem vorgesehenen Neubau des Haltepunkts „Reutlingen Storlach“ wurde begonnen.
- Die Stadt Reutlingen hat einen Teil des „ehemaligen Betz-Areals“ erworben. Auf dem 11,5 ha großen Areal entsteht ein Industrie- und Gewerbepark, der unter dem Titel RT\_UNLIMITED vermarktet wird.
- Die innerstädtische Verkehrssituation wird kommunalpolitisch mit dem Ziel diskutiert, den Anforderungen und Belangen der verschiedenen Interessensgruppen und den gesetzlichen Regelungen gerecht zu werden.
- Die hohe Schadstoffbelastung der Luft und die Emissionslage der Stadt Reutlingen sind zu berücksichtigen.

Das Projekt wurde in zwei Phasen mit einem Meilenstein im Juli 2019 aufgeteilt. Diese veränderte Situation begründet eine neue Namensgebung als „Zero Emission Logistics Terminal Reutlingen“ (ZELT RT). Es gilt, eine zukunftsfähige Lösung zu finden, die einerseits die logistischen Anforderungen der ansässigen Industrie und des Handels erfüllen und andererseits ein Standortmarketing aufzubauen, welches Reutlingen als eine innovative und lebenswerte Marke darstellt. ZELT RT setzt genau an dieser Stelle an und soll zukünftig eine modellhafte, verkehrs- und emissionsarme (City-) Logistik bieten, die Reutlingen einen Ruf als innovative Großstadt ermöglicht. Der Gemeinderat der Stadt Reutlingen hat in seiner Sitzung am 26.09.2019 beschlossen, die Planungsgrundlagen für ein „Zero Emission Logistics Terminal“ (ZELT) fortzusetzen und die hierfür notwendigen Schritte bis zur Einreichung eines Förderantrags beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unter Berücksichtigung externer Expertise durchzuführen.

### **3. Regionalplan Neckar-Alb 2013**

Im Regionalplan Neckar-Alb 2013 sind in Kapitel 4.1.3 Güterverkehr/Kombinierter Verkehr die nachfolgenden Plansätze enthalten (Auszug):

G (1) Die Region Neckar-Alb als Teil des Wirtschaftsraums der Europäischen Metropolregion Stuttgart ist leistungsfähig an den überregionalen Schienengüterverkehr und das Binnenwasserstraßennetz (Häfen Plochingen und Stuttgart) anzubinden.

Z (4) Die Güterbahnhöfe Reutlingen (Gbf), Tübingen Gbf Nord (zwischen dem Ablaufberg und Tübingen-Lustnau), Stetten-Haigerloch und Münsingen-Oberheutal sind dem Güterumschlag gewidmet sowie als Vorranggebiete „Standort für den kombinierten Verkehr“ (VRG) festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt. In diesen Gebieten sind andere raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen, soweit sie mit der vorrangigen Funktion Güterumschlag bzw. Umschlag im kombinierten Verkehr nicht vereinbar sind.

V (5) Im Oberzentrum Reutlingen/Tübingen sowie in den Mittelzentren Albstadt, Balingen, Hechingen, Metzingen, Münsingen und Rottenburg am Neckar sind Flächen für den Schienengüterverkehr langfristig zu erhalten. Bei der Entwidmung innenstadtnaher Schienengüterverkehrsanlagen sind geeignete Ausweichflächen langfristig planerisch zu sichern. Im Gäu-Quadrat soll im Bereich zwischen Bondorf, Rottenburg-Ergenzingen und Eutingen in Zusammenarbeit mit den Regionen Stuttgart und Nordschwarzwald die Einrichtung einer Güterumschlagsanlage („Gäu-RailPort“) als Schnittstelle Schiene/Straße geprüft werden.

Aus der Sicht der Regionalplanung kommt der Reaktivierung des Güterbahnhofgeländes in Reutlingen somit eine große Bedeutung zu, nicht nur für das Oberzentrum, sondern für die gesamte Region Neckar-Alb.

#### **4. Die Konzeption für ein Zero Emission Logistics Terminal Reutlingen (ZELT RT)**

ZELT RT nimmt als KV-Umschlagseinrichtung mehrere Funktionen ein. Die wichtigste Funktion ist die Schaffung einer flächenoptimalen Bahnserviceanlage. Eine perfekte Flächennutzung wird durch eine entsprechende Bauweise und Anlagentechnik erzielt, wobei die Bahnanlage als gleisnaher Teil in die Baukubatur integriert wird. Diese Bauform kann als Leuchtturm für ein bahnnahes innerstädtisches Entwicklungsprojekt gelten. Auch die Bahnserviceanlage ist neu konzipiert. Mit ihr öffnen sich mehrere Türen:

- Schaffung eines Terminals, über welches neben dem klassischen Warenumsatz auch die Stadtversorgung mit Gütern angebunden und über die Bahn völlig neu aufgestellt werden kann. Reutlingen bietet durch seine Lagegunst ein hervorragendes Beispiel für die Darstellung dieses Themas in der umweltbewussten Öffentlichkeit.
- Gemeinsam mit RT\_Unlimited wird für die Entwicklung der Logistik der Zukunft ein wegweisender Konversionsweg beschritten, auf welchem mittels kluger Bebauung bahnnaher Flächen sowie deren Integration in den Bahnbetrieb neben der Anbindung an die Stadt auch eine zukunftsweisende logistische Schnittstelle geschaffen wird. Dies geschieht auf einer gewidmeten Fläche, die an anderer Stelle nicht so einfach geschaffen werden kann.
- Dank großer Fortschritte bei der Lärminderung von Güterzügen sowie bei Entwicklung lärmarmen Schienen- und Terminalinfrastruktur bietet sich die Möglichkeit, ZELT RT als eine „lärmarme“ Anlage zu planen, wie es noch keine vorher gab.

Die bisherigen Ergebnisse bestätigen, dass mit dem ZELT RT eine Umschlagseinrichtung errichtet werden kann, welche alle Attribute einer Bahnserviceeinrichtung für einen zukünftig besonders leistungsfähigen multimodalen und stadtgerechten Schienengüterverkehr erfüllt.

#### **5. Weitere Schritte für die Umsetzung von ZELT RT**

In einem ersten Schritt wurde mit der Suche nach einem potenziellen Betreiber bzw. Investor für das ZELT RT begonnen. Es wurden vor dem Hintergrund eines konkretisierten Betriebskonzepts Gespräche mit möglichen Betreibern (z.B. Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS), TX Logistik, DP World, HzL, DB Cargo, Hasenauer+Koch und BoxTango) sowie mit zahlreichen Versendern und Empfängern aus der Region zur Entwicklung von Services als Grundlage für einen wettbewerbsfähigen Betrieb geführt. Die Gespräche spiegelten wieder, dass es nicht den einzelnen Großkunden für das Terminal gibt, sondern viele Kunden mit Mengen, welche in Summe ein ausreichendes Potenzial für ein intermodales Terminal ergeben. Es wurde außerdem festgestellt, dass noch mehr Alleinstellungsmerkmale, wie beispielsweise ein Aufenthalt der Wagengruppe von maximal einer Stunde (einschließlich Be- und Entladung der Wagen) oder ein emissionsfreier Vor- und Nachlauf ab dem ZELT RT zum Kunden erforderlich sind, um einen nachhaltigen Betrieb zu gewährleisten.

Die bisherigen Untersuchungen legen die Möglichkeit nahe, dass eine Wirtschaftlichkeit des Betriebs durch Vollautomatisierung schon vom ersten Jahr an erreicht werden könnte. Für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs des ZELT RT ist entscheidend, welcher Erlös für den Umschlag der Ladungseinheiten zu erzielen ist. Diesbezüglich ist es wichtig, welche Services das ZELT RT zukünftig anbieten kann. Es gilt, die Digitalisierung des Terminals für Zusatzleistungen für die Kunden zu nutzen.

In den im Rahmen des Prozesses geführten Gesprächen mit Bund und Land wurde klar, dass die Art und Höhe der Förderung bei Planung und Errichtung des Terminals in hohem Maße von der

Art des Betriebs, dem Innovationsgrad und den anwendbaren Geschäftsmodellen abhängen wird.

Insgesamt soll ein Verfahrensweg mit der Zielsetzung konzipiert werden, eine kommerziell tragfähige Vorgehensweise bis zu einem Entscheidungszeitpunkt des Gemeinderats zu erarbeiten. Der Verfahrensweg soll durch einen Projektsteuerer sowie von einem wissenschaftlichen Beirat (bereits installiert) begleitet werden und schließt mit einer Ausschreibung für Errichter (Investoren) und des späteren Betreibers des Terminals ab. Während der weiteren Bearbeitung findet eine Öffentlichkeitsarbeit zum Projekt statt. Anschließend wird der Gemeinderat Reutlingen über die Einreichung des Förderantrags beim Eisenbahn-Bundesamt zu beschließen haben.

Die Stadt Reutlingen wird bezüglich der Umsetzung des Verfahrenswegs für das Zero Emission Logistics Terminal Reutlingen (ZELT RT) erneut einen Kostenzuschuss beim Land Baden-Württemberg beantragen und mit dem Regionalverband Neckar-Alb Gespräche über eine finanzielle Beteiligung führen. Die Umsetzung des Verfahrenswegs soll wie im bisherigen Projektverlauf in enger Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Neckar-Alb, der IHK sowie dem Land Baden-Württemberg durchgeführt werden.

gez.  
Dr. Dirk Seidemann  
Verbandsdirektor

gez.  
Joachim Zacher  
Sachgebiet Energie/Verkehr