



RV-Drucksache Nr. IX-64

Planungsausschuss

31.01.2017

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Kombinierter Verkehr in Baden-Württemberg - Sachstandsbericht zur geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Reutlingen

Vortrag von Herrn Dr. Prof. Dr. Wolfgang Echelmeyer, ESB Reutlingen - Business School Reutlingen University

Beschlussvorschlag:

1. Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zur geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Reutlingen zur Kenntnis.
2. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, an der weiteren Konzeption für die Reaktivierung des Güterbahnhofs in Reutlingen mitzuwirken.

Sachdarstellung/Begründung:

1. Vorgang

Der Planungsausschuss hatte sich zuletzt am 13.05.2014 in nichtöffentlicher Sitzung mit den Überlegungen zur geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Reutlingen befasst (vgl. RV-Drucksache Nr. VIII-96). Die Verbandsverwaltung wurde aufgefordert, sich zusammen mit der IHK Reutlingen an der weiteren Planung zu beteiligen und über den Projektfortschritt zu berichten. Die IHK Reutlingen und der Regionalverband Neckar-Alb haben sich mit je 5.000 € am Gutachten der Stadt Reutlingen beteiligt.

Der Reutlinger Güterbahnhof mit einer Fläche von ca. 7 ha wurde zur Zeit 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. Die DB AG veräußerte jedoch das Grundstück an die Firma Aurelis Real Estate. Der Finanzausschuss der Stadt Reutlingen beschloss daraufhin sein Vorkaufsrecht auszuüben. Anschließend folgte ein mehrjähriger verwaltungsgerichtlicher Streit durch drei Instanzen bis zum Bundesverwaltungsgericht. Das Ergebnis war letztendlich, dass die Stadt Reutlingen in den bestehenden Kaufvertrag zwischen der DB AG

und der Firma Aurelis Real Estate rechtswirksam eingetreten ist. Die Eigentumsübertragung verzögerte sich wegen der Frage, wer die Kosten der Sanierung des Güterbahnhofgeländes übernimmt, die aus Sicht der DB AG in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zum Kaufpreis der Fläche standen. Inzwischen konnte jedoch 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 Infrastruktur notwendig. Die Stadtverwaltung Reutlingen hat an der Hochschule Reutlingen unter Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Echelmeier eine Potenzialuntersuchung zum Bau eines „Reutlinger intermodalen Terminals“ (RiT) auf dem alten Güterbahnhofgelände in Reutlingen in Auftrag gegeben. Im Ergebnisbericht wurde das Warenpotenzial für das RiT erarbeitet und eine Abschätzung des Warenpotenzials für 2025 vorgenommen. Die Potenzialanalyse ergab, dass das berechnete Warenpotenzial für das Betreiben eines Terminals ausreichend, das vorgesehene Gelände von der Größe geeignet und auch die vorhandene Verkehrsanbindung hinreichend ist. Es wurde die Empfehlung ausgesprochen, die Planungen für die Entwicklung des Geländes zu einem intermodalen Terminal weiterzuführen und Möglichkeiten für die Umsetzung aufzuzeigen.

2. Konzeption „Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr“ des Landes

In der Untersuchung „Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr - Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart“ im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg von Prof. Dr. Tobias Bernecker, Hochschule Heilbronn, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, vom Mai 2013 wurde festgestellt, dass speziell im Süden der Metropolregion Stuttgart einer zu erwartenden Umschlagmenge von bis zu 200.000 Ladeeinheiten (= Container, Wechselbrücken sowie LKW-Auflieger) derzeit kein lokales Terminal-Angebot gegenübersteht. Der südliche Teilraum nutzt vielmehr im derzeitigen Terminalkonzept die bestehenden Terminals im Zentrum bzw. im Norden der Metropolregion Stuttgart mit. Er ist damit zum einen von der zu erwartenden Überlastung dieser Terminals direkt betroffen, zum anderen ist bei Nutzung eines dieser Terminals ein Vor- und Nachlauf über die besonders hoch belasteten und stauanfälligen Straßen im Zentrum der Metropolregion Stuttgart erforderlich. Beides gemeinsam führt dazu, dass das Potenzial des Kombinierten Verkehrs im Süden der Metropolregion Stuttgart derzeit nicht ausgeschöpft wird.

Für die Ermittlung von möglichen Umschlagsstandorten wurden verschiedene Standorte betrachtet, die über eine leistungsfähige Schienenanbindung verfügen, d. h. insbesondere entlang

- der Gäubahn Stuttgart/Kornwestheim - Böblingen - Horb,
- der Neckartalbahn Plochingen - Reutlingen - Tübingen - Horb,
- der Filstalbahn Kornwestheim/Stuttgart - Plochingen - Göppingen.

Aus der Konzentration auf diese drei Achsen des Schienenverkehrs konnten drei Standorträume identifiziert werden, in denen die intensive Prüfung möglicher Standorte für Terminals des Kombinierten Verkehrs besonders sinnvoll scheint. Im Standortraum

- „**Gäu-Quadrat**“ wurden die Standorte Gärtringen, Bondorf/Ergenzingen und Eutingen geprüft, wobei letztgenannter Standort bereits außerhalb der Europäischen Metropolregion Stuttgart, aber noch innerhalb des Kooperationsraums Metropolregion Stuttgart liegt.
- „**Albvorland**“ wurden die Standorte Reutlingen (Güterbahnhof) und Tübingen geprüft.
- „**Neckarknie**“ wurden die Standorte Kirchheim (Teck), Plochingen und Ebersbach (Fils) geprüft.

An allen drei Standorträumen haben bereits intensive gutachterliche, regionalplanerische und zum Teil auch kommunalpolitische Auseinandersetzungen mit möglichen Terminalstandorten stattgefunden.

Die Metropolregion Stuttgart ist nach dem Oberrhein zweitgrößter Empfangs- und Versandraum für den Kombinierten Verkehr in Baden-Württemberg. Der Umschlag von Containern, Wechselbrücken und LKW-Aufliegern im Raum Stuttgart ist derzeit an drei Terminal-Standorten möglich:

- Stuttgart Hafen (Schiene und Binnenschiff): bis zu 130.000 Ladeeinheiten,
- Kornwestheim (Schiene): bis zu 150.000 Ladeeinheiten,
- Heilbronn (Schiene und Binnenschiff): bis zu 50.000 Ladeeinheiten.

Bis 2025 ist auch in der Metropolregion Stuttgart mit einem starken Aufkommenswachstum im Kombinierten Verkehr zu rechnen, wobei die Höhe des Wachstums insbesondere abhängt von

- der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung,
- der zur Verfügung stehenden Terminal-Kapazität,
- der Verkehrsinfrastruktur.

Ein Angebot des Kombinierten Verkehrs im Süden des Raums Stuttgart verkürzt für die dort ansässigen Unternehmen den Vor- und Nachlauf und erhöht damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts. Von der raumstrukturellen Lage erweisen sich als mögliche neue Terminalstandorte Eutingen, Reutlingen und Plochingen als besonders vorteilhaft. Die zu erwartenden Umschlagmengen für das Jahr 2025 zeigen an allen drei Standorten Potenzial für den wirtschaftlichen Betrieb eines mittelgroßen Terminals (25.000 bis 45.000 Ladeeinheiten).

Vor allem von den Standorten Eutingen und Plochingen geht eine spürbare Entlastungswirkung für die vorhandenen Terminals im Hafen Stuttgart und in Kornwestheim einher - aber auch die vorhandenen Terminals werden wachsen. An den Standorten Eutingen und Reutlingen sind geeignete Flächen vorhanden - in Plochingen bietet der Neckarhafen grundsätzlich sehr gute Rahmenbedingungen, verfügt aber derzeit nicht über freie Flächen für ein Terminal des Kombinierten Verkehrs. In Eutingen wurde im November 2015 in einem Bürgerentscheid der Bau eines KV-Terminals mehrheitlich abgelehnt. Aus der Sicht von Landesverkehrsminister Winfried Hermann ist „Der Ausgang des Bürgerentscheids ist bedauerlich, weil Kombinierte Terminals ein wichtiger Baustein in der Politik der Landesregierung für eine Nachhaltige Mobilität und für die wirksame Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserstraße ist. Gleichwohl respektieren wir selbstverständlich die klare Entscheidung der Bürgerschaft gegen das geplante KV-Terminal in Eutingen.“ (vgl. *Neckar-Chronik / Südwestpresse*, 11.11.2015).

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. Auch wenn die Realisierung noch nicht kurzfristig erfolgen kann, ist die Schiene zukünftig die wichtigste Alternative, um den Straßengütertransport zu entlasten. Somit stellt die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofareals zur zukunftsweisenden Gütertransportereinheit ein wichtiger Standortvorteil für den Wirtschaftsstandort Neckar-Alb dar.

4. Erfolgsfaktoren für regionale Umschlagspunkte im kombinierten Verkehr

Das Grundproblem bei der Entwicklung neuer Standorte für den Kombinierten Verkehr besteht darin, dass die verladende Wirtschaft ein gutes und preislich wettbewerbsfähiges Verkehrsangebot erwartet, die Eisenbahnunternehmen im Schienengüterverkehr benötigen dafür verbindliche Mengenzusagen.

Die Form der Einbindung von Terminals im Süden der Region Stuttgart in den Hauptlauf auf der Schiene ist sorgfältig zu prüfen - eine Möglichkeit ist es, neue Terminals mit Wagengruppen an die vorhandenen Terminals anzuschließen.

Eine weitere Möglichkeit, den Schienengüterverkehr zu reaktivieren, besteht in der Bündelung des Warenumschlags in einem Gewerbegebiet. Verloader ohne Anschlussgleis transportieren ihre Güter auf der Straße zum „Railport“. Railports sind multimodale Schienenlogistikzentren, in denen der Umschlag vom (Zwischen-) Lager oder dem LKW auf den Güterwagen erfolgt. Ein möglicher Standort ist z.B. der Güterbahnhof Reutlingen. Es bietet sich z. B. an, bahnaffine Güter, wie z. B. Schrott, mit herkömmlichen Güterwagen an den Zug des Kombinierten Verkehrs anzuhängen um damit die Auslastung zu verbessern.

Die Wirtschaftlichkeit einer Anbindung von regionalen Umschlagsbahnhöfen an die Umschlagsbahnhöfe der Ballungsräume war in der Vergangenheit oft schwer darstellbar, weil

- die dafür benötigten Ressourcen (Lokomotiven, Wagen, Personal) schlecht ausgelastet waren (Verhältnis Einsatzzeit/Standzeit pro Tag), die sich auf die Kapitalbindung für eine relativ kurze Fahrtstrecke, z. B. von Reutlingen nach Stuttgart-Hafen oder Kornwestheim, auswirken,
- ein zusätzlicher Umschlag in den Umschlagsbahnhöfen der Ballungsräume zwischen den Zügen oder aufwendige Rangierbewegungen der Güterwagen erforderlich ist,
- die angefahrenen Ziele von Stuttgart-Hafen oder Kornwestheim das Marktpotenzial des Kombinierten Verkehrs unzureichend ausschöpfen, da im Prinzip nur Verbindungen zu den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) oder den Nordseehäfen (Hamburg, Bremerhaven) preislich und von der Angebotsfrequenz her wettbewerbsfähig darstellbar sind.

Die Verbandsverwaltung plädiert dafür, im weiteren Planungsprozess verschiedenen Varianten für die Anbindung des Terminals Reutlingen an KV-Bahnhöfe mit hohem Umschlagsvolumen zu untersuchen.

5. Aktuelle Fördermöglichkeiten

Die EU-Kommission hat die neue Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) genehmigt. Damit bekommen die Unternehmen des Kombinierten Verkehrs die notwendige Planungssicherheit für Investitionen in den dringend notwendigen Neu- und Ausbau der Terminalinfrastruktur. Die neue Richtlinie gilt ab dem 1. Januar 2017 und hat eine Laufzeit von fünf statt bisher vier Jahren. Sie endet somit am 31. Dezember 2021. Das Fördervolumen beläuft sich auf 93 Millionen Euro pro Jahr. Aufgrund der steigenden Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr, die im Jahre 2016 zum wiederholten Mal die 100-Millionen-Tonnen-Grenze überschritten haben, arbeitet das System an seiner Kapazitätsgrenze. Um das zu erwartende Wachstum weiter bewältigen zu können, sind zusätzliche Investitionen in den Ausbau des

Kombinierten Verkehrs unumgänglich. Laut der „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ des Bundesverkehrsministeriums steigt die Beförderungsmenge im Kombinierten Verkehrs bis 2030 um rund 80 Prozent. Durch die Entscheidung der Bundesregierung zur Verlängerung der Förderung des Kombinierten Verkehrs kann mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert und ein Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert zusätzlich in den kommenden vier Jahren mit jährlich 14 Millionen Euro den Ausbau und die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen im deutschen Schienennetz. Das bisherige Programm war im August 2016 ausgelaufen. Nachdem jetzt die EU-Kommission grünes Licht gegeben hat, steht einer Neuauflage nichts mehr im Wege. Die **Gleisanschlussförderung** hatte die Bundesregierung im Jahre 2004 auf Initiative des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geschaffen, seitdem wurden 135 Projekte privater Eisenbahninfrastrukturbetreiber erfolgreich gefördert und realisiert. Aktuell befinden sich bereits rund 30 weitere Projekte in der Warteschleife, die nun umgesetzt werden können. Das Ziel der Gleisanschlussförderung ist es, der verladenden Wirtschaft den Anschluss an das nationale und internationale Schienennetz zu ermöglichen, um mehr Güter auf der umweltfreundlichen Schiene zu transportieren. Seit 2004 konnten durch die geförderten Projekte rund 16 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

6. Überlegungen der Stadt Reutlingen

Für die Reaktivierung des ehemaligen Güterbahnhofs als „Reutlingen Intermodal Terminal“ (RiT) wurde in der Potenzialuntersuchung von Prof. Dr. Wolfgang Echelmeyer im Vergleich zu bestehenden intermodalen Terminals ähnlicher Größe ein jährlicher Umschlag von 30.000 - 40.000 Ladeeinheiten und im Jahr 2025 von 35.000 - 55.000 Ladeeinheiten prognostiziert. Dafür wären zwei bis drei Gleise mit einer Länge von 400 m sowie eine entsprechende Kapazität für die Zwischenabstellung der Ladeeinheiten erforderlich.

Ein neuer wichtiger Aspekt in der Diskussion über die Reaktivierung des RiT hat sich zu Beginn des letzten Jahres ergeben. Die Stadt Reutlingen konnte das sogenannte „Betz-Areal“ von der alteingesessenen Unternehmensgruppe Willi Betz erwerben. Es handelt sich dabei zunächst um 63.000 Quadratmeter Firmengelände im Industriegebiet „In Laisen“ und es besteht ein Vorkaufsrecht für weitere 77.000 Quadratmeter. Das Industriegebiet „In Laisen“ umfasst 100 Hektar. Es wurde in den 60er-Jahren des vorigen Jahrhunderts entwickelt und beherbergt derzeit 2.400 Betriebe unterschiedlichster Art mit insgesamt 4.000 Beschäftigten. Die Besonderheit liegt in der stadtnahen Lage im Norden des Zentrums und in der verkehrsgünstigen Anbindung über den Efeu-Knoten. Das von der Stadt gekaufte Areal liegt an der Max-Planck-Straße, die parallel zur Bahnlinie verläuft. Bebaut ist das Areal mit Logistikgebäuden, die größtenteils leer stehen. Die Max-Planck-Straße ist eine Privatstraße und wurde von der Stadt gleich mit gekauft (vgl. GEA 11.11.2015).

Die weitere Planung und Umsetzung des ehemaligen Güterbahnhofs als „Reutlingen Intermodal Terminal“ (RiT) ist nun im Zusammenhang mit „Betz-Areal“ zu betrachten und abzustimmen.

Die Stadt Reutlingen sucht mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und der IHK Reutlingen europaweit einen möglichen Betreiber für den Betrieb des KV-Terminals.

Dr. Dirk Seidemann
Verbandsdirektor

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr