

Positionspapier



Industrie- und Handelskammer
Schwarzwald-Baar-Heuberg



Industrie- und Handelskammer
Reutlingen

Reutlingen | Tübingen | Zollernalb



Industrie- und Handelskammer
Nordschwarzwald



Region Stuttgart

Zum Thema: Kombiniertes Verkehr

Wie es ist

Der Schienengüterverkehr ist die Zukunft

Dem Schienengüterverkehr kommt in der deutschen Verkehrspolitik eine besondere Rolle zu – insbesondere was die Bewältigung der für die nächsten Jahre und Jahrzehnte prognostizierten Zuwächse im Transportaufkommen anbelangt. Bis 2025 wird ein Wachstum von 50 Prozent für den Schienengüterverkehr und 97 Prozent für den kombinierten Verkehr Straße – Schiene prognostiziert¹. Allerdings stellt sich vor diesem Hintergrund die Frage, ob die verschiedenen Akteure dies auf der heute bzw. in Zukunft vorhandenen Infrastruktur überhaupt "abfahren" bzw. verladen können.

Das Zentrum und der Süden Baden-Württembergs sind aufgrund Ihrer Nähe zur Schweiz, zu Österreich und zu Frankreich wichtige Dreh- und Angelpunkte für unsere starke Exportwirtschaft. Deshalb ist der Ausbau von Umschlaganlagen zwischen Straße und Schiene ein wichtiger Standortfaktor. Bisher stehen den Unternehmen in diesem Raum nur die Verladestationen in Singen, Nagold, Stuttgart Hafen und Kornwestheim zur Verfügung.

Nach der Fertigstellung des Gotthardt-Basis-Tunnels ab 2017 wird der Transit des Straßengüterverkehrs durch die Schweiz auf 650.000 Lkw pro Jahr beschränkt. Vor diesem Hintergrund ist ein Flaschenhals mit schweren volkswirtschaftlichen Konsequenzen in die für Baden-Württemberg wichtigen norditalienischen Industriezentren bzw. Adria Häfen zu erwarten.

Es gibt zudem positive Signale, dass es auch südlich der Alpen künftig verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr geben wird. So hat jüngst das bislang stark Lkw-affine Italien mit einer Absichtserklärung zum raschen Ausbau der südlichen Zulaufstrecken zur „Neuen Eisenbahn-Alpentransversale“ (NEAT) mit einem Vorhaben zur Förderung der Ko-Modalität im Rahmen der „Grünen Logistik“ für Aufmerksamkeit gesorgt. Im Mittelpunkt steht dabei die Förderung des Kombinierten Verkehrs.

Ein großer Teil der Unternehmen im Raum zwischen Stuttgart und Singen ist darauf angewiesen, Waren und Rohstoffe sicher, schnell und zuverlässig und kostengünstig verladen bzw. versenden zu können. Wegen der gerade in diesem Raum sehr hohen Straßenbelastungen und der parallel verstärkten Kosten- und Umwelt-Anforderungen wird dies im Lkw-Verkehr zunehmend aufwändiger und schwieriger.

¹ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

Positionspapier

Das Thema „Grüne Logistik“ wird in Zukunft den Verkehrsträger Schiene noch stärker in den Vordergrund rücken². Dies liegt nicht nur am Zustand der natürlichen Umwelt und der mit der logistischen Leistungserstellung verbundenen Umweltbelastungen, sondern auch an steigenden Verladeranforderungen und sich abzeichnenden Regelungen und Vorgaben durch die Politik.

Wie es sein sollte – Zielsetzung

Sowohl die Europäische Union als auch die aktuelle Landesregierung in Baden-Württemberg legt im EU-Weißbuch Verkehr bzw. Koalitionsvertrag einen Schwerpunkt auf die Verlagerung des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs auf die Schiene. Laut einer Studie des DIHK³ können allerdings nur 5 Prozent des Straßengüterverkehrs kurzfristig auf die Schiene verlagert werden. Die prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs erfordert folglich eine größere Investitionsbereitschaft Baden-Württembergs in seine Schieneninfrastruktur bzw. in neue dezentrale Verladeterminale für den kombinierten Verkehr Straße – Schiene.

Laut dem Koalitionsvertrag Baden-Württembergs will die aktuelle Landesregierung insbesondere die Ansiedlung von dezentralen Umschlagsanlagen fördern, um Spediteuren den Umstieg auf die Schiene zu ermöglichen.

Das Übergewicht der Straße ist deutlich, die Schiene liegt bei lediglich 13 bis 14 Prozent der Lkw-Verkehre. Das Ziel der Bundesregierung, bis 2015 den Anteil der Bahn am Modal Split auf 25 Prozent zu erhöhen scheint bei der jetzigen Infrastruktur in unseren Regionen kaum möglich. Daher kommt der Schaffung einer leistungsfähigen Schnittstelle Straße – Schiene besondere Bedeutung zu.

Die Nachfrage nach Schienengütertransport wächst auch unter den Verladern. Ursächlich sind unter anderem der Fahrermangel, die strengen Vorgaben zu den Lenk- und Ruhezeiten, Sicherheitsfragen sowie das Bemühen, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren (Carbon Footprinting). Große Chancen sehen die Unternehmer vor allem dort, wo es weniger um Schnelligkeit als um Zuverlässigkeit geht. Allerdings fordern die Verlagerer von den Schienenverkehrsunternehmen Lieferzuverlässigkeit, Flexibilität, Nachhaltigkeit und geringe Kosten.

Gerade für Verlagerer aus dem Raum Böblingen-Sindelfingen spart beim Verladen nach Norden ein zusätzliches Verladeterminale südlich von Stuttgart den Umweg über die stark überlasteten Straßen nach Kornwestheim oder zum Hafen Stuttgart Zeit und Kosten. Für Verlagerer aus dem Raum Nagold, Horb und Tübingen würde eine Schnittstelle Straße – Schiene die langen Wege nach Singen oder Stuttgart Hafen, nach Kornwestheim oder Ulm sparen. Für den Raum Schwarzwald-Baar-Heuberg birgt ein zusätzliches Verladeterminale vor allem beim Verladen Richtung Norden ein hohes Potenzial.

Fraglich ist nur, ob die verschiedenen Akteure dies auf der heute bzw. in Zukunft vorhandenen Infrastruktur überhaupt "abfahren" bzw. verladen können. Die Gäubahn wird in Zukunft als Entlastungsstrecke für die Rheintalbahn ein immer wichtigerer Faktor für einen reibungslosen Schienengüterverkehr. Wenn alle aktuell geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen auf der Rheintalbahn bis 2025 realisiert werden, liegt die Auslastung immer noch bei über 90 Prozent.

² IHK Region Stuttgart (2011): Grüne Logistik – Ein Gewinn für Verlagerer und Logistikdienstleister

³ Siegmann, J. (2010): Neue Netzstrategie für mehr Güter auf der Schiene erforderlich, S. 5

Positionspapier

Ohne Ausbau wird die Rheintalbahn als Hauptmagistrale mit 150 bis 200 Prozent überlastet sein. Auf der Gäubahn wurde 2006 die Kapazitätsgrenze im Schienengüterverkehr auf der Strecke Rottweil – Tuttlingen schon überschritten. Auf der Strecke Horb – Hattingen liegt der prognostizierte Auslastungsgrad ohne Ausbau bei 112 Prozent⁴.

Was zu tun ist:

- Ertüchtigung der Schienenverkehrsinfrastruktur im Süden Baden-Württembergs – insbesondere der Ausbau der Gäubahn für den Güterverkehr
- Schaffung von Kapazitäten für mehr Gütertransporte
- Generelle Entflechtung des Güter- und Personenverkehrs
- Planung für dezentrales Verladeterminale für den kombinierten Verkehr zwischen Singen und Kornwestheim vorantreiben
- Langfristige Netzstrategie – weit über Einzelmaßnahmen hinaus – für den Schienengüterverkehr in Baden-Württemberg entwerfen

Ansprechpartner:

Mischa Groh, IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg,
Jörg Schneider, IHK Region Stuttgart,
Tilo Ambacher, IHK Region Stuttgart
Thorsten Schwäger, IHK Reutlingen,
Thomas Walter, IHK Nordschwarzwald

⁴ IHK Region Stuttgart (2006): Die Weichen auf Zukunft stellen: Szenarien zum dringenden Ausbau des Schienennetzes für den Güterverkehr in Baden-Württemberg, S. 6