

Neue Umschlagsysteme für den Schienengüterverkehr

Rudolf Juchelka



Ausstattung und Kapazität des Umschlagbahnhofs Köln Eifeltor

Gesamtfläche:	87 ha
Verkehrsträger:	Schiene, Straße
BAB-Anbindung:	BAB 1, 3, 4, 555; eigener BAB-Anschluss
Portal-Kräne:	5
Mobile Kräne:	3
Ladegleise:	8 (davon >550 m: 8)
Gleislänge:	5320 m
Verlademöglichkeiten:	kombinierter Ladeverkehr (Container, Trailer)
Ladeeinheiten pro Tag:	1500
Zugbildungen pro Tag:	35 Züge des kombinierten Ladeverkehrs

Das Netz der Umschlagstationen für den Schienengüterverkehr ist, wie dieser selbst, einem grundlegenden Wandel unterworfen: Herkömmliche Güterbahnhöfe der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden aufgelassen und bieten erhebliche Flächenpotenziale für neue Stadtentwicklungsprojekte (►► [Beitrag Baumgärtner](#)). Güterzüge im sog. Nachtsprung (InterCargo, InterCombiExpress, Cargo 2000) sowie die Neuorganisation des Stückgutverkehrs durch die BahnTrans GmbH (seit August 2000 ABX-Logistics), des Containerverkehrs durch die Transfracht GmbH und des übrigen kombinierten Verkehrs durch die Kombiverkehr KG erfordern neue Umschlagsysteme und

veränderte Standortnetze (►► [Beiträge Juchelka, Schienengüterverkehr](#) und [Deiters, kombinierter Verkehr](#)). Hierbei spielen auch Terminals privater Betreiber eine Rolle. Für die von der Bahn weitgehend abgekoppelten Paketdienste wurden ebenfalls in den letzten Jahren neue Distributionsnetze aufgebaut (Postfracht- und Briefzentren).

Umschlagbahnhöfe im Güterverkehr

Die DB AG verfügt über ein bundesweites Netz von knapp 40 Umschlagbahnhöfen, wobei eine kleinere Kompaktversion mit weniger und kürzeren Ladegleisen und mobilen Umschlagkränen sowie eine Standardversion mit mehr und längeren Ladegleisen und Hochleistungskränen ein bedarfsorientiertes Angebot ermöglichen. Andere Betreiber von Umschlagterminals ergänzen das Netz. Nicht alle Umschlagbahnhöfe liegen direkt am Hauptnetz, da in Zukunft das Streckennetz für den Güterverkehr stärker von dem für den Personenverkehr getrennt werden soll.

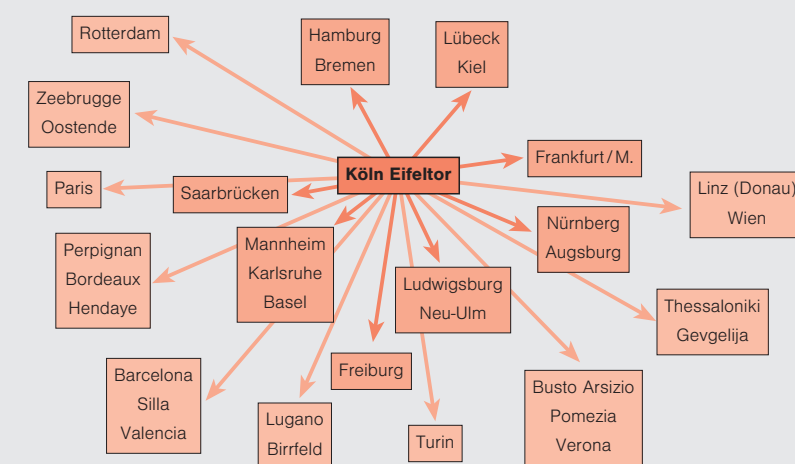
Die Kartenserie 2 stellt die Standorte der Umschlagbahnhöfe in Deutschland in den Jahren 1984 (früheres Bundesgebiet), 1992/93, 1997/98 und 2000 dar. Besonders auffällig erscheinen folgende Aspekte:

- Die Anzahl der Umschlagbahnhöfe hat stark abgenommen. Diese erhebliche Netzausdünnung geht einher mit einem nahezu vollständigen Rückzug der Bahn aus dem Stückgutverkehr, der mittlerweile größtenteils per Lkw abgewickelt wird.
- Die Art und Größe der Umschlagbahnhöfe hat sich gewandelt: Während 1984 noch kleinere, monofunktionale Anlagen für Container- oder Huckepackverkehr (kombinierter Verkehr) existierten, geht die Tendenz in den neunziger Jahren zu größeren, alle Umschlagformen anbietenden Anlagen.
- In den neuen Ländern wurden einige, erst kürzlich errichtete Umschlaganlagen schon wieder geschlossen (z.B. in Zwickau und Chemnitz).
- Die Standortverteilung der Umschlagbahnhöfe orientiert sich einerseits an den Hauptstrecken der Bahn; andererseits spielt die Nähe zu bedeutenden industriellen Agglomerationen (z.B. Rhein-Ruhr-Raum) oder Einzelstandorten eine Rolle.

genes Projekt zur Verknüpfung der Transportsysteme Schiene und Straße, bildet für den Güterverkehr eine europäisch bedeutsame Drehscheibe (► [Foto](#)). Die Lastkraftwagen übernehmen die Verteilung und Sammlung von Gütern im Kölner Raum, während im GVZ die Güterströme für die Eisenbahn gebündelt werden. Die Anlage bietet zudem spezielle Dienstleistungen mit nationaler und internationaler Ausrichtung. So verfügt das GVZ unter anderem über ein Terminal für den kombinierten Ladeverkehr, ein Servicezentrum mit Dienstleistungsangeboten, Frachtzentren und Logistikhöfe. Das GVZ ist ferner integrativer Bestandteil von Citylogistik-Konzepten der Stadt Köln, wie beispielsweise dem Konzept „Köln-Ent-Laster“.

Köln-Eifeltor kann als Musterbeispiel für eine konsequente und zielführende Umsetzung des klassischen GVZ-Konzepts angesehen werden (►► [Beitrag Nobel](#)). Die multifunktionale Verknüpfung von Wege- und Logistikketten und die gute Anbindung an die Fernverkehrs-

1 Tägliche Verkehrsrelationen des Umschlagbahnhofs Köln Eifeltor Ende der 90er Jahre



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

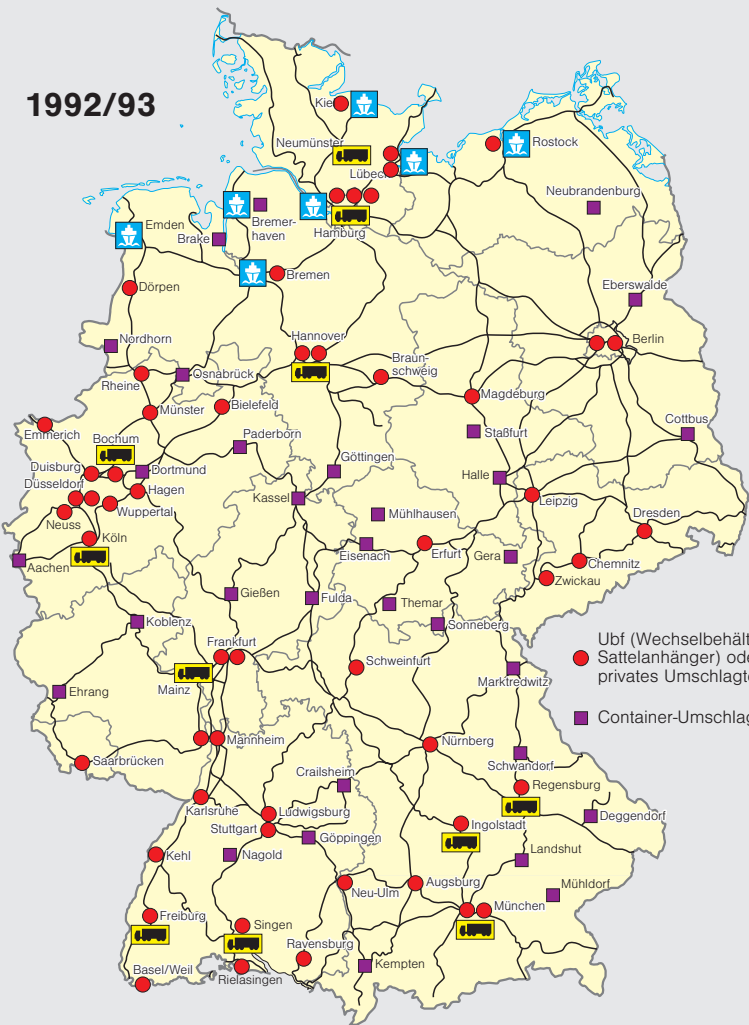
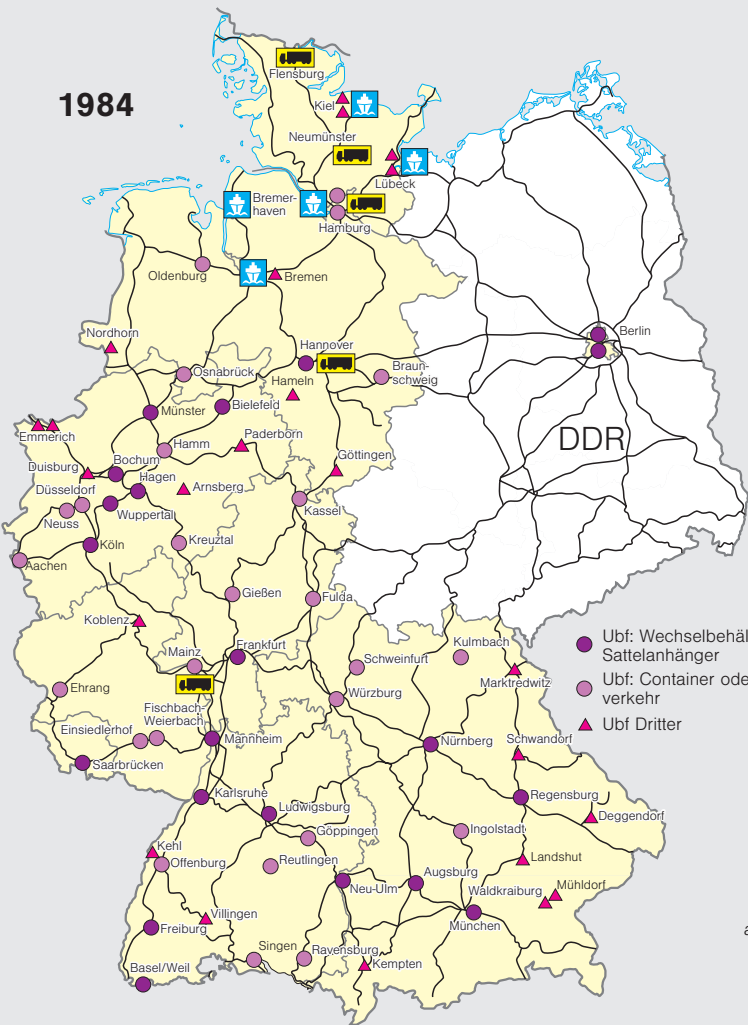
- Einige der privaten Umschlagbahnhöfe befanden sich früher im Besitz der DB und werden heute von regionalen Verkehrsdienstleistern betrieben.
- Eine Sonderfunktion besitzen die sieben Umschlagbahnhöfe in den Seehäfen, die über eine spezifische Infrastruktur für die Hinterlandverkehre verfügen (►► [Beitrag Deiters, kombinierter Verkehr](#)).

Fallbeispiel Umschlagbahnhof Köln-Eifeltor

Der Umschlagbahnhof und das Güterverkehrszentrum (GVZ) Köln Eifeltor, 1997 ausgezeichnet als besonders gelun-

und Logistiknetze von Straße und Schiene zeichnen den Standort aus 1. Eine Anbindung an die Binnenwasserstraßen ist zudem möglich. Hervorzuheben ist der mit 87 ha vergleichsweise geringe Flächenverbrauch des Umschlagbahnhofs Köln Eifeltor einer ansonsten eher flächenintensiven Infrastruktureinrichtung.♦

Umschlagbahnhöfe (Ubf) 1984-2000



alle Karten:

Seehafen-umschlagbahnhof
Lkw-Verladestation

— Bahn-Hauptstrecken
— Staatsgrenze
— Ländergrenze



Autor: R. Juchelka