



Dipl.-Bau-Ing. Matthias Klein, Dipl.-Ing. Klaus Weber,  
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Astrid Neve; Karlsruhe

## Mehrwert für Kunde und Region

DB International unterstützt den Ausbau des Gleisanschlusses einer Spedition in Muggensturm bei Karlsruhe

Im September 2013 hat die Hartmann Spedition & Logistik AG die Erweiterung ihres Gleisanschlusses am Standort Muggensturm (an der DB-Strecke zwischen Karlsruhe und Rastatt) nach nur sechsmonatiger Bauzeit in Betrieb genommen. In Zusammenarbeit mit der DB International GmbH ist es gelungen, für den Umbau im Rahmen des Gleisanschlussförderprogrammes des Bundes eine Zuwendung in Höhe von 1,22 Mio Euro zu erhalten. Ohne diese Zuwendung wäre die Maßnahme wirtschaftlich nicht darstellbar gewesen.

Motivation für den Ausbau des Gleisanschlusses waren Prognosen über die Erhöhung des Materialumschlags durch die Automobilhersteller in der Region Rastatt. Das Ziel: Güter auf einer längeren Distanz auf der Schiene zu transportieren und erst die

Feindistribution mit dem Lkw durchzuführen. Bisher wurden im bestehenden Gleisanschluss der Firma Hartmann auf einem vorhandenen Gleis jährlich bereits rund 20000 Tonnen Stahlcoils verladen. Diese Menge soll sich durch das zusätzliche Anschlussgleis in den kommenden Jahren auf 120000 Tonnen erhöhen.

### Hintergrund Coils-Lagerung

Die Stahlcoils kommen mehrheitlich aus den Stahlwerken im Ruhrgebiet, teils aus dem europäischen Ausland und werden in Muggensturm vom Bahntransport zur Lkw-Feindverteilung überwiegend an die umliegenden Automobilhersteller umgeschlagen und zwischengelagert. Das deutliche Wachstum der



Klein



Weber



Neve

### DIE AUTOREN

Dipl.-Bau-Ing. Matthias Klein (39) leitet seit Juli 2012 das Büro Karlsruhe der DB International GmbH und betreut als zentraler Ansprechpartner in der Region Deutschland Südwest das Thema Gleisanschlüsse und Gleisanschlussförderung. Nach einer Ausbildung zum Gleisbauer und anschließendem FH-Studium an der Universität Gesamthochschule Siegen begann er seine berufliche Laufbahn im Juli 2001 als Projektingenieur bei der DB International GmbH in Karlsruhe. Weitere Stationen waren Projektleiter und Teamleiter.

Dipl.-Ing. Klaus Weber (55) ist seit 1991 bei DB International (früher DE-Consult) in Karlsruhe in der Verkehrsanlagenplanung im Bereich Schienenverkehr von der Machbarkeitsstudie bis zur Plangenehmigung tätig. Die Planungen umfassen Projekte sowohl aus dem Vollbahn- als auch aus dem Light-Rail-Bereich, wobei Aufträge für die Deutsche Bahn, kommunale Aufgabenträger sowie Unternehmen und NE-Bahnen bearbeitet werden. Weber studierte an der Universität Karlsruhe Bauingenieurwesen mit Vertiefungsschwerpunkt Eisenbahn- und Verkehrswesen.

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Astrid Neve (32) ist seit August 2009 als Projektingenieurin bei der DB International GmbH tätig. Nach zwei Jahren Tätigkeit im Bereich Verkehrsanlagenplanung im Büro Köln folgte im Oktober 2011 der Wechsel in den Bereich der Verkehrsberatung in das Büro Karlsruhe. Frau Neve hat Wirtschaftsingenieurwesen mit der Fachrichtung Verkehrsmanagement an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften in Salzgitter studiert.

Fotos: Spedition Hartmann/Oliver Hurst



Abb. 2: Blick in die Coilhalle der Spedition Hartmann.

deutschen Automobilindustrie bewirkt, dass ehemalige Lagerkapazitäten im Werk zugunsten von Produktionsflächen genutzt werden und die Lagerung zunehmend an externe Unternehmen vergeben wird.

Mit ihrem Just-in-Sequence-Konzept ist die Firma Hartmann in der Lage, innerhalb kürzester Zeit das auf Lager befindliche Material per Lkw zum Bestimmungsort zu liefern. Somit übernimmt die Firma neben Frachtleistungen auch die Lagerung von Coils sowie anderen Stoffen und Produkten. Der Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn ist zudem ein weiterer deutlicher Wettbewerbsvorteil.

### Technische Details von Halle und Gleisanschluss

Die bestehende Halle bietet eine überdachte Gleislänge von lediglich 35 m, auf denen maximal drei Wagen gleichzeitig wettergeschützt entladen werden konnten. Nun entstand auf dem Gelände eines direkt angrenzenden ehemaligen Regenauffangbeckens der Gemeinde Muggensturm ein Komplex aus drei neuen Lagerhallen mit einer Fläche von knapp 5000 m<sup>2</sup> (Abb. 1). Die neue Gleisanbindung von 249 m Länge ist auf der Länge von 71 m überdacht. Dadurch kann das

wettergeschützte simultane Entladen von insgesamt acht Wagen realisiert werden.

Das Entladen erfolgt über entsprechende Kräne, die in der Halle installiert wurden. Zusätzlich wurde in der neuen Halle eine 21 m lange Laderampe errichtet, um zukünftig

auch andere Güter per Gabelstapler auf die Schiene verladen zu können. Diese unternehmerische Weitsicht hat sich bereits kurz nach Betriebsbeginn als erfolgreich erwiesen, denn neben den Coils werden nun auch unter anderem Weinlieferungen aus Spanien umgeschlagen.



Abb. 3: Eine DB-Lok rangiert Waggons in die Coilhalle.

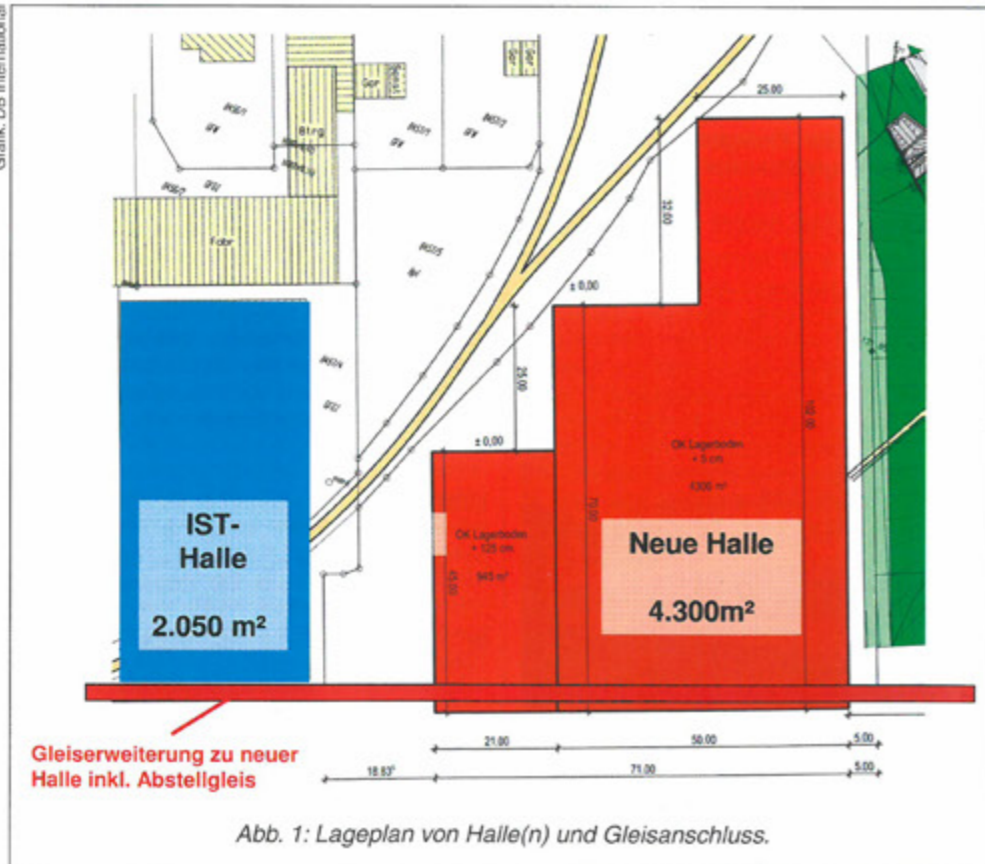


Abb. 1: Lageplan von Halle(n) und Gleisanschluss.





Abb. 4, 5: Verladen der Stahlcoils.

Die Bedienung des Gleisanschlusses erfolgt täglich ein Mal durch DB-Schenker. Auf beiden Gleisen zusammen können nun bis zu acht Wagen gleichzeitig entladen werden, wofür entsprechende Kräne in der neuen Halle installiert wurden. Für Rangiertätigkeiten im Gleisanschluss hat die Hartmann Spedition & Logistik AG eigens eine Kleinlokomotive angeschafft.

Das gesamte Projekt wurde durch die Gleisanschlussförderung des Bundes gefördert, da von einer Verkehrsverlagerung innerhalb Deutschlands von mindestens 38 Mio tkm/

Jahr von der Straße auf die Schiene ausgegangen wird. Die Planung erfolgte federführend durch die DB International GmbH.

## Gleisanschlussförderprogramm

Das Gleisanschlussförderprogramm des Bundes läuft in veränderter Form bereits seit 2004 und bietet noch viel Potenzial für künftige Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Lediglich rund 20 Prozent der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel von

32 Mio Euro wurden bislang abgerufen obwohl bis zu 50 Prozent der Projektkosten übernommen werden können. Besonders interessant dürfte sein, dass nicht nur die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, sondern auch zugehörige Verlade- und Lagereinrichtungen gefördert werden können. Auch für kleinere Projekte ab einer Förder-summe von 15 000 Euro steht das Programm offen und bietet maximal 8 Euro pro auf die Schiene verlagerte Tonne beziehungsweise 32 Euro pro 1000 verlagerten Tonnenkilometern im Jahr.

Entscheidend für die schnelle Durchführung des Ausbaus in nur eineinhalb Jahren vom Entschluss bis zur Einweihung waren

- die gute Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten,
- die effiziente Planung der Verkehrsanlagen von der Idee bis zur Ausführung,
- die Begleitung bei verfahrensrechtlichen Belangen,
- die Koordination aller Beteiligten und nicht zuletzt
- die termingerechte Antragserstellung durch die DB International, die dem Eisenbahnbundesamt (EBA) eine solide Entscheidungsgrundlage für die Förderung der Maßnahme lieferte.

## Fazit

Es hat sich gezeigt, dass durch die Gleisanschlussförderung auch kleine und mittelständische Unternehmen in die Lage versetzt werden, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, und sie somit einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz leisten können.

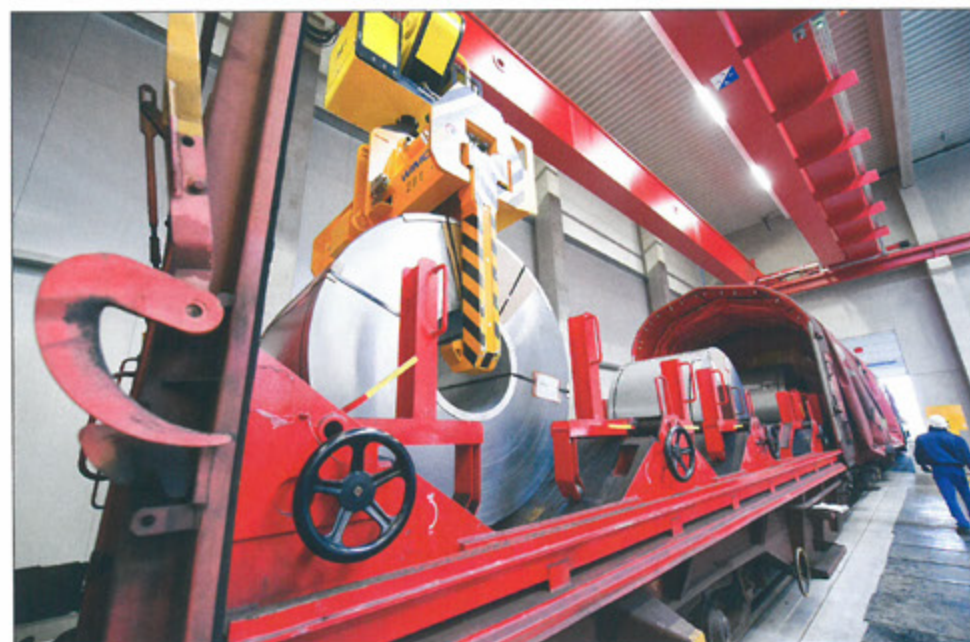


Abb. 6: Die schweren Coils werden mit Spezialwaggons transportiert.