

**Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

**Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

**Konzeption zur landesweiten Sicherung  
des Schienengüterverkehrs**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. welche Güterverkehrsbahnhöfe in Baden-Württemberg ab dem 1. Januar 2002 nicht mehr von der Deutschen Bahn AG (DB Cargo) im Wagenladungsverkehr bedient werden,
2. wie viele und welche Güterbahnhöfe im Land damit weiterhin von DB Cargo bedient werden,
3. für welche der Bahnhöfe, die DB Cargo aufgibt, sich andere Betreiber gefunden haben,
4. wie die Landesregierung diese Entwicklung
  - a) vor dem Hintergrund des verkehrspolitischen Ziels der Stärkung der Schiene im Güterverkehr
  - b) in strukturpolitischer Hinsicht und vor dem Ziel einer ausgeglichenen Landesentwicklung

beurteilt,

5. warum bislang sämtliche Konzepte zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Fläche gescheitert sind,
6. welche positiven Beispiele gegenläufiger Trends es gibt,
7. was die Landesregierung unternimmt, um dem negativen Trend entgegen zu wirken,

## II.

1. ein Schienengüterverkehrskonzept für Baden-Württemberg mit einem Zielnetz von dauerhaft zu sichernden Güterverkehrsbahnhöfen vorzulegen,
2. gegenüber DB Cargo zu erreichen, dass keine Güterverkehrsstellen geschlossen werden, bis andere Betreiber zur Übernahme des Verkehrs gefunden sind,
3. eine Konzeption vorzulegen, die mit Hilfe anderer Güterverkehrsunternehmen dieses Schienengüterverkehrsnetz sichert,
4. diese Konzeption mit einem Finanzierungskonzept von Seiten des Landes zu konkretisieren,
5. bei diesem Finanzierungskonzept insbesondere die Übernahme der Trassenkosten für die Feinverteilung im Schienengüterverkehr – unabhängig vom Betreiber – vorzusehen.

15. 01. 2002

Boris Palmer, Dr. Salomon  
und Fraktion

## Begründung

Durch den Rückzug von DB Cargo drohen immer weitere Teile des Landes vollständig vom Schienengüterverkehr abgehängt zu werden. Nachdem zu Beginn der Entwicklung einzelne kleine Güterverkehrsstellen betroffen waren, werden inzwischen immer mehr Mittelzentren und ganze Landstriche vom Güterverkehr auf der Schiene abgekoppelt. Nach übereinstimmender Meinung ist dies weder raumordnerisch noch verkehrspolitisch erwünscht.

Allerdings ist zu beobachten, dass andere Schienenverkehrsunternehmen mit günstigeren Kostenstrukturen und einer besseren Marktausschöpfung an die Stelle der DB treten können. Für einige Bereiche konnten bereits zum Jahreswechsel 2002 entsprechende Lösungen gefunden werden.

Insgesamt geht der Rückzug der DB jedoch zu rasant als dass in der Kürze der Zeit andere Anbieter entsprechend wachsen und an die Stelle der DB treten könnten. Daher muss das Land diesen Prozess aktiv begleiten und steuern.

Dazu ist zunächst ein realistisches Konzept erforderlich, welches Netz an Güterverkehrsbahnhöfen langfristig zu sichern ist.

Andere Schienenverkehrsunternehmen sind zur Übernahme der Bedienung zu ermuntern, DB Cargo muss sich bis zum Zeitpunkt einer Übernahme durch andere Unternehmen zum Weiterbetrieb verpflichten.

Für die Zeit des Marktwandels muss sich das Land im Interesse einer ununterbrochenen Bedienung auch mit Fördermitteln engagieren. Rein investiv angelegte Förderkonzepte der öffentlichen Hand, wie z.B. die Förderung der Einrichtung von Umschlaganlagen, haben bislang nicht die gewünschten Erfolge erzielt. Daher sollte auch über neue Konzepte nachgedacht werden.

Ein Ansatz zur Förderung einer möglichst flächendeckenden Bedienung der Landesteile im Schienengüterverkehr könnte sein, die Feinverteilung der Güter auf der Schiene von den Infrastrukturkosten (Trassenkosten) zu befreien. Die derzeitige Trassenpreissystematik macht Einzelwagenverkehr in der Feinverteilung von vornherein unwirtschaftlich, weil die anfallenden Kosten für die Infrastrukturnutzung höher sind als die Gesamtkosten eines Lkw. Diese Trassenpreise könnten in einer Modellphase für alle Verteilverkehre vom Land übernommen werden. Die Kosten für das Land dürften sich im niedrigen einstelligen Millionenbereich bewegen.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. Februar 2002 Nr. 33-3822.3-00/202 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen,*

*I.*

*zu berichten*

*1. welche Güterverkehrsbahnhöfe in Baden-Württemberg ab dem 1. Januar 2002 nicht mehr von der Deutschen Bahn AG (DB Cargo) im Wagenladungsverkehr bedient werden,*

Zu 1.:

Hierzu wird auf die Tabelle in Anlage 1 verwiesen. Die Tabelle enthält auch solche Verkehrsstellen, die im Zuge der Umsetzung des Konzepts MORA C (Marktorientiertes Angebot – Cargo) bereits vor dem 1. Januar 2002 geschlossen worden sind, sowie zwei Verkehrsstellen, die im Laufe des Jahres 2002 geschlossen werden sollen.

Güterverkehrsstellen, die nicht mehr von DB Cargo, dafür aber von nicht-bundes-eigenen Eisenbahnen bedient werden, sind in Anlage 3 aufgeführt.

*2. wie viele und welche Güterbahnhöfe im Land damit weiterhin von DB Cargo bedient werden,*

Zu 2.:

Die entsprechenden Angaben enthält die als Anlage 2 beigefügte Tabelle. Soweit eine Güterverkehrsstelle dort in den Spalten 3 bis 6 durch ein „X“ gekennzeichnet ist, bedeutet dies, dass die betreffende Güterverkehrsstelle nur noch für diese Verkehre offen gehalten wird.

Die Buchstaben in der Spalte „Kategorie“ bedeuten:

- E = die Güterverkehrsstelle bleibt zwar bis mindestens 15. Dezember 2002 geöffnet, sofern die Mengen oder Erlöse nicht signifikant zurückgehen, allerdings muss sich ihr Ergebnispotenzial deutlich steigern. Sie wird zum Jahresende einer erneuten Prüfung unterzogen.
- P = Soweit keine gravierende Veränderungen des Aufkommens oder der Erlöse eintreten, wird die Güterverkehrsstelle über das Jahr 2002 hinaus bedient werden.
- PG = Die Güterverkehrsstelle wird nur für Ganzzüge über das Jahr 2002 hinaus bedient werden, soweit keine gravierende Veränderungen des Aufkommens oder der Erlöse eintreten.

*3. für welche der Bahnhöfe, die DB Cargo aufgibt, sich andere Betreiber gefunden haben,*

Zu 3.:

Diesbezüglich wird auf die Tabelle in Anlage 3 verwiesen.

Die Angaben zu den Fragen I 1. bis I 3. beruhen auf Angaben der DB Cargo AG, Niederlassung Mannheim. DB Cargo weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass ein Teil der von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE) übernommenen Güterverkehrsstellen auch dann von DB Cargo weiter bedient worden wären, wenn sie nicht von einer NE übernommen worden wären.

*4. wie die Landesregierung diese Entwicklung*

- a) vor dem Hintergrund des verkehrspolitischen Ziels der Stärkung der Schiene im Güterverkehr und*
- b) in strukturpolitischer Hinsicht und vor dem Ziel einer ausgeglichenen Landesentwicklung*

*beurteilt.*

Zu 4.:

Die Landesregierung hält das Konzept MORA C der DB Cargo AG sowohl aus verkehrs- als auch aus strukturpolitischer Sicht für das falsche Signal. Sie ist der Auffassung, dass damit das insbesondere auch von der Bundesregierung propagierte Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, nicht erreicht werden kann.

Die Landesregierung ist weiterhin der Auffassung, dass MORA C ein weiteres Beispiel dafür ist, wie der Bund durch einseitige, die Bahn belastende Randbedingungen – indem er nämlich der Bahn seit Jahren nicht das Geld zur Verfügung stellt, das sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigt – dafür sorgt, dass der Straßenverkehr weiter zunimmt. Sie stellt ferner fest, dass der Bund nach Artikel 87 e Grundgesetz die Verpflichtung hat, den ländlichen Raum sowohl mit Fernverkehrsleistungen als auch mit Güterverkehrsleistungen ausreichend zu versorgen und dass der Bund dieser Verpflichtung mit MORA C ein weiteres Mal nicht nachkommt.

*5. warum bislang sämtliche Konzepte zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Fläche gescheitert sind,*

Zu 5.:

Der ländliche Raum hat unter den Folgen des so genannten Güterstruktureffekts und der Konzentration im Handel auf Schwerpunkte zu leiden. Wurden in der Vergangenheit im Güterverkehr in der Fläche vor allem Stückgüter, Kohle, Briketts, Düngemittel, Öl und Schrott befördert, so werden heute in viel stärkerem Maße andere Güter befördert, für die der Lkw eine Transportalternative darstellt.

Die Wirtschaft verlangt schnelle und zugleich kostengünstige Transporte. Diesem Wunsch kann nur durch relationsbezogene Shuttlezüge nachgekommen werden. Hierfür ist eine deutliche Konzentration des Aufkommens aus größeren Einzugsbereichen notwendig, die sich im ländlichen Raum nur selten ergibt.

Ferner entstehen beim Schienengüterverkehr in der Fläche systembedingt weitaus höhere Kosten als beim Transport auf der Straße. Dabei spielen die Trassenkosten nur eine untergeordnete Rolle. Hauptkostenfaktoren sind vielmehr die Personalkosten, Kosten der Beschaffung von Lokomotiven und Wagen (Mieten, Abschreibung) und der Herstellung und Vorhaltung der Infrastruktur beim Gleisanschließer.

Schließlich ist festzustellen, dass im Vergleich Schiene/Straße der Straßenverkehr eine Reihe weiterer Wettbewerbsvorteile gegenüber der Schiene hat und somit in vielen Fällen billiger anbieten kann als die Schiene.

*6. welche positiven Beispiele gegenläufiger Trends es gibt,*

Zu 6.:

Positive Beispiele für gegenläufige Trends liefern die in Baden-Württemberg tätigen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Sie bedienen auf ihren Stammstrecken seit langem Güterverkehrskunden im ländlichen Raum. Darüber hinaus gibt es Beispiele, bei denen sie Verkehre, die DB Cargo aufgeben wollte, übernommen haben. So konnten AVG und HzL durch die Kooperation mit DB Cargo AG den Güterverkehr in der Fläche in den in Tabelle 3 genannten Orten sicherstellen. Im Raum Schorndorf und Gaildorf hat die WEG Rangierleistungen und Zuführungsfahrten von der DB Cargo übernommen und so die Bedienung sichergestellt. Die WEG fährt darüber hinaus einen Container-Shuttle Neu-Ulm–Kornwestheim–Mannheim und bedient mit diesem Zug auch den Tarifpunkt Amstetten, den DB Cargo aufgeben wollte. Ansätze für neue Verkehre gibt es im Bereich der SWEG, wo in Greffern ein neues Terminal für Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) gebaut wird und so für eine Verlagerung von Straßenverkehren auf die Schiene sorgt. Auch im Raum Pfullendorf konnte durch Zusammenarbeit mit der Firma ABX Logistic die Gefahr einer Bedienungseinstellung abgewendet werden.

Weitere Ansätze sind dem Ministerium für Umwelt und Verkehr bekannt, befinden sich aber derzeit noch in der Planungsphase und können daher aus Wettbewerbsgründen nicht öffentlich gemacht werden.

Weisungen erteilt oder endlich seiner Verpflichtung nach Artikel 87 e Grundgesetz nachkommt (vgl. Ziff. I 4.).

*II. 3. eine Konzeption vorzulegen, die mit Hilfe anderer Güterverkehrsunternehmen dieses Schienengüterverkehrsnetz sichert,*

Zu 3.:

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen hält das Ministerium für Umwelt und Verkehr eine derartige Konzeption weder für zielführend noch für Erfolg versprechend.

*II. 4. diese Konzeption mit einem Finanzierungskonzept von Seiten des Landes zu konkretisieren.*

*II. 5. bei diesem Finanzierungskonzept insbesondere die Übernahme der Trassenkosten für die Feinverteilung im Schienengüterverkehr – unabhängig vom Betreiber – vorzusehen.*

Zu 4. und 5.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat mit den unter Ziff. I 7. genannten Haushaltsansätzen die Möglichkeit geschaffen, die angestrebte Stärkung und Sicherung des Schienengüterverkehrs in der Fläche im nötigen Umfang finanziell zu unterstützen. Ein weitergehendes Finanzierungskonzept ist nicht erforderlich. Dies auch deshalb, weil die Verantwortung für die Sicherstellung eines dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Verkehrsangebotes auf der Schiene im Fern- und Güterverkehr nach Artikel 87 e GG ausdrücklich und ausschließlich dem Bund obliegt. Es kann nicht Aufgabe des Landes sein, eine verfehlte Bahnpolitik des Bundes oder gar das bewusste Ignorieren des Verfassungsauftrages durch den Bund mit eigenen Mitteln zu ersetzen.

Ebenso wenig kann es Aufgabe des Landes sein, durch die Subvention von Betriebskosten regulierend in den Markt einzugreifen und an sich unwirtschaftliche Verkehre zu erhalten. Dies gilt umso mehr, als die Übernahme der Trassenkosten nicht zielführend wäre. Laut den von DB Cargo im Rahmen MORA C durchgeführten Berechnungen sind die jetzt aufgegebenen Verkehre insgesamt nicht wirtschaftlich. In vielen Fällen kam DB Cargo zu dem Ergebnis, dass nicht nur die Feinverteilung in der Fläche defizitär ist, sondern bereits der Hauptlauf auf der langen Strecke die Kosten nicht deckt. Nach den dem Ministerium vorliegenden Erkenntnissen machen die Trassenkosten lediglich ca. 20 % der Gesamtkosten eines Zuglaufes aus. Der Rest entfällt auf die Traktion (Kauf/Miete der Lok), die Mietkosten für die Wagen, die Löhne und sonstige Kosten des Transportes.

In Vertretung  
Mappus  
Staatssekretär

*7. was die Landesregierung unternimmt, um dem negativen Trend entgegen zu wirken,*

Zu 7.:

Die Landesregierung hat Finanzmittel zur Verfügung gestellt, mit denen Investitionen, die einer Verlagerung auf die Schiene oder der Stärkung und Sicherung des Schienengüterverkehrs dienen, sowohl bei Verladern als auch bei Eisenbahngesellschaften gefördert werden können. So sind im Staatshaushaltsplan bei den Titelgruppen 86 und 89 für das Jahr 2002 insgesamt rd. 4 Mio. € und für das Jahr 2003 insgesamt rd. 5,4 Mio. € für derartige Zwecke vorgesehen.

Mit diesen Mitteln wurden in der Vergangenheit mehrere Projekte gefördert, die dazu beigetragen haben, den Schienengüterverkehr in der Fläche zu sichern oder neue Verkehre zu schaffen. Beispielhaft seien genannt die Terminals Pfullendorf und Neckarsulm, das logistische Zentrum Weil am Rhein sowie Verladeanlagen in Giengen/Brenz, Mühlacker, Ottenhöfen, Gottmadingen. Derzeit werden Maßnahmen in Greffern, Kehl und Horb gefördert, die die dortigen Schienenverkehre sichern oder ermöglichen sollen. Für weitere Maßnahmen liegen dem Ministerium Anfragen vor.

Grundvoraussetzung einer Förderung ist dabei u.a., dass mit der Maßnahme Verkehre in nennenswertem Umfang auf die Schiene verlagert oder gesichert werden, dass die Verloader eine langfristige (i.d.R. 10-jährige) Bindung eingehen und ein Eisenbahnunternehmen bereit ist, die Verkehre abzuwickeln.

*II. 1. ein Schienengüterverkehrskonzept für Baden-Württemberg mit einem Zielnetz von dauerhaft zu sichernden Güterverkehrsbahnhöfen vorzulegen,*

Zu 1.:

Ein Konzept zur künftigen Ausgestaltung des Schienengüterverkehrs in Baden-Württemberg hat die Landesregierung bereits mit dem Generalverkehrsplan Baden-Württemberg vorgelegt. Die Definition eines Zielnetzes von Güterbahnhöfen scheidet jedoch daran, dass ein Güterbahnhof oder eine Güterverkehrsstelle sehr eng mit den von der Landesregierung nicht oder nur schwer steuerbaren Investitions- und Transportwegentscheidungen der Industrie und Verloader verknüpft ist. Der Wegfall von Frachtaufkommen in Folge der Schließung eines Industriestandortes, die Änderung der Produktpalette oder die Wahl eines anderen Transportweges können Gründe für die Schließung einer Güterverkehrsstelle sein.

*II. 2. gegenüber DB Cargo zu erreichen, dass keine Güterverkehrsstellen geschlossen werden, bis andere Betreiber zur Übernahme des Verkehrs gefunden sind,*

Zu 2.:

DB Cargo AG hat hierzu ausgeführt, dass diese Forderung darauf hinaus liefe, die Handlungsfähigkeit von DB Cargo in untragbarer Weise einzuschränken. Dies sei mit dem politisch gewollten Charakter der Bahn als Aktiengesellschaft nicht zu vereinbaren.

Dabei stützt sich DB Cargo AG auf die Vorgaben ihres Eigentümers, des Bundes. Eine Änderung dieser Haltung wäre nur dann realistisch, wenn der Bund entweder in seiner Funktion als Eigentümer DB Cargo entsprechende

Anlage 1 zur Stellungnahme des Ministerium für Umwelt und Verkehr zur DS 13/625

**Liste der künftig nicht mehr von DB Cargo AG bedienten Güterverkehrsstellen in  
Baden-Württemberg**

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	Geplanter Schließungs- termin
ALBSTADT-EBINGEN	KORNWESTHEIM	31.12.01
AMSTETTEN(WUERTT)	KORNWESTHEIM	31.12.01
APPENWEIER	OFFENBURG	31.12.01
AULENDORF	ULM	31.12.01
BAD KROZINGEN	OFFENBURG	31.03.02
BAD SCHOENBORN-KRONAU	MANNHEIM	31.12.01
BAD WALDSEE	ULM	31.12.01
BAMMENTAL	MANNHEIM	31.12.01
BISINGEN ZOLLERN	KORNWESTHEIM	31.12.01
BOEBINGEN(REMS)	HEILBRONN	31.12.01
DENZLINGEN	OFFENBURG	31.12.01
EBERBACH	HEILBRONN	31.12.01
EFRINGEN-KIRCHEN	OFFENBURG	31.12.01
EPPINGEN	MANNHEIM	31.12.01
FORCHHEIM(KARLSRUHE)	MANNHEIM	31.12.01
GAMBURG(TAUBER)	WÜRZBURG	31.12.01
GOEPPINGEN	KORNWESTHEIM	31.12.01
GROSSSACHSEN-HEDESCH	MANNHEIM	08.10.01
GRUNBACH	KORNWESTHEIM	31.12.01
HAAGEN(BADEN)	OFFENBURG	31.12.01
HECHINGEN	KORNWESTHEIM	10.06.01
HEIDELBERG RBF	MANNHEIM	15.12.02
HERBOLZHEIM BREISGAU	OFFENBURG	31.12.01
HERRLINGEN	ULM	31.12.01
HORB	KORNWESTHEIM	31.12.01
HUGSTETTEN	OFFENBURG	31.12.01
KARLSRUHE-KNIELINGEN	MANNHEIM	31.12.01
KOENIGSBRONN	ULM	01.02.01

<b>Güterverkehrsstelle</b>	<b>Cargo-Bahnhof</b>	<b>Geplanter Schließungs-termin</b>
KORNTAL	KORNWESTHEIM	31.12.01
KUPPENHEIM	MANNHEIM	31.12.01
LADENBURG	MANNHEIM	31.12.01
LAUCHRINGEN	OFFENBURG	31.12.01
LAUDA	WÜRZBURG	31.12.01
LEINGARTEN	HEILBRONN	31.12.01
LEUTKIRCH	AUGSBURG	31.12.01
MALSCH	MANNHEIM	08.10.01
MANNHEIM RBF SC	MANNHEIM	10.01.02
MARBACH(NECKAR)	HEILBRONN	10.06.01
MARKGROENINGEN	HEILBRONN	31.12.01
MECKESHEIM	MANNHEIM	31.12.01
MOECKMUEHL	HEILBRONN	31.12.01
MOSBACH(BADEN)	HEILBRONN	31.12.01
MUGGENSTURM	MANNHEIM	31.12.01
MURG(BADEN)	OFFENBURG	15.10.01
NECKARELZ	HEILBRONN	31.12.01
NECKARZIMMERN	HEILBRONN	31.12.01
NIEDERSTETTEN	WÜRZBURG	31.12.01
OBERKOCHEN	HEILBRONN	01.02.01
ORSCHWEIER	OFFENBURG	31.12.01
OSTRACH	ULM	31.12.01
PFORZHEIM-BROETZINGEN	MANNHEIM	31.12.01
RIEDLINGEN	ULM	31.08.01
ROIGHEIM	HEILBRONN	31.12.01
ROT AM SEE	HEILBRONN	31.12.01
ROTTWEIL	KORNWESTHEIM	31.12.01
SCHENKENZELL	OFFENBURG	31.12.01
SCHWEIGERN(BADEN)	WÜRZBURG	31.12.01
SEEBRUGG	OFFENBURG	31.12.01
STEINEN	OFFENBURG	31.12.01
STUEHLINGEN	OFFENBURG	31.12.01
STUTTGART HBF	KORNWESTHEIM	31.12.01
STUTTGART-ZUFFENHSEN	KORNWESTHEIM	31.12.01

<b>Güterverkehrsstelle</b>	<b>Cargo-Bahnhof</b>	<b>Geplanter Schließungs-termin</b>
SULZFELD(BADEN)	MANNHEIM	31.12.01
TANNHEIM(WUERTT)	AUGSBURG	19.02.01
UNLINGEN	ULM	01.10.01
UNTERZEIL	AUGSBURG	01.06.01
WALDKIRCH	OFFENBURG	31.12.01
WALDSHUT	OFFENBURG	31.12.01
WARTHAUSEN	ULM	31.12.01
WEHR-BRENNET	OFFENBURG	10.06.01
WEINHEIM(BERGSTR)	MANNHEIM	31.12.01
WIESLOCH-WALLDORF	MANNHEIM	31.12.01
WOLFEGG	AUGSBURG	31.12.01
ZELL(WIESENTAL)	OFFENBURG	31.12.01

## Anlage 2 zur Stellungnahme des Ministerium für Umwelt und Verkehr zur DS 13/625

## Liste der weiterhin von DB Cargo AG bedienten Güterverkehrsstellen in Baden-Württemberg

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für "Ganzzüge"	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
BAD WURZACH	ULM					E	
BAIENFURT	ULM					E	
BIBERACH(RISS)	ULM					E	
BLAUBEUREN	ULM	X				E	
DONAUESCHINGEN	OFFENBURG					E	
EINSINGEN	ULM		X			E	
FRIEDRICHSHAFEN	ULM					E	
FRIEDRICHSHAFEN TRAUTENMUEHLE	ULM					E	
FRIEDRICHSHAFEN-FSCHBACH	ULM					E	
GOTTMADINGEN	KORNWESTHEIM					E	
HERBRECHTINGEN	ULM					E	
HORB-ALTHEIM HEILIGF	KORNWESTHEIM					E	
HUEFINGEN	OFFENBURG					E	30.06.02
IMMENDINGEN	OFFENBURG			X		E	
JESTETTEN	KORNWESTHEIM					E	
KEHL UBF	OFFENBURG					E	
KIRNBACH	OFFENBURG					E	
KORNWESTHEIM TSC	KORNWESTHEIM					E	
LAUPHEIM WEST	ULM					E	

2

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für Ganzzüge	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
MARSTETTEN-AITRACH	AUGSBURG					E	
MUELLHEIM(BADEN)	OFFENBURG					E	
NEUENBURG(BADEN)	OFFENBURG					E	
NEUSTADT(SCHWARZW)	OFFENBURG					E	
OBERHEUTAL	ULM					E	
OBERRIRCH	OFFENBURG					E	
PFULLENDORF	ULM					E	
PFULLENDORF UBF	ULM					E	
RAVENSBURG	ULM					E	
UMMENDORF	ULM					E	
WAGHAEUSEL	MANNHEIM					E	
WASSERALFINGEN	HEILBRONN					E	
ZUETTLINGEN	KORNWESTHEIM					E	
AALEN	HEILBRONN					P	
ACHERN	OFFENBURG					P	
ALBRUCK	OFFENBURG					P	
ALLMENDINGEN	ULM					P	
ASPERG	HEILBRONN					P	
BAD FRIEDRICHSHALL- KOCHENDORF	HEILBRONN					P	
BAD FRIEDRICHSHALL-JAGSTFELD	HEILBRONN					P	
BASEL BAD GBF	OFFENBURG					P	
BASEL BAD GBF UBF	OFFENBURG					P	

3

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für Ganzzüge	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
BIETIGHEIM-BISSINGEN	HEILBRONN					P	
BOEBLINGEN	KORNWESTHEIM					P	
BRETEN	MANNHEIM					P	
BRUCHSAL	MANNHEIM					P	
BUEHL(BADEN)	OFFENBURG					P	
CRAILSHEIM	HEILBRONN					P	
DEISSLINGEN	KORNWESTHEIM					P	
DETTINGEN(TECK)	KORNWESTHEIM					P	
EBERSBACH(FILS)	KORNWESTHEIM					P	
EHINGEN(DONAU)	ULM					P	
EISLINGEN(FILS)	KORNWESTHEIM					P	
ESSINGEN(B AALEN)	HEILBRONN					P	
ESSLINGEN(NECKAR)	KORNWESTHEIM					P	
FELLBACH	KORNWESTHEIM					P	
FICHTENBERG	KORNWESTHEIM					P	
FREIBURG(BREISG)GBF	OFFENBURG					P	
FREIBURG/BRSG GBF UBF	OFFENBURG					P	
FRIESENHEIM(BADEN)	OFFENBURG					P	
GAILDORF WEST	KORNWESTHEIM					P	
GENGENBACH	OFFENBURG					P	
GIENGEN(BRENZ)	ULM					P	
GRENZACH	OFFENBURG					P	

4

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für Ganzzüge	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
HASLACH	OFFENBURG					P	
HAUSACH	OFFENBURG					P	
HEIDELBERG-KIRCHHEIM	MANNHEIM					P	
HEIDENHEIM	ULM					P	
HEIDENHEIM-MERGELSTN	ULM					P	
HEIDENHEIM-SCHNAITHM	ULM					P	
HEILBRONN HBF	HEILBRONN					P	
HERMARINGEN	ULM					P	
ILLINGEN(WUERTT)	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE GBF	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE GBF UBF	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE HAFEN	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE WEST	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE-DURLACH	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE-KNIE MI I	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE-KNIE MI II	MANNHEIM					P	
KARLSRUHE-RHEINBRCKE	MANNHEIM					P	
KEHL	OFFENBURG					P	
KEHL GRENZE	OFFENBURG					P	
KIRCHHEIM(NECKAR)	HEILBRONN					P	
KLENGEN	OFFENBURG					P	
KONSTANZ	KORNWESTHEIM					P	

5

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für Ganzzüge	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
KONSTANZ-PETERSHNS	KORNWESTHEIM					P	
KORNWESTHEIM	KORNWESTHEIM					P	
KORNWESTHEIM UBF	KORNWESTHEIM					P	
LAHR(SCHWARZW)	OFFENBURG					P	
LANGENAU(WUERTT)	ULM					P	
LOERRACH	OFFENBURG					P	
LUDWIGSBURG	KORNWESTHEIM					P	
LUDWIGSBURG PBF	KORNWESTHEIM					P	
MANNHEIM HBF	MANNHEIM					P	
MANNHEIM HGBF	MANNHEIM					P	
MANNHEIM HGBF UBF	MANNHEIM					P	
MANNHEIM INDUSTRIEHF	MANNHEIM					P	
MANNHEIM RBF	MANNHEIM					P	
MANNHEIM-KAEFERTAL	MANNHEIM					P	
MANNHEIM-RHEINAU	MANNHEIM					P	
MANNHEIM-WALDHOF	MANNHEIM					P	
MUEHLACKER	MANNHEIM					P	
MURG GBF	OFFENBURG					P	
NAGOLD	KORNWESTHEIM					P	
NECKARSULM	HEILBRONN					P	
NEUENBURG(BADEN)GR	OFFENBURG					P	
OBERLENNINGEN	KORNWESTHEIM					P	

6

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für Ganzzügige	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
OEHRINGEN	HEILBRONN					P	
OFFENBURG GBF	OFFENBURG					P	
PFORZHEIM HBF	MANNHEIM					P	
PLOCHINGEN	KORNWESTHEIM					P	
RASTATT	MANNHEIM					P	
REICHENBACH(FILS)	KORNWESTHEIM					P	
RHEINFELDEN(BADEN)	OFFENBURG					P	
ROTTENACKER	ULM					P	
SACHSENHEIM	HEILBRONN					P	
SCHELKLINGEN	ULM					P	
SCHORNDORF	KORNWESTHEIM					P	
SCHWENNINGEN(NECKAR)	OFFENBURG					P	
SCHWETZINGEN	MANNHEIM					P	
SINDELFINGEN	KORNWESTHEIM					P	
SINGEN(HOHENTWIEL)	KORNWESTHEIM					P	
SINGEN(HTW)UBF	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART HAFEN	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART HAFEN UBF	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART NORD	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART OST	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART OST GROSSMARKT	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART-BAD CANNSTATT	KORNWESTHEIM					P	

7

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für Ganzzüge	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
STUTTGART-FEUERBACH	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART-OBERTUERKH	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART-UNTTUERKHM	KORNWESTHEIM					P	
STUTTGART-VAIHINGEN	KORNWESTHEIM					P	
SUESSEN	KORNWESTHEIM					P	
SULZBACH(MURR)	KORNWESTHEIM					P	
TAMM(WUERTT)	HEILBRONN					P	
UHINGEN	KORNWESTHEIM					P	
ULM HBF	ULM					P	
UNTERKOGHEN	HEILBRONN					P	
VAIHINGEN(ENZ)NORD	HEILBRONN					P	15.12.02
VILLINGEN(SCHWARZW)	OFFENBURG					P	
WEIL(RHEIN)	OFFENBURG					P	
WEIL(RHEIN)HAFEN	OFFENBURG					P	
WELSCHINGEN-NEUHAUSN	KORNWESTHEIM					P	
AICHSTETTEN	ULM		X			PG	
BAD SCHUSSENRIED	ULM		X			PG	
DURMERSHEIM	MANNHEIM		X			PG	
EGGENSTEIN	MANNHEIM		X			PG	
HEITERSHEIM	OFFENBURG		X			PG	
KORK	OFFENBURG		X			PG	
KRESSBRONN	ULM		X			PG	

8

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof	nur noch für "Anschließer"	nur für Ganzzügige	nur für Militär	nur für Listengut	Kategorie	Geplanter Schließungs- termin
LANGENSCHHEMMERN	ULM		X			PG	
MOESSINGEN	KORNWESTHEIM		X			PG	
PHILIPPSBURG(BADEN)	MANNHEIM		X			PG	
ROSSBERG	ULM		X			PG	
TAUBERBISCHOFSHHEIM	WÜRZBURG		X	X		PG	
WAIBLINGEN	KORNWESTHEIM		X			PG	
WALHEIM(WUERTT)	HEILBRONN		X			PG	
WALLDUERN	HEILBRONN	X	X	X		PG	
WERTHEIM	WÜRZBURG	X	X			PG	

Anlage 3 zur Stellungnahme des Ministerium für Umwelt und Verkehr zur DS 13/625

**Liste der von nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommenen Güterverkehrsstellen in Baden-Württemberg**

Güterverkehrsstelle	Cargo-Bahnhof
BAD SAULGAU	ULM
BALINGEN(WUERTT)	KORNWESTHEIM
DETTINGEN(ERMS)	KORNWESTHEIM
DOTTERNHAUSEN-DORMETTINGEN	KORNWESTHEIM
DUSSLINGEN	KORNWESTHEIM
ETTLINGEN WEST	MANNHEIM
FRIDINGEN ( b TUTTLINGEN)	ULM
FROMMERN	KORNWESTHEIM
GAGGENAU	MANNHEIM
GERNSBACH	MANNHEIM
HERBERTINGEN	ULM
HILPERTSAU-OBERTSROT	MANNHEIM
KRAUCHENWIES	ULM
LANGENBRAND-BERMERSB	MANNHEIM
MENGEN	ULM
REUTLINGEN HBF	KORNWESTHEIM
SAULDORF	ULM
SCHOEMBERG(ROTTWEIL)	KORNWESTHEIM
SCHWACKENREUTE	ULM
SIGMARINGEN	ULM
STORZINGEN	ULM
TUEBINGEN HBF	KORNWESTHEIM