

## CONTAINERBAHNHOF

## Der Ausbau soll im März beginnen

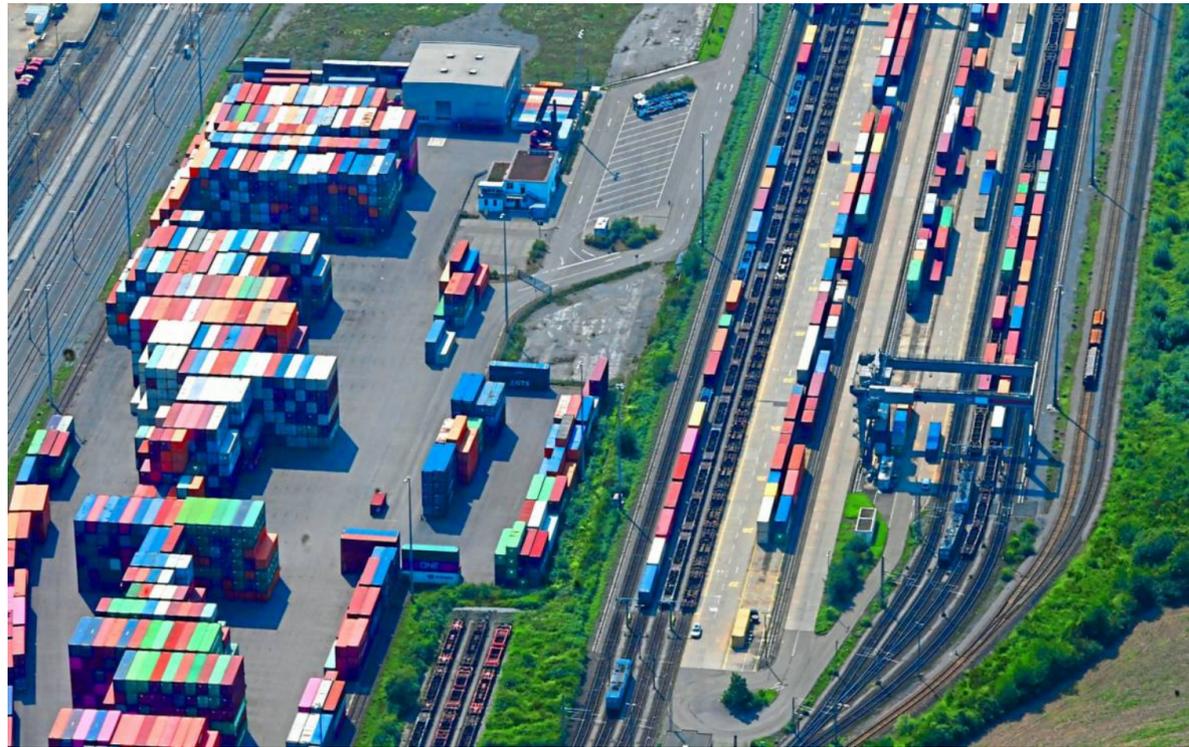
Der Startschuss für den Bau des von Beginn an geplanten, dritten Moduls am Containerbahnhof in Kornwestheim soll im kommenden März fallen. Ende 2025 soll das neue Terminal dann fertig sein. Diesen Zeitplan nannte Ludger Prause, Leiter Technik bei der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (kurz DUSS), am Freitag vor Ort.

## KORNWESTHEIM

VON STEFFEN PROSS

Es ist relativ ruhig auf dem Containerbahnhof an diesem regnerischen Vormittag. „Nicht untypisch für Freitage“, sagt Michael Gustavus, der DUSS-Standortleiter in Kornwestheim. Außerdem sei die konjunkturelle Flaute auch im Güterverkehr deutlich spürbar. Doch das soll sich ja möglichst bald wieder ändern – und war auch schon ganz anders: Im letzten Vor-Coronajahr 2019 wurden in Kornwestheim satte 140 000 Container umgeschlagen, berichten Prause und Gustavus.

Sie sind auf Einladung des Ludwigsburger Bundestagsabgeordneten Steffen Bilger (CDU) nach Kornwestheim gekommen und erläutern dem ehemaligen Staatssekretär Andreas Scheuers sowie Kornwestheims OB Nico Lauxmann und dessen Erstem Bürgermeister Daniel Gütthler den aktuellen Stand in Sachen Erweiterung. Die Bahn wird von ihrem Konzernbevollmächtigten in Baden-Württemberg, Thorsten Krenz, vertreten, ein Repräsentant der DB Netze fehlt krankheitsbedingt. Sie ist Eigentümerin des Containerbahnhofs und Bauherrin des dritten Moduls, die DUSS – eine 75-prozentige DB Netze-Tochter – betreibt das Terminal.



Zwischen 50 und 60 Millionen Euro werde das neue Modul kosten, sagt Ludger Prause – je nachdem, was die derzeit laufenden Ausschreibungen ergeben. Die beiden riesigen Krane, die Container von bis zu 41 Tonnen heben können, sind bereits bestellt und sollen im Juni 2025 geliefert werden. „Das gibt uns den Zeitplan vor“, sagt Prause. Die ersten Güterzüge sollen also spätestens Anfang 2026 am neuen Modul abgefertigt werden können. Es wird zunächst 600 Meter lang sein, über vier Gleise sowie die benötigten An- und Abfahrten für Lastzüge und ausreichende Aufstellflächen für Container verfügen. Die Jahreskapazität des Güterbahnhofs wird sich damit von jetzt maximal 175 000 Umschlagseinheiten auf künftig 250 000 Gütercontainer erhöhen. Eine künftig denkbare, weitere Verlängerung des neuen Moduls um nochmals 140 Meter, die vor zwei Jahren noch beabsichtigt war, werde derzeit intern weiter diskutiert, so Prause.

Dass die jetzige Erweiterung notwendig ist, ist verkehrspolitisch unumstritten. Prognosen sagen für 2030 eine deutliche Zunahme des kombinierten Güterverkehrs auf Schiene und Straße vorher, gerechnet wird mit einem Jahresbedarf von 248 000 Ladeeinheiten. Rechtlich gedeckt und mit den entsprechenden Lärmschutzgutachten versehen ist das neue Modul schon über das Planrecht aus den späten 1990er Jahren, als beim Bau der 1998 in Betrieb gegangenen ersten 1,5 Module die künftigen Erweiterungen schon mitgedacht wurden. Trotzdem dürfte der Mehrverkehr nicht nur Jubel auslösen – kaum bei vielen Anwohnern der Schienenstrecken, vor allem aber nicht in Stammheim.

Doch gerade im Blick auf Beschwerden aus dem Stuttgarter Stadtteil konnte Michael Gustavus deutliche Fortschritte demonstrieren. Zum einen wurde das Warn-



Der Containerbahnhof aus der Vogelperspektive: Das obere Bild aus Blickrichtung Stammheim zeigt den Ist-Zustand, links neben den beiden Terminals wird das neue Modul entstehen. Die Visualisierung der DB Netze (unten) mit Blickrichtung nach Stammheim zeigt rechts das künftige Terminal und daneben die Kornwestheimer Westrandstraße. Fotos: Werner Kuhnle, DB Netze

geräusch der Krane auf einen anderen Ton umgestellt, wodurch das frühere Piepsen einem dumpferen Geräusch gewichen ist, das in den Stammheimer Wohngebieten kaum noch zu hören sein dürfte. Erheblich verbessert habe sich mit der Digitalisierung auch das sogenannte Slot-Management: Das „Check-in“ der Lastwagen kann dank einer App aus der Fahrerkabine heraus per Handy zeitlich mit dem Terminal abgestimmt und papierlos gestaltet werden, womit ein Aus- und Einstiegen der Fahrer entfällt und der Lkw-Fahrer direkt seinen Stellplatz an den Gleisen ansteuern kann.

Inzwischen nutzen laut Gustavus etwa 50 Prozent der Speditionen die App, wodurch sich die An- und Abfahrt zur Straße deutlich verbessert und zeitweise Rückstaus verringert hätten.

Klar ist aber, dass der zusätzliche Güterverkehr und die geplante Stadtbahn Lucie zu neuen Belastungen und Engpässen im Streckennetz im Raum Ludwigsburg führen werden. Die Ludwigsburger Grünen-Landtagsabgeordnete Silke Gericke hat in dieser Sache eine Anfrage an Landes-Verkehrsminister Winfried Hermann geschickt. Die Antwort steht noch aus.

## KOMMENTAR

## Ein großer Gewinn – mit Konsequenzen

VON STEFFEN PROSS

Das jetzt der Baubeginn fürs dritte Modul am Kornwestheimer Containerbahnhof in greifbare Nähe gerückt ist, ist eine gute Nachricht! Denn jeder Container, der von der Straße auf die Schiene verladen wird, ist ein Gewinn: Er entlastet das von Lastwagenkolonnen überfrachtete Fernstraßennetz und die Atmosphäre, ist mithin ein aktiver Beitrag zu mehr Klimaschutz. 18,5 Millionen Lkw-Kilometer weniger auf Autobahnen und Bundesstraßen sowie eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 13 800 Tonnen verspricht die Bahn-Tochter DB-Netze.

Die Kehrseite wird man nicht so sehr in Kornwestheim, dafür umso mehr in Stammheim und an den Schienenstrecken spüren. Wenn die Bahn in Kornwestheim in ein paar Jahren tatsächlich bis zu 100 000 Container mehr im Jahr umschlägt und man pro Container einen Lkw unterstellt, wären das für die bahnhofsnahe Wohngebiete in Stammheim bis zu 274 Laster mehr am Werktag. Man müsse die Stammheimer noch vor Baubeginn „mitnehmen“, appellierten Kornwestheims OB Nico Lauxmann und sein Erster Bürgermeister Daniel Gütthler daher zurecht beim Vor-Ort-Termin an die Bahn – und sie stießen auf offene Ohren. Die zusätzlichen Güterzüge werden aber auch etwa durch Ludwigsburg, Asperg und Tamm rollen, was sie deshalb möglichst leise tun sollten, ja müssen.

Nicht zuletzt wird sich im Raum Ludwigsburg der Druck aufs Schienennetz selbst weiter erhöhen. Denn nicht nur im Güterverkehr sollen die Frachtzahlen auf der Schiene deutlich steigen, auch in den Personenzügen des Nah- und Regionalverkehrs plant das Land für die nächsten sechs Jahre eine Verdoppelung der Passagierzahlen. Außerdem soll die Ludwigsburger Stadtbahn Lucie möglichst schnell auf die Schiene gesetzt werden – wenn es nach Region und Landkreis geht, samt einer Durchbindung der Schusterbahn, wenn auch noch nicht mit gemeinsamen Konzepten.

Es wird spannend sein, wie Politik und Bahn das Nadelöhr zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg auflösen wollen. Die Antwort muss jedenfalls rasch gegeben werden. Denn sie sollte tunlichst feststehen, bevor die Neugestaltung des Ludwigsburger Bahnhofs beginnt.



STEFFEN PROSS  
steffen.pross@lkz.de

## GÜTERVERKEHR

8

Güterzüge am Tag werden in der Spitze an den beiden Terminals des Kornwestheimer Containerbahnhofs ent- und beladen. Nach der Fertigstellung des neuen Moduls sollen es bis zu 15 Güterzüge sein. Die Entlastung des Straßennetzes durch die Verladung Zehntausender zusätzlicher Container gibt die DB Netze mit jährlich 18,5 Millionen Lkw-Kilometern an. Dadurch würden 13 800 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Der Containerbahnhof ist über die B 27a an die B 27, die B 10 und die A 81 mit dem Fernstraßennetz verbunden, die Schienenanbindung erfolgt über den nördlich anschließenden Rangierbahnhof an die Relationen Stuttgart–Neu-Ulm (Filstalbahn), Stuttgart–Bretten (Westbahn) und Stuttgart–Horb (Gäubahn). Das Terminal verknüpft die Wirtschaftsregion Stuttgart auf der Schiene mit den Seehäfen. (pro)

## Diebischer Paketbote kommt mit Bewährungsstrafe davon

29-Jähriger hat mit einem Komplizen Elektroartikel von erheblichem Wert unterschlagen - Nach dem Urteil kann er aber weiter Lastwagen in Italien fahren

## DITZINGEN

VON FRANK KLEIN

Wegen schweren Diebstahls war ein 29-Jähriger am Ludwigsburger Amtsgericht angeklagt, der als Paketzusteller wiederholt teure Elektroartikel unterschlagen hatte. Es blieb bei einer Bewährungsstrafe. Jetzt geht der Mann seiner eigentlichen Berufung nach: Er fährt Lkw im sonnigen Italien.

Die Staatsanwältin legte dem Angeklagten schweren Diebstahl in zwei besonders schweren Fällen zur Last, bei denen er auch

gegen das Postgeheimnis verstoßen haben soll. Der Mann war 2022 aus der Ukraine nach Deutschland geflüchtet. Schnell fand er eine Anstellung bei einem Subunternehmen eines in Ditzingen ansässigen Kurier-Dienstleisters. Eigentlich habe er sich als Lkw-Fahrer beworben, erzählt er der Richterin, in diesem Beruf habe er auch in der Ukraine gearbeitet. Tatsächlich sei er aber als Paketzusteller beschäftigt gewesen.

Die Staatsanwältin sah es als erwiesen an, dass er im Dezember 2022 bei einer Dienstreise ge-

meinsam mit einem weiteren Mitarbeiter den Inhalt mehrerer Pakete an sich brachte. Darin befanden sich Laptops und Smartphones mit einem Gesamtwert von 7000 Euro. Am Ditzinger Umschlagplatz, von dem die Elektroartikel weiterversandt werden sollten, gaben die beiden die leeren Pakete ab. Im Januar stahl das Duo weitere zehn Sendungen mit Geräten im Wert von 10 500 Euro.

Es dauerte nicht lange, bis der Arbeitgeber den beiden Mitarbeitern auf die Schliche kam. Der Komplize war geständig und be-

reits in einem separaten Verfahren verurteilt worden. Auch der 29-Jährige legte jetzt ein Geständnis ab. „Ich bin dabei gewesen“, sagte er mit Hilfe einer Dolmetscherin. Allerdings habe er sich nicht ganz freiwillig an den Aktionen beteiligt. Der wesentlich „erfahrenere“ Mittäter sei die treibende Kraft gewesen und habe seinen Mandanten sogar bedroht, so der Verteidiger. Der habe zwar gewusst, dass das Diebesgut weiterverkauft werden sollte. Vom ersten Diebstahl habe er aber nur zwei Smartphones bekommen,

nach der zweiten Tat sei gar nichts für ihn abgefallen.

Die Staatsanwältin beeindruckte das angesichts der erdrückenden Beweislage wenig. Der Angeklagte sei zwar nicht vorbestraft, habe aber mit dem Ziel der Erwerbsmäßigkeit gehandelt, zudem hohen Schaden angerichtet und das Vertrauensverhältnis zu seinem Arbeitgeber beschädigt. Sie forderte eine 16-monatige Haftstrafe. Um sie auf Bewährung aussetzen zu können, solle der Mann 4000 Euro an eine gemeinnützige Einrichtung zahlen.

„Die Bewährungsstrafe sollte ein Jahr nicht übersteigen“, meinte dagegen der Verteidiger. Immerhin sei sein Mandant geständig und habe wieder Arbeit gefunden. In Italien. Dort lebe er jetzt mit seiner Frau und seiner Schwiegermutter.

„Mitgehangen, mitgefangen“, sagte dagegen die Richterin. Seine Zukunftsplanung kann der Mann dennoch auf freiem Fuß angehen, denn die Richterin verhängt die 14 Monate Haft auf Bewährung. Zudem muss er 2000 Euro an die Sozialberatung zahlen.