

# Malsfeld wird bahnseitig wieder Knotenpunkt • Container-Bahnhof eröffnet günstige Perspektiven

Der Bahnhof Beiseförth der Gemeinde Malsfeld ist dabei, Furore zu machen. Schon einmal bildete er in der Nachkriegszeit Gesprächsstoff, als der Sonderzug mit dem damaligen Machtgewaltigen der einstigen DDR, Willi Stoph, im Bahnhof Beiseförth einen Halt einlegte auf dem Wege zu seinen Gesprächen mit Bundeskanzler Willy Brandt in Kassel.

Seit dem 1. November 1993 ist Beiseförth Containerbahnhof, einer der wenigen in Nordhessen. Ausgangspunkt für seine Einrichtung war die Entscheidung der B. Braun Melsungen AG, ihr europäisches Warenverteilzentrum am Sommerberg im Melsunger Industriegebiet PfiEFFwiesen zu errichten und nahezu den gesamten Warenverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Der neu angelegte Containerbahnhof Beiseförth erwies sich als die für die Deutsche Bundesbahn kostengünstigste Lösung.

Beiseförth/Malsfeld ist mit dem neuen Containerbahnhof erst recht wirtschaftlicher Schwerpunkt und Industriestandort geworden. Es gibt bereits eine Menge Arbeitsplätze in der Gemeinde, durch den Containerbahnhof kommen noch etliche hinzu. Wenn man an Malsfelder Wirtschaft denkt, dann fallen so potente Namen wie Genossenschaftsbrauerei, Walter Linß Nachf., Wildsberg-Quelle, Hilgenberg, BMW-Hupfeld, Hotel Jägerhof, Parkcafé Wenderoth, Helmut Schaumlöffel.

Der Raum Malsfeld ist auch zukunftsorientiert. Der geplante Autobahnzubringer wird so oder so kommen, wenn nicht heute, dann eben morgen oder erst übermorgen. Er wird das gesamte Gebiet von der Fulda bis zur Efze neu erschließen und im Gefolge ganz sicher viele neue Arbeitsplätze bringen. Gerade dieser Frage kommt in Zukunft geradezu ungeheure Bedeutung zu. Arbeitsplätze werden einmal, steht leicht zu befürchten, so etwas wie eine Zauberformel sein. Es bleibt gesellschaftliche Aufgabe Nummer 1, Arbeitsplätze zu schaffen, den Abwanderungen von Industriebetrieben und der Arbeitskräfte in Billiglohnländer zu begegnen.



*Der Containerbahnhof in Malsfeld-Beiseförth. Eine Chance für die Region.*

Darüber müssen auch diejenigen einmal nachdenken, die modernen Entwicklungen eher zurückhaltend gegenüberstehen. Der Sockel der Arbeitslosigkeit steigt. Fachleute prognostizieren sechs Millionen Arbeitslose, sprechen von Massenarbeitslosigkeit als Dauerproblem. Kann man sich da nicht glücklich schätzen, wenn es in unserer Region anders aussieht und wenn der Zwang, sich nach vorn zu orientieren, Entschlüsse und Entscheidungen beeinflussen muß.

Der Autobahnzubringer ist so wichtig wie der Containerbahnhof Beiseförth, der am 1. November 1993 seinen Betrieb aufgenommen hat. Der Kombinierte Ladungsverkehr vereint die Systemvorteile von Schiene und Straße. Er schafft Verbindung der Wirtschaftsräume von Terminal zu Terminal und die Erschließung des Raumes in der Sammlung und Verteilung durch den spurenunabhängigen und flexiblen Lastkraftwagen.



*Ein Altarm der Fulda wurde als Ausgleichsmaßnahme wieder aufgebaggert. Gleichzeitig dient er als Rückhaltebecken bei Hochwasser.*

Gerade bei solcher Betrachtungsweise wird die Verzahnung Schiene/Straße so sehr deutlich. „Das System Kombiniertes Ladungsverkehr ermöglicht es, die jeweiligen Vorteile der beiden Verkehrsträger Schiene und Straße bei Minimierung ihrer Nachteile zu vereinigen“, bewertet die Bundesbahn und zählt die gesamtwirtschaftlichen Ziele auf, die erreicht werden, wie Kosteneinsparung und damit Schonung der Ressourcen, Entlastung der Fernstraßen, Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den entlasteten Straßen durch Verbesserung des Verkehrsflusses, Förderung des Umweltschutzes und Nutzung der Güterverkehrskapazitäten der Eisenbahn.

Ziel der Bundesbahn ist es, im Jahr 2000 etwa 50 Millionen Tonnen Güter im Kombinierten Ladungsverkehr zu transportieren. Um dieses Ziel zu erreichen, erweitert und verbessert die Bahn ständig ihr Leistungsangebot vor allem durch den Aus- und Neubau von Schnittstellen (Umschlagterminals) zwischen den Verkehrssystemen Schiene und Straße. In diesem Zusammenhang nennt die Bahn 34 Umschlagbahnhöfe zur Verstärkung der Wirtschaftlichkeit.

Die Planungen der B. Braun Melsungen AG erfolgten frühzeitig unter Einschaltung der Deutschen Bundesbahn. Aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen wickelt das Unternehmen künftig den weitaus größten Teil der Transporte von und nach Melsungen über die Schiene ab.

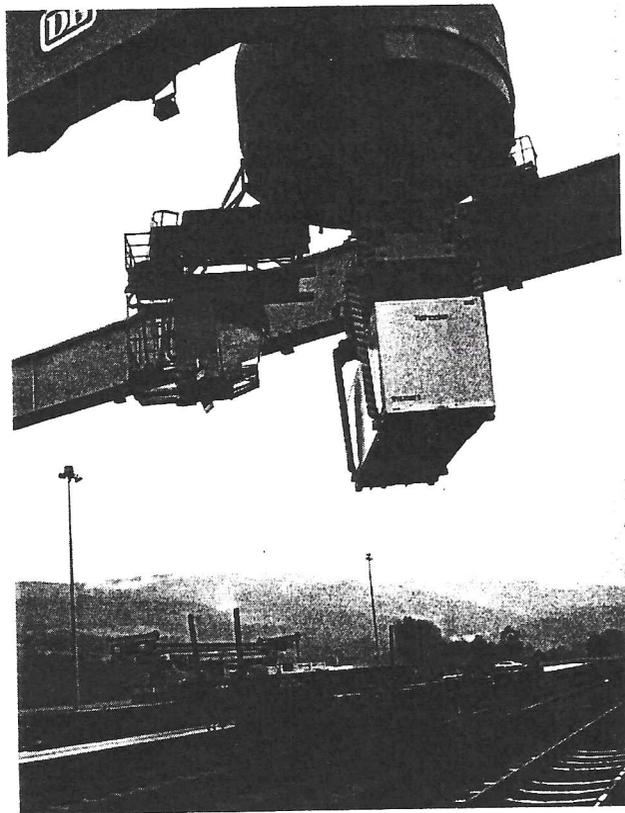
Die Nutzung des bestehenden Container-Umschlagbahnhofs Kassel-Unterstadt kam von vornherein wegen der Umweltbelastung nicht in Frage. Außerdem wäre die Überführung der Container zu kostenintensiv gewesen. Variantenuntersuchungen bahnseitig wurden durchgeführt für eine Container-Umschlaganlage in Heinebach, Malsfeld und Beiseförth; Verkehr, Naturhaushalt, Landschaftsbild, Klima, Freizeit und Erholung und Siedlungsstruktur untersucht. Beiseförth schnitt als geeignet

für eine Container-Umschlaganlage ab, hingegen waren Malsfeld weniger und Heinebach bedingt geeignet befunden worden.

Der Umschlagbahnhof Beiseförth wird in das Netz der Ergänzungsbahnhöfe integriert, die Anbindung an das überregionale Schienennetz ist durch den Rangierbahnhof Bebra sichergestellt. Von und nach Bebra erfolgt der überregionale Transport gruppenweise in schnellaufenden Güterzügen des kombinierten Verkehrs sowie im übrigen Regelangebot.

Der Containerumschlag vom Bahnwagon auf den Lkw und umgekehrt geschieht in Beiseförth im Standverfahren. Dadurch entfällt das kosten- und lärmintensive Rangieren weitgehend. Nach der Einfahrt der Güterzüge in das Gleis 308 am östlichen Rand des Bahnhofes Beiseförth wird der Zug mittig getrennt und die Containertragwagen in je zwei Gruppen je Ganzzug in die Umschlaggleise unter den elektrisch betriebenen Kran rangiert. Dort bleiben sie bis zur Ausfahrt der Übergabezüge nach Bebra stehen.

Der Containerbahnhof Beiseförth ist an das Dispositions- und Informationssystem im Kombinierten Ladungsverkehr angeschlossen. Damit ist bereits vor Eingang des Zuges in die Umschlaganlage der Standplatz jedes einzelnen Containers bekannt. Den Lkw-Fahrern kann daher bereits bei der Einfahrt in die Anlage vom Disponenten des Umschlagbahnhofes ein Standplatz in der Ladspur zugewiesen werden. Der Fahrweg des Kranes



*Ein Container wird verladen.*

wird minimiert, dessen Kapazität gesteigert und der Lastwagen-Verkehr auf das notwendige Mindestmaß beschränkt.

Der Containerbahnhof Beiseförth begünstigt die Expansion nordhessischer Firmen. Er bringt eine erhebliche Entlastung des Straßennetzes, fördert Verkehrssicherheit und begünstigt Umweltschutzaspekte.

Mit der Planung der technischen Anlagen einher ging ein sogenannter Landschaftspflegerischer Begleitplan und eine Umweltverträglichkeitsstudie. Für in Anspruch genommene Landflächen mußte durch landschaftspflegerische Maßnahmen Ausgleich geschaffen werden. Tragende Säulen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind ein wirksamer Sichtschutz in Form eines Pflanzgürtels um die Anlage herum und ein „neuer Altarm“ der Fulda zum Erhalt des Retentionsraumes im unmittelbaren Planungsraum. Erforderliche Erdmassen zur Aufschüttung konnten unmittelbar im Baustellenbereich gewonnen und verwertet werden. Der naturnah konzipierte Altarm mit seinen vielfältigen Vegetationsstrukturen wird eine bedeutsame Bereicherung des Landschaftsraumes sein.

Mit dem Bau des Containerbahnhofes Beiseförth wurde im Herbst 1992 begonnen. Das Projekt hat 20 Millionen DM erfordert. Seine Anbindung erfolgt an die Bundesstraße 83 und an die Kreisstraße 135. Um einen besseren Verkehrsfluß zu erzielen, ist der Knotenpunkt B 83 / K

135 umgebaut worden mit Abbiege- und Aufstellspuren. Die B 83 hat eine Lichtsignalanlage erhalten. Ausgebaut worden ist auch die K 135 von der B 83 bis nach Malsfeld. Gleichzeitig ist ein neues Brückenbauwerk über die Fulda bei Malsfeld entstanden.

Die Tragfähigkeit der bisherigen Brücke aus den dreißiger Jahren war eingeschränkt, ihr Ersatz war ohnehin schon länger geplant. Bei einer so kostenträchtigen und außergewöhnlich schnell durchgezogenen Baumaßnahme sind auch Fußgänger und Radfahrer in die Überlegungen einbezogen worden sowohl entlang der K 135 als auch zwischen K 135 und dem 100 m von ihr entfernten Containerbahnhof.

Alles in allem: Der Containerbahnhof Beiseförth ist ein Stück Wirtschaftsförderung, ein Stück Selbstbehauptungswillen der Bundesbahn und ein Stück Expansion nordhessischer Unternehmen.