

100 Stahlkisten täglich auf Reise

Zufrieden mit der Auslastung des Container-Bahnhofes zeigte sich der Leiter Manfred Schuster. Im Schnitt werden bis zu 100 Container „verkrant“. Auch das Hochwasser der Fulda vor Weihnachten konnte den Betrieb nicht entscheidend behindern.

MALSFELD ■ Allen Unkenrufen zum Trotz läuft der Betrieb des neuen Containerbahnhofs in Malsfeld-Beiseförth nach einem Vierteljahr besser als er-

VON STEPHAN LORENZ

wartet. Gab es noch zum Start im November kritische Stimmen, die eine ausreichende Auslastung des Containerumschlagplatzes angezweifelt hatten, so scheint der Verlauf der ersten Monate die Kritiker gründlich zu widerlegen.

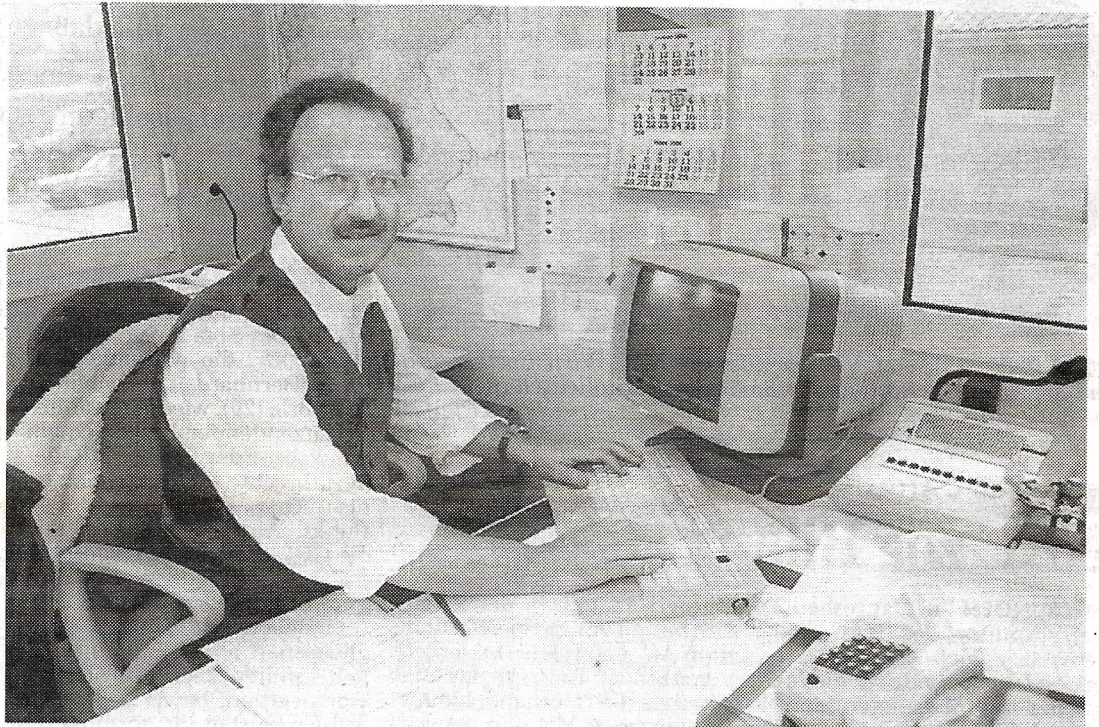
Manfred Schuster, Leiter des Containerbahnhofs, ist mit den Ergebnissen der ersten Monate mehr als zufrieden. „Jeder Container ist lückenlos erfaßt“, zeigt Schuster auf das Display seines Computers. Mit Hilfe der Technik kann er die Reise jedes einzelnen Containers genau verfolgen. Im Frachtgeschäft, wo die Einhaltung von Lieferterminen eine wichtige Rolle spielt, ist diese Sendungsverfolgung ein wichtiger Aspekt.

Kinderkrankheiten

Mit viel Engagement bewältigten die zehn Mitarbeiter (Kranführer, Rangierer, Verwaltung) die Kinderkrankheiten der Anlage.

Es sei zum Beispiel schon vorgekommen, daß der rund 400 Tonnen schwere Kran für kurze Zeit ausgefallen sei. In diesen Fällen sei man auch mit dem Ersatz-Autokran gut über die Runden gekommen. Während des Fulda-Hochwassers hatte das Team eine ernste Bewährungsprobe zu überstehen. Laut Schuster sei aber der Betrieb normal weitergelaufen, kaum zu glauben, wenn man sich an die Seenlandschaft rund um den Bahnhof erinnert.

Schuster: „Die Gleisanlagen waren frei, nur die anfahrenen Lkw hatten Probleme, da die Zufahrten unter Wasser standen. Die Fahrer hatten Befürchtungen wegen der Elek-



Alles im Griff hat Manfred Schuster, Leiter des Containerbahnhofs in Malsfeld. Per Computer kann er jeden Container „auf Schritt und Tritt“ verfolgen. (Fotos: Lorenz)

tronik in ihren Brummis. Daher haben wir die Wagen mit unseren Unimog und einen Seil an den Kran herangezogen.“ Dies habe zwar eine Weile gedauert, aber der Frachtverkehr lief auf diese Weise weiter.

Weiter bestehenden Zweifel an einer wirtschaftlich ausreichenden Auslastung des Containerbahnhofs begegnet er mit nüchternen Zahlen: „In der Testphase von November bis Mai waren ursprünglich 60 Container pro Tag unser Ziel. Das haben wir locker erreicht und sogar übertroffen. Momentan verkranten wir durchschnittlich 100 bis 110 Containern pro Tag.“ Damit das ge-

steckte Ziel von langfristig 300 Container pro Tag erreicht werden kann, wurde in den vergangenen Wochen verstärkt bei Firmen in der Region für den Containerbahnhof geworben.

Mit guten Argumenten, wie Schuster meint. Der Bahnhof liege günstig an der Strecke Kassel und Bebra mit Anschlüssen nach allen Richtungen. Gegenüber dem Transport auf der Straße müßten die Firmen keine Zeitverluste in Kauf nehmen. Container, die abends geliefert werden, sind am nächsten Morgen am Bestimmungsort - Lieferung im Nachsprung, betont Schuster: „Wenn der Containerbahnhof Unter-

stadt in Kassel im Mai seinen Betrieb einstellt, da hoffen wir auf noch mehr Zulauf.“

Herbert Lumm, Leiter der Logistikabteilung der Firma B. Braun in Melsungen, bestätigt die positive Einschätzung Schusters: „Waren es zu Beginn im November noch 837 Container im Monat, so wurden im Januar bereits 1034 Behälter verladen. Der Transport unserer speziellen Thermocontainer wird national schon beinahe flächendeckend über die Schiene abgewickelt.“ Zur Zeit laufe die Umstellung des europäischen Verkehrs von den Tochterfirmen in Spanien, der Schweiz oder in Frankreich von der Straße auf die Schiene, soweit dies möglich sei.

Rückblick: Kritik von Anfang an

Der Containerbahnhof in Malsfeld-Beiseförth stand von Beginn seiner Planung an unter Beschuß.

Viele Mahner zweifelten an der wirtschaftlich ausreichenden Auslastung des Umschlagplatzes in der Region zwischen Melsungen und Malsfeld. Doch nicht nur in punkto Auslastung hagelte es Kritik. Umstritten war auch lange Zeit der Standort des

Millionenprojektes. Untersucht wurden die Standorte Beiseförth, Pfiesswiesen, die Fahre und Bahnhof Malsfeld. In einer Bürgerversammlung im Dezember 1990 machten vor allem die Anwohner mobil. Sie befürchteten, der Anliegerverkehr brächte nicht nur die Container zum Bahnhof, sondern auch Lärm und Abgase in die Wohnstuben.

(slo)

Überseefrachtgeschäft

Auch das Überseefrachtgeschäft der Firma zu den Seehäfen in Hamburg und Bremen, so Lumm weiter, solle künftig über den Containerbahnhof in Malsfeld laufen. Die ersten Versuche vor einigen Tagen seien vielversprechend verlaufen. Bei den Kunden komme der Umstieg von der Straße auf die Schiene gut an, bestätigt Lumm. Nur die Termine müßten eingehalten werden und die Kosten im Rahmen bleiben.

Biotop neben Containerbahnhof 29.06.1994

Ein Fuldaarm bei Malsfeld wurde als Ersatzmaßnahme für den Bau des Containerbahnhofs von der Bahn künstlich angelegt. Das Gebiet soll Lebensraum für seltene Brutvögel und Pflanzen werden.



Eberhard Driehaus vom Naturschutzbund Schwalm-Eder (links) und Manfred Schmelz (VUN-Malsfeld) bei einem Rundgang im Gebiet des Fuldaarms in Malsfeld neben dem Containerbahnhof. Mittlerweile wurde das Gelände als Naturschutzgebiet ausgewiesen. (Fotos: Lorenz)

MALSFELD ■ Idyllisch schlängelt sich der künstlich angelegte Fuldaarm durch das Gelände zwischen Containerbahnhof und Fulda. Rund neun Hektar ist das Gebiet groß, das künftig Lebensraum für seltene Vogelarten und Pflanzen werden soll. Diese Auenlandschaft wurde von der Deutschen Bundesbahn als Ersatzmaßnahme für den Bau des Containerbahnhofs angelegt.

Sukzession überlassen

Das Biotop soll weitgehend der natürlichen Sukzession überlassen werden, das heißt, es soll so wenig wie möglich von Menschenhand eingegriffen werden, geben Manfred Schmelz (Verein für Natur- und Umweltschutz Malsfeld) sowie Eberhard Driehaus vom NABU (Naturschutzbund Deutschland, Schwalm-Eder) Auskunft über den Regenerationsplan der Oberen Naturschutzbehörde.

Der unmittelbare Uferbereich am Wasser soll allerdings noch gestaltet werden.

Mit Arbeiten begonnen

Mit den Arbeiten wurde in dieser Woche begonnen: Mitarbeiter des für die örtliche Bauüberwachung und Planung zuständigen Architekturbüros rückten mit dem Bagger an, um die ufernahen Bereiche zu modellieren.

Das brachte den Ortsbeauftragten für Natur- und Vogelschutz, Konrad Müldner, auf die Palme: „Solche Arbeiten sind zur Zeit der Vogelbrut unverantwortlich. Drei Flußregenpfeiferpaare brüten zur Zeit hier.“ Auch Driehaus vom NABU fordert einen Stopp der Arbeiten, bis die Brutzeit beendet ist. Auch im Herbst könnten die Uferbereiche noch gestaltet werden, das müsse man nicht jetzt machen.

Dirk Meisinger vom Architekturbüro verteidigte den Beginn der Arbeiten: „Wann sonst, wenn nicht im Sommer bei Niedrigwasser. Nur dann sind Modellierungsarbeiten am Uferbereich möglich.“ Tümpel, Flutmulden und Flachwasserbereiche sollen gestaltet werden, wie sie auch in einer natürlichen Auenlandschaft zu finden sind.

beiten (Schilf, Röhricht, usw.) werde dann im Herbst begonnen, so Meisinger. Bis Ende des Jahres dürften die Arbeiten aber abgeschlossen sein.

Schmelz vom Malsfelder VUN möchte, daß der Gehölzstreifen, der sich von selbst in einer alten Flußmulde zwischen der südöstlichen Begrenzung des Naturschutzgebietes und dem Uferbereich der Fulda gebildet und schon Auenwaldcharakter hat, ebenfalls mit in den Regenerationsplan einbezogen wird. Dadurch würde eine sinnvolle Vernetzungslinie zwischen dem Uferbereich der Kiesteiche und der Fulda entstehen.

Schon jetzt haben einige Vö-

gel (Flußregenpfeifer), Amphibien und Pflanzenarten auf dem Gelände einen neuen Lebensraum gefunden. Als Auen-Biotop scheint das Gelände wie geschaffen: zwischen Fulda und Bahnlinie gelegen, ist es weitgehend unzugänglich. Es gibt großflächige Grünlandbereiche, die zeitweise überflutet werden.

Der Malsfelder VUN möchte in Eigenleistung ein sogenanntes Brutfloß mit Tonnen als schwimmfähigem Unterbau und einer Kiesschicht bauen, damit der Flußregenpfeifer künftig eine geeignete Brutmöglichkeit findet.

Seit etwa drei Wochen ist die Auenlandschaft auch rechtlich

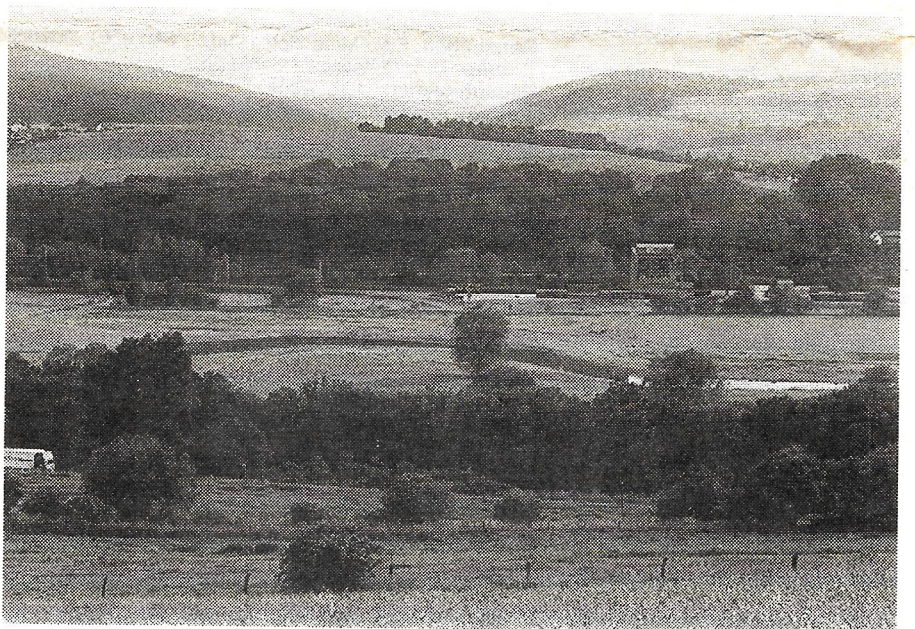
als Naturschutzgebiet sichergestellt, erklärt Driehaus.

Noch fehlen die Schilder, die auf das Naturschutzgebiet hinweisen würden, aber: „Auch so müßte jeder wissen, daß er hier nicht herumlaufen darf“, hofft er und Schmelz auf die Vernunft der Menschen.

Angelverbot

Um die Attraktivität des Gebietes für scheue Vögel und andere Tiere zu erhöhen, setzte sich der Malsfelder VUN dafür ein, daß im Fuldabereich zwischen der Brücke bei Malsfeld und den Angelteichen von Beiseförth ein striktes Angelverbot eingeführt werde. (slo)

Blick auf das Naturschutzgebiet „In der Aue“ von der B 83 her. Deutlich zu erkennen ist der neue „Altarm“ der Fulda, der Lebensraum für seltene Wasservögel und Pflanzen werden soll.



23.10.93

Ziel: Autobahnanschluß Ostheim im Plan verankern

Vom Straßenverkehr über die Energie- und Wasserversorgung, vom Grundwasserschutz bis zur Ausweisung von Baugebieten und der Schaffung von Sport- und Freizeiteinrichtungen und der Förderung des Fremdenverkehrs reicht die Themenpalette, für die im Regionalen Raumordnungsplan die künftige Entwicklung der Kommunen festgeschrieben werden. Bis auf verschiedene Einzelfragen – etwa wo welche Baugebiete in welcher Größe ausgewiesen werden sollen – herrschte unter den bürgerlichen Fraktionen im Melsunger Parlament weitgehende Einigkeit, während die Grünen nur vereinzelt Vorhaben zustimmten, dem Planungswerk insgesamt skeptisch bis ablehnend gegenüberstehen.

Straßenverkehr: Mit Ausnahme der Grünen sind alle Fraktionen für den Bau des Autobahnzubringers bei Ostheim von der A 7 bis zum Industriegebiet PfiEFFewiesen. Dagegen wird ein neuer Anschluß bei

Obermelsungen abgelehnt. Die B 253 solle zwischen Autobahn und Melsungen eine Notfalls spur erhalten. Die B 83 in Melsungen solle nur innerhalb der bestehenden Trasse ausgebaut werden, wobei diese Maßnahmen angesichts des wachsenden Verkehrs absoluten Vorrang haben sollen. Die Landesstraße 3147 solle vom Abzweig Kehrenbach Richtung Günsterode auf der vorhandenen Trasse in einfacher Form ausgebaut werden.

Schulen, Energie, Denkmalpflege: Alle Fraktionen fordern den Erhalt der heutigen Schullandschaft in Melsungen, berufliche Bildung und das Erlangen der Hochschulreife müsse in der Stadt möglich bleiben. Im Bereich des Schul- und Sportzentrums soll ein Blockheizkraftwerk gebaut werden können, wenn dies sinnvoll erscheint. Das Sanierungsgebiet der Melsunger Altstadt solle als Kulturdenkmal aufgenommen werden.

Sport, Erholung, Fremden-

verkehr: Das Sport- und Freizeitzentrum Obermelsungen einschließlich des Campingplatzes (er soll erweitert und mit einer Tennishalle bestückt werden) soll in die Raumordnungsplanung aufgenommen werden. Gleiches gilt für den Tierpark Rose bei Röhrenfurth und den Flugmodellplatz. Langfristig soll in Melsungen eine Sport- und Kulturhalle gebaut werden. Der Bau neuer Tennisfreiplätze soll beim Campingsplatz Obermelsungen und zwischen B 83 und vorhandenen Sportstätten in Röhrenfurth ermöglicht werden.

Wohnen und Gewerbe: Umfangreichster Diskussionspunkt waren die Fragen, wo künftig Neubaugebiete und Gewerbeflächen ausgewiesen werden sollen. Da Melsungen seit 1989 von Jahr zu Jahr wächst, kommt auf die Stadt erheblicher Wohnflächenbedarf zu, der durch die Ausweisung neuer Baugebiete in der Kernstadt und den Stadtteilen befriedigt werden soll. Die vom

Parlament bereits angemeldeten Flächen (HNA berichtete mehrfach), wurden jetzt in den Raumordnungsplan aufgenommen. Neue Siedlungsflächen für Industrie und Gewerbe sollen an fünf Stellen geschaffen werden: „Die großen Wiesen“ zwischen B 83 und Bahnkörper bei Röhrenfurth, am „Buschberg“ bei Adelshausen zur Erweiterung und Abrundung des Industriegebietes PfiEFFewiesen. Das bestehende

Anzeige

S. Feruau - Probster
 36179 BEBRA,
 Austraße 14
 Ihre Adresse für
 Leder und Pelz
 Tel. 0 66 22 / 73 72



Gewerbegebiet Obermelsungen Richtung Malsfeld soll um zehn Hektar erweitert werden. Das Gebiet im Bereich der Kläranlage Melsungen soll als Gewerbegebiet ausgewiesen werden.

(tom)

CONTAINERBAHNHOF 18.4.94

Malsfeld: 100 % über Testphasen-Soll

MALSFELD ■ Trotz einiger Bedenken ist der Malsfelder Containerbahnhof überraschend gut aus den Startlöchern gekommen. Waren für die Anlaufphase seit November vergangenen Jahres 60 Container pro Tag kalkuliert, so wird diese Zahl schon heute um nahezu 100 Prozent übertroffen. Man-

fred Schuster, Leiter der Umschlagbahnhofs, zur HNA: „Durchschnittlich verladen wir heute 110 Container täglich, die zu über 99 Prozent im sogenannten ‚Nachtsprung‘ schon am nächsten Tag am Bestimmungsort in Deutschland ankommen.“

Spitzenleistung waren nach

den Worten Schusters bisher 160 Container, die an einem Tag verladen wurden. Sollte sich der seit November anhaltende Trend fortsetzen, rechnet Schuster damit, daß bis Ende 1994 rund 200 Container täglich von Malsfeld aus auf die Schiene gesetzt werden.

Freilich hätte die modernste Einrichtung Deutschlands, die heute zehn Arbeitsplätze bietet, dann immer noch Kapazitäten frei: Etwa 350 Verladungen täglich hält Schuster für möglich.

B. Braun: 80 Prozent

Derzeit noch stellt die B. Braun Melsungen AG rund 80 Prozent des Containeraufkommens. Der Medical-Riese hat nach den guten Erfahrungen mit der Liefertreue seinen gesamten Vertrieb auf diesen Verkehrsträger umgestellt.

Parallel dazu aber liefern er-

folgsversprechende Verhandlungen mit zahlreichen anderen Unternehmen in Nordhessen und Südniedersachsen, um sie ebenfalls für diese umweltfreundliche Art des Gütertransportes zu gewinnen, berichtete Schuster.

Ab Mai attraktiver

Mit dem Fahrplanwechsel im Mai wird das Angebot des Malsfelder Containerbahnhofs noch attraktiver werden: Dann, so Schuster, kann von 6 bis 21.10 Uhr verladen werden – abends rund 30 Minuten länger als bisher. Ab diesem Zeitpunkt wird sich auch die Auslastung des Terminals weiter verbessern. Ende Mai nämlich soll der Containerbahnhof in Kassel definitiv geschlossen werden. Die 35 Container, die heute im täglichen Durchschnitt dort verladen werden, kommen dann in Malsfeld auf die Schiene. (tom)

HNA-Lesertreff zum GVZ

Das Für und Wider eines Güterverkehrszentrums (GVZ) wird Thema einer Podiumsdiskussion sein, welche die HNA am Mittwoch, 27. April, ab 19 Uhr im Bürgerhaus Fulda-Brück-Bergshausen veranstaltet. Auf dem Podium werden neben Fulda-Brücks Bürgermeister Wilhelm Müller sowie dem Zwecksverbandsdirektor und

Geschäftsführer der GVZ-Gesellschaft, Gerhard Iske, je ein Vertreter der Bahn AG und des Speditionsgewerbes Platz nehmen. Stellvertretend für die Kritiker des Projekts hat der Fulda-Brück-Gemeindevertreter Christian Lange (Grüne) seine Teilnahme zugesagt. Die Gesprächsleitung hat HNA-Redakteur Helmut Krischmann. (red)



Rund 70 Prozent der Kapazität des Beiseförther Containerbahnhofs – hier ein Bild aus dem Mai dieses Jahres – sind derzeit ausgelastet, noch mehr könnten es bei einem Autobahnanschluß Ostheim sein. Doch die Zukunft scheint wegen der Konkurrenz durch das geplante Güterverkehrszentrum Kassel nicht rosig. (Foto:Lorenz)

CONTAINERBAHNHOF

Malsfeld aufs Abstellgleis? 18.8.95

Welche Rolle kann der Malsfelder Containerbahnhof noch spielen, wenn in etwa zwei Jahren das Kasseler Güterverkehrszentrum (GVZ) bei Bergshausen in Betrieb geht. Sorgen scheinen berechtigt.

MALSFELD ■ Geplant war der Containerbahnhof bei Malsfeld einmal als die zentrale Umschlagstelle für Güter von der Straße auf die Schiene für ganz

VON THOMAS STIER

Nordhessen. Doch seit vergangenem Jahr steht fest, daß auch das Güterverkehrszentrum Kassel gegenüber der Autobahnraststelle bei Bergshausen einen Terminal für den „Kombinierten Verkehr“ erhalten wird, wo Container von der Straße auf Schienen umgehoben werden können.

Konkurrenz

Was aber wird aus Beiseförth/Malsfeld, wenn nur 30 Kilometer entfernt vor den Toren der Großstadt ein „Konkurrenzbahnhof“ entsteht? Die Sorge

um Wirtschaftlichkeit und Existenz des Malsfelder Neubaus hat jetzt den FDP-Landtagsabgeordneten Dieter Posch auf den Plan gerufen. Posch kündigte in einer Pressemitteilung an, daß seine Partei auf keinen Fall ein Konzept für den Güterverkehr akzeptieren werde, das die Malsfelder Umladestation ausgrenze.

Verkehrskonzept

Daß derartige Sorgen nicht unbegründet sind, zeigt der Entwurf eines Schienengüterverkehrskonzeptes, das zur Zeit von der Hessischen Landesregierung diskutiert wird. Darin werden zwar auch die Probleme geschildert, die bis zum Bau des Kasseler GVZ noch überwunden werden müssen. Aber auch die Vorteile des Kasseler Standortes werden beschrieben, etwa daß dann 33 von 41 Knotenpunkten des Schienengüterverkehrs von Kassel aus über Nacht erreichbar wären.

Beim Aufbau des Regionalzugsystem „HessenCargo“ spielt nach dem Konzept der Landesregierung Malsfeld vermutlich nur noch vorübergehend eine Rolle. Darin heißt es, der „Standort Malsfeld-Beiseförth soll zumindest bis zur Inbetriebnahme des GVZ Kassel

eingebunden werden“.

Chancen, daß der Malsfelder Containerbahnhof später zumindest im internationalen Verkehr eine Entlastungsfunktion für das Terminal im Kasseler GVZ übernehmen kann, sieht das Papier der Landesregierung nur für den Fall, daß die Anbindung ans überregionale Straßennetz verbessert wird.

BAB-Anschluß Ostheim

Das wäre nur durch einen neuen Autobahnanschluß bei Ostheim zu erreichen. Der aber ist weder im Bundesverkehrswegeplan noch im Regionalen Raumordnungsplan enthalten.

Die Notwendigkeit eines Autobahnanschlusses bei Ostheim hatte die Landesregierung wegen des „nicht nachgewiesenen verkehrlichen Bedarfs“ bisher zurückhaltend beurteilt. Sollte allerdings das von den Kommunen Melsungen, Malsfeld und Morschen gemeinsam geplante Gewerbegebiet an der A 7 bei Ostheim doch noch kommen, hält die hessische Straßenbauverwaltung es für denkbar, daß ein Autobahnanschluß neu diskutiert werden muß. Jedoch: Die Landesregierung hat die Aufnahme des Gewerbegebietes in den Regionalen

Raumordnungsplan abgelehnt (HNA berichtete).

Vor diesem Hintergrund hat der Melsunger Landespolitiker Dieter Posch bei Verkehrsminister Klemm Auskunft über das künftige Schicksal des Beiseförther Terminals erbeten.

Klemm: Für B. Braun

In seiner Antwort verweist Klemm darauf, daß der Containerbahnhof Malsfeld „vorwiegend für B. Braun Melsungen konzipiert ist und auch von der Firma genutzt wird“. Standort und Funktion seien gesichert. Das Schienengüterverkehrskonzept, so Klemm weiter, sehe Beiseförth im Falle einer Einrichtung des Zugsystems HessenCargo als einzigen Haltepunkt in Nordhessen vor, bis das GVZ-Kassel in Betrieb geht.

Die Landesregierung messe dem Container-Bahnhof Malsfeld weiterhin einen „eigenen Stellenwert“ im Schienengüterverkehrskonzept zu“, schreibt Klemm. Sie sei nicht daran interessiert, eine funktionsfähige, ausgelastete Anlage in Malsfeld/Beiseförth zu gefährden, weil der dann notwendige Transport der B. Braun-Güter nach Kassel neue Probleme aufwerfen würde.

Mihm fühlt sich getäuscht

Eine parlamentarische Initiative zur Absicherung der Zukunft des Malsfelder Containerbahnhofs hat CDU-Kreisbeigeordneter Karl Mihm angeregt. Der Terminal müsse weiter über B. Braun hinaus genutzt werden.

MALSFELD ■ Der Malsfelder Containerbahnhof dürfe auf keinen Fall zu einer Fehlinvestition werden, hat Malsfelds CDU-Vorsitzender und Kreisbeigeordneter Karl Mihm gefordert. Mihm bezog damit Stellung zu Überlegungen der Landesregierung, Malsfeld nach Inbetriebnahme des Güterverkehrszentrums Kassel möglicherweise vorwiegend als Verladestation für B. Braun zu nutzen (HNA berichtete).

Wenn nach dem Schienengüterverkehrskonzept der Landesregierung der Bahnhof Malsfeld möglicherweise nur noch eine nachgeordnete Stellung einnehmen solle, sei es

höchste Zeit, an alle Verantwortlichen zu appellieren, schnellstens tätig zu werden, erklärte Mihm gegenüber der HNA.

Es könne doch nicht sein, so Mihm, daß die Baukosten von 20 Millionen DM für den Malsfelder Containerbahnhof in den Sand gesetzt werden, um im Kasseler Bereich ein neues gigantisches Gegenstück zu bauen.

Vorher gewußt?

Wenn man jetzt nachträglich feststelle, daß man in Kassel die besseren Anschlüsse an die Nord-Süd und Ost-West-Achse habe, dann dränge sich die Frage auf, ob man dieses nicht schon vor dem Bau in Malsfeld gewußt habe.

Er selbst habe sich seinerzeit in den politischen Gremien vehement für den Bau des Containerbahnhofs eingesetzt, um einen Beitrag für die wirtschaftliche Entwicklung Nordhessens zu leisten, betonte Mihm. Er habe auch die Hoffnung gehabt, daß sich im Einzugsbereich des Containerbahnhofs

Betriebe ansiedeln würden. Dieses sei aber durch die Entscheidung der Hessischen Landesregierung, das von Melsungen, Malsfeld und Morschen geplante Gewerbegebiet Ostheim aus dem Regionalen Raumordnungsplan zu streichen, unrealistisch geworden.

Bundesbahn geglaubt

Er habe seinerzeit den Verantwortlichen der Deutschen Bundesbahn geglaubt, daß Malsfeld neben der Versorgung der Firma Braun auch für den nordhessischen Bereich zuständig sein sollte, erklärte Mihm. Im nachhinein fühle er sich jetzt getäuscht. Der CDU-Politiker: „Heute würde ich dem Containerbahnhof in den geschützten Fuldaauen meine Zustimmung nicht mehr geben.“

Mihm will das Problem demnächst vor Ort mit dem Bundestagsabgeordneten Bernd Siebert und der Landtagsabgeordneten Karin Schmidt besprechen, um eventuell eine parlamentarische Initiative zugunsten des Malsfelder Terminals in Gang zu setzen. (eg)

Freie Wähler lehnen Ausbau derzeit ab

MALSFELD ■ Die Freie Wählergemeinschaft (FWG) Malsfeld lehnt einen weiteren Ausbau des Malsfelder Containerbahnhofs derzeit ab, so eine Pressemitteilung.

Ohne Zweifel sei der Containerbahnhof in Malsfeld eine nützliche Investition für die Wirtschaft im Kreisteil und darüber hinaus. Zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene gebe es derzeit keine vernünftige Alternative. In Bezug auf die Verkehrssituation auf der B 83, der Verbindungsstraße zwischen Containerbahnhof und Indu-

striebetrieben, sehe die FWG allerdings auch Nachteile.

Etwa 300 verladene Container pro Tag bedeuteten hunderte von Fahrzeugbewegungen während der verkehrsintensivsten Tageszeit und viel dichten Verkehr auf einem der gefährlichsten Abschnitte der B 83.

Das Unfallgeschehen in diesem Abschnitt sei besorgniserregend, dabei seien auch Containerfahrzeuge beteiligt gewesen. Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkws seien möglicherweise hilfreich, ausreichend für eine dau-

erhafte Entschärfung der Gefahrensituation sind sie nach Meinung der FWG Malsfeld nicht: „Hier werden erst größere bauliche Veränderungen eine Lösung bringen.“

Solange keine Abhilfe in Sicht sei, könne der Containerbahnhof nicht ausgebaut werden. Die geplante Errichtung eines zweiten Portalkrans würde zu weit mehr zusätzlichem Lkw-Verkehr führen, als die B 83 derzeit aufnehmen könne. Es wäre dann nur eine Frage der Zeit, bis weitere schwere Unfälle am Sommerberg Menschenleben gefährdeten. (eg)

Kapazität ist fast ausgereizt

Der Containerbahnhof Beiseförth wurde vor fünf Jahren in Betrieb genommen – und er floriert. Das wurde am Montag gebührend gefeiert.

MALSFELD / MELSUNGEN

Mit dem Containerbahnhof Beiseförth verfüge die Region Melsungen über ein „exzellentes Warenverteil-Zentrum“, das wesentlich zu einer guten Zukunft des Industriestandorts Melsungen beitrage. Mit diesen Worten hob Ludwig Georg Braun, Vorstandsvorsitzender der B. Braun Melsungen AG, die Bedeutung der Umladestation auf den Malsfelder Niederwiesen hervor, deren fünfjähriges Bestehen am Montag mit einem „Containerfest“ gefeiert wurde.

Über 100 000 Container wurden in diesen fünf Jahren allein von B. Braun hier auf die Schiene gebracht, mehr als 1,7 Millionen Paletten befördert. Täglich schlägt allein der Pharmakonzern in Beiseförth Waren im Wert von vier bis fünf Millionen Mark um (siehe auch Kasten).

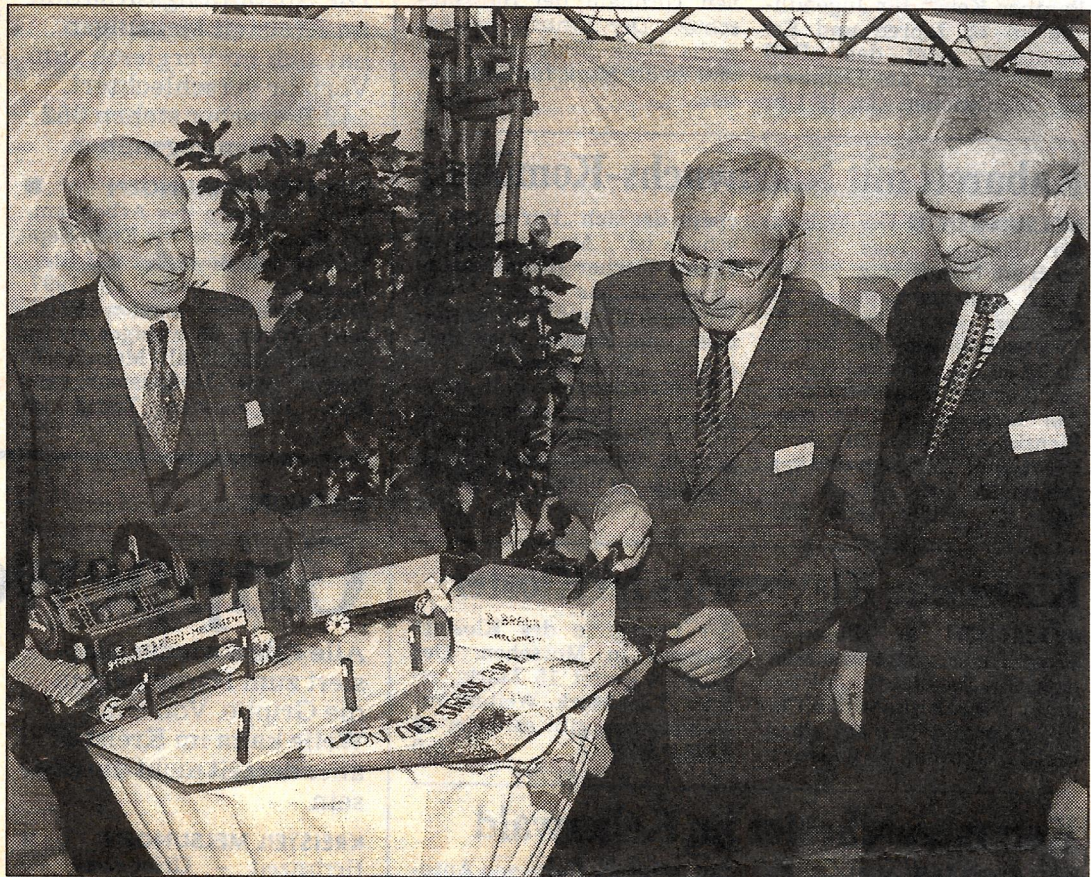
Für sein Unternehmen sei der Containerbahnhof eine wichtige Basis, um Vertriebskosten zu senken, erklärte Braun. Die Umlademöglichkeit von der Straße auf die Schiene stelle einen entscheidenden Standortvorteil dar. Der Konzernchef: „Für uns bedeutet dies: Wir werden an diesem Standort weiter wachsen.“

Weil B. Braun inzwischen bis zu 150 Container von Beiseförth aus im „Nachtsprung“ zu den Kunden schickt, zudem rund ein Drittel der Rohstoffe über die Schiene angeliefert werden, stößt die Umladestation gelegentlich schon an ihre Kapazitätsgrenzen. Ludwig Georg Braun sieht daher einen Ausbau in naher Zukunft als notwendig an.

Dank an Stöhr

Mittlerweile, so Braun weiter, werden 85 Prozent aller Braun-Produkte umweltfreundlich, schnell und zuverlässig per Schiene zum Kunden befördert. Er zeichnete den schwierigen und langwierigen Weg nach, bis der Containerbahnhof endlich auf den Niederwiesen errichtet werden konnte. Sein besonderer Dank galt dabei dem früheren Malsfelder Bürgermeister Kurt Stöhr, dessen engagiertes Eintreten für den Standort das Projekt erst ermöglicht habe.

Brauns Dank galt allerdings auch der DB Cargo, der inzwischen privatisierten und selbstständigen Tochter der Bahn AG, die für den Güterverkehr zuständig ist. Mit völlig überholter Technik (Braun: „Alter



Landrat Hasheider schneidet den Kuchen zur „Geburtsfeier“ fünf Jahre Containerbahnhof Malsfeld an. Links B. Braun-Vorstandsvorsitzender Ludwig Georg Braun, rechts Dr. Karl-Heinz Jesberg von DB Cargo. (Foto: Stier)

Klumbatsch“) habe die Bahn vor fünf Jahren den Betrieb aufgenommen, sich inzwischen aber zu einem leistungsfähigen Partner entwickelt.

Dies unterstrich auch Dr. Karl-Heinz Jesberg, Ressortchef Betrieb/Technik bei der DB Cargo. Weil Braun die vereinbarten Transportmengen nicht nur stets erreicht, sondern sogar noch weit übertroffen habe, habe die DB Cargo bereits im Vorjahr 21 neue Sattelaufleger ausschließlich für den Pharma-Konzern beschafft. Inzwischen seien 31 davon im Einsatz, bis Frühjahr 1999 würden rund 50 dieser modernen Trägersysteme für Braun unterwegs sein.

Um für den grenzüberschreitenden europäischen Güterverkehr gerüstet zu sein, beschaffe DB Cargo zur Zeit 700 neue

elektrische Güterlokomotiven, von denen über 400 in Kassel gebaut würden. Dies sichere dort Arbeitsplätze bis zum Jahr 2005.

Wunsch: Zug am Tag

Bestellungen, die heute bis 16 Uhr bei Braun in Melsungen eingehen, sind in der Regel schon am nächsten Tag beim Kunden, berichtete Braun. Wünschenswert sei aber, daß ein Gütertransport nicht nur abends, sondern auch schon etwa ab 10 Uhr vormittags möglich sei. Dies sei besonders bei Lieferungen ins Ausland notwendig, um eine rasche Erledigung der Bestellungen sichern zu können.

„Wir wollen versuchen, das möglich zu machen, aber es wird schwierig“, meinte Jesberg

zum Vormittagszug. Das Problem sei dabei die immer dichtere Taktfrequenz der Personenzüge, die tagsüber auf dem Schienennetz rollen und die für den Güterverkehr kaum „Luft“ übrig ließen. Hier sei eine Entflechtung der Strecken, eventuell die Schaffung eines eigenen Schienennetzes für den Güterverkehr erforderlich.

Die Kapazität der Schienenwege könne durch eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten zwischen Personen- und Güterverkehr auf bestimmten Streckenabschnitten gesteigert werden, meinte Jesberg. Denkbar sei aber auch, daß das Nutzungsrecht für bestimmte Trassen zu bestimmten Zeiten auf Auktionen ersteigert werde. Dies sei zwar noch Zukunftsmusik, jedoch werde dies im Zuge der Europäisierung des Güterverkehrs kommen.

Gewerbegebiet

Landrat Jürgen Hasheider hob in seinem Grußwort hervor, daß die Wahl des Standortes Beiseförth richtig gewesen sei. Er äußerte die Hoffnung, daß möglichst bald mit der Schaffung des Gewerbegebietes Ostheim, dem neuen Autobahnananschluß dort und der Verbindungsstraße zur B 83 begonnen werde. Dies werde die Attraktivität des Containerbahnhofs weiter verbessern. (tom)

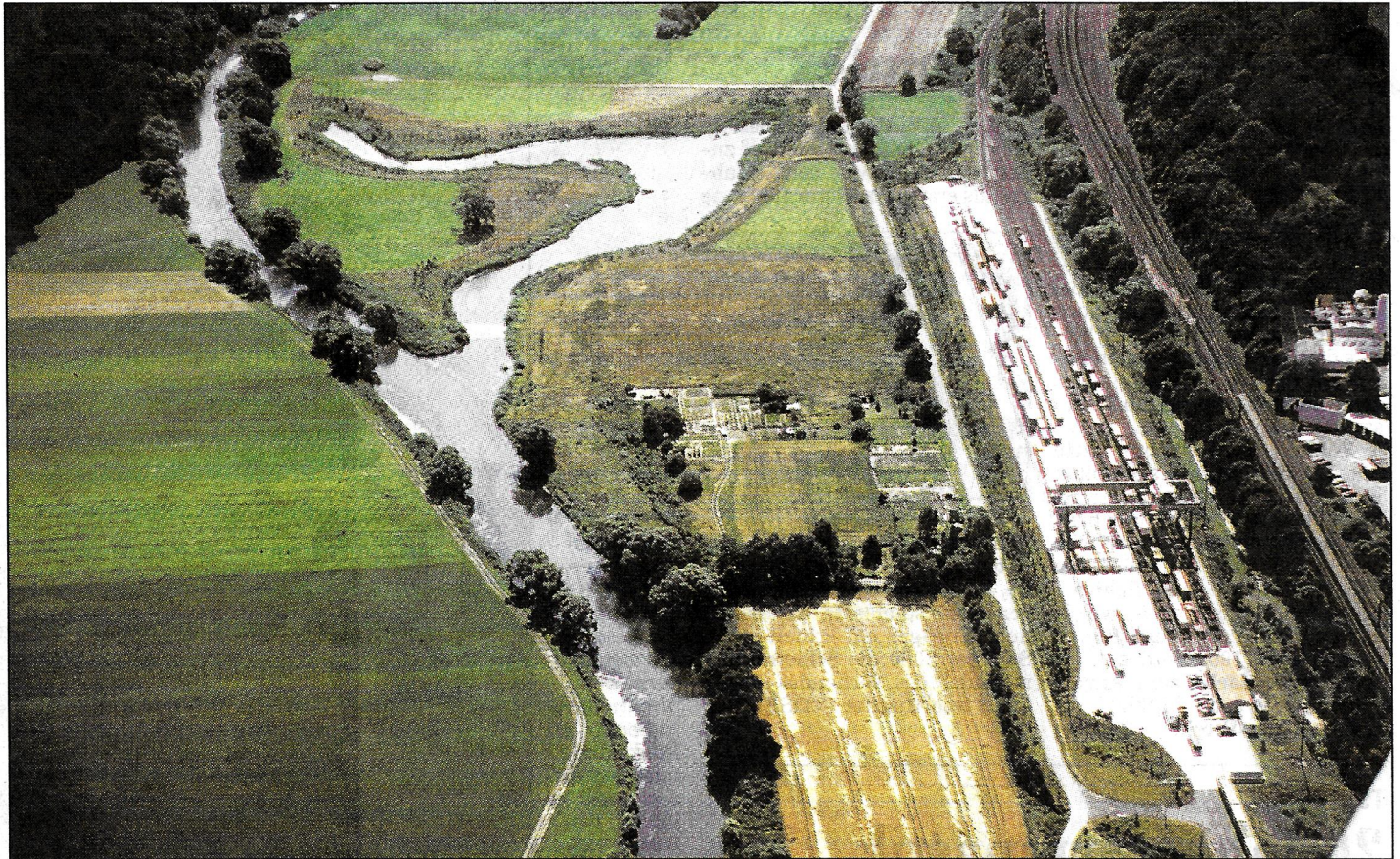
Zahlen, Zahlen, Zahlen

Ein paar Zahlen mögen verdeutlichen welche Bedeutung der Containerbahnhof Malsfeld in nur fünf Jahren bekommen hat: Seit 1993 wurden laut Bahn AG knapp 102 000 Container und 1,74 Millionen Paletten in dem Terminal auf die Schiene gebracht. Dies entspricht einem Volumen von drei Millionen Kubikmetern, einem Gewicht

von 574 000 Tonnen.

Würde man die Container auf Lkw laden, reichte deren Schlange von Flensburg bis nach Berchtesgaden. Auf Autobahnen und Fernstraßen wurden über 50 000 Lkw-Fahrten und damit rund 51 Millionen Lkw-Kilometer erspart, das ist 61 mal die Entfernung Erde-Mond-Erde.

(tom)



Der Containerbahnhof zwischen Malsfeld und Beiseförth aus der Vogelperspektive. Die Bahn AG wies Befürchtungen, der Terminal könnte geplanten Schließungsplänen zum Opfer fallen, zurück. (Foto: Stier)

CONTAINERBAHNHOF

DB: Keine Schließung in Sicht

Die Deutsche Bahn AG verfolgt keine konkreten Pläne zur Schließung von Container-Bahnhöfen. Der Fortbestand des Terminals in Malsfeld-Beiseförth steht nicht zur Debatte.

MALSFELD ■ „Eine Schließung des Container-Bahnhofs in Beiseförth ist nicht in Sicht.“ Mit dieser klaren Aussage nahm Sabine Großkopf, Pressesprecherin der Bahntochter DB Cargo, zu einem Bericht im Hamburger Nachrichtenmagazin „Spiegel“ (HNA berichtete) Stellung.

Der Spiegel hatte von einem „internen Strategiepapier“ berichtet, nach dem DB Cargo plane, von über 80 Umschlagbahnhöfen künftig nur noch 20 bis 30 nationale Terminals betreiben zu wollen. Großkopf dazu: „Ich kann diese angebliche Hiobsbotschaft nicht nachvoll-

ziehen.“ Zunächst einmal betriebe DB Cargo überhaupt keine 80, sondern nur 32 Container-Bahnhöfe. Mögliche andere Stationen, wo Container zwischen Schiene und Straße umgeladen werden können, seien private Einrichtungen.

Sicherlich, so die Pressesprecherin zur HNA, gebe es besser und schlechter ausgelastete Terminals. Und es werde auch darüber nachgedacht, ob der eine oder andere Umladebahnhof auch künftig noch angefahren werden solle.

Angesichts der guten Umschlagzahlen in Malsfeld-Beiseförth sei hier aber keine Schließung geplant. Rund 80 Prozent der dort verladenen Container kommen von der B. Braun Mel-sungen AG. Großkurth: „Wir werden einen Teufel tun und so einen guten Kunden verlieren.“

Ähnlich äußerte sich auch Hans-Georg Kuszniar, Sprecher der Bahn-Tochter DB Netz, die für die Infrastruktur der AG zu-

ständig ist. Kuszniar: „Es gibt keine konkreten Schließungspläne.“ Selbstverständlich orientiere sich auch die Bahn an der Wirtschaftlichkeit ihrer Standorte, aber: „Da, wo wir Geld verdienen, fahren wir auch hin.“

Im Containerbahnhof in Beiseförth zeigten sich die Mitarbeiter von der Spiegel-Meldung „total überrascht“. Leitstellen-Disponent Peter Schneider verwies darauf, dass der Terminal in Beiseförth schon deshalb auf absehbare Zeit nicht geschlossen werden dürfe, weil bei seinem Bau Mittel der EU geflossen seien. Schneider: „Wenn Geld von der EU kam, muss die Einrichtung mindestens 15 Jahre betrieben werden. Unser Terminal läuft aber erst seit sieben Jahren.“

Allerdings lief er schon einmal besser als zurzeit, räumte Jörg Hase, stellvertretender Leiter des Bahnhofs ein. Vor knapp

zwei Jahren war der Terminal sogar schon einmal so stark ausgelastet, dass über einen zweiten Verladekran nachgedacht wurde.

Das ist heute nicht mehr so. Hase: „Wie verladen rund 2500 Container im Monat, davon 80 bis 85 Prozent allein von Braun.“ Tatsächlich aber könnten in Beiseförth monatlich rund 6000 Container verladen werden.

Für den Rückgang sieht Hase zwei Gründe: Erstens habe B. Braun auf größere Container umgestellt, was die anfallende Menge spürbar gesenkt habe. Zum anderen würde Beiseförth von immer weniger Kunden aus dem Raum Kassel genutzt.

Insofern macht auch der mögliche Bau eines neuen Terminals im Güterverteilzentrum bei Bergshausen den Beiseförthern keine Sorgen. Hase: „Solange wir Braun als Kunden halten, ist alles in Ordnung.“

(tom)

Mit der Schiene ist Schluss

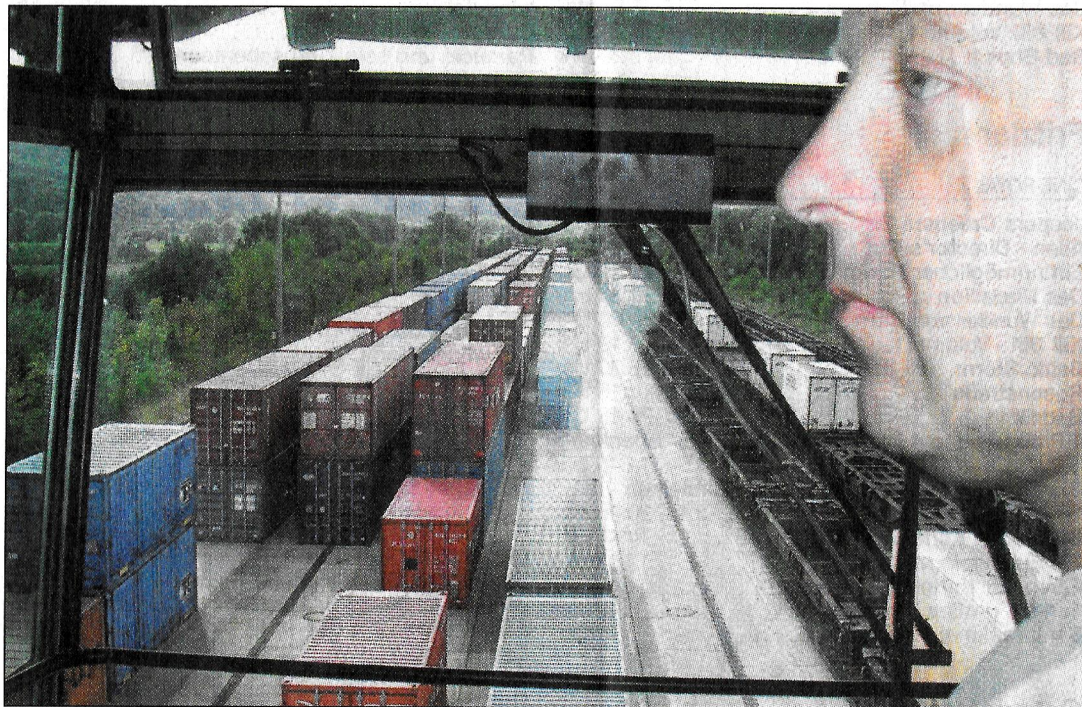
B. Braun kündigte Transportverträge mit der Bahn wegen schlechter Leistungen

Von Axel Schwarz

MELSUNGEN/MALSFELD. Die B. Braun Melsungen AG hat ihre Gütertransportverträge mit der Bahn-Tochter DB Cargo zum 1. November gekündigt. Die Leistungen der Schienentransporteure hätten sich zunehmend verschlechtert und seien dem Weltunternehmen nicht mehr gut genug, teilte die B. Braun AG auf Anfrage unserer Zeitung mit.

Künftig werde das gesamte Frachtaufkommen von einem Konsortium regionaler Lkw-Spediteure befördert, hieß es. Das bedeutet: B. Braun verabschiedet sich als Frachtkunde völlig vom Container-Umschlagbahnhof Malsfeld. Der war vor zehn Jahren vor allem im Hinblick auf das Braun-Logistikzentrum in den Pflefwiesen errichtet worden.

In Spitzenzeiten hatte der Konzern 70 Prozent aller ausgehenden Güter (siehe Hintergrund) auf der Schiene befördert. Derzeit seien es gerade noch 30 Prozent, sagte Konzernsprecherin Dr. Bernadette Tillmanns-Estorf: „Die Bahn



An Containern herrscht kein Mangel: Auch ohne Fracht von B. Braun hat Verlademeister Andreas Sander am Container-Umschlagbahnhof Malsfeld genügend Arbeit. FOTO: HOCKE

ist nicht in der Lage, uns so zu bedienen, wie wir das benötigen.“ DB-Cargo habe eine Reihe von Verbindungen gestrichen, andere Linien ungünstiger zugeschnitten. „Die Leistungen wurden immer schlechter; die Laufzeiten sind zu lang“, klagt Frank Schroer, Leiter der Distributionslogistik bei B. Braun. Die Konzernspitze habe bei der Bahn mehrmals Verbesserungen gefordert; laut Schroer

„bis hin zu Bahn-Chef Mehdorn“ - aber ohne Erfolg.

Logistik-Chef Schroer betont, dass B. Braun als Lieferant des Klinik- und Gesundheitswesens einen gewissen Standard wahren müsse, wenn es um Termin- und Liefertreue geht: Ein Container, der um 22 Uhr das Werk verlässt, müsse beispielsweise sechs Stunden später in Stuttgart sein. Jedoch: „Die Zeitfenster, die uns angeboten werden, sind immer schlechter geworden.“

Kuriose Folge: Der Noch-Vertragspartner DB Cargo, den B. Braun unter anderem auch wegen des ökologischen Vorteils der Schiene gewählt hatte, muss derzeit das meiste Güteraufkommen in Melsungen mit Lastwagen abholen, damit B. Braun seine Liefertermine einhalten kann.

DB Cargo selbst mag zu den Vertragsbeziehungen keine Position beziehen. „Wir haben dazu keine Auskunftspflicht“, so ein Sprecher auf Anfrage.

Die neuen Verträge halten nach Angaben von Braun-Logistiker Schroer die Möglichkeit offen, mit einzelnen Linien auf die Schiene zurückzukehren. Und zwar mit dreimonatiger Frist „sobald wir von irgendeinem Schienenverkehrsträger ein Angebot bekommen, das in unser Konzept passt.“ Dabei sei auch ein leichter Mehrpreis gegenüber dem Lkw-Tarif akzeptabel.

Bisher sei die Schiene um ein Drittel teurer. Aber das sei nicht der Hauptaspekt, meinte Frank Schroer: „Die Transportleistung muss stimmen.“

Containerbahnhof auch ohne Braun gut ausgelastet

MALSFELD/MELSUNGEN. Der Container-Umschlagbahnhof Malsfeld ist auch ohne Frachtaufträge von B. Braun in Melsungen derzeit voll ausgelastet. Dafür sorgen zwei Güterbahnlagen, die von privaten Transportgesellschaften betrieben werden.

► Die Hamburger Containerzug-Firma HCTO ist am Standort Malsfeld vor allem für das Volkswagenwerk tätig und verbindet Nordhessen mit den norddeutschen Seehäfen; ► der Kali- und Düngemittelhersteller K + S betreibt über seine Tochterfirma KTG den Güterzug „Baltic Train“, der ebenfalls den Containerbahnhof Malsfeld anfährt.

Beide sorgen dort für gute Frachturnsätze von insgesamt 2000 Containern pro Monat. Das erläuterte auf Anfrage der

Zwei private Frachtlagen sorgen für Güter-Umsatz

Leiter des Umschlagbahnhofs, Jörg Haase. 300 Container stehen nach seinen Angaben derzeit im Freigelände: „Unsere Abstellfläche ist bombenvoll“; zehn Mitarbeiter hätten gut zu tun.

300 Container - das ist laut Haase etwa auch der Anteil, den die B. Braun Melsungen AG zuletzt zum Frachtaufkommen in Malsfeld beigetragen hat.

Dass sich die Melsunger Weltfirma bis auf weiteres aus dem Schienentransport verabschiedet, hatte den Verband Pro Bahn auf den Plan gerufen. Dessen regionaler Sprecher Folke Ebert (Melsungen) hatte es als umweltpolitischen Skandal bezeichnet, dass ein solch großes Gütervolumen komplett auf die Straße verlagert wird. (ASZ)



Nicht zufrieden mit der Bahn: Die Logistiker der B. Braun AG sind anspruchsvolle Transportkunden. ARCHIVFOTO: SCHWARZ