



KV Terminal Ulm-Dornstadt

Ausbau Umschlagbahnhof (Ubf) Ulm-Dornstadt

DUSS-Terminal Ulm

Meilensteine

- 2005: Inbetriebnahme
- 2019: Erweiterung 3. Kran
- Aktuell: Ausbauplanung 2. Modul

Infrastruktur

- 4 Umschlaggleise à 700m
- Umschlagkapazität: ~ 120.000 LE
- Angegliedertes Lastdepot

Rahmeninformationen

- Ladeneinheitenmix: ~ 87% Container, Rest Sattelaufleger und Wechselbrücken
- Destination: Seehäfen, Maschen, Italien
- Leistungsportfolio DUSS
 - Umschlag
 - Abstellung
 - Agenturleistungen



Erweiterung Ubf Ulm Dornstadt um 2. Modul Projekt auf einem Blick



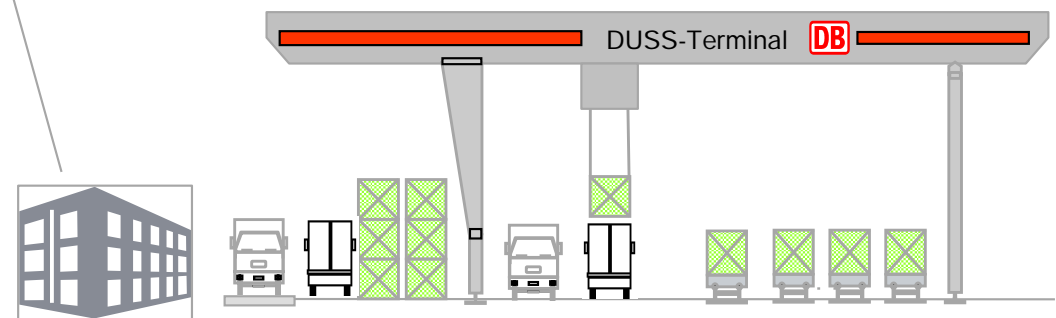
- Leistungsphase Vorplanung (Lph 2) abgeschlossen
- Kapazitätssteigerung: 150.000 Ladeeinheiten
- 100.000 Tonnen CO2 Einsparung
- Vier neue Umschlaggleise
- 33 Vorstauplätze für Lkw
- Lärmschutzmaßnahmen im Projekt geplant
- Schienenanbindung über neue Gleisgruppe aus Richtung Norden

Neubau 2. Modul Ulm-Dornstadt Automatisierung und Innovationen

- 1 Automatisierung der Umschlagprozesse innerhalb festgelegter Bereiche
- 2 Automatisierte Fahrprozesse zur Lärmreduzierung bei Anheben und Absetzen der Last („Soft-Landing“)
- 3 Slotbuchung für LKW sorgt für einen effizienten Ablauf im Terminal und der vor- und nachgelagerten Prozesse
- 4 Einsatz von Fernsteuerstände (Remote Arbeitsplatz) im neuen Modul



Fernsteuerstand:
Steuerung der Kräne über Steuerstand im Bürogebäude mit Videounterstützung



Neubau 2. Modul Ulm-Dornstadt

Flächenbedarf

Der Ausbau umfasst folgende Anlagenteile:

- 4 Umschlaggleise,
- 5 Abstellspuren
- je eine Fahr-, Lade- und Rückfahrspur
- 33 Lkw-Vorstauplätze
- 20 SAnh-Abstellplätze
- neues Dispositionsgebäude
- nördliche Ein-/Ausfahrgruppe parallel zum Zuführungsgleis 100 mit 2 weiteren Gleisen
- ein Schadwagengleis

Südanbindung des Bahnhofs

Die südliche Schienenanbindung erfolgt über die neu zu bauende Ein-/Ausfahrgruppe. Eine fahrdynamische Untersuchung hat ergeben, dass aufgrund der Neigungsverhältnisse zwischen Ulm und Beimerstetten, eine direkte südliche Anbindung der Umschlagmodule mit Gleisunterführung unter der BAB A8 ist nicht möglich.

Zusätzliche Verkehrsbelastung

Die Lkw-Verkehre für den Ubf Ulm/Dornstadt werden heute überwiegend über die BAB A8 geführt. Aufgrund der Kundenstruktur ist davon auszugehen, dass auch die Mehrverkehre weitestgehend über die BAB A8 laufen werden. Heute werden im Durchschnitt ca. 850 Lkw-Fahrten in/aus dem Ubf geführt. Am verkehrsstärksten Tag und unter Volllast der Anlage finden nach Ausbau täglich ca. 1.746 Lkw-Fahrten statt. Bei einer durchschnittlichen Auslastung der Anlage sind dies täglich ca. 1.400 Lkw-Fahrten.

Wartezone für LKW

Im Vorstaubereich werden 33 Vorstauplätze für Lkw errichtet. Mit dieser Anzahl kann das Aufkommen der verkehrsstärksten Stunde aufgefangen und ein Rückstau auf das öffentliche Straßennetz vermieden werden.

Neubau 2. Modul Ulm-Dornstadt

Rangiertätigkeiten im Bahnhof Beimerstetten

Heute fahren alle KV-Züge in/aus dem Ubf durch den Bahnhof Beimerstetten. Das Umspannen der südgehenden Züge erfolgt ebenfalls im Bahnhof Beimerstetten. Mit dem Bau der neuen Ausfahr Gleise entfallen die Rangiertätigkeiten im Bahnhof Beimerstetten weitestgehend.

Ausfahrt nordgehender Verkehre:

Nordgehende Verkehre fahren weiterhin direkt aus der Anlage über den Bahnhof Beimerstetten (Gleis 3) in Richtung Norden aus. Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Verkehre mit Fahrtziel Norden auch über den Bahnhof Beimerstetten ausfahren. Ein wesentlicher Anteil dieser Verkehre mit Fahrtziel Richtung Norden fahren aus der neuen Ein-/Ausfahrgruppe nach Süden aus und tangieren den Bahnhof Beimerstetten nicht.

Einfahrt nordgehender Verkehre:

Die Züge von Norden fahren wie bisher durch den Bahnhof Beimerstetten in die südlich gelegenen Ein-/Ausfahr Gleise 105 bis 108. Dort umfährt die Lok den Wagenzug und stellt diesen dann in den Umschlaggleisen bereit. Bei Auslastung der vorhandenen Gleise 105 bis 108 kann das Umsetzen auch in der neuen Ein-/Ausfahrgruppe erfolgen. Auch hier gilt, dass ein wesentlicher Anteil der Verkehre aus Richtung Norden von Süden in die neue Ein-/Ausfahrgruppe einfahren und somit damit den Bahnhof Beimerstetten nicht tangieren.

Einfahrt südgehender Verkehre:

Verkehre von Süden fahren in die südlich gelegene neue Ein-/Ausfahrgruppe ein. Die Wagenzüge werden dann mittels Zuglok in eines der beiden Umschlagmodule geschoben. Der Bahnhof Beimerstetten wird von diesen Verkehren nicht mehr angefahren.

Ausfahrt südgehender Verkehre:

Züge in Richtung Süden ziehen aus den Umschlagmodulen in die neue Ein-/Ausfahrgruppe vor. Anschließend erfolgt die Umfahrung des Wagenzuges mit der Lok. Die Zuglok zieht bis hinter die Weiche 51 (Höhe ESTW-Gebäude) vor und fährt dann in Richtung Süden auf den Wagenzug. Nachdem die Wagenzüge von Süden bespannt sind, fahren diese in Richtung Süden aus. Das Umsetzen der Loks erfolgt künftig in der neuen Ein-/Ausfahrgruppe und nicht mehr im Bahnhof Beimerstetten.

Aufgrund der der aktuellen Fahrlagenplanung bedingt durch den Neubau der nördlichen Ein-/Ausfahrgruppe und der Neuordnung der Verkehre im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm werden ca. 60 % der Verkehre (auch nordgehende Verkehre) in/aus Richtung Süden fahren. Ca. 40 % der Verkehre fahren über den Bahnhof Beimerstetten. Damit wird es auch künftig zu keiner signifikanten Steigerung der Verkehre über den Bahnhof Beimerstetten kommen. Die Gemeinde Beimerstetten wird durch den Bau der neuen Ein-/Ausfahrgruppe künftig von Schallemissionen entlastet. Detaillierte Untersuchungen erfolgen im Rahmen des Schallgutachtens.