



KTH

Kombi-Terminal Horb

Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG

Erhard Gfrörer & Sohn Schotterwerk GmbH & Co.KG

Fischer Weilheim GmbH

Schuon Logistik GmbH

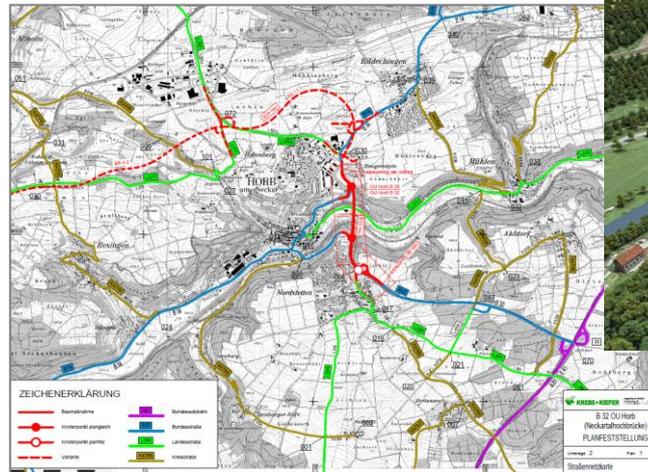
20.11.2020

Agenda

- I. Ist-Zustand & Schieneninfrastruktur am Standort Horb
- II. Soll-Zustand & Ausblick auf mögliche Ausbaustufen
- III. Fact Check – Fakten auf einen Blick
- IV. Visualisierung Horb-Heiligenfeld mit dem Kombi-Terminal Horb
- V. Unser gemeinsames Fazit

Ist-Zustand & Schieneninfrastruktur am Standort Horb

- ❖ Brachliegende Schienen – Laufende Kosten für die Stadt Horb
- ❖ Schientechnische Möglichkeit zur Aufrüstung und Elektrifizierung der Weiche ist gegeben und zugesagt durch das Land Baden-Württemberg
- ❖ Sonst gibt es realistisch keine Möglichkeiten diese Schienenanlage im Industriegebiet Horb wieder zu reaktivieren !
- ❖ Dazu steht in naher Zukunft als Anbindung die neue Neckartalbrücke zur Verfügung



Quelle: KREBS + KIEFER

Ist-Zustand & Schieneninfrastruktur am Standort Horb

- ☛ Verkehrsentwicklung durch das Güterverkehrskonzept Baden-Württemberg (2020):

„Bis 2030 wird das Transportaufkommen im Güterverkehr voraussichtlich weiter ansteigen. Trendentwicklung in der Summe über alle Landverkehrsträger zwischen 2010 und 2030 mit einem Mengenwachstum im Güterverkehr von knapp 23 Prozent [...].

Der Kombinierte Verkehr wird in der Summe aus diesen Maßnahmen zu einer wesentlichen Stütze des Güterverkehrskonzepts Baden-Württemberg, und einer nachhaltigen – weitgleichermaßen ökologisch sinnvollen als auch wirtschaftlich attraktiven – Möglichkeit der vermehrten Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene.“

- ☛ Studie „Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr; Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart“ (2013)
- ☛ Studie „Konzeption zur Stärkung des KV in Baden-Württemberg“ (2014)

Quelle: Jede Studie ist online frei zugänglich

Ist-Zustand & Schieneninfrastruktur am Standort Horb

- ☛ **Winfried Hermann**, Verkehrsminister Baden-Württemberg:
„Sichtbares Zeichen für Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene [...]. Mit der Realisierung des Projekts soll ein sichtbares Zeichen für das klima- und umweltpolitische Ziel der weiteren Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene in der Region gesetzt werden.“
- ☛ **Steffen Bilger**, Staatssekretär beim BM Verkehr und digitale Infrastruktur:
„Wir wollen mehr Güter von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Dafür fördern und unterstützen wir den Kombinierten Verkehr - so auch in Horb.“
- ☛ **Matthias Gastel**, Bündnis 90/Die Grünen, Mitglied des deutschen Bundestages:
„Wer die Forderung nach ‚Mehr Güter auf die Schiene‘ endlich aus den Sonntagsreden herausholen und konkret anpacken will, muss auf mehr Gleisanschlüsse in Industriegebieten und zusätzliche Umschlagsterminals setzen. Daher begrüße ich die breite Unterstützung und das unternehmerische Engagement für ein solches Terminal in Horb.“

Quelle, 23.09.2019: Offizielle Pressemitteilung des Ministerium für Verkehr BW,
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemittelung/pid/wichtiger-meilenstein-fuer-kombinierten-gueterverkehr-in-horb-heiligenfeld/>

Ist-Zustand & Schieneninfrastruktur am Standort Horb

- ☛ Aktuelle LKW-Verkehre, sowie benötigte Beförderungsleistung von Gütern steigen jährlich und weiterhin gibt es viel zu wenig Möglichkeiten um auf die Schiene zu kommen
- Es werden immer weitere Strecken zu immer billigeren Preisen gefahren, was mehr Verkehr, mehr Stau und mehr CO² bedeutet
- ☛ Was ist das Kombi-Terminal Horb also wirklich?
- Durch das Kombi-Terminal wird eine Infrastruktur zur Verfügung gestellt, die die Möglichkeit bietet, Logistik zu optimieren, bestehende Transportwege zu verkürzen, Straßen zu entlasten und dadurch CO² einzusparen

Von der Straße



auf die Schiene

- ☛ Standort Suche: Einzige bestehende Gleisanlage mit anschließender Gewerbefläche zwischen Stuttgart - Singen mit Anschluss an die A81

Quelle: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html>
<https://www.mdr.de/investigativ/exakt-logistik-lkw-dumpingpreise-100.html>

Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen

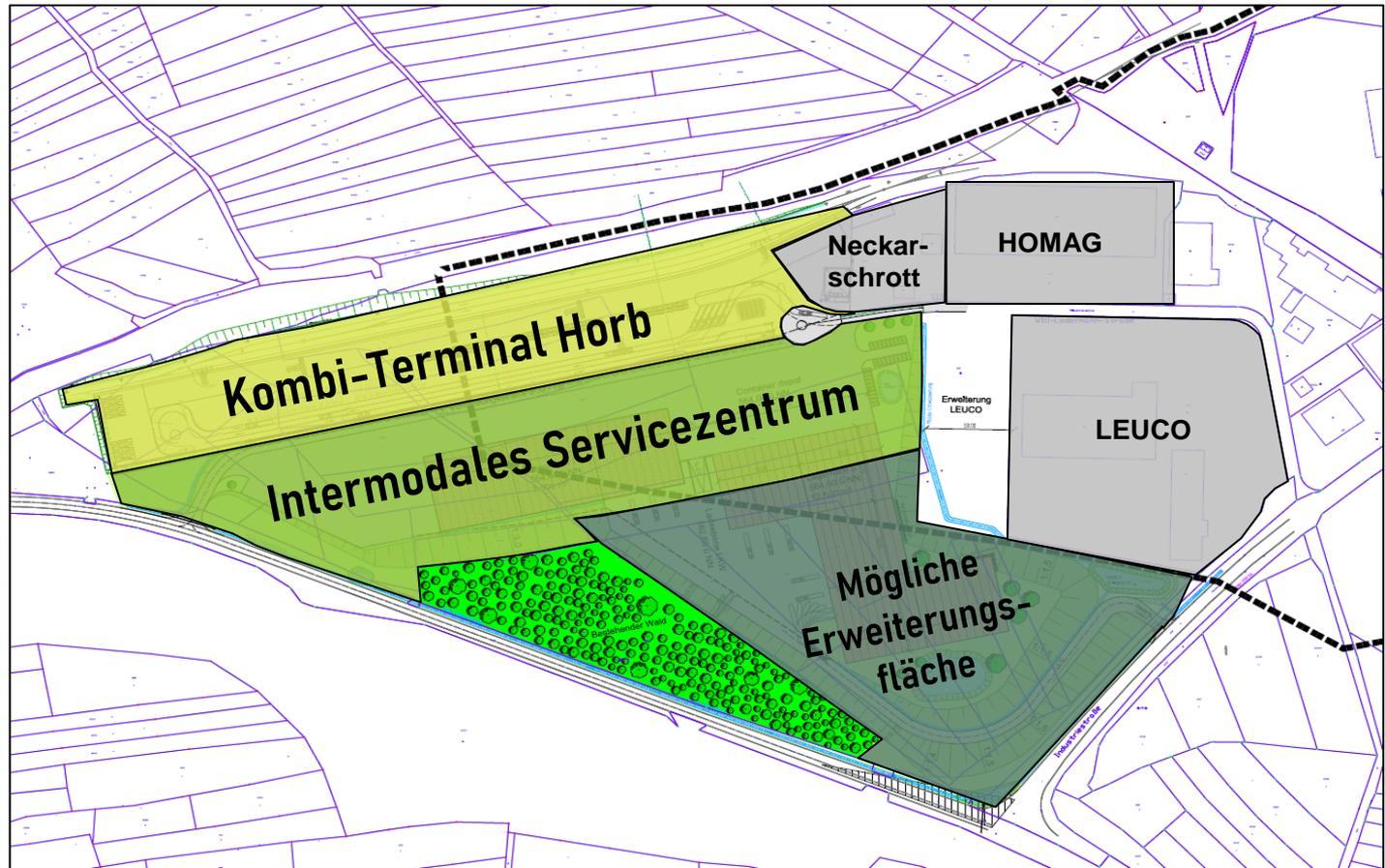
- ☛ **Abgrenzung einzelner Bauphasen und Projekte:**
 - I. **Kombi-Terminal Horb (Fertigstellung 2. Halbj. 2021)**
→ Aktuelles Scoping- / Planfeststellungsverfahren läuft hierzu
 - II. **Intermodales Servicezentrum Horb (Fertigstellung Ende 2021)**
 - III. **Mögliche Erweiterungsfläche (Fertigstellung noch unbekannt)**
 - IV. **Materialumschlagplatz (Fertigstellung noch unbekannt)**

- ☛ **Zum aktuellen Verfahren, von der GR-Sitzung (28. Juli 2020):**

Gemeinderat befürwortete einstimmig, dass Vertragsverhandlungen mit dem Vorhabenträger zur Erweiterung des Industriegleises sowie zur Errichtung einer Logistikeinheit als Ergänzung zum Containerterminal durch die Verwaltung vorgenommen werden können und beauftragte die Verwaltung, einen Aufstellungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan (Intermodales Servicezentrum Horb) vorzubereiten.

Quelle: <https://www.horb.de/de/Stadt-Buerger/Aktuelles/Stadtnachrichten/Stadtnachricht?view=publish&item=article&id=3431>
- aktualisierter Namen

Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen



Quelle: Ing.-Büro GAUSS – eigene Bearbeitung – Skizze nicht maßstabsgetreu

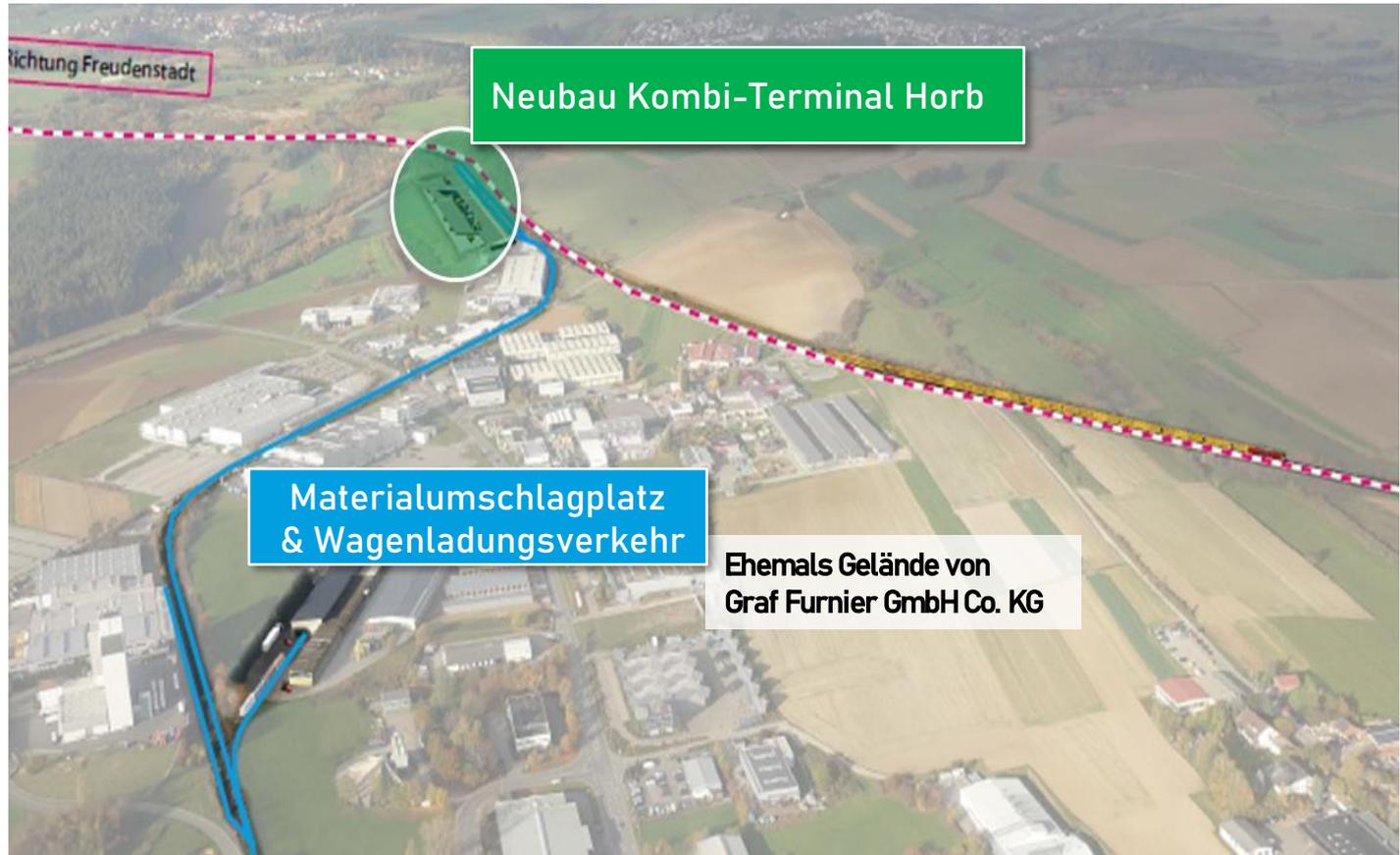
Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen



Quelle: OpenRailwayMap
eigene Bearbeitung – nicht maßstabsgetreu

- ☛ Sandzuschlag für regionale Betonwerke
- ☛ Abtransport/Entsorgung von belasteten Böden und Bauschutt
- ☛ Holzumschlag sowohl von Fertigprodukten als auch von Langholz
- ☛ Umschlag und Lagermöglichkeit von Baustahl/Stahl

Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen



Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen

Kombi-Terminal Horb (KTH)

Erklärung der Investition und Zusammensetzung der Investorengruppe:

- Die Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG beabsichtigt das Grundstück des Terminals von der Stadt Horb zu erwerben und stellt den Planfeststellungsantrag beim Regierungspräsidium, damit es bebaut werden darf
- Die bestehende Schienenanlage bleibt in Besitz der Stadt und wird an die Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG verpachtet
- Die Schienenanlage wird innerhalb des Terminal-Grundstücks erweitert
- Zugleich stellt die Firma Plathe auch den Fördermittelantrag beim EBA (Eisenbahnbundesamt) und führt als Auftraggeber die Ausschreibungen aus
- Es wird sowohl der Bau als auch der Betrieb des Kombi-Terminals (gemäß KLV –Richtlinie) ausgeschrieben
- Die Unternehmensgruppe Gfrörer/Fischer, mit ihrem Eisenbahnverkehrsunternehmen UTL GmbH, wird sich für beide Gewerke (Bau / Betrieb) bewerben
- Weiter muss beim Betrieb des Terminals ein diskriminierungsfreier Zugang für alle potenziellen Nutzer / Interessenten gewährleistet sein

Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen

Intermodales Servicezentrum

- ☛ Das Intermodale Servicezentrum wird durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zwischen der Stadt Horb und der Investorengruppe (Gfrörer, Fischer, Schuon) erschlossen
- ☛ Es wird im ersten Schritt ein städtebaulicher Vertrag zur Zusammenarbeit zwischen der Stadt Horb und der Investorengruppe geschlossen. Der dazugehörige Durchführungsvertrag wird im weiteren Projektverlauf (1. Quartal 2021) erarbeitet und wird die finalen Vertragsinhalte eng fassen
→ Ziel ist es, sowohl das Servicezentrum als auch das Terminal aus einer Hand zu bewirtschaften, was Vorteile für alle Beteiligten bringen würde
- ☛ Das Servicezentrum ist für die Funktionsfähigkeit des Terminals notwendig
- ☛ Dort werden volle, sowie leere Container gelagert

Mögliche Erweiterungsfläche

- ☛ Über die südliche Erweiterungsfläche kann zu späterem Zeitpunkt beschlossen werden. Zu diese Fläche bestehen noch keine Konzepte, womit dieser Projektabschnitt aktuell den Planungshorizont überschreitet

Fact Check – Fakten auf einen Blick

- Ein Lärmgutachten ist derzeit in Erstellung
- Das Verkehrsgutachten wird derzeit erweitert, auch unter Berücksichtigung der kommenden Neckartalbrücke



Sorgen

Durch Umschlags-
tätigkeit wird starker
metallischer Lärm
produziert



Fakten

Die Reachstacker, die wir planen zu nutzen, haben ein Erweiterungsmodul per Sensor, welches Kollisionen beim Umladen und somit metallischen Lärm verhindert. Dies ist außerdem im Sinne des Betreibers den Umschlag beschädigungsfrei durchzuführen.

→ Zum [Video-Clip](#):



Quelle: <https://www.kalmar.de/equipment-services/nachruestungen/sanfte-lastabsenkung/>
<https://www.youtube.com/watch?v=RVF7ZAipRws>

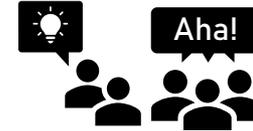
Fact Check – Fakten auf einen Blick



Sorgen

Durch die Versiegelung wird ein weiterer Flächenverbrauch herbeigeführt

Für den Bauabschnitt 1 sollen ca. 8 ha, und für Bauabschnitt 2 ca. 4,5 ha Fläche versiegelt werden
(Gesamt 12,5 ha)



Fakten

Ca. die Hälfte des Terminal-Plangebiets ist bereits versiegelt, sodass eine Wiedernutzbarmachung der bereits beanspruchten Fläche geschaffen wird! Damit kann dem Flächenverbrauch entgegen gewirkt werden.

Das Kombi-Terminal hat gemäß Scoping-Papier eine versiegelte Fläche von 2,7 ha. Das Intermodale Servicezentrum ist mit einer versiegelten Fläche von rund 3 ha geplant. Die Erweiterungsfläche wird mit einem Grundstück von rund 4 ha geplant. Davon wird nur rund die Hälfte versiegelt werden, da hier auch große Teile des internen Ausgleichs stattfinden sollen.
(Gesamt ca. 8 ha)
Dachwasser, wie auch Oberflächenwasser wird versickert; außerdem besteht die Möglichkeit für Photovoltaikanlagen auf dem Dach.

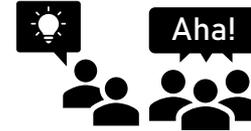
Fact Check – Fakten auf einen Blick



Sorgen

Es soll Nachtbetrieb gegeben sein

Entstehender Lärm durch Rückfahrwarner



Fakten

Der Umschlagbetrieb Schiene/Straße ist als Zweischichtbetrieb (6 bis 22 Uhr) vorgesehen. Ein Nachtbetrieb lohnt sich schon aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht, da die Kunden nachts nicht erreichbar sind. Dementsprechend finden die Lkw-Fahrten auch nur tagsüber statt. Zugankünfte oder -abfahrten können jedoch in Abhängigkeit vom Fahrplan auch nach 22 Uhr bzw. vor 6 Uhr erfolgen.

Es werden Alternativen zur akustischen Rückfahrwarnung beim Reachstacker geprüft, die bereits in anderen Terminals im Einsatz sind (z.B. optische Warner oder Rauscher). Im Fall von akustischen Warnern sind diese im schalltechnischen Gutachten zu berücksichtigen.

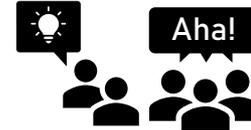
Fact Check – Fakten auf einen Blick



Sorgen

Es gibt Pläne zu einer Erweiterung nördlich der Gleise mit bis zu 50 ha Fläche

Politisches Techtel-Mechteln weil der Förderbescheid schon vor Genehmigung vorliegt



Fakten

Wie die Verwaltung der Stadt Horb mehrfach öffentlich betonte, gibt es aus der Investorengruppe keine Pläne zu einer Erweiterungsfläche nördlich der Gleise, was wir hiermit nochmals klar zum Ausdruck bringen wollen! Diese Flächenvermutung entspricht in keiner Weise der Realität.

Förderantrag und Genehmigung laufen üblicherweise parallel, da Kombi-Terminals ohne Förderung i.d.R. wirtschaftlich nicht darstellbar sind. Ein Antrag auf Genehmigung (Planfeststellung) ist daher erst nach der Förderzusage sinnvoll. Der Förderbescheid liegt im Entwurf vor und wird erst nach Genehmigung rechtskräftig. Förderanträge müssen vor Genehmigung eingereicht werden, da sonst keine Zusage mehr möglich ist. Dies ist übliche Praxis.

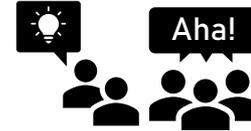
Fact Check – Fakten auf einen Blick



Sorgen

Bau des Terminals ohne aktuell gültigen Flächennutzungsplan. Teil der Fläche ist für die Landwirtschaft geplant

Für Ausgleichsmaßnahmen wird ggf. wertvolle Nutzfläche der Landwirtschaft entzogen



Fakten

Der als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesene Teilbereich nimmt vom Geltungsbereich des Kombi-Terminals lediglich 15,5 % ein. Der Rest ist bereits durch den bestehenden Bebauungsplan ‚GI-Brand‘ und den Flächennutzungsplan abgedeckt.

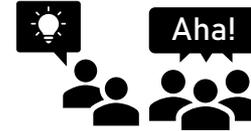
Die planintern und -externen Ausgleichsmaßnahmen werden im weiteren Verfahren geklärt. Der Investor versucht allein aus Kostengründen einen möglichst hohen internen Ausgleich zu schaffen. Dies ist jedoch aufgrund des Versuchs eines möglichst sparsamen Flächenumgangs und somit einer fast 100%igen Nutzung des Terminalgrundstücks für den Betrieb des Terminals nicht vollständig möglich.

Fact Check – Fakten auf einen Blick



Sorgen

Es entstehen
hochgerechnet über 200
LKW-Fahrten am Tag



Fakten

Mit einer **Vollauslastung** des Terminals sind laut EBA-Prüfbericht 18.000 Ladeeinheiten pro Jahr möglich. Pro Tag (250 Verkehrstage) macht das 144 benötigte Transporte.
Aber: Es handelt sich weiterhin um Bestandsverkehre der Region, die gegenwärtig über Kornwestheim oder durchgängig per Straße von und zu den Nordhäfen durchgeführt wird.

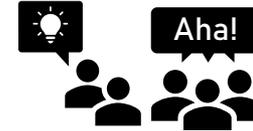
Fact Check – Fakten auf einen Blick



Sorgen

Das Terminal kann keine qualifizierten Arbeitsplätze bieten, wie beispielsweise „große Firmen in der Nähe“

(1/2)



Fakten

Die großen Firmen in der Nähe sind ausschließlich produzierende Gewerbe. Alle diese Firmen brauchen eine funktionierende Logistik mit Lagerhaltung, Verpackung und Transport. Durch das Kombi-Terminal werden die Logistikabläufe verbessert, dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit der produzierenden Firmen ebenfalls gesteigert. Ohne Logistik sind unsere Global Player in der Region nicht überlebensfähig!

- Nachgelagert sind es die Auftraggeber, die „großen Firmen in der Nähe“, die durch kürzere, grünere und günstigere Transportmöglichkeiten einen wirtschaftlichen Vorteil generieren können
- Dieser kann bspw. direkt in Personalerweiterung, Personalerhaltung oder Forschung & Entwicklung, investiert werden
- So profitiert die gesamte wirtschaftliche Region!

Fact Check – Fakten auf einen Blick

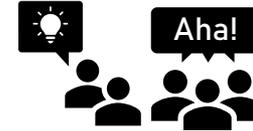


Sorgen

Das Terminal kann keine qualifizierten Arbeitsplätze bieten, wie beispielsweise „große Firmen in der Nähe“

(2/2)

Quelle: <https://www.absolventa.de/jobs/channel/logistik/thema/beruf>



Fakten

Grundsätzlich werden Logistik-Fachleute in vielen Bereichen gesucht. Denn nicht nur Logistik-Unternehmen, sondern auch Arbeitgeber aus ganz verschiedenen Branchen brauchen diese Experten.

In der Logistikkette eines Kombi-Terminals werden bis zu 100 Personalressourcen notwendig, wie bspw.:

- Im Zugverkehr: Geschäftsführung, Eisenbahnbetriebsleitung, Lokführer, Wagenmeister, Rangierpersonal, kaufm. Verw.
- Im Terminal/Servicezentrum: Geschäftsführung, Terminalleiter, Platzwart, Reachstacker-Fahrer, Mechaniker, Schlosser, kaufm. Verw., Vertriebsmitarbeiter, Disponenten, ...
- Spedition: Betriebsführung, Disponenten, kaufm. Verwaltung, ...

Visualisierung Horb-Heiligenfeld mit dem Kombi-Terminal Horb



Quelle: Ing.-Büro Gfrörer

Visualisierung Horb-Heiligenfeld mit dem Kombi-Terminal Horb

KOMBI-TERMINAL HORB
IN HORB A.N. - HEILIGENFELD
VISUALISIERUNG KONZEPTION
24.06.2020



Quelle: Ing.-Büro Gfrörer

Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG | Gfrörer Schotterwerk GmbH & Co.KG
Fischer Weilheim GmbH | Schuon Logistik GmbH

Unser gemeinsames Fazit

- ✦ Unterstützung aus allen politischen Richtungen & der heimischen Wirtschaft
- ✦ Konkrete Maßnahme für den Klimaschutz
- ✦ Umweltbewusstes Konzept - ausgelegt für Generationen
- ✦ Pionierstatus einer zukunftsfähigen privatgeführten KV-Logistik
- ✦ Wirtschaftliche Stärkung der Region um schwäbische Innovationskraft aufrecht zu erhalten und Arbeitsplätze nachgelagert zu sichern

Als Investorengruppe und Unternehmer ist uns sehr wohl bewusst, was wir hier tun und welche Chancen und Risiken das Projekt in sich trägt. In der Natur des mittelständischen Unternehmens, denken wir langfristig und in Generationen!

Wir sind überzeugt, dass der Großteil des Schwerverkehrs in Zukunft auf die Schiene verlagert werden muss. Aus der Region kommend, nehmen wir die Bedenken und Ängste der Bürger ernst und werden uns messen lassen an dem was wir machen.

Unser gemeinsames Fazit

- Möglichkeit der gemeinsamen Zusammenarbeit in Richtung Ortsumgehung
- Für eine Ortsumfahrung werden mehrere Varianten, in Abstimmung mit übergeordneten Behörden, geprüft.
Verschiedene Umfahrungen sind bereits seit Jahrzehnten geplant, schon bevor die Planung zur Errichtung eines Kombi-Terminals konkretisiert wurde.
- Alternative verkehrslenkende Maßnahmen wurden ebenfalls schon in Erwägung gezogen und würden unsererseits Unterstützung erhalten.

Von der Straße



auf die Schiene