

Mit uns in die
ZUGKUNFT!

Wir verbinden Schiene mit Straße.

**KV-Terminal
Horb am Neckar**

28. Juli 2020

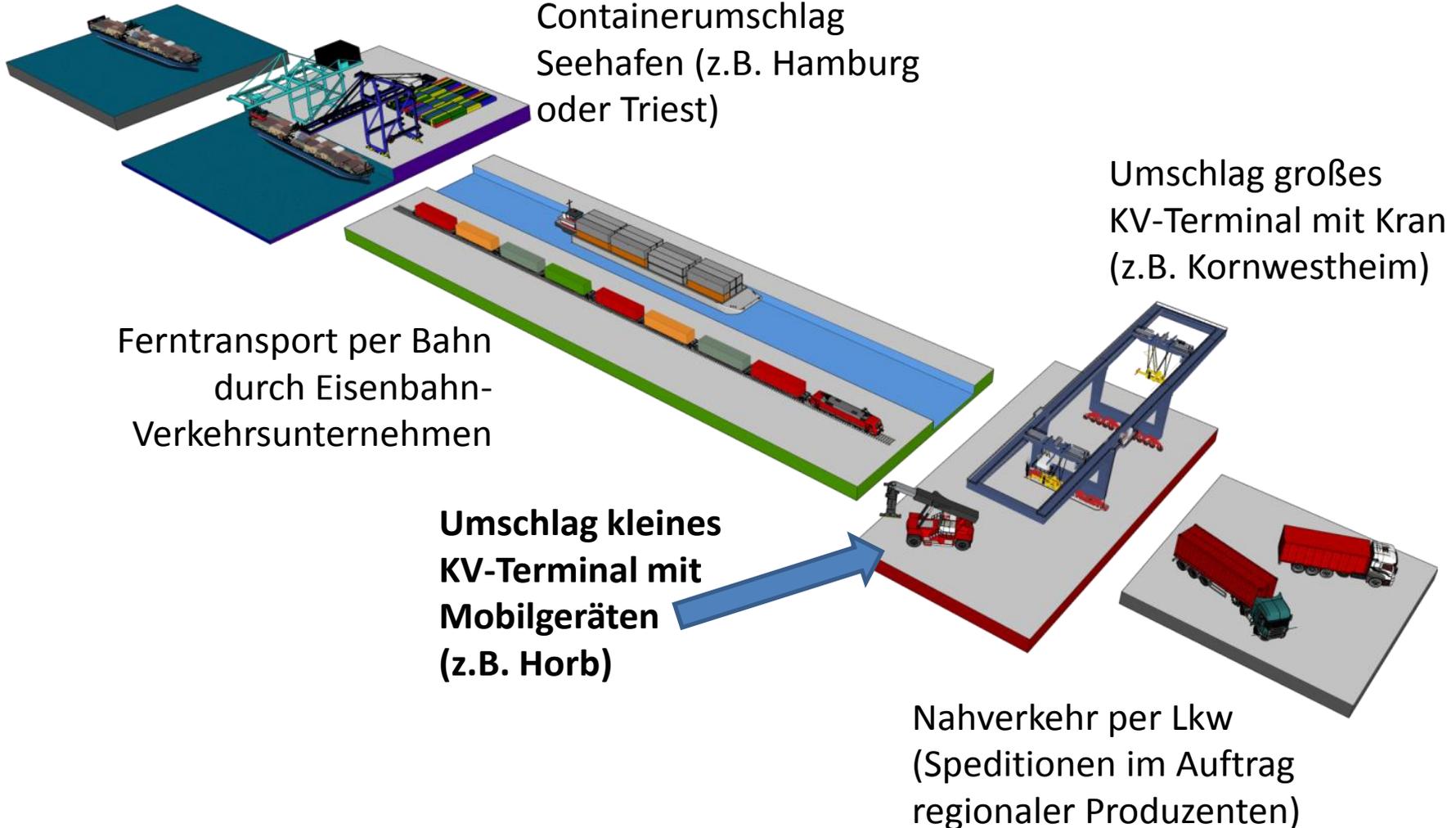
Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG 75387 Neubulach



Inhalt

- Kombiniertes Verkehr (KV) Schiene/Straße
- Notwendigkeit des Vorhabens
- Erwartete Verkehrsmengen
- Straßenanbindung
- Schienenanbindung und Bedienung
- Geplante Baumaßnahmen KV-Terminal
- Planungsstand (Lageplan, Querschnitt)
- Genehmigungsverfahren
- Entwicklungsperspektiven

Kombinierter Verkehr (KV) Schiene/Straße



Notwendigkeit des Vorhabens

- Steigendes regionales Aufkommen im Containerimport und -export über die Nordseehäfen => steigende Nachfrage im Kombinierten Verkehr (KV)
- Zeit- und Kostenaufwand für den Straßenvor- bzw.- nachlauf aus der Region zu bestehenden KV-Terminals ist gegenüber dem durchgehenden Straßentransport nur bedingt wettbewerbsfähig:
 - Kornwestheim: ca. 65 km (staugefährdete Stadtumfahrung oder -durchfahrt, gravierende Lkw-Abfertigungsengpässe im Terminal)
 - Singen: ca. 100 km (für Nordseehäfen entgegen Frachtrichtung)
- KV-Verladung regionaler Aufkommen künftig bereits in Horb
- Studie „Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr; Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart“ (2013)
- Studie „Konzeption zur Stärkung des KV in Baden-Württemberg“ (2014)
- Güterverkehrskonzept Baden-Württemberg (2020)

Erwartete Verkehrsmengen

- Halbzüge (ca. 350 m) ab/an Kornwestheim, hierdurch werden dort zusätzliche Kapazitäten verfügbar (1 Halbzug KWH, 1 Halbzug Horb)
- 16.000 Ladeeinheiten (z.B. 40-Fuß-Container) pro Jahr bzw.
- 64 Ladeeinheiten pro Verkehrstag (250 Tage) im Ein- und Ausgang als Rundlauf
- entspricht ca. 32 Lkw-Fahrten pro Tag (Lkw bringt z.B. Leercontainer und nimmt beladenen Container wieder mit)
- Stadt hat ein Verkehrsgutachten für das KV-Terminal und die geplanten benachbarten Logistikanlagen beauftragt (Gebietserweiterung IG Heiligenfeld)

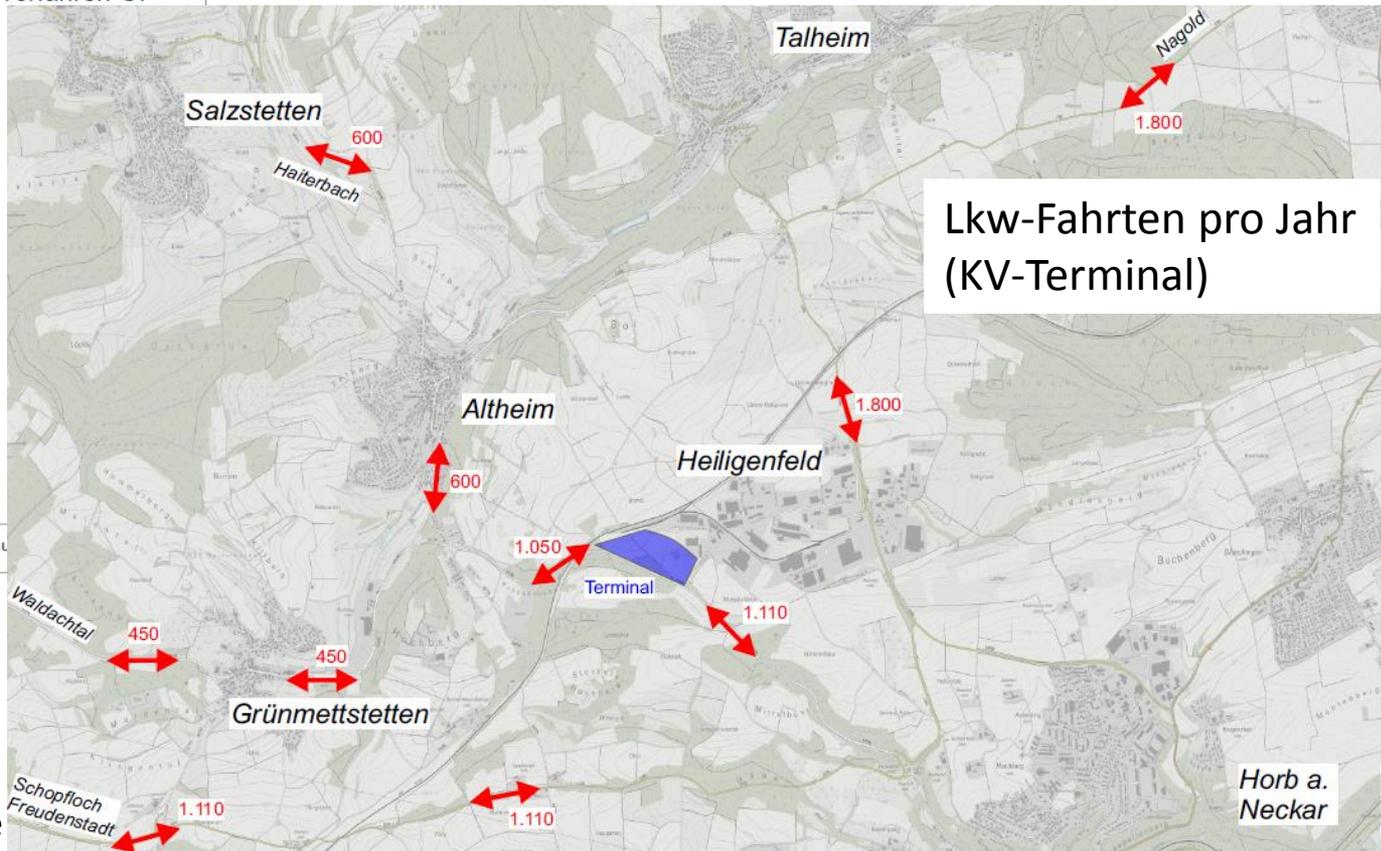
Verteilung der Straßentransporte



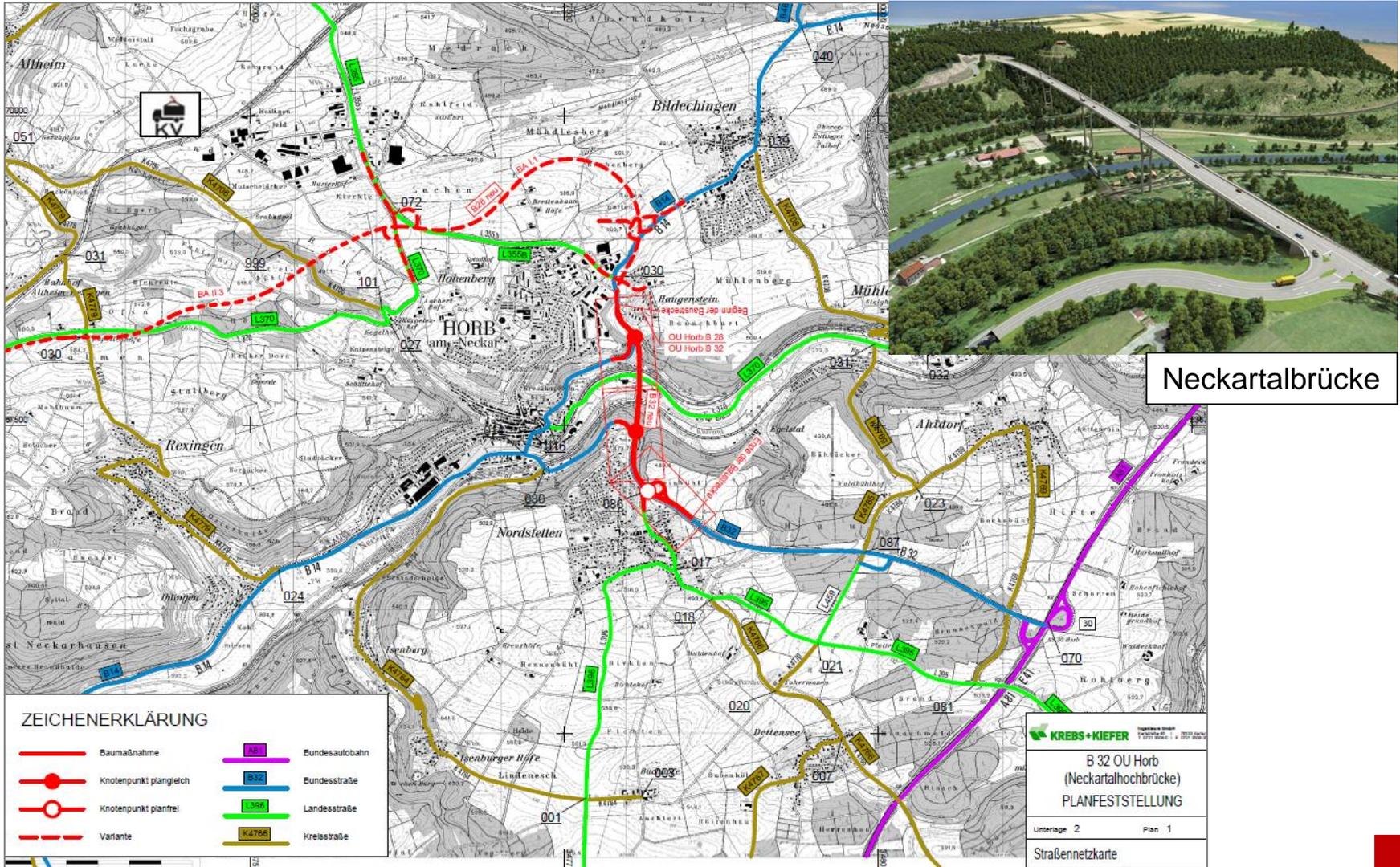
STADT HORB AM NECKAR

Verkehrsgutachten zum B-Planverfahren GI
Brand

Aufgrund der Verlagerung der Transportwege können die heutigen Fahrstrecken von der Autobahn (z.B. B 14, B 32) von Schwerverkehr entlastet werden. Z.B. muss nicht mehr durch die Kernstadt von Horb oder Bildechingen gefahren werden. Geringe zusätzliche Belastungen werden in Altheim und Grünmettstetten ermittelt, die aber nur einen kleinen Anteil (<3%) am bisherigen Verkehrsaufkommen ausmachen.

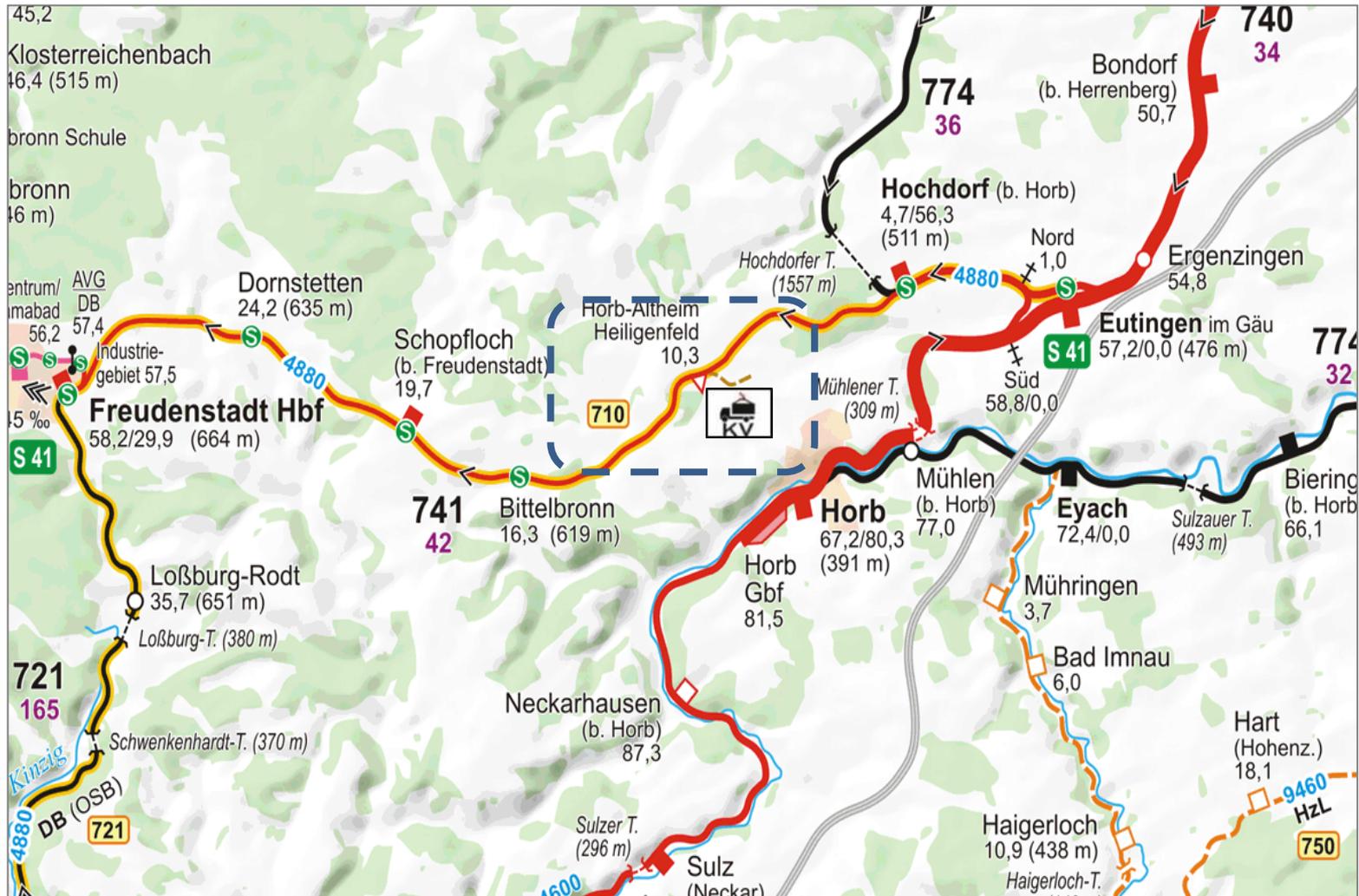


Straßenanbindung - Planzustand



Quelle: KREBS + KIEFER

Schienenanbindung – Lage im Netz



Quelle: Eisenbahnatlas, eigene Bearbeitung

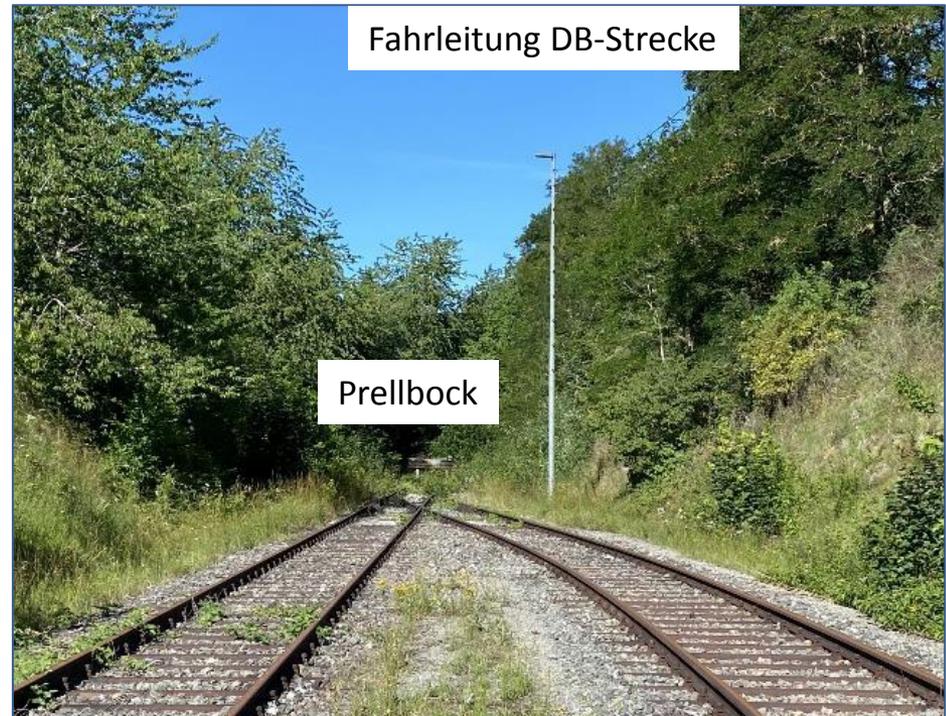
Vorhandene Gleisanlagen – nördlicher Bereich



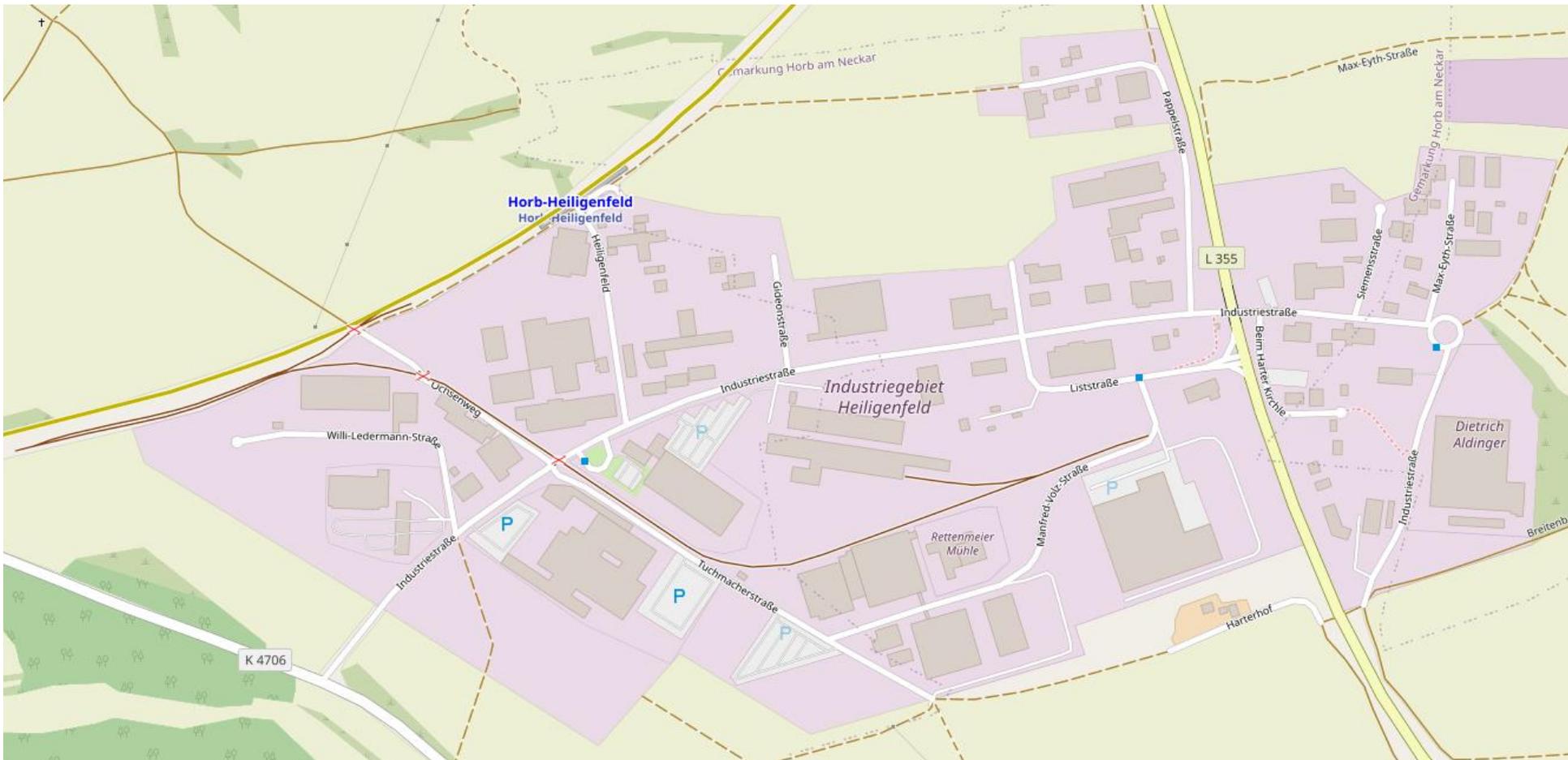
Vorhandene Gleisanlagen – nördlicher Bereich



Nutzung für das geplante KV-Terminal



Vorhandene Gleisanlagen – südlicher Bereich



Quelle: OpenRailwayMap

Vorhandene Gleisanlagen – südlicher Bereich



Vorhandene Gleisanlagen – südlicher Bereich



Schienenseitige Bedienung – Aktueller Stand

- Anschlussweiche mit Schlüsselbedienung (hoher Zeitaufwand)
- Bedienung mit Halbzügen mit bis zu 355 m ist nach Prüfung durch DB Netz nur nachts möglich
- Tagsüber wird die Zuglänge durch die Nutzlänge des Überholgleises im Bf Hochdorf auf 200 m begrenzt (Begegnung Stundentakt SPNV)



Lösung:

1. Nachtbedienung mit Halbzügen bis 355 m aus dem Ubf Kornwestheim (Übergangslösung)
2. Anpassung Signaltechnik Anschlussweiche und Gleisnutzlängen im Bf Hochdorf (künftige Situation)

Schienenseitige Bedienung – Künftige Situation

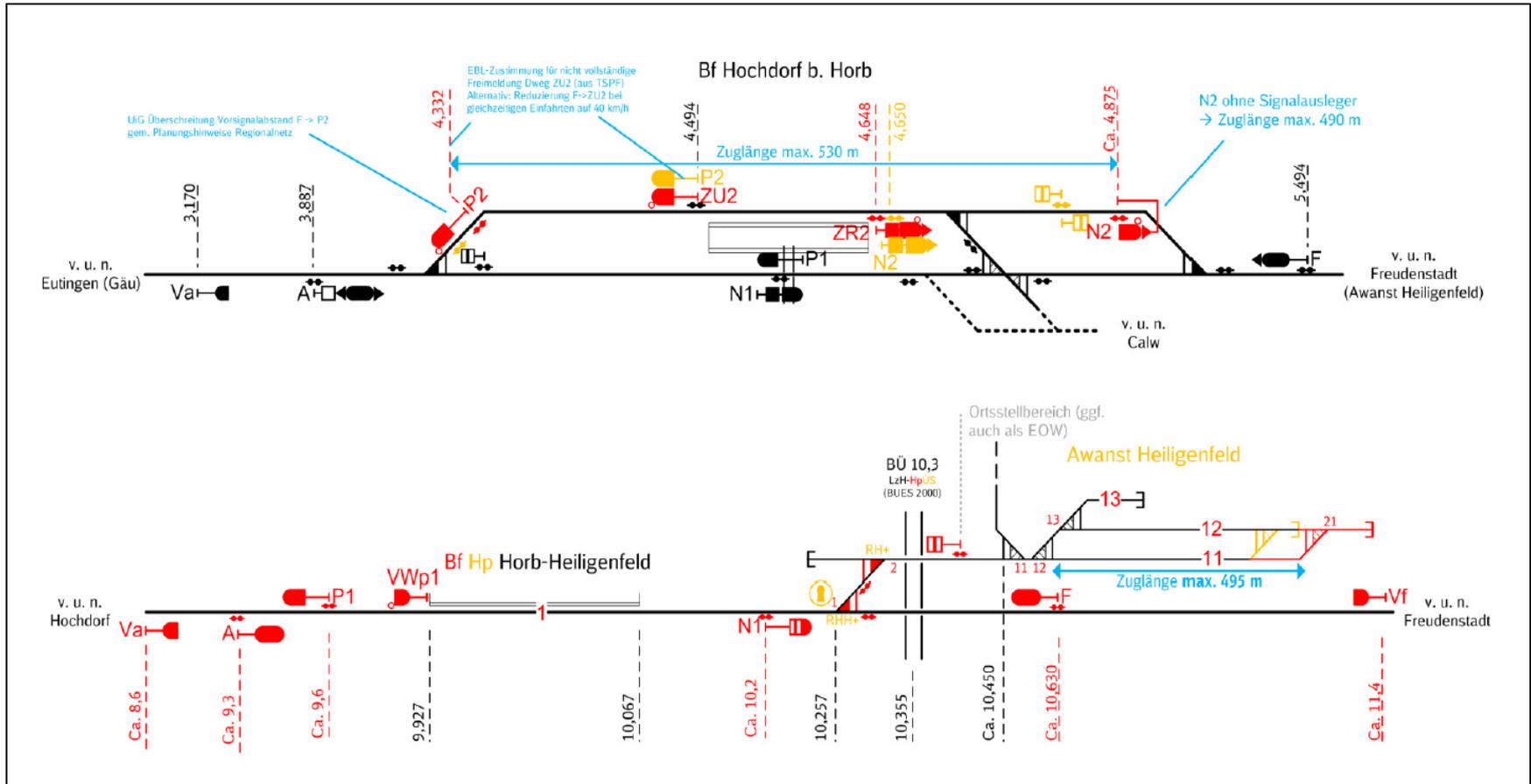
Anschlussbedienung und Anschlussweiche:

- 2020 soll der BÜ an der L355 durch eine Brücke ersetzt werden
- Entsprechend entfällt der Einschaltkontakt des BÜ, der derzeit die Zuglänge auf 355 m begrenzt => nachts längere Züge möglich
- DB Netz plant die Einbindung der Anschlussweiche in das elektron. Stellwerk (ESTW) sowie Ausstattung mit elektrischem Antrieb
- Im Ergebnis deutlich günstigere Zeitfenster für die Anschlussbedienung

Aktueller Stand:

- Finanzierung der Stellwerksanpassung und Maßnahmen im Bf Hochdorf werden durch DB Netz finanziert
- Verkehrsministerium BW hat Förderung der Weichenanpassung der Anschlussbahn zugesagt (Mittel im Haushalt eingestellt)
- Stadt Horb hat die Planung beauftragt (mit Landesförderung)

Schienenseitige Bedienung – Künftige Situation



Quelle: DB Netz

Geplante Baumaßnahmen KV-Terminal

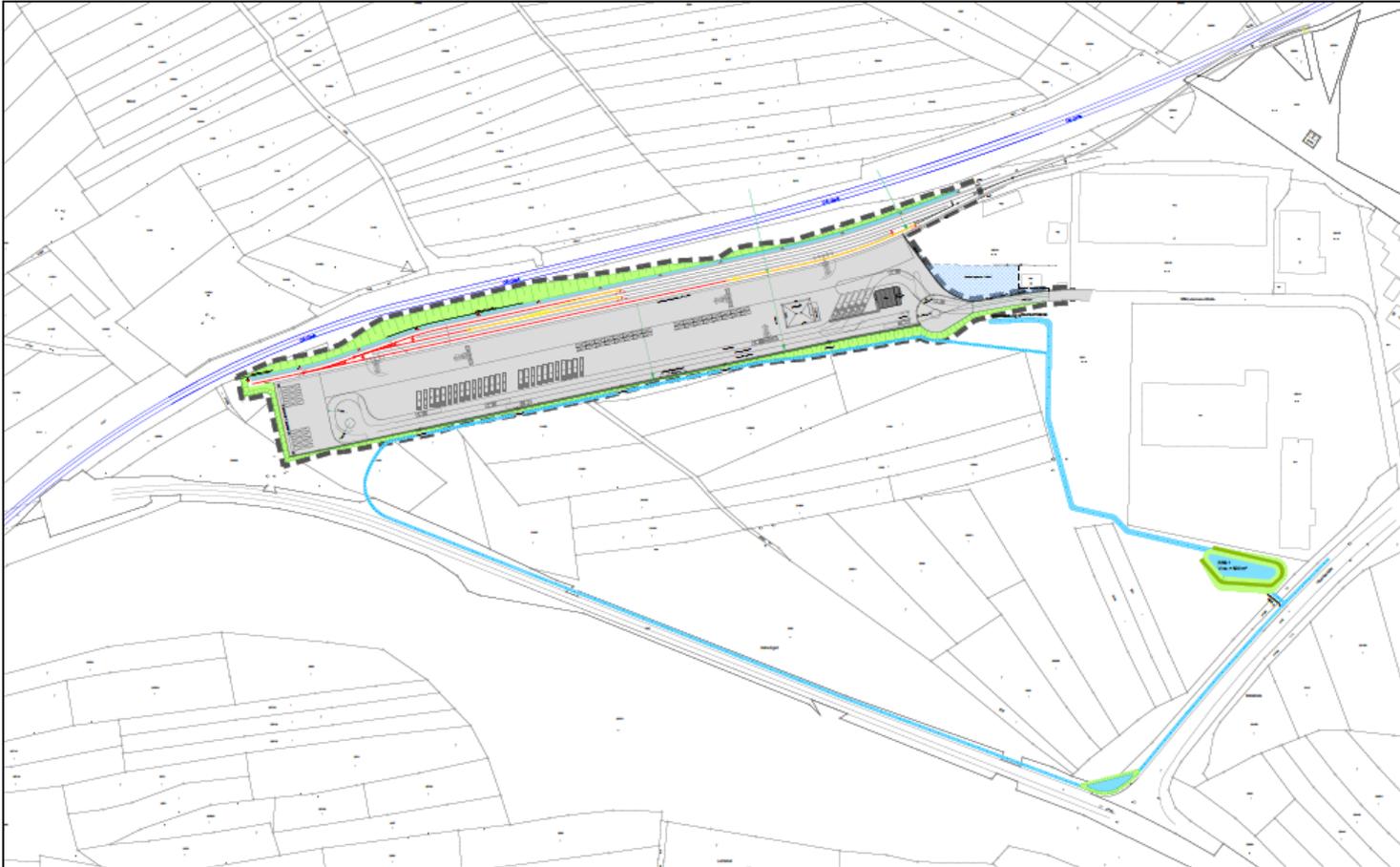
Anlagenkonfiguration:

- Verlängerung der Nutzlänge der bestehenden Gleise auf ca. 400 m Länge
- Flächenbefestigung (ca. 400 x 50 m) für
 - KV-Umschlag mit Mobilgeräten (Reachstacker)
 - Zwischenabstellung von Ladeeinheiten
 - Verkehrsflächen
- Tankstelle für Mobilgeräte
- Abfertigungsgebäude
- Entwässerungsanlagen
- Mobile Leckagewanne für Gefahrgutumschlag (Option, bisher keine Nachfrage)

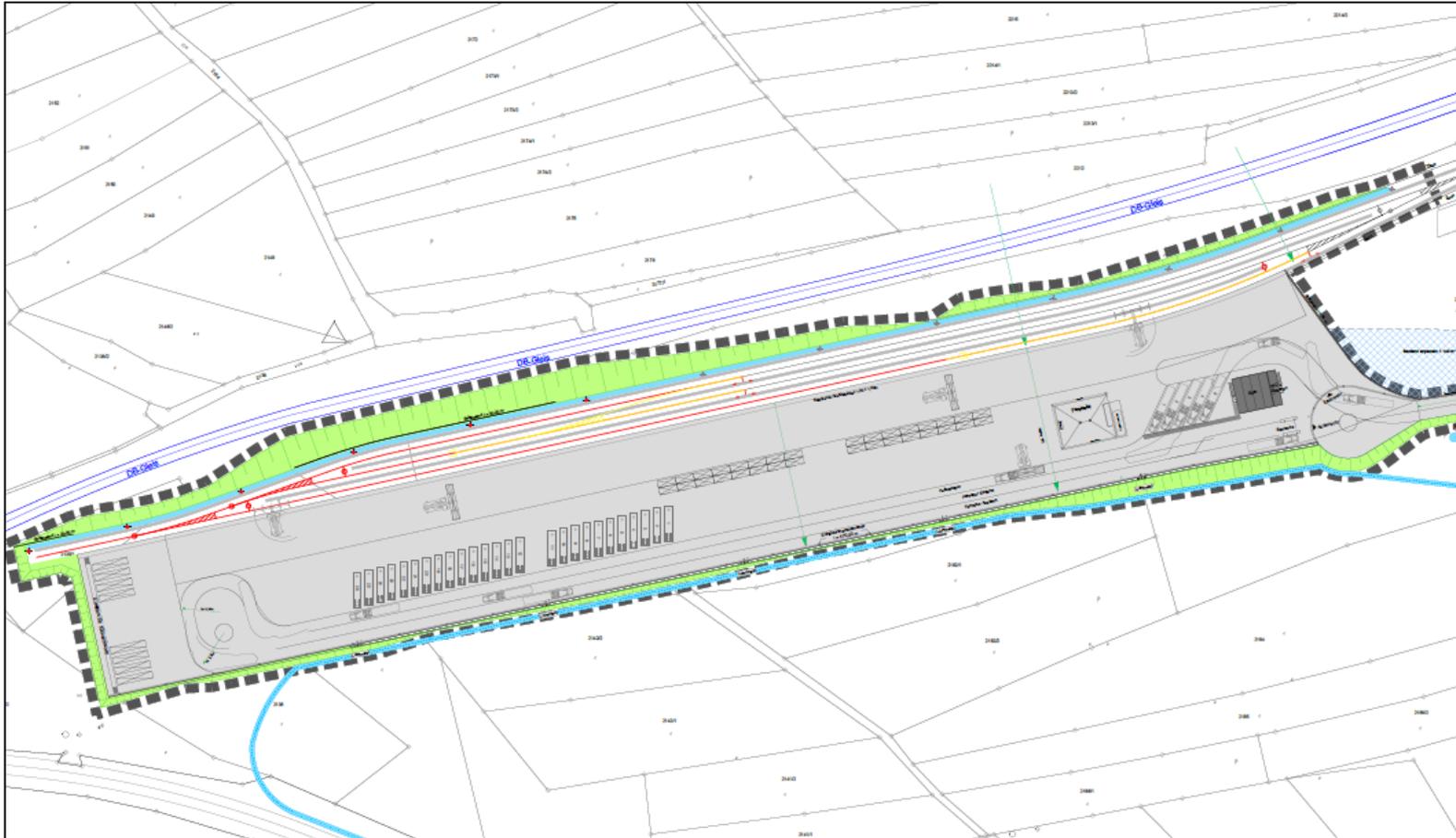
Finanzierung/Betrieb:

- ca. 10 Mio. EUR Investition
- Bundesförderung beantragt (Prüfbericht mit Förderzusage liegt im Entwurf vor)
- Betriebsführung wird gem. Förderbedingungen ausgeschrieben
- **Anlage steht allen Nutzern diskriminierungsfrei gegen Entgelt zur Verfügung**

Übersichtsplan KV-Terminal



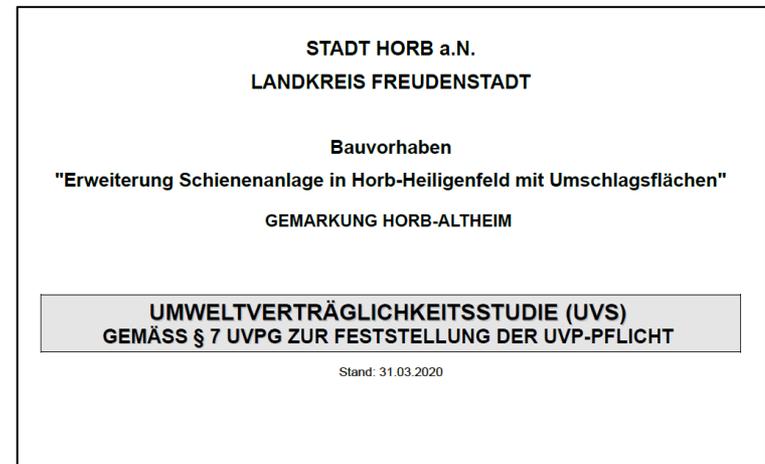
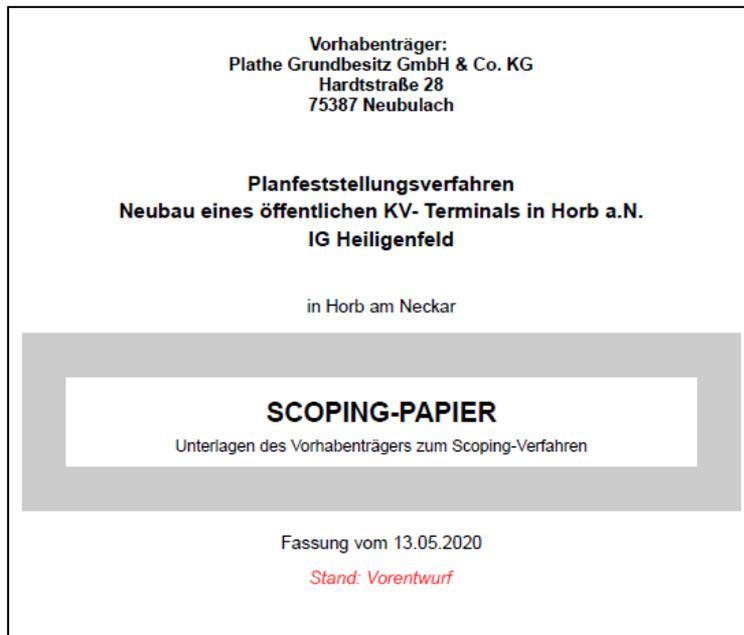
Lageplan KV-Terminal



Quelle: GAUSS Ingenieurtechnik GmbH

Genehmigungsverfahren KV-Terminal

- Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) beim Regierungspräsidium Karlsruhe
- UVP-Vorprüfung wurde durchgeführt
- Unterlagen zum Scoping-Verfahren wurden im Mai 2020 zur Veröffentlichung eingereicht



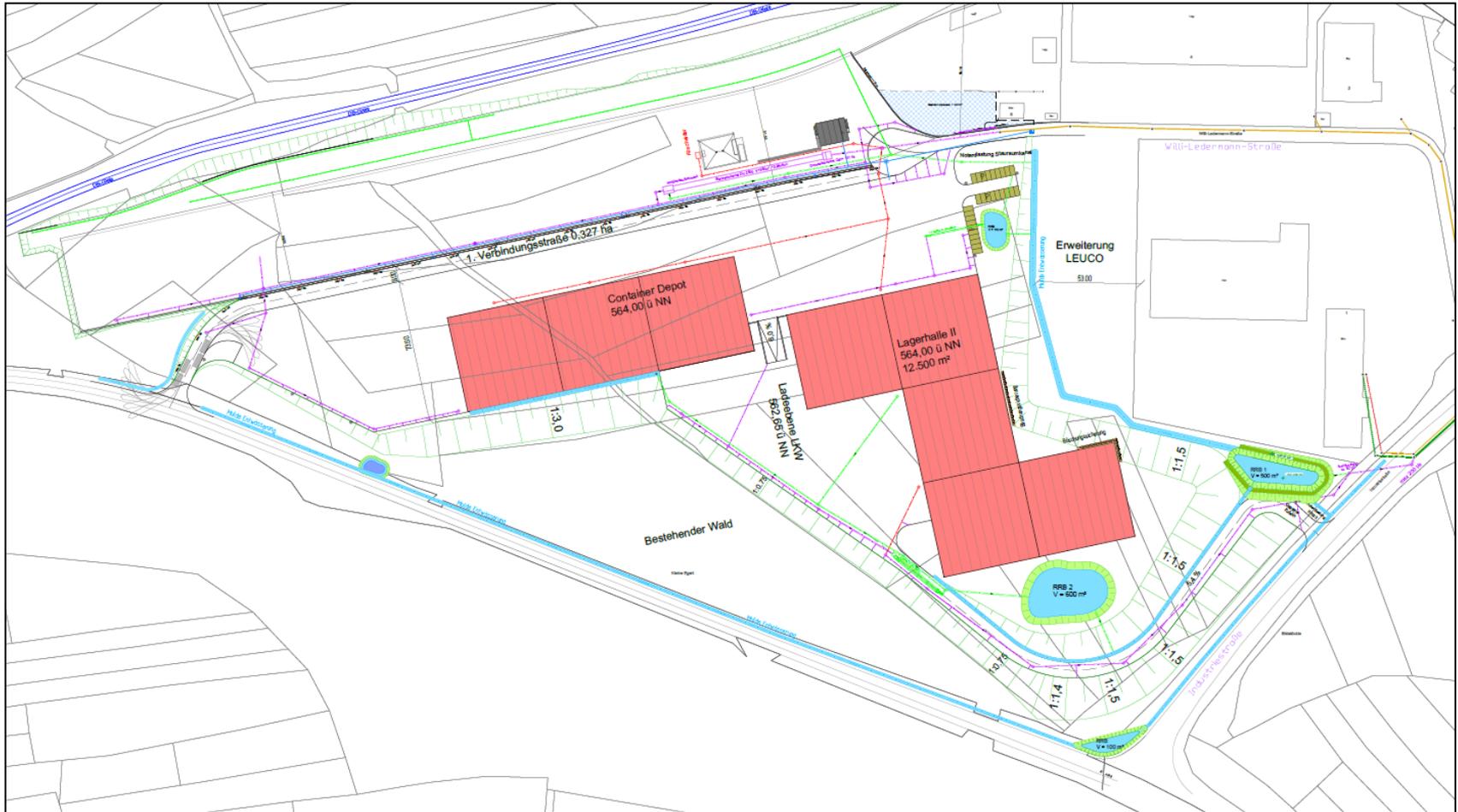
Entwicklungsperspektiven

KV-Terminal mit angrenzendem Containerdepot u. Logistikanlagen

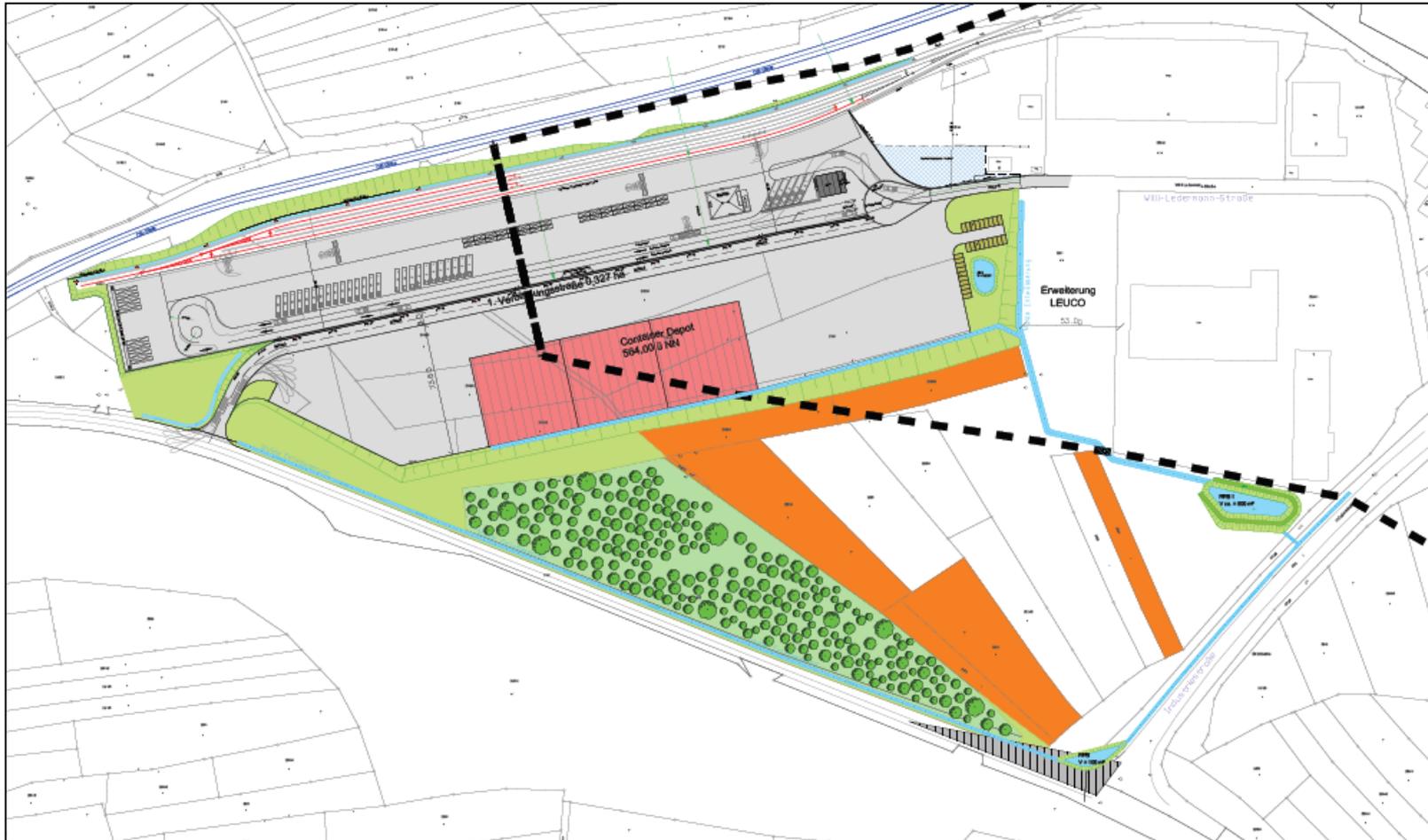


Quelle: Büro Gfrörer GmbH & Co. KG

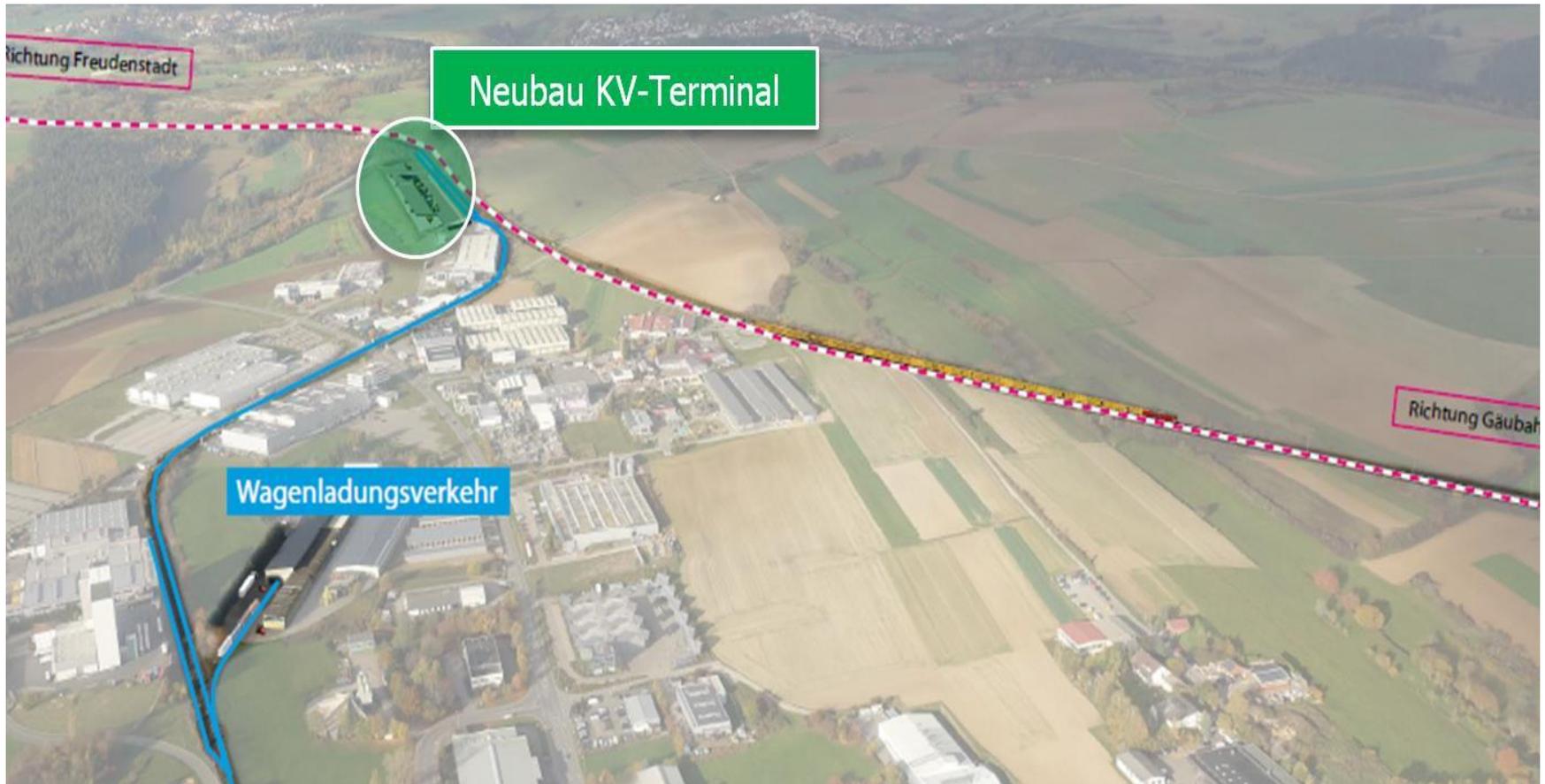
Entwässerungssystem



Bauabschnitt 1



Umschlagbereich Wagenladungsverkehr (Süden)



- Umschlag von Stück- und Schüttgütern geplant

Mit uns in die
ZUGKUNFT!

Wir verbinden Schiene mit Straße.

**KV-Terminal
Horb am Neckar**

28. Juli 2020

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

