



KTH

Kombi-Terminal Horb

Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG

Erhard Gfrörer & Sohn Schotterwerk GmbH & Co.KG

Fischer Weilheim GmbH

Schuon Logistik GmbH

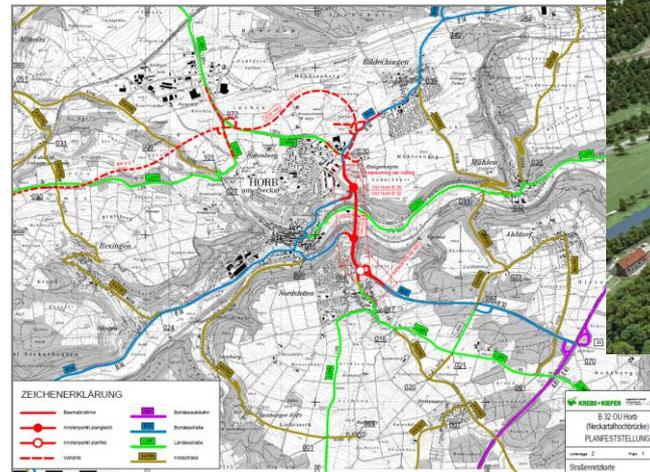
02.12.2020

Agenda

- I. Ist-Zustand & Schieneninfrastruktur am Standort Horb
- II. Soll-Zustand & Ausblick auf mögliche Ausbaustufen
- III. Visualisierung Horb-Heiligenfeld mit dem Kombi-Terminal Horb
- IV. 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.“

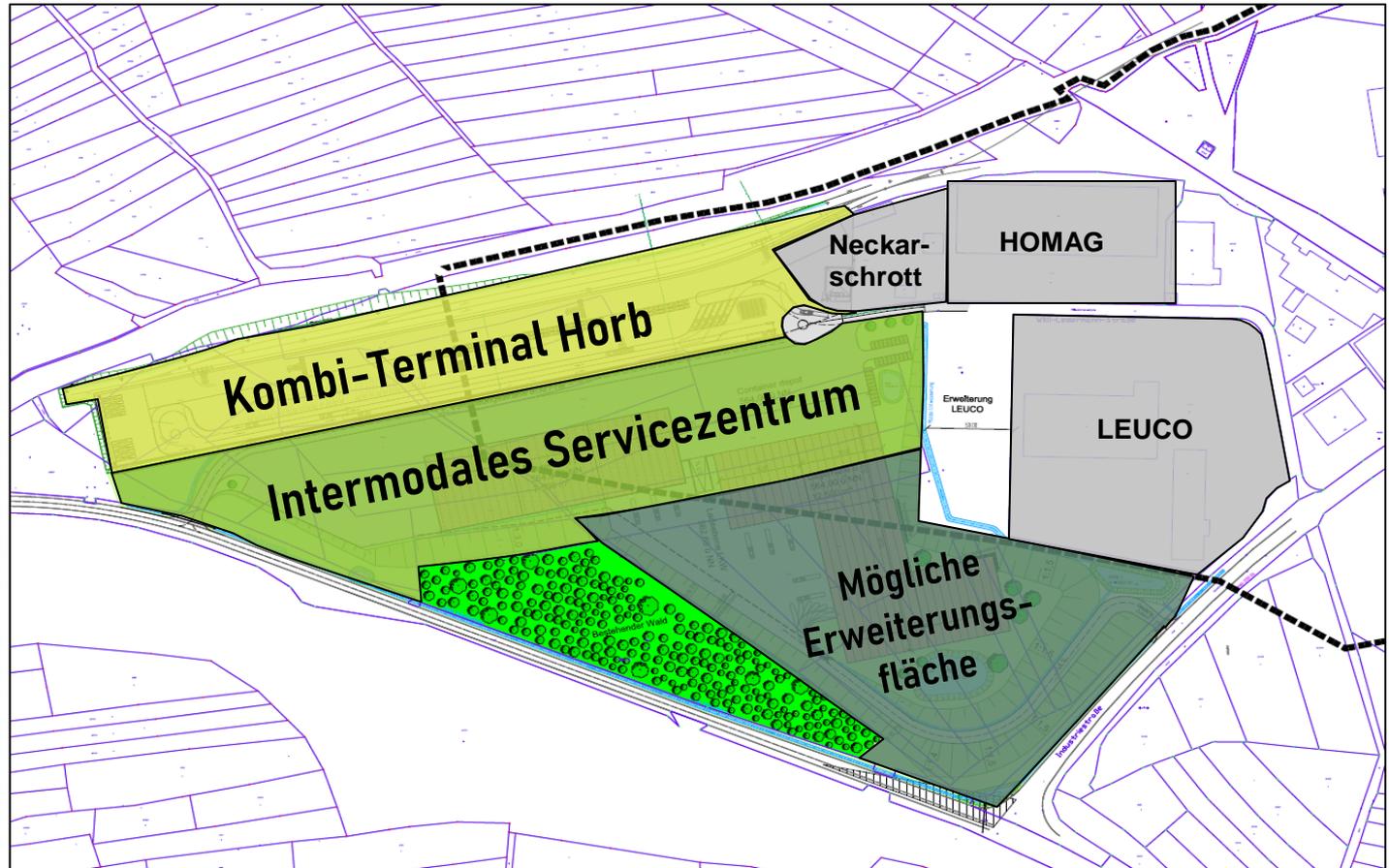
- ☛ Studie „Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr; Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart“ (2013)
- ☛ Studie „Konzeption zur Stärkung des KV in Baden-Württemberg“ (2014)

Quelle: Jede Studie ist online frei zugänglich

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)

Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen



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

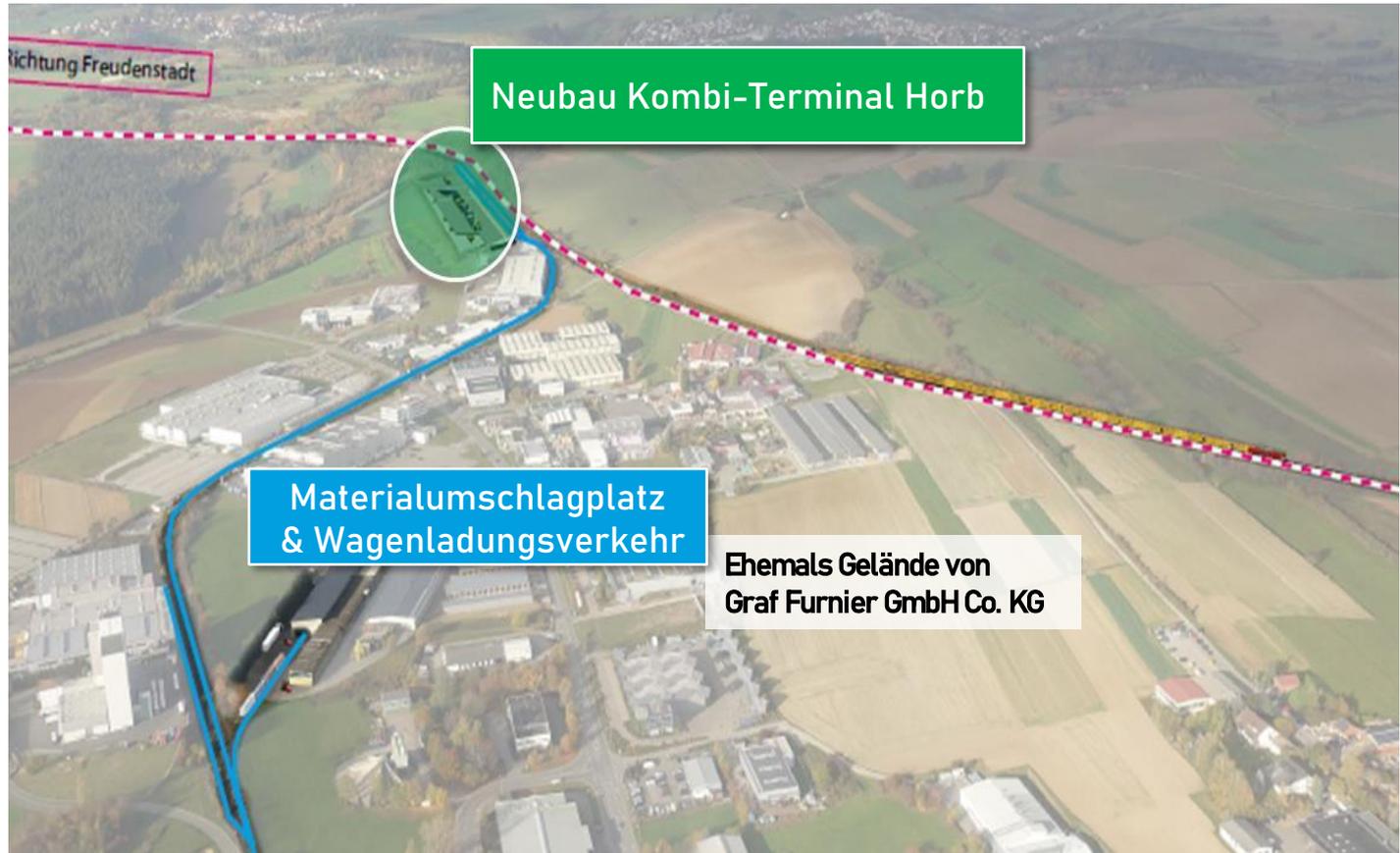
Soll-Zustand und Ausblick auf mögliche Ausbaustufen



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.
- 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 hat die Firma Plathe Fördermittel beim Eisenbahnbundesamt beantragt (Förderzusage liegt vor) und führt als Auftraggeber die Ausschreibungen aus
- Es wird sowohl der Bau als auch der Betrieb des Kombi-Terminals (gemäß KLV –Richtlinie) ausgeschrieben
- Weiter muss beim Betrieb des Terminals ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen 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
- Im Servicezentrum werden Container gelagert sowie aus- bzw. eingepackt.
- Über die südliche Erweiterungsfläche kann zu späterem Zeitpunkt beschlossen werden. Zu diese Fläche bestehen noch keine Konzepte, womit dieser Projektabschnitt aktuell den Planungshorizont überschreitet

Visualisierung Horb-Heiligenfeld mit dem Kombi-Terminal Horb



Quelle: Ing.-Büro Gfrörer

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

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

Notwendigkeit des Vorhabens

- Hohes regionales Aufkommen im Containerimport und -export über die Nordseehäfen
- 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

Erwartete Verkehrsmengen

- ☛ Bedienung Halbzüge (ca. 300 m) ab/an Kornwestheim, hierdurch werden dort zusätzliche Kapazitäten verfügbar
- ☛ 18.000 Ladeeinheiten (LE) pro Jahr
- ☛ Die 18.000 LE teilen sich ca. hälftig auf beladen eingehende und beladen ausgehende (2 x 9.000).
- ☛ Zu jeder beladenen LKW-Fahrt gehört eine Leerfahrt:
- ☛ 9.000 LE Eingang Schiene Terminal: beladen aus dem Terminal zum Kunden und leer zurück zum Servicezentrum (= 18.000 Fahrten)
- ☛ 9.000 LE Ausgang Schiene Terminal: leer aus dem Servicezentrum zum Kunden und beladen zurück zum Terminal (= 18.000 Fahrten)
- ☛ Zusammen ergeben sich somit in der Willi-Ledermann-Straße 36.000 Fahrten p.a. bzw. 144 pro Tag (jeweils hälftig ein- und ausgehend)
- ☛ Vgl. Verkehrsgutachten

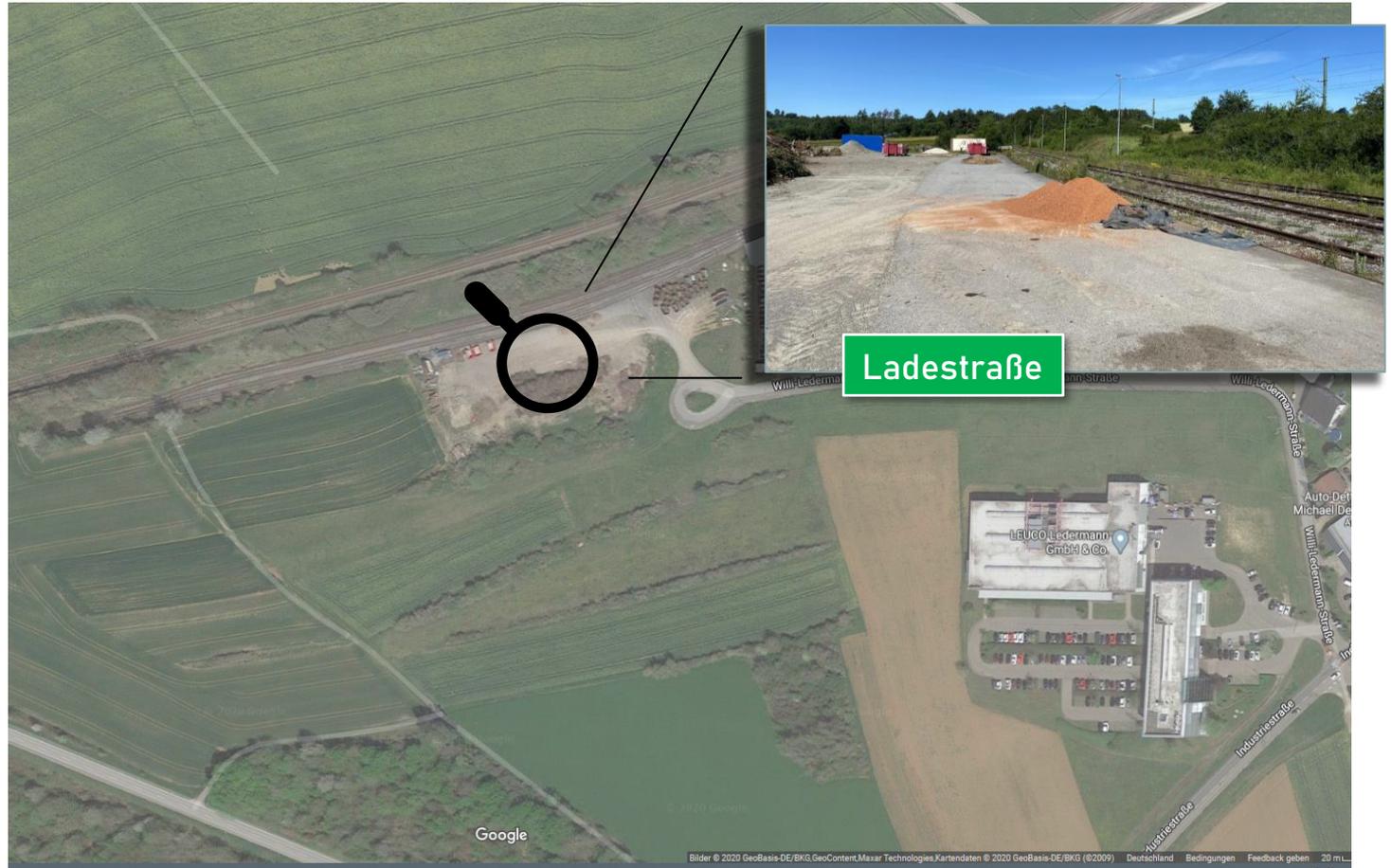
Vorhandene Gleisanlagen - nördlicher Bereich



Vorhandene Gleisanlagen - nördlicher Bereich



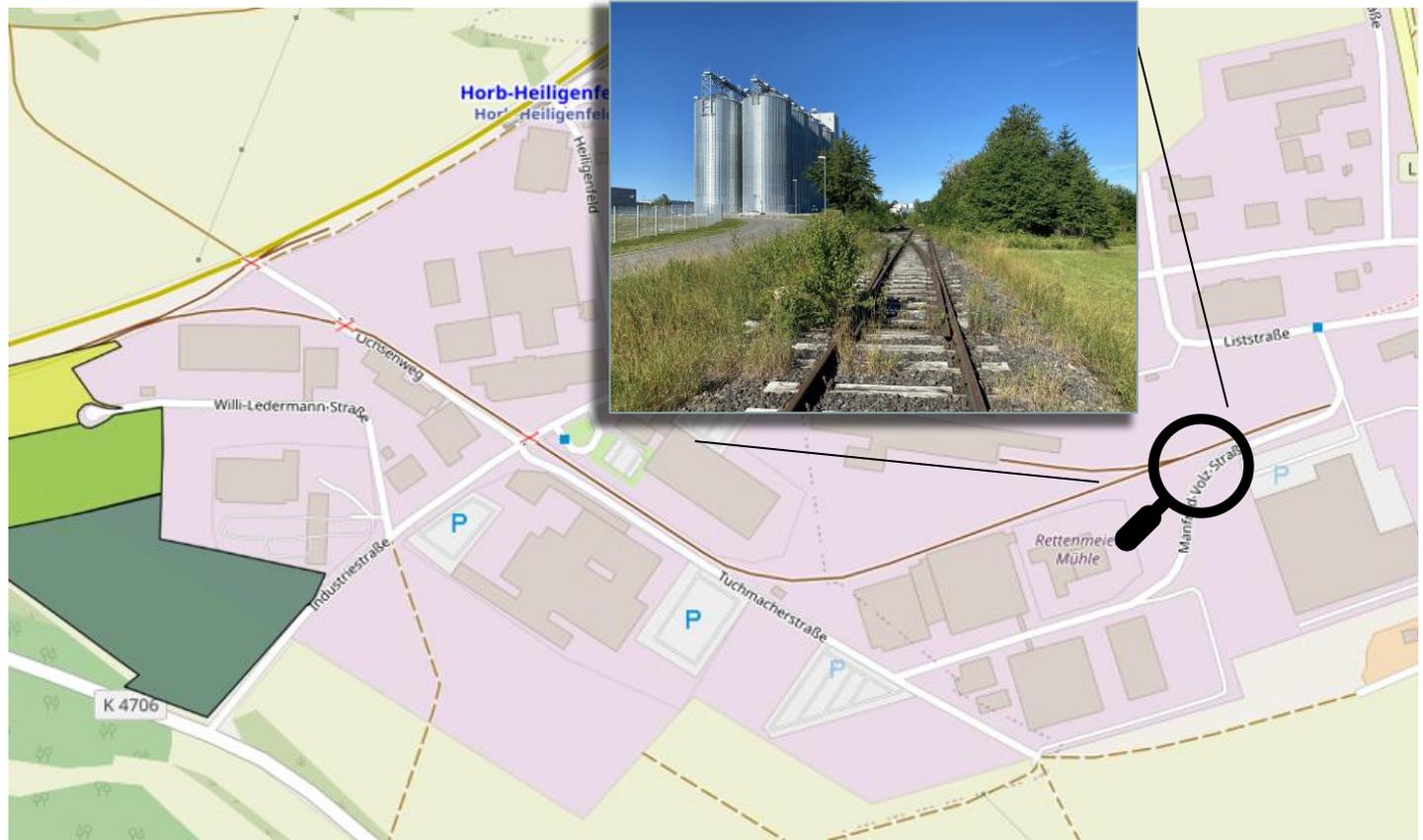
Vorhandene Gleisanlagen - nördlicher Bereich



Vorhandene Gleisanlagen - nördlicher 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 SPM)



Lösung:

- Nachtbedienung mit Halbzügen bis 355 m aus dem Ubf Kornwestheim (Übergangslösung)
- Anpassung Signaltechnik Anschlussweiche und Gleisverlängerung im Bf Hochdorf (künftige Situation)

Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG | Gfrörer Schotterwerk GmbH & Co.KG

Fischer Weilheim GmbH | Schuon Logistik GmbH



Schienenseitige Bedienung – Künftige Situation

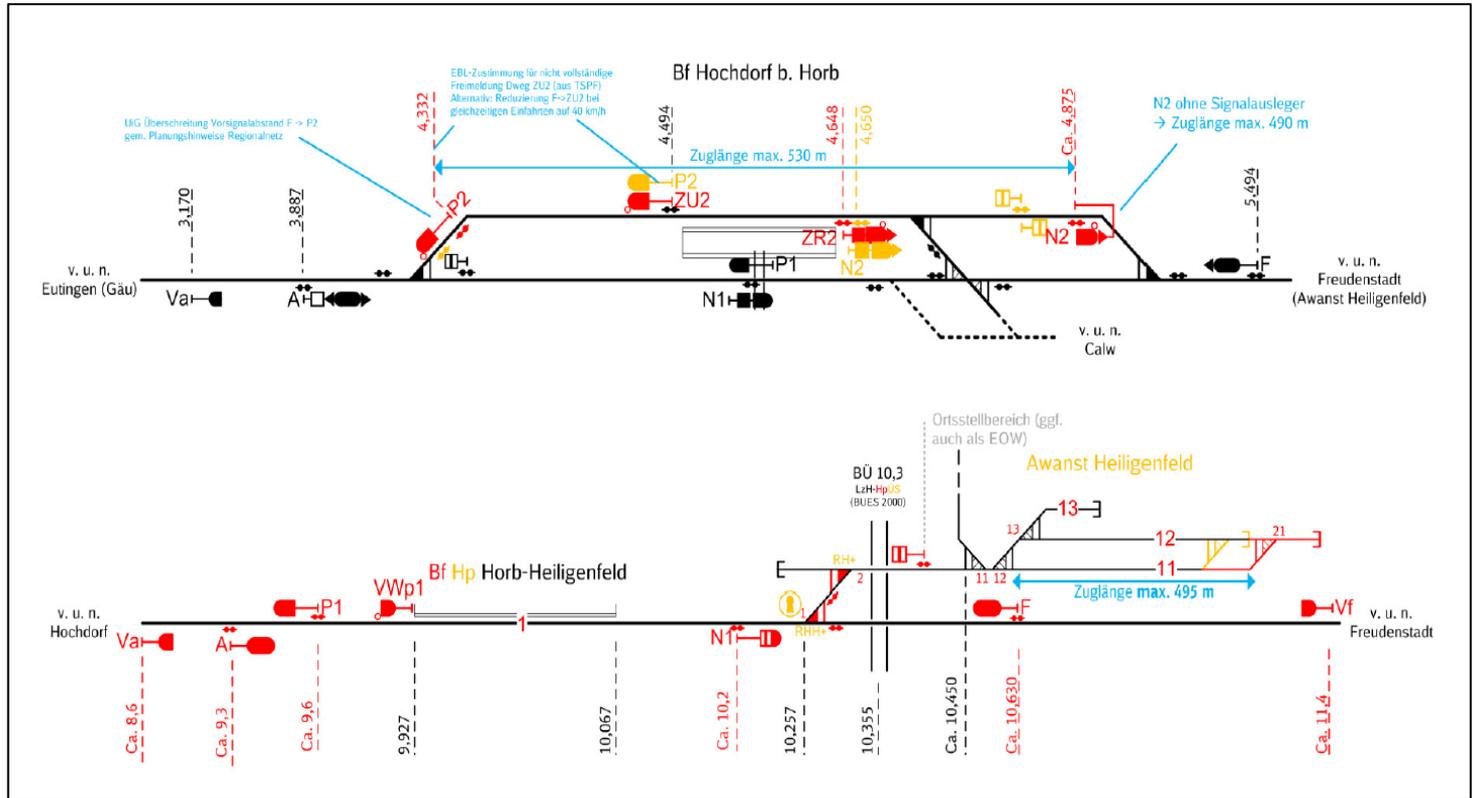
Anschlussbedienung und Anschlussweiche:

- ☛ 2021 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)

Schienseitige Bedienung – Künftige Situation



Quelle: DB Netz

Geplante Baumaßnahmen KV-Terminal

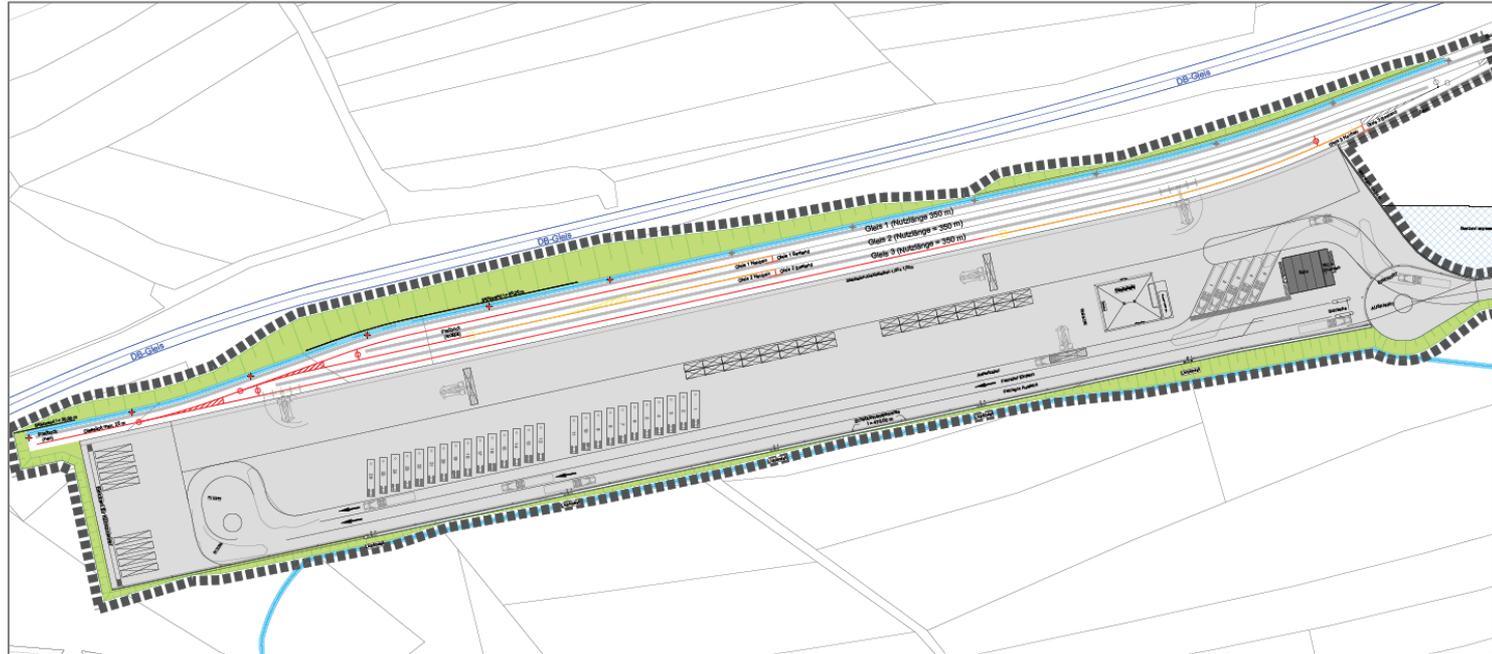
Anlagenkonfiguration:

- ☛ 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:

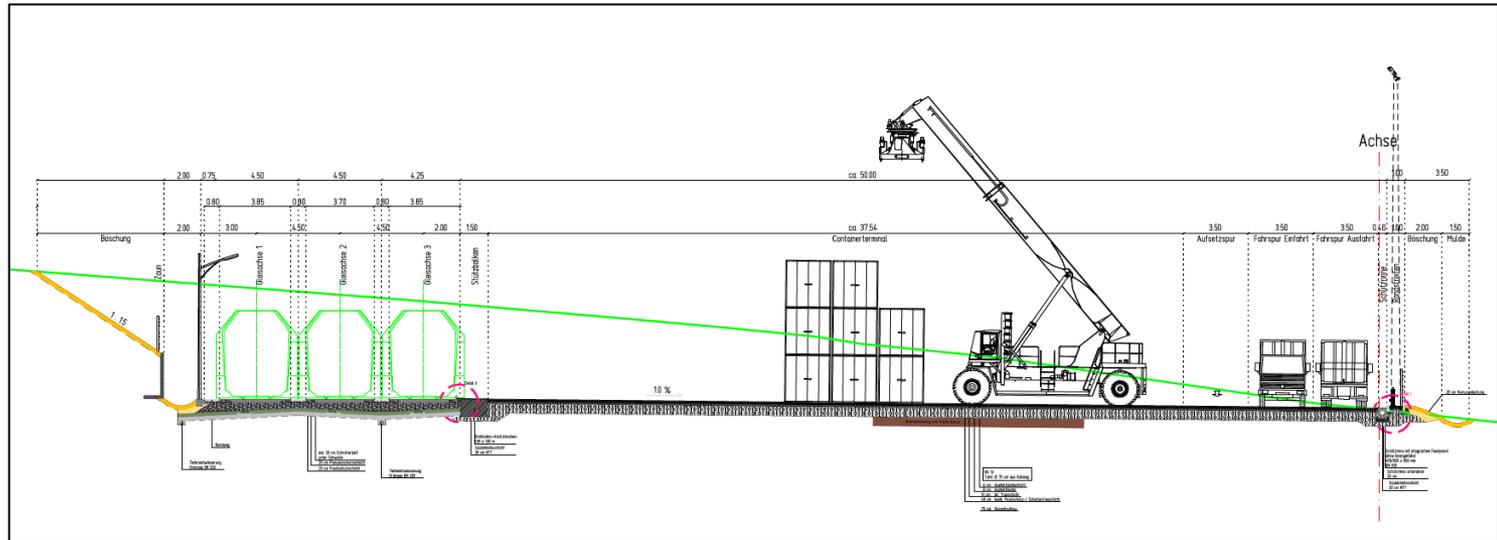
- ☛ ca. 10 Mio. EUR Investition, Bundesförderung beantragt (Entwurf Förderbescheid liegt vor)
- ☛ Betriebsführung wird gem. Förderbedingungen ausgeschrieben
- ☛ Anlage steht allen Nutzern diskriminierungsfrei gegen Entgelt zur Verfügung

Lageplan KV-Terminal



Quelle: GAUSS Ingenieurtechnik GmbH

Querschnitt KV-Terminal



Quelle: GAUSS Ingenieurtechnik GmbH