

Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr

Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart

14. Juni 2013



Prof. Dr. Tobias Bernecker

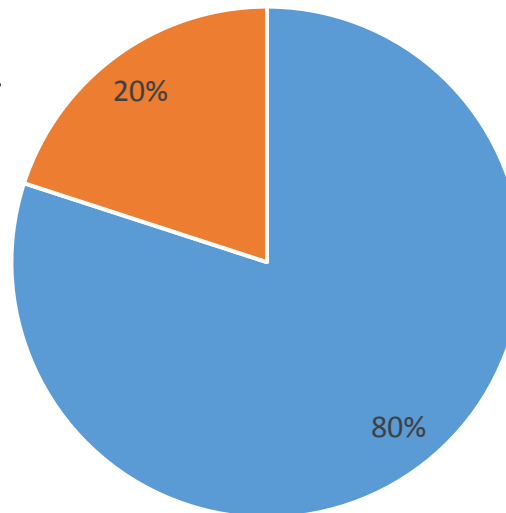
Hochschule Heilbronn

Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL)

Kombinierter Verkehr in Baden-Württemberg

- Etwa 4,6 % der Gütertransportleistung in Baden-Württemberg entfallen auf den Kombinierten Verkehr – pro Jahr werden so **mehr als 2,5 Mrd. Tonnenkilometer** von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff verlagert
- Die zu befördernden **Mengen im Kombinierten Verkehr** werden sich bis 2025 (mindestens) verdoppeln – entsprechende Ausbauten der Terminal-Infrastruktur sind erforderlich. Dies bestätigen u.a. auch aktuelle Gutachten des Bundes
- Ein Terminalkonzept für den Kombinierten Verkehr muss insbesondere auf **Quelle und Ziel der Transporte** – und damit auf die Struktur der beförderten Behälter – Rücksicht nehmen

„kontinentaler Verkehr“ zur
Entlastung der Straße im
Hauptlauf bei Transporten über
große Entfernungen

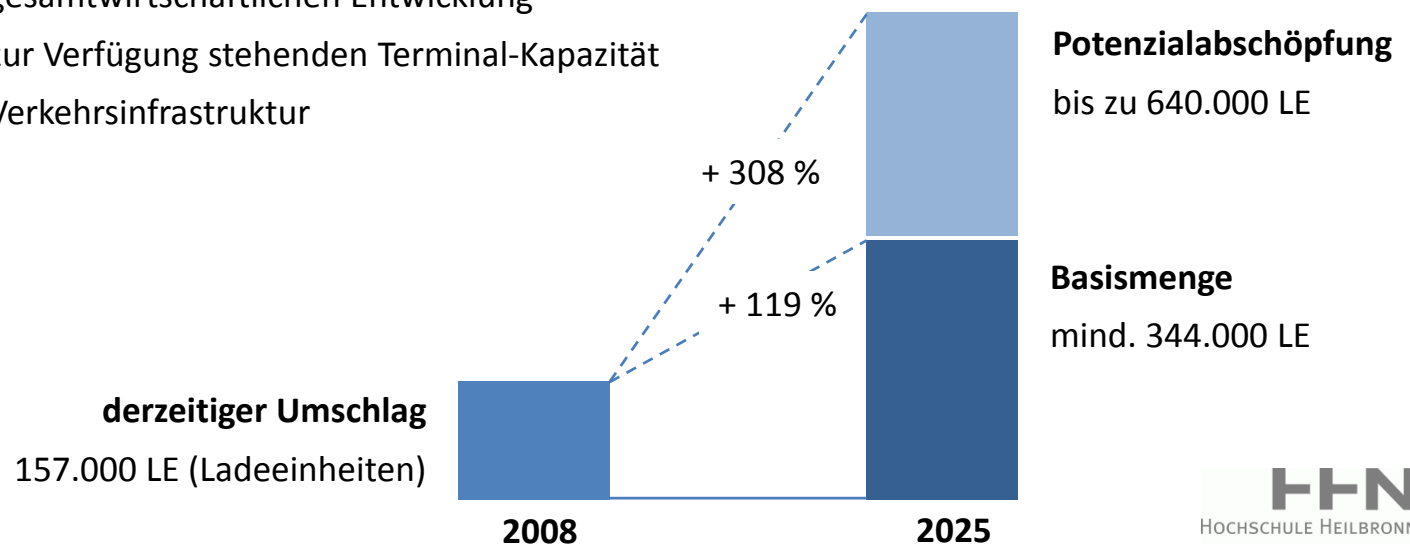


Situation in Baden-Württemberg

„maritimer Verkehr“ zur
Abholung/Anlieferung
von Containern in den
Seehäfen

Kombinierter Verkehr im Raum Stuttgart

- Der **Raum Stuttgart** ist nach dem Oberrhein zweitgrößter Empfangs- und Versandraum für den Kombinierten Verkehr in Baden-Württemberg
- Der Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Trailern im Raum Stuttgart ist derzeit an **drei Terminal-Standorten mit insgesamt vier Terminals** möglich:
 - **Stuttgart Hafen** (Schiene und Binnenschiff): bis zu 130.000 LE
 - **Kornwestheim** (Schiene): bis zu 150.000 LE
 - **Heilbronn** (Schiene und Binnenschiff): bis zu 25.000 LE (50.000 LE)
- Bis 2025 ist auch im Raum Stuttgart mit einem **starken Aufkommenswachstum** im Kombinierten Verkehr zu rechnen, wobei die Höhe des Wachstums insbesondere abhängt von
 - der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung
 - der zur Verfügung stehenden Terminal-Kapazität
 - der Verkehrsinfrastruktur



Ist-Situation:
Konzentration auf den
nördlichen Teil des
Raums Stuttgart

Geprüftes Ausbau-Konzept: neue Terminals im Süden des Raums Stuttgart



Ergebnisse des Gutachtens

- Ein Angebot des Kombinierten Verkehrs im Süden des Raums Stuttgart verkürzt für die dort ansässigen Unternehmen den Vor- und Nachlauf und erhöht damit die **Attraktivität des Wirtschaftsstandorts**
- Von der raumstrukturellen Lage erweisen sich als mögliche neue Terminalstandorte **Eutingen, Reutlingen** und **Plochingen** als besonders vorteilhaft
- Die zu erwartenden Umschlagmengen für das Jahr 2025 zeigen an allen drei Standorten Potenzial für den **wirtschaftlichen Betrieb eines mittelgroßen Terminals** (25.000 bis 45.000 LE)
- Vor allem von den Standorten Eutingen und Plochingen geht eine spürbare **Entlastungswirkung** für die vorhandenen Terminals im Hafen Stuttgart und in Kornwestheim einher – aber auch die vorhandenen Terminals werden wachsen
- An den Standorten Eutingen und Reutlingen sind **geeignete Flächen** vorhanden – in Plochingen bietet der Neckarhafen grundsätzlich sehr gute Rahmenbedingungen, verfügt aber derzeit nicht über freie Flächen für ein Terminal des Kombinierten Verkehrs
- Die Form der Einbindung von Terminals im Süden der Region Stuttgart in den **Hauptlauf auf der Schiene** ist sorgfältig zu prüfen – eine Möglichkeit ist es, die neuen Terminals mit Wagengruppen an die vorhandenen Terminals anzuschließen
- Eine **Fortführung der Planung** wird empfohlen