

# **KV-Terminalkonzept Baden-Württemberg**

---

Zusammenfassung  
der Gutachten zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs  
in Baden-Württemberg

---

September 2014

---

## A. Vorbemerkung

(1) Im Dezember 2012 wurde Prof. Dr. Bernecker (Hochschule Heilbronn) beauftragt, eine **Methodik** zur Durchführung für Potenzialanalysen zur Identifizierung von möglichen Standorten für neue Terminals des Kombinierten Verkehrs zu entwickeln, und die Anforderungen, den Bedarf und die Möglichkeiten für eine Stärkung des Kombinierten Verkehrs (KV) im **Raum Stuttgart** zu untersuchen. Das Ergebnis des Gutachtens wurde mit Schlussbericht vom Mai 2013 vorgelegt.

Im Oktober 2013 wurde TCI Röhling beauftragt, die für den Standortraum Stuttgart durchgeführten Überlegungen zur Stärkung des KV in Baden-Württemberg auf die **übrigen Teilräume** des Landes auszuweiten und modellgestützt zu einer integrierten Ausbaukonzeption weiterzuentwickeln. Das Ergebnis wurde mit Schlussbericht vom Juli 2014 vorgelegt.

Die wesentlichen Ergebnisse beider Gutachten werden vorliegend zu einem **landesweiten KV-Terminalkonzept** zusammengefasst. Das KV-Terminalkonzept stellt sowohl eine umfassende Situationsanalyse als auch eine Entscheidungsgrundlage für politische Entscheidungen zum Kombinierten Verkehr dar.

(2) Um eine möglichst aktuelle Ausgangsbasis zu haben, baut das vorliegende KV-Terminalkonzept auf dem **Analysejahr 2010** auf. Als **Prognosejahr** wurde das Jahr **2025** festgelegt, was dem derzeitigen Prognosehorizont des Landes Baden-Württemberg entspricht. Alle Analyse- und Prognosezahlen der KV-Konzeption wurden dabei nicht aus anderen Gutachten übernommen sondern neu berechnet, um ein größtmögliches Maß an Aktualität zu gewährleisten.

(3) Die Berücksichtigung **geänderter wirtschaftlicher Leitdaten** hat dazu geführt, dass die Wachstumsraten für den KV im vorliegenden Terminalkonzept mit 3,5 % p.a. unter den Erwartungen früherer Gutachten mit Bezug zum Land Baden-Württemberg liegen: In der PDVV 2025 lagen die Wachstumsraten im Kombinierten Verkehr für Baden-Württemberg noch bei 5,2% p.a. und bundesweit bei 4,1 % p.a. In der jüngst veröffentlichten Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 liegen die Wachstumsraten im KV hingegen noch etwas unter den Erwartungen des KV-Terminalkonzepts, nämlich bei 3,3 % p.a. für Baden-Württemberg und bei 3,0 % p.a. bundesweit.

(4) Die Ergebnisse der Untersuchung wurden zur **Plausibilisierung** mit verschiedenen anderen Gutachten abgestimmt. Berücksichtigt wurden insbesondere das Entwicklungskonzept KV (2012) und das Binnenhafenkonzept (2013) des Bundesverkehrsministeriums sowie die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 (2014).

## B. Verkehrsentwicklung

(5) Das **territoriale Aufkommen** im KV in Baden-Württemberg wird im Prognosefall zwischen 2010 und 2025 von 7,78 Mio. t (2010) auf 13,0 Mio. t (2025) steigen. Ausgedrückt in Ladeeinheiten (LE), die für die Zahl der Umschläge an den KV-Terminals stehen, wächst das KV-Aufkommen an der untersuchten Terminals von 580.000 LE (2010) auf 1.086.000 LE (2025). Über die im Prognosefall erwarteten Umschlagmengen hinaus existieren zusätzliche Potenzialmengen in Höhe von 8,06 Mio. Tonnen jährlich, die unter veränderten Rahmenbedingungen (durch Verlagerung von Lkw-Verkehren z.B. durch eine verbesserte regionale Anbindung an ein KV-Terminal oder durch zusätzliche Angebote für den Hauptlauf) im KV abgewickelt werden könnten.

Relation	2010	Prognose 2025	Potenzial 2025	Summe	Anteil Potenzial
	Mio. t	Mio. t	Mio. t	Mio. t	%
Deutsche Nordseehäfen	2,09	4,03	1,08	5,11	21,1
ARA-Häfen	2,81	4,69	1,28	5,96	21,4
<b>Nordhafenverkehre Summe</b>	<b>4,90</b>	<b>8,72</b>	<b>2,35</b>	<b>11,07</b>	<b>21,3</b>
Deutschland	1,29	1,95	2,71	4,66	58,1
Osteuropa	0,05	0,08	0,24	0,32	75,0
Südeuropa	0,98	1,54	1,91	3,44	55,4
Südwesteuropa	0,10	0,14	0,70	0,84	83,3
Andere Relationen	0,50	0,65	0,15	0,81	19,0
Sonstige Verkehre Summe	2,88	4,28	5,71	9,99	57,1
<b>Summe</b>	<b>7,78</b>	<b>13,00</b>	<b>8,06</b>	<b>21,06</b>	<b>38,3</b>

*Abbildung 1: Eckwerte der KV-Entwicklung in Baden-Württemberg*

Im Prognosefall werden 2025 rund 2,1 % des im Generalverkehrsplan ausgewiesenen Gesamtaufkommens im Güterverkehr von rund 624 Mio. Tonnen im KV befördert. Im Potenzialfall steigt dieser Wert bis auf 3,4 %.

(6) Im Prognosefall 2025 wird der KV von und nach Baden-Württemberg werktäglich rund 2,4 Mio. Lkw-Kilometer ersetzen. Rund 15 % dieser **Fahrleistung** werden dabei in Baden-Württemberg erbracht, der Rest außerhalb der Landesgrenzen. Durch Abschöpfung der Potenzialmengen würde sich die Verkehrsleistung im KV nochmals um 68 % im Gesamtnetz und um 75 % auf den baden-württembergischen Netzabschnitten erhöhen.

Mio. tkm p.a. (1.000 Lkw-km)	Prognose	Potenzial	Summe (Steigerung durch Potenzial)
<i>Gesamtnetz</i>	<b>7.774</b> (2.400)	<b>5.238</b> (1.600)	<b>13.012 (+ 68%)</b> (4.000)
<i>Netz Baden-Württemberg</i>	<b>1.259</b> (390)	<b>950</b> (290)	<b>2.209 (+ 75%)</b> (680)

Abbildung 2: Entwicklung der Fahrleistung im KV bis 2025

(7) Die wesentlichen **Treiber der KV-Entwicklung** im Prognosefall sind – begünstigt durch eine positive Außenhandelsprognose – die Seehafen-Hinterlandverkehre zu den Nordhäfen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen (maritimer KV): über 70 % des KV-Wachstums entfallen auf diese Relationen. Das Potenzial wird hingegen eher vom kontinentalen KV gespeist: mit 59 % Anteil am Potenzial dominieren beim Potenzial die Verkehre mit Wechselbrücken und Trailern und der alpenquerende Verkehr.

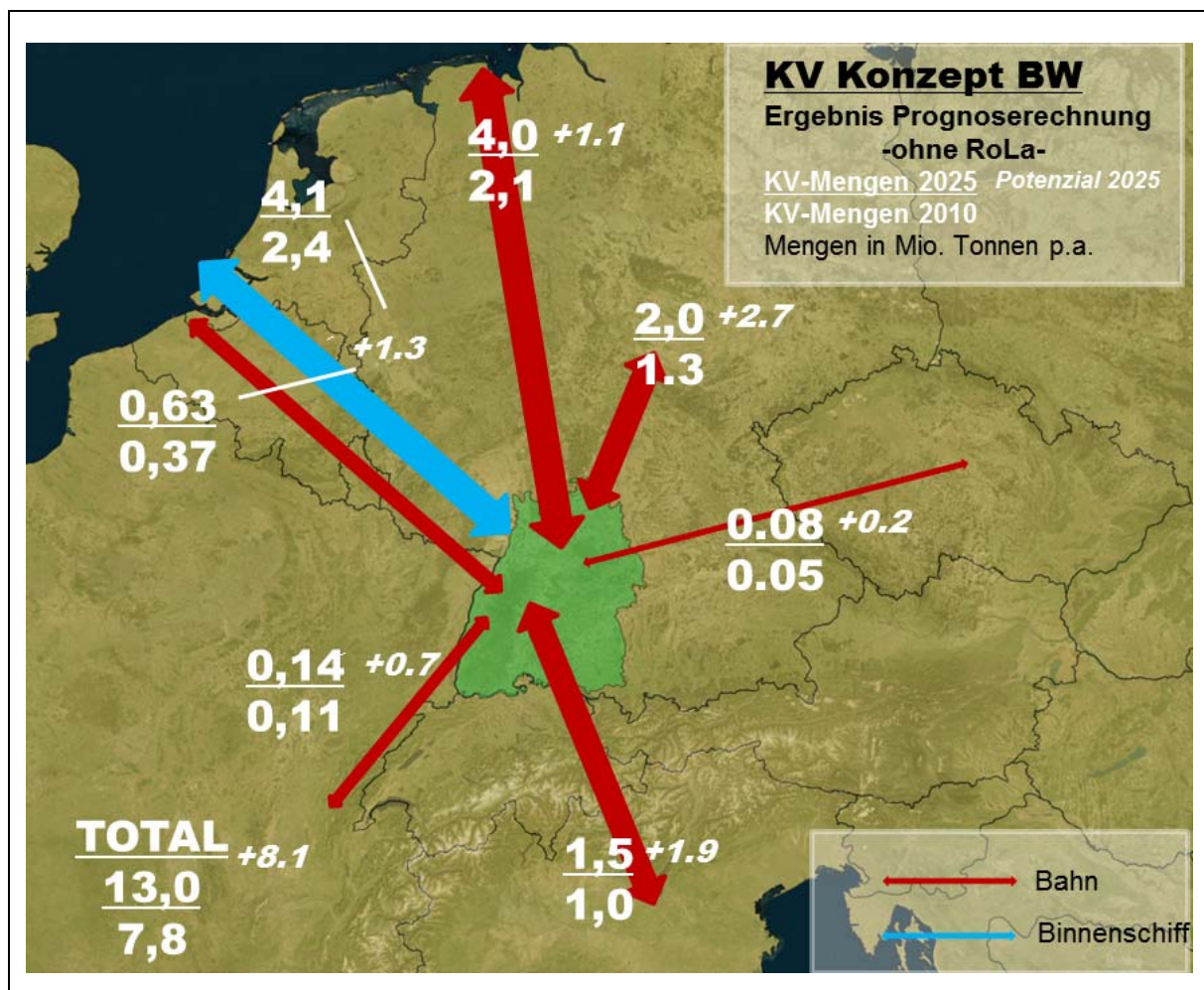
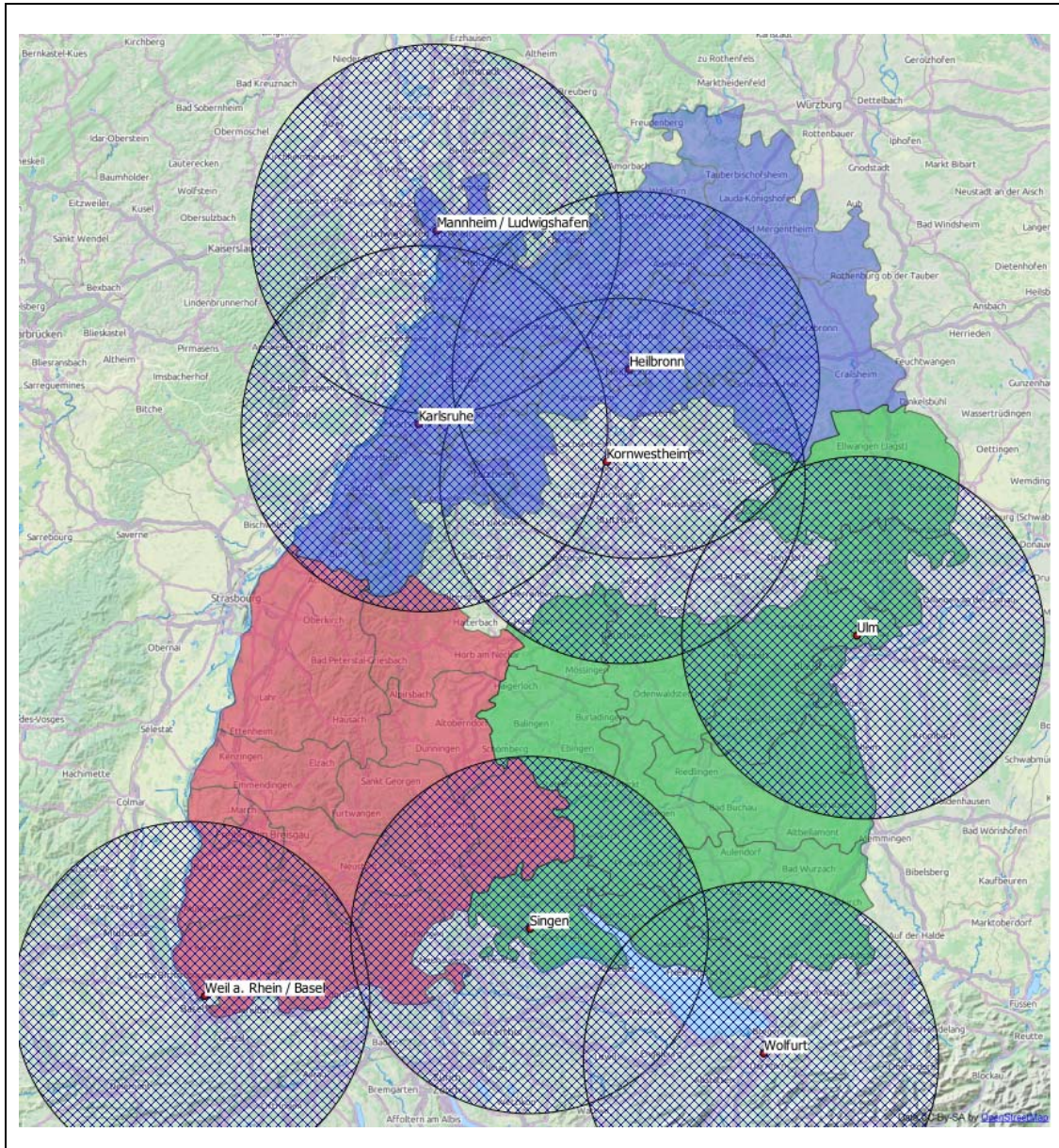


Abbildung 3: Aufkommens- und Potenzialprognose KV Baden-Württemberg (ohne Rollende Landstraße)

## C. Standorträume und Terminal-Infrastruktur

(8) Die **Standorträume** für KV-Terminals ergeben sich aus den wirtschaftlichen Agglomerationen im Land und den Einzugsbereichen der vorhandenen KV-Terminals. Betrachtet man auch Terminals und Verflechtungen, die über die Landesgrenzen hinausgehen, so führt dies zu einer Einteilung in vier Teilräume, nämlich „Nord“, „Südwest“, „Ost“ und „Stuttgart“.



*Abbildung 4: Standorträume und Einzugsbereiche der bestehenden KV-Terminals bei einem Terminal-Einzugsbereich von 50 km*

(9) Definiert man den **Einzugsbereich** eines KV-Terminals mit 100 km, ist die Landesfläche nahezu vollständig durch die bestehenden KV-Umschlaganlagen abgedeckt. Reduziert man den Einzugsbereich hingegen auf 50 km, dann zeigt sich ein in West-Ost-Richtung verlaufender Gürtel in der Mitte des Landes, von dem aus derzeit kein KV-Terminal in weniger als

50 km Entfernung zu erreichen ist. Insbesondere dort ist daher die Möglichkeit neuer KV-Terminals zu prüfen.

(10) Um die tatsächliche Erforderlichkeit und Machbarkeit neuer Standorte beurteilen zu können, ist neben standortbezogenen Kriterien wie der Flächenverfügbarkeit insbesondere die zu erwartende **Wirtschaftlichkeit** der Terminals zu prüfen. Ein KV-Terminal kann in aller Regel dann in der Lage sein, wirtschaftlich zu operieren, wenn

- ein Umschlagsaufkommen von mindestens 18.000 LE p.a. gegeben ist, d.h. werktäglich im Schnitt mindestens 60 Umschläge am Terminal stattfinden und
- das Terminal im Hauptlauf wirtschaftlich bedient werden kann, was eine Transportnachfrage von jeweils mindestens 6.000 LE p.a. auf mindestens drei regelmäßig bedienten Einzelrelation erforderlich macht.

(11) Um die zu erwartenden (Potenzial-)Mengen an den bestehenden und an möglichen neuen KV-Terminals beurteilen zu können, ist eine weitergehende Differenzierung der verschiedenen **Arten von (Verlagerungs-)Potenzial** im KV erforderlich. Es ist zu unterscheiden in:

- Potenzial auf Relationen, auf denen bereits ein Angebot im KV existiert, wo aber dennoch in erheblichem Maße auch Verkehr mit containertauglichen Gütern auf der Straße stattfindet (Typ 1).
- Potenzial auf Relationen, auf denen bisher kein KV betrieben wird, wobei der Versand- bzw. Empfangskreis in Baden-Württemberg gut an ein Terminal angebunden ist, aber dieses über keinen geeigneten Hauptlauf zum gewünschten Zielort verfügt (Typ 2).
- Potenzial auf Relationen, auf denen bisher kein KV betrieben wird, weil der Versand- bzw. Empfangskreis in Baden-Württemberg keine gute Anbindung an ein KV-Terminal hat (Typ 3).

(12) Im gesamten Land gibt es **ungenutzte Potenziale** im KV, allerdings aus unterschiedlichen Gründen. Für die vier Teilräume „Nord“, „Südwest“, „Ost“ und „Stuttgart“ ergibt sich folgendes Bild:

- Im **Teilraum Nord** sind die bestehenden KV-Terminals in der Lage, den Gesamtumschlag im Prognosefall inkl. der Potenzialmengen zu bewältigen. Nach Betreiberangaben verfügen diese Terminals zudem teilweise noch über Betriebsreserven bzw. könnten erweitert werden, sofern es gelingt, Potenzialmengen auf den KV zu verlagern, z.B. indem neue Angebote im Hauptlauf angeboten werden.

Raum	Ort	Betreiber	Modalität	Kapazität		
				Bahn	Binnenschiff	Abstellung
Oberrhein	Basel	HUPAC	Schiene/Straße			
	Basel Kleinhüningen	Contargo	Schiene/Binnenschiff/Straße	50.000 LE	-	120 TEU
	Weil am Rhein	DUSS	Schiene/Straße	150.000 LE	-	380 TEU
	Weil am Rhein	Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein	Schiene/Binnenschiff/Straße		25.000 LE	2.100 TEU
	Ottmarsheim	Contargo	Schiene/Binnenschiff/Straße		500.000 LE	1.000 TEU
	Strasbourg	Contargo	Schiene/Binnenschiff/Straße			8.100 TEU
	Kehl	Euroterminal Kehl (ETK)	Schiene/Binnenschiff/Straße		70.000 LE	2.100 TEU
	Rheinmünster	DOW Chemical	Schiene/Straße	k.A.	-	-
	Karlsruhe	DUSS	Schiene/Straße	80.000 LE	-	230 TEU
	Karlsruhe	Contargo	Schiene/Binnenschiff/Straße		15.000 LE	4.000 TEU
	Wörth	Contargo	Schiene/Binnenschiff/Straße		200.000 LE	7.000 TEU
	Germersheim	Contargo	Binnenschiff/Straße	-	23.000 LE	1.000 TEU
	Germersheim	Dubai Ports (DP) World	Schiene/Binnenschiff/Straße		150.000 LE	8.300 TEU
	Mannheim	DUSS	Schiene/Binnenschiff/Straße		100.000 LE	1.000 TEU
	Mannheim	Mannheimer Container Terminal (MCT)	Schiene/Binnenschiff/Straße		80.000 LE	900 TEU
	Mannheim	Contargo	Schiene/Binnenschiff/Straße		60.000 LE	8.800 TEU
Ludwigshafen	Contargo	Schiene/Binnenschiff/Straße		140.000 LE	6.500 TEU	
Ludwigshafen	Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL)	Schiene/Straße	500.000 LE	-	2.300 TEU	
Worms	Rhenania	Schiene/Binnenschiff/Straße		12.000 LE	3.200 TEU	
Neckar	Heilbronn	Terminal Heilbronn GmbH (THG)	Schiene/Binnenschiff/Straße		25.000 LE	500 TEU
	Kornwestheim	DUSS	Schiene/Straße	150.000 LE	-	325 TEU
	Stuttgart	DUSS	Schiene/Straße	80.000 LE	-	125 TEU
	Stuttgart	Stuttgarter Container Terminal (SCT)	Schiene/Binnenschiff/Straße		50.000 LE	500 TEU
Schwarzwald-Baar-Bodensee	Nagold	Kußmaul	Schiene/Straße	k.A.	-	-
	Fridingen	BöLog	Schiene/Straße	k.A.	-	-
	Singen	Terminal Singen GmbH (TSG)	Schiene/Straße	80.000 LE	-	3.300 TEU
Oberschwaben-Ostalb	Ulm	DUSS	Schiene/Straße	100.000 LE	-	254 TEU
	Giengen	Bosch Siemens Hausgeräte (BSH)	Schiene/Straße	15.000 LE	-	1.000 TEU
Sonstiger Außenraum	Augsburg	DUSS	Schiene/Straße	21.000 LE	-	60 TEU
	Wolfurt	RailCargo Austria (RCA)	Schiene/Straße	70.000 LE	-	k.A.
	Aarau	HUPAC	Schiene/Straße	60.000 LE	-	80 TEU

Abbildung 5: KV-Terminals im Untersuchungsraum

- Im **Teilraum Ost** gibt es hohe, bündelbare Potenziale v.a. in Oberschwaben, insbesondere im Landkreis Ravensburg. Über Ausbaumaßnahmen an den bestehenden Terminals, insbesondere in Ulm, kann ein Teil dieses Potenzials erschlossen werden. Um das Potenzial aber in maximalem Umfang abzuschöpfen, ist die aus Abbildung 4 ersichtliche Lücke in der Flächenerschließung in Oberschwaben in geeigneter Form zu schließen.
- Vergleichbares gilt im **Teilraum Südwest** für die Ortenau: auch dort existieren hohe Potenziale, die teilweise nicht bedient werden, weil sich eine Lücke in der Flächenerschließung ergibt.
- Im **Teilraum Stuttgart** kommt es bis 2025 ohne Terminalausbauten oder Neubauten im mittleren Neckartal bereits im Prognosefall zu einer Überlastung der bestehenden Terminal-Infrastruktur. Den Engpässen muss bereits im Prognosefall durch einen (für den Hafen Stuttgart und das Terminal Kornwestheim durch die Betreiber bereits angekündigten) Ausbau der bestehenden KV-Terminals und/oder – insbesondere wenn auch dort die bestehenden KV-Potenziale genutzt werden sollen – den Aufbau neuer Terminalstandorte im Süden der Metropolregion Stuttgart begegnet werden. Hingegen werden am Standort Heilbronn erst bei (teilweiser) Potenzialabschöpfung ausreichende Mengen umgeschlagen, was seinen Grund u.a. in einer starken Überlappung des Terminal-Einzugsbereichs mit den Einzugsbereichen der umliegenden KV-Terminals hat.

(13) In der standortraumbezogenen Betrachtung ergeben sich damit in einem von West nach Ost reichenden Korridor in der **Ortenau**, im **Süden des Raums Stuttgart** und in **Oberschwaben** Standorträume, an denen Bedarf für neue KV-Terminals gesehen wird, und wo gleichzeitig die definierten Wirtschaftlichkeitskriterien für den Terminalbetrieb erfüllbar scheinen. Besonders sorgfältig zu prüfen ist dabei der Standortraum Oberschwaben, da dort trotz eines sich rechnerisch ergebenden Potenzials nicht von allen Akteuren tatsächlich Bedarf für ein neues Terminal des KV gesehen wird. Insgesamt entspricht das Gebiet, in dem neue Terminal-Standorte zu prüfen sind, dem in Abbildung 4 erkennbaren, bei einem Einzugsbereich von 50 km nicht durch die bestehenden KV-Terminals abgedeckten Bereich.

#### **D. Mengengerüst**

(14) Für das Jahr 2025 wird im Prognosefall mit einem **KV-Umschlag** in Höhe von 2.075.000. Ladeeinheiten (LE) p.a. in den KV-Terminals des Untersuchungsraums gerechnet. Der Untersuchungsraum umfasst dabei aufgrund der engen wirtschaftlichen und verkehrlichen Verflechtungen neben dem Land Baden-Württemberg auch angrenzende Gebiete, z.B. Teile von Rheinland-Pfalz, Bayerns oder des Elsass und der Nordwestschweiz. Gegenüber dem Analysejahr 2010 ist bis 2025 mit einer Steigerung der umgeschlagenen Ladeeinheiten von 87 % zu rechnen. Von diesen Mengen haben 1.086.000 LE ihre Quelle



oder Ziel in Baden-Württemberg, die weiteren Mengen ergeben sich vor allem durch Verkehre aus und nach Rheinland-Pfalz und der Schweiz.

(15) Zu diesem Prognoseaufkommen kommt ein **Potenzial** in Höhe von weiteren 806.000 LE, das mit zusätzlichen Maßnahmen zur Stärkung des KV grundsätzlich auf den KV verlagert werden könnte. Knapp die Hälfte dieser Menge (350.000 LE p.a.) findet im Prognosefall kein zum Straßenverkehr konkurrenzfähiges Angebot vor, obwohl der entsprechende Hauptlauf besteht (Typ 1). 386.000 LE p.a. werden im Prognosefall nicht im KV abgewickelt, weil der gewünschte Hauptlauf von keinem KV-Operateur angeboten wird (Typ 2). Wirtschaftlich darstellbar, d.h. zu Hauptläufen mit einer Nachfrage von mindestens 6.000 LE im Jahr bündelbar, sind hiervon allerdings nur 140.000 LE. Knapp 70.000 LE p.a. können schließlich nicht verlagert werden, weil kein adäquates KV-Terminal vorhanden ist (Typ 3).

(16) Eine wichtige Rolle für die Nichtabschöpfung von Potenzialmengen spielen dabei die sogenannten **Streuverkehre**: rund 247.000 LE p.a. des Potenzials sind so im Raum verstreut, dass die Mengen ohne ein verändertes betriebliches Konzept, welches effektiv Streumengen zu bündeln vermag (z.B. Gateway-Verkehre mit Wagengruppen) nicht abschöpfbar sind. Insgesamt sind daher von den identifizierten 806.000 LE Gesamtpotenzial auch bei Ergreifen aller anderen Maßnahmen maximal 559.000 LE verlagerungsfähig. Bei den Streuverkehren handelt es sich um nicht genutzte Potenziale v.a. des Typs 2 und des Typs 3.

(17) Für das Jahr 2025 steht unter Berücksichtigung aller aktuell bekannten Ausbaupläne, d.h.

- der Einrichtung eines dritten Moduls im Terminal Kornwestheim
- der Verdopplung der Kapazität des trimodalen Terminals (SCT) im Stuttgarter Hafen
- der Errichtung des Terminal Nord in Basel

sowie den bei Bedarf möglichen Kapazitätserweiterungen der KV-Terminals in Mannheim, Ludwigshafen, Ulm und Heilbronn mit einer Umschlagkapazität von 2.751.000 LE rein rechnerisch ausreichende Terminal-Kapazität zur Verfügung, um das denkbare Prognose- und Potenzialaufkommen im KV in Höhe von 2.634.000 LE umzuschlagen (siehe Abbildung 5). Allerdings zeigt die standortraumbezogene Betrachtung, dass die Gesamtmenge von 2.634.000 LE nur dann tatsächlich erreicht werden kann, wenn das Terminalangebot um neue Standorte ergänzt wird. Zusätzliche Kapazitäten in diesem Sinne sind im Teilraum Südwest (31.000 LE in der Ortenau), im Teilraum Stuttgart (181.000 LE v.a. zur Erschließung des südlichen Teilraums) und im Teilraum Ost (38.000 LE in Oberschwaben) erforderlich.

(18) Anders als in den Teilräumen Nord, Südwest und Ost kann im Teilraum Stuttgart das abschöpfbare Potenzial in der differenzierten Betrachtung aufgrund der geringen Entfernungen zwischen den Terminals und der insgesamt nicht ausreichenden Terminal-Kapazität im Standortraum nicht einzelnen Standorten zugeordnet werden. Erst in der Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung der an den Terminals angebotenen bzw. möglichen Verbindungen im Hauptlauf und der Fahrpläne wird erkennbar, wie sich die Mengen inklusive der Potenziale auf die drei definierten Standorträume verteilen.

alle Angaben in 1.000 LE	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
	Prognose 2025	standortbezogenes Potenzial 2025	konsolidiertes Potenzial 2025 insgesamt	abschöpfbares Potenzial 2025				Summe 2025
				auf vorhandenen Relationen	durch neue Relationen > 6.000 LE	durch neue Standorte > 18.000 LE	insgesamt	
<b>Teilraum Nord</b>	<b>1.138</b>	<b>235</b>	<b>201</b>	<b>146</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>153</b>	<b>1.291</b>
Mannheim/Ludwigshafen/Worms	813	134	201	114	0	0	114	927
Karlsruhe/Wörth/Germersheim	325	101		32	7	0	39	364
<b>Teilraum Ost</b>	<b>161</b>	<b>192</b>	<b>192</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>103</b>	<b>264</b>
Ulm/Giengen	128	95	192	26	31	0	57	185
Singen	33	97		8	0	0	8	41
Oberschwaben	0	0		0	0	38	38	38
<b>Teilraum Südwest</b>	<b>401</b>	<b>115</b>	<b>136</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>65</b>	<b>466</b>
Weil am Rhein/Basel	355	40	136	24	0	0	24	379
Kehl	46	75		10	0	0	10	56
Ortenau	0	0		0	0	31	31	31
<b>Teilraum Stuttgart</b>	<b>375</b>	<b>264</b>	<b>277</b>	<b>136</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>238</b>	<b>613</b>
Stuttgart/Kornwestheim	370	229	277	136	102	0	238	432
Heilbronn	5	35						71
Reutlingen/Plochingen/Eutingen	0	0						110
<b>Summe</b>	<b>2.075</b>	<b>806</b>	<b>806</b>	<b>350</b>	<b>140</b>	<b>69</b>	<b>559</b>	<b>2.634</b>

- ① Umschlagprognose der Einzelraumbetrachtungen (nur vorhandene Terminalstandorte)
- ② Potenzialmengen der Einzelraumbetrachtung (nur vorhandene Terminalstandorte)
- ③ Potenzialmengen nach Zusammenführung der Einzelräume zum Gesamttraum (Bereinigung von Doppelmengen)
- ④ abschöpfbares Potenzial durch Stärkung vorhandener Verbindungen (Potential Typ 1)
- ⑤ abschöpfbares Potenzial durch den Aufbau neuer wirtschaftlicher Verbindungen (> 6.000 LE) (Potential Typ 2)
- ⑥ (nur) durch neue Standorte abschöpfbares Potenzial ( Verbindungen > 6.000 LE und Umschlag > 18.000 LE) (Potential Typ 3)
- ⑦ Im Ausbaukonzept insgesamt abschöpfbares Potenzial (Summe ④ + ⑤ + ⑥ )
- ⑧ Im Ausbaukonzept insgesamt realisierbare Umschlagmenge (Prognose ① + abschöpfbares Potenzial ⑦ )

Abbildung 6: Terminal-Konzeption 2025: Mengen- und Potenzialbetrachtung

	①	②	③	④	⑤
alle Angaben in 1.000 LE	Prognose 2025	Prognose und abschöpfbares Potenzial 2025	installierte Terminalkapazität (2014)	Mit Kapazitätserweiterung bestehender Standorte	Ausbaubedarf über die mögliche Kapazität hinaus
<b>Teilraum Nord</b>	<b>1.138</b>	<b>1.291</b>	<b>1.360</b>	<b>1.449</b>	<b>0</b>
Mannheim/Ludwigshafen/Worms	813	927	892	981	0
Karlsruhe/Wörth/Germersheim	325	364	468	468	0
<b>Teilraum Ost</b>	<b>161</b>	<b>264</b>	<b>195</b>	<b>335</b>	<b>38</b>
Ulm/Giengen	128	185	115	255	0
Singen	33	41	80	80	0
Oberschwaben	0	38	0	0	38
<b>Teilraum Südwest</b>	<b>401</b>	<b>466</b>	<b>385</b>	<b>535</b>	<b>31</b>
Weil am Rhein/Basel	355	379	315	465	0
Kehl	46	56	70	70	0
Ortenau	0	31	0	0	31
<b>Teilraum Stuttgart</b>	<b>375</b>	<b>613</b>	<b>306</b>	<b>432</b>	<b>181</b>
Stuttgart/Kornwestheim	370	432	280	380	52
Heilbronn	5	71	26	52	19
Reutlingen/Plochingen/Eutingen	0	110	0	0	110
<b>Summe</b>	<b>2.075</b>	<b>2.634</b>	<b>2.246</b>	<b>2.751</b>	<b>250</b>

- ① Umschlagprognose der Einzelraumbetrachtungen (nur vorhandene Terminalstandorte) (Spalte ① aus Abb. 5)
- ② Im Ausbaukonzept insgesamt realisierbare Umschlagmenge (Spalte ⑧ aus Abb. 5)
- ③ Betreiberangaben (neue Terminalstandorte: 0)
- ④ Betreiberangaben zu geplanten Erweiterungen bzw. eigene Abschätzung (neue Terminalstandorte: 0)
- ⑤ Ausbaubedarf (Ausbaubedarf besteht nur bei negativer standraumbezogener Differenz ④ - ②)

Abbildung 7: Terminal-Konzeption 2025: Standortraumbezogener Ausbaubedarf

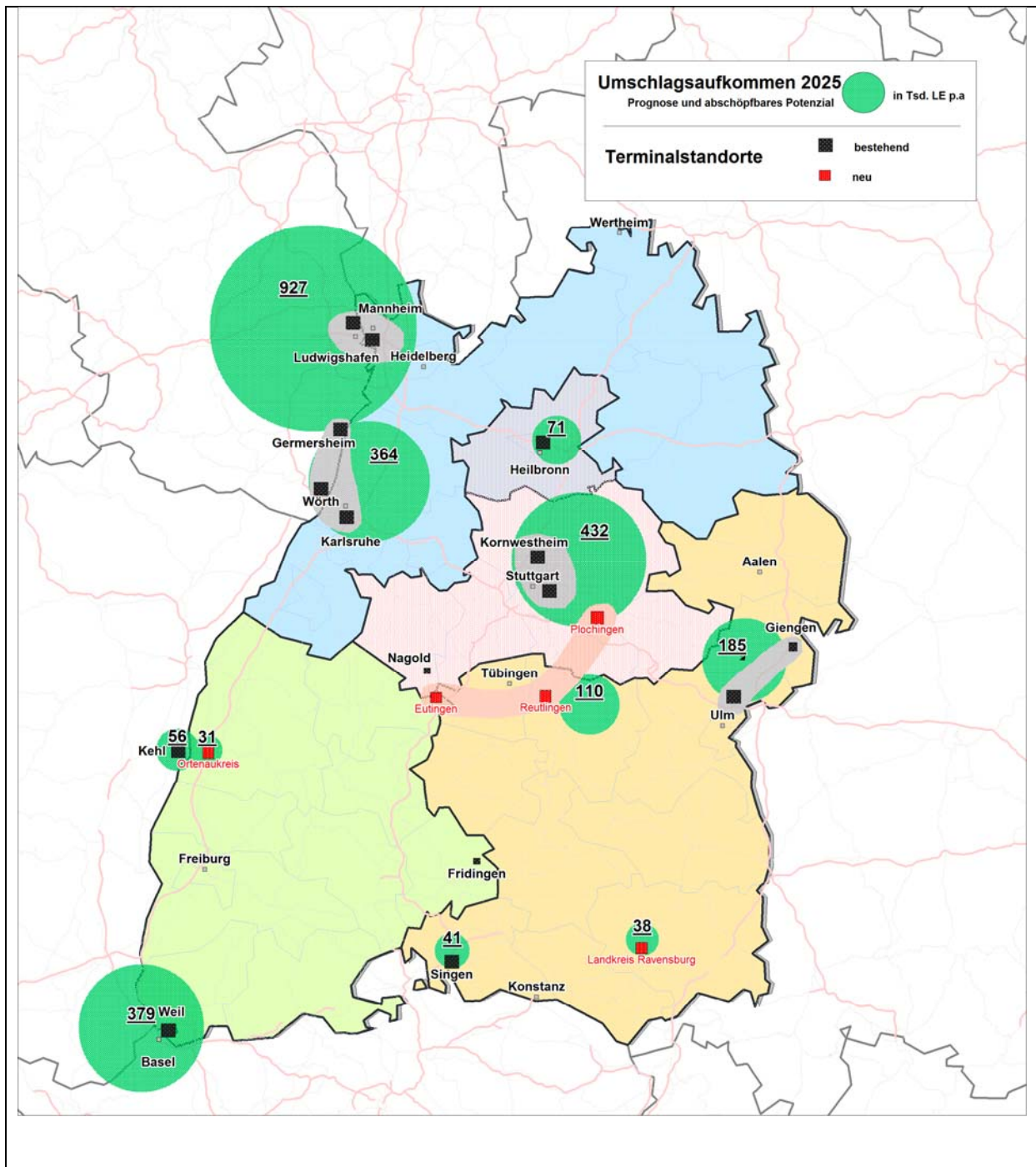


Abbildung 7: Terminal-Konzeption 2025 mit Prognose- und Potenzialmengen

## E. Fazit

(19) Das Aufkommen im KV in Baden-Württemberg wird von 2010 bis 2025 von 580.000 LE auf 1.086.000 LE, d.h. um 87 % steigen. Zusammen mit den Steigerungen im Umland ergibt sich für das Jahr 2025 ein Umschlag von 2.075.000 LE p.a., der bezogen auf den Untersuchungsraum, d.h. das Land Baden-Württemberg und den angrenzenden, im KV eng mit dem

Land verflochtenen Gebieten zu erwarten ist. Zusätzlich existiert Potenzial in Höhe von 559.000 LE. Diese Mengen werden im Prognosefall mit dem Lkw transportiert, können aber unter geänderten Rahmenbedingungen (Verbesserungen bei der Terminal-Infrastruktur und im KV-Angebot) auf den KV verlagert werden. Damit würden die Straßen jährlich etwa um 350.000 Lkw-Fahrten und 230 Mio. Lkw-Kilometer entlastet.

(20) In allen Teilräumen des Landes sind bis zum Jahr 2025 Kapazitätserweiterungen notwendig, um die Umschlagsmengen einschließlich der Potenziale bedienen zu können. Vor allem im Raum Stuttgart besteht ein zusätzlicher Bedarf Terminalkapazität zu schaffen, wofür Erweiterungen der bestehenden Terminals, aber auch neue Standorte (Eutingen, Reutlingen und Plochingen) in Betracht kommen. Darüber hinaus ist insbesondere die Einrichtung von Terminals im Ortenaukreis und in Oberschwaben zu prüfen. Prognosemengen und Potenziale weisen jeweils – vorbehaltlich der noch notwendigen lokalen Detailuntersuchungen – auf einen wirtschaftlich durchführbaren Terminalbetrieb hin.