

Beiseförth

1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

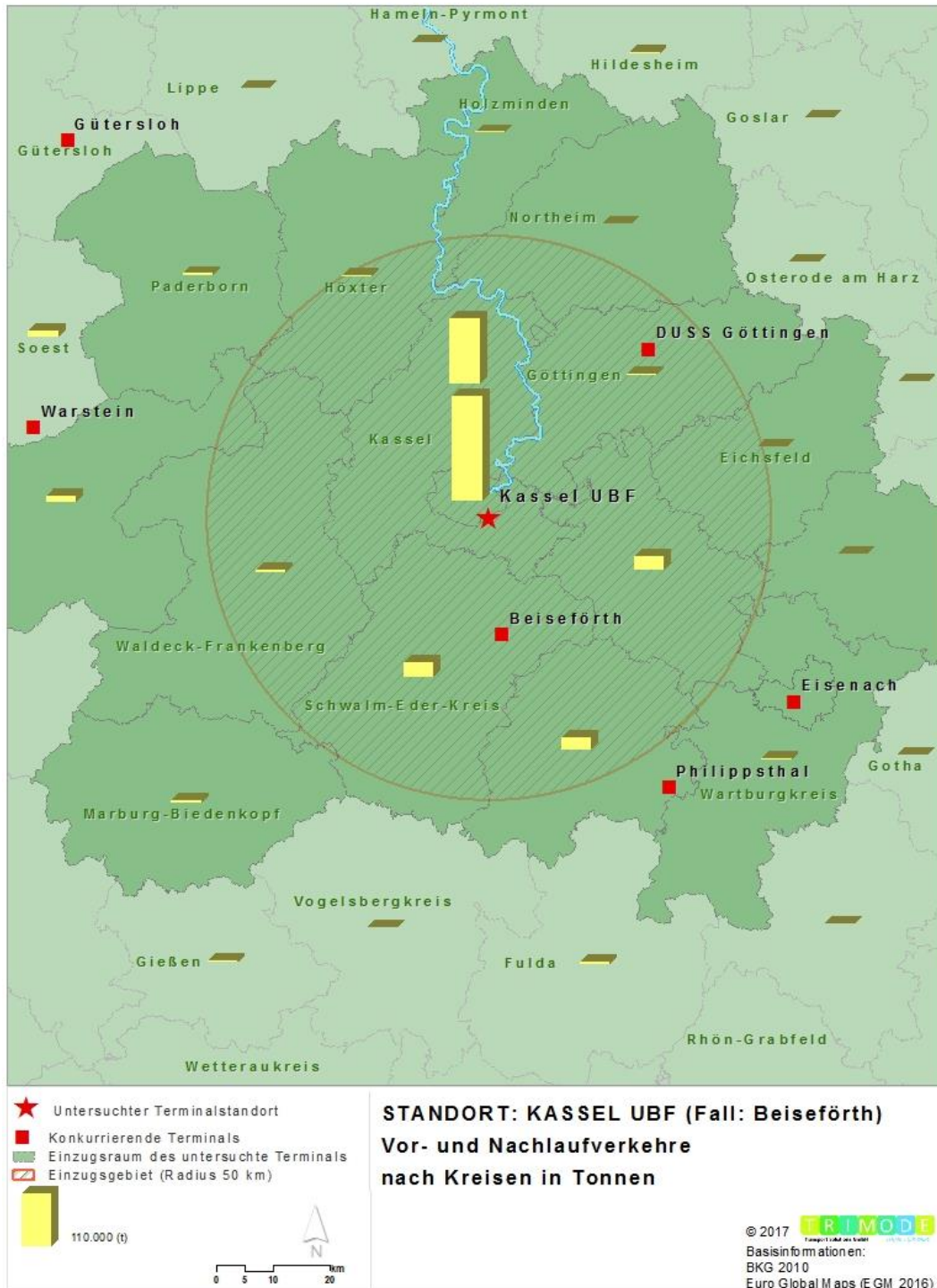
Das DUSS Terminal in Beiseförth liegt südlich von Melsungen (9 km) im Nordosten des Schwalm-Eder-Kreises in der Gemeinde Malsfeld (1.256 Einwohner). Von den Wohngebieten in Malsfeld ist das Terminal durch die Schienenhauptverbindung Hannover – Fulda und ein Gewerbegebiet getrennt. Da das Terminal über eine direkte Anbindung an die B 83 verfügt, ohne dass hierbei Wohngebiete gequert werden, ist die Lage des Terminals im ländlichen Raum konfliktfrei. Die Anbindung an die ca. 7 km entfernte BAB 7 erfolgt über die Bundesstraße 83 und die Kreisstraße 15. Das Terminal verfügt über ein Modul mit drei Umschlagsgleisen á 360 m und einen Portalkran.

Über den Standort besteht eine tägliche Verbindung nach Bremerhaven und nach Hamburg (bzw. Maschen) 4 Mal pro Woche.

Der Umschlag des Terminals liegt bei rd. 20.000 LE im Jahr. Das Terminal hat aufgrund der Gleisinfrastruktur eine Kapazität von rd. 39.000 LE. Für das Jahr 2030 wird am Standort ein Aufkommen von rd. 33.000 LE erwartet.

Die DB Netz AG plant am Standort Beiseförth die Erweiterung der Kapazitäten durch die Verlängerung des aktuellen Moduls auf 600 m und die Installation eines weiteren Portalkrans. Die Maßnahme würde zu einer deutlichen Anhebung der Gleiskapazitäten auf mindestens 65.000 LE und einer Krankapazität von 100.000 LE führen. Die Investitionskosten der Maßnahme belaufen sich auf 18,5 Mio. € zum Preisstand 2016.

2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr



3. Kapazitätssituation im Einzugsbereich in 2030 in LE*

	Umschlag 2030	Gleis-bzw. Flächenkapazität	Krankkapazität	Kap. Überschuss(+) / Defizit (-)
DUSS Beiseförth*	33.114	39.000	50.000	5.886
Kassel Ubf	72.836	xxxx	xxxx	xxxx
Philippsthal	41.099	xxxx	xxxx	xxxx
Engerer Einzugsbereich	147.049	142.000	175.000	-5.049
DUSS Göttingen	34.173	xxxx**	xxxx	xxxx
Eisenach	392	xxxx	xxxx	xxxx
Warstein	24.147	xxxx	xxxx	xxxx
Weiterer Einzugsbereich	58.712	130.400	150.000	71.461

*) ohne einen Ausbau in Beiseförth

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Die Kapazitätssituation zeigt keine Engpässe in Beiseförth an. Der Ausbau wird dahingehend geprüft, ob er zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen aufgrund von Engpässen an anderen Standorten im Einzugsbereich beitragen kann, in denen keine weitere Planungen vorgesehen sind.

4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Beiseförth

Investitionskosten in Mio. €	18,5	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	20.147
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2021 - 2027	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	5,5
Dauer der Betriebsphase	22	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	1,7
Barwertfaktor	15,14	eingespartes CO ₂ in t	4.097
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	22.950	Zeitersparnis der verm. Verlage- rung in h/Transport	-12,0

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

5. Nutzen-Kosten-Ergebnis eines Ausbaus des DUSS Terminals in Beiseförth

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen	1.805.200	27,3
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	5.848.832	88,6
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>	0	0,0
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Beiseförth</i>	-927.659	-14,0
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Beiseförth</i>	-1.605.941	-24,3
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-1.510.032	-22,9
Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten	-198.900	-3,0
Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen	392.292	5,9
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	763.859	11,6
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Emissionen für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Beiseförth</i>	-145.729	-2,2
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Beiseförth</i>	-225.838	-3,4
Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten	121.165	1,8
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	229.834	3,5
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Beiseförth</i>	-43.848	-0,7
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Beiseförth</i>	-64.821	-1,0
Nutzen aus Transportzeit	-737.064	-11,2
Summe Nutzen	1.382.693	20,94
Investitionskosten		14,83
Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,4

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

6. Empfehlungen

Das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,41 zeigt die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Gesamtprojektes an. Wir empfehlen die Umsetzung des Projektes.