

Duisburg

1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

In Duisburg betreibt die DUSS zwei Terminals. Einmal das Terminal im Ruhrorter Hafen und die 2016 in Betrieb genommene Anlage in Meiderich (genannt Duisburg KV-Hub Rhein-Ruhr).

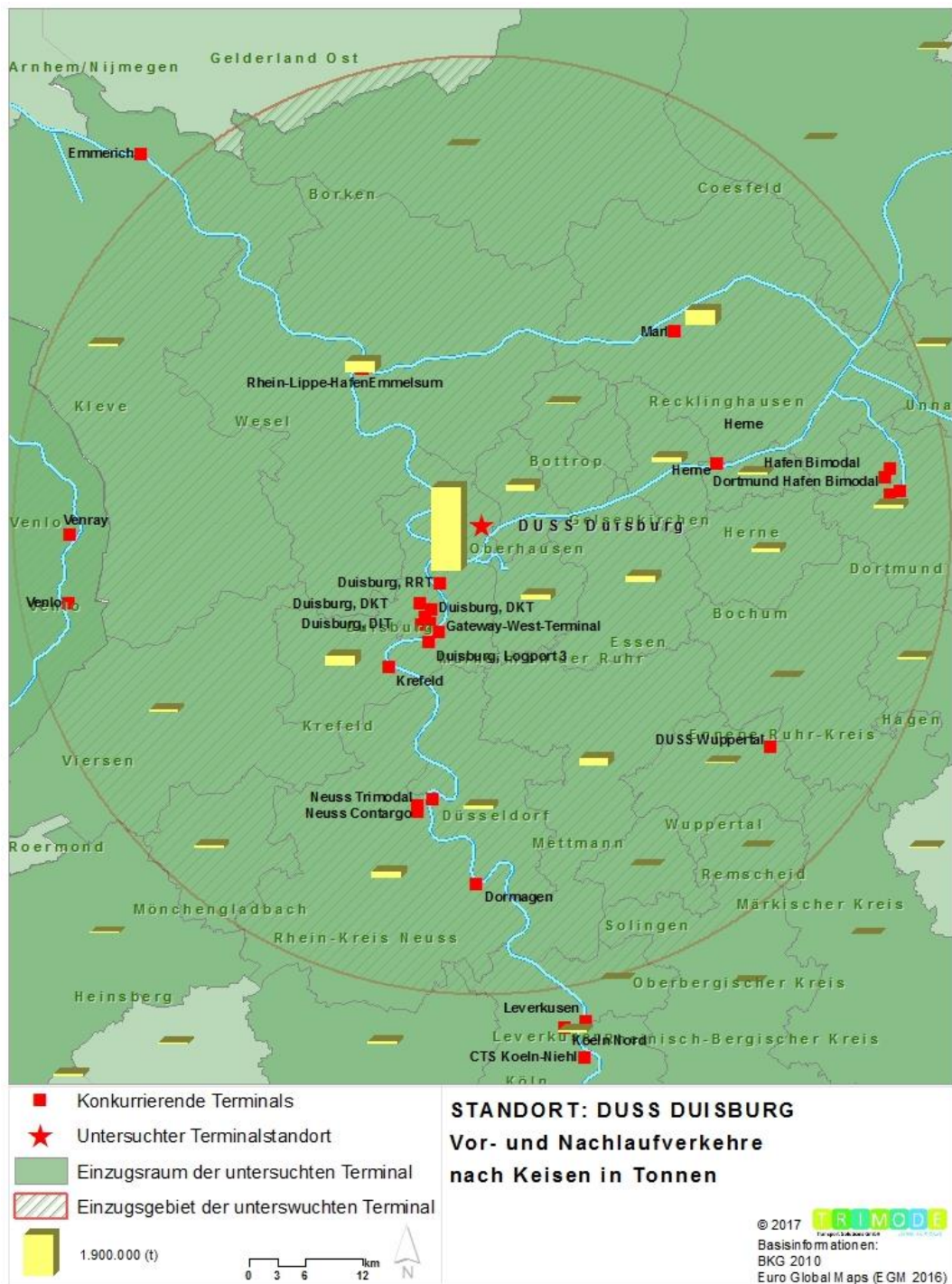
Das Terminal im Ruhrorter Hafen liegt verkehrsgünstig und konfliktfrei im alten Zentrum des Duisburger Hafengebietes. Es grenzt an das trimodale DeCeTe Terminal an, das ehemals bedeutendste Binnenschiffahrtsterminal in Duisburg. Die BAB 59 und BAB 40 befinden sich direkt am Ruhrorter Hafen. Die Anschlussstellen sind innerhalb von 2 bzw. 3 km zu erreichen. Das Terminal verfügt über ein Modul mit fünf Umschlaggleisen á 680 m, eins mit 3 Umschlaggleisen á 600 m und ein einfaches Gleis von 780 m, welches mit Mobilgeräten bedient wird. Für den Umschlag werden 3 Portalkräne und 3 Mobilgeräte eingesetzt. Der Umschlag des Terminals liegt mit Werten um die 200.000 LE nahe an der Kapazitätsgrenze, die bei rd. 210.000 bis 220.000 LE liegt.

Aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung in Ruhrort wurde unweit der bestehenden Anlage und direkt neben dem Rangierbahnhof in Duisburg-Ruhrort ein zweites KV-Terminal gebaut. Die Anlage besteht aus zwei Portalkränen und 4 Gleisen á 710 m Nutzlänge, was mit einer Kapazität zwischen 90.000 und 100.000 LE verbunden ist. Die Anlage ist 2016 in Betrieb genommen worden. Eine öffentliche Straßenanbindung erfolgt 2017, sodass das Terminal erst ab diesem Zeitpunkt für alle Verloader zur Verfügung stehen wird.

Von Duisburg aus gibt es mehrfache wöchentliche Linien-Verbindungen nach Hamburg-Billwerder, Lübeck, Rostock, Schkopau, Leipzig, München und Basel. Das KV-Angebot wird durch zahlreiche Verbindungen ins Ausland (Vénisseux, Gadki, Lovosice, Gallarate, Wels, Melzo, Antwerpen, Rotterdam) ergänzt. Zusammen mit den Terminals Billwerder, Eifeltor und München bilden die Terminals in Duisburg das Rückgrat des kontinentalen KVs in Deutschland.

Die DB Netz AG plant am neuen Standort die Installation eines weiteren Moduls mit 3 Umschlaggleisen á 720 m und drei Portalkränen. Diese Erweiterung würde zu einer zusätzlichen Anhebung der Gleiskapazitäten um rd. 140.000 LE und der Krankapazitäten um 150.000 LE führen. Die in Duisburg dann verfügbare Gesamtkapazität der DUSS-Terminals läge bei rd. 450.000 LE.

2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr



3. Kapazitätssituation im Einzugsbereich in 2030 in LE*

Standortraum	Nachfrage	Kapazität	Kap. Bedarf*	Nachfrage	Kapazität	Kap. Bedarf*
Engerer U-Raum						
Duisburg/Krefeld	497.500	431.000	66.500	887.877	906.000	-18.123
Neuss/Düsseldorf	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Wuppertal	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Emmelsum	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Herne	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Dortmund	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Summe**	896.455	815.000	81.455	1.318.986	1.577.000	-258.014
Weiterer U-Raum						
Köln	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Leverkusen	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Bonn	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Emmerich	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Unna	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Summe	576.176	555.000	21.176	504.282	477.000	27.282

*) - = Überkapazitäten; + = Fehlkapazitäten

*) ohne einen weiteren Ausbau in Duisburg-Meiderich

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Duisburg

Investitionskosten in Mio. €	40,0	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	51.785
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2019 - 2025	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	36,5
Dauer der Betriebsphase	29	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	11,3
Barwertfaktor	19,22	eingespartes CO ₂ in t	27.333
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	66.500	Zeitersparnis der verm. Verlage- rung in h/Transport	-9,8

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen	17.007.276	326,8
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	36.633.558	704,0
<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 Duisburg</i>	-8.146.257	-156,5
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Duisburg</i>	-5.947.222	-114,3
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-5.532.803	-106,3
Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten	-1.147.500	- 22,1
Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen	3.011.337	57,9
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	4.689.721	90,1
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>	0	0,0
<i>dv. Emissionen für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Duisburg</i>	-565.906	-10,9
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Duisburg</i>	-1.112.478	-21,4
Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten	952.853	18,3
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	1.411.067	27,1
<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 Duisburg</i>	-170.272	-3,3
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Duisburg</i>	-287.941	-5,5
Nutzen aus Transportzeit	-3.141.538	-60,4
Summe Nutzen	16.682.428	320,6
Investitionskosten		32,8
Nutzen-Kosten-Verhältnis		9,8

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

6. Empfehlungen

Das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,8 zeigt die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Gesamtprojektes an. Wir empfehlen die Umsetzung des Projektes.