

# Erfurt

## 1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

Der DUSS Standort in Erfurt-Vieselbach ist Teil des Güterverkehrszentrums Erfurt, östlich der Stadt Erfurt gelegen. Das GVZ ist über die B7 an die BAB 4 angebunden. Die Anschlussstelle liegt rd. 4 km in südlicher Richtung entfernt. Der Standort ist von Erfurt 11 km und von Weimar 16 km entfernt.

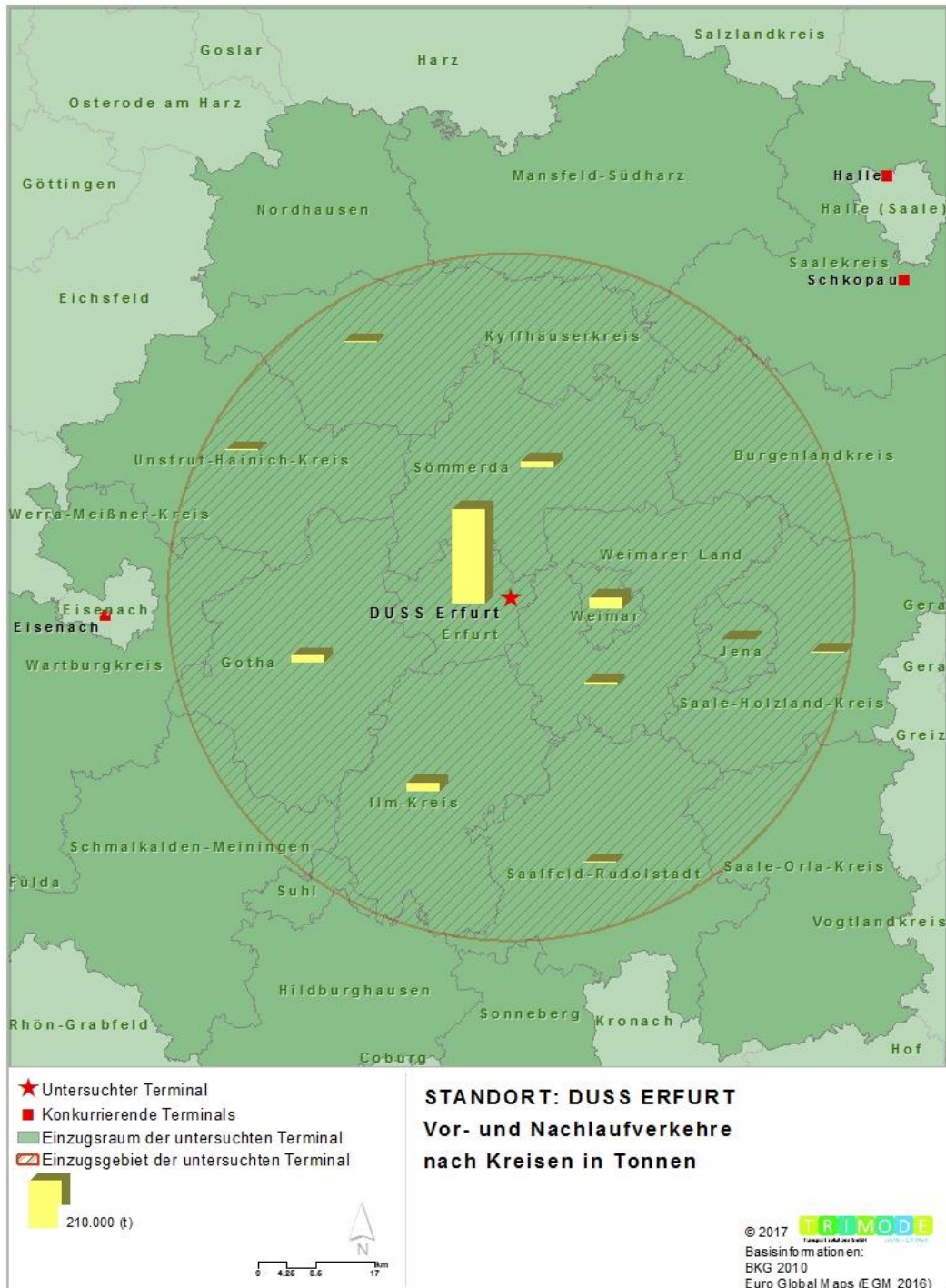
Durch die direkte Anbindung an die Autobahn können Verkehre zum Terminal das Durchfahren von Wohngebieten weitestgehend vermeiden. Auch Erweiterungsflächen sind am Terminalgelände ausreichend vorhanden. Schienenseitig liegt das Terminal direkt an der Haupttrecke Erfurt-Leipzig. Hierüber werden im kombinierten Verkehr die Hafenstandorte Bremerhaven und Hamburg regelmäßig angefahren. Rd. 70% des Aufkommens ist maritimer Verkehr.

Im GVZ Erfurt ist ein IKEA-Zentrallager für die Schnelldreher (Artikel mit hoher Nachfrage) angesiedelt. Neben Salzgitter ist dies eines von zwei Lagern in ganz Deutschland mit einer sehr hohen Nachfrage. IKEA ist dadurch einer der Hauptnutzer des KV-Terminals. Gleich hinter IKEA ist das ZALANDO-Logistikzentrum zu nennen. Zwar sind aufgrund der aktuellen Belieferung über das Zentrallager in Peine per Lkw bisher erst wenige Güter über das KV-Terminal umgeschlagen worden, allerdings sind mittelfristig Änderungen in der Beschaffungsstruktur zu erwarten, die künftig zu höheren Verkehren über das KV-Terminal führen können. Am und um das GVZ sind weitere kleinere Unternehmen aus dem Maschinenbau, der Solar- und Verpackungsindustrie angesiedelt, die Verkehre über das Terminal umsetzen.

Das Terminal verfügt über ein Modul mit drei Umschlagsgleisen á 370 m, die von zwei Portalcränen bedient werden. Die Gleiskapazität des Terminals liegt bei 42.000 LE, die Krankapazität beträgt rd. 100.000 LE. Wesentlicher Engpass ist jedoch die Abstellkapazität. Auf den vorhandenen 1.200 m<sup>2</sup> Abstellfläche ist eine Umschlagskapazität von rd. 30.000 LE gegeben. Für das Jahr 2030 wird ein Aufkommen von 42.000 LE erwartet.

Die DB Netz AG plant am Standort die Verlängerung der drei Gleise auf 600 m und den Ersatz eines Portalkranes aus Altersgründen. Durch die Maßnahme würde die Abstellkapazität des Terminals auf 56.000 LE erhöht. Diese Maßnahme ist mit Investitionen von rd. 14 Mio. € verbunden und schafft eine Abstellkapazität von rd. 45.000 LE.

## 2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr



### 3. Kapazitätssituation im Einzugsbereich in 2030 in LE\*

	Umschlag 2030	Gleis- bzw. Flächenkapazität	Kran- kapazität	Kap. Überschuss(+) / Defizit (-)
DUSS – Erfurt	41.907	30.000*	50.000	-11.907
Eisenach	392	XXXX	XXXX	XXXX
Philippsthal <sup>1</sup>	41.099	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Leipzig-Wahren*	152.851	XXXX	XXXX	XXXX
Schkopau	57.052	XXXX	XXXX	XXXX
Halle CTHS <sup>2</sup>	25.501	XXXX	XXXX	XXXX
<b>Einzugsbereich</b>	<b>318.802</b>	<b>484.000</b>	<b>525.000</b>	<b>162.198</b>

\*) ohne einen Ausbau in Erfurt; abweichend von anderen Betrachtungen wird hier die Abstellkapazität dargestellt

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

### 4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Erfurt

Investitionskosten in Mio. €	14,0	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	10.997
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2019 - 2024	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	1,6
Dauer der Betriebsphase	23	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	0,5
Barwertfaktor	16,24	eingespartes CO <sub>2</sub> in t	1.233
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	11.907	Zeitersparnis der verm. Ver- lagerung in h/Transport	1,0

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

<sup>1</sup> In Philippsthal ist die Erweiterung um ein drittes Gleis, die Installation eines Portalkranes und die Anschaffung eines weiteren Mobilumschlaggerätes berücksichtigt

<sup>2</sup> Erweiterung des Terminals um eine 11.000 m<sup>2</sup> große Depotfläche berücksichtigt.

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
<b>Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen zu anderen KV-Terminals</b>	<b>1.246.411</b>	<b>20,2</b>
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf im Bezugsfall nach Schkopau</i>	1.782.306	29,0
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf Per Zug im Bezugsfall ab Schkopau</i>	1.102.097	17,9
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf im Planfall nach Erfurt</i>	-463.932	-7,5
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Zug im Planfall ab Erfurt</i>	-1.174.060	-19,1
<i>dv. zusätzliche Umschlagskosten im Planfall</i>	0	0,0
<b>Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten</b>	<b>-114.750</b>	<b>-1,9</b>
<b>Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen</b>	<b>163.265</b>	<b>2,7</b>
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf im Bezugsfall nach Schkopau</i>	211.056	3,4
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf Per Zug im Bezugsfall ab Schkopau</i>	168.357	0,0
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf im Planfall nach Erfurt</i>	-25.066	-0,4
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Zug im Planfall ab Erfurt</i>	-191.083	-3,1
<b>Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten</b>	<b>49.584</b>	<b>0,8</b>
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf im Bezugsfall nach Schkopau</i>	63.504	1,0
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf Per Zug im Bezugsfall ab Schkopau</i>	47.247	0,8
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf im Planfall nach Erfurt</i>	-7.542	-0,1
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Zug im Planfall ab Erfurt</i>	-53.625	-0,9
<b>Nutzen aus Transportzeit</b>	<b>50.770</b>	<b>0,8</b>
<b>Nutzen</b>	<b>1.395.280</b>	<b>22,67</b>
<b>Investitionskosten</b>		<b>11,69</b>
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b>		<b>1,9</b>

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

## 6. Empfehlungen

Durch das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 wird die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes angezeigt. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.