

## DUSS Göttingen

### 1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

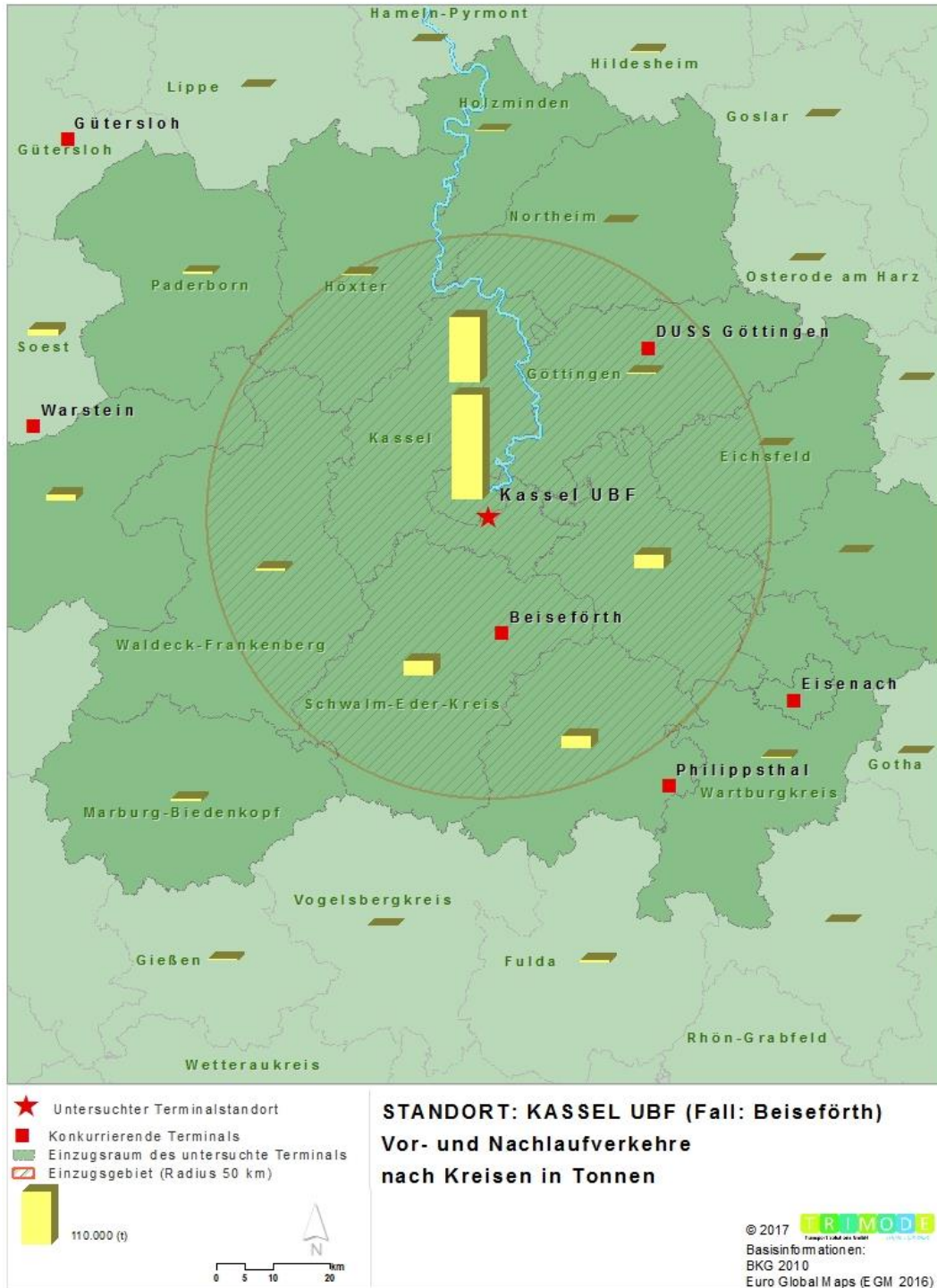
Das DUSS Terminal in Göttingen liegt zentrumsnah in einem Gewerbegebiet. Die Anbindung an die ca. 5 km entfernte BAB 7 erfolgt über die Bundesstraßen 27 und 3. Das Terminal verfügt über ein Modul mit drei Umschlaggleisen á 256 m und einen Portalkran.

Über den Standort besteht eine tägliche Verbindung nach Neuss-Nievenheim sowie nach Hamburg/Bremerhaven (4 x pro Woche) und nach Nürnberg-München (2 x pro Woche).

Der Umschlag des Terminals liegt bei rd. 23.000 LE im Jahr. Das Terminal hat aufgrund der Gleisinfrastruktur eine Kapazität von rd. 37.000 LE. Die Abstellkapazität des Terminals liegt bei ca. 34.000 LE. Für das Jahr 2030 wird am Standort ein Aufkommen von rd. 34.000 LE erwartet.

Die DB Netz AG plant am Standort Göttingen die Erweiterung der Kapazitäten durch die Verlängerung des aktuellen Moduls auf 500 m und die Installation eines zweiten Portalkrans. Die damit verbundene Investition würde zu einer deutlichen Anhebung der Gleiskapazitäten um rd. 36.000 LE und der Krankapazitäten um 50.000 LE führen, so dass die Gesamtkapazität des Terminals sich rechnerisch auf 70.000 LE erhöhen würde.

## 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 Göttingen*	34.173	34.400*	50.000	0
Kassel Ubf	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Braunschweig	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
DUSS Beiseförth	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Eisenach	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Philippsthal <sup>1</sup>	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Salzgitter	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
<b>Einzugsbereich</b>	<b>265.836</b>	<b>350.400</b>	<b>425.000</b>	<b>83.337</b>

\*) ohne einen Ausbau in Göttingen

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Die Kapazitätssituation zeigt keine Engpässe in Göttingen 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 Göttingen

Investitionskosten in Mio. €	13,0	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	20.147
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2020 - 2027	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	4,9
Dauer der Betriebsphase	29	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	1,5
Barwertfaktor	18,58	eingespartes CO <sub>2</sub> in t	3.676
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	22.950	Zeitersparnis der verm. Verlagerung in h/Transport	-11,6

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.

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
<b>Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen</b>	<b>1.273.192</b>	<b>23,7</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	5.848.832	108,7
<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 Göttingen</i>	-1.641.293	-30,5
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Göttingen</i>	-1.424.316	-26,5
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-1.510.032	-28,1
	<b>- 275.400</b>	<b>- 5,1</b>
<b>Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten</b>	<b>371.594</b>	<b>6,9</b>
<b>Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen</b>	<b>763.859</b>	<b>14,2</b>
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	0	0
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>	-209.318	-3,9
<i>dv. Emissionen für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Göttingen</i>	-182.947	-3,4
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Göttingen</i>	<b>114.343</b>	<b>2,1</b>
<b>Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten</b>	<b>229.834</b>	<b>4,3</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	0	0,0
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>	-62.981	-1,2
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Göttingen</i>	-52.510	-1,0
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Göttingen</i>	<b>-749.889</b>	<b>-13,9</b>
<b>Nutzen aus Transportzeit</b>	<b>733.838</b>	<b>13,63</b>
<b>Summe Nutzen</b>		<b>10,33</b>
<b>Investitionskosten</b>		<b>1,3</b>
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b>		

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

## 6. Empfehlungen

Im Ergebnis resultiert ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,32. Dies bedeutet, dass die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Gesamtprojektes gegeben ist.

Die Umsetzung des Projektes wird jedoch nicht empfohlen, da sich der Nutzen aus Engpässen anderer KV-Terminals im Einzugsbereich ergibt, die durch andere geplante Vorhaben günstiger gelöst werden können.