

Hamburg-Billwerder

1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

Das DUSS Terminal in Hamburg-Billwerder befindet sich in einem Gewerbegebiet. Die BAB 1 zwischen Hamburg und Lübeck läuft unter dem Terminalgelände durch und ist vom Terminal aus nach rd. 1 km konfliktfrei zu erreichen. Das Terminal liegt an der Schienenstrecke Hamburg-Berlin und ist in die Hamburger Arbeitsteilung als das Spezialterminal für die Kontinentalen Verkehre eingebunden. Über Billwerder wird nicht nur den gesamte Raum zwischen Cuxhaven, Flensburg, Wismar und Hannover abgedeckt, sondern es ist, auch wenn keine maritimen Verkehre hierüber abgewickelt werden, ein internationales Gateway für alle Verkehre, die mit den nordeuropäischen Staaten in Verbindung stehen. Es ist die bedeutendste Schnittstelle zwischen dem Kontinent und Skandinavien und zentraler Hub für Verkehre in die deutschen Ostseefährhäfen.

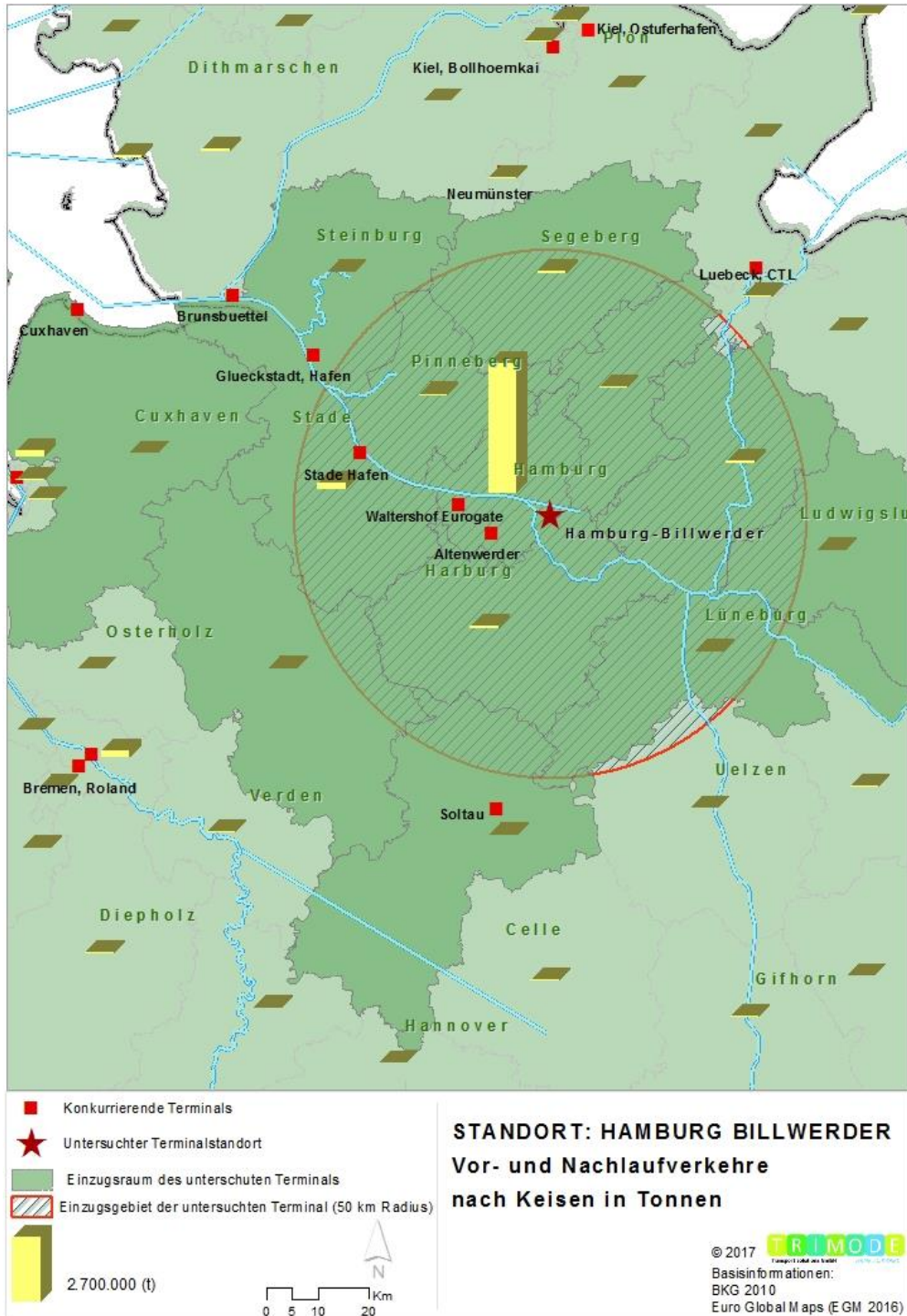
Mehrfache Verbindungen pro Woche gibt es zu allen bedeutenden Räumen und Städten in Deutschland (Brunsbüttel, Kiel, Lübeck, Rostock, Hannover, Köln, Neuss, Duisburg, Nürnberg, Ludwigshafen, Mannheim, Karlsruhe, Kornwestheim, München, Basel) und nach Skandinavien, Tschechien und Ungarn. Über Duisburg, Köln, München, Nürnberg und Basel und Ludwigshafen werden der Süden und Westen Europas angebunden.

Das Terminal verfügt über drei Module mit jeweils vier Umschlagsgleisen; das erste hat 700 m, das zweite 600 m und das dritte 565 m lange Gleise. Die drei Module werden mit sieben Portalkränen bedient. Das letzte Modul wurde im Jahr 2012 realisiert.

Seitdem liegen die Gleisinfrastruktur-Kapazität bei rd. 353.000 LE und die Krankapazität bei rd. 350.000 LE. Das Aufkommen schwankt seit 2010 zwischen 250.000 und 300.000 LE. Das sind ungefähr 20% der gesamten Umschlagleistung in Hamburg; der Rest wird an den zahlreichen anderen Terminals im Hamburger Hafen umgeschlagen. Die Umschlagszahlen bedeuten allerdings auch, dass das Terminal zu rd. 75% ausgelastet ist. Im Jahr 2030 wird ein Umschlag von 548.000 LE erwartet.

Die DB Netz AG plant am Standort eine Erweiterung der Kapazitäten. Hierbei soll ein neues Modul mit 720 m langen Gleisen und drei Kränen gebaut werden. Darüber hinaus werden die Gleise von Modul I von 700 m auf 750 m verlängert. Die damit verbundene Investition in Höhe von 55,6 Mio. € würde zu einer weiteren Anhebung der Kapazitäten um rd. 150.000 LE führen, so dass die Gesamtkapazität des Terminals sich dann auf rd. 500.000 LE erhöhen würde.

2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr



Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

3. Kapazitätssituation im Einzugsbereich in 2030 in LE*

	Umschlag 2030	Gleis- bzw. Flächenkapazität	Krankkapazität	Kap. Überschuss(+) / Defizit (-)
Hamburg-Billwerder	548.338*	353.000	350.000	-195.338
Stade IBB	43.588	-	-	-
Neumünster	2.423	-	-	-
Kiel	34.328	-	-	-
Lübeck**	136.583	-	-	-
Einzugsbereich	765.260	654.000	705.000	-124.260

*) ohne einen Ausbau in Billwerder

**) inkl. der geplanten Verlängerung der Gleise auf 700 m und der Installation eines weiteren Portalkrans

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Hamburg-Billwerder

Investitionskosten in Mio. €	55,6	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	121.236
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2023 - 2027	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	65,0
Dauer der Betriebsphase	27	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	20,2
Barwertfaktor	17,57	eingespartes CO ₂ in t	48.709
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	150.000	Zeitersparnis der verm. Verlagerung in h/Transport	-10,7

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen	23.981.272	421,3
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	62.312.790	1094,8
<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 Hamburg</i>	-11.830.592	-207,9
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Hamburg</i>	-14.020.926	-246,3
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-12.480.000	-219,3
Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten	-1.147.500	-20,2
Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen	4.750.879	83,5
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	8.161.652	143,4
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Emissionen für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Hamburg</i>	-812.865	-14,3
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Hamburg</i>	-2.597.908	-45,6
Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten	1.473.078	25,9
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	2.455.718	43,1
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Hamburg</i>	-244.579	-4,3
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Hamburg</i>	-738.061	-13,0
Nutzen aus Transportzeit	-8.124.547	-142,7
Summe Nutzen	20.933.183	367,78
Investitionskosten		32,40
Nutzen-Kosten-Verhältnis		11,35

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

6. Empfehlungen

Das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 11,4 zeigt die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Gesamtprojektes an. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.