

## Köln

### 1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

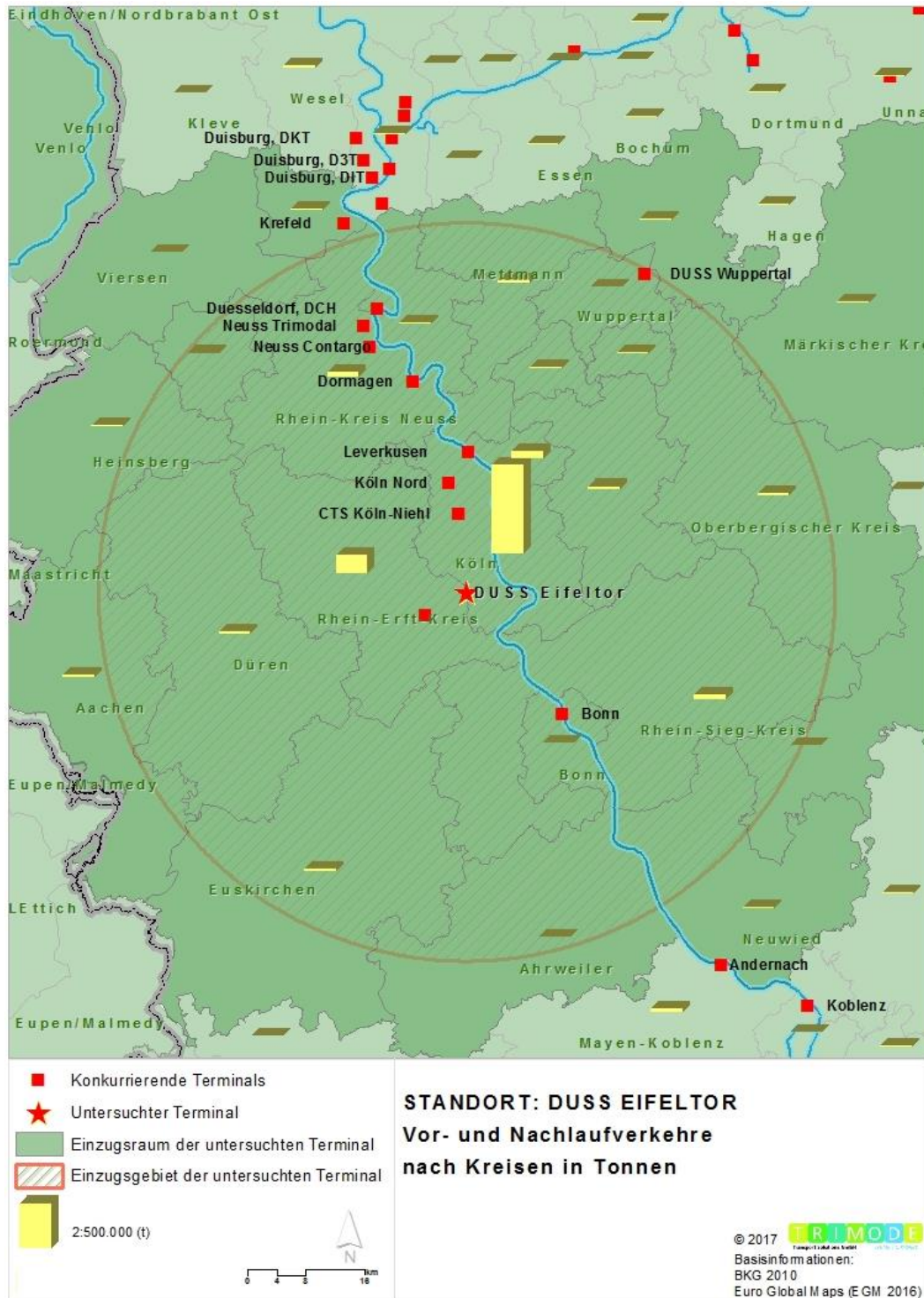
In Köln betreibt die DUSS am Standort Köln-Eifeltor ein Terminal. Das Terminal liegt verkehrsgünstig und konfliktfrei in einem Gewerbegebiet unmittelbar an der BAB 4; die Anschlussstelle ist nur 500 m vom Terminalgelände entfernt. Zu- und Ablaufverkehre des Terminals durchfahren keine Wohngebiete.

Das Terminal verfügt über drei Module mit vier Umschlagsgleisen á 700 m, die mit 8 Portalkränen bedient werden. Der Umschlag des Terminals liegt nach Angaben der DUSS in 2015 bei 317.000 LE und ist nach der Inbetriebnahme des dritten Moduls in 2013 von 246.000 LE (2012) um rd. 30% bzw. 8,8% p.a. angestiegen. Die Kapazitätsgrenze des Terminals liegt bei einer Gleiskapazität von rd. 380.000 LE und einer Krankapazität von 400.000 LE. Durch den überdurchschnittlichen Anstieg in den letzten drei Jahren (+ 71.000 LE) ist die Kapazität des zusätzlichen Moduls bereits zur Hälfte ausgeschöpft. Für die Zukunft wird ein Umschlag von 510.000 LE in 2030 erwartet. Angesichts der bisherigen Entwicklung ist dies mit einem Wachstum von 3,2% p.a. ab 2015 verbunden.

Von Duisburg aus gibt es mehrfache wöchentliche Linien-Verbindungen nach Hamburg-Billwerder, Lübeck, Ludwigsburg, Ulm, München und Basel. Das KV-Angebot wird durch zahlreiche Verbindungen ins Ausland (zu den Westhäfen, nach Südwestfrankreich und Spanien, Österreich, Italien und auch in die Türkei) ergänzt. Es ist mit den Terminals in Billwerder, Duisburg und München eines der bedeutendsten Terminals des kontinentalen KVs in Deutschland.

Um das zukünftige Umschlagswachstum bewältigen zu können, plant die DB Netz AG die Erweiterung der Nutzlänge der Gleise auf 750 m und die Installation eines dritten Portalkrans im dritten Modul. Die damit verbundenen Investitionskosten liegen bei rd. 20,4 Mio. €. Die Investitionsmaßnahme würde zu einer weiteren Anhebung der Gleiskapazitäten um rd. 87.000 LE und der Krankapazitäten um 50.000 LE führen. Die in Köln-Eifeltor dann verfügbare Gesamtkapazität des DUSS-Terminals läge dann bei rd. 450.000 LE und wäre um 67.000 LE höher als aktuell.

## 2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr



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

Standort	Kontinentaler KV			Maritimer KV		
	Nachfrage	Kapazität	Kap. Bedarf*	Nachfrage	Kapazität	Kap. Bedarf*
<b>Engerer U-Raum</b>						
Raum Köln	478.216	431.000	47.216	232.625	272.000	-39.375
Neuss/Düsseldorf	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Wuppertal	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Bonn	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Leverkusen	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
<b>Summe**</b>	<b>754.289</b>	<b>665.000</b>	<b>89.289</b>	<b>571.823</b>	<b>828.000</b>	<b>-256.177</b>
<b>Weiterer U-Raum</b>						
Duisburg/Krefeld	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
Siegen	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Koblenz/Andernach	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
<b>Summe</b>	<b>620.382</b>	<b>581.000</b>	<b>39.382</b>	<b>1.197.929</b>	<b>1.293.000</b>	<b>-95.071</b>

\*) - = Überkapazitäten; + = Fehlkapazitäten

\*) ohne einen Ausbau in Köln-Eifelort

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

#### 4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Köln-Eifel

Investitionskosten in Mio. €	20,4	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	34.366
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2019 - 2023	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	30,1
Dauer der Betriebsphase	23	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	9,3
Barwertfaktor	15,14	eingespartes CO <sub>2</sub> in t	22.512
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	47.216	Zeitersparnis der verm. Ver- lagerung in h/Transport	-6,0

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
<b>Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen</b>	<b>15.651.394</b>	<b>237,0</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	27.552.054	417,2
<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 Köln</i>	-3.528.870	-53,4
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Köln</i>	-5.749.348	-87,1
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-4.285.987	-64,9
<b>Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten</b>	<b>-1.168.498</b>	<b>-17,7</b>
<b>Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen</b>	<b>2.401.631</b>	<b>36,4</b>
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	3.630.323	55,0
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Emissionen für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Köln</i>	-233.958	-3,5
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Köln</i>	-1.195.122	-18,1
<b>Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten</b>	<b>778.732</b>	<b>11,8</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	1.092.310	16,5
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach Köln</i>	-70.394	-1,1
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Köln</i>	-308.159	-4,7
<b>Nutzen aus Transportzeit</b>	<b>-1.403.551</b>	<b>-21,3</b>
<b>Summe Nutzen</b>	<b>16.259.709</b>	<b>246,20</b>
<b>Investitionskosten</b>		<b>17,12</b>
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b>		<b>14,4</b>

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

## 6. Empfehlungen

Das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 14,4 zeigt die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes an. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.