

Landshut

1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

Das DUSS Terminal Landshut befindet sich im Norden der Stadt in der näheren Umgebung des BMW-Werkes Landshut und 32 km vom BMW-Werk in Dingolfing entfernt.

Schienenseitig ist das Terminal an die Strecke München-Regensburg angeschlossen. Dem Terminal vorgelagert ist die Rangieranlage in Landshut. Über die direkt am Terminal liegende B 15 ist nach ungefähr 6 km die BAB 92 konfliktfrei zu erreichen.

Der Umschlag des Terminals schwankt seit 2010 zwischen 63.000 und 72.000 LE, in 2015 ist der Umschlag auf 50.000 LE zurückgefallen. Für das Jahr 2030 wird ein Umschlag von 107.000 LE am Standort erwartet.

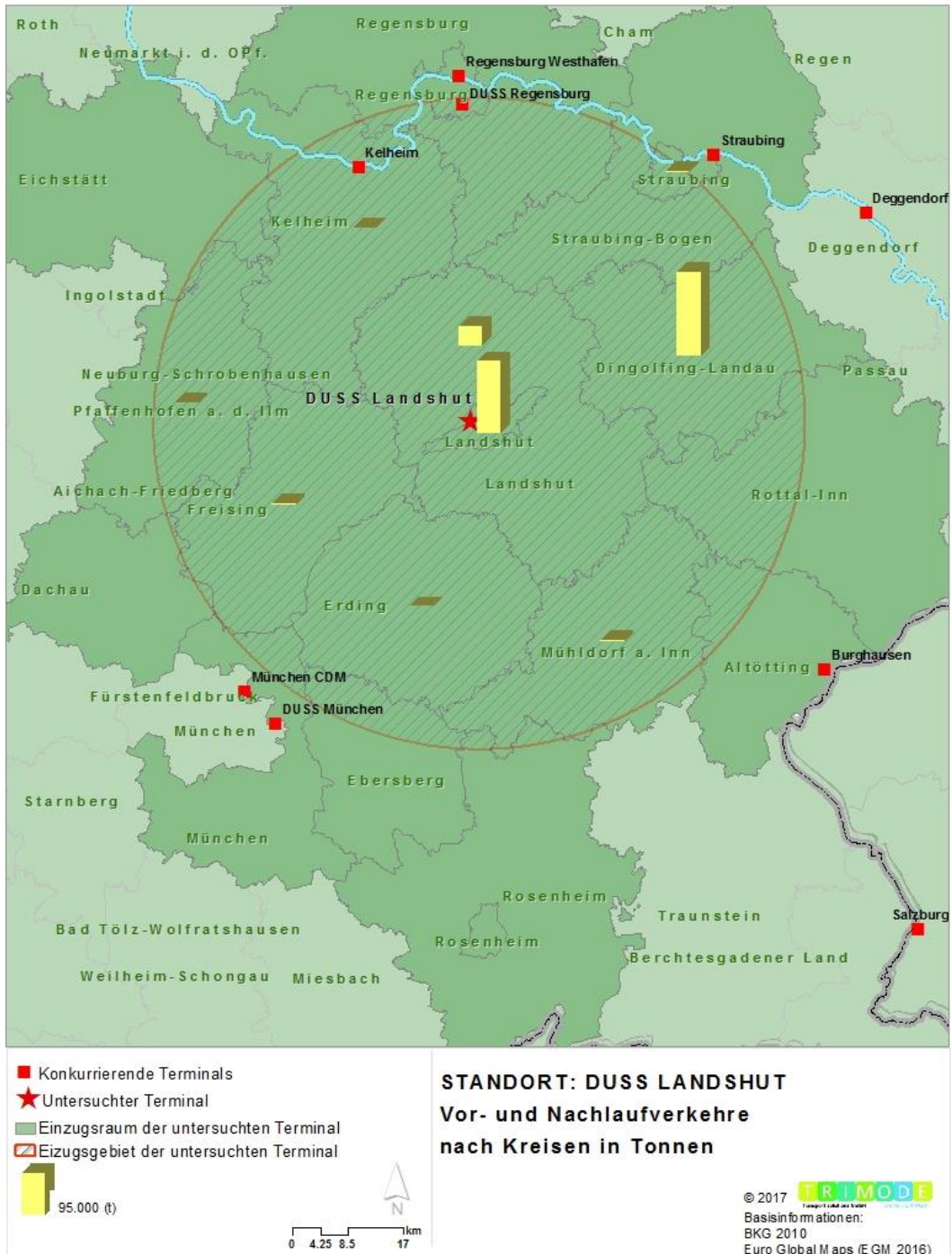
Umgeschlagen wird am Terminal auf vier Einzelgleisen, die zwischen 96 und 225 m lang sind. Insgesamt steht eine Gleisnutzlänge von rd. 900 m zur Verfügung. Der Umschlag erfolgt mit zwei Mobilkränen. Die Kapazität des Terminals ist mit rd. 75.000 LE bereits erreicht¹.

Das Terminal bietet regelmäßige Verbindungen zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven, sowie nach Hannover und Osnabrück, Wuppertal, Frankfurt und Mannheim.

Der Flächenzuschnitt am Terminal ist ungünstig und die Flächen werden durch die dazwischen verlaufenden Gleise zerschnitten. Um weitere Kapazitäten am Terminal zu schaffen, wird die Ladestraße III verschwenkt und das Gleis 26 in seiner Länge verdoppelt. Zusätzlich wird die Abstellkapazität des Terminals signifikant erhöht. Die Maßnahme ist mit einem Investitionsumfang von 10 Mio. € verbunden. Damit verbunden ist nach Angaben des Betreibers eine Kapazitätserhöhung von rd. 10.000 LE.

¹ Wie auch in Regensburg sind die errechneten Kapazitäten eigentlich niedriger. Hier wurde berücksichtigt, dass bereits höhere Mengen umgeschlagen worden sind.

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 Landshut	106.899	75.000*	75.000	-31.899
Kelheim	2.127	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Regensburg	230.729	XXXX	XXXX	XXXX
Regensburg Westhafen	36196.	XXXX	XXXX	XXXX
Wackersdorf	52.743	XXXX	XXXX	XXXX
Straubing-Sand	0	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Ingolstadt	70.875	XXXX	XXXX	XXXX
Deggendorf	2.907	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS München-Riem	533.649	XXXX	XXXX	XXXX
CDM München	20.815	XXXX	XXXX	XXXX
Burghausen	45.352	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Augsburg	60.613	XXXX	XXXX	XXXX
Weiterer Einzugsbereich	1.162.905	1.072.000	1.265.000	-216.421

*) ohne einen Ausbau in Landshut

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Landshut

Investitionskosten in Mio. €	10,00	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	6.795
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2021 - 2023	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	3,3
Dauer der Betriebsphase	25	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	1,0
Barwertfaktor	17,68	eingespartes CO ₂ in t	2.492
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	10.000	Zeitersparnis der verm. Ver- lagerung in h/Transport	-12,2

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen	915.102	16,2
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	3.324.123	58,8
<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 Landshut</i>	-838.430	-14,8
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Landshut</i>	-770.940	-13,6
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-799.652	-14,1
Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten	-76.500	-1,4
Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen	240.380	4,2
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	426.740	7,5
<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 Landshut</i>	-50.817	-0,9
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Landshut</i>	-135.543	-2,4
Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten	75.394	1,3
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	128.400	2,3
<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 Landshut</i>	-15.290	-0,3
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Landshut</i>	-37.715	-0,7
Nutzen aus Transportzeit	-464.119	-8,2
Summe Nutzen	690.257	12,20
Investitionskosten		8,34
Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,5

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

6. Empfehlungen

Durch das resultierende Nutzen- Kosten-Verhältnis von 1,5 wird die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes angezeigt. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.