

Regensburg

1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

Das DUSS Terminal Regensburg-Ost befindet sich im Zentrum des Güterverkehrszentrums Regensburg direkt an der Ausfahrt zur BAB 3. In der näheren Umgebung des KV-Terminals befinden sich das BMW-Werk Regensburg und der Hafen Regensburg. Von hier aus werden insbesondere die Verkehre der ortsansässigen Automobilindustrie bedient.

Schienenseitig ist das Terminal an die Hauptstrecke Würzburg – Passau - Wien angeschlossen. Nach dem Ausbau des Ostkorridors sind von hieraus nicht nur der Norden und Westen Deutschlands, sondern auch der Osten erreichbar. Das Terminal liegt direkt an der BAB 3, die ohne einen Verlauf durch Stadt- und Wohngebiete nach rd. 200 m erreichbar ist. Dem Terminal vorgelegt ist der Rangierbahnhof, sodass abzufertigende Züge schnell in das Terminal hineingeschoben und aus dem Terminal wieder herausgenommen werden können.

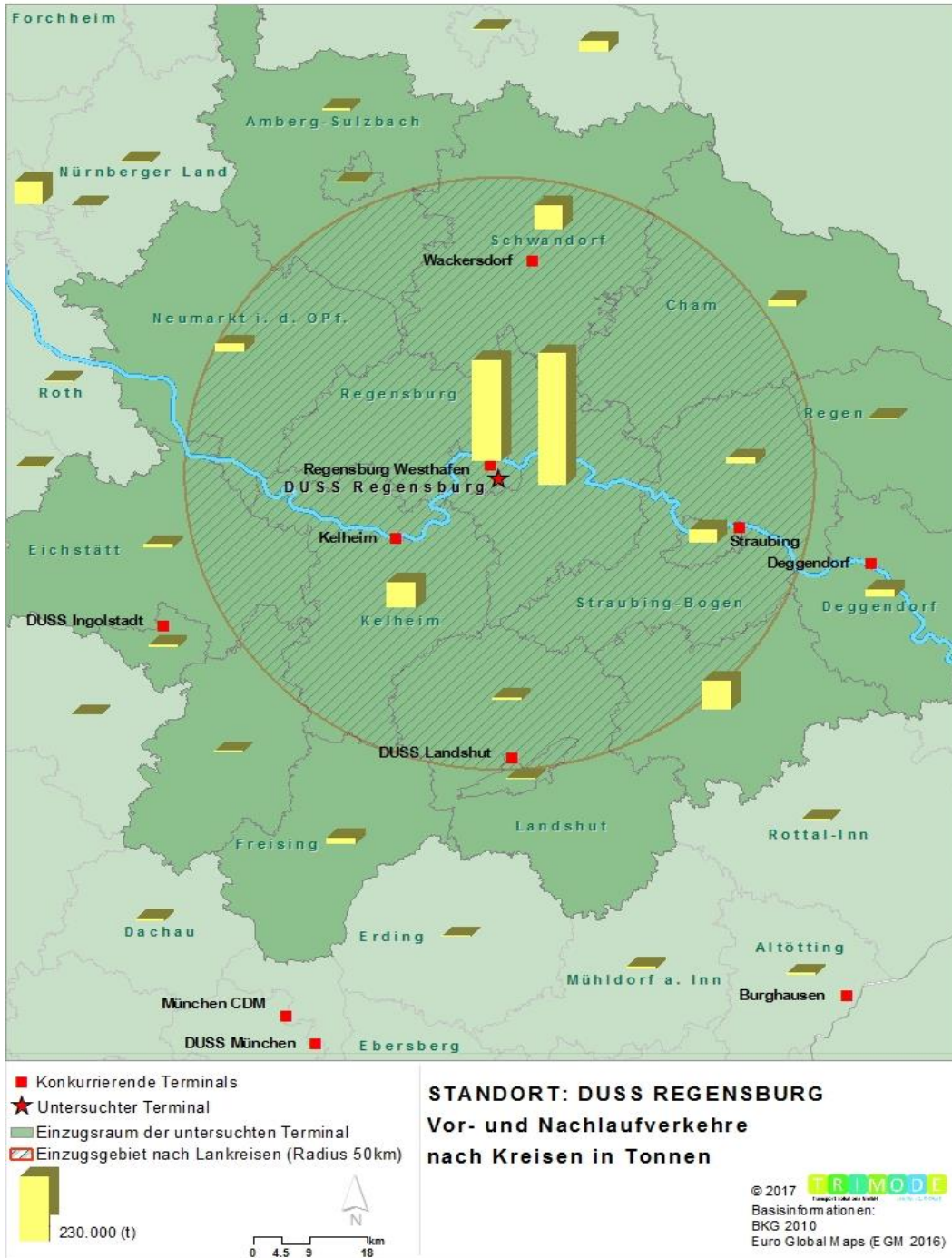
Durch die hohe Nachfrage aus der Automobilindustrie ist der Umschlag des Terminals seit 2010 von 107.000 LE auf rd. 158.000 LE in 2015 deutlich um 8,1% p.a. angestiegen. Für das Jahr 2030 wird ein Umschlag von 230.000 LE am Standort erwartet.

Das Terminal besteht aus einem Modul mit vier Umschlagsgleisen á 480 m und einem weiteren Umschlagsgleis mit 445 m. Die Gleise werden von zwei Portalkränen bedient. Darüber hinaus gibt es zur Unterstützung der Portalkräne und zur Durchführung der Lagerarbeiten zwei Mobilkräne. Am Terminal gibt es eine 43.000 m² große Depotfläche, die viel Platz für die Lagerung der Container anbietet. Die Kapazität des Terminals ist mit rd. 160.000 LE bereits erreicht.

Das Terminal bietet regelmäßige Verbindungen zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven, nach Wuppertal, Dortmund, Frankfurt und Mannheim sowie nach Österreich und Italien.

Da direkt am Standort eine Erweiterung des Terminals nicht möglich ist, plant die DB Netz AG in unmittelbarer Nähe zum bisherigen Standort südlich der BAB 3 den Bau eines neuen Terminals mit vier Umschlagsgleisen á 720 m und vier Portalkränen. Das neue Terminal würde über Kapazitäten von rd. 200.000 LE verfügen. Die neue Anlage wird die alte ersetzen. Die Maßnahme ist mit einem Investitionsumfang von 54 Mio. € verbunden.

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 Regensburg	230.729	160.000*	160.000*	-70.279
Regensburg Westhafen	36.196	XXXX	XXXX	XXXX
Wackersdorf	52.743	XXXX	XXXX	XXXX
Kelheim	2.127	XXXX	XXXX	XXXX
Straubing-Sand	0	XXXX	XXXX	XXXX
Engerer Einzugsbereich	321.795	387.000	515.000	-7.218
DUSS Landshut	106.899	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Ingolstadt	70.875	XXXX	XXXX	XXXX
TRICON Nürnberg	334.891	XXXX	XXXX	XXXX
Deggendorf	2.907	XXXX	XXXX	XXXX
Weiterer Einzugsbereich	515.572	487.000	375.000	-190.424

*) ohne einen Ausbau in Regensburg

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Regensburg

Investitionskosten in Mio. €	54,0	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	29.897
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2019 - 2021	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	13,2
Dauer der Betriebsphase	29	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	4,1
Barwertfaktor	20,56	eingespartes CO ₂ in t	9.863
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	40.000	Zeitersparnis der verm. Ver- lagerung in h/Transport	-11,2

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
Nutzen aus dem Restwert der alten Anlage	24.209	0,5
Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen	4.031.608	82,9
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	14.540.809	298,9
<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 Regensburg</i>	-4.088.687	-84,1
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Regensburg</i>	-3.281.744	-67,5
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-3.138.770	-64,5
Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten	-306.000	0,0
Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen	932.788	19,2
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	1.890.752	38,9
<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 Regensburg</i>	-402.687	-8,3
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Regensburg</i>	-555.277	-11,4
Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten	290.814	6,0
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	568.899	11,7
<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 Regensburg</i>	-121.162	-2,5
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Regensburg</i>	-156.923	-3,2
Nutzen aus Transportzeit	-1.854.348	-38,1
Summe Nutzen	3.119.071	64,1
Investitionskosten		46,6
Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,4

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

6. Empfehlungen

Durch das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 wird die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes angezeigt. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.