

# München

## 1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

Der DUSS Standort München-Riem liegt östlich des Münchener Zentrums in einem Gewerbegebiet. Direkter Nachbar ist die Brauerei des Staatlichen Hofbräuhauses München. In südlicher Richtung hat die MESSE München ihren Standort.

Schienseitig ist das Terminal an den elektrifizierten Teil der Strecke München-Mühldorf angebunden. Das Terminal liegt direkt an der BAB 94, die ohne einen Verlauf durch Stadt- und Wohngebiete nach rd. 400 m erreichbar ist. Erweiterungsflächen sind direkt am Standort, auf der anderen Seite der Schienenstrecke, ausreichend vorhanden.

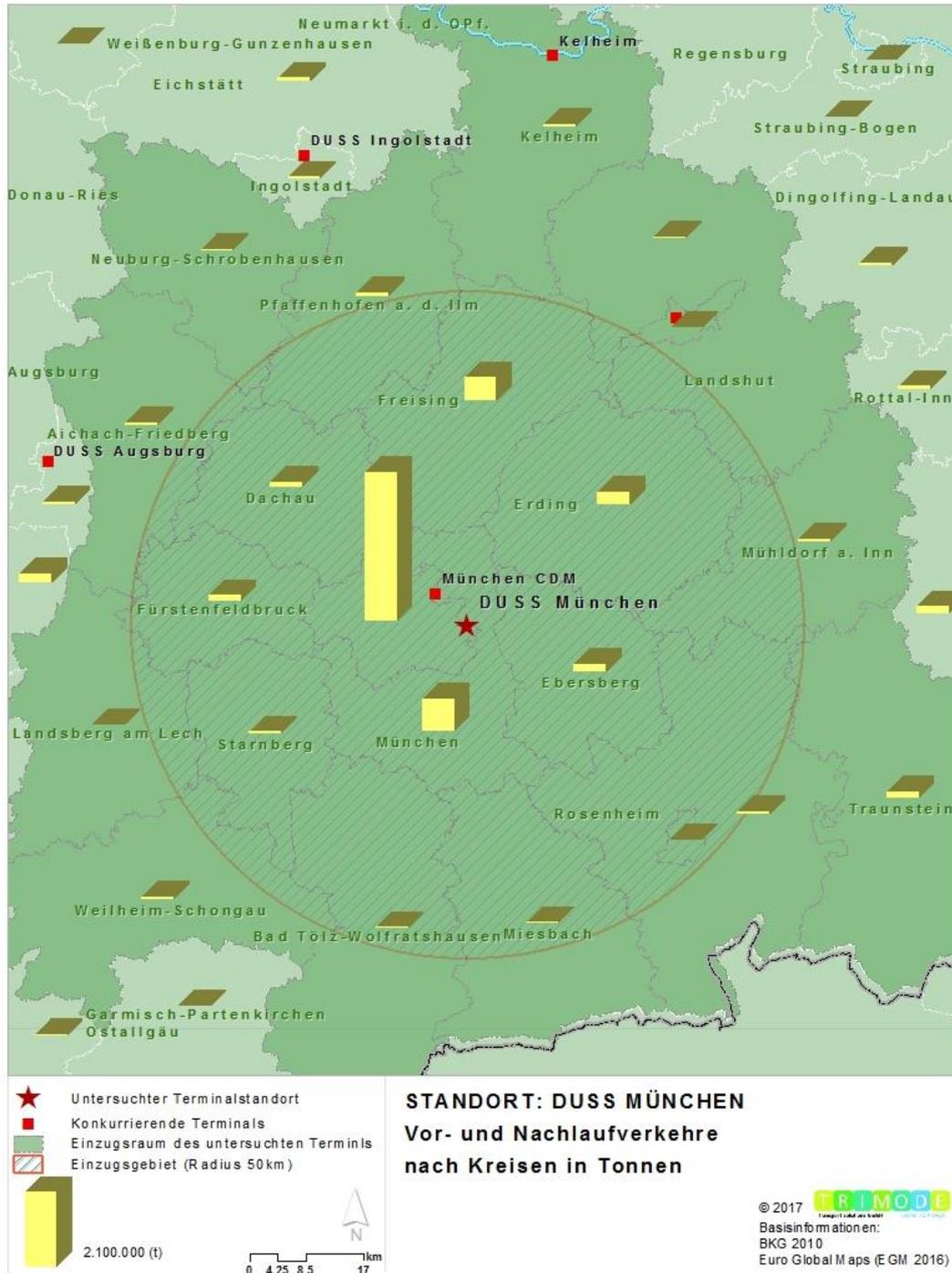
Das Terminal verfügt über drei Module. Zwei der Module verfügen über fünf Umschlagsgleise á 700 m, das dritte verfügt über vier Umschlagsgleise á 700 m. Jedes Modul wird von zwei Portalkränen bedient. Darüber hinaus werden zwei Mobilkrane zur Unterstützung eingesetzt. Damit erreicht das Terminal eine Gleiskapazität von rd. 350.000 LE und eine Krankapazität von ebenfalls rd. 350.000 LE.

Das Terminal bietet regelmäßige Verbindungen zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven, ins Rhein- und Ruhrgebiet (Duisburg, Köln, Unna, Bönen, Dortmund), nach Warstein, nach Ludwigshafen, in den Osten nach Leipzig und Schkopau, sowie in südlicher Richtung nach Italien, Slowenien, Kroatien und Ungarn. Zusammen mit Hamburg, Köln und Duisburg ist dies einer der vier zentralen Umschlagplätze der DUSS, in dem insbesondere Verkehre von/nach Italien gebündelt werden.

Der Umschlag des Terminals ist seit 2010 von 263.000 LE auf rd. 310.000 LE in 2015 deutlich angestiegen. Damit operiert das Terminal an der Kapazitätsgrenze. Die Auslastung liegt bei 90%. Bis zum Jahr 2030 wird ein weiterer Anstieg des Umschlags auf 534.000 LE erwartet.

Zur Entlastung der Situation plant die DB Netz AG am aktuellen Standort die Verlängerung der Umschlagsgleise in einem der drei Module auf 750 m Nutzlänge. Darüber hinaus werden an einem anderen Standort zwei weitere Module mit jeweils vier Umschlagsgleisen á 720 m und 6 Portalkränen geplant. Diese Erweiterung würde zu einer Erhöhung der Gleis- und Krankapazitäten um rd. 300.000 LE führen. Die Maßnahme ist mit einem Investitionsumfang von 100,3 Mio. € verbunden.

## 2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr



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

	Umschlag 2030	Gleis-bzw. Flächenkapazität	Krankkapa- zität	Kap. Überschuss(+) / Defizit (-)
DUSS München-Riem	533.649	350.000*	350.000	-183.649
CDM München	20.815	-	-	-
DUSS Augsburg	60.613	-	-	-
DUSS Landshut	106.899	-	-	-
DUSS Ingolstadt	70.875	-	-	-
Burghausen	45.352	-	-	-
<b>Einzugsbereich</b>	<b>838.203</b>	<b>662.000</b>	<b>700.000</b>	<b>-209.203</b>

\*) ohne einen Ausbau in München-Riem

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

### 4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in München

Investitionskosten in Mio. €	100,3	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	133.334
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2018 - 2028	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	75,2
Dauer der Betriebsphase	28	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	22,3
Barwertfaktor	18,08	eingespartes CO <sub>2</sub> in t	56.331
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	181.262	Zeitersparnis der verm. Ver- lagerung in h/Transport	-10,0

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
<b>Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen</b>	<b>26.633.668</b>	<b>481,5</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	73.090.053	1321,4
<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 München</i>	-16.010.253	-289,4
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab München</i>	-17.046.403	-308,2
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-13.399.729	-242,3
<b>Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten</b>	<b>-2.295.000</b>	<b>-41,5</b>
<b>Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen</b>	<b>5.448.415</b>	<b>98,5</b>
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	9.593.729	173,4
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Emissionen für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach München</i>	-1.095.031	-19,8
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab München</i>	-3.050.282	-55,1
<b>Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten</b>	<b>1.701.404</b>	<b>30,8</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	2.886.609	52,2
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Bezugsfall</i>		
<i>dv. Kosten für den Vor- und Nachlauf per Lkw im Planfall nach München</i>	-329.478	-6,0
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab München</i>	-855.726	-15,5
<b>Nutzen aus Transportzeit</b>	<b>-6.098.957</b>	<b>-110,3</b>
<b>Summe Nutzen</b>	<b>25.389.531</b>	<b>459,01</b>
<b>Investitionskosten</b>		<b>81,30</b>
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b>		<b>5,6</b>

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

## 6. Empfehlungen

Das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,6 zeigt die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes an. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.