

# Ulm

## 1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

Der DUSS Standort Ulm-Dornstadt liegt nördlich von Ulm zwischen Dornstadt und Beimerstetten in einem Gewerbegebiet. Schienenseitig ist das Terminal an die Hauptstrecke Stuttgart-München angebunden. Das Terminal liegt direkt an der BAB 8, die ohne einen Verlauf durch Stadt- und Wohngebiete erreichbar ist. Erweiterungsflächen sind direkt am Standort ausreichend vorhanden.

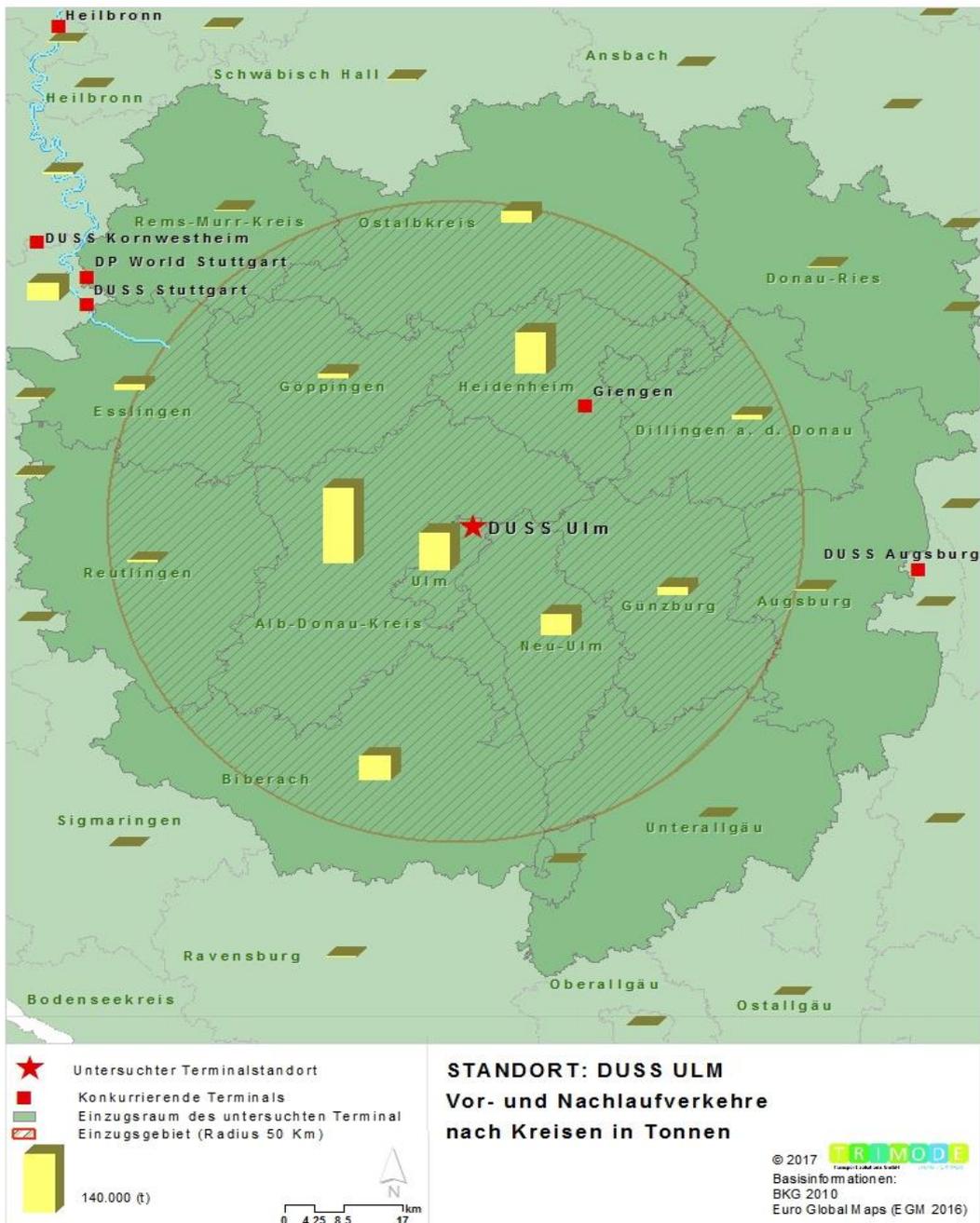
Das Terminal verfügt über ein Modul mit vier Umschlagsgleisen á 700 m, die aktuell von zwei Portalkränen bedient werden. Im Rahmen des Seehafenhinterlandprogrammes wird in 2018 ein dritter Portalkran angeschafft. Dann liegt die Gleiskapazität des Terminals bei rd. 123.000 LE und die Krankapazität bei 150.000 LE.

Das Terminal bietet regelmäßige Verbindungen zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven, aber auch zu den DUSS Terminals Köln und Wuppertal im Rhein-Ruhr-Raum.

Der Umschlag des Terminals ist seit 2010 von 67.000 LE auf rd. 100.000 LE in 2015 deutlich angestiegen. Bis zum Jahr 2030 wird ein weiterer Anstieg auf 165.000 LE erwartet.

Zur Entlastung der Situation plant die DB Netz AG am Standort ein zweites Modul mit drei Portalkränen und vier Gleisen á 720 m Nutzlänge. Darüber hinaus ist die Südanbindung des Terminals an die Hauptstrecke Stuttgart-München geplant. Die Erweiterung würde zu einer Verdoppelung der Kapazitäten führen. Die Maßnahme ist mit einem Investitionsumfang von 60 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 Ulm	165.090	123.000*	150.000	-42.090
Giengen (Bosch)	29.436	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Augsburg	48.250	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Kornwestheim	247.641	XXXX	XXXX	XXXX
DUSS Stuttgart	65.820	XXXX	XXXX	XXXX
DP World Stuttgart	80.110	XXXX	XXXX	XXXX
<b>Einzugsbereich</b>	<b>636.347</b>	<b>616.000</b>	<b>690.000</b>	<b>-64.347</b>

\*) ohne einen Ausbau in Ulm-Dornstadt

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

### 4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Ulm

Investitionskosten in Mio. €	60,0	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	35.210
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2019 - 2023	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	22,4
Dauer der Betriebsphase	27	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	6,9
Barwertfaktor	18,79	eingespartes CO <sub>2</sub> in t	16.790
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	42.090	Zeitersparnis der verm. Ver- lagerung in h/Transport	-12,9

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

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

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
<b>Nutzen aus verminderten Betriebskosten (z. B. Südanbindung)</b>	<b>346.632</b>	<b>6,5</b>
<b>Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen</b>	<b>9.547.636</b>	<b>179,4</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	20.628.760	387,7
<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 Ulm</i>	-3.278.997	-61,6
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Ulm</i>	-4.847.756	-91,1
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-2.954.371	-55,5
<b>Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten</b>	<b>-940.950</b>	<b>-17,7</b>
<b>Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen</b>	<b>1.637.545</b>	<b>30,8</b>
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	2.731.116	51,3
<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 Ulm</i>	-197.946	-3,7
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Ulm</i>	-895.625	-16,8
<b>Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten</b>	<b>505.710</b>	<b>9,5</b>
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	821.752	15,4
<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 Ulm</i>	-59.559	-1,1
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Ulm</i>	-256.483	-4,8
<b>Nutzen aus Transportzeit</b>	<b>-1.739.137</b>	<b>-32,7</b>
<b>Summe Nutzen</b>	<b>9.357.436</b>	<b>175,87</b>
<b>Investitionskosten</b>		<b>51,16</b>
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b>		<b>3,4</b>

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

## 6. Empfehlungen

Durch das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,4 wird die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes angezeigt. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.