

Kombinierter Verkehr: Von der Straße auf die grüne Schiene

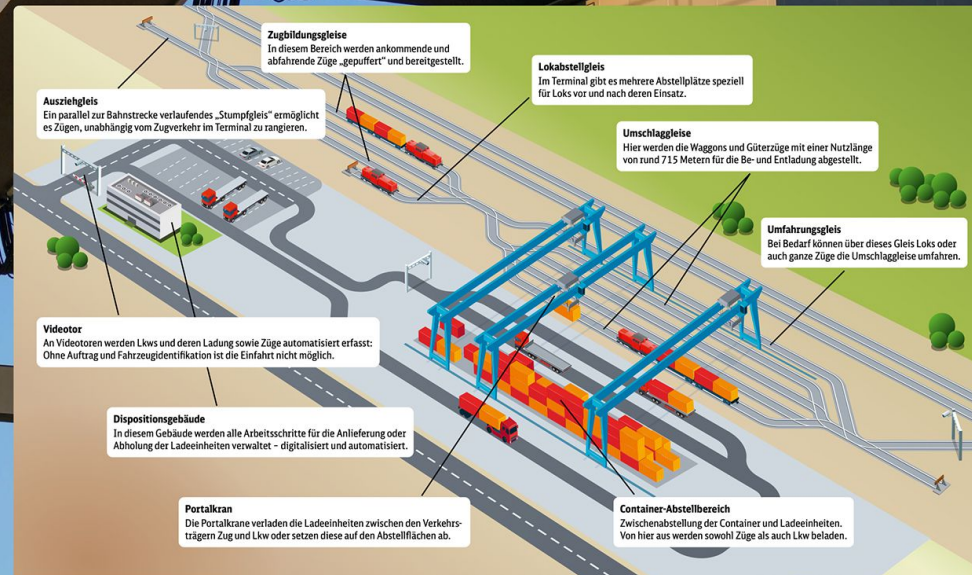
Stärken der Verkehrsträger gezielt nutzen

Für einen effizienteren Güterverkehr verzahnt der Kombinierte Verkehr (KV) unterschiedliche Verkehrsträger: Güter werden auf einer möglichst langen Strecke klimafreundlich und sicher auf der Schiene (oder dem Wasser) transportiert. Die Verweildauer auf der Straße ist hingegen möglichst kurz. Lkw bringen in einem Umkreis von rund 50 Kilometern die Ladung lediglich zu einem KV-Terminal oder holen sie von dort ab.

So verbindet der Kombinierte Verkehr die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger. Der Transport auf der Straße ermöglicht regional eine flexible Verteilung. Unternehmen und Speditionen erhalten damit auch ohne direkten Gleisanschluss einen einfachen Zugang zum System Schiene.



+



So funktioniert ein Umschlagbahnhof

Die KV-Terminals, auch Umschlag- oder Containerbahnhöfe genannt, sind die Schnittstellen des KV. Hier werden Güter nicht im klassischen Sinne abgesendet oder empfangen, sondern zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene umgeladen. Damit dies reibungslos und schnell funktioniert, erfolgt der Transport in Containern, Wechselbrücken oder Sattelauflegern (sogenannte Ladeeinheiten).

Nicht die Güter selbst, sondern die Transportbehälter wechseln also mit Hilfe von Krananlagen und teilweise mobilen Umschlaggeräten vom Lkw auf den Güterzug – und umgekehrt. Auch der Wechsel von Ladeeinheiten zwischen zwei Zügen erfolgt im Verladebereich des KV-Terminals.



Die DB Netz AG verantwortet Planung und Bau von Anlagen des Kombinierten Verkehrs. Ist das Terminal mit den dazugehörigen Gleisen und Anbindungen fertiggestellt, übernimmt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) als Betreiberin die Anlage.



KV-Terminal Basel-Weil am Rhein: Kleiner Eingriff, große Wirkung

Umschlagkapazitäten um 70.000 Einheiten erhöhen

Das KV-Terminal am Standort Basel-Weil am Rhein ist eine wichtige Drehscheibe für internationale logistische Transporte. Nach über 20 Jahren im Betrieb stößt es jedoch an seine Leistungsgrenze. Mit der geplanten Erweiterung soll der Containerbahnhof die stetig wachsende Nachfrage auch in Zukunft bedienen können.



Mit den Ausbaumaßnahmen kann die Umschlagkapazität **von 130.000 auf 200.000 Ladeeinheiten** pro Jahr erhöht werden.



Damit lassen sich rund **13,4 Millionen Lkw-Kilometer** jährlich einsparen. Dies entspricht einem Verbrauch von **4,1 Millionen Liter weniger Diesel**.



Dadurch werden **10.000 Tonnen weniger CO₂** ausgestoßen und somit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.



Wir sind jederzeit unter ubf-basel-weil@deutschebahn.com für Sie erreichbar.



Der Umschlagbahnhof erstreckt sich auf einer Länge von rund 1.350 Metern von der Friedensbrücke in Weil am Rhein bis zur Neuhausstrasse in Basel über die Deutsch-Schweizer Staatsgrenze hinweg.

Wie wird das KV-Terminal erweitert?



2 neue Umschlaggleise (670 Meter und 698 Meter) mit neuer Anbindung im Norden und Anschluss an der Grenze zur Schweiz (spätere Anbindung an das Terminal Gateway Basel Nord möglich)



Verlängerung bestehender Umschlaggleise mit neuen Gleisanschlüssen



2 neue Vorstellgleise



Erweiterung der Krananlage von 3 auf 4 Portalkrane



Neubau eines Dispositionsgebäudes



Neue Sattelanhängerabstellplätze und Vorstauplätze für Lkw



Zusätzlicher Einfahrbereich mit Verkehrsanbindung an die Grenzstraße (Schweizer Seite)

Mehr klimafreundlicher Güterverkehr

Entlastung der Straßen durch weniger Lkw-Verkehr

Wachsender Wirtschaftsstandort im Dreiländereck schafft mehr Arbeitsplätze

Attraktive Infrastruktur entlang des Korridors Rhine-Alpine

Bauen im laufenden Betrieb

Umschlagbahnhof



DUSS

Drei Jahre Bauzeit geplant

Der Umbau der Gleise und der Terminalanlagen erfolgt im laufenden Betrieb. In mehreren Bauphasen sollen die ersten Umschlaggleise und anschließend die Krane neu gebaut werden. Diese nehmen schrittweise den Betrieb auf, während die restlichen Gleise angepasst werden. Vorab sind zudem Kabel- und Oberleitungsarbeiten sowie Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.

Nach einer etwa dreijährigen Bauzeit plant die DB die Inbetriebnahme im Jahr 2028.

Die grauen Riesen

- ca. 27 Meter hoch
- ca. 37 Meter Kranstützweite
- ca. 81 Meter Längsträger
- ca. 41 Tonnen Tragfähigkeit
- Ferngesteuert über Remote-Arbeitsplätze
- Rund 24 Millionen Euro Investitionskosten



Vom Lkw auf den Zug: das Terminal im Betrieb

Der Umschlagbahnhof Basel-Weil am Rhein ist auf die speziellen Anforderungen eines Grenzbahnhofs mit EU-Außengrenze zugeschnitten. Es gelten die gesetzlichen und behördlichen Vorgaben beider Länder, also der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz. Kraftfahrzeuge aus der Schweiz kommen hauptsächlich über den südlichen Terminalzugang, während die Andienung deutscher und französischer Fahrzeuge überwiegend aus Richtung Norden erfolgt.

Ein Teil der Güter ist für Schweizer Kunden bestimmt, ein anderer Teil geht als EU-Ware nach Deutschland oder Frankreich. Als sogenannte Gatewaysendungen werden Waren nach Umladung auf einen anderen Zug auch per Transit durch die Schweiz in ein anderes EU-Land befördert.

Der Umschlagprozess

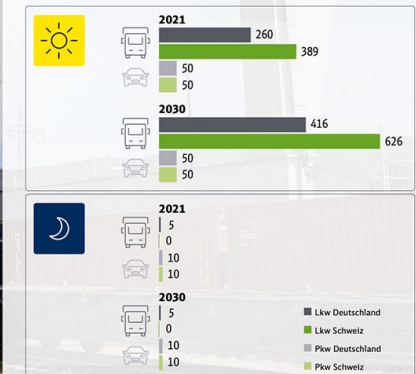
- Die Ladung wird im Vorfeld inspiziert und überprüft.
- Ein Terminaldisponent steuert die Zufahrt zur Krananlage per Schranke.
- Der Lkw fährt in die Anlage zu dem ihm zugeteilten Abstellplatz ein.
- Vom Lkw hebt ein Kran die Ladung auf den Zug (Direktumschlag) oder zum Zwischenlagern auf die Abstellfläche.
- Ein Disponent gibt die Ausfahrt frei oder die Schranke öffnet sich durch einen zuvor ausgegebenen Jeton.
- Bevor der beladene Zug abfährt, wird er auf Vollständigkeit geprüft und anschließend freigegeben.

Bauarbeiten am Umschlagbahnhof, die Auswirkungen auf Sie als Anwohnende haben, kündigen wir frühzeitig bei Ihnen an.

Verkehrsprognose für das Jahr 2030

Mehr Kapazitäten im Terminal bedeuten auch mehr Lkw, die dort mit einer Ladung an- und abfahren. Der Verkehr verläuft hauptsächlich über folgende Straßen: Das KV-Terminal ist im Süden über die Neuhausstrasse und die Nationalstrasse N 2 an das schweizerische Straßennetz angebunden. Im Norden über die Bundesstraßen B 317, B 3 und B 532 an die Autobahn A 5. Im weiteren Verlauf an die A 36 in Richtung Frankreich.

Tägliche Fahrten 2021 und 2030



Ein leises Terminal für Mensch und Umwelt

Grundlagen für den Schallschutz

Grundsatz beim Bau von Schienenwegen ist es, keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorzurufen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Unabhängige Gutachter:innen errechnen in einer schalltechnischen Untersuchung die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf die Schallimmissionswerte – also wie viel Lärm bei den umliegenden Gebäuden ankommt.

Diese Faktoren bilden die Grundlage für die Berechnung des Schallschutzes:

Schienenbezogener Lärm

- Anzahl der prognostizierten Züge sowie die Zugart
- Geschwindigkeit der Züge
- Entfernung eines Wohngebäudes zum Gleis
- Wirksamkeit aktiver Schutzmaßnahmen wie Schallschutzwände



Anlagenbezogener Lärm

- Flächenschallquellen (z.B. Katzfahren, Drehen, Heben und Senken, Container absetzen)
- Linienschallquellen (Kranfahren, Zu- und Abfahrt Parkplätze sowie Lkw-Verkehr auf dem Betriebsgelände, Lärterwerke)
- Punktschallquellen (Bremsprobenanlagen)
- Gebäude und Immissionsorte



 Aus den Ergebnissen der Untersuchung leiten die Gutachter:innen die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ab.

Über 400 Meter lange Schallschutzwand geplant

Für KV-Terminals ist die Quelle des Lärms ausschlaggebend. Bei ein- und ausfahrenden Zügen oder Rangierfahrten sowie dem sogenannten Kurvenquietschen gelten die Grenzwerte der 16. BImSchV*. Lärmbelastungen durch den Betrieb der Anlage, zum Beispiel durch die Krane, Lkw-Fahrten oder Lautsprecherdurchsagen, fallen unter die TA Lärm**.

Als Ergebnis des Gutachtens ist eine **422 Meter lange und fünf Meter hohe Schallschutzwand** entlang der Fahrbahn an den Sattelaufleger- und Vorstauplätzen geplant.

* 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
** Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)



Östlich des Umschlagbahnhofs befinden sich in Teilbereichen der bestehenden Strecke bereits Schallschutzwände. Anwohnende profitieren zusätzlich von den Lärmschutzmaßnahmen durch das Großprojekt Karlsruhe-Basel.



Für die Menschen



Gegen Baulärm und Erschütterungen setzen wir **emissionsarme Baumaschinen und Verfahren** ein.



Lärmemissionen durch das KV-Terminal und KV-Züge reduzieren wir durch **leisere Portalkrane** und eine **Lärmschutzwand**.



LED-Technologie sorgt für **weniger Lichtemissionen** der Anlage.



Für die Umwelt



Wir nutzen **Flächen**, die sich bereits im **Eigentum der Deutschen Bahn** befinden. Das sind beispielsweise die Flächen „Am Umschlagbahnhof“.



Wasser und Boden schützen wir durch eine Abdichtung des Umschlagbereichs gemäß der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV).



Die Vegetation und dort lebende Tierarten schützen wir durch eine verantwortungsvolle Planung, indem wir **Eingriffe vermeiden oder ausgleichen**.



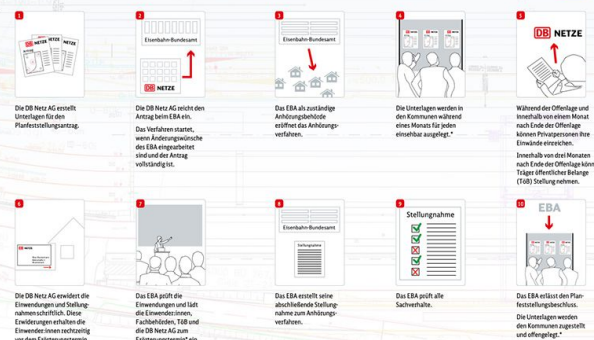
Eine Planung, zwei Verfahren

Doppeltes Baurecht erforderlich

Als grenzüberschreitendes Projekt hat das 1995 in Betrieb genommene KV-Terminal Basel-Weil am Rhein ein doppeltes Baurecht erhalten. Bei Änderungen an der bestehenden Anlage ist daher auch ein doppeltes Planrechtsverfahren in Deutschland und der Schweiz notwendig.

Nach Abschluss der Vorplanung im Jahr 2021 befindet sich das Projekt aktuell in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Für die zwei erforderlichen Verfahren bereitet die Deutsche Bahn aktuell alle Unterlagen vor. Diese reicht sie im Sommer 2022 bei den zuständigen Genehmigungsbehörden ein – für das deutsche Planfeststellungsverfahren ist dies das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Für das parallel verlaufende Schweizer Plangenehmigungsverfahren reicht das Bundesverkehrsministerium (BVM) das Plangenehmigungsdossier beim Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) ein. Sobald die Verfahren abgeschlossen sind und damit rechtskräftige Planbeschlüsse beider Länder vorliegen, kann der Bau beginnen – voraussichtlich 2025.

So läuft das deutsche Planfeststellungsverfahren ab



* Das Planfeststellungsverfahren (PlanfG) liegt während der Corona-Pandemie darin, dass die öffentliche Beteiligung bei Infektionsmaßnahmen digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden. Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Maßnahmen (Offenlegung und Terminanforderungen).



Genehmigungsverfahren nach Schweizer Recht

Staatsvertrag als Grundlage

Der Umschlagbahnhof Basel-Weil am Rhein unterliegt, wie etwa der Badische Bahnhof in Basel, einem Staatsvertrag zwischen dem heutigen Rechtsnachfolger Deutschland und der Schweiz aus dem Jahr 1852.

In dieser bis heute geltenden Vereinbarung ist der Bau und Betrieb deutscher Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet geregelt. Auf dieser Grundlage erhielt der Containerbahnhof 1995 eine deutsche Planfeststellung sowie eine Schweizer Plangenehmigung.

Für den jetzt geplanten Ausbau ist daher auch eine Bewilligung durch beide Rechtsverfahren erforderlich.

So läuft das Schweizer Genehmigungsverfahren ab

1. Für den Schweizer Bereich erstellt das Bundesverkehrsministerium (BVM) als Infrastrukturbetreiber das Plangenehmigungsdossier.
2. Für den Schweizer Bereich überlegt das BVM die Antragunterlagen an das Bundesamt für Verkehr (BAV) in der Schweiz.
3. Das BAV startet das Vernehmlassungsverfahren.
4. In der Regel werden die Unterlagen einen Monat in den betroffenen Kommunen ausgelegt.
5. Bund, Kantone, Gemeinden, Juristen, betroffene Privatpersonen sowie beschwerdeberechtigte Organisationen können i.d.R. binnen eines Monats Einwände erheben.
6. Zu den Einwänden der Öffentlichkeit wird Stellung genommen. Die DB übernimmt dies in Deutschland, das BAV in Abstimmung mit der Projektleitung in der Schweiz.
7. Das BAV führt ggf. Verhandlungen mit den Betroffenen. Differenzen zwischen dem BAV und Fachbehörden werden durch ein Bereinungsverfahren beim BAV gelöst.
8. Das BAV entscheidet über die Einwände und berücksichtigt diese in der Plangenehmigungsverfügung.
9. Beschwerden gegen die Plangenehmigungsverfügung können innerhalb eines Monats an das Bundesverwaltungsgericht gerichtet werden. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts kann wiederum an das Bundesgericht weitergezogen werden. Bundesverwaltungs- und Bundesgericht können die Plangenehmigung des BAV anpassen oder mit verbindlichen Weisungen zur Neubearbeitung an das BAV zurückweisen.
10. Wird gegen die Plangenehmigungsverfügung des BAV innerhalb von 30 Tagen keine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben, wird diese rechtskräftig.

Bahnprojekte im Dreiländereck

Übersicht der Parallelprojekte

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Die Erweiterung des DUS-Terminals berührt den Planungs- und Baubereich der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel. Im Detail sind das die Abschnitte Haltingen-Weil am Rhein (Planfeststellungsabschnitt 9.2) und Basel (Planfeststellungsabschnitt 9.3).

 Mehr Informationen gibt es unter karlsruhe-basel.de

ICE-Abstellanlage Haltingen

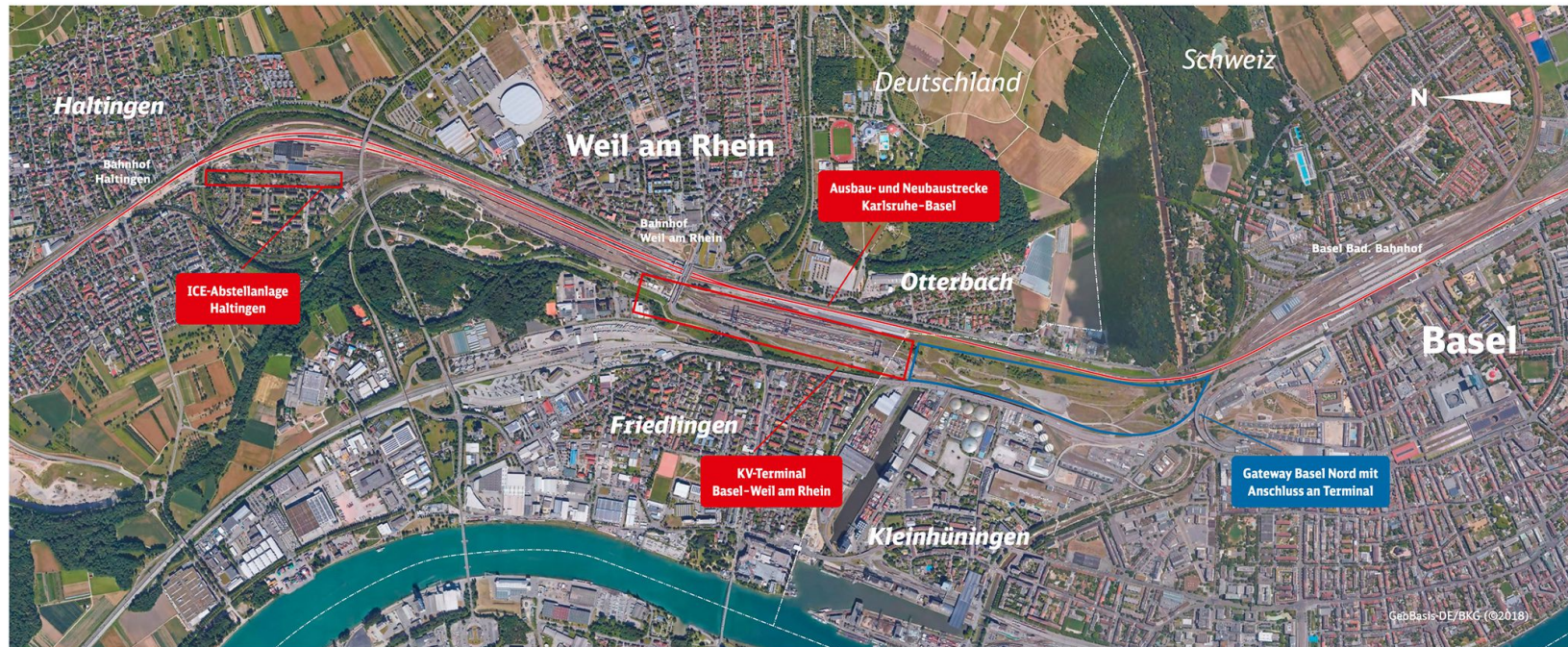
Nördlich des Umschlagbahnhofs befindet sich das alte Bahnbetriebswerk Haltingen, das zur ICE-Abstellanlage umgebaut wird.

 Informationen hierzu finden Sie unter abstellanlage-haltingen.de

Gateway Basel Nord

Zusätzlich soll auf Schweizer Seite das Gateway Basel Nord (GBN) entstehen. In Abstimmung mit GBN planen die Schweizer Rheinhäfen den Bau eines dritten Hafenbeckens mit Anschluss an das geplante Terminal.

 Näheres unter gateway-baselnord.com



Planungswerkstatt zur Gestaltung der Schallschutzwand

Ihre Ideen sind gefragt!

Wir laden Sie zum Mitmachen ein: Für die geplante 422 Meter lange und fünf Meter hohe Schallschutzwand auf der Ostseite des Containerterminals (in Richtung des Stadtteils Friedlingen) bieten wir eine Planungswerkstatt an.

In kleinen Gruppen arbeiten wir mit Ihnen Gestaltungsideen aus. Die Vorschläge werden illustriert und erst anschließend auf ihre technische Machbarkeit geprüft.



Tragen Sie sich hier in eine Liste ein und wir informieren Sie per E-Mail, sobald ein Termin für die Planungswerkstatt feststeht.

Zusammen Schallschutz kreativ gestalten

In Haltingen sind zwischen der Unterführung an der Heldelinger Straße und der Bundesstraße 3 die Schallschutzwände mit historischen Bildaufnahmen bedruckt. Mit den Aufnahmen erinnern die Stadt und die Deutsche Bahn gemeinsam an die Eisenbahnstadt Weil am Rhein sowie die Geschichte Haltingens. Eingereicht haben die Bilder das Stadtarchiv Weil am Rhein, der Verein Kandertalbahn, die Feuerwehr Haltingen und Privatpersonen. Die finale Auswahl traf das Bauamt Weil am Rhein mit Unterstützung des Haltinger Ortschaftsrats.

Veinlese mit „Büggelträger“, ca. 1950

 Veränderungen im Terminalbereich



 Fahrwege des Lkw-Verkehrs



Lebensräume schützen

§ Bei allen Bauprojekten gilt ein verantwortungsvoller Umgang mit Natur und Umwelt. Verschiedene Umweltvorschriften geben den rechtlichen Rahmen für die Planer:innen vor, insbesondere das Bundesnaturschutzgesetz, das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung und der Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamts. Auf europäischer Ebene gelten die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie sowie die EU-Richtlinie zum Vogelschutz.

✍ Für den Ausbau des Umschlagbahnhofs benötigt die Deutsche Bahn zusätzliche Flächen während und nach dem Bau. Dort, wo Beeinträchtigung der Natur und Landschaft nicht vermieden werden können, kompensieren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den Eingriff.

Hotspot der Biodiversität in der Region

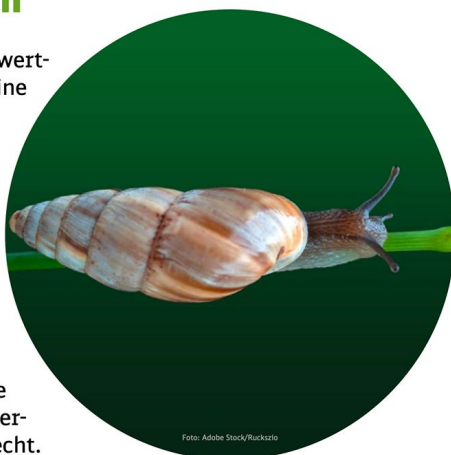
Das Areal des Umschlagbahnhofs gilt naturschutzfachlich als wertvoller Lebensraum. Der trockenwarme Standort beheimatet eine Vielzahl von Tierarten, darunter auch seltene und gefährdete Arten.

Vom Aussterben bedroht: die Rotflügelige Ödlandschrecke.



Die in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführten Kartierungen ergaben, dass das Areal planungsrelevanten Insekten, Schnecken, Reptilien, Fledermäusen und Vögeln einen Lebensraum bietet. Hier finden sich unter anderem die besonders geschützten Arten Rotflügelige Ödlandschrecke, Alexis-Bläuling und Weiße Turmschnecke sowie die streng geschützten Arten Mauereidechse, Zwergfledermaus und Grünspecht.

Im Rahmen der Umweltplanung werden verschiedene naturschutzfachliche Maßnahmen erarbeitet, um Beeinträchtigungen der vorkommenden Arten und ihrer Lebensräume zu vermeiden oder auszugleichen.



Überraschender Fund: Ein zuvor nicht bekannter Standort der gefährdeten Weißen Turmschnecke wurde entdeckt.