



DB InfraGO AG

## FAQ

# KV-Terminal Basel-Weil am Rhein

---

Aufbau und Funktion

---

Bau und Finanzierung

---

Planung und Beteiligung

---

Mensch und Umwelt

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Aufbau und Funktion</b>	<b>3</b>
1.1 Wie wird das Terminal durch den Ausbau erweitert?	3
1.2 Wie viele Container werden nach dem Ausbau pro Tag umgeschlagen?	3
1.3 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?	3
1.4 Warum ist ein Ausbau notwendig?	3
1.5 Mit wieviel mehr Lkw-Verkehr rechnen Sie?	3
1.6 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?	3
1.7 Wird die Anlage nach dem Ausbau rund um die Uhr betrieben?	3
<b>2 Bau und Finanzierung</b>	<b>4</b>
2.1 Was kostet der Ausbau des KV-Terminals?	4
2.2 Wer bezahlt den Ausbau des KV-Terminals?	4
2.3 Wer führt die Bauarbeiten durch?	4
2.4 Wann wird mit dem Bau begonnen?	4
2.5 Wird auch nachts gebaut?	4
2.6 Welche Einschränkungen wird es für mich als Anwohner:in während der Bauzeit geben (Umleitungen, Streckensperrung...)?	4
<b>3 Planung und Beteiligung</b>	<b>5</b>
3.1 Wer hat die Entscheidung über den Ausbau getroffen?	5
3.2 Wann ist mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?	5
3.3 Wo kann ich mich über aktuelle Entwicklungen des Projekts informieren?	5
3.4 Wie wird die Öffentlichkeit in die Planungen eingebunden?	5
3.5 Wie kann ich Einspruch einlegen, wenn ich mit den Planungen nicht einverstanden bin?	5
<b>4 Mensch und Umwelt</b>	<b>6</b>
4.1 Was ist der Mehrwert des Projekts für die Region?	6
4.2 Was haben die Anwohnenden bzw. Bürger:innen davon?	6
4.3 Wie viele Mitarbeitende arbeiten heute im Umschlagbahnhof Basel-Weil am Rhein?	6
4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden geschaffen?	6
4.5 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?	6
4.6 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte ein?	6
4.7 Was wird unternommen, um den Lärm beim Betrieb möglichst gering zu halten?	6
4.8 Können die Schallschutzwände mit/als PV-Anlage ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen?	7
4.9 In der Anlage wird Gefahrgut umgeschlagen. Wie verhindern Sie, dass dadurch unser Trinkwasser und der Boden verseucht werden?	7

# 1 Aufbau und Funktion

---

## 1.1 Wie wird das Terminal durch den Ausbau erweitert?

Im Zuge des Ausbaus erhält die Anlage:

- 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 Sattelanhängerrabstellplätze und Vorstauplätze für Lkws
- Zusätzlicher Einfahrbereich mit Verkehrsanbindung an die Grenzstraße (Schweizer Seite)

---

## 1.2 Wie viele Container werden nach dem Ausbau pro Tag umgeschlagen?

Durch den Ausbau können künftig 200.000 Ladeeinheiten pro Jahr umgeladen werden.

---

## 1.3 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?

Das aktuelle Umschlagmodul liegt auf einer Fläche von 51.677 m<sup>2</sup>. Durch den Ausbau wird diese Fläche auf 89.765 m<sup>2</sup> erhöht.

---

## 1.4 Warum ist ein Ausbau notwendig?

Das Terminal für den Kombinierten Verkehr 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.

---

## 1.5 Mit wieviel mehr Lkw-Verkehr rechnen Sie?

Auf Seiten der Schweiz erhöht sich der Lkw-Verkehr um 119 Lkw-Fahrten pro Tag. Auf deutscher Seite wird mit 78 Lkw-Fahrten mehr gerechnet.

---

## 1.6 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?

Am verkehrsstärksten Tag wird mit elf Zügen im Eingang und elf Zügen im Ausgang gerechnet.

---

## 1.7 Wird die Anlage nach dem Ausbau rund um die Uhr betrieben?

Die Anlage soll nicht rund um die Uhr betrieben werden. Die Gate-Öffnungszeiten in den Tagstunden sind von 6:00 Uhr bis 21:00 Uhr und die Betriebszeiten für den Umschlag dauern von 5:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

## 2 Bau und Finanzierung

---

### 2.1 Was kostet der Ausbau des KV-Terminals?

Für das KV-Terminal sind ca. 206.5 Millionen Euro eingeplant. Darin sind Baukosten und Planungskosten enthalten.

---

### 2.2 Wer bezahlt den Ausbau des KV-Terminals?

Der größte Anteil wird auf der Grundlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), also mit Mitteln der Bundesrepublik Deutschland finanziert. Ein weiterer Finanzierer ist die Deutsche Bahn AG mit eigenen Mitteln.

---

### 2.3 Wer führt die Bauarbeiten durch?

Die DB InfraGO AG als Infrastrukturunternehmen realisiert den Bau und wird gleichzeitig Anlageneigentümer zusammen mit der DB Energie GmbH. Die Baudurchführung der einzelnen Maßnahmen wird in öffentlichen Ausschreibungsverfahren vornehmlich an mittelständische Unternehmen mit entsprechenden Qualifikationen vergeben.

---

### 2.4 Wann wird mit dem Bau begonnen?

Der Baustart ist für Ende 2025 angedacht.

---

### 2.5 Wird auch nachts gebaut?

Der Schutz der Anwohnenden vor Baustellenlärm steht bei der Bahn an höchster Stelle. Die DB beabsichtigt, Nachtarbeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Ganz vermeiden lässt sich das leider nicht. In Ausnahmen müssen lange im Vorfeld genehmigte Sperrpausen auch nachts genutzt werden, um z.B. den Weichenanschluss an das restliche Netz zu bauen.

---

### 2.6 Welche Einschränkungen wird es für mich als Anwohner:in während der Bauzeit geben (Umleitungen, Streckensperrung...)?

Verkehrstechnische Maßnahmen sind nicht vorgesehen. Beim Aufstellen der Lärmschutzwand kann es zu einer temporären Teilspernung des Parkplatzes unterhalb der Autobahn während der Bauzeit kommen.

## 3 Planung und Beteiligung

---

### 3.1 Wer hat die Entscheidung über den Ausbau getroffen?

Der Ausbau des KV-Terminals Basel-Weil am Rhein ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 unter Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs aufgeführt. Somit entspricht die Realisierung der Maßnahme dem politischen Willen des Bundes.

---

### 3.2 Wann ist mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?

Die Gesamtinbetriebnahme ist für 2028 vorgesehen.

---

### 3.3 Wo kann ich mich über aktuelle Entwicklungen des Projekts informieren?

Auf der [offiziellen Webseite](#) der Umschlagbahnhöfe erfahren Sie alle wichtigen Informationen über das KV-Terminal Basel-Weil am Rhein. Dort finden Sie auch aktuelle Berichte über Fortschritte beim Bau oder der Planung.

Sollten sich dennoch weitere Fragen ergeben, steht Ihnen das Projektteam gerne zur Verfügung. Es freut sich über Ihre Nachricht an [ubf-basel-weil@deutschebahn.com](mailto:ubf-basel-weil@deutschebahn.com).

---

### 3.4 Wie wird die Öffentlichkeit in die Planungen eingebunden?

Eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei neuen Infrastrukturprojekten steht bei der Deutschen Bahn an erster Stelle. Deshalb fand am 19. Mai 2022 in Weil am Rhein (Basler Straße 41) ein öffentlicher Infomarkt statt, zu dem alle Interessierten herzlich eingeladen waren. Das Projektteam stellte dabei allen Interessierten das Projekt im persönlichen Gespräch vor, beantwortete Fragen dazu und nahm Hinweise zu den Planungen auf.

Zudem werden im Rahmen der Genehmigungsverfahren alle Unterlagen, Gutachten und Pläne öffentlich ausgelegt. Kommunen, Vereine und Verbände, aber auch Privatpersonen werden formell beteiligt und können Einwendungen zur Planung vorbringen.

---

### 3.5 Wie kann ich Einspruch einlegen, wenn ich mit den Planungen nicht einverstanden bin?

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) werden die Unterlagen des Planfeststellungsantrags in der Regel für einen Monat öffentlich ausgelegt. Dann können Privatpersonen und Verbände bis drei Monate lang ihre Einwendungen einreichen. Auch Träger öffentlicher Belange haben drei Monate Zeit, zu den Unterlagen Stellung zu nehmen. Die Deutsche Bahn reagiert auf die Einwendungen und es wird ein Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange abgehalten. Abschließend erfolgt eine Stellungnahme des EBAs. Genauere Informationen zum Planungsprozess lesen sie [hier](#).

Parallel wird auf Schweizer Seite eine Plangenehmigungsverfügung eingeleitet. Beschwerden gegen die Plangenehmigungsverfügung des Bundesamts für Verkehr (BAV) müssen innerhalb von 30 Tagen nach Offenlage der Unterlagen 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 Neubeurteilung ans BAV zurückweisen. Im zweiten Fall ist für die geänderten Teile ein neues Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.

## 4 Mensch und Umwelt

---

### 4.1 Was ist der Mehrwert des Projekts für die Region?

Insgesamt stärkt das erweiterte Angebot an Umschlagleistungen die Wirtschaftskraft des Standorts Basel-Weil am Rhein. Die Kundenzufriedenheit aus Industrie und Gewerbe wird durch zuverlässige und kostengünstige Transporte auf der Schiene gesteigert und die Straßen werden durch weniger Lkw-Verkehr entlastet. Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Straße zur Schiene kann der Ausbau des Umschlagbahnhofs etwa 10.000 Tonnen CO<sup>2</sup> jährlich einsparen - und trägt damit zum Erreichen der (seitens der EU) geplanten Klimaschutzziele bei.

---

### 4.2 Was haben die Anwohnenden bzw. Bürger:innen davon?

Durch die Stärkung der Wirtschaftskraft des Standorts Basel-Weil am Rhein werden vorhandene Arbeitsplätze langfristig gefestigt und gestärkt und durch den Ausbau weitere sichere Arbeitsplätze geschaffen.

---

### 4.3 Wie viele Mitarbeitende arbeiten heute im Umschlagbahnhof Basel-Weil am Rhein?

Auf Betreiberseite gibt es 24 Arbeitsplätze und für die Abfertigung und Sonstiges kommen weitere 70 Arbeitsplätze hinzu.

---

### 4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden geschaffen?

Die Gesamtanzahl der Arbeitsplätze wird sich nach dem Ausbau auf ca. 100 erhöhen.

---

### 4.5 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?

Das Areal des Umschlagbahnhofs gilt naturschutzfachlich als wertvoller Lebensraum. Der trockenwarme Standort beheimatet eine Vielzahl von Tierarten, darunter auch seltene und gefährdete Arten. Im Rahmen der Umweltplanung werden verschiedene naturschutzfachliche Maßnahmen erarbeitet, um Beeinträchtigungen der vorkommenden Arten und ihrer Lebensräume zu vermeiden oder auszugleichen.

---

### 4.6 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte ein?

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten ist nicht die DB InfraGO AG, sondern die DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße mbH) als Betreiber für die Anlagen verantwortlich. Sie ist Deutschlands größter Terminalbetreiber im Binnenland für intermodale Schiene. Die DUSS ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Werte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und der 16. der deutschen Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) einzuhalten.

---

### 4.7 Was wird unternommen, um den Lärm beim Betrieb möglichst gering zu halten?

Anlagen des KV-Terminals verursachen Lärmimmissionen durch Verkehr und Betrieb. Um die gesetzlich geforderten Werte einzuhalten, werden verschiedene technische und konstruktive Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen insbesondere die Abschottung von Motoren und die Errichtung von Schallschutzwänden. Unabhängige Gutachter:innen errechnen die Auswirkungen der

geplanten Bauvorhaben auf die Schallimmissionswerte, also den verursachten Lärm. Außerdem geben sie die erforderlichen Maßnahmen zur Geräuschminderung vor.

Als Ergebnis des Schallgutachtens ist für das KV-Terminal eine 422 Meter lange und fünf Meter hohe Schallschutzwand geplant. Diese wird entlang der Fahrbahn an den Sattelaufliieger- und Vorstauplätze geplant.

---

#### **4.8 Können die Schallschutzwände mit/als PV-Anlage ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen?**

Derzeit gibt es keine Lärmschutzwand-Systeme mit integrierter Photovoltaik-Nutzung. Es bestehen hohe Anforderungen der Eisenbahnsicherheit an die Statik. Die technische Befestigung der PV-Module muss der hohen dynamischen Beanspruchung durch die Druck-Sog-Wirkung der vorbeifahrenden Züge standhalten. Die Installation darf außerdem keine negativen akustischen Auswirkungen auf die Lärmschutzmaßnahme als solche nach sich ziehen. Auch ein nachträgliches Anbringen von PV-Kollektoren ist nicht zulässig, da hierdurch die Zulassung der Lärmschutzwände erlischt.

---

#### **4.9 In der Anlage wird Gefahrgut umgeschlagen. Wie verhindern Sie, dass dadurch unser Trinkwasser und der Boden verseucht werden?**

Das Entwässerungssystem im Umschlagbereich ist nach den Anforderungen der Bundesanlagenverordnung für wassergefährdende Stoffe (AwSv) auszuführen. Dabei wird das Versickerungswasser oder auch mögliche Leckagen in einem nach unten abgedichtetem Entwässerungssystem gesammelt und abgeführt. Zusätzlich ist eine Leckagewanne auf der Anlage vorhanden, um beschädigte Container aufzunehmen.