

Basel – Weil am Rhein

1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

Das DUSS Terminal Basel – Weil am Rhein ist 1999 in Betrieb genommen worden und liegt direkt an der Grenze zur Schweiz. Dem Terminal vorgelagert ist der Rangierbahnhof Weil am Rhein. Das Terminal grenzt direkt an das auf schweizerischem Hoheitsgebiet liegende Hafengebiet Basel-Kleinhüningen.

Die Anlage, die das Tor zur Schweiz und nach Italien ist, ist aufgrund ihrer Lage eine wichtige logistische Drehscheibe und gehört zu den bedeutendsten Terminals dieser Art in Deutschland. Sie verfügt über vier Umschlagsgleise mit einer Länge von 640 m sowie zwei zusätzliche Gleise, die je 550 m lang sind. Dazu kommen drei große Portalkräne, mit denen der Umschlag stattfindet. Die Kapazität des Terminals liegt sowohl gleis- als auch kranseitig bei rd. 150.000 LE.

Das Terminal liegt schienenseitig an der Nord-Süd-Achse, über welche die norditalienischen und schweizerischen Industriezentren an das Rheinland und die Westhäfen angeschlossen sind. Basel ist ein bedeutendes Drehkreuz für alpenquerende Kombi-Verkehre.

Über eine einen Kilometer entfernte Anschlussstelle ist die direkte Anbindung an die BAB 5 vorhanden. Es bestehen keine Konflikte aufgrund des Durchfahrens von Wohngebieten.

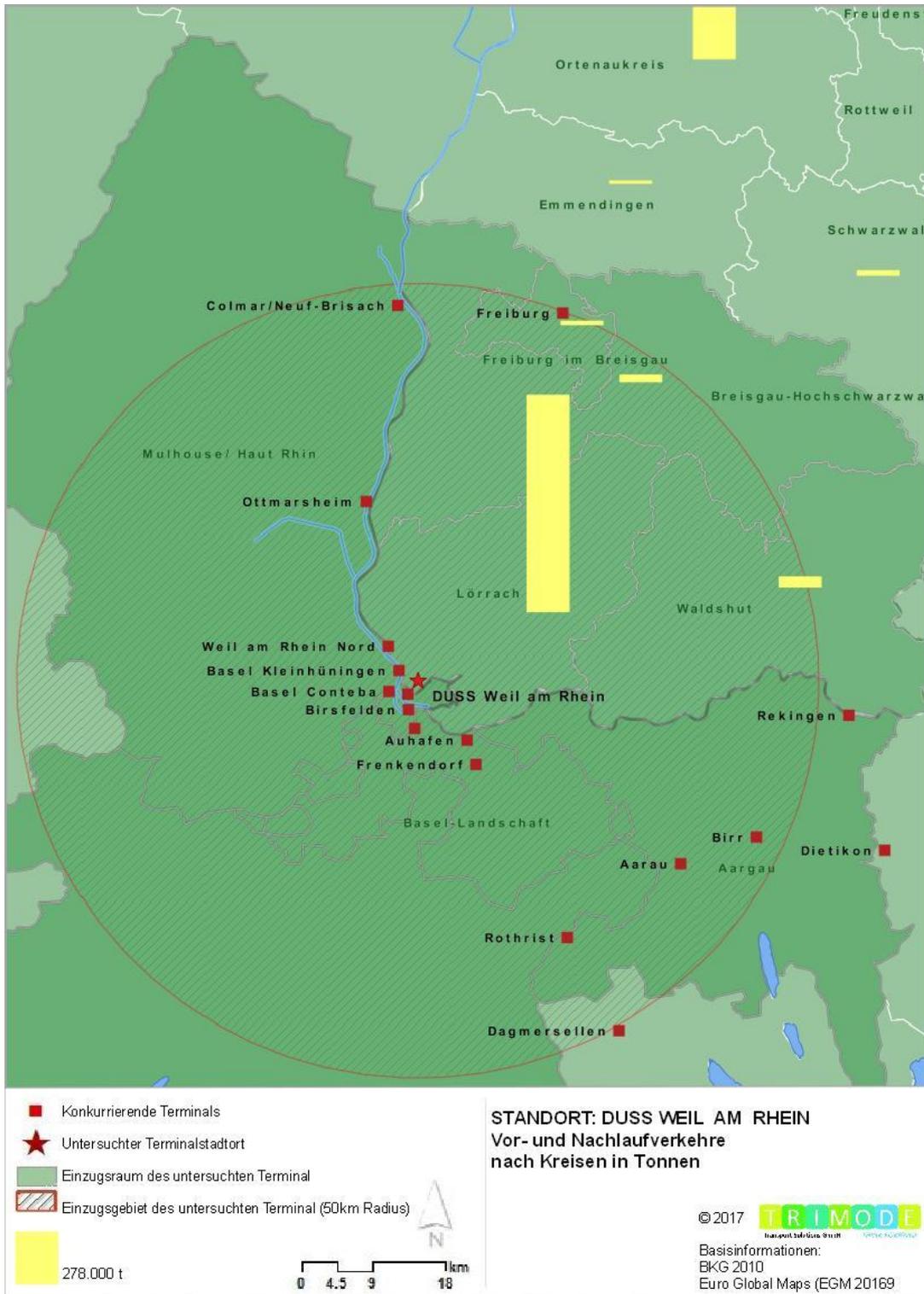
Hauptdestinationen sind einerseits die Terminals in den deutschen Nord- und Ostseehäfen sowie die Westhäfen und die Rheinstandorte, andererseits aber auch die italienischen Industriestandorte Mailand und Turin. Hierbei profitiert das Terminal vom Nachtfahrverbot der Schweiz.

Am Terminal wurden zwischen 2010 und 2014 um die 130.000 LE umgeschlagen. In 2014 waren es nur 121.000 LE. Damit liegt die Terminalauslastung bereits bei 85%. Für das Jahr 2030 wird ein Aufkommen von rd. 200.000 LE erwartet, was ausgehend von 2014 ein Wachstum von rund 66% bedeutet.

Die DB Netz AG plant zur Kapazitätserhöhung am Standort die Verlängerung der vier langen Umschlagsgleise auf eine Nutzlänge von 720 m, den parallelen Bau von zwei weiteren Gleisen á 720 m und die Anschaffung von drei Kränen, zwei davon zum Ersatz bestehender Portalkräne. Diese Maßnahmen sind mit Investitionen von rd. 37,1 Mio. € verbunden und schaffen eine zusätzliche Gleiskapazität von rd. 58.000 LE bzw. 50.000 LE auf der Kranseite.

Die von der DB Netz AG geplante Südanbindung des Terminals ist nicht berücksichtigt worden, da sie durch die Erweiterungsmaßnahmen in Kleinhüningen nicht mehr umsetzbar ist.

2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr



3. Kapazitätssituation im Einzugsbereich in 2030 in LE

Terminalstandorte	maritime LE	kontinentale LE	Kapazität in LE	Kap. Über- schuss(+) / Defizit (-)
Basel-Standorte	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
Hafen Weil	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx
DUSS Basel (Weil am Rhein)	71.780	129.960	150.000	-51.740
Summe Basel	308.412	176.159	564.000	79.428
Kapazität	414.000	150.000	564.000	
Kap. Überschuss(+) / Defizit (-)	105.588	-26.159	79.007	

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Basel – Weil am Rhein

Investitionskosten in Mio. €	37,1	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr	19.620
Bauzeitraum (inkl. Planung)	2017 - 2024	eingesparte Lkw-km pro Jahr (in Mio.)	13,4
Dauer der Betriebsphase	22	eingesparte Liter Diesel pro Jahr (in Mio.)	4,1
Barwertfaktor	15,93	eingespartes CO ₂ in t	10.012
Vermiedene Verlagerung zum Lkw in LE	26.159	Zeitersparnis der verm. Ver- lagerung in h/Transport	-6,7

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

5. Nutzen-Kosten-Ergebnis eines Ausbaus des DUSS Terminals in Basel – Weil am Rhein

Nutzenposition/Investitionskosten	Nutzen p.a. in €	Barwert in Mio. €
Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen	6.094.470	97,1
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	12.299.906	195,9
<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 Weil</i>	-1.557.045	-24,8
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Weil</i>	-2.665.536	-42,5
<i>dv. zus. Umschlagskosten im Planfall</i>	-1.982.855	-31,6
Nutzen aus veränderten Unterhaltungs-Kosten	-382.500	-6,1
Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen	981.856	15,6
<i>dv. Emissionen für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	1.628.959	25,9
<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 Weil</i>	-118.403	-1,9
<i>dv. Emissionen für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Weil</i>	-528.699	-8,4
Nutzen aus vermiedenen Unfallkosten	313.952	5,0
<i>dv. Kosten für den direkten Lkw-Verkehr im Bezugsfall</i>	490.129	7,8
<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 Weil</i>	-35.626	-0,6
<i>dv. Kosten für den Hauptlauf per Bahn im Planfall ab Weil</i>	-140.551	-2,2
Nutzen aus Transportzeit	-664.882	-10,6
Summe Nutzen	6.342.896	101,03
Investitionskosten		31,12
Nutzen-Kosten-Verhältnis		3,2

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

6. Empfehlungen

Durch das resultierende Nutzen- Kosten-Verhältnis von 3,2 wird die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projektes angezeigt. Wir empfehlen daher die Umsetzung des Projektes.