

## Masterplan Schienengüterverkehr Basel



## Masterplan Schienengüterverkehr Basel

### Ziele

Für die Versorgung der Region Basel soll die mittel- bis langfristige (2030) Nachfrageentwicklung nach Schienengüterverkehrsleistungen (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) ermittelt werden. Daraus folgt die Festlegung der zukünftigen Anlagen mit Fokus auf den kombinierten Binnenverkehr unter Berücksichtigung der Anforderungen der betroffenen Stakeholder. In Anbetracht von Betriebskonzepten, der Flächenverfügbarkeit, und Erreichbarkeiten strassen- wie auch schienen- seitig, werden mögliche Groblayouts und Nutzungskonzepte der Anlagen erarbeitet. In einem weiteren Schritt sollen die Kosten (Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten) grob abgeschätzt und ein Zeitplan für die Realisierung definiert werden. Für die bestehenden Anlagen in Basel Wolf, Frenkendorf und Weil am Rhein sowie dem geplanten Terminal in Basel Nord werden im Hinblick auf die Versorgung der Region Basel die zukünftigen Funktionen analysiert.

### Nachfrage

Die Nachfrageanalyse hat ergeben, dass in Zukunft (2030) mit einer weiteren Containerisierung der Güter zu rechnen ist.

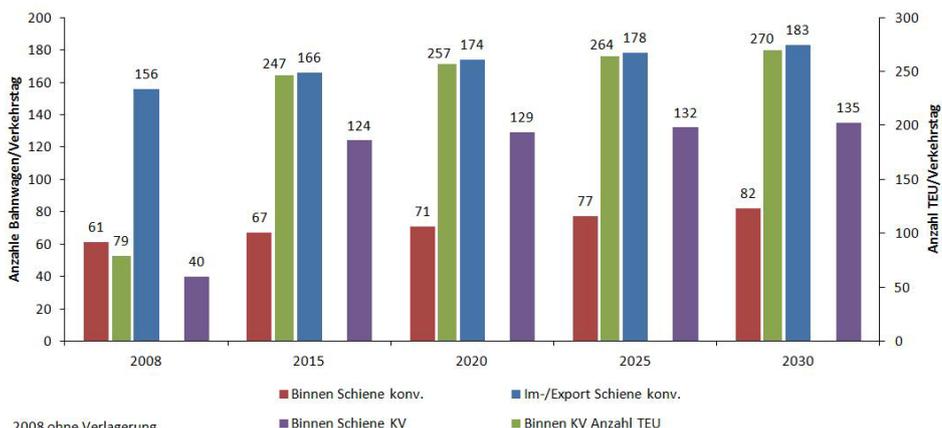


Abbildung 1: Für die Versorgung der Region Basel relevante Mengementwicklung

Das Wachstum der Containerzahlen stammt aus dem erwarteten Wirtschaftswachstum, zum Grossteil aber aus der prognostizierten Verlagerung von Gütertonnagen von der Strasse und dem konventionellen Schienengüterverkehr hin zum kombinierten Verkehr (KV). In Abbildung 1 ist aufgezeigt was die Realisierung des abgeschätzten Verlagerungspotenzials zwischen 2008 und 2015 für Folgen auf die Entwicklung der in Zukunft anfallenden Behälterzahlen hätte. Die so gewonnen Erkenntnisse bilden die Ausgangslage für die Abschätzung des Anlagenbedarfs.

### Verortung der Anlagen

Die prekären Platzverhältnisse in der Region Basel entlang der Hauptverkehrsachsen schliessen Neubauten praktisch aus. Einzig Basel Nord, Basel RB (nur langfristig) und Basel Wolf bieten die Möglichkeit, Anlagen für den Binnen-KV zu realisieren. Aufgrund der Lage im Hauptverkehrsstrom und den vorhandenen respektive freiwerdenden Kapazitäten wird Basel Wolf CT (Containerterminal) als Standort für den Binnen-KV definiert. Für den konventionellen Schienengüterverkehr wird für den Binnen- sowie die Im- und Exportverkehre Basel Wolf GB (Güterbahnhof) festgelegt.

### Anlagenbedarf

Die Umschlagsanlage in Basel Wolf CT muss 270 TEU (Binnen-KV: 1 TEU = 1 Behälter) gemäss einer definierten Tagesganglinie pro Verkehrstag bewältigen können. Unter Berücksichtigung diverser Aspekte des KVs reichen dazu ein Portalkran und vier Gleise à je 200 Meter Länge, was dem heutigen Ausbaustand der Terminalanlage mit Portalkran in Basel Wolf CT entspricht. Mit dieser Ausstattung erreicht die Anlage im Jahr 2030 aber auch ihre Leistungsgrenze und ein Ausbau ist unausweichlich. In zwei Ausbausritten kann ein zweiter Terminal mit vier Gleisen à 300 Meter Länge und zwei Portalkranen erstellt werden.

### Kostenschätzung

Um den Standort Basel Wolf CT für die Ausbausritte vorzubereiten, sind Layoutanpassungen im Umfang von 2.7 Mio. CHF an der bestehenden Anlage notwendig. Bis ins Jahr 2020 sollten diese umgesetzt sein um den ersten Ausbauschritt des zweiten Terminals bis 2030 zu ermöglichen. Die jährlichen Unterhaltskosten belaufen sich für den aktuellen Ausbaustand des Terminals mit Portalkran auf rund 378'000 CHF und die Betriebskosten betragen ungefähr 3.53 Mio. CHF. Pro umgeschlagene TEU-Einheit entspricht dies bei voller Auslastung (270 TEU pro Verkehrstag) knapp 60 CHF. Der Bau des zweiten Terminals mit den Ausbausritten 1 und 2 hat einen Investitionsbedarf von rund 33.9 Mio. CHF.

### Kontakt

Vincent J. Baeriswyl, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich, 8093 Zürich, Schweiz

Titelbild: Basel Wolf CT, Vincent J. Baeriswyl  
vincentb@ethz.ch  
www.ivt.ethz.ch