



Der Nord-Süd-Korridor

Der Schienenkorridor Rotterdam/Antwerpen–Genua ist eine der wichtigsten Achsen für den Güterverkehr in Europa. Aus diesem Grund wird er ausgebaut. Die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) mit den beiden Achsen über Lötschberg und Gotthard sind ein Teil dieses Korridors.



Der Korridor Rhein-Alpen führt durch das industrielle Herz Europas.

Europa ist sowohl politisch als auch wirtschaftlich eng vernetzt. Eine Folge davon sind riesige Güterströme, die über die Grenzen hinweg quer durch den Kontinent fließen. Der grösste Teil dieser Ströme soll auf neun Korridoren für den Schienengüterverkehr befördert werden, welche die Europäische Union (EU) bestimmt hat. Sie werden laufend ausgebaut.

Frachtvolumen wird sich verdoppeln

Die wichtigste Nord-Süd-Verbindung ist der Korridor Rhein-Alpen zwischen Rotterdam-Antwerpen und Genua. Der Korridor führt dem Rhein entlang durch das industrielle Herz Europas und verbindet dynamisch wachsende Wirtschaftsregionen. Dazu gehören Zentren wie Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Duisburg, Köln, Frankfurt, Mannheim, Basel, Zürich, Mailand und Genua. Auf keiner ande-

ren Bahnlinie in Europa werden mehr Güter befördert, das Frachtvolumen wird laut Prognosen weiter zunehmen. Aus diesem Grund hat die EU die Ausbauten auf dem Korridor Rhein-Alpen als prioritär eingestuft, in den kommenden Jahren werden dort 25 Milliarden Euro investiert.

Das Ziel der fünf Anrainerstaaten Niederlande, Belgien, Deutschland, Schweiz und Italien ist es, dem Schienengüterverkehr mit dem Korridor Rhein-Alpen eine kostengünstige, zuverlässige und konkurrenzfähige Achse zu bieten. Aus diesem Grund haben sie 2003 ein erstes Abkommen für ein koordiniertes Aktionsprogramm unterzeichnet. In den Folgejahren wurde der Korridor in die europäische Politik zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) eingebettet und nimmt dort eine Vorreiterrolle ein.



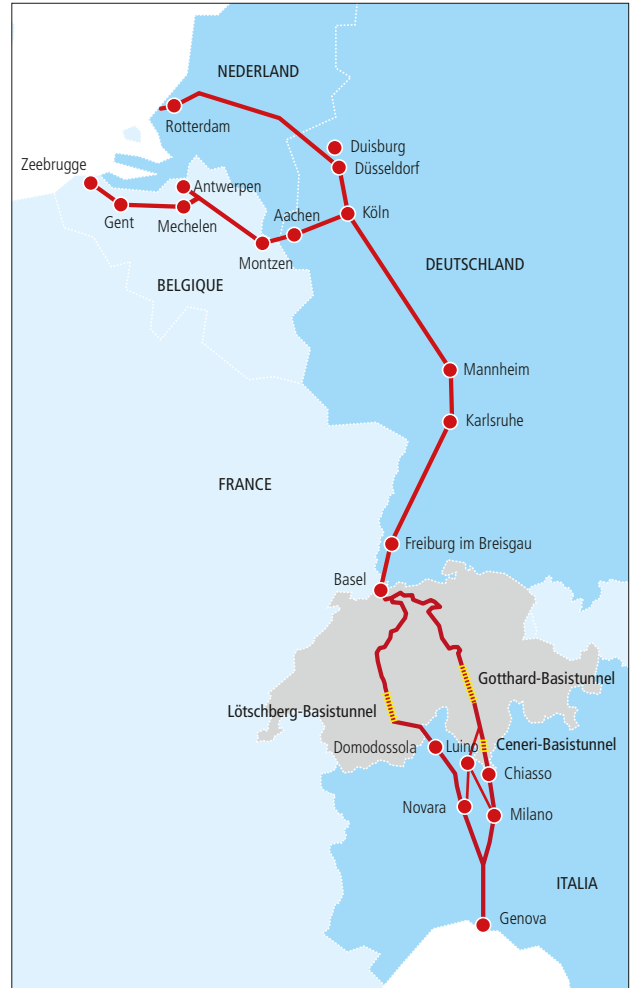
Bau neuer Infrastrukturen

Das Programm zur Entwicklung des Korridors enthält zahlreiche weitere Projekte in verschiedenen Bereichen. So sollen die Grenzübertritte vereinfacht und Engpässe mit dem Bau von neuen Infrastrukturen beseitigt werden. Dazu gehören die Betuwe-Route in den Niederlanden, ein drittes Gleis zwischen Zevenaar und Emmerich-Oberhausen, zwei zusätzliche Gleise zwischen Karlsruhe und Basel, der Katzenbergtunnel und die Südostumfahrung von Mailand.

Die Schweiz baut mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) und den Basistunnels an Lötschberg, Gotthard und Ceneri das Herzstück des Korridors. Der Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb und nahezu ausgelastet. Mit 57 Kilometern Länge wird am Gotthard 2016 der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet. Der Ceneri-Basistunnel folgt 2020.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Die Basistunnel mit ihrer flachen Linienführung erlauben es schweren Güterzügen, die Alpen mit hoher Geschwindigkeit und ohne zusätzliche Lokomotiven zu durchqueren. So wird die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs weiter gesteigert. Die Schweiz tut dies nicht zuletzt, um die von der Bevölkerung in mehreren Abstimmungen bestätigte Verlagerung der alpenquerenden Transporte auf die Schiene zu fördern. Sowohl beim Energieverbrauch wie auch bei der Umweltbelastung hat die Schiene Vorteile gegenüber der Strasse¹.



Der Korridor Rhein-Alpen ist 2500 km lang.

Der Korridor in Zahlen	
Geographische Distanz:	Rotterdam–Genua 1400 km Zeebrugge–Genua 1500 km
Länge der Strecke:	2500 km
Fünf Länder:	Niederlande, Belgien, Deutschland, Schweiz, Italien
Sechs Infrastrukturgesellschaften:	ProRail (NL), Infrabel (B), DB Netz (D), RFI (I), SBB und BLS Netz (CH)
Vier Meereshäfen, sechs Binnenhäfen	
Rund 50 intermodale Terminals	

Medienkontakt

Medienstelle Bundesamt für Verkehr
+41 (0)58 462 36 43
presse@bav.admin.ch
Postadresse: Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern

Weitere Informationen

- zum Nord-Süd-Korridor: www.corridor-rhine-alpine.eu
- zur Verkehrspolitik der Schweiz: <http://www.bav.admin.ch>

¹ Quelle: www.ecotransit.org