



Faktenblatt

Datum: 20.08.2020

Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken

Damit die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT ihre volle Wirkung entfalten kann, müssen unter anderem die Zulaufstrecken ausgebaut werden. Die Arbeiten in Italien sind weit gediehen, in Deutschland besteht noch Handlungsbedarf.

Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen NEAT werden in der Schweiz zusätzliche Kapazitäten für mehr Züge im Nord-Süd-Verkehr geschaffen. Damit diese genutzt werden können, müssen auch die Zulaufstrecken im Norden und im Süden entsprechend ausgebaut werden. Mehr Kapazität wird möglich über den Ausbau der Schieneninfrastruktur (z. B. Doppel- statt Einspurstrecken, zusätzliche Kreuzungsstellen etc.), aber auch über technische Anpassungen (z. B. dichtere Zugfolgen dank besserer Sicherungs- und Signalsystemen) sowie über einen effizienteren Betrieb.

NEAT-Zulaufstrecken in Italien

Aus Italien führen drei Bahnstrecken zur NEAT: Novara – Domodossola – Simplon, Luino – Bellinzona und Mailand – Chiasso – Bellinzona. Ihr Ausbau erfolgt gestützt auf eine bilaterale Vereinbarung, welche die Schweiz und Italien 1999 abgeschlossen haben. Italien hat die Leistungsfähigkeit der drei Zulaufstrecken in den letzten 20 Jahren durch eine Reihe unspektakulärer, aber wirksamer Ausbauten gesteigert, wie z. B. neue Kreuzungsstellen, bessere Signale für kürzere Zugfolgen und punktuelle Doppelspurausbauten. In einem Memorandum of Understanding haben die Schweiz und Italien am 17. Dezember 2012 zusätzlich vereinbart, die Zulaufstrecken in Italien für den Bahntransport von hochprofiligen Sattelaufliegern («4-Meter-Korridor») zu ertüchtigen. Auf den Streckenabschnitten Luino – Bellinzona und Mailand – Chiasso werden diese Arbeiten plangemäss abgeschlossen. Ab Ende 2020 können damit Transporte dieses stark wachsenden Marktsegments auf der ganzen Gotthard-Achse bis zu den Terminals in Norditalien verkehren.

Für die Simplon-Strecke südlich von Brig via Domodossola nach Novara und Gallarate befindet sich ein entsprechender Ausbau in Planung.

Alpenquerende Bahninfrastruktur Schweiz-Italien Massnahmen 2017 - 2025

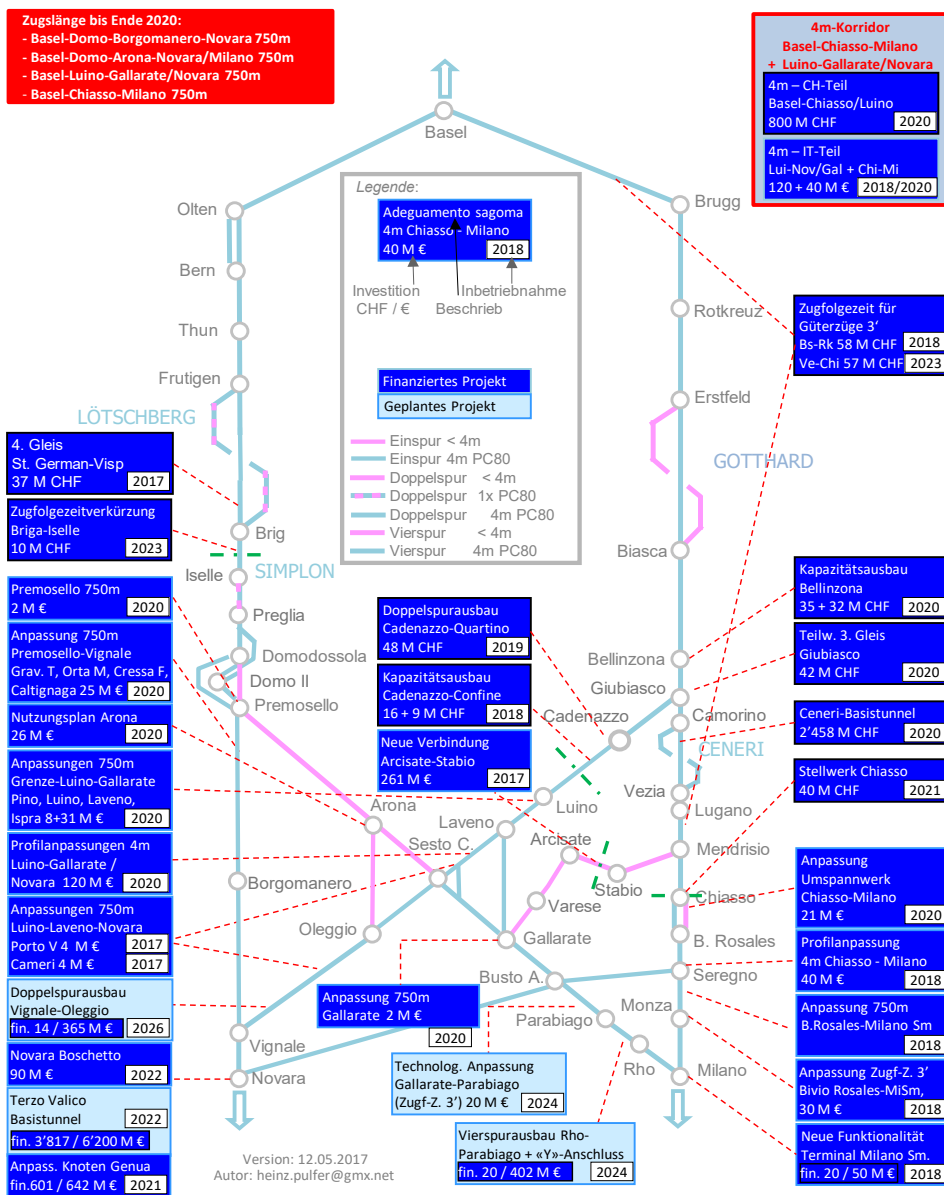


Abbildung: Infrastrukturprojekte bis 2025 in der Schweiz und in Italien für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr (Stand: April 2017), Quelle: Memorandum of Understanding Schweiz-Italien

NEAT-Zulaufstrecken in Deutschland

Im Nord-Zulauf zur NEAT konzentriert sich der Verkehr auf die Rheintalstrecke. Diese stellt im Nord-Süd-Verkehr Richtung Schweiz ein Nadelöhr dar. In der «Vereinbarung von Lugano», welche 1996 abgeschlossen wurde, haben die Schweiz und Deutschland vereinbart, den für die NEAT wichtigsten Abschnitt der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel von zwei auf vier Spuren auszubauen. Der Ausbau soll schrittweise mit der Verkehrsnachfrage erfolgen, eine konkrete Jahreszahl ist in der Vereinbarung nicht erwähnt.

Auf einigen Streckenabschnitten hat Deutschland den Vierspurausbau bereits umgesetzt. Auf anderen kommt es gegenüber der ursprünglichen Planung zu Verzögerungen, unter anderem wegen zahlreicher Einsprachen betroffener Anwohner. Mit einem durchgehend vierspurigen Ausbau Karlsruhe–Basel kann um das Jahr 2040 gerechnet werden.

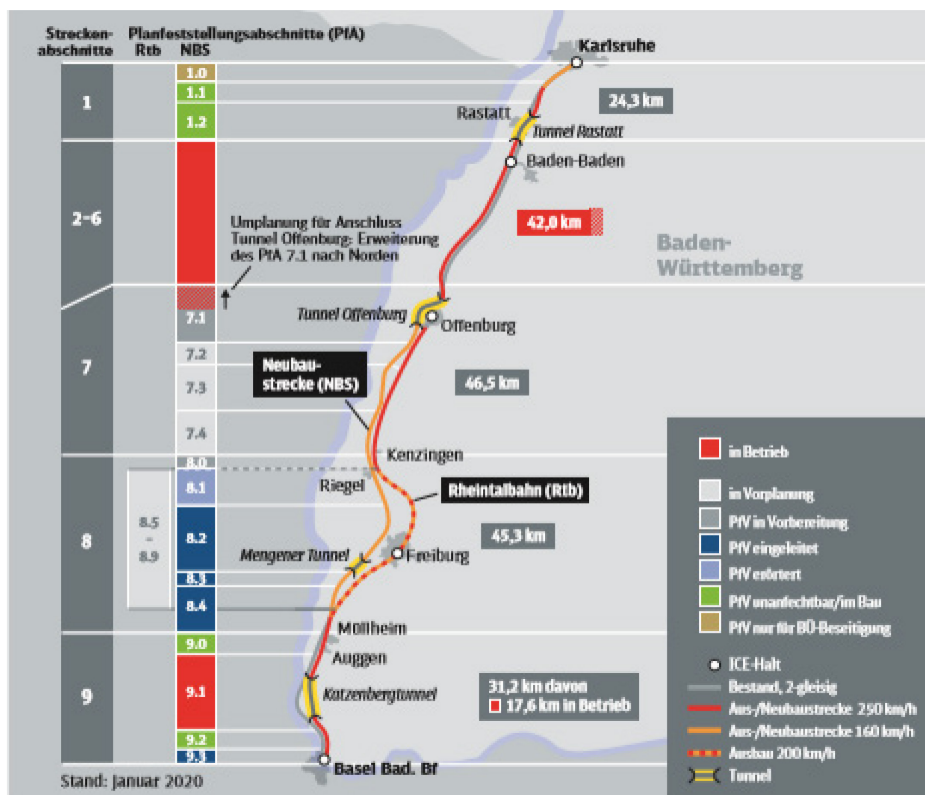


Abbildung: Aus- und Neubautrecke Karlsruhe–Basel, Planungs- und Realisierungsstand Januar 2020; Abkürzungen: PV = Planfeststellungsverfahren, BÜ = Bahnübergang (Quelle: Deutsche Bahn AG).

Bundesrätin Simonetta Sommaruga und der deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer haben am 22. Mai 2019 in Leipzig zusätzlich eine Ministererklärung zu den Zulaufstrecken der NEAT unterzeichnet. Die Vereinbarung bezweckt Kapazitätssteigerungen durch kurzfristige Massnahmen. Diese dienen als Überbrückungsmassnahmen, bis die Rheintalstrecke durchgehend auf vier Spuren ausgebaut ist. Vorgehen sind verschiedene kleinere Ausbauten, primär im Knoten Offenburg. Weiter wird die DB Netz durch betriebliche Regelungen (z. B. Festlegung von Orten für den Lokpersonalwechsel) zusätzliche Fahrmöglichkeiten («Trassen») für Güterzüge schaffen. Mit diesen Massnahmen kann die Kapazität für den internationalen Schienengüterverkehr zwischen Karlsruhe und Basel um ca. 50 Züge auf mindestens 225 Züge pro Tag angehoben werden.

Weiter wurden in der Ministererklärung von Leipzig folgende Massnahmen vereinbart:

- Die Strecke Stuttgart–Zürich soll so ausgebaut werden, dass auf ihr Güterzüge mit grossprofiligen Behältern, Containern und Sattelauflegern verkehren können. Die Strecke soll dadurch zu einer «vollwertigen Umleitungsstrecke» bei Unterbrüchen oder Überlastungen namentlich der Rheintalstrecke werden.
- Die Harmonisierung der technischen Vorgaben und der betrieblichen Standards soll vorangetrieben werden, um den grenzüberschreitenden Verkehr weiter zu erleichtern. Dazu gehört beispielsweise der durchgehende Einsatz des Zugsicherungssystems ETCS.

- Die Schweiz und Deutschland werden auch Frankreich einbeziehen, um die Nord-Süd-Strecke auf der anderen Seite des Rheins (Metz–Basel) ebenfalls für grossprofilige Transporte auszubauen. Die Schweiz sieht vor, hierfür im Raum Basel zwei Tunnels auszubauen. Das Parlament hat den Bundesrat im Jahr 2020 zudem beauftragt, hierfür einen Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien abzuschliessen.

Dank dieser Massnahmen können mittelfristig genug Fahrmöglichkeiten für den alpenquerenden Schienengüterverkehr im Nord-Zulauf zur NEAT geschaffen werden. Der vollständige Vierspurausbau der Rheintalstrecke zwischen Basel und Karlsruhe bleibt aber längerfristig unverzichtbar.

Quelle und weitere Informationen:

- [Link zu Schweizer Verlagerungsbericht 2019](#)
- [Medienmitteilung und Hintergrundinformationen zur Vereinbarung von Leipzig 2019](#)

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch