



# Faktenblatt

Dezember 2021

---

## 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 Sicherheits- 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 wurden diese Arbeiten plangemäss abgeschlossen. Seit 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. Im Herbst 2020 hat Bundesrätin Simonetta Sommaruga in Locarno mit ihrer italienischen Amtskollegin Paola de Micheli ein Abkommen zum Ausbau der Lötschberg-Simplon-Bahnlinie unterschrieben. Darin hat sich Italien verpflichtet, diese Strecke bis 2028 auf seinem Staatsgebiet so auszubauen, dass Sattelaufleger mit 4 Meter Eckhöhe durchgehend bis in den Raum Mailand/Novara transportiert werden können. Die Schweiz verpflichtete sich, rund 148 Millionen Franken für den Ausbau beizusteuern, da dieser im Interesse der schweizerischen Verlagerungspolitik liegt.



## 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», die 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.

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. Vorgesehen 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 («Tras-

sen») für Güterzüge schaffen. Mit diesen Massnahmen kann die Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen Karlsruhe und Basel um ca. 50 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 Sattelaufliegern verkehren können. Die Strecke soll dadurch v.a. für die Rheintalstrecke zu einer «vollwertigen Umleitungsstrecke» werden.
- Die Harmonisierung der technischen Vorgaben und der betrieblichen Standards soll vorangetrieben werden, um den grenzüberschreitenden Verkehr weiter zu erleichtern. Dazu gehört z.B. der durchgehende Einsatz des Zugsicherungssystems ETCS.
- Die Schweiz und Deutschland werden auch Frankreich einbeziehen, um auch die Nord-Süd-Strecke auf der anderen Seite des Rheins (Metz–Basel) für grossprofilige Transporte auszubauen. Die Schweiz sieht vor, hierfür im Raum Basel zwei Tunnel 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 den Schweizer Verlagerungsberichten](#)
- [Medienmitteilung und Hintergrundinformationen zur Vereinbarung von Leipzig 2019](#)

#### Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr  
Information  
058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)