

Zweiter Korridor für Schienengüterverkehr mit 4 Metern Eckhöhe durch die Schweiz

Das BAV hat die SBB beauftragt, Grundlagen für die Erweiterung zweier Eisenbahntunnel bei Basel zu erarbeiten. Damit will das BAV die Voraussetzung schaffen, dass zusätzlich zum Güterverkehrskorridor via Deutschland auch der Korridor via Frankreich für Bahntransporte mit 4-Metern Eckhöhe über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) genutzt werden kann. Der Streckenunterbruch bei Rastatt vor einem Jahr hat gezeigt, wie wertvoll es ist, wenn auf wichtigen Transportrouten mehrere leistungsfähige Strecken zur Verfügung stehen.



© BAV

Das Parlament hat 2013 einen Kredit von 990 Millionen Franken für den Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel für Transporte mit 4 Metern Eckhöhe bereitgestellt. Bis zur Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und damit der Gesamt-NEAT per Ende 2020 wird die ganze Achse so ausgebaut, dass auf dem Schienengüter-Korridor von Rotterdam/Antwerpen über die deutsche Oberrheinstrecke und die NEAT nach Italien («Korridor Rhein-Alpen») Transporte in diesem wachstumsstarken Segment des kombinierten Verkehrs ungehindert stattfinden können. Grösstes Einzelprojekt ist der Neubau des Bözberg-Tunnels.

Inzwischen hat Frankreich Planungen gestartet, um längerfristig die Bahnstrecke westlich des Rheins, die von Antwerpen nach Lyon bzw. Basel führt («Korridor Nordsee-Mittelmeer»), ebenfalls für Transporte mit 4 Metern Eckhöhe auszubauen. Mit dem Ausbau der Tunnels Kannenfeld und Schützenmatt zwischen Basel und der Grenze zu Frankreich will das BAV dafür sorgen, dass von Frankreich 4-Meter-Transporte Richtung NEAT weitergeführt werden können. Die Anpassungen können aus dem Kredit zum 4-Meter-Ausbau der Gotthardachse finanziert und auf Basis des Gesetzes über den Bau und die Finanzierung des 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT und des entsprechenden Bundesbeschlusses realisiert werden. Das BAV hat die SBB beauftragt, das Vorprojekt auszuarbeiten. Das BAV beabsichtigt, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in Frankreich, über die Auslösung der weiteren Projektierungsschritte im 2020 zu entscheiden.

Im Falle eines Streckenunterbruchs könnten die Eisenbahnunternehmen damit auf eine leistungsfähige Alternativroute ausweichen – wie in der Schweiz, wo im Rahmen der NEAT mit der Gotthard- und Lötschbergachse ein Netz mit zwei leistungsfähigen Basistunnels besteht. Vor einem Jahr hat der Streckenunterbruch bei Rastatt gezeigt, dass auf wichtigen Transportrouten mehrere leistungsfähige Strecken zur Verfügung stehen müssen.

BAV-News Nr. 62 September 2018

Link

[4-Meter-Korridor](https://www.bav.admin.ch/content/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/4-meter-korridor.html) (/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/4-meter-korridor.html)



<https://www.bav.admin.ch/content/bav/de/home/aktuell/bav-news/aktuelle-ausgabe/artikel-1.html>