



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Direktion

CH-3003 Bern, BAV - dg

Schweizer Delegationsleiter des Oberrheinrats  
Herrn Dr. Christian von Wartburg  
Rathaus, Marktplatz 9  
4001 Basel

Aktenzeichen: mop / BAV-051.1-00005/00014/00003  
Bern, 21. Februar 2018

### **Plenarversammlung des Oberrheinrats vom 4. Dezember 2017 in Karlsruhe - Resolution zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Schientransversale**

Sehr geehrter Herr Dr. von Wartburg

Ihr Schreiben vom 9. Januar 2018, hat Bundesrätin Doris Leuthard zur Kenntnis genommen und das Bundesamt für Verkehr (BAV) beauftragt, Ihre Fragen zu beantworten.

Die angeforderten Informationen unter Punkt 8. der Plenarversammlung des Oberrheinrats vom 4. Dezember 2017, lassen sich grösstenteils dem aktuellen Verlagerungsbericht entnehmen, welchen sie unter folgendem Link abrufen können:

<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/verlagerung/verlagerungsbericht2017.pdf.download.pdf/Verlagerungsbericht%202017.pdf>

Da Ihr Schreiben direkt Bezug zum Unterbruch von Rastatt nimmt, möchten wir auf die bedeutende Rolle der Schweiz und insbesondere des BAV in der Aufarbeitung dieses Ereignisses hinweisen. Zahlreiche Tätigkeiten sind im Nachgang durch das BAV angestossen worden. Insbesondere hat das BAV dazu beigetragen, im Rahmen der bestehenden Korridorgruppen die Lehren aus dem Unterbruch zu ziehen und geeignete Gegenmassnahmen zu treffen. Diese befinden sich derzeit in der Phase der Implementierung.

Untenstehend finden Sie unsere aufbereiteten Antworten zu Ihrem Fragekatalog.

Bundesamt für Verkehr BAV  
Philipp Mosca  
Postadresse: CH-3003 Bern  
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
Tel. +41 58 469 77 22, Fax: +41 58 462 58 11  
philipp.mosca@bav.admin.ch  
www.bav.admin.ch



**Frage 8a:**

- *Wie stellt sich der aktuelle Stand des Vierspurausbaus in Deutschland und der Anschlüsse in den Niederlanden, in Frankreich und der Schweiz dar?*
- Antwort: Der Vierspurausbau in Deutschland ist deutlich verzögert. Das Projekt dreigleisiger Ausbau zwischen Oberhausen und Emmerich als Anschluss der niederländischen Betuwe-Linie befindet sich nach unseren Informationen derzeit im Planfeststellungsverfahren. Von Seiten Frankreich sind nach unserer Kenntnis keine Ausbauten geplant. Ein Ausbau der auf dem Güterverkehrskorridor Nordsee-Mittelmeer liegenden Abschnitte der Achse Calais – Basel für die Aufnahme von Aufliegern mit vier Metern Eckhöhe ist vorgesehen. Hierfür besteht allerdings aktuell eine Finanzierungslücke. Profilausbauten im Abschnitt Basel SBB - Basel St. Johann für die Aufnahme von Aufliegern mit vier Metern Eckhöhe sind zurzeit Gegenstand von Abklärungen. Die Infrastrukturausbauten auf der Gotthard – Achse in der Schweiz sind mit Eröffnung Ceneri-Basistunnels (CBT) und des 4-Meter-Korridors ab Ende 2021 abgeschlossen.

**Frage 8b:**

- *Welche Gütermengen, insbesondere in Containern, werden am Hafen Basel umgeschlagen und welche Prognosen gibt es für das künftige Güteraufkommen? In diesem Zusammenhang wird um eine Einschätzung gebeten, ob die Bözberg-Bahnlinie dieses Güteraufkommen künftig bewältigen können.*
- Antwort: Die SRH publizieren in regelmässigen Abständen das Umschlagsvolumen der schweizerischen Rheinhäfen auf ihrer Website [www.portof.ch](http://www.portof.ch). Vertiefende Untersuchungen auf Basis der Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes zeigen, dass bis 2030 das regionale Umschlagvolumen TEU-Umschläge im Binnenverkehr im Bereich Basel/Nordwestschweiz um etwa ein Drittel höher liegen dürfte als heute. Bisher sind keine Anzeichen für Kapazitätsengpässe auf den Schweizerischen Zulaufstrecken zur NEAT absehbar, dies gilt auch für die Bözberglinie.

**Frage 8c:**

- *Anzahl der zu ertüchtigenden Schweizer Tunnel auf dem Rhein-Rhone-Korridor (RALP) damit die Zubringer NEAT auch durch Sattelschlepper auf Güterzügen befahrbar wird?*
- Antwort: Im Rahmen des Programms 4-Meter-Korridor werden in der Schweiz auf dem Nord-Süd-Korridor (Bestandteil des Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen) bis Ende 2020 ca. 20 Tunnelobjekte auf das grössere Lichtraumprofil ertüchtigt. Damit können künftig Sattelschlepper mit einer Eckhöhe von 4 Metern und einer Breite bis zu 2.60 Metern per Bahn von Basel nach Chiasso und Luino (bzw. durchgängig zu den wichtigsten Umschlageterminals in Norditalien) transportiert werden. Die Arbeiten sind insgesamt auf guten Kurs, beim grössten Bauwerk des 4-Meter-Korridors – Neubau doppelspuriger Bözbergtunnel – konnte Ende letzten Jahres der Durchstich gefeiert werden.

**Frage 8d:**

- *Welche Zukunftsprognosen für den Güterverkehr auf der Strecke von Rotterdam nach Genua bestehen und ob die dafür notwendigen Bahntrassen vorhanden sind beziehungsweise erstellt werden können, ohne den Passagierverkehr einschränken zu müssen?*
- Antwort: Auf dem Güterverkehrskorridor Rhein-Alpen koordinieren die Infrastrukturbetreiber die erwarteten Kapazitäten im Rahmen der Arbeiten der Korridororgnien (Executive Board, Management Board). Bisher gibt es keine Anzeichen, dass die Kapazitäten für den Güterverkehr auf Kosten des Personenverkehrs ausgebaut werden müssen. In der Schweiz sind mit dem Netznutzungskonzept und den Netznutzungsplänen die Kapazitäten für den Güter- und Personenverkehr langfristig gesichert.

**Frage 8e:**

- *An welchen Punkten auf der Strecke von Rotterdam nach Genua derzeit Engpässe für den Güterverkehr bestehen und wie diese behoben werden sollen?*
- Antwort: Derzeit können die geforderten Kapazitäten bereitgestellt werden. Mit den prognostizierten Zunahmen der Gütermengen könnten mittelfristig Engpässe auf der Zulaufstrecke von



Deutschland (noch nicht vollständig abgeschlossener Vierspurausbau Karlsruhe-Basel) entstehen. Gegebenenfalls wird übergangsweise eine gewisse Verlagerung Richtung Gäubahn (Stuttgart – Singen – Schaffhausen) oder via Elsass stattfinden. Die faktische Engpassidentifikation ist im übrigen Sache der jeweiligen Nationalstaaten. Die Infrastrukturbetreiber nehmen im Rahmen der Korridoragremien eine gemeinsame Koordination vor.

**Frage 8f:**

- *Wie der Güterverkehr nach dem Ceneri-Basistunnel weitergeführt werden soll und wie die aktuellen Engpässe durch Lugano, den dortigen Seebereich, Damm von Melide sowie den nahe der Bahnstrecken liegenden Dörfern behoben werden können?*
- Antwort: Die Trassenverfügbarkeit ist gesichert, diese sind südlich des Gotthard-Basistunnels GBT sowohl Richtung Chiasso wie Luino geplant. Die Trassen südlich des CBT sind somit fahrbar.

**Frage 8g:**

- *Wie die Prognosen für den Güterverkehr auf italienischem Gebiet auf der Strecke von Genua nach Rotterdam sind, welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Strecke auf italienischem Gebiet geplant sind und ob die Finanzierung dieser Baumaßnahmen gesichert ist?*
- Antwort: Die Schweiz und Italien haben sich im Jahr 2012 in einer ministeriellen Absichtserklärung über gemeinsame Infrastrukturprojekte bis 2020 verständigt, welche die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine quantitative und qualitative Steigerung der Verkehre im Südanchluss zur NEAT schaffen. Es mussten bisher kleinere Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Terminplanung vorgenommen werden; die Kapazität ist weiterhin gewährleistet, die Arbeiten laufen weitgehend nach Plan. Weitere Details über den Stand der Arbeiten sind dem Kapitel 5.3.4 des Berichts des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung vom November 2017 zu entnehmen. Spezifische Prognosen für den Güterverkehr auf italienischem Gebiet liegen dem Bund aktuell nicht vor, diese sind Sache Italiens.

**Frage 8h:**

- *Ob es zwischen der Schweiz und Italien verbindliche Verträge zur Abnahme des Güterverkehrs ab der NEAT gibt und ob die italienischen Grenzstellen den Güterverkehr mit Blick auf Schienenkapazität und Infrastruktur entsprechend schnell abwickeln können?*
- Antwort: Der grösste Teil der internationalen Transitzüge erfährt keine Grenzkontrollen. Diese passieren die Schweiz als sog. T2-Güter unverändert. Die Zollbehörden der Schweiz sowie Italiens und Deutschlands machen nur Stichprobenkontrollen. Wir verweisen darüber hinaus auf den Bericht des Bundesrates zur Vereinfachung der Zollverfahren und Erleichterung der grenzüberschreitenden Verkehrsabwicklung hin(<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/50610.pdf>).

**Frage 8i:**

- *Werden in Italien die Prioritäten hinsichtlich der Bahninfrastruktur zur NEAT entsprechend gesetzt, welche Rolle spielt dabei die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke Turin-Lyon?*
- Antwort: Die Arbeiten zur Bahninfrastruktur zum Südanchluss NEAT laufen weitgehend planmässig und geniessen auf italienischer Seite hohe Priorität. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Turin-Lyon spielt keine für uns spürbare Rolle bezüglich Prioritäten der NEAT Zubringerstrecken.

**Frage 8j:**

- *Gewährleistet der Gotthardbasistunnel die nötigen Kapazitätserweiterungen und zeitlichen Einsparungen für den Güterverkehr?*
- Antwort: Der seit gut einem Jahr in Betrieb stehende Gotthard-Basistunnel (GBT) wurde von Beginn weg so konzipiert, dass die Kapazitätserweiterungen und zeitliche Einsparungen im Güterverkehr ermöglicht werden. Im Angebotskonzept 2025 (<https://www.bav.admin.ch/as2025>) sind 6 Güter-Trassen je Stunde und Richtung im GBT hinterlegt. Massgebend für eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse für den Güterverkehr ist zudem die Ertüchtigung der Zufahrten Gotthard, welche grösstenteils bis Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (CBT) Ende

2020 realisiert sein wird. Die Gotthardbasislinie und die Lötschberg-Basislinie sind wesentliche Elemente der schweizerischen Verlagerungspolitik, um den alpenquerenden Güterverkehr schnell und zuverlässig abwickeln zu können.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr



Dr. P. Füglistaler  
Direktor

Per E-Mail an:

- GS-UVEK

Intern per Zeiger an:

- dew, bec, bea