



## Faktenblatt

Datum: 22.05.2019

---

# Ministererklärung Schweiz – Deutschland zum Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken

**Am 22. Mai 2019 unterzeichneten die Schweizer Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga und der deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer eine Ministererklärung. Diese konkretisiert, wie auf den NEAT-Zulaufstrecken in Deutschland genug Kapazität für den Schienengüterverkehr gesichert wird, bis die Rheintalstrecke auf vier Spuren ausgebaut ist.**

1996 hatten die Schweiz und Deutschland eine Vereinbarung abgeschlossen, um die Leistungsfähigkeit der nördlichen NEAT-Zulaufstrecken sicherzustellen. Es wurde vereinbart, die deutschen und schweizerischen Zulaufstrecken zu den Basistunnels am Gotthard und Lötschberg «schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage» auszubauen. Vereinbart wurde insbesondere ein «durchgehender vierspuriger Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel im Hinblick auf die Vollauslastung der NEAT».

Gemäss aktuellen Prognosen werden die letzten Elemente des Vierspurausbaus zwischen Karlsruhe und Basel erst 2041 fertiggestellt sein. Ohne weitere Massnahmen würden sich dadurch mittelfristig Engpässe für den Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse ergeben.

In einer Ministererklärung haben die Schweiz und Deutschland am 22. Mai 2019 in Leipzig vereinbart, eine Reihe von Massnahmen zu treffen, um die mittelfristig nötigen Kapazitäten für den Schienengüterverkehr auf den deutschen NEAT-Zulaufstrecken sicherzustellen. Für die Hauptzulaufstrecke Karlsruhe – Basel sind insbesondere folgende Massnahmen vorgesehen:

- Zeitnahe Realisierung verschiedener kleinerer Ausbauten, primär im Knoten Offenburg.
- Unterstützung des Bestrebens von DB Netz, durch betriebliche Regelungen (z. B. Festlegung von Orten für den Lokpersonalwechsel) zusätzliche Fahrmöglichkeiten («Trassen») für Güterzüge zu schaffen.

Mit diesen Massnahmen kann die Kapazität für den internationalen Schienengüterverkehr zwischen Karlsruhe und Basel von heute 175 Zügen pro Tag um ca. 50 Züge auf 225 angehoben werden (jeweils Summe beider Richtungen über 24 Stunden).

Weiter wurden zur Förderung des internationalen Schienengüterverkehrs im Nord-Zulauf zur NEAT 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 zu einer «vollwertigen Umleitungsstrecke» bei Unterbrüchen oder Überlastungen namentlich der Rheintalstrecke werden. Der Streckenunterbruch bei Rastatt hat 2017 gezeigt, dass bislang keine genügenden Ausweichstrecken für den Schienengüterverkehr existieren.
- 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 mit dem Ziel, dass die Nord-Süd-Strecke auf der anderen Seite des Rheins (Metz – Basel) ebenfalls für grossprofilige Transporte ausgebaut wird. Die Schweiz sieht vor, hierfür im Raum Basel zwei Tunnels auszubauen.

Auf den südlichen Zulaufstrecken zur NEAT bestehen aus heutiger Sicht mittel- und langfristig genügend Kapazitäten für den Schienenverkehr. Dies wird dadurch erleichtert, dass Italien nicht nur über eine, sondern über drei Hauptachsen für den NEAT-Zulauf verfügt (Novara – Domodossola – Simplon, Luino – Bellinzona und Mailand – Chiasso). Die Arbeiten bei den südlichen Zulaufstrecken laufen: So können per 2020 dank dem sogenannten «4-Meter-Korridor» die für grossprofilige Transporte nötigen Ausbauten auf den Strecken Luino – Bellinzona und Mailand – Chiasso in Betrieb genommen werden.

**Für Rückfragen:**

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