

## 4-m-Korridor: Baubeginn im 2. HJ 2025



### Zum Thema

Kurt Metz zu  
Albert Röstis  
Eigenmächtigkeit

### Unhaltbar

Das ÖV-Vorzeigeland Schweiz ist in Aufruhr: Verkehrsminister Albert Röstis hat eigenmächtig entschieden, die vom Parlament beschlossenen 30 Mio. CHF pro Jahr für die Wiederaufnahme der Nachtzugverbindungen nach Rom und Barcelona zu streichen. Gleichzeitig hat er das Bundesamt für Verkehr (BAV) angewiesen, auch die Gelder für die jährlich 47 Mio. CHF für die Förderung von E-Bussen und E-Schiffen zu sperren. Dies ist ein bis anhin unbekanntes Vorgehen durch die oberste Regierung: Das von den eidgenössischen Räten verabschiedete neue CO<sub>2</sub>-Gesetz wurde auch vom Volk implizit angenommen, denn es verzichtete darauf, das Referendum zu ergreifen. Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), setzte auf LinkedIn folgenden Kommentar ab: „Unglaublich! Ich bin nun doch schon einige Jahre beim VöV und habe vorher lange den Rechtsdienst des BAV geleitet: Dass aber der Bundesrat ein Gesetz nach Ablauf der Referendumsfrist nicht in Kraft setzen will und vom Parlament bewilligte Kredite nicht freigibt, habe ich noch nie erlebt! Demokratiepolitisch unhaltbar.“ Dem ist nichts beizufügen. **RB 21.10.24**

### Vertriebsplattform Nova für alle Verkäufer zugänglich

**Personenverkehr** In der Schweiz soll die gesamtschweizerische ÖV-Verkaufs- und Vertriebsplattform Nova vom neuen Jahr an für alle Ticket-Wiederverkäufer diskriminierungsfrei zugänglich sein. Dies ist Teil verschiedener Verordnungsanpassungen infolge der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) in der Schweiz. Das novellierte PBG und damit auch die Anpassungen treten zum 01.01.2025 in Kraft. **RB 21.10.24 (dr)**



SKIZZE: SBB

Der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Basel St. Johann links und Basel SBB rechts mit den beiden zu erweiternden Tunnels

**Basel** Der Bahnknoten Basel ist für die Schweiz von zentraler Bedeutung. Nicht nur die beiden Transitkorridore über den Gotthard und Lötschberg führen durch Basel, auch gut ein Drittel aller Waren erreicht die Schweiz in Basel. 2023 transitieren durch Basel 45000 Güterzüge und 4950 Züge in der Relation Frankreich–Schweiz. Für beide Güterverkehrskorridore wird bis 2040 ein Wachstum um 20% prognostiziert.

Das rechtsrheinische Lichtraumprofil durch Deutschland lässt im kombinierten Verkehr Auflieger bis 4 m Eckhöhe zu, linksrheinisch nach Frankreich jedoch nur bis 3.80 m. Ausgelöst durch das Ereignis von 2017 bei Rastatt, mit dem siebenwöchigen Streckenunterbruch, reifte die Erkenntnis, dass es im nördlichen Zulauf zur Schweiz eine zweite leistungsfähige Bahnroute braucht.

### 4-m-Korridor seit 2018 im Gespräch

2018 beauftragte der Bund die SBB mit der Erarbeitung von Grundlagen für einen 4-m-Korridor zwischen der französischen Landesgrenze bei Basel St. Johann und Basel SBB. Zur Untersuchung gelangten insbesondere die Profilanpassungen der beiden 1901 eröffneten Tunnels Kannenfeld (1000 m) und Schützenmatt (286 m).

Der zweigleisige Streckenabschnitt verläuft außerhalb der Tunnels in einem tiefen Einschnitt und ist mit 25 kV 50 Hz elektrifiziert. Befahren wird er von grenzüberschreitenden Güter- und Personenzügen, so von mehrstromfähigen TGV und einstromfähigen TER. Um den 4-m-

Korridor zu ermöglichen, ist im Kannenfeldtunnel eine Gleisabsenkung um 54 cm notwendig und im Schützenmatttunnel um 55 cm. Zusätzlich sind auf der Gesamtstrecke Fahrleitungsanpassungen erforderlich. Im Kannenfeldtunnel ist ein Fluchtweg durch Aufweitung des Tunnelgewölbes geboten.

2020 beauftragte das Parlament den Bundesrat (Exekutive) mit Frankreich und Belgien einen Staatsvertrag abzuschließen, um die linksrheinische Zulaufstrecke (Metz–Basel) auszubauen.

Im Dezember 2023 erfolgte die Einreichung des Plangenehmigungsdossiers beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens erfolgte in Basel ab dem 08.05.2024 eine öffentliche Auflage des Projektdossiers während 30 Tagen.

### Fertigstellung Ende 2029

Für Mitte 2025 wird die Plangenehmigung durch das BAV erwartet. Der Baustart ist in der zweiten Jahreshälfte 2025 vorgesehen. Die Fertigstellung soll bis Ende 2029 erfolgen. Zur Bauausführung wird jeweils ein Gleis durchgehend für rund ein Jahr gänzlich gesperrt. Das zweite Gleis wird nachts zeitweise zusätzlich gesperrt.

Die Gesamtkosten belaufen sich approximativ auf 114 Mio. CHF. Finanziert werden diese durch den Verpflichtungskredit des Bundes für die Projekte des 4-m-Korridors. Gleichzeitig erfolgt die Sanierung der Birsigbrücken. Die Finanzierung von 7 Mio. CHF erfolgt hier über die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB. **RB 21.10.24 (lüt)**