

Der Nord-Süd-Korridor

Autor(en): **Haudenschild, Roland**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendant pour les logisticiens**

Band (Jahr): **93 (2020)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Nord-Süd-Korridor

Der Schienenkorridor Rotterdam/Zeebrugge-Genua ist eine der wichtigsten Achsen für den Güterverkehr in Europa. Aus diesem Grund wird er ausgebaut. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit den beiden Achsen über Lötschberg und Gotthard ist ein Teil dieses Korridors.

Europa ist sowohl politisch als auch wirtschaftlich eng verflochten. Eine Folge davon sind riesige Güterströme, die über die Grenzen hinweg quer durch den Kontinent fließen. Der grösste Teil dieser Ströme soll auf neun Korridoren für den Schienengüterverkehr befördert werden, welche die Europäische Union (EU) bestimmt hat. Sie werden laufend ausgebaut.

Frachtvolumen wird sich verdoppeln

Die wichtigste Nord-Süd Verbindung ist der Korridor Rhein-Alpen zwischen Rotterdam/Zeebrugge und Genua. Der Korridor führt dem Rhein entlang durch das industrielle Herz Europas und verbindet dynamisch wachsende Wirtschaftsregionen. Dazu gehören Zentren wie Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Duisburg, Köln, Frankfurt a M, Mannheim, Basel, Zürich, Mailand und Genua. Auf keiner anderen Bahnlinie in Europa werden mehr Güter befördert, das Frachtvolumen wird laut Prognosen weiter zunehmen. Aus diesem Grund hat die EU die Ausbauten auf dem Korridor Rhein-Alpen als prioritär eingestuft, in den kommenden Jahren werden dort 30 Milliarden Euro in die wichtigsten Projekte investiert. Das Ziel der fünf Anrainerstaaten Niederlande, Belgien, Deutschland, Schweiz und Italien ist es, dem Schienengüterverkehr mit dem Korridor Rhein-Alpen eine kostengünstige, zuverlässige und konkurrenzfähige Achse zu bieten. Aus diesem Grund haben sie 2003 ein erstes Abkommen für ein koordiniertes Aktionsprogramm unterzeichnet. In den Folgejahren wurde der Korridor in die europäische Politik zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) eingebettet und nimmt dort eine Vorreiterrolle ein.

Bau neuer Infrastrukturen

Das Programm zur Entwicklung des Korridors enthält zahlreiche Projekte in verschiedenen Bereichen. So sollen die Grenzübertritte vereinfacht und Engpässe mit dem Bau von neuen Infrastrukturen beseitigt werden. Dazu gehören die Betuwe-Route in den Niederlanden, ein drittes Gleis zwischen Zevenaar und Emmerich-Oberhausen, zwei zusätzlich Gleise zwischen Karlsruhe und Basel (inkl. Katzenbergtunnel) und die Südostumfahrung von Mailand. Die Schweiz baut mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) und den Basistunnels an Lötschberg, Gotthard und Ceneri das Herzstück des Korridors. Der Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb und nahezu ausgelastet. Mit 57 Kilometern Länge wurde 2016 am Gotthard der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet. Der Ceneri-Basistunnel folgt 2020.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Die Basistunnel mit ihrer flachen Linienführung erlauben es schweren Güterzügen, die Alpen mit hoher Geschwindigkeit und ohne zusätzliche Lokomotiven zu durchqueren. So wird die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs weiter gesteigert. Die Schweiz tut dies nicht zuletzt, um die von der Bevölkerung in mehreren Abstimmungen bestätigte Verlagerung der alpenquerenden Transporte auf die Schiene zu fördern. Sowohl beim Energieverbrauch wie auch bei der Umweltbelastung hat die Schiene Vorteile gegenüber der Strasse. (Quelle: www.ecotransit.org)

Der Korridor in Zahlen

Geografische Distanz: Rotterdam-Genua 1400 km, Zeebrugge-Genua 1500 km
 Länge der Strecke: Hauptstrecke 2500 km, Korridorstrecke insgesamt 3900 km
 5 Länder: Niederlande, Belgien, Deutschland, Schweiz, Italien
 6 Gesellschaften: ProRail (NL), Infrabel (B), DB Netz (D), RFI (I), SBB und BLS Netz (CH)
 7 Meereshäfen, über 10 Binnenhäfen, rund 100 intermodale Terminals.
 (Quelle: www.corridor-rhine-alpine.eu/facts-figures.html)
 Bundesamt für Verkehr BAV 2019, Neue Wege durch Europa/Der Nord-Süd-Korridor

Roland Haudenschild

Herausgegriffen	
Handgranaten im Rotsee	2
Armee	
Informatiksicherheit	3
COVID-19-Prüfungen – Dritter Zwischenbericht	6
Prüfung der Spartenrechnung	8
Audit de la comptabilité par secteurs	8
Gemeinden haben ein massives Pestizid-Problem	9
Leserbrief	10
Hat die Schweiz ihre Neutralität aufgegeben?	11
VBS kauft 18 Millionen falsch deklarierte Masken	11
LVb Log	
Rüge für fehlende Züge!	12
Beförderung Höherer Unteroffizierslehrgang	12
Um- und Ausbau der Kaserne Drognens in Romont	12
Truppenbesuch in der Nachschub-RS 45 in Freiburg	13
Medienmitteilung	
Finanzdelegation zu Ruhegehältern	15
Alimentierung von Armee und Zivilschutz	16
SOG-Delegiertenversammlung	16
Assemblée des délégués de la SSO	17
Ernennungen von Höheren Staboffizieren der Armee	17
Ausbildungstag	18
SFV	
SFV Sektion Ostschweiz	19
SFV Sektion Nordwestschweiz	20
SFV Sektion Zürich	20
SFV Sektion Zentralschweiz	20
VSMK	
Zentralvorstand VSMK	21
VSMK Sektion Ostschweiz	21
VSMK Rätia	21

Titelbild
 Spannungsfeld Zivil- und Militärlogistik;
 Quelle: Alessandro Rapazzo

