

铁路、圣哥达与莱茵—阿尔卑斯走廊

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

巴塞尔是欧洲最重要的南北货运走廊上的枢纽，这条走廊将北海各港口与意大利北部港口以及伦巴第和皮埃蒙特的工业区连接起来。欧盟（EU）将这条轴线定为跨欧洲交通网络（TEN-T）的莱茵河—阿尔卑斯走廊，从鹿特丹和安特卫普一直延伸至热那亚。¹ 瑞士并非欧盟成员国，它通过双边《陆路运输协定》以及自身对铁路基础设施的投资参与这条走廊。

新阿尔卑斯铁路干线（NRLA，NEAT）是这些投资的核心。2016年开通的圣哥达基线隧道全长逾 57 公里，是世界上最长的铁路隧道；它与 2020 年开通的切内里基线隧道一起，使重型货运列车能够以平直线路穿越阿尔卑斯山。2020 年四米走廊的建成，使角高四米的半挂车得以经圣哥达轴线以铁路运输。² 瑞士将货运从公路转向铁路的政策载于《联邦宪法》的阿尔卑斯保护条款，该政策取决于这些线路的效率以及德国和意大利境内接驳线路的运力。³

接驳线路一直是这条走廊的薄弱环节。德国境内卡尔斯鲁厄—巴塞尔线路的升级改造于 1996 年通过双边条约商定，但进展缓慢，预计要到 2030 年代或更晚才能完工。2017 年 8 月，拉施塔特（Rastatt）一条在建隧道坍塌，使莱茵河谷线路中断数周，巴塞尔过境货运的大部分陷入瘫痪。⁴ 拉施塔特事件引发了铁路货运公司

铁路、圣哥达与莱茵—阿尔卑斯走廊

和托运人的索赔，并表明走廊内部的相互依存会使干扰跨越国界传导。

穆滕茨（MuttENZ）编组站、巴塞尔和莱茵河畔魏尔（Weil am Rhein）的码头以及各港口的铁路连接，使该地区成为货物在船舶、火车和卡车之间转运的节点。这种三式联运功能赋予巴塞尔在瑞士物流中的重要地位，因为经水路抵达的货物可以通过铁路分拨，而无需经过拥堵的公路网络。这也解释了为何在巴塞尔北部新建集装箱码头的计划成为该地区争议最大的基础设施项目之一。

1 注释

1. 关于跨欧洲交通网络（TEN-T）发展之欧盟指导方针的第 1315/2013 号条例（欧盟），以及关于建立具有竞争力货运之欧洲铁路网络的第 913/2010 号条例（欧盟）（莱茵河—阿尔卑斯铁路货运走廊）；TEN-T 条例已由第 2024/1679 号条例（欧盟）修订。有待核实。
2. 关于圣哥达基线隧道（57 公里）于 2016 年 6 月 1 日开通、切内里基线隧道于 2020 年 9 月开通以及四米走廊于 2020 年 12 月建成，参见联邦交通局和瑞士联邦铁路（SBB）的出版物。有待核实。
3. 《联邦宪法》第 84 条（阿尔卑斯保护条款，1994 年 2 月 20 日经全民投票通过），以及 2008 年 12 月 19 日《关于将穿越阿尔卑斯山的重型货物运输由公路转向铁路的联邦法》（《货运转移法》，SR 740.1）。有待核实。

4. 关于德国与瑞士 1996 年 9 月 6 日就确保 NRLA 北部通道运力签订的《卢加诺协定》、卡尔斯鲁厄—巴塞尔线路升级改造的进展以及 2017 年 8 月 12 日至 10 月 2 日莱茵河谷线路在拉施塔特的中断，参见德国铁路公司（Deutsche Bahn）、德国联邦数字与交通部和瑞士联邦交通局的出版物。日期有待核实。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/basel-rail-the-gotthard-and-the-rhinealpine-corridor