

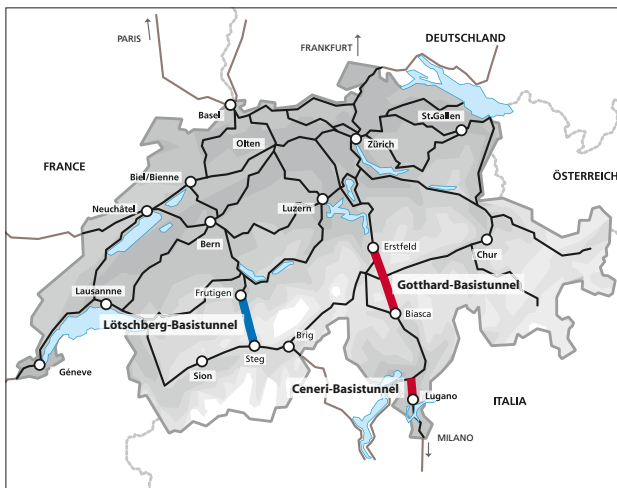


Neue Wege durch Europa

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Die Alpen bilden ein topographisches Hindernis im europäischen Verkehr. Um leistungsfähigere Transit-routen zwischen Nord- und Südeuropa bereitzustellen, investierte die Schweiz viel Geld in den Bau von neuen Bahnstrecken. Im Zentrum stehen drei neue Basistunnel durch die Alpen.

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist das grösste Bauprojekt, das die Schweiz in ihrer Geschichte an die Hand genommen hat. Es umfasst den Ausbau von zwei Nord-Süd-Achsen für die Eisenbahn. Die Steigungen und Kurvenradien dieser neuen Achsen sind vergleichbar mit Bahnstrecken im Flachland. Das hat zur Folge, dass die Distanzen kürzer, die Maximalgeschwindigkeiten höher und das Rangieren von Zugskompositionen überflüssig werden. Kernelemente der NEAT bilden drei neue Tunnel: der Lötschberg-Basistunnel, der Gotthard-Basistunnel und der Ceneri-Basistunnel.



Die drei neuen Basistunnel in den Schweizer Alpen.

Der Lötschberg-Basistunnel

Der Lötschberg-Basistunnel mit einer Länge von 34,6 km wurde am 9. Dezember 2007 in Betrieb genommen. Der Bau dauerte acht Jahre. Diese kurze Bauzeit war möglich, da die Arbeiten von fünf verschiedenen Baustellen aus gleichzeitig vorangetrieben wurden. Zeitweise waren bis zu 2500 Personen gleichzeitig an der Realisierung des 5,3 Milliarden Franken (rund 5 Mrd. Euro; heutige Preise,



Der Lötschberg-Basistunnel verkürzt die Reisezeiten zwischen Nord und Süd.

inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer) teuren Projekts beteiligt. Der Lötschberg-Basistunnel besteht aus zwei Röhren. Um Kosten zu sparen, ist der Tunnel vorerst nur auf einem Drittel der Strecke zweispurig befahrbar. Der Rest der zweiten Röhre dient als Rettungstollen und wird in den kommenden Jahren ausgebaut. Für den Güter- wie auch für den Personenverkehr ist der Lötschberg-Basistunnel ein grosser Gewinn. An manchen Tagen beträgt die Auslastung 100 %, was ein geschicktes Verkehrsmanagement erfordert. Personenzüge verkehren mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h. Die Reisezeiten zwischen wichtigen Destinationen in der Deutschschweiz und Zielen in der Tourismusregion Wallis und in Norditalien verkürzten sich um bis zu eine Stunde.

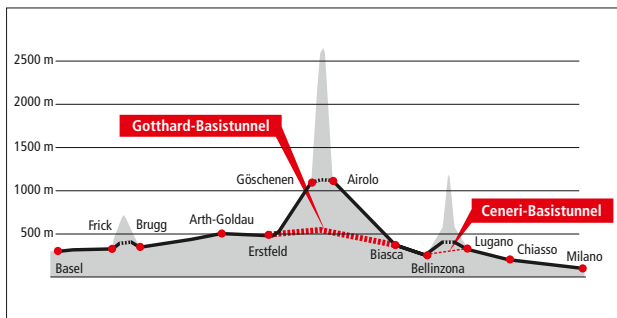
Die Gotthard- und Ceneri-Basistunnel

Der Gotthard-Basistunnel ist mit 57 km der längste Eisenbahntunnel der Welt. Er wurde 2016 eröffnet. Die Flachbahn auf dem zweiten NEAT-Ast hat ihren Scheitelpunkt auf 550 m ü.M. Dank der verbesserten Bahninfrastruktur



Bundesamt für Verkehr BAV

können mehr Güterzüge in kürzerer Zeit durch die Alpen fahren. Reisezüge fahren mit 200 km/h. Die Kosten für den Gotthard-Basistunnel belaufen sich auf 12,2 Milliarden Franken (rund 11,5 Mrd. Euro; Preisstand effektiv, inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer).



Der Scheitelpunkt der neuen Gotthard-Achse liegt auf 550 m ü.M.

Der 15,4 km lange Ceneri-Basistunnel im Tessin komplettiert die Gotthard-Achse. Er kostet 3,6 Milliarden Franken (rund 3,3 Mrd. Euro; heutige Preise, inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer) und geht 2020 in Betrieb. Mit den Basistunneln am Gotthard und Ceneri werden sich die Fahrzeiten von Zürich nach Mailand auf rund drei Stunden verkürzen. Der Ceneri-Basistunnel wird zudem das regionale Bahnnetz im Tessin durch kürzere Reisezeiten und bessere Verbindungen attraktiver machen.



Der Gotthard-Basistunnel ist der längste Eisenbahntunnel der Welt.

Ausbau der Zufahrtsstrecken

Um auch die Zufahrten zu den Basistunneln auf die steigenden Anforderungen vorzubereiten, investiert die Schweiz weitere 1,7 Milliarden Franken (rund 1,5 Mrd. Euro; heutige Preise, inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer) – primär in neue Signalanlagen, welche es erlauben, Züge rascher nacheinander fahren zu lassen, sowie in kleinere Ausbauten.

Zudem werden verschiedene Hindernisse beseitigt: Während die Basistunnel und die Lötschbergachse bereits für den Bahnverlad von Sattelauflegern mit 4 Metern Eckhöhe konzipiert sind, war dies bisher auf den Zulaufstrecken der Gotthardachse nicht möglich. Mit dem Projekt 4-Meter-Korridor wurden wo nötig Tunnel, Perrondächern und Fahrleitungen angepasst. Damit wird der durchgehende Transport mit 4 Metern Eckhöhe auf der schweizerischen Nord-Süd-Achse möglich. Dies ist wichtig, weil Transporte mit 4 Metern Eckhöhe im kombinierten Verkehr ein stark wachsendes Segment darstellen. Die Schweiz finanziert auch entsprechende Profilanpassungen auf der italienischen Luino-Linie, damit wichtige Umladeterminale für 4-Meter-Transporte erreichbar sind. Die Gesamtkosten für die Schaffung eines durchgehenden 4-Meter-Korridors betragen knapp 1 Milliarde Franken (rund 950 Mio. Euro).

Unabhängig davon und bereits früher hat die Schweiz mit den Nachbarstaaten Deutschland und Italien Staatsverträge abgeschlossen, wonach die Zulaufstrecken auch im angrenzenden Ausland ausgebaut werden. Diese Arbeiten sind im Gang und werden regelmässig in bilateralen Ausschüssen überprüft.

Medienkontakt

Medienstelle Bundesamt für Verkehr
+41 (0)58 462 36 43
presse@bav.admin.ch
Postadresse: Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern

Weitere Informationen

- zum Nord-Süd-Korridor:
www.corridor-rhine-alpine.eu
- zur Verkehrspolitik der Schweiz:
www.bav.admin.ch
- zur Verlagerungspolitik:
www.bav.admin.ch → Themen A-Z → Verlagerung
- zur NEAT:
www.bav.admin.ch → Themen A-Z → NEAT – Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale
- www.alptransit.ch