



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



Die NEAT

Via Lötschberg, Gotthard und Ceneri
durch die Alpen



Die NEAT

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist das Herzstück der Schweizer Verkehrspolitik. Mit drei Basistunneln und weiteren Ausbauten hat die Schweiz eine leistungsfähige Bahninfrastruktur durch die Alpen erstellt. Dank der NEAT können mehr Züge durch die Alpen fahren. Sie ermöglicht kürzere Fahrzeiten sowie höhere Qualität im Personen- und Güterverkehr.

Die NEAT legt die Basis für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene zum Schutz der Alpen. Damit das Potenzial voll ausgeschöpft werden kann, braucht es eine enge internationale Zusammenarbeit für eine möglichst hohe Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Qualität im Schienenverkehr durch Europa.



Der Personenverkehr

Für die Reisenden bringt die erneuerte Nord-Süd-Achse kürzere Fahrzeiten und mehr Verbindungen. Die NEAT verkürzt die Fahrzeit auf der Gotthard-Achse auf knapp 2 Stunden zwischen Zürich und Lugano und auf rund 3 Stunden von Zürich nach Mailand. Auf der Simplon-Achse mit dem Lötschberg-Basistunnel brachte die NEAT um bis zu einer Stunde kürzere Reisezeiten.

Für das Tessin ermöglicht der Ceneri-Basistunnel dank deutlich kürzeren Fahrzeiten im Dreieck Bellinzona–Locarno–Lugano einen Quantensprung im öffentlichen Verkehr. Die Fahrzeit Lugano–Locarno wird dank neuer Direktverbindung bis 30 Minuten kürzer.

Der Güterverkehr

Mit dem Ceneri-Basistunnel wird die NEAT vollendet. Damit entsteht eine Flachbahn durch die Alpen: Nord und Süd rücken näher zusammen. Die Kapazität im Güterverkehr wird erhöht und dank geringer Steigung benötigen Züge künftig auf der Gotthard-Achse keine zusätzliche Lokomotive. Dies spart Zeit und Geld. Möglich sind zudem längere Züge mit höherem Gewicht. Weiter wird auf dem Bahnkorridor das Profil so ausgebaut, dass Sattelaufleger mit 4 Metern Eckhöhe verladen werden können.

Die NEAT und der 4-Meter-Korridor bringen dem Schienengüterverkehr zwischen Rotterdam und Genua mehr Kapazität, Effizienz und Zuverlässigkeit. So wird er konkurrenzfähiger gegenüber der Strasse.



Die drei NEAT-Basistunnel

Zahlen und Fakten

	Lötschberg	Gotthard	Ceneri
Länge	34.6 km	57.1 km	15.4 km
Nordportal	Frutigen (BE)	Erstfeld (UR)	Camorino (TI)
Südportal	Raron (VS)	Bodio (TI)	Vezia (TI)
Ausbruch Hauptröhre ab	September 2000	November 2002	März 2010
Inbetriebnahme	2007	2016	2020
Baukosten Preisstand 1998 ¹ /effektiv ²	4.3/5.3 Mrd. CHF	9.4/12.2 Mrd. CHF	2.8/3.6 Mrd. CHF
Tunnelkapazität / Tag	80 Güterzüge 50 Personenzüge	260 Güterzüge 65 Personenzüge	170 Güterzüge 180 Personenzüge
Scheitelpunkt des Tunnels	828 m ü.M.	550 m ü.M.	329 m ü.M. (Südportal Vezia)

Gesamtprojekt NEAT

Kosten
Preisstand 1998: 17.7 Mrd. CHF
effektiv: rund 22.8 Mrd. CHF

Anzahl Massnahmen/Projekte
– 3 Basistunnel mit 11 unterirdischen Weichen
– Ausbauten in 9 Kantonen
(BE, VS, SG, AR, ZH, SZ, UR, GR, TI)
– rund 70 örtlich getrennte Baustellen

Tunnel-Geschwindigkeit: gemäss Fahrplan
Güter-/Personenzüge
100/200 km/h

max. Geschwindigkeit im Basistunnel
Güter-/Personenzüge
160/250 km/h

¹Preisstand 1998 = exkl. Teuerung, MWST und Bauzinsen / ²Preisstand effektiv = inkl. Teuerung, MWST und Bauzinsen



Der Ceneri

Mit einer Länge von 15.4 km ist der Ceneri-Basistunnel nach dem Lötschberg- und dem Gotthard-Basistunnel das drittgrösste Bauprojekt der NEAT. Die Portale liegen im Norden in Camorino (Bellinzona) und im Süden in Vezia bei Lugano. Er besteht aus zwei Einspurröhren mit rund 40 Metern Abstand, die mit 48 Querschlägen verbunden sind.

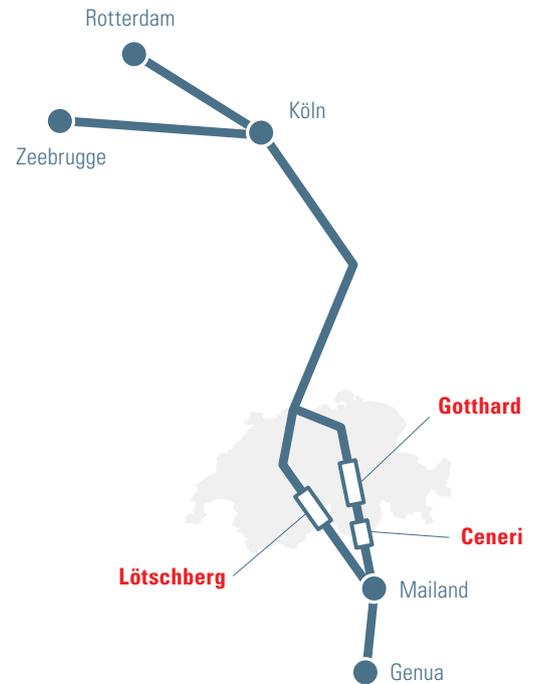
Beim Nordportal in Camorino entstanden mehrere Brücken, Bahnviadukte und mit der «Bretella» eine neue, direkte Schienenverbindung zwischen Locarno und Lugano. Nach einer Bauzeit von 12 Jahren wird der Ceneri-Basistunnel im Dezember 2020 in Betrieb genommen.



Die Verkehrspolitik

Die Schweiz liegt im Zentrum der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen Europas. Mit der NEAT besteht für den Personen- und Güterverkehr durch die Alpen eine leistungsfähige Alternative zur Strasse.

In mehreren Abstimmungen hat sich die Schweizer Bevölkerung dafür ausgesprochen, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern: umweltschonend, effizient und platzsparend. Finanziert wurde die NEAT mit rund 23 Mrd. Franken über einen zweckgebundenen Fonds. Dieser wird unter anderem durch die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Lastwagen-Maut) gespeist.



Die Geschichte

1963 Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» prüft Varianten

1989 Bundesrat beschliesst die Netzvariante mit Basistunnel durch Lötschberg und Gotthard/Ceneri

1992 Volk stimmt der Vorlage zur «Neuen Eisenbahn-Alpentransversale» (NEAT) zu

1995–1998 politische Debatte zur Redimensionierung der NEAT und neue Finanzierung

1998 Volk stimmt der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Vorlage zur Modernisierung der Bahn (FinöV) zu: Finanzierung der NEAT ist gesichert

2007 Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels

2016 Eröffnung des Gotthard-Basistunnels

2020 Eröffnung des Ceneri-Basistunnels

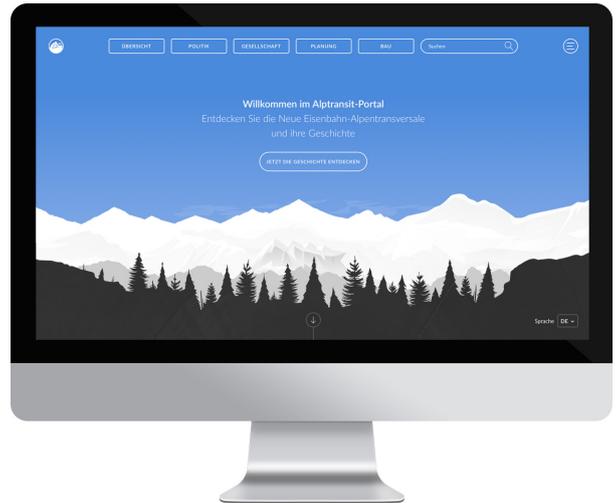
Ausbau schritt 2035:

Kapazitätsausbau im Lötschberg-Basistunnel und Studien zur Weiterführung der NEAT im Süden Richtung Chiasso

Das Archiv

Die Unterlagen der NEAT befinden sich im Bundesarchiv. Aufbereitet und in den Kontext gestellt stehen sie im Alptransit-Portal zur Verfügung: ein Jahrhundert Bahngeschichte vom ersten Gotthardtunnel bis zum Ceneri-Basistunnel in Text, Ton und Bild.

www.alptransit-portal.ch



Auftraggeberin:

Schweizerische Eidgenossenschaft

Tunnel-Erstellerin:

AlpTransit Gotthard AG (ATG)

Tunnel-Betreiberin:

Schweizerische Bundesbahnen SBB

info@ceneri2020.ch

www.ceneri2020.ch