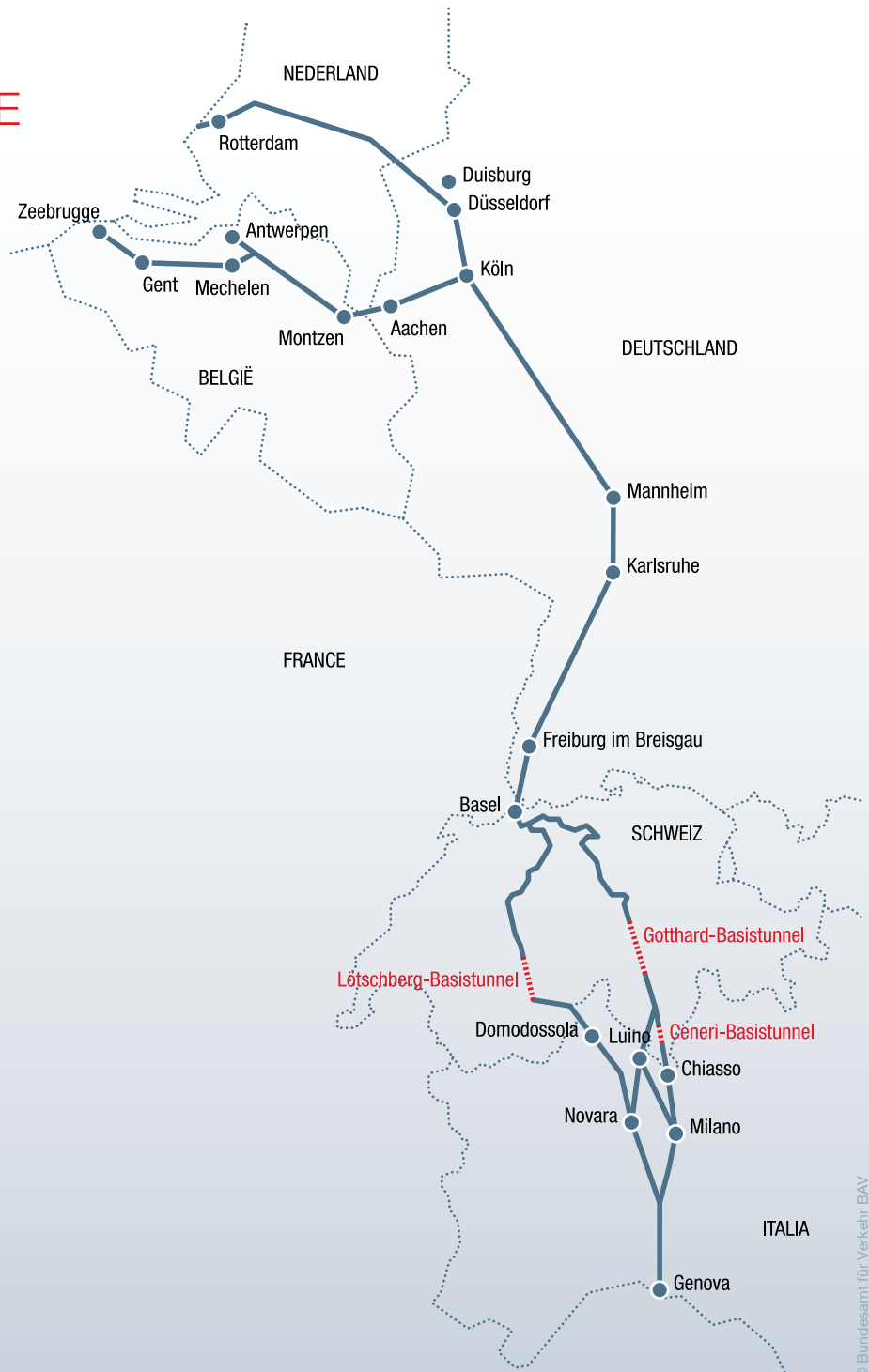


# NEUE EISENBAHN - ALPENTRANSVERSALE (NEAT) EIN JAHRHUNDERT- PROJEKT FÜR EUROPA



## ZAHLEN UND FAKTEN NEAT

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist das grösste Bahnbauprojekt, das die Schweiz in ihrer Geschichte an die Hand genommen hat. Es umfasst den Ausbau von zwei Nord-Süd-Achsen für die Eisenbahn. Kernelemente der NEAT sind der Lötschberg-Basistunnel, der Gotthard-Basistunnel und der Ceneri-Basistunnel.

Seit **2007** erfolgreicher Betrieb des Lötschberg-Basistunnels

**11. Dezember 2016** Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels

Am 11. Dezember 2016 nimmt der längste Bahntunnel der Welt seinen fahrplanmässigen Betrieb auf. Auf der Gotthardachse verkehren dann täglich bis zu 250 Güterzüge statt wie bisher 180. Bahntransporte durch die Alpen werden dadurch kostengünstiger, flexibler, schneller.

**2020** Eröffnung des Ceneri-Basistunnels

**2020** 4-Meter Korridor auf der Gotthard-Achse

Der Ausbau der Gotthardachse auf ein grösseres Tunnelprofil ist ein wichtiges Element der Schweizer Verlagerungspolitik. Er ermöglicht es, Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe auch auf der Gotthardachse durchgehend auf die Bahn zu verladen. Damit wird die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter gestärkt.

## ZAHLEN UND FAKTEN GOTTHARD-BASISTUNNEL

- ➔ Eröffnungsfeier: Nach **17 Jahren Bauzeit** wird am 1. Juni 2016 der Gotthard-Basistunnel (GBT) eingeweiht.
- ➔ Weltrekord: Mit **57,1 km** ist er der längste Eisenbahntunnel der Welt. Mit einer maximalen Felsüberdeckung von 2'300 m ist der GBT zudem der tiefstgelegene Eisenbahntunnel der Welt.
- ➔ Strecke: Der Tunnel verbindet Erstfeld (Kanton Uri) und Bodio (Kanton Tessin) und hat keine nennenswerten Steigungen und enge Kurven. Die Fahrt dauert ca. **20 Minuten**.
- ➔ Geschwindigkeiten: Personenzüge werden mit bis zu **200 km/h** durch den Tunnel fahren, Güterzüge mit **100 km/h**. Möglich sind Höchstgeschwindigkeiten bis 250 km/h, für Güterzüge 160 km/h.
- ➔ Zeitgewinn: Nach dem Endausbau der NEAT ab 2020 beträgt der Zeitgewinn zwischen Zürich und Lugano rund **45 Minuten**.
- ➔ Wirtschaftlichkeit: Statt 180 Güterzüge pro Tag – wie im alten Gotthardtunnel – können neu **250 Güterzüge** verkehren. Hinzu kommen **65 Personenzüge**. Die Flachbahn erlaubt längere Züge mit mehr Gewicht und weniger Loks sowie kürzere Fahrtzeiten.
- ➔ Arbeitskräfte: Bis zu **2400 Beschäftigte** aus rund **15 verschiedenen Ländern** waren in Spitzenzeiten tätig, gearbeitet wurde rund um die Uhr in drei Schichten.
- ➔ Ausbruchmaterial: Für die beiden einspurigen Hauptröhren sowie die Sicherheits-, Belüftungs- und Querstollen wurden **152 km Röhren** aus dem Gestein gebrochen – insgesamt 28,2 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial.
- ➔ Kosten: Die effektiven Baukosten des GBT belaufen sich auf ca. **12.2 Mrd. CHF**. Die Kosten für die gesamte NEAT betragen rund 23 Milliarden Franken.
- ➔ Inbetriebnahme: Die kommerzielle Inbetriebnahme durch die SBB ist auf den Fahrplanwechsel vom **11. Dezember 2016** vorgesehen, nach rund 3'000 weiteren Testfahrten.

### **Die längsten Eisenbahntunnel der Welt**

Der Gotthard-Basistunnel ist mit 57,1 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt. Der Seikan-Tunnel in Japan mit 53,9 Kilometer, davon etwa 23 km unter dem Meer, wird an die zweite Stelle rutschen. Der Eurotunnel unter dem Ärmelkanal zwischen Frankreich und England (1994) ist mit 50,5 km, davon 38 km unter dem Meer, der drittlängste Eisenbahntunnel der Welt.

Der längste Straßentunnel liegt in Norwegen und misst 24,5 km: der Lærdalstunnel. Deutschlands längster Eisenbahntunnel wurde 1991 erbaut und liegt auf der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover und Würzburg. Der Landrückentunnel misst 10,8 km. Der längste Autobahntunnel in Deutschland ist der Rennsteigtunnel (2003) in Thüringen mit 7,9 km. Der Simplontunnel (19.8 km) verbindet die Schweiz und Italien und war bis 1982 der längste Tunnel der Welt. Der momentan längste Tunnel in Italien, der Vaglia-Tunnel (18.7 km), liegt auf der Schnellfahrstrecke zwischen Bologna und Florenz. In Holland ist der Westerscheldetunnel (6,6 km) und in Belgien der Eisenbahntunnel bei Soumagne (6.5 km) jeweiliger Rekordhalter.

Der Brenner-Basistunnel soll dereinst mit 64 km der längste unterirdische Eisenbahntunnel der Welt werden. Die Arbeiten haben im März 2015 begonnen und die Fertigstellung ist für 2026 geplant.