



Faktenblatt

Datum 13.11.2019

Verlagerungswirkung der NEAT

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2020 können mehr Güter per Bahn durch die Alpen transportiert werden. Das verbesserte Angebot im Personen- und Güterverkehr wird bis Ende 2022 schrittweise eingeführt. Eine neue Studie zeigt, dass die Eisenbahn-Alpentransversale NEAT einen substanziellen Beitrag dazu leistet, den Güterverkehr durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Mit dem Ceneri-Basistunnel wird im Dezember 2020 das letzte grosse Bauwerk der NEAT in Betrieb genommen. Dies ermöglicht es, schrittweise sechs Güterzüge und zwei Fernverkehrs-Personenzügen pro Stunde und Richtung einzuführen:

- Die zusätzlichen Kapazitäten auf der Gotthard-Achse der NEAT, welche mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels geschaffen werden, werden ab dem 13. Dezember 2020 (für die Fahrplanjahre 2021, 2022) dem Güterverkehr zugeteilt. Stündlich abwechselnd stehen dem Güterverkehr dadurch Trassen für vier bzw. fünf Züge pro Richtung zur Verfügung. Der Güterverkehr profitiert zusätzlich von der Fertigstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse. Dies erlaubt es, Container, Sattelaufleger und weitere Güter mit bis zu vier Metern Eckhöhe durchgehend per Bahn bis in die grossen Terminals in Norditalien zu transportieren.
- Der Kanton Tessin erhält dank dem Ceneri-Basistunnel und der damit einhergehenden Direktverbindung Locarno-Lugano eine S-Bahn. Die Fahrzeit im Dreieck Bellinzona-Lugano-Locarno kann so ab dem 13. Dezember 2020 markant verkürzt werden. Das Angebot im Regionalverkehr wird ausgebaut. Im Fernverkehr zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz bleibt es in den Fahrplanjahren 2021 / 2022 unverändert stündlich abwechselnd bei einem bzw. zwei Zügen pro Richtung.

- Ab Dezember 2022 (Fahrplanjahr 2023) fahren dann alternierend fünf bzw. sechs Güterzüge und zwei Personenzüge pro Stunde und Richtung. Die Fahrzeit zwischen Zürich und Mailand verringert sich für die Reisenden ab dann auf rund drei Stunden.

Die schrittweise Einführung des Zielkonzepts ermöglicht es der SBB, die anstehenden Abschlussarbeiten zu realisieren. Dabei handelt es sich z. B. um Anpassungen an Sicherungsanlagen und Stellwerken. Die für die Fahrplanjahre 2021 und 2022 vorgesehenen Zugzahlen reichen, um die aktuelle Nachfrage im Güter- und Personenverkehr vollständig zu decken.

Verlagerungswirkung der NEAT bestätigt

Die vollständige Inbetriebnahme der NEAT wird massgeblich dazu beitragen, den Güterverkehr durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Dies zeigt eine Studie, die das BAV in Auftrag gegeben und zusammen mit dem Verlagerungsbericht publiziert hat. Zwar fallen die Produktivitätseffekte bei der Fahrzeit (-45 statt -60 Minuten) und der Anzahl Lokomotiven etwas tiefer aus als im Hinblick auf den Verlagerungsbericht von 2011 abgeschätzt (teilweise braucht es zwei statt nur eine Lok). Die Bahnunternehmen können dank der NEAT aber mehr Strom sparen als angenommen (-15 statt -10 Prozent für Fahrt Basel-Chiasso).

Die Kosten für einen durchschnittlichen Gütertransport auf der Schiene zwischen Nord- und Südeuropa werden dank der NEAT um rund 8 Prozent sinken. 2011 gingen die Fachleute von 10 Prozent aus. Trotz der etwas tieferen Produktivitätseffekte fällt die Verlagerungswirkung der NEAT insgesamt höher aus als 2011 angenommen. Dies weil auch andere Aspekte zur Verlagerung beitragen, etwa die Höhe der leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Trassenpreise und der Wettbewerb zwischen den Unternehmen. Diese Einflüsse führten dazu, dass sich die Verlagerung besser entwickelt hat als 2011 erwartet. Darum wird das Potenzial für den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene und damit der NEAT heute grösser eingeschätzt.

Im Verlagerungsbericht 2011 ging der Bundesrat davon aus, dass mit der NEAT die Zahl der Lastwagen- und Sattelschlepperfahrten durch die Alpen lediglich stabilisiert, aber nicht gesenkt werden kann. Die neue Studie geht davon aus, dass dank der NEAT zusätzlich zur bereits erzielten Senkung (rund 160'000 Fahrten) bis 2030 die Fahrten nochmals um 9 Prozent reduziert werden können (75'000 Fahrten). Der alpenquerende Schienengüterverkehr wird gegenüber einem Szenario ohne NEAT und 4-Meter-Korridor um rund ein Drittel wachsen. Damit bestätigt sich die grosse Verlagerungswirkung der NEAT.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch