



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



Hintergrund-Information

4. September 2020 (aktualisierte Fassung)

NEAT im Dienste der Umwelt

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wird 2020 mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels fertiggestellt. Sie ist ein wichtiger Pfeiler der Schweizer Verkehrspolitik. Die Flachbahn durch die Alpen erleichtert die Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene. Dadurch können rund 800'000 Lastwagenfahrten vermieden werden. Für Reisende und Pendler, die Abgase, Feinstaub und Lärm vermeiden wollen, entstehen attraktive Bahnverbindungen.

Die Bevölkerung sprach sich 1992 an der Urne für den Bau der NEAT aus. Diese sorgt für kürzere, schnellere und damit leistungsfähigere Nord-Süd-Verbindungen. Das erhöht die Konkurrenzfähigkeit der Schiene für den Güter- und den Personenverkehr. Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse erhalten die Bahnbetreiber und Transporteure ab Dezember 2020 eine durchgehende Flachbahn. Die NEAT stärkt so auch den Alpenschutz. Je mehr schwere Güter auf die Bahn verlagert werden, desto geringer die Umweltbelastung. Der Bundesrat wies schon in der Botschaft zum NEAT-Bau von 1990 darauf hin, dass die NEAT ein «wichtiges Element in der Luftreinhaltepolitik des Bundesrates» ist.

Umweltbelastung: Fortschritte, aber noch nicht am Ziel

Aus dem Umweltmonitoring des Verlagerungsberichts 2019 geht hervor, dass dank der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene bei der Schadstoff-Belastung grosse Fortschritte erzielt werden konnten. Die Eisenbahn reduziert diese entlang der Transitachsen und entlastet das Klima. Auch bei der Lärmbelastung haben die Emissionen im Schienenverkehr in den letzten Jahren stetig abgenommen. Seit 2020 sind laute Güterwagen in der Schweiz zudem faktisch verboten. Dies wird zu einer weiteren Lärmreduktion führen.

Beim Strassenverkehr durch die Alpen entfallen bei den Luftschadstoffen je ein Viertel der Stickoxid-Emissionen auf den Schwerverkehr und auf die Lieferwagen. Der Rest wird von den Personenwagen verursacht.

Die Immissionsbelastung der Stickoxide ging seit Messbeginn (2003) deutlich zurück, ebenso die Feinstaubbelastung. Die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid werden aber in der Südschweiz sowie im Grossraum Basel noch überschritten. Die im Rahmen der Verlagerungspolitik eingeführte Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) begünstigt den Einsatz sauberer Fahrzeuge und sorgt dafür, halbleere Fahrten zu vermeiden. Was die Lärmbelastung des Strassengüterverkehrs betrifft, fällt diese erst ab 5 Uhr ins Gewicht, da für Lastwagen in der Schweiz ein Nachtfahrverbot gilt.

Dank der Verlagerungspolitik der Schweiz ist es gelungen, die Anzahl Lastwagenfahrten seit 2001 von rund 1,4 Millionen auf 898'000 (2019) zu senken. Ohne die entsprechenden Massnahmen würden heute rund 1.8 Millionen Lastwagen pro Jahr die Alpen queren. Die Bahn konnte ihren Marktanteil inzwischen auf 70.5 Prozent der transportierten Güter (2019) erhöhen. Das zeigt, dass die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wirken. Das gesetzliche Ziel von 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr konnte indes noch nicht erreicht werden. Auch die Luftschadstoff- und Lärmbelastung ist weiter zu senken.

Zusätzlicher Schub für die Verlagerungspolitik

Der Bundesrat will die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit verschiedenen Massnahmen weiter stärken. Dazu gehört, die Trassenpreise auf 01.01.2021 zu senken und den Operateuren im unbegleiteten kombinierten Verkehr länger als zunächst geplant Betriebsbeiträge zu gewähren: Das Parlament hat die Verlängerung bis 2030 beschlossen. Das verbilligt die Bahntransporte und macht die Schiene attraktiver. Das UVEK prüft zudem, die LSVA für schmutzige Lastwagen zu erhöhen und den Schwerverkehr stärker zu kontrollieren.

Mit der Fertigstellung der NEAT steht 2020 eine durchgängige Flachbahn durch die Alpen zur Verfügung. Sie ermöglicht raschere und häufigere Verbindungen – und verleiht der Verlagerungspolitik damit weiteren Schub.

Auch beim Bau der NEAT wurde auf die Umwelt geachtet

Um die Umwelt zu schonen, haben die Planer bereits beim Bau der NEAT darauf geachtet. Dazu gehörten Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs sowie der Schadstoff- und Lärmemissionen. Zudem wurde ein grosser Teil des Ausbruchmaterials der Basistunnel zu Betonzuschlagstoffen verarbeitet und für den Innenausbau der Tunnel eingesetzt. Das restliche Material diente der Geländegestaltung oder wurde für die Schüttung von Dämmen verwendet. Ein Zehntel des Ausbruchs des Gotthard-Basistunnels wurde genutzt, um Feuchtgebiete am Vierwaldstättersee zu renaturieren.

Beim Bau des Ceneri-Basistunnels fielen insgesamt rund 8,7 Mio. Tonnen Ausbruchmaterial an. Davon konnte ein Teil wiederverwendet werden. Den Rest transportierten Förderbänder von den Tunnelbaustellen auf die Materialablagerung am Fusse des Monte Ferrino. Die Ablagerung passt sich in die Landschaft ein und wird renaturiert, sodass sie Teil eines Wildtierkorridors wird. Dieser setzt sich über die neu gebaute Wildtierpassage Dosso di Taverne bis auf die andere Talseite fort.

Für Rückfragen:

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