

Zeitschrift: Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie
Herausgeber: Bundesamt für Energie
Band: - (2016)
Heft: 3

Artikel: Neuer Tunnel, mehr Effizienz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-681798>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

NEUER TUNNEL, MEHR EFFIZIENZ

Nach der Einweihung am 1. Juni wird der Eisenbahn-Basistunnel am Gotthard am 11. Dezember 2016 seinen Betrieb aufnehmen. Dann werden Züge, die durch den Basistunnel fahren, energieeffizienter unterwegs sein.



Quelle: AlpTransit Gotthard AG

Laut Bundesamt für Verkehr (BAV) wurden 2015 69 Prozent des Güterverkehrs durch die Alpen auf der Schiene abgewickelt. Dieser Wert steigt seit mehreren Jahren kontinuierlich an, wie der letzte Verlagerungsbericht zeigt. Mit der baldigen Eröffnung des Eisenbahn-Basistunnels am Gotthard kann der Schienenverkehr seine Produktivität noch weiter erhöhen; dies wird zu einer Stärkung des Schienenverkehrs und damit zu einer Verringerung des Strassenverkehrs führen.

Energetisch interessant

Mit dem Gotthard-Basistunnel kann laut dem BAV der Energieverbrauch pro Zug im Vergleich zur alten Bahnstrecke mehr als halbiert werden. Die neue Streckenführung bringt viele Vorteile, meint Tristan Chevroulet, BAV-Programmleiter Energiestrategie im öffentlichen Verkehr: «Die Strecke ist um ein Drittel kürzer, die Höhenunterschiede wurden auf ein Minimum reduziert und die fast gradlinige Strecke verringert die Reibung zwischen Schiene und Rädern, was zu einer Verbesserung der Traktions-effizienz führt.» Die Nachfrage für den Wagenladungsverkehr, vor allem im kombi-

nierten Verkehr, wird einen positiven Einfluss auf den Energieverbrauch im Güterverkehr haben. Nachdem sich die Eisenbahnunternehmen klar für eine erneuerbare Energieversorgung ausgesprochen haben, wird die Zunahme des Schienenverkehrs keine zusätzlichen Treibhausgasemissionen generieren. Tristan Chevroulet fasst die Vorteile der neuen Eisenbahnstrecke wie folgt zusammen: «Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels geht in Richtung einer schrittweisen Elektrifizierung des gesamten Güterverkehrssystems. Bei gleichbleibendem Schienenverkehr braucht es für die Durchfahrt durch den Basistunnel zweimal weniger Energie als für die Fahrstrecke über den Berg.» Der Basistunnel werde hauptsächlich eine schnellere Abfertigung und mehr Sicherheit bieten können als die Strasse und energetisch sehr viel vorteilhafter sein. Die Fachleute des BAV sind überzeugt, dass die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zu einer stärkeren Nutzung des Schienenverkehrs führen wird.

Bis 2020 warten

Der Gotthard-Basistunnel ist neben dem Lötschbergtunnel ein zentrales Element

der Nord-Süd-Achse, aber nicht das einzige. Damit die NEAT (siehe Kasten) ihre volle Wirkung entfalten kann, wird man auf die 2020 geplante Eröffnung des Ceneri-Basistunnels warten müssen, ebenso auf den Ausbau von verschiedenen Streckenabschnitten in Italien und Deutschland. (luf)

Auf die Schiene dank der NEAT

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist wichtig, um möglichst viel Alpen durchquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und die Lastwagenfahrten durch die Alpen trotz ständiger Zunahme des Alpen durchquerenden Güterverkehrs zu stabilisieren oder sogar zu verringern. Mit der NEAT sollen die notwendigen Kapazitäten für den Eisenbahntransport geschaffen werden. Die neue Flachbahnlinie am Gotthard wird nicht nur den Reisenden auf der Strecke Zürich-Lugano eine Zeitersparnis von 45 Minuten bringen, sondern die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erheblich steigern.