Ein Transitland: NEAT

Was ist die NEAT?

NEAT ist die Abkürzung für die “Neue Eisenbahn-Alpentransversale”. Es ist ein Grossprojekt der Schweiz, das zur Verbesserung des Eisenbahn-Transitverkehrs in Nord-Süd-Richtung dient. Die Abkürzung NEAT wurde später mit AlpTransit verändert. Die NEAT gehört zu den weltweit grössten Bauprojekten. Dank der Neat ist das Reisen in der Schweiz viel einfacher und schneller geworden. Die NEAT ermöglicht die Erneuerungen und Verbesserungen des Strassen- und Tunnelbaus.

Kosten:

* Projektkosten: rund 18,7 Milliarden CHF
* Projektkosten-Risiken: rund -0,9 Milliarden CHF
* Finanzierungskosten: rund 5,3 Milliarden CHF

Gesamtkosten: rund 24 Milliarden CHF

Finanziert durch:

* zu 55% aus der LSVA
* zu 20% aus der Mehrwertsteuererhöhung um 0,1%
* zu 15% aus Verschuldung
* und zu 10% aus den Erträgen der Mineralölsteuer.

http://www.alptransit.ch/

### Bestandteile der NEAT

### Die Bestandteile sind folgende:

### Gotthardachse:

Hauptachse ist die Strecke Zürich–Mailand, die im Transitverkehr Deutschland–Italien eine sehr wichtige Rolle spielt. Hier gilt es besonders auf der stark belasteten, sehr steilen und kurvenreichen Gotthardbahnstrecke eine Entlastung zu schaffen. Der Gotthard-Basistunnel wird der längste Tunnel der Welt (57km) sein.

### Lötschbergachse:

Der Lötschberg-Basisitunnel verbindet seit dem 16. Juni 2007 - mit einer Länge von 34,6km - Raron und Frutigen. Zuerst verkehrten darin nur Güterzüge, später aber auch Reisezüge. Deshalb verkürzte sich die Fahrzeit der Strecke Bern-Brig-Mailand um eine Viertelstunde.

### Ausbau Surselva:

Zum NEAT-Projektteil Ausbau Surselva gehören der Tunnel Disentis, aber auch Verbesserungen an den Infrastrukturen, wie z.B. der Ausbau des Bahnhofs Disentis, eine neue Kreuzungsstelle sowie Verbesserungen an den Stromanlagen. Die Arbeiten wurden 2002 beendet. Für diesen Teil wurden 105 Mio. CHF gebraucht.

### Anschluss Ostschweiz:

Zum Anschluss der Ostschweiz an die NEAT gehören der Zimmerberg-Basistunnel (ZBT) und ein Tunnel durch den Hirzel. Der Bau der zweiten Etappe des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels wurde jedoch aus finanziellen Gründen gestrichen. Gemäss Bundesbeschluss von 1998 sollen für diese beiden Tunnel insgesamt 850 Mio. CHF aufgewendet werden.

### Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau:

Teilweiser Ausbau der Strecke auf Doppelspur auf der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau. Von den für dieses Projekt beantragten 74 Mio. CHF wurden nur 5 Mio. freigegeben, die übrigen 69 Mio. wurden vorerst gesperrt.

### Streckenausbauten im übrigen Netz:

Für Streckenausbauten am übrigen Netz wurden insgesamt 550 Mio. CHF zugesprochen. Dies beinhaltet zahlreiche Verbesserungen an den Zufahrtsstrecken der beiden Hauptachsen Lötschberg und Gotthard.

Link:<http://www.alptransit.ch/>

Link:<http://www.bav.admin.ch/alptransit/01271/01367/index.html?lang=de>