

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 4 (1991)  
**Heft:** 11

**Artikel:** NEAT : Schnell durch den Berg - attraktiv über den Berg  
**Autor:** Romann, Paul  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-119503>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

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

# NEAT.

# Schnell du attraktiv ü

**Die Volksabstimmung über die NEAT im nächsten Jahr wird zum grossen Weichenstellen der schweizerischen Verkehrspolitik. Siegt das Ja, wird die Schweiz ihre insgesamt doch sehr erfolgreiche Verkehrspolitik mit einem hohen Anteil von Schienenverkehr – besonders im Gütertransit – fortsetzen können.**

Wenn das Ja zur NEAT als Ja zum Ausbau des Schienenverkehrs im Alpentransit zu werten ist, stellt sich die Frage, was denn bei einem Nein passieren würde. Der 40-Tonnen-Korridor und als Folge davon eine riesige Lastwagenflut am Gotthard dürfte dann nur noch eine Frage der Zeit sein. Und trotzdem gibt es zahlreiche NEAT-Gegner. Das Spektrum reicht von den grünen «Fundamentalisten» über direkt Betroffene bis zur Autopartei. Grundsätzliche Gegner umstimmen zu wollen wäre sinnlos. Zu gewinnen sind aber die Schwankenden, die Unentschiedenen, zum Beispiel jene Bahnkunden – und das sind nicht wenige –, die eine reine Tunnelfahrt von Zürich nach Lugano oder von Thun nach Brig eine Zumutung finden. Ihnen muss etwas geboten werden. Eine Alternative zur reinen Tunnelfahrt quer durch die Alpen. Denn tatsächlich wird es nach der

Eröffnung der NEAT mit der attraktiven Bahnfahrt in den Süden vorbei sein. Das wenigstens lässt die Botschaft des Bundesrates zur NEAT befürchten. Tunnelwände werden den Blick auf die schönsten Landschaften der Schweiz weitgehend verwehren.

#### «Landschaft» aus Tunnelwänden?

Durch vier Tunnelsysteme von insgesamt etwa 103 Kilometern Länge wird die Reise von Zürich nach Lugano führen. Eine erste, knapp 21 Kilometer lange Röhre beginnt in Wiedikon – keine zwei Kilometer nach dem Verlassen des Zürcher Hauptbahnhofs – und endet kurz vor Baar im Kanton Zug. Den Zürichsee sehen die Reisenden nicht mehr. Nach der geruhsamen Fahrt entlang dem Zugersee – mit Tempo 70 wie heute – beginnt in Goldau der zweite, ebenfalls über 20 Kilometer lange Tunnel durch die Rigi und den Axen. Er endet in der Reussebene zwischen Flüelen und Altdorf. Auch vom Urnersee wird kein Reisender mehr einen Blick erhaschen. Nur vier Minuten Zeit bleibt zum Geniessen der Urner Bergwelt, denn unmittelbar nach Erstfeld folgt das Kernbauwerk der Strecke, der Gotthard-Basisstunnel, 49 Kilometer lang. Und noch einmal taucht der Zug ins Gebirge. Zwischen San Antonino in der Magadino-Ebene und Lamone kurz vor Lugano wird der Ceneripass unterfahren. Der Tunnel ist vergleichsweise kurz.

Nur etwa 12 Kilometer misst er.

Vorher hatten die Bahnfahrer allerdings Gelegenheit, einen rechten Happen Tessin zu geniessen. Während fast 18 Kilometern wird die NEAT zwischen Bodio und Bellinzona der Nationalstrasse N2 entlang führen. Ohne Tunnels. Der eilige Reisende wird es gut haben. In nur anderthalb Stunden wird er in Lugano sein. Heute ist er nach dieser Zeit noch nicht einmal im Gotthardtunnel. Volle drei Stunden braucht er bis Lugano. Zeitersparnis 50 Prozent.

Zeitersparnis? Neben dem Eiligen gibt es auch den geniessenden Reisenden, den Touristen, den Wochenendausflügler, den Ferienreisenden, der nicht in erster Linie schnell sein will, sondern vor allem etwas sehen möchte. Ihm bleibt der Ärger, die schönsten Landschaften verpasst, unterfahren zu haben.

Diese Reisenden – vermutlich eine Mehrheit der Bahnreisenden, Bahnkunden und als solche von der Bahn speziell zuvorkommend zu behandeln – gilt es für die NEAT zu gewinnen. Der Hinweis auf die schnelle Reise genügt ihnen nicht. Sie wollen die Gewissheit, weiterhin über die Bergstrecken fahren zu können. Einen – allerdings mehr als dürfti-

#### Elemente des Konzeptes

Transitsystem:

■ Neubaustrecken Gotthard/Lötschberg

■ Zufahrtslinien

■ Aufwertung Simplonachse

■ Anschluss Ostschweiz an Gotthardachse

— Schnellfahrstrecken > 150 km/h in Betrieb, im Bau oder Bau beschlossen

— Schnellfahrstrecken > 150 km/h geplant

— übrige internationale Transitstrecken

Welche Möglichkeiten das «Neigekasten-Prinzip» auf dem Schweizerischen Schienennetz bietet, haben die Autoren W. Stohler, H.R. Ackermann und G. Rey in der Nummer 33/1991 der Zeitschrift «Schweizer Ingenieur und Architekt» aufgezeigt. Sie kommen zum Schluss, dass sich die Bahn 2000 ohne die meisten Neubaustrecken, welche lediglich den Zeitgewinn zum Ziel haben, verwirklichen lässt. Notwendig sind allerdings nach wie vor all jene Bauwerke, welche der Kapazitätssteigerung dienen, so die Neubaustrecken Basel – Olten und Olten – Bern. Interessant sind die Folgerungen in Bezug auf den Gotthard: Sie stimmen recht genau mit den Aussagen des vorliegenden Beitrags überein.

#### Tunnellängen und Fahrzeiten von NEAT und Gotthardbahn (heute) im Vergleich

##### Gotthardbahn (Bergstrecke)

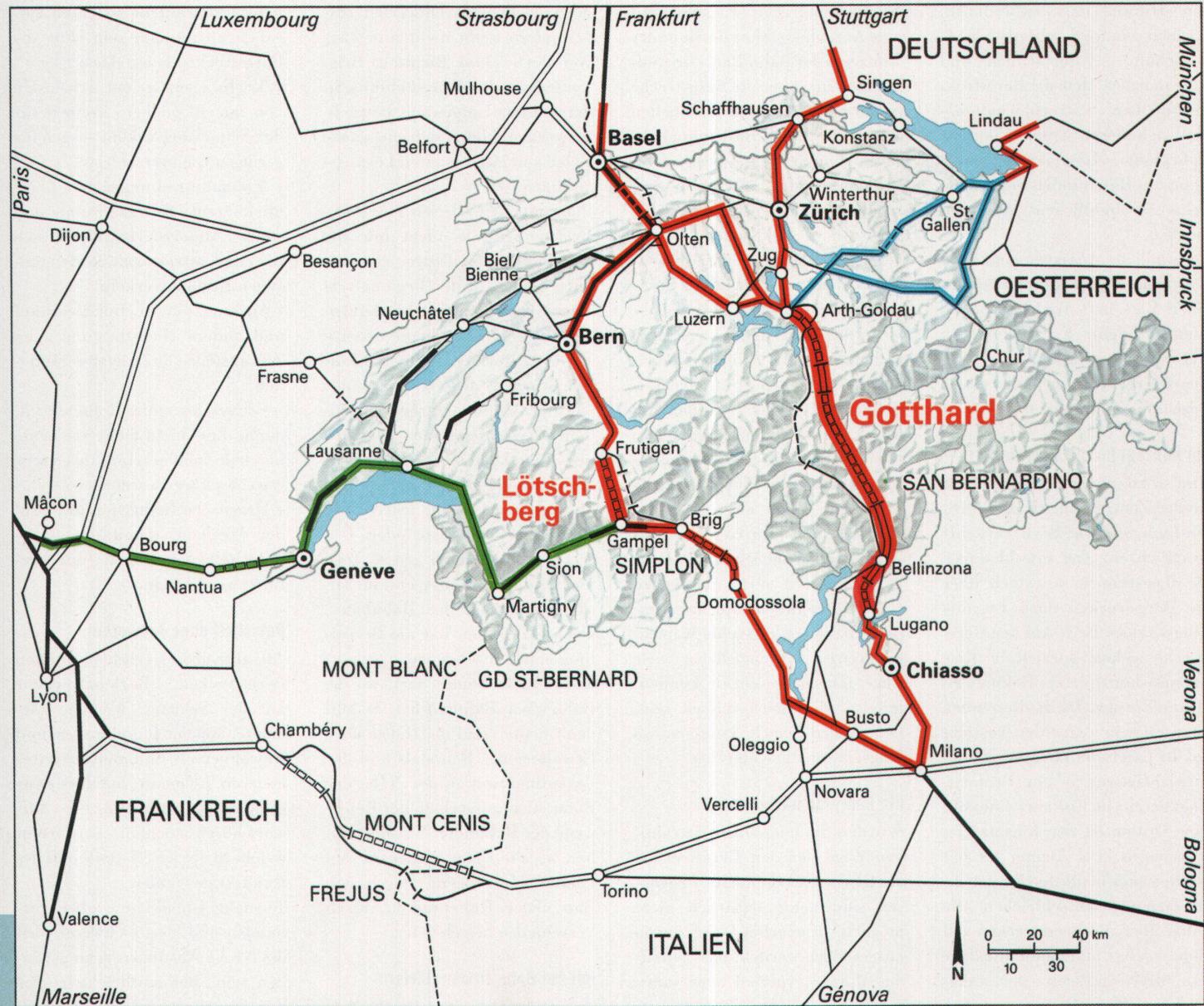
Strecke/Teilstrecke	Anzahl Tunnels	Tunnellänge	Fahrzeit
Zürich – Goldau	12	8,2 km	6 min
Goldau – Göschenen	30	13,4 km	10 min
Göschenen – Airolo	1	15,0 km	8 min
Airolo – Lugano	22	12,0 km	9 min
Tunnels Zürich – Lugano	65	48,6 km (22%)	33 min (18%)
offene Strecken Zürich – Lugano		167,4 km (78%)	147 min (82%)
total Zürich – Lugano		216,0 km (100%)	180 min (100%)

##### NEAT

Tunnels Zürich – Lugano*	4	105 km (62%)	44 min (49%)
offene Strecken Zürich – Lugano		64 km (38%)	46 min (51%)
Total NEAT Zürich – Lugano		169 km (100%)	90 min (100%)

(\* nur die vier Haupttunnels gerechnet)

# h den Berg – r den Berg



Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 6.6.1990

© HERRMANN, CH-3182 UEBERSTORF

Die gesamte Fahrzeit in Tunnels ist mit 33 Minuten schon heute erstaunlich hoch. Noch erstaunlicher: Sie wird mit der NEAT nur um 11 Minuten, um ein Drittel also, zunehmen. Anders allerdings beim Reiseanteil der Tunnelzeit: Weniger als ein Fünftel verbringt der Reisende heute in Tunnels, die Hälfte wird es bei der NEAT sein. Noch extremer ist die Situation bei der Streckenlänge: Zwei Drittel verlaufen bei der NEAT unter Tag. Der Unterschied zwischen der Streckenlänge (62%) und der Fahrzeit (49%) röhrt daher, dass die Haltepunkte (Zug und Bellinzona) ausserhalb des Tunnels liegen und in den offenen Bereichen – am Zugersee oder in Bahnhofnähe – in der Regel langsamer gefahren wird.

# NEAT

gen – Hinweis, dass dies weiterhin möglich sein wird, gibt die NEAT-Botschaft: «.... die Schnell- und Regionalzüge über die Bergstrecke bleiben aufrechterhalten.» Und an anderer Stelle: «Über das Fahrplanangebot nach der Eröffnung des Basistunnels sind heute keine verbindlichen Aussagen möglich.»

Verbindliche Aussagen sind aber notwendig. Zwei kurze Sätze in einer Botschaft von 140 Seiten genügen nicht. Es braucht ein Reisezugskonzept, das sowohl die Bergstrecke wie auch die neuen Basistunnels einschliesst.

## Ein Konzept für die «Bergfahrer»

Und so könnte es etwa aussehen: Ab den Zentren Zürich, Basel/Olten/Luzern sowie Bern verkehrt stündlich ein Zug sowohl durch die Basistunnels wie auch über die Bergstrecken nach Lugano/Chiasso resp. Brig. Auf den Bergstrecken gelangt speziell für diese Aufgabe konzipiertes Rollmaterial zum Einsatz. Da die Reisenden diese Züge ja wegen der Aussicht auf die Landschaft benutzen, sind Aussichtswagen – ein Prototyp steht bereits im Einsatz – sinnvoll. Eine Option ist der Einsatz von Neigezügen. Bei Tempo 80 hat der Reisende heute den Eindruck, die Züge würden schleichen. Die Fahrt über die Bergstrecken soll aber «rassig» und damit attraktiv sein. Mit Neigezügen – dem italienischen «Pendolino» oder dem schwedischen «X2000» – kann dieses Gefühl ohne Komforteinbusse vermittelt werden.

Der Einsatz von Neigezügen, welche die 300-Meter-Radien mit 100 km/h statt mit 80 durchfahren, drängt sich aber auch aus fahrplanmässigen Überlegungen auf: Die Fahrzeit Zürich – Lugano wird nach der Fertigstellung von Bahn 2000 und NEAT anderthalb

Stunden betragen. Lugano wird eine Anschlusspinne im Sinne des Konzepts der Bahn 2000 sein. Sollen die Züge über die Bergstrecke in Zürich kurz nach den schnellen Zügen durch den Basistunnel abfahren und in Lugano zweieinhalb Stunden später, kurz vor dem nächsten schnellen Zug durch den Basistunnel ankommen, so ist gegenüber heute eine Fahrzeitreduktion von einer halben Stunde notwendig. Dies ist möglich, wenn die Neigezüge zwischen Zürich und Zug die schnelle Tunnelstrecke benützen. Umsteigemöglichkeiten zwischen schnellen und attraktiven Zügen in Lugano bieten den Reisenden jede wünschbare Kombinationsmöglichkeit. Schnellere Züge auf der Bergstrecke sind – im Gegensatz zu heute – problemlos möglich. Heute verhindern nicht die engen Radien eine Beschleunigung, sondern die längst erreichte Kapazitätsgrenze. Um möglichst viele Züge fahren lassen zu können, müssen alle gleich schnell sein. Oder eben gleich langsam, so langsam wie die Güterzüge.

## Ein Fahrplan nach Bedarf

Würden die langsamen, attraktiven Züge auf den Bergstrecken auch benutzt? Definitive Prognosen sind heute natürlich nicht möglich. Immerhin darf davon ausgegangen werden, dass jeweils am Morgen, speziell aber samstags und sonntags zahlreiche Reisende die Fahrt ins Tessin oder ins Wallis geniessen möchten, während sie abends froh sein werden, die Fahrt durch den Basistunnel abkürzen zu können. Das verlangt einen bedarfsoorientierten Fahrplan: attraktive Hinreise über den Berg – schnelle Rückreise durch den Berg. Analog zu dieser Angebots-Skizze für den Gotthard gilt es eine für

den Lötschberg zu entwerfen. Insbesondere wenn nicht nur Züge von Bern–Thun Richtung Brig, sondern auch solche Richtung Siders–Sitten–Unterwallis betrachtet werden, bieten sich eine ganze Reihe von interessanten Lösungsansätzen.

Platz auf den Gleisen der Bergstrecken gibt es nicht nur für attraktive Schnellzüge, sondern auch wieder für den Regionalverkehr. Speziell am Gotthard drängen sich gegenüber heute massive Verbesserungen auf. Vor 120 Jahren wurden die Bahnhöfe der Gotthardbahn nach rein betrieblichen Gesichtspunkten angeordnet. Eine nennenswerte Besiedlung gab es in den Bergtälern ja ohnehin noch nicht. Dörfer wie Erstfeld, Gurtmellen oder Gösschenen, aber auch grosse Teile von Faido entstanden erst im Zusammenhang mit dem Bahnbau. Doch inzwischen hat die Besiedlung stark zugenommen. Gebaut wurde nicht immer dort, wo die Bahn einen Bahnhof hat. So lebt denn heute rund die Hälfte aller Bewohner des Reusstals und der Leventina zwar in der Nähe der Bahn, aber ausserhalb der Reichweite der Bahnhöfe. Was liegt näher, als die Bahn wieder zu den Leuten zu bringen? Durch den Bau neuer Haltepunkte, durch Verschieben bestehender.

## Mit der Bahn zu den Dörfern

Zum Beispiel Amsteg. Direkt über dem Dorf zieht die Bahn vorbei. Der nächste Bahnhof ist Silenen, zwei Kilometer vom Dorf entfernt. Warum nicht eine neue, einfache Haltestelle einrichten mit Lift oder Schräglift zum Dorf? Ein Beispiel unter vielen. Auch aus Kostengründen. Der Betrieb der Bahn muss billiger werden. Die Gleisanlagen, aber auch das Rollmaterial sollen mög-

lichst genau auf die gestellten Aufgaben abgestimmt sein. Für die Bergstrecken heisst das:

- + Triebwagenzüge mit Achslasten von nur 13 oder 15 Tonnen für den Schnellzugverkehr sorgen für geringen Gleisverschleiss.
- + Einmanntriebwagen mit überblickbarem Fahrgastrum und starker Motorisierung eignen sich für einen attraktiven, kostengünstigen Regionalverkehr.
- + Auskunftsdiest, Billettverkauf und andere Dienstleistungen im Zug anstelle von besetzten Stationen.
- + Gleiseschonendes Rollmaterial, damit diese nicht mehr wie heute bis zu dreimal in zehn Jahren ausgewechselt werden müssen.
- + Drastische Reduktion der Zahl der Weichen, damit der Gleisunterhalt maschinell durchgeführt werden kann.

## Botschaft ohne Antworten

Attraktiver Reiseverkehr auf den Bergstrecken, Regionalverkehr auf der Schiene. Wichtige Elemente, welche Bahnkunden und Anwohner als Stimmbürger interessieren. Elemente, auf die sie vor der NEAT-Abstimmung eine Antwort hören möchten. Antworten, welche in der NEAT-Botschaft des Bundesrates fehlen.

Je mehr Unbekannte aber vorhanden sind, desto schwerer wird die NEAT-Abstimmung zu gewinnen sein. Bekanntlich neigt der Stimmbürger dazu, im Zweifelsfalle beim alten zu bleiben. Unbekanntes gibt es bei der NEAT ohnehin noch genug. Deshalb muss auf alles, worauf eine Antwort möglich ist, auch eine Antwort geben werden. Zum Beispiel auf die Frage, wie in Zukunft schnell durch den Berg und daneben attraktiv über den Berg gefahren werden kann.

PAUL ROMANN ■