

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

1. Informationen zum Thema¹

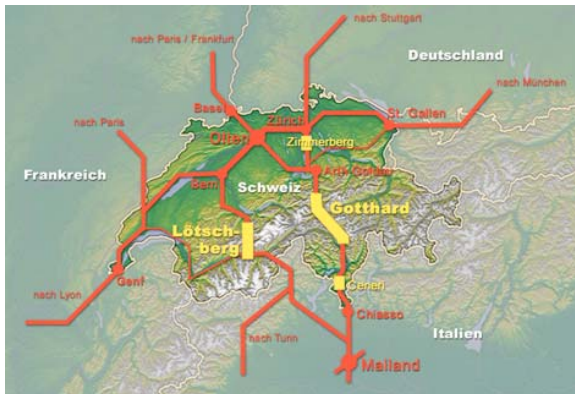


Abb. 1: Übersicht über die Grossprojekte der NEAT
(Version in höherer Auflösung)

Das neueste Kapitel der Verkehrsgeschichte am Gotthard ist die NEAT. Die Abkürzung NEAT steht für „Neue Eisenbahn-Alpentransversale“, die verschiedene Grossprojekte in der Schweiz umfasst. Diese sollen für eine Verbesserung des Eisenbahn-Transitverkehrs in Nord-Süd-Richtung sorgen, um unter anderem auch eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu erreichen. Die Abkürzung NEAT wurde später durch „AlpTransit“ ersetzt, wobei die Abkürzung NEAT immer noch (auch in offiziellen Kreisen) gebraucht wird. Das Herzstück des Grossprojekts ist der Gotthard-Basistunnel, der Erstfeld mit Bodio verbindet. Er wird mit 57 km der längste Tunnel der Welt werden. Seine Fertigstellung wird nach neusten Angaben 2016 erfolgen. Im Süden wird der

Gotthard-Basistunnel durch den Ceneri-Basistunnel ergänzt. Neben den Tunneln benötigt es für die neue Strecke aber auch Brücken und andere Kunstbauten. Das zweitgrösste Projekt der NEAT ist die Lötschbergachse mit dem Lötschberg-Basistunnel, der eine Länge von 34,6 km erreicht. Der Tunnel verbindet Frutigen (BE) mit Raron (VS). Es besteht die Möglichkeit, Baustellen der NEAT zu besuchen. Mögliche Orte für einen Besuch sind Erstfeld, Sedrun, Faido, Bodio und Sigrino.²

Die Abbildung rechts zeigt einen Längsschnitt durch den neuen AlpTransit Eisenbahntunnel. Wie schon bei den bestehenden Tunneln müssen auch beim Bau des Basistunnels das Aar- und Gotthardmassiv durchbohrt werden, bevor der Tunnel in Betrieb genommen werden kann. Auf der Südseite folgt eine Penninische Gneiszone. Vor allem das Tavetscher Zwischenmassiv galt als schwieriger Abschnitt, da er aus stark deformierten Schiefen und Gneisen besteht, die bei der Alpenfaltung regelrecht zerrieben wurden. Schwierig einzuschätzen waren bei diesem Zwischenmassiv die Kakirite, da diese leicht verformbar sind. So können sich diese bei einer Entlastung ausdehnen und die frisch ausgebrochene Tunnelröhre verengen. Die Tunnelbauer arbeiteten hier einmal mehr mit der ETH Zürich zusammen. In der Urseren-Garvera-Zone sind verschiedene Gesteinsarten anzutreffen: Die Palette reicht von metamorphen Sandkalken und Mergel über Tonschiefer und Dolomite bis hin zu Quarziten und Phylliten. Der Wechsel zwischen hartem Gestein und weichen Zonen stellt für die Tunnelbauer eine besondere Schwierigkeit dar.

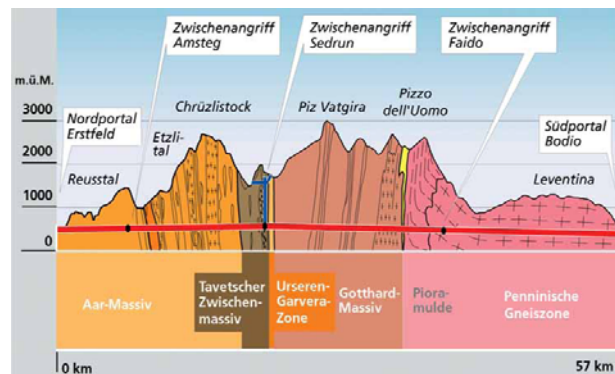


Abb. 2: Die Gesteinsschichten beim Bau des Gotthard-Basistunnels (Version in höherer Auflösung)

2. Quellenangaben

Abbildungen

Abb. 1: <http://de.wikipedia.org/wiki/Neat>

Abb. 2: www.geothermie.de/europaundweltweit/tunnel.jpg

Autorin: Kathrin Moser, 2009

¹ vgl. <http://www.alptransit.ch>

² Für Näheres zu Baustellenbesuchen vgl. <http://www.alptransit.ch/de/besuchen-sie-uns/baustellenbesuche/>. Aufgrund der grossen Nachfrage empfiehlt sich eine frühzeitige Kontaktaufnahme.