



# Gütertransport: Besser auf der Schiene

Seit 10 Jahren durch den  
Gotthard-Basistunnel

*Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Juni 2016 war ein bedeutender Schritt für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Pro Alps (damals Alpen-Initiative) feierte mit einem Herz aus biologisch abbaubaren Ballons.*



## Die Tunnels sind gebaut – viele Versprechen bleiben unerfüllt

**1992** Ja zur NEAT

Mit 64 Prozent sagte die Schweizer Stimmbevölkerung Ja zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT und damit auch Ja zu einem verkehrspolitischen Versprechen: Der Bundesrat stellte im Abstimmungsbüchlein in Aussicht, dass mit der NEAT der überwiegende Teil des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlagert werden könne.

**2016** Gotthard-Basistunnel eröffnet

Der Bau der NEAT war ein Jahrhundertwerk. An der Nord-Süd-Verbindung von europäischer Bedeutung arbeiteten während fast zwei Jahrzehnten tausende Fachkräfte. Die Schweiz investierte rund 23 Milliarden Franken. Der Gotthard-Basistunnel bildet das Herzstück der NEAT. Zwischen 1999 und 2016 wurde der längste Eisenbahntunnel der Welt gebaut: 57 Kilometer mit dem klaren Ziel, den alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

**1994** Volk unterstreicht Verlagerung auf die Schiene

Das Ja zur Alpeninitiative durch das Stimmvolk verankerte den Verlagerungsauftrag zum Schutz der Alpen verbindlich in der Verfassung. Dies geschah als notwendige Ergänzung zum Bau der NEAT und als grundlegender Schritt für die Schweizer Verlagerungspolitik. Damit nahm eine Erfolgsgeschichte ihren Anfang, die die Schweizer Verkehrspolitik bis heute prägt.

**2026** Infrastruktur alleine reicht nicht

«Die NEAT wird es schon richten» – bis zur Fertigstellung der NEAT benutzten Bund und Parlament die fehlende Infrastruktur jahrelang als Vorwand, um politische Vorstösse zur Stärkung der Verlagerungspolitik abzuwehren. Heute, zehn Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und Jahre nach Inbetriebnahme der NEAT, zeigt sich: Die Infrastruktur ist da, aber ohne griffige Verlagerungspolitik bleibt das Alpenschutz-Versprechen unerfüllt.

# Ein starkes Schienennetz durch die Alpen als Grundlage für die Verlagerung

Der Gotthard-Basistunnel ist nicht allein. Die NEAT besteht aus zwei Nord-Süd-Achsen und deren direkten Zulaufstrecken:

- Gotthard-Basistunnel, Ceneri-Basistunnel und ausgebauter Korridor Basel – Chiasso
- Lötschberg-Basistunnel, Simplon-Tunnel und ausgebauter Korridor Basel – Domodossola

Ergänzt wird dieses System durch die Bergstrecken am Gotthard und am Lötschberg. Sie dienen als Rückfallebene bei Störungen und als Puffer bei hoher Auslastung.



## Platz hat es genug – bloss fehlt der Wille ...

Dem alpenquerenden Güterverkehr stehen heute 356 Plätze für Güterzüge (sogenannte Trassen) pro Tag und Richtung zur Verfügung: 246 auf der Gotthard-Achse und 110 auf der Lötschberg-Simplon-Achse. Mit einer Auslastung von gerade mal 38 Prozent auf der Gotthard- und 33 Prozent auf der Lötschberg-Simplon-Achse wird die Schiene noch viel zu wenig genutzt. Stattdessen queren wieder mehr Lastwagen die Schweizer Alpen.

**i** Güterzüge, die Waren von mehreren Kunden transportieren, werden umgangssprachlich «bunter Hund» genannt. Im Gegensatz dazu gibt es auch sogenannte «Ganzzüge». Sie fahren ausschliesslich für einen einzelnen Kunden – direkt vom Produktionsort zum Ziel.

## Vielfältige Güterzüge



### Kombinierter Verkehr

Der grösste Teil des alpenquerenden Güterverkehrs läuft heute im sogenannten kombinierten Verkehr (KV). Dabei werden Container und Sattelaufleger an speziellen Terminals von einem Lastwagen oder Schiff auf die Bahn verladen – entweder mit Kränen angehoben oder mit neuer Technik seitlich auf den Zug geschoben. Sie fahren weite Distanzen bis zu 2500 Kilometer und werden von modernen Elektrolokomotiven gezogen.



Diese Güterzüge sind oft bis zu 740 Meter lang – können also rund 50 Ladungen transportieren, die sonst alle einzeln auf der Strasse unterwegs wären.



Da kommt einiges an Gewicht zusammen: bis zu 2000 Tonnen schwer ist ein solcher Güterzug.



Trotzdem erreichen sie Geschwindigkeiten von bis zu 120 km/h.



### Wagenladungsverkehr

Im sogenannten Wagenladungsverkehr (WLV) werden einzelne Güterwagen beladen oder befüllt – zum Beispiel mit Autos, Paketen, Zement oder Getreide. Für eine flächendeckende Versorgung in der gesamten Schweiz spielt der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) eine wichtige Rolle. Dabei werden einzelne Wagen von unterschiedlichen Absendern zusammengestellt und unterwegs in Rangierbahnhöfen neu zu Zügen kombiniert, damit jede Lieferung ihren Zielort erreicht.

### Rollende Landstrasse

Ein kleiner Teil des alpenquerenden Güterverkehrs wurde bisher auf der sogenannten Rollenden Landstrasse (Rola) abgewickelt. Dabei fahren ganze Lastwagenkolonnen auf speziellen Zügen durch die Alpen. Die Chauffeure reisen in Begleitwagen mit. In der Schweiz wurde die letzte Rola-Verbindung jedoch 2025 vorzeitig eingestellt. Damit ging hierzulande ein wichtiges Instrument für den Alpenschutz verloren.

# Verlagerung braucht Zukunft

Pro Alps setzt sich dafür ein, dass die Verlagerung nicht zum politischen Lippenbekenntnis verkommt, sondern eine echte Zukunft behält.

Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist ein wichtiger Baustein für eine funktionierende Verlagerung und den Schutz der Alpen. Das gilt für die NEAT ebenso wie für die Zulaufstrecken im Ausland, bei denen die Nachbarländer in der Pflicht stehen.

Neben grossen Herausforderungen vor allem in Deutschland gibt es in den letzten Jahren auch positive Entwicklungen: neue Kapazitäten auf den Süd Zulaufstrecken der NEAT, ein grosses neues Güterterminal bei Milano sowie eine Absichtserklärung mit Frankreich zum Ausbau der nördlichen Zuläufe für den Schienengüterverkehr.

## Doch Infrastruktur allein verlagert noch keinen Lastwagen.

Selbst milliardenschwere Investitionen wie der Gotthard-Basistunnel und die NEAT entfalten ihre Wirkung nur, wenn sie von einer konsequenten Verlagerungspolitik begleitet werden. Denn solange der Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene zugunsten der Lastwagen verzerrt bleibt, kommt auch die Verlagerung nicht voran. Den Preis zahlen die Menschen vor Ort und die sensiblen Ökosysteme im Alpenraum:

**Daran erinnert Pro Alps zum 10-Jahr-Jubiläum der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.**



## Impressum

### ECHO – Das Magazin des Vereins Pro Alps

Magazin für Mitglieder, Spender:innen und Gönner:innen des Vereins Pro Alps

**Politik / Medien / Sekretariat**  
Pro Alps, Helligasse 23, 6460 Altdorf  
041 552 81 00, info@proalps.ch

**Adressänderungen**  
adresse@proalps.ch

**Spendenkonto**  
CH77 8080 8002 2905 2529 0

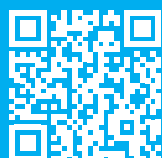
**Alpen-Shop / Wandern**  
Pro Alps, Postfach 29  
3900 Brig, 041 552 81 10  
wandern@proalps.ch  
shop@proalps.ch  
alpen-shop.ch

**Redaktion / Mitarbeit**  
Katrin Dorfschmid (kd)  
Silvan Gnos (sg)  
Kurt Metz (km)

**Fotos**  
Emanuel Ammon, Hupac,  
Filip Rozycki

Design und Layout: saloon.ch  
Druck: druckereilutz.ch  
(Umweltschonend gedruckt  
auf Recyclingpapier)

Ihre Spende  
in guten Händen.



[proalps.ch/aktiv-werden](https://proalps.ch/aktiv-werden)

