



SBB CFF FFS

Der neue
Gotthardtunnel –
durch und durch
die Schweiz.

Das Herzstück der neuen Nord-Süd-Achse Gotthard.

2

Der neue Gotthardtunnel ist mit 57 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt und bildet das Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Er verkörpert Schweizer Werte wie Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit und bringt Menschen und Güter im Norden und Süden schneller und verlässlicher zusammen.

Im Auftrag des Bundes baute die AlpTransit Gotthard AG (ATG), eine Tochtergesellschaft der SBB, den Gotthard-Basistunnel. Die ATG verantwortet auch den Bau des 15 Kilometer langen Ceneri-Basistunnels, der Ende 2020 in Betrieb gehen soll. Nach 17 Jahren Bauzeit wird der Gotthard-Basistunnel am 11. Dezember 2016 fahrplanmässig in Betrieb genommen. Weitere Informationen unter www.gottardo2016.ch.

Mit dem Ceneri-Basistunnel entsteht eine durchgehende Flachbahn durch die Alpen. Mit dem 4-Meter Korridor für den Güterverkehr entfaltet sich ab Ende 2020 der volle Kundennutzen auf der neuen Nord-Süd-Achse Gotthard. Güter werden effizienter und ökologischer transportiert; Personen sind schneller und bequemer unterwegs.



Der Güterverkehr wird effizienter und ökologischer.

Für den Güterverkehr bringt der neue Gotthardtunnel mehr Kapazität, schnellere Verbindungen und höhere Zuverlässigkeit. Die Kunden von SBB Cargo erhalten effiziente, staufreie und umweltfreundliche Lösungen für ihre Logistikbedürfnisse. Mit bis zu 750 Meter langen Zügen wird SBB Cargo noch wirtschaftlicher unterwegs sein. Ab dem Fahrplanwechsel 2016/2017 können pro Stunde und Richtung bis zu fünf Güterzüge verkehren – fast doppelt so viele wie heute. Verkehrsstarke Bediensegmente im Tessin erhalten so bis zu drei tägliche Zustellungen und Abholungen.

3

Im internationalen Transitverkehr ist der neue Gotthardtunnel ein erster grosser Schritt zur Flachbahn durch die Alpen. Mit dem Ceneri-Basistunnel und dem 4-Meter-Korridor (für den Bahntransport von Sattelauflegern mit vier Metern Höhe), steigt die Wettbewerbsfähigkeit auf der Nord-Süd-Achse für die Schiene deutlich. Ab Ende 2020 sollen Güterzüge bis zu 2000 Tonnen anstelle der bisher rund 1600 Tonnen transportieren.



Personen reisen bequemer und schneller.

4

Schnellere, häufigere und bequemere Verbindungen sowie neues und modernisiertes Rollmaterial erhöhen die Qualität auf der Nord-Süd-Achse deutlich. Die Kunden profitieren zudem von mehr Sitzplätzen. Die Verbesserungen werden schrittweise ab 2016 spürbar und entfalten ab Ende 2020 ihre volle Wirkung.

Ab Ende 2016 dauert zum Beispiel die Reise von Zürich nach Lugano bis zu 25 Minuten weniger lang als heute. Nach der Aufhebung der Baustellen am Zugersee wird sich die Fahrzeit bereits 2018 nochmals verkürzen. Wenn auch der Ceneri-Basistunnel in Betrieb ist, erreicht man Lugano ab Zürich in weniger als zwei Stunden. Ab Ende 2020 beträgt der Fahrzeitgewinn zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin bis zu einer Stunde. Neben dem Fernverkehr wird auch der Regionalverkehr im Tessin deutlich gestärkt, die Verbindungen zwischen Lugano, Bellinzona und Locarno werden ab Ende 2020 ausgebaut, die Reisezeiten verkürzen sich markant.

Die SBB betreibt die historisch und touristisch attraktive Bergstrecke auch weiterhin und leistet einen Beitrag zur Stärkung und Entwicklung des Tourismus in der Gotthardregion.



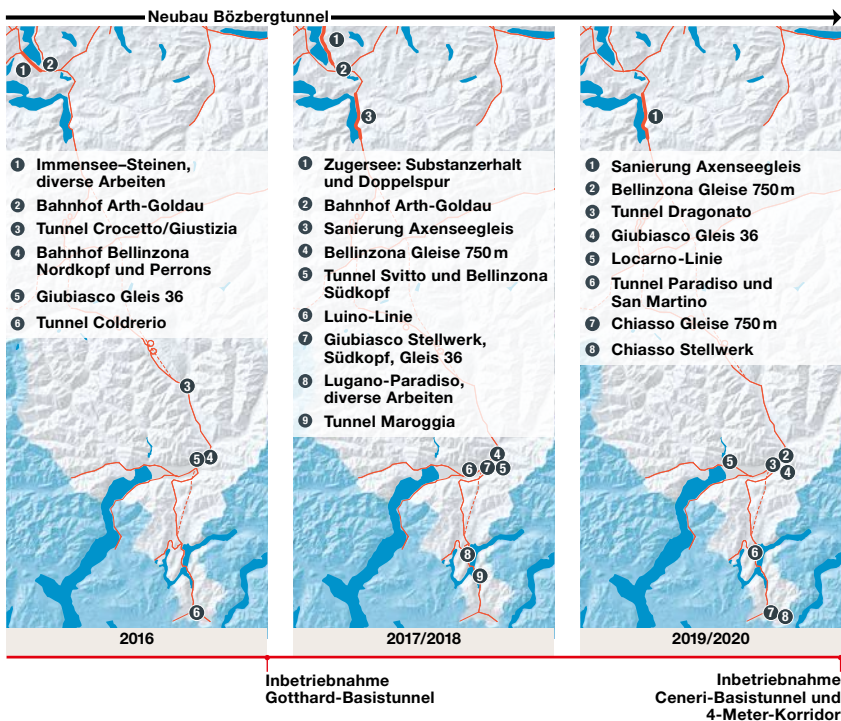
- Ende 2016** **Schneller durch den Gotthard**
Inbetriebnahme Gotthard-Basistunnel (IBN GBT)
Zürich–Milano 3,5 Std., zweistündlich
Neuer EC Zürich–Venezia
Angebotsumstellung Bergstrecke
Integration in TIL0
- Mitte 2018** **Weitere Fahrzeitverkürzung**
Ab Zürich/Zug schneller ins Tessin durch
Aufhebung der Sperre Zugersee Ost
- 2020** **Komfortabler mit Giruno**
Giruno-Züge für EC
- Ende 2020** **Schneller und öfter durch den Ceneri**
Inbetriebnahme Ceneri-Basistunnel (IBN CBT)
Zürich–Milano 3 Std., stündlich
Deutschschweiz–Tessin halbstündlich
Giruno-Züge auch für IC
Doppelstockprofil, mehr Sitzplätze an
Spitzentagen
Stärkung des Regionalverkehrs im Tessin



Ausbau der Zulaufstrecken für den vollen Kundennutzen.

Damit die Gotthardachse ihren vollen Kundennutzen entfalten kann, baut die SBB die Zulaufstrecken zu den Basistunneln aus und realisiert bis 2020 einen durchgehenden 4-Meter-Korridor von Basel an die italienische Grenze. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird sich deshalb die Bautätigkeit auf der Gotthardachse intensivieren. Im Norden liegen die Schwerpunkte am Zugersee und am Axen, im Süden im Raum Bellinzona. Zudem werden mehrere Tunnel saniert oder gebaut. Diese zeitliche und räumliche Ballung an Baustellen stellt eine grosse Herausforderung für die Fahrplanstabilität dar und birgt das Risiko von Verspätungen und Anschlussproblemen. Der Fahrplan funktioniert trotz diesen Baustellen, er wird aber anfälliger. Mit zahlreichen Massnahmen in den Bereichen Rollmaterial, Bau und Betrieb wird die SBB die Auswirkungen auf die Kunden bis zum Abschluss der 25 Bauprojekte so gering wie möglich halten.

5



Neue Masstäbe auch bei der Sicherheit.

6

Der Gotthard-Basistunnel (GBT) verfügt über modernste Sicherheitseinrichtungen:

- Verschiedene Anlagen auf den Zulaufstrecken entdecken allfällige Mängel an den Zügen, bevor diese in den Tunnel einfahren.
- Das ausgeklügelte Betriebskonzept und die modernste Zugsicherung sorgen dafür, dass die Züge mit hoher Geschwindigkeit und im Abstand von drei Minuten sicher verkehren.
- Alle 325 Meter gewähren Übergänge in die Gegenröhre einen schnellen Zugang in einen gesicherten Raum.
- Notfallbeleuchtung, Handläufe und Beschilderungen erleichtern die Selbstrettung von Bahnreisenden. Je zwei Nothaltestellen in Sedrun und Faido bilden die Grundlage für schnelle Evakuierungen.

In Biasca und Erstfeld stehen Erhaltungs- und Interventionszentren zur Verfügung, von wo aus Lösch- und Rettungszüge in den Tunnel fahren können.



57 Kilometer – zwei Eingänge.

Der Unterhalt des längsten Eisenbahntunnels der Welt ist eine grosse Herausforderung. Die 57 Kilometer langen Tunnelröhren sind nur über zwei Eingänge erreichbar. Für die Unterhaltsarbeiten wird jeweils eine Tunnelröhre für drei Nächte gesperrt. Bis zu elf Arbeitsstellen werden während dieser Zeit von den neuen Erhaltungs- und Interventionszentren (EIZ) in Biasca und Erstfeld in den GBT verlegt, eingerichtet, betrieben und später wieder geräumt. Rund 3900 Personen hat die SBB auf die besonderen Herausforderungen im Gotthard-Basistunnel vorbereitet – nicht nur Unterhaltsarbeiter, sondern auch Lokführer, Zugpersonal oder Mitarbeitende im Fahrdienst und Tunnelbetrieb.

Ein «Tower» für den Gotthard-Basistunnel.

Seit Mitte 2014 steuert und überwacht die SBB von der Betriebszentrale Süd (BZ Süd) in Pollegio den gesamten Bahnbetrieb im Tessin sowie von und bis Arth-Goldau. Auch die Passagierinformation bei Störungen erfolgt über die BZ Süd. Die rund 160 Mitarbeitenden in Pollegio steuern und überwachen zudem den Betrieb des Personen- und Güterverkehrs sowie die Sicherheitssysteme und die Bahnstromversorgung im längsten Eisenbahntunnel der Welt.



SBB AG

Kommunikation
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz

www.sbb.ch

