

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

Dossier: Ceneri-Basistunnel

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Ceneri-Basistunnel, 1999 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Bauforderungen des Kantons Tessin beim Ceneri (1999)	1
Plangenehmigung des Ceneri-Basistunnels (2005)	1
Drohende Mehrkosten beim Ceneri (2006)	1
Bauvergabe 2009	1
Baubeginn 2010	2
Verzögerungen beim Ceneri-Basistunnel	2
Oberaufsicht über den Bau der NEAT im Jahr 2013	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale

SBB Schweizerische Bundesbahnen

DETEC Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

NLFA Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes

CFF Chemins de fer fédéraux suisses

Bauforderungen des Kantons Tessin beim Ceneri (1999)

ANDERES
DATUM: 22.09.1999
LAURE DUPRAZ

Eisenbahn

En août, le gouvernement tessinois ainsi que des représentants d'Alp Transit Gothard SA ont également réclamé d'avancer la construction du **tunnel NLFA du Ceneri (TI)** qui fait partie de la seconde phase des NLFA. La construction, planifiée pour 2006, a été sollicitée pour 2002. Le conseiller fédéral Leuenberger a affirmé qu'une anticipation des travaux n'était pas envisageable, sauf en cas de financement privé.¹

Plangenehmigung des Ceneri-Basistunnels (2005)

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Eisenbahn

Moritz Leuenberger, chef du DETEC, a **approuvé les plans du tunnel de base du Ceneri (TBC)**. Il sera construit en deux tubes à une voie, répondant à la norme européenne pour des tunnels de cette longueur, exploités pour un trafic mixte (trains voyageurs et marchandises). Sa mise en exploitation est prévue pour 2016. Les coûts s'élèveront à CHF 2 milliards (prix de 1988). Ils sont pris en compte dans la prévision des coûts finaux des NLFA. Le TBC comprend le tunnel de base du Ceneri proprement dit, long de 15,4 kilomètres, mais aussi les raccordements à la ligne existante des CFF au portail nord de Camorino et au portail sud à Vezia, ainsi que d'autres éléments. À la demande du canton du Tessin, la liaison directe Locarno-Lugano a été intégrée au projet approuvé, car il s'agit d'un élément important du RER tessinois. Sur le plan juridique, le constructeur, la société AlpTransit Gothard (ATG) a dû reprendre, après l'échec d'une solution globale, les négociations avec les agriculteurs touchés par le TBC dans la plaine du Magadino. Les organisations écologistes et le canton du Tessin ont par contre donné leur aval au plan du TBC.²

Drohende Mehrkosten beim Ceneri (2006)

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Eisenbahn

Im Februar zeichnete sich ab, dass beim Bau des **Ceneri-Basistunnels Mehrkosten** von CHF 174 Mio. drohen und Verzögerungen möglich sind. Im Mai verlangte die NEAT-Aufsichtsdelegation die Überprüfung von Beschlüssen (Anzahl Röhren und Fluchtstollen) und empfahl dem Bundesrat, dem Parlament spätestens zusammen mit der Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte eine Vorlage für einen zweiten NEAT-Zusatzkredit zu unterbreiten, um die absehbare Finanzierungslücke zu schliessen. Anlässlich der Grundsteinlegung des Ceneri-Tunnels erklärte Bundesrat Leuenberger, das UVEK halte an zwei Tunnelröhren fest.³

Bauvergabe 2009

ANDERES
DATUM: 25.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Eisenbahn

Concernant la NLFA, le conseil d'administration d'Alptransit Gothard SA a mandaté le consortium italien **Condotta Cossi** pour construire le tunnel de base du Ceneri. Les chambres ont par ailleurs pris acte du Rapport 2008 de la Delegation de surveillance de la NLFA (09.005).⁴

Baubeginn 2010

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 13.04.2010
NIKOLAUS FREYMOND

Les travaux de **percement du tunnel de base du Ceneri** (15,4 km), à partir du portail sud, à Vezia, près de Lugano, ont débuté au printemps de l'année sous revue. Leur achèvement est prévu d'ici à mi 2012.⁵

Verzögerungen beim Ceneri-Basistunnel

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 21.09.2012
NIKLAUS BIERI

Die Alptransit AG meldete im September des Berichtjahres, dass der Vortrieb im **Ceneri-Basistunnel** wegen Störzonen im Gestein langsamer vorankomme als geplant. Der Rückstand auf den Bauplan betrage 7 Monate. Die Inbetriebnahme soll trotzdem 2019 möglich sein. Auch das Gesamtbudget der Gotthardachse soll eingehalten werden können.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die feierliche **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** am 4. September 2020 veranlasste die Schweizer Printmedien, und vor allem den *Corriere del Ticino*, zu einer breiten Berichterstattung. Der 15.4 Kilometer lange Ceneri-Eisenbahntunnel werde die Reise von Locarno nach Lugano auf 30 Minuten Fahrzeit verkürzen und sei somit für den Personenverkehr sehr wichtig. Noch relevanter sei der Tunnel aber für den Güterverkehr und insbesondere für die Vollendung der NEAT in der Schweiz, betonten die Zeitungen. Der Ceneri-Basistunnel, als letztes Teilstück der NEAT, mache die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene noch attraktiver. Allerdings fehlten noch einige weitere Teilstrecken im Ausland, vor allem in Deutschland, um das Fernziel der Vollendung der europäischen Entwicklungsachse von Rotterdam nach Genua zu erreichen. Die Medien rekapitulierten ebenfalls die langjährige und aufreibende Geschichte der NEAT, von den 1960er Jahren bis zur Eröffnung dieses dritten Tunnels, nach dem Lötschberg-Tunnel und dem Gotthard-Tunnel. Ebenfalls aufgegriffen wurde die Bedeutung des Ceneri-Basistunnels für den Kanton Tessin respektive für die Vision der Città Ticino, also des Zusammenschlusses des Tessins zu einer einzigen Stadt. Dieses Konzept erläuterte der Tessiner Regierungspräsident Norman Gobbi (TI, lega) gemäss NZZ als harmonisches Zusammenwachsen der Täler und Ebenen, in denen 90 Prozent der Tessiner Bevölkerung leben, mit dem Ziel, die Entwicklung des Tessins zu fördern.⁷

Oberaufsicht über den Bau der NEAT im Jahr 2013

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 17.06.2014
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2014 richtete die Neat-Aufsichtskommission ihren Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der NEAT** im Jahre 2013 an das Parlament, welches diesen in der Sommersession 2014 behandelte. Die Aufsichtskommission hielt fest, dass sowohl finanzielle wie auch zeitliche Risiken gesenkt werden konnten. Der Gesamtkredit konnte um CHF 185 Mio. reduziert werden, womit die Endkosten bei CHF 18.5 Mia. liegen sollen. Weiterhin wird die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels per 31.12.2016 erwartet. Die Situation beim Ceneritunnel ist weniger klar. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Vergabe der Bahntechnik durch die Alptransit Gotthard AG aufgehoben, so dass die Inbetriebnahme des Ceneritunnels (geplant für Dez. 2019) sich möglicherweise verzögert. Unklar sei die Situation der Zubringerstrecken in Deutschland und Italien. Während in Deutschland viele Einsprachen und Forderungen nach Lärmschutzmassnahmen offen sind, stimme die Zusammenarbeit mit Italien eher zuversichtlich. Bundesrätin Leuthard bedankte sich bei der Aufsichtskommission für deren Arbeit. Beide Kammern nahmen vom Bericht Kenntnis.⁸

- 1) TA, 19.8.99; NZZ, 20.8.99; CdT, 22.9.99.
- 2) LT, 23.6.11 (Leuenberger) et 6.12.05 (TI); QJ, 2.11.05 (écologistes); DETEC, communiqué de presse, 22.6 et 31.10.05.
- 3) Presse vom 14.2., 20.2., 13.5. und 2.-3.6.06.
- 4) NZZ, 12.6.09; BO CE, 2009, p. 722 ss.; BO CN, 2009, p. 1789 ss.
- 5) NZZ, 13.4.10.
- 6) SGT, 21.9.
- 7) Blick, CdT, LT, NZZ, 3.9.20; Blick, CdT, TA, 4.9.20; AZ, Blick, CdT, LT, TA, 5.9.20; CdT, 8.9.20; WW, 10.9.20
- 8) AB NR, 2014, S. 1122 ff.; AB SR, 2014, S. 678 f.; BBl, 2014, S. 6011 ff.