

## Medienmitteilung

Luzern, 23. März 2011

### Herausgeberin:

AlpTransit Gotthard AG  
Medienstellen  
Zentralstrasse 5  
CH-6003 Luzern

### Für Rückfragen:

AlpTransit Gotthard AG  
Ambros Zraggen  
Mobile +41 79 655 96 65 (ab 17.00 Uhr)  
E-Mail: ambros.zraggen@alptransit.ch

### Gotthard-Basistunnel

## Der Vortrieb ist beendet

**Am 23. März 2011 brachen die Mineure in der Weströhre zwischen Faido und Sedrun den letzten Meter Fels aus. Rund fünf Monate nach dem Hauptdurchschlag in der Oströhre sind damit beide Einspurtunnel des Gotthard-Basistunnels auf einer Länge von 57 Kilometern vollständig durchörtert.**

Um 12.20 Uhr brach die Tunnelbohrmaschine von Faido in den Teilabschnitt Sedrun durch. Erneut konnten sich die Mineure beider Bauabschnitte die Hände reichen. „Mit dem Ende des Ausbruchs am Gotthard ist ein weiterer wichtiger Meilenstein beim Bau des längsten Eisenbahntunnels der Welt erreicht“, sagt Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung der AlpTransit Gotthard AG.

### Grossteil mit Tunnelbohrmaschinen ausgebrochen

Mit diesem zweiten Hauptdurchschlag geht eine Bauetappe zu Ende, die 2001 im südlichen Teilabschnitt Bodio begann und schon ab 1996 mit der Erstellung der bauleistungsstützenden Zugangsstollen Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio sowie dem Bau von zwei 800 m tiefen Schächten in Sedrun vorbereitet wurde. Vom rund 152 km langen Tunnelsystem Gotthard-Basistunnel, inklusive aller Stollen und Schächte, wurden rund 56 % mit Tunnelbohrmaschinen und 44 % im Sprengvortrieb ausgebrochen. Insgesamt wurde dabei mehr als 28 Millionen Tonnen Fels und Gestein aus dem Berg transportiert.

### Bahntechnikeinbau bis 2016

Ende Mai 2016 wird die AlpTransit Gotthard AG der SBB den betriebsbereiten Tunnel übergeben. Bis dann verlagern sich die Schwerpunkte der Bauarbeiten auf die Tunnelauskleidung, die Rohbau-Ausrüstung und die bahntechnischen Installationen. Diese Arbeiten haben parallel zu den letzten Vortriebs- und Rohbauetappen in den vorgängig fertig gestellten Tunnelabschnitten bereits begonnen.

### AlpTransit Gotthard AG

Die AlpTransit Gotthard AG ist Bauherrin der neuen Eisenbahn-Alpentransversale Achse Gotthard mit den Basistunnels am Gotthard und Ceneri. 1998 gegründet, beschäftigt die Tochtergesellschaft der SBB heute am Hauptsitz in Luzern und an den Aussenstellen in Altdorf, Sedrun, Faido und Bellinzona rund 150 Mitarbeitende.

## **Durchschlag West, 23.3.2011**

Liebe Mineure, liebe Gäste, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren

Lassen Sie auch mich ganz kurz zurück - und voraus - blicken. Mitte Oktober des letzten Jahres hat der damalige Verkehrsminister Moritz Leuenberger Ihnen zugerufen: „Der Berg ist gross, wir sind klein“. Und in den letzten Tagen ist der ganzen Welt in dramatischer Weise vor Augen geführt worden, **wie** gross und mächtig die Natur ist und wie klein und machtlos letztlich die Menschheit.

Wichtig ist, trotz Weltrekord und dessen heutige Egalisierung nicht die Demut zu verlieren und realistisch zu bleiben. Ich denke, wir alle hier tun dies auch.

Bauleute und im besonderen Mineure sind Menschen, die mit beiden Beinen fest auf dem Boden stehen, die mit Entschlossenheit, aber auch Respekt vor der Natur und dem Berg an ihre Arbeit gehen. Sicherlich ist es auch dieser Einstellung der Bauarbeiter, Ingenieure und Kollegen zu verdanken, dass der grosse Berg letztlich dieses Werk zugelassen hat.

In diesem Sinn haben Sie den Berg nicht nur bezwungen, sondern Sie sind sich mit ihm einig geworden und dies im Beisein und mit der stetigen Unterstützung der Santa Barbara.

Viele von Ihnen werden in Kürze diese Baustelle verlassen und sich neuen Herausforderungen stellen. Ich möchte Ihnen im Namen der Bauherrschaft AlpTransit Gotthard dazu alles Gute wünschen und mich für die enorme Leis-

tung zu Gunsten unseres Projektes ganz herzlich bedanken. Und wenn sie dann ab und zu das Durchschlagsgeschenk vom 15. Oktober betrachten, dann bin ich überzeugt, werden sie sich immer wieder an die besondere Herausforderung hier vor Ort erinnern, an den Mythos Gotthard, der in wenigen Minuten um ein weiteres einmaliges Kapitel reicher sein wird.

**Gentili signore e egregi signori, cari colleghe e colleghi, cari ospiti, cari minatori**

**Vi faccio i miei auguri per la caduta del diaframma. Possa Santa Barbara continuare a proteggervi.**

Ich gratuliere Ihnen allen zum letzten Durchschlag am Gotthard! Die Heilige Barbara möge Sie alle weiterhin beschützen. Glück auf!

Renzo Simoni

CEO AlpTransit Gotthard AG



Regensburg, 23. März 2011

## **Rede A. Sala, IG-Gesamtleiter zum Durchschlag Weströhre**

### **Egalisierung Weltrekord am Gotthard**

Liebe Mineure, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sehr geehrte Damen und Herren

Wir werden bald Zeugen, wie ein Weltrekord egalisiert wird, der seit dem 15. Oktober 2010 besteht. Auch die Weströhre ist ausgebrochen, ein weiterer Meilenstein beim Bau des Gotthard-Basistunnels ist erreicht. Faktisch sind damit die massgebenden Ausbrucharbeiten beendet!

Der Durchschlag der zweiten Tunnelröhre ist ebenso wichtig wie jener der ersten Röhre, auch wenn er nicht mehr im Fokus der Öffentlichkeit steht.

Für den Projekterfolg ist die Einhaltung der Termine in der Weströhre zentral, sie beeinflussen die Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels massgebend.

Wir sind deshalb froh, dass wir gemeinsam in einem grossen Team von mehreren Hundert Leuten alle Schwierigkeiten der Ausbruchsphase überwinden konnten, die sich uns in den Weg gestellt haben.

Die Mineure der TAT haben sich durch den Niederbruch vor einem Jahr nicht aus dem Tritt bringen lassen. Die Mannschaft der TBM West musste gegen grosse Deformationen ankämpfen und wurde immer wieder von Bergschlägen begleitet. Trotzdem konnten tägliche Vortriebsleistungen von im Mittel 12.4 m erreicht werden. Eine grossartige Leistung.

Die Mineure der TRANSCO haben mit viel Können Tunnelabschnitte bewältigt, die manche zuvor als unüberwindbar eingestuft hatten. Mit einer auf die besonderen Verhältnisse angepassten Baumethode konnten Gebirgskräfte dank Deformationen von bis zu 80 cm auf ein beherrschbares Mass reduziert werden. Auch unter solchen Verhältnissen konnten gute Vortriebsleistungen erzielt werden. Die Terminvorgaben wurden mehr als nur erfüllt.

Wir dürfen stolz sein auf all diese Leistungen, aber auch auf jene der Planer, der Geologen, der Vermesser und aller anderen Spezialisten und Experten, welche schlussendlich die Plangrundlagen für das Werk erarbeitet haben. Das Team der IG GBTS mit über 200 Ingenieuren, Geologen, Technikern, Konstrukteuren und Zeichnern hat unzählige Berechnungen durchgeführt und über 14'000 Pläne gezeichnet. Eine grosse Leistung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für die ich mich herzlich bedanke.

Wir alle sind natürlich stolz, an diesem Jahrhundertwerk dabei sein zu können. Es ist eine einmalige Chance für jede und jeden von uns. Wir werden davon noch unseren Enkeln erzählen können.

Diese Chance hat uns der Bauherr, die AlpTransit Gotthard AG geboten. Ich bedanke mich dafür im Namen aller Mitarbeitenden der IG GBTS herzlich, ebenso für die langjährige gute Zusammenarbeit an diesem Jahrhundertprojekt. Es hat nicht nur die Mineure, sondern auch alle von uns manchmal bis an unsere Grenzen belastet.

Ich bedanke mich aber auch bei den beiden Konsortien TRANSCO und TAT für die professionelle Zusammenarbeit.

Wir wissen, dass noch viel zu tun ist und freuen uns auf die kommenden Herausforderungen. Mit vereinten Kräften werden wir den Tunnel fertig stellen und der SBB pünktlich im Jahr 2016 übergeben. Hoffen wir, dass wir von weiteren Unfällen verschont bleiben und dass die heilige Santa Barbara künftig ihre schützende Hand über uns halten wird.

Vielen Dank und Glück auf.

Alex Sala, IG Gesamtleiter

Liebe Mineure und Mitarbeitende

*Cari Minatori e collaboratori*

Werte Gäste, sehr geehrte Damen und Herren

Hier in Sedrun heisse ich Sie, im Namen der ARGE Transco zum Durchschlag West herzlich willkommen. Von Süden her hat sich die ARGE TAT genähert, ich darf Sie auch in deren Namen herzlich begrüssen.

Bereits 5 Monate nach dem Hauptdurchschlag in der Oströhre vom 15. Oktober 2010 dürfen wir den Weltrekord bestätigen – 157 km – wie gesagt, Weltrekord.

Wenige Dezimeter trennen uns noch von unseren Kollegen im Süden – **wir haben es geschafft – das Geheimnis des Berges ist gelüftet – die Gefahr ist gebannt.**

Während der vergangenen 9 Jahre wurden im Teilabschnitt Sedrun mehr als 23 km Tunnels, Kavernen und Schächte ausgebrochen.

Die Vortriebe durch das Gotthardmassiv waren gleich einer Entdeckungsreise mit immer neuen interessanten Zeugen der Erdgeschichte, aber auch begleitet durch Wasser- und Gesteinsniederbrüche, die durch unsere Mineure immer wieder mit grossem Einsatz und professionell gemeistert wurden.

Trotz diesen oft schwierigen Bedingungen bei nahezu tropischen Verhältnissen (die Gebirgstemperaturen erreichten mehr als 40 Grad, die Umgebungstemperatur knapp 30 Grad) und Überlagerungen von bis zu 2300 m wurden die Vortriebe beharrlich vorangetrieben und die Arbeiten fristgerecht abgeschlossen.

Viele schwere, zeitweise hektische, aber auch eindruckliche Momente voller Überraschungen liegen hinter uns.

Mit Dankbarkeit, Stolz und Freude dürfen wir auf das Geleistete zurück blicken.

Denn, die Bewältigung solcher Herausforderungen fordert einiges von allen am Bauwerk Beteiligten – wir sind aufeinander angewiesen und somit eine Schicksalsgemeinschaft – und das verbindet, schafft Vertrauen.

Was vor uns liegt, ist das Resultat einer fantastischen Zusammenarbeit zwischen all den Akteuren und den am Bauwerk Beteiligten. Insbesondere unseren Mineuren, Mitarbeitenden, Kader und Bauleitern vor Ort gebührt ein grosser Dank für ihren Mut und ihre Ausdauer.

Bitten wir unsere Schutzpatronin, die heilige Barbara, dass sie auch weiterhin ihre schützende Hand über uns hält.

*Cari Minatori è anche grazie al vostro grande impegno che oggi possiamo festeggiare il traforo importante – è un vostro traguardo.*

Mit dem Durchschlag finden die Ausbrucharbeiten ihren Abschluss. Bereits jetzt und in den nächsten Jahren laufen die Betonarbeiten in den Tunnels, im Innenausbau und den Schächten immer mehr auf Hochtouren.

Das Gesicht der Baustelle verändert sich – viele Mineure verlassen die Baustelle, um sich neuen Herausforderungen zu stellen.

Auch für mich persönlich findet ein wichtiger und eindrucksvoller Abschnitt in meinem beruflichen Leben seinen Abschluss. Es freut mich, nach fast 7 Jahren, per Ende März die Baustellenleitung in jüngere und bewährte Hände übergeben zu dürfen.

Allen am Bau Beteiligten danke ich für die gute und stets lösungsorientierte Zusammenarbeit und das entgegengebrachte Vertrauen in den vergangenen Jahren. Ihnen und insbesondere auch meinem Nachfolger Markus Keller wünsche ich für die Zukunft viel Glück, Erfolg und Genugtuung auf der Baustelle.

*Cari Minatori, per la festa – **la vostra festa del traforo** - auguro a tutti voi e a me stesso momenti felici e tanti auguri per il futuro.*

Zum heutigen Durchschlagsfest wünsche ich Euch allen fröhliche Momente im Kreise eurer Freunde und Kameraden.

Christian Krauer  
Baustellenleiter ARGE Transco - Sedrun

## **Chronologie eines Jahrhundertprojekts Meilensteine der Baugeschichte bis 2010**

### **1947**

Carl Eduard Gruner, Ingenieur und Verkehrsplaner aus Basel, skizziert die visionäre Idee eines Gotthard-Basistunnels als Teil eines Schnellbahnsystems.

### **60er-Jahre**

Der Bund setzt 1963 die Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen“ (KEA) ein. Sie evaluiert verschiedene Basistunnel-Lösungen und empfiehlt 1970 den Bau eines Gotthard-Basistunnels von Erstfeld nach Biasca.

### **70er-Jahre**

Eine neue Kommission wird eingesetzt, welche die vorgeschlagenen Varianten erneut prüfen soll. Doch die politische Uneinigkeit zwischen Gotthard-, Simplon- und Splügenbefürwortern sowie eine wirtschaftliche Rezession blockieren die Tunnelvorhaben.

1971 erteilt der Bundesrat der SBB den Auftrag, das Bauprojekt für die Gotthard-Basislinie Erstfeld-Biasca auszuarbeiten, damit eine rasche Aufnahme der Bauarbeiten möglich wäre. Das Bauprojekt wird 1975 vorgelegt.

### **80er-Jahre**

1983 befindet der Bundesrat in einem Bericht eine neue Eisenbahn-Alpentransversale als „nicht dringlich“. 1986 werden in neuen Evaluationsstudien Varianten für eine durchgehende Flachbahn vom nördlichen Alpenrand bis zur südlichen Landesgrenze untersucht. Nach der Vernehmlassung durch die Kantone beschliesst der Bundesrat 1989 die Realisierung einer sogenannten „Netzvariante“, welche eine Kombination von Gotthard-Basistunnel, Lötschberg-Basistunnel sowie dem Hirzel-tunnel für die Anbindung der Ostschweiz vorsieht.

### **1992**

#### **2. Mai**

Die Schweiz verpflichtet sich im Transitabkommen gegenüber der Europäischen Gemeinschaft, die vereinbarten Verkehrskapazitäten zu schaffen.

#### **27. September**

Das Schweizer Volk stimmt dem Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) mit 64% zu. Damit wird die Grundlage für die Planung und den Bau der NEAT Achsen Gotthard und Lötschberg gelegt.

## **1993**

### **1. September**

Die SBB übernimmt mit der Projektorganisation AlpTransit vom Bundesamt für Verkehr die Verantwortung für das Projekt „AlpTransit Gotthard“. Dieses besteht aus der Gotthard-Basislinie von Arth-Goldau bis Lugano und der Integration Ostschweiz. Die SBB verpflichtet sich, die Vorprojekte im gegebenen Kostenrahmen vorzulegen.

### **4. Oktober**

Spatenstich für das Sondiersystem Piora: Die Lage, Ausdehnung und die geologisch-hydrogeologischen Eigenschaften der Piora-Mulde werden erkundet. Die Sondierbohrungen sollen Hinweise zur geotechnisch günstigsten Linienführung des Gotthard-Basistunnels liefern.

## **1994**

### **20. Februar**

Die „Alpen-Initiative“ wird in einer Volksabstimmung angenommen. Der Alpenschutz wird in der Verfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft verankert.

## **1995**

### **12. April**

Der Bundesrat genehmigt – auf der Basis des Antrags der SBB – die Linienführung für den Gotthard-Basistunnel zwischen Erstfeld und Bodio und für die offene Strecke Bodio – Giustizia. Das künftige System des Gotthardeisenbahntunnels wird festgelegt: Gebaut werden zwei Einspurröhren, die mit rund 180 Querschlägen verbunden sind und sich gegenseitig als Rettungsräume dienen. Ebenfalls werden zwei Multifunktionsstellen in Sedrun und Faido vorgesehen, die unter anderem als Spurwechsel und Nothaltestellen für den Ereignisfall dienen. Insgesamt wird das Tunnelsystem eine Gesamtlänge von 153.4 km umfassen.

### **27. Juni**

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (heute Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK) setzt die interdepartementale Arbeitsgruppe „Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“ (FöV) ein. In deren Bericht „Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs“ wird die Eigenwirtschaftlichkeit der NEAT in Frage gestellt.

### **3. Oktober**

Das Plangenehmigungsverfahren für die Teilabschnitte Amsteg bis Bodio des Gotthard-Basistunnels und die offene Strecke Bodio – Giustizia wird eingeleitet. Die Arbeiten am Bauprojekt werden aufgenommen.

## **1996**

### **31. März**

Die Erkundungsbohrungen ab der Stollenbrust des Sondierstollens Piora treffen auf zuckerkörnigen, wasserführenden Dolomit der Piora-Mulde.

### **15. April**

Baubeginn am Zwischenangriff Sedrun: Die ersten Vorbereitungs- und Sondierungsarbeiten für den Gotthard-Basistunnel beginnen. Auch das AlpTransit-Besucherzentrum Sedrun wird eröffnet: Zur Information der Bevölkerung wird ein Inforaum eingerichtet.

### **24. April**

Der Bundesrat fällt seinen Entscheid zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Er beschliesst, das Projekt NEAT zu etappieren. Vom Gesamtprojekt gemäss Volksabstimmung 1992 sollen auf der Gotthardachse nur die Basistunnels am Zimmerberg, am Gotthard und am Ceneri gebaut werden, der Lötschberg-Basistunnel teilweise nur einspurig. Die meisten der bis dahin geplanten Zufahrtslinien, unter ihnen der Hirzeltunnel, werden zurückgestellt.

### **26. Juni**

Der Bundesrat verabschiedet die Botschaft „Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs“ (FinöV) zuhanden des Parlaments. Das Investitionsprogramm von CHF 30 Mia umfasst neben der NEAT noch drei weitere Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs: Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen sowie die Anbindung der Schweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Nachbarländer.

## **1997**

### **30. Januar**

Die erste Sondierbohrung hat die Piora-Mulde auf Niveau des Sondierstollens durchquert und ist im Norden auf Gestein des Gotthard-Massivs gestossen. Die Piora-Mulde ist an dieser Stelle 250 m breit und besteht aus wasserführendem, zuckerkörnigem Dolomit unter hohem Wasserdruck.

### **1. Februar**

Mit dem Spatenstich für den Sondierstollen Sigirino beginnt die Erkundung der Geologie am Ceneri.

### **20. Oktober**

Nach dem Rücktritt des langjährigen SBB-Delegierten für Alptransit, Peter Zuber, werden die Geschäfte interimistisch von seinem Stellvertreter Peter Zbinden übernommen.

## **1998**

### **20. März**

Das Parlament verabschiedet die Botschaft FinöV mit angepasstem Bauprogramm und Finanzierungskonzept. Der Investitionsumfang für alle Grossprojekte beträgt CHF 30 Mia. Das Projekt NEAT enthält die Basistunnels am Gotthard, Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg sowie der Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie im Raum Zürichsee. Die Finanzierung erfolgt zu 55% aus der Schwerverkehrsabgabe, zu 19% aus der Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0.1%, zu 10% aus Treibstoffzollerträgen, der Rest aus Darlehen.

### **8. Mai**

Die Sondierarbeiten an der Pioramulde werden abgeschlossen. Die Ergebnisse stimmen optimistisch: Die Gesteine der Pioramulde sind auf Niveau des Basistunnels fest, kompakt und trocken und können mit einer Tunnelbohrmaschine oder mit Sprengarbeiten durchörtert werden.

### **12. Mai**

Die AlpTransit Gotthard AG wird gegründet. Sie geht aus der SBB-Hauptabteilung AlpTransit hervor, die bisher für die Planung der NEAT-Gotthard-Achse zuständig war. Das Aktienkapital der 100 prozentigen SBB-Tochtergesellschaft beträgt 5 Millionen Franken. Direktor der Gesellschaft wird Peter Zbinden.

### **27. September**

Die eidgenössische Volksabstimmung zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA wird angenommen. Diese ermöglicht die Verbesserung der Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt.

### **29. November**

Das Schweizer Stimmvolk nimmt die Vorlage über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs mit 63.5% an.

## **1999**

### **4. Februar**

In Sedrun fällt der Startschuss für den Bau des 800 Meter tiefen Hauptschachts. Dieser erschliesst die Baustelle auf Tunnelniveau.

### **30. März**

Das UVEK erteilt die offizielle Genehmigung für den Gotthard-Basistunnel. Die Ausschreibungsverfahren für die Bauarbeiten an den Tunnelabschnitten Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio können beginnen. Für den nördlichsten Tunnelabschnitt Erstfeld ist das Plangenehmigungsverfahren beim UVEK noch im Gange.

### **4. November**

Auf der Baustelle in Amsteg beginnen mit den ersten Sprengungen die Vortriebsarbeiten für den 1.8 km langen Zugangstollen. Dies bedeutet offizieller Baubeginn des Gotthard-Basistunnels auf der Alpen-Nordseite.

## **2000**

### **1. März**

Die Tunnelbauer stellen den 800 Meter tiefen Hauptschacht in Sedrun fertig und erreichen damit das Niveau des zukünftigen Gotthard-Basistunnels.

### **10. Juli**

Auch auf der Tessiner Seite in Bodio beginnen mit einer ersten Sprengung die Bauarbeiten. Zuerst wird ein 1.2 km langer Umgehungsstollen erstellt.

## **2001**

### **13. Juni**

Die beiden ersten grossen Baulose werden vergeben. Eine einzige Arbeitsgemeinschaft hat den Zuschlag für die Erstellung der 15 und 14 km langen Teilabschnitte von Bodio bis Faido und von Faido bis Sedrun mit Tunnelbohrmaschinen erhalten. Auch der Bau der Multifunktionsstelle in Faido gehört zum Auftrag.

### **30. August**

In Bodio ist der erste von 57 Kilometern des Gotthard-Basistunnels fertig ausgebrochen.

## **2002**

### **23. Januar**

Der erste Jahresfilm über den Bau des längsten Eisenbahntunnels der Welt wird der Öffentlichkeit vorgestellt.

### **6. März**

Die Bauarbeiten an der Multifunktionsstelle Faido beginnen, nachdem der Zugangsstollen bis zum Fusspunkt fertig gestellt ist.

### **7. November**

Auf der Baustelle in Bodio hat die erste Tunnelbohrmaschine die Vortriebsarbeit aufgenommen. Sie hat 15 km Fels bis Faido vor sich.

## **2003**

### **26. März**

Das Besucherzentrum Pollegio beim Südportal des Gotthard-Basistunnels wird eröffnet. Es beherbergt eine Ausstellung zum Projekt und dient als Ausgangspunkt für geführte Baustellenbesichtigungen.

### **27. Mai**

Auf der Alpennordseite in Amsteg nimmt die erste Tunnelbohrmaschine die Vortriebsarbeiten auf. Zuvor war der 177 Tonnen schwere Hauptantrieb der Maschine auf einen Nauen verladen und auf dem Seeweg von Luzern nach Flüelen transportiert worden.

### **26. Juni**

In Sedrun durchschlägt die 250 Tonnen schwere Bohrmaschine den zweiten, 800 Meter tiefen Vertikalschacht. Dieser ist 32 m vom Hauptschacht entfernt und wird mit einer Liftanlage für den Transport von schweren Lasten ausgerüstet.

### **19. August**

Auch die zweite Tunnelbohrmaschine nimmt in Amsteg die Vortriebsarbeiten auf. In Richtung Sedrun sind 11.4 km Fels zu durchbrechen.

### **10. September**

Es zeigt sich, dass das 1998 beschlossene Finanzierungskonzept von zu optimistischen Annahmen ausging. Als Sofortmassnahmen schlägt der Bundesrat eine weitere Redimensionierung der NEAT vor: Die Tunnelprojekte am Zimmerberg und am Hirzel werden zurückgestellt.

### **9. Dezember**

In Köln zeichnet die Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen das Schweizer NEAT-Projekt mit ihrem Preis aus. Gewürdigt wird der Innovationsschub, der für die europäischen Verkehrsverbindungen und den weltweiten Tunnelbau entsteht.

## **2004**

### **19. Juli**

In Erstfeld beginnen die Arbeiten am Nordportal des Gotthard-Basistunnels. Somit wird nun in allen fünf Teilabschnitten gebaut.

### **16. Dezember**

Die beiden Tunnelbohrmaschinen Gabi I und Gabi II haben die halbe Strecke zwischen Amsteg und Sedrun durchfahren. Insgesamt sind über 40% des insgesamt 153.4 km langen Tunnelsystems des Gotthard-Basistunnels ausgebrochen.

## **2005**

### **22. Juni**

Der Bundesrat gibt den Verpflichtungskredit für den Bau des Ceneri-Basistunnels frei.

### **20. Juli**

Auf der Baustelle in Faido werden Tunnelbesuche unter Tag angeboten.

### **30. August**

Die Hälfte des Tunnelsystems des Gotthard-Basistunnels ist ausgebrochen. Die Arbeiten wurden bisher je zur Hälfte mit Tunnelbohrmaschinen und mittels Sprengungen ausgeführt.

### **21. September**

Im Teilabschnitt Sedrun wendet die AlpTransit Gotthard AG erstmals eine neuartige Technik der Felsicherung an. Um dem enormen Gebirgsdruck im Tavetscher Zwischenmassiv zu begegnen, werden deformierbare Stahlbogen eingebaut. Dank der neuen Technik gelingt es, das bautechnisch schwierige Tavetscher Zwischenmassiv Nord zu durchqueren.

## **2006**

### **2. Juni**

In Camorino, südlich von Bellinzona, beginnen mit der Grundsteinlegung für den Ceneri-Basistunnel offiziell die Bauarbeiten. Der 15.4 km lange Ceneri-Basistunnel, zwischen Camorino und Vezia bei Lugano wird zusammen mit dem Gotthard-Basistunnel die künftige Flachbahn durch die Alpen ermöglichen.

### **6. September**

Erster Durchschlag einer Tunnelbohrmaschine im Gotthard-Basistunnel: Knapp vier Jahre nach dem Start in Bodio erreicht die Tunnelbohrmaschine die Multifunktionsstelle Faido. Der Durchschlag erfolgte mit einer geringen horizontalen Abweichung von 5 cm und einer vertikalen Abweichung von knapp 2 cm.

## **2007**

### **29. März**

Stabsübergabe an der Spitze der AlpTransit Gotthard AG: Der bisherige Vorsitzende der Geschäftsleitung Peter Zbinden geht nach 15-jährigem Engagement für das NEAT-Projekt in Pension. Neu übernimmt ETH-Bauingenieur Dr. Renzo Simoni die Führung des Unternehmens.

### **11. September**

Mit der ersten Sprengung für den Zugangsstollen beginnen auf der Baustelle Sigirino die Ausbrucharbeiten für den Ceneri-Basistunnel.

### **17. Oktober**

Durchschlag zwischen Sedrun und Amsteg: Neun Monate früher als geplant erfolgte der Durchschlag in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels.

### **4. Dezember**

Am Tag der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Mineure, beginnt der Tunnelvortrieb im Gotthard-Basistunnel bei Erstfeld. Zum Einsatz kommen die zwei revidierten Tunnelbohrmaschinen, die bereits den Teilabschnitt Amsteg ausgebrochen haben.

## **2008**

### **14. März**

In Erstfeld wird beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels das Informations- und Besucherzentrum eröffnet. Wie die Besucherzentren in Sedrun und Pollegio informiert es die interessierte Öffentlichkeit über das NEAT-Bauprojekt.

### **29. April**

In Luzern wird der Werkvertrag Bahntechnik unterzeichnet. Dieser umfasst die Ausführungsplanung und den Einbau der bahntechnischen Installationen im Gotthard-Basistunnel sowie auf den Anschlussstrecken ans bestehende Bahnnetz. Das Auftragsvolumen des grössten von der AlpTransit Gotthard AG vergebenen Bauloses umfasst 1,69 Milliarden Schweizer Franken.

### **16. September**

Das Schweizer Parlament bewilligt einen Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) zur Realisierung der NEAT. Auf die Achse Gotthard entfallen 13,157 Milliarden für Gotthard- und Ceneri-Basistunnel. Damit wird die seit 2004 bestehende Finanzierungslücke geschlossen.

### **15. Oktober**

In der Oströhre des Gotthard-Basistunnels wird ein erstes Mal die Pioramulde gemeistert. Damit ist die geologisch anspruchsvolle Zone vollständig durchbohrt.

## **2009**

### **3. Februar**

Auch in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels wird die Pioramulde erfolgreich bewältigt.

### **18. Mai**

In Biasca beginnen die ersten Arbeiten für die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels.

### **11. Juni**

Das Tunnelhauptlos am Ceneri wird vergeben. Es umfasst den Vortrieb der beiden je 11,5 km langen Einspurröhren des Ceneri-Basistunnels ab dem Zwischenangriff Sigirino.

### **16. Juni**

Der Durchschlag zwischen Erstfeld und Amsteg ist geschafft. Mit horizontalen und vertikalen Abweichungen von weniger als 1 cm gelang der zweitletzte Durchschlag im Gotthard-Basistunnel mit sehr hoher Genauigkeit.

### **18. Dezember**

Zwischen Amsteg und Sedrun ist der Rohbau in beiden Röhren und zwischen Bodio und Faido in der Weströhre abgeschlossen. Mehr als 40 Kilometer oder über ein Drittel des Gotthard-Basistunnels sind bereit für den Einbau der bahntechnischen Ausrüstung.

## **2010**

### **10. März**

Mit einer offiziellen ersten Sprengung beginnen in Sigirino die Hauptvortriebsarbeiten für den Ceneri-Basistunnel. Von der Installationskaverne Sigirino aus werden die beiden Röhren je Richtung Norden und Süden ausgebrochen.

### **12. April**

Beim Südportal des Ceneri-Basistunnels in Vezia beginnt der Sprengvortrieb Richtung Norden.

### **25. Juni**

Ab Südportal des Gotthard-Basistunnels, in der Weströhre zwischen Bodio und Faido, beginnt der Einbau der Bahntechnik. Bis 2012 wird das 16 Kilometer lange Teilstück vollständig mit den bahntechnischen Installationen wie Fahrbahn, Fahrdrabt, Stromversorgung, Telekommunikations- und Sicherungsanlagen ausgerüstet.

### **15. Oktober**

Weltrekord am Gotthard: Zwischen Sedrun und Faido erfolgt der erste Hauptdurchschlag: Der Gotthard-Basistunnel ist in der Oströhre auf einer Länge von 57 km in der Oströhre vollständig durchbrochen.

### **2010 -2017**

Einbau der Bahntechnik inklusive Testbetrieb

### **2017**

Voraussichtliche Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für den kommerziellen Betrieb

### **2019**

Voraussichtliche Eröffnung des Ceneri-Basistunnels für den kommerziellen Betrieb