

Meilensteine der Baugeschichte des Gotthard-Basistunnels

Projektchronik

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

1971 erteilt der Bundesrat der SBB den Auftrag, das Bauprojekt für die Gotthard-Basislinie Erstfeld-Biasca auszuarbeiten. 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. 1989 beschliesst der Bundesrat die Realisierung einer sogenannten „Netzvariante“. Diese sieht eine Kombination von Gotthard-Basistunnel, Lötschberg-Basistunnel sowie dem Hirzeltunnel für die Anbindung der Ostschweiz vor.

1992

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

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.

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

Februar

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

1995

April

Der Bundesrat genehmigt die Linienführung für den Gotthard-Basistunnel zwischen Erstfeld und Bodio und für die offene Strecke Bodio – Giustizia.

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

März

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

April

Baubeginn am Zwischenangriff Sedrun: Die ersten Vorbereitungs- und Sondierarbeiten für den Gotthard-Basistunnel beginnen. Auch das AlpTransit-Besucherzentrum Sedrun wird eröffnet.

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.

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

Oktober

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

1998

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..

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.

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. Direktor der 100-prozentigen SBB-Tochtergesellschaft wird Peter Zbinden.

September

Die eidgenössische Volksabstimmung zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA wird angenommen.

November

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

1999

Februar

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

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.

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

März

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

Juli

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

2001

Juni

Die beiden ersten grossen Bau Lose 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.

August

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

2002

März

Die Bauarbeiten an der Multifunktionsstelle Faido beginnen.

November

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

2003

März

Das Besucherzentrum Pollegio beim Südportal des Gotthard-Basistunnels wird eröffnet

Mai

Auf der Alpennordseite in Amsteg nimmt die erste Tunnelbohrmaschine die Vortriebsarbeiten auf.

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.

August

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

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.

2004

Juli

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

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

August

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

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

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 horizontalen Abweichung von 5 cm und einer vertikalen Abweichung von 2 cm.

2007

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 Renzo Simoni die Führung des Unternehmens.

Oktober

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

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

März

In Erstfeld wird beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels das Informations- und Besucherzentrum eröffnet.

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 Bauleses umfasst 1,69 Milliarden Schweizer Franken.

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.

Oktober

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

2009

Februar

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

Mai

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

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.

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

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.

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.

2011

März

Die Mineure brechen den letzten Meter Fels zwischen Faido und Sedrun aus. Rund fünf Monate nach dem Hauptdurchschlag in der Oströhre sind damit beide Einspurrohre auf einer Länge von 57 Kilometern ausgebrochen.

September

Beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels hat der Einbau der Bahntechnik begonnen. Von Erstfeld aus wird in den nächsten vier Jahren ein grosser Teil der bahntechnischen Installationen wie Fahrbahn, Fahrdrabt, Stromversorgung, Telekommunikations- und Sicherungsanlagen eingebaut.

2012

Juni

Auf der ehemaligen Materialdeponie des Gotthard-Basistunnels wird in Sedrun zusammen mit der Gemeinde Tujetsch (Sedrun) der „Lag Claus Surrein“ eingeweiht.

September

Im Kanton Uri wird die Unterführung Wysshus eröffnet und dem Verkehr übergeben.

2013

August

Der Verwaltungsrat vergibt die Bahntechnik-Lose „Fahrbahn & Logistik“ sowie „Bahntechnik & Gesamtkoordination“. Gegen beide Vergaben wird beim Bundesverwaltungsgericht je eine Beschwerde eingereicht werden.

Dezember

Bundesrätin Doris Leuthard eröffnet offiziell den Versuchsbetrieb in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels. Zum ersten Mal fährt ein Zug auf der rund 13 Kilometer langen Versuchsstrecke von Bodio bis Faido mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h.

2014

Juni

Mit über 650 erfolgreichen Fahrten an 78 Testtagen ist der Versuchsbetrieb beendet. Er fand von Dezember 2013 bis Mitte Juni 2014 zwischen dem Südportal in Bodio und der Multifunktionsstelle Faido statt. Auf der 13 km langen Tunnelstrecke fuhren die Züge mit bis zu 220 km/h.

September

Das Bundesgericht heisst zwei Beschwerden gegen Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts vom März 2014 im Zusammenhang mit den Bahntechnikvergaben beim Ceneri-Basistunnel gut. Die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts wurden aufgehoben. Die ursprünglichen Vergabeentscheide der AlpTransit Gotthard AG werden bestätigt.

Oktober

Das Infocenter Sedrun schliesst nach 18 Jahren und rund 390'000 Besucherinnen und Besuchern die Türen. Seit der Eröffnung 1996 zog das Infozentrum Gäste aus der Schweiz, Europa und der ganzen Welt an. Die InfoCenter in Erstfeld und Pollegio bleiben bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels geöffnet.

Im Gotthard-Basistunnel, rund 54 m vom Südportal entfernt giesst der Unternehmer die letzte, sogenannte „goldene Schwelle“. Nun ist der längste Eisenbahntunnel der Welt auf seiner ganzen Länge von 57 km durchgehend mit Diesellokomotiven befahrbar. 39 Monate betrug die reine Einbauzeit. 290 km Schienen wurden verlegt.

2015

Oktober

Im Gotthard-Basistunnel beginnt der Testbetrieb.

2016

Juni

Am 1. Juni 2016 wird der neue Gotthard-Basistunnel feierlich eröffnet und der SBB übergeben. Ein halbes Dutzend Staats- und Regierungschefs aus ganz Europa wohnen dem Staatsakt bei. Am Wochenende vom 4./5. Juni 2016 reisen über 80'000 Besucher aus allen Landesteilen und dem nahen Ausland zum grossen Volksfest auf die vier Festplätze am Gotthard.