

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 Stahlbögen 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. Juni

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 vom 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