Schweiz.
mit Bahn, Bus und Schiff.

Fragen & Antworten zum Gotthard-Basistunnel

Zahlen und Fakten sind im Dokument "Zahlen & Fakten zum Gotthard-Basistunnel" zu finden.

Wie und warum hat man sich für den Gotthard-Basistunnel entschieden?

Die Vision einer Flachbahn durch die Alpen bestand bereits seit den 1940er Jahren. Damals hat der Verkehrsplaner Carl Edward Gruner einen kombinierten Strassen- und Eisenbahntunnel zwischen Amsteg und Bodio skizziert. Nach verschiedenen politischen Diskussionen und einem Entscheid des Bundesrates in den 1980er Jahren, fand 1992 die wegweisende Volksabstimmung statt: 64% der Schweizer Bevölkerung sprach sich für die Neue Eisenbahn Alpentransversale aus (NEAT) und legt damit den Grundstein für den Bau des Gotthard-Basistunnels. Mit der NEAT wird die Attraktivität des alpenquerenden Schienengüterverkehrs erhöht, zusätzliche Kapazitäten geschaffen und ausserdem dient sie der Umsetzung des Alpenschutzes. Für den Personenverkehr bringt sie Zeitersparnisse und erfüllt die Ziele der Schweizer Verkehrspolitik zur Sicherstellung einer bedürfnisgerechten, landesweiten Verkehrsversorgung.

Quelle: BAV http://www.bav.admin.ch/alptransit/01271/index.html?lang=de

Wie wurde der Bau des Gotthard-Basistunnel finanziert?

Mit dem Volksentscheid im November 1998 konnte die Finanzierung der «Neuen Eisenbahn-Alpentransversale» (NEAT) und dreier weiterer Eisenbahn-Grossprojekte langfristig gesichert werden: Der FinöV-Fonds wurde geschaffen (Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV)). Der Fonds wird aus drei Quellen gespeist: der Schwerverkehrsabgabe LSVA, der Mineralölsteuer und der Mehrwertsteuer.

Quelle: BAV, http://www.bav.admin.ch/alptransit/01376/01377/index.html?lang=de

Wer hat den Bau des Gotthard-Basistunnels realisiert?

AlpTransit Gotthard AG, eine Tochtergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen, ist die Bauherrin der Gotthard Achse der NEAT mit Tunnels durch den Gotthard und den Ceneri. Beauftragt mit der bahntechnischen Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels und der offenen Strecken war ein Generalunternehmer Bahntechnik. Das Konsortium Transtec Gotthard, in dem sich die vier Unternehmen Alpiq, Alcatel-Lucent/Thales, Renaissance und Balfour Beatty Rail zusammengeschlossen haben, verantwortete die Ausführungsprojektierung, Ausführung und Inbetriebsetzung der bahntechnischen Anlagen. Gegenüber der Bauherrschaft AlpTransit Gotthard AG realisierte der Generalunternehmer alles aus einer Hand. Nach der Beendung der Testphase von Alp Transit Gotthard AG wurde am 1. Juni 2016 der Tunnel dem Bund und damit den Schweizerischen Bundesbahnen übergeben.

Quelle: Alp Transit Gotthard AG, https://www.alptransit.ch/de/projekt/gotthard-basistunnel.html

Swiss Travel System AG
Limmatstrasse 23, PO Box, CH-8021 Zürich, SwissTravelSystem.com/media, E-Mail media@swisstravelsystem.com

Wie viele Jahre hat es gedauert um den Gotthard-Basistunnel zu bauen?

Bereits 1993 begann man im Gotthard-Massiv mit einem Sondierstollen eine geologische Störzone zu erkunden. Drei Jahre später wurde die zweite NEAT-Baustelle am Gotthard eröffnet und der Schacht in Sedrun initiiert. Der Rohbau wurde 1999 in Angriff genommen, im Oktober 2010 wurde der erste Durchbruch in einem der Tunnels erreicht und 2011 wurden die Ausbruchsarbeiten beendet. Die Arbeiten rund um das Eisenbahninfrastruktursystem sowie die funktionalen Tests wurden Ende Mai 2016 abgeschlossen. In einer feierlichen Zeremonie hat die Bauherrin AlpTransit Gotthard AG den Tunnel am 1. Juni 2016 an den Bund abgegeben und damit in die Hände der Schweizerischen Bundesbahnen SBB.

Quelle: Alp Transit Gotthard AG, https://www.alptransit.ch/de/stand-der-arbeiten/stand-der-arbeiten.html

Wie wurde die Umwelt durch den Bau des Gotthard-Basistunnels belastet?

Mit dem Bau der neuen Gotthardbahn verwirklicht die Schweiz eines der grössten Umweltschutzprojekte Europas. Die Flachbahn trägt zum Schutz der Alpenwelt bei, weshalb auch der Bau so schonend wie möglich erfolgt.

Bereits in der Planung aber auch im Bau des Gotthard-Basistunnels verminderten umfangreiche Massnahmen die Auswirkung auf Mensch, Tier, Luft und Wasser. Der Dialog mit den Umweltbehörden und -organisationen verhilft zu tragfähigen Lösungen. Zu den Massnahmen gehören Materialtransporte, welche die Luft rein halten, strenge Richtlinien bezüglich Abwasser, Staub- und Lärmschutz sowie Schutz von Flora und Fauna und eine nachhaltige Verwertung des Ausbruchmaterials aus dem Gotthard.

Quelle: Alp Transit Gotthard AG, https://www.alptransit.ch/de/shop/publikationen/

Wie kann die Sicherheit in einem solch langen Tunnel garantiert werden?

Die Sicherheit aller Personen steht im Gotthard-Basistunnel im Mittelpunkt, weshalb ein modernes Sicherheitskonzept umgesetzt wurde. Das Tunnelsystem besteht aus zwei richtungsgetrennten Einspurröhren, welche alle 325 Meter durch Querschläge miteinander verbunden sind. Diese dienen im Falle eines Notfalls als rasch erreichbare Fluchtwege in die andere Röhre. An den Drittelspunkten der Tunnelstrecke, in Faido und Sedrun, befindet sich in jeder Röhre je eine Nothaltestelle, welche durch sechs Verbindungsstollen in einen Parallelstollen führen der unter Überdruck steht und rauchfrei bleibt. Der Weg zu den Verbindungsstollen ist beschildert, notbeleuchtet und mit Handläufen versehen damit die Passagiere, unter Anleitung des geschulten Zugpersonals, sich in die Gegenröhre begeben können. Dort werden die Reisenden dann von einem Evakuierungszug abgeholt. Ventilatoren sorgen für frische Luft und Abluftöffnungen leiten Rauchgase ins Freie.

Quelle: Alp Transit Gotthard AG, https://www.alptransit.ch/de/shop/publikationen/
https://www.sbb.ch/sbb-konzern/medien/dossier-medienschaffende/gotthard-basistunnel.html

Wie verändern sich die Fahrzeiten auf der Gotthardstrecke?

Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels verringern sich die Fahrzeiten auf der Nord-Südachse um ca. 30 Minuten. Die Strecke von Mailand nach Zürich verringert sich beispielsweise von 4 Stunden 3 Minuten auf 3 Stunden und 33 Minuten. Die genaue Änderung der Fahrzeiten finden sie auf www.fahrplanrechner.mythos-gotthard.ch
Die Fahrt durch den Gotthard-Basistunnel selber dauert bloss 17 Minuten.

Was wird mit der alten Gotthardstrecke geschehen?

Die alpine Gotthardlinie mit den unzähligen Brücken, Kehrtunnels und dem Scheiteltunnel, welcher 1882 gebaut wurde, wird auch weiterhin bedient werden. Reisende werden die Möglichkeit haben zu wählen, ob sie die Bergstrecke fahren oder durch den Gotthard-Basistunnel reisen möchten. Ab Dezember 2016 und mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, ist auf der Bergstrecke eine stündliche RegioExpress Verbindung geplant mit Anschlüssen an den Fernverkehr in Erstfeld, Bellinzona und Lugano. Ausserdem fährt ab dem 14. April 2017 der Gotthard Panorama Express als Kombination von Dampfschiff und alpinem Zugfahren über die Gotthard-Bergstrecke und bietet unterwegs einiges an Erlebnissen und Inszenierungen.

Quelle: SBB, http://blog.sbb.ch/gotthard-bergstrecke/2014/06/19/
http://www.sbb.ch/gotthard-panorama-express

Wie kann der Gotthard-Basistunnel mit dem Lötschberg Basistunnel verglichen werden?

Der Lötschberg Basistunnel ist wie der Gotthard-Basistunnel Bestandteil der NEAT. Der Lötschberg Basistunnel wurde bereits 2007 in Betrieb genommen und stellt ein technisches und bauliches Meiserwerk dar. Um die 50 Personenverkehrszüge und ungefähr 60 Güterverkehrszüge nutzen den Lötschberg Basistunnel täglich. Im Vergleich dazu werden im Gotthard-Basistunnel pro Tag gesamthaft bis zu 160 Güterzüge und 50 Personenzüge verkehren können.

Quelle: BLS, http://www.bls.ch/d/infrastruktur/neat.php

Was wird sich mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels verändern?

Mit der Inbetriebnahme des Tunnels zwischen Camorino und Vezia Ende 2020 werden sich die Fahrzeiten noch einmal 15 - 30 Minuten verringern auf der Nord-Südachse. Das heisst, dass eine Fahrt zwischen Mailand und Zürich voraussichtlich noch 3 Stunden 3 Minuten dauern wird. Ab dem Jahr 2019 werden ausserdem auf der Gotthardstrecke laufend neue Triebzüge "Giruno" eingesetzt. Dieser bedürfnisorientierte Zug mit Ruhezonen, Businesszonen, Restaurant, Steckdosen, WLAN, Belegungsanzeigesystem etc. wird mehrlandfähig sein und zu mehr Komfort führen.

Meilensteine in der Entwicklung des Gotthard-Basistunnels

1882: Eröffnung des ersten Gotthard-Basistunnels auf der Bergstrecke (Göschenen-Airolo)
1980: Eröffnung des 16.9 km langen Gotthard-Strassentunnel als Nationalstrasse
1992: Volksabstimmung über den Bau der "Neuen Eisenbahn-Aplentransversale" (NEAT) und damit Entscheid zum Gotthard-Basistunnels
1998: Annahme der FinöV-Vorlage und damit der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte
1999: Beginn des Hauptvortriebs im Gotthard-Basistunnel
2010: Durchschlag am Gotthard-Basistunnel
2016: Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (Erstfeld-Bodio)
2020: Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (Camorino-Vezia)

Quelle: UVEK http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03866/index.html?lang=de