



# EIN BAUWERK IM DIENSTE EUROPAS DIE ERÖFFNUNG DES GOTTHARD- BASISTUNNELS

## **Einführung**

Am 1. Juni 2016 wird der längste Eisenbahntunnel der Welt eingeweiht: Der Gotthard-Basistunnel. Mit seinen 57,1 km bildet er das Herzstück des europäischen Rhein-Alpen-Korridors für den Güterverkehr und ist Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) der Schweiz. Dieses Jahrhundertbauwerk ist ein substantieller Beitrag der Schweiz an die europäische Verkehrsinfrastruktur und ein Symbol von Schweizer Werten wie Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit. Die kommerzielle Inbetriebnahme durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist am 11. Dezember 2016 vorgesehen.

## **Der Rhein-Alpen-Korridor**

Der Schienenkorridor Rotterdam/Antwerpen-Genua ist vom Volumen her die wichtigste Achse für den Güterverkehr in Europa. Er führt dem Rhein entlang durch das industrielle Herzen Europas und verbindet dynamisch wachsende Wirtschaftszentren wie Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Köln, Frankfurt am Main, Basel, Zürich, Mailand und Genua. Laut Prognosen wird das Frachtvolumen auf dieser Bahnlinie weiter zunehmen. Die EU stuft den Rhein-Alpen-Korridor als prioritär ein und wird in dessen Ausbau in den nächsten Jahren rund 25 Milliarden Euro investieren. Der Korridor ist in die europäische Politik zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) eingebettet und nimmt dabei eine Vorreiterrolle ein. Das Ziel der fünf Anrainerstaaten Niederland, Belgien, Deutschland, Schweiz und Italien ist es, eine kostengünstige, zuverlässige und konkurrenzfähige Schienengüterverkehrsachse zwischen Nord und Süd zu erstellen. Aus diesem Grund haben diese Korridor-Länder diverse Abkommen für ein koordiniertes Aktionsprogramm unterzeichnet.

## **Das Schweizer Volk sagt Ja zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik**

Seit den 1980er Jahren verfolgt die Schweiz eine nachhaltige Verkehrspolitik, in deren Zentrum die Verlagerungen von alpenquerendem Verkehr von der Strasse auf der Schiene steht. Die Schweizer Bevölkerung hat diese Politik in mehreren Volksabstimmungen bestätigt. Das Konzept der NEAT ist am 27. September 1992 und das entsprechenden Finanzierungsmodell am 29. November 1998 mit deutlichen Mehrheiten (jeweils 64%) vom schweizerischen Stimmvolk angenommen worden. Dieses Grossprojekt ist somit direkt-demokratisch legitimiert.

Um die Finanzierung dieses Grossprojektes sicherzustellen, wurde der Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) geschaffen. Dieser wurde aus drei Quellen gespeist: der Schwerverkehrsabgabe LSWA (60%), der Mehrwertsteuer (30%) und der Mineralölsteuer (10%). Im Januar 2016 wurde der FinöV-Fonds durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) ersetzt, der neu die Mittel für die gesamte Bahninfrastruktur bereitstellt.

## **Die NEAT als Jahrhundertbauwerk**

Die NEAT ist das grösste Bauprojekt, das die Schweiz in ihrer Geschichte an die Hand genommen hat, bestehend aus drei neuen Basistunnels (Lötschberg 34,6 km, Gotthard 57,1 km, Ceneri 15,4 km) und dem Ausbau der Zufahrtsstrecken. Der Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb und der Ceneri-Basistunnel wird voraussichtlich 2020 eröffnet. In den Bau der NEAT investiert die Schweiz rund 23,5 Milliarden CHF (rund 21,5 Milliarden Euro), das entspricht etwa 3,5 Prozent des Schweizer Bruttoinlandprodukts (BIP).

Nach Abschluss der Arbeiten am Ceneri und den Zufahrtsstrecken werden die Züge ohne grössere Steigungen die Alpen bewältigen können. Somit wird die Fahrzeit für den Personenverkehr zwischen Zürich und Lugano rund 45 Minuten verkürzt und eine grössere Anzahl Güterzüge können schneller und mit weniger Lokomotiven durch die Alpen fahren. Die Effizienz und Zuverlässigkeit im Schienenverkehr steigt, damit wird die Schiene konkurrenzfähiger und der EU-Binnenmarkt gestärkt. Wirtschaftlicher Nutzen wird somit mit dem Schutz der Alpenwelt in Einklang gebracht.

### **Der Gotthard-Basistunnel: ein Rekordwerk**

Die ersten Entwürfe für einen Basistunnel zwischen Amsteg und Bodio wurden bereits 1947 gezeichnet. Knapp 70 Jahre später und nach 17 Jahren Bauzeit löst der Gotthard-Basistunnel mit seinen 57,1 km Länge den Seikan-Tunnel (53,9 km) in Japan als längsten Eisenbahntunnel der Welt ab. Der Durchschlag erfolgte im Oktober 2010. Der Gotthard-Basistunnel kostete rund 12,5 Milliarden CHF (rund 11,5 Milliarden Euro) und verbindet Bodio im Kanton Tessin mit Erstfeld im Kanton Uri.

Der Gotthard-Basistunnel ist eine Meisterleistung der heutigen Ingenieurkunst. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2'300 Meter ist der Gotthard-Basistunnel der am tiefsten unter Tag liegende Eisenbahntunnel der Welt. Bis zu 2'400 Personen arbeiteten gleichzeitig an dieser Baustelle und durchbohrten unterschiedlichste Gesteinsschichten, von Granit bis zu stark zerbrochenen Sedimenten. Bis zur Inbetriebnahme werden noch zahlreiche Testfahrten durchgeführt.

Die Strecke durch den Gotthard-Basistunnel ist rund 30 Kilometer kürzer als der heutige Weg über die Bergstrecke. Dank des neuen Tunnels werden die Kapazitäten erhöht: künftig können bis zu 250 Güterzüge sowie 65 Personenzüge pro Tag eingesetzt werden. Auf der historischen Gotthard Bergstrecke waren es maximal 180 Güterzüge. Personenzüge werden mit bis zu 200 km/h durch den Tunnel rollen, möglich sind künftig sogar Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h.

### **Die Schweiz investiert für Europa**

Dank kürzerer Fahrzeiten rücken sowohl die Landesteile der Schweiz als auch Deutschland und Italien näher zusammen. Mehr als 20 Millionen Menschen allein im Einzugsgebiet zwischen Süddeutschland und Norditalien werden vom Gotthard-Basistunnel profitieren können. Mit dem Gotthard-Basistunnel leistet die Schweiz einen substantiellen Beitrag an die europäische Verkehrspolitik und bringt Europa enger zusammen.

Der Gotthard-Basistunnel ist sowohl „an idea born in Switzerland“, welche die Schweiz selber finanziert, als auch das Ergebnis einer engen internationalen Zusammenarbeit. Firmen und Arbeiter aus rund 15 Nationen waren zum Beispiel am Bau beteiligt. So stammen beispielsweise die Tunnelbohrmaschinen aus Deutschland, die Schachtbauspezialistin aus Südafrika und viele Ingenieure oder Mineure aus Italien, Österreich oder den Balkanstaaten.

Als weitere Massnahme für einen effizienten Bahnverkehr will die Schweiz bis 2020 einen durchgehenden 4-Meter-Eisenbahnkorridor von Basel durch den Gotthard- und Ceneri-Basistunnel bis nach Norditalien realisieren.

Das ist wichtig, weil Transporte im kombinierten Verkehr ein stark wachsendes Segment darstellen. Die Schweiz investiert zusätzlich 990 Millionen CHF (900 Millionen Euro) für den Ausbau der bestehenden Eisenbahn-Infrastruktur auf den Zulaufstrecken zum Gotthard. Um die notwendigen Ausbauten auf italienischer Seite zu gewährleisten, haben die Schweiz und Italien 2014 ein Abkommen unterzeichnet. Das Schweizer Parlament hat für Investitionen in Italien, beispielsweise für die Luino-Linie, Kredite von 280 Millionen CHF (255 Millionen Euro) gewährt.

### **Die Eröffnungsfeier im Juni 2016**

Die Eröffnung des längsten Eisenbahntunnels der Welt wird am 1. Juni 2016 mit rund 1200 Gästen in der Nähe der beiden Portale in Erstfeld (UR) und Bodio/Pollegio (TI) stattfinden. Beim Nord- und Südportal wird eine parallelaufende, sicher ergänzende Inszenierung stattfinden. Die schweizerische Regierung in corpore, Staats- oder Regierungschefs der Nachbarländer, Verkehrsminister sowie hochrangige Vertreter der Europäischen Union werden daran teilnehmen. 1000 Personen aus der Schweiz werden zudem per Auslosung die Möglichkeit erhalten, als erste durch den Gotthard-Basistunnel zu fahren. Am Wochenende vom 4. und 5. Juni 2016 findet zudem ein Publikumsanlass statt. An diesem kann die Bevölkerung durch den Tunnel fahren und die attraktiven Festplätze in der Nähe der Tunnelportale besuchen. Ziel ist es, der Schweizer Bevölkerung für die Zustimmung bei verschiedenen Volksabstimmungen zugunsten der NEAT und einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik zu danken.

### **Kontakte:**

Projektleitung Eröffnungsfeier Gottardo 2016  
Bundesamt für Verkehr, Gregor Saladin  
presse@bav.admin.ch  
+41 58 462 36 43

Präsenz Schweiz, EDA  
Andrea Arcidiacono, Chef Programm «Gottardo 2016»  
andrea.arcidiacono@eda.admin.ch  
Tel.: + 41 58 462 32 97  
Mobil: + 41 79 291 13 47

Präsenz Schweiz, EDA  
Eric Marbach, Stv. Chef Programm «Gottardo 2016»  
eric.marbach@eda.admin.ch  
Tel: +41 58 462 85 12

Präsenz Schweiz, EDA  
Katalin Jenni-Szaloky, Projektleiterin Events  
katalin.jenni-szaloky@eda.admin.ch  
Direkt: +41 58 462 59 92  
Mobil: +41 79 296 78 75

### Quellen:

Bundesamt für Verkehr (BAV): Die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) [bav.admin.ch/alptransit/index.html](http://bav.admin.ch/alptransit/index.html)

SBB, BAV, Alptransit: Gottardo 2016 [gottardo2016.ch](http://gottardo2016.ch)

Alptransit Gotthard, San Gottardo [alptransit.ch/de/home/](http://alptransit.ch/de/home/)

Swiss Travel System, Gotthard [swisstravelsystem.com/de/gotthard-basistunnel.html](http://swisstravelsystem.com/de/gotthard-basistunnel.html)

Rhein-Alpen-Korridor [corridor-rhine-alpine.eu/](http://corridor-rhine-alpine.eu/)

Internationale Korridor Rhein-Alpen Konferenz 2015, Konferenzbericht. Antwerpen, 21.10.2015

[bav.admin.ch/aktuell/\\_veranstaltungen/04980/index.html](http://bav.admin.ch/aktuell/_veranstaltungen/04980/index.html)