Gotthardtunnel : Durchstich im längsten Eisenbahntunnel der Welt

Autor(en): **Lenzin, René**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **38 (2011)**

Heft 1

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-909579

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Durchstich im längsten Eisenbahntunnel der Welt. Der 57 Kilometer lange Tunnel am Gotthard ist das Herzstück der neuen Flachbahn durch die Alpen. Im Oktober erfolgte der Durchschlag in der Oströhre, im April wird es bei der Weströhre so weit sein. Spätestens 2017 rollen die Züge durch den Gotthard. Von René Lenzin

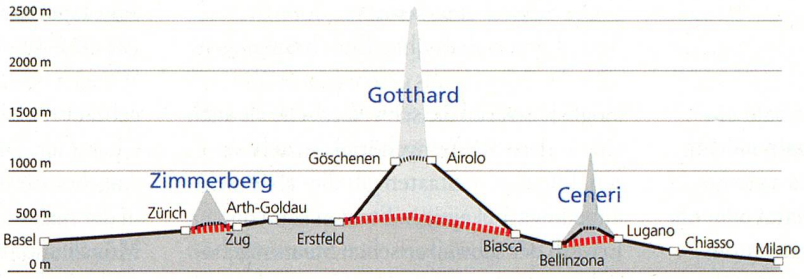
Weltrekord am Gotthard. Unter diesem Titel feierte die Schweiz Mitte Oktober den Durchstich in der Oströhre des neuen Eisenbahn-Basistunnels. Der Superlativ ist angebracht: Mit 57 Kilometern ist er der längste Tunnel der Welt. Der Durchschlag erfolgte termingerecht, 30 Kilometer vom Südportal in Bodio (TI) und 27 Kilometer vom Nordportal in Erstfeld (UR) entfernt und mit einer minimalen Abweichung von acht Zentimetern horizontal und einem Zentimeter vertikal. Der Gotthard-Basistunnel besteht aus zwei parallelen Einspurröhren, die alle 325 Meter mit einem rund 40 Meter langen Querschlag verbunden sind. Insgesamt misst das Tunnelsystem mit allen Schächten und Stollen 151,8 km.

Im April dieses Jahres sollten sich die Mineure aus Nord und Süd auch in der Weströhre die Hand reichen können. In den ausgebrochenen Tunnelstücken hat bereits der Einbau der Geleise und der Bahntechnik begonnen. Spätestens 2017 werden die ersten Personen- und Güterzüge durch den Tunnel brausen, der auf Höchstgeschwindigkeiten von 250 Stundenkilometern ausgelegt ist. Zur durchgehenden Flachbahn wird die Gotthardlinie allerdings erst mit der

Jubel beim Gotthard-Durchstich im letzten Oktober.

Foto: Keystone

Eröffnung des 15,4 Kilometer langen Basistunnels am Monte Ceneri. Dieses ebenfalls zweiröhrige Teilstück zwischen Bellinzona und Lugano sollte 2019 eröffnet werden.



Zusammen mit dem 2007 eröffneten Lötschberg bilden Gotthard und Ceneri die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat), wie sie das Schweizer Volk 1992 im Grundsatz beschlossen hat. Sechs Jahre später verabschiedete es auch ein Finanzierungskonzept, das insgesamt 30 Milliarden Franken für grosse Bahnprojekte einplant. Knapp die Hälfte davon ist für die Neat vorgesehen. Die mutmasslichen Endkosten für die Gotthardstrecke betragen 12,25 Milliarden Franken, wovon 2,42 Milliarden für den Ceneri. Die Neat ist das Kernelement der schweizerischen Verkehrspolitik, die einen möglichst grossen Teil der Gütertransporte durch die Alpen auf der Schiene abwickeln will.

Zudem ist die Neat ein Teil des europäischen Bahnkorridors von Rotterdam nach Genua. Allerdings ist heute schon absehbar, dass diese Strecke zum Zeitpunkt der Neat-Eröffnung noch nicht vollständig realisiert sein wird. Aus finanziellen Gründen hat die Schweiz Abstriche bei den Zufahrtslinien zu den Basistunnels machen müssen. Und die Nachbarländer Deutschland und Italien werden die Anschlüsse im Norden und Süden bis 2019 kaum fertiggestellt haben. *Mehr Informationen unter: www.alptransit.ch*

Durch dieses grosse Loch rollen ab 2017 die Züge von und nach Italien.

Foto: Keystone