

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 38 (2011)
Heft: 1

Artikel: Gotthardtunnel : Durchstich im längsten Eisenbahntunnel der Welt
Autor: Lenzin, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909579>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Einspurrohren, 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.

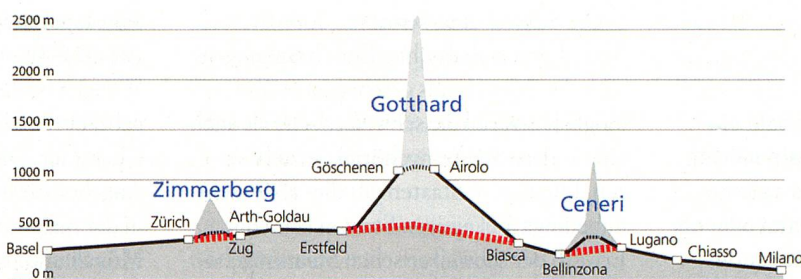
Im April dieses Jahres sollten sich die Mineure aus Nord und Süd auch in der Weströhre die Hand reichen können. In den ausgebrochenen Tunnelstücken hat bereits der Einbau der Geleise und der Bahntechnik begonnen. Spätestens 2017 werden die ersten Personen- und Güterzüge durch den Tunnel brausen, der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

Jubel beim Gotthard-Durchstich im letzten Oktober.



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.

