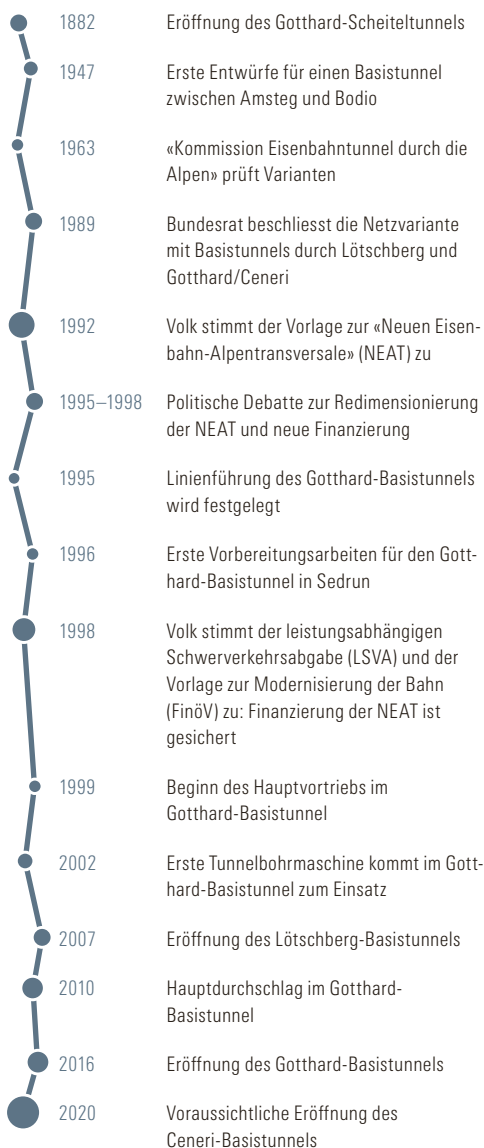


Die Geschichte



Quantensprung für Bahnverkehr

Der Gotthard-Basistunnel verkürzt die Strecke von Altdorf (UR) nach Bellinzona (TI) um 30 Kilometer und schafft eine Flachbahn durch die Alpen.

Dank dem Tunnel gelangen die Züge rascher von Nord nach Süd und Süd nach Nord. Dem Güterverkehr ermöglicht die Flachbahn Fahrten mit längeren Zügen mit grösserem Gewicht, weniger Loks und weniger zeitintensiven Rangiermanövern. Die Effizienz und Zuverlässigkeit im Schienengüterverkehr steigt, damit wird die Schiene konkurrenzfähiger. Neu können pro Tag bis zu 260 Güterzüge verkehren, auf der historischen Bergstrecke waren es maximal 180.

Im Personenverkehr wird die Verkürzung der Reisezeit schrittweise ab 2016 spürbar. Nach Abschluss der Arbeiten auf den Zufahrtsstrecken und am Ceneri-Basistunnel werden Reisende zwischen Zürich und Lugano rund 45 Minuten einsparen. Personenzüge fahren im Tunnel mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h; möglich sind Spitzengeschwindigkeiten bis zu 250 km/h. Sie werden auf der Nord-Süd-Achse im Halbstundentakt verkehren, doppelt so häufig wie bisher.

Stichtag 1. Juni

Am 1. Juni 2016 geht der Gotthard Basistunnel von der Erstellerin AlpTransit AG via den Bund als Besteller an die SBB als künftige Betreiberin über. Nach weiteren Tests wird der Tunnel am 11. Dezember 2016 fahrplanmässig in Betrieb gehen.





Im Auftrag der Bevölkerung

Ein beachtlicher Teil des Nord-Süd-Güterverkehrs in Europa führt durch die Schweiz. Alle Prognosen weisen auf eine deutliche Zunahme des Verkehrs in den nächsten Jahrzehnten hin.

Die Schweiz will Verkehrsmittel fördern, die effizient, umweltschonend und platzsparend sind. In mehreren Abstimmungen hat sich die Bevölkerung dafür ausgesprochen, den alpenquerenden Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit dem Gotthard-Basistunnel bildet ein zentrales Element dieser Verkehrspolitik.

Die Bevölkerung hat auch ja dazu gesagt, dass mit dem FinöV-Fonds und seit Anfang 2016 mit seinem Nachfolger, dem Bahninfrastrukturfonds, die Finanzierung der NEAT und weiterer Eisenbahn-Grossprojekte langfristig gesichert werden kann.

Der längste Eisenbahntunnel der Welt

Mit seinen 57 Kilometern ist der Gotthard-Basistunnel der längste Eisenbahntunnel der Welt. Er weist nur geringe Steigungen auf, der Scheitelpunkt liegt auf 550 m.ü.M. Die Bauzeit belief sich ohne Sondierungsarbeiten auf 17 Jahre. Die Bauarbeiten liefen in drei Schichten rund um die Uhr.

Die Mineure mussten unterschiedliche Gesteinsschichten durchbohren: vom harten Granit bis zu zerbrochenen Sedimenten. Der Vortrieb in den Haupttröhren erfolgte mehrheitlich mit Tunnelbohrmaschinen und zu 20 Prozent mit Sprengvortrieb. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2300 Metern ist der Gotthard-Basistunnel nicht nur der längste, sondern auch der am tiefsten unter Tag liegende Eisenbahntunnel der Welt.



Die Fakten

- Länge: 57 km (längster Eisenbahntunnel der Welt)
 - Dauer Tunnelfahrt: knapp 20 Minuten für Personenzüge
 - Zwei einspurige Röhren, alle 325 m durch Querschläge verbunden
 - Gesamtlänge aller Röhren: 152 km
 - Nordportal in Erstfeld (UR), Südportal in Bodio (TI)
 - Scheitelpunkt des Tunnels auf 550 m ü. M.
 - Maximale Felsüberdeckung: 2300 m
 - Bauzeit (ohne Sondierungen): 17 Jahre
 - Vortrieb der Hauptröhren mit Tunnelbohrmaschinen (80%) und Sprengungen (20%)
 - Ausbruchmaterial: 28,2 Mio. t
 - Kosten des Gotthard-Basistunnels: CHF 9,7 Mrd. (Preisstand 1998, exkl. Teuerung, MwSt. und Bauzinsen; effektive Gesamtkosten: CHF 12,2 Mrd.)
 - Kosten der gesamten NEAT mit Lötschberg-, Gotthard- und Ceneri-Basistunnel: CHF 18,2 Mrd. (Preisstand 1998, exkl. Teuerung, MwSt. und Bauzinsen; effektive Gesamtkosten: gut CHF 23 Mrd.)
 - Tunnelkapazität: bis zu 260 Güterzüge sowie 65 Personenzüge pro Tag
 - Fahrplangeschwindigkeit: Güterzüge 100 km/h; Personenzüge bis zu 200 km/h
 - Maximale Geschwindigkeit: Güterzüge 160 km/h; Personenzüge 250 km/h
 - Zugsicherungssystem mit Führerstandssignalisierung (ETCS Level 2)
 - Zeitgewinn Zürich–Lugano nach Endausbau der Achse (ab 2020): rund 45 Min.
 - Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels: 11. Dezember 2016
- 



Eröffnung Gotthard-Basistunnel 1. Juni 2016



Liebe Festbesucherin, lieber Festbesucher

Der 1. Juni 2016 ist ein Freudentag! Nach 17 Jahren Bauzeit, harter Arbeit und grossem Einsatz aller Beteiligten können wir heute den Gotthard-Basistunnel einweihen. Wir tun dies mit Dankbarkeit, grosser Freude und auch Stolz.



Dankbar sind wir den Erbauern dieses Tunnels. Sie alle dürfen stolz sein auf die vollbrachte Leistung. Unser Dank gebührt weiter der Bevölkerung der Region für ihr Verständnis und ihre Geduld sowie den Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, die mit ihrem Ja zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) den Grundstein für den Bau des Gotthard-Basistunnels legten.

Wir dürfen den heutigen Festtag freudig gestimmt begehen. Mit dem Gotthard-Basistunnel realisieren wir ein Bauwerk, von dem sowohl wir als auch die künftigen Generationen profitieren werden. Wir schaffen damit im Zentrum Europas eine Grundlage für eine erfolgreiche Verkehrs- und Transportzukunft.

Das Gemeinsame und Verbindende des Gotthards steht denn auch im Zentrum der heutigen Feier: Nord und Süd rücken ein Stück näher zusammen. Ich wünsche Ihnen ein schönes Fest. Geniessen Sie heute und in Zukunft die Fahrt durch den längsten Eisenbahntunnel der Welt!

Johann N. Schneider-Ammann, Bundespräsident

A handwritten signature in black ink, which reads "Johann N. Schneider-Ammann". The signature is written in a cursive, flowing style.



Eröffnungsinszenierung

350 Darstellerinnen und Darsteller gestalten die Inszenierung im Norden: Chöre aus der Region Uri, internationale Boden- und Luftartisten, verschiedene Profimusiker und Formationen der Schweizer Militärmusik. Sie treten in der Betonhalle Rynächt auf, die Zuschauerinnen und Zuschauer flankieren die Künstlerinnen und Künstler entlang der Gleisachse.

240 Personen stehen im Süden auf der Bühne: Luft- und Bodenartisten, Alphornbläser, Chöre, das Armeespiel. Die Inszenierung findet statt auf einer Wiese neben dem Informationszentrum Pollegio – open-air vor einem grossen Bildschirm für Videoprojektionen.



1. Sacre del Gottardo

«Sacre del Gottardo» heisst der erste Teil des künstlerischen Rahmenprogramms unter der Leitung von Volker Hesse. Das französische Wort «Sacre» lässt sich mit «Salbung», «Weihe» übersetzen; rituelle und feierliche Vorgänge klingen an. Die Feier des Jahrhundertbauwerks Gotthard-Basistunnel ruft nach grossen Gesten, nach erfülltem Pathos, nach heiligem Ernst. Im Wort «Sacre» bzw. «sacrifice», «sacral» schwingt aber auch das Wort «Opfer» mit. In Igor Strawinskys weltberühmtem Ballett «Sacre du Printemps» wird ein rituelles Menschenopfer vollzogen – archaisch, wild, grausam.

Tunnelbauten sind eindrückliche Zeugnisse menschlicher Erfindungs- und kollektiver Leistungsfähigkeit, aber auch von Fluch und Qual. Die Tunnelbauten in den Alpen im 19. Jahrhundert waren mit Zerstörungen und Menschenschinderei verbunden. Viele Arbeiter bezahlten die Arbeit im Berg mit ihrem Leben. Auch bei den heutigen Tunnelbohrungen bleibt spürbar, wie gefährlich der Kampf des Menschen mit den Gesteinsmassen letztlich ist. Die Tunnelbauer wissen um die Unberechenbarkeit der Natur.

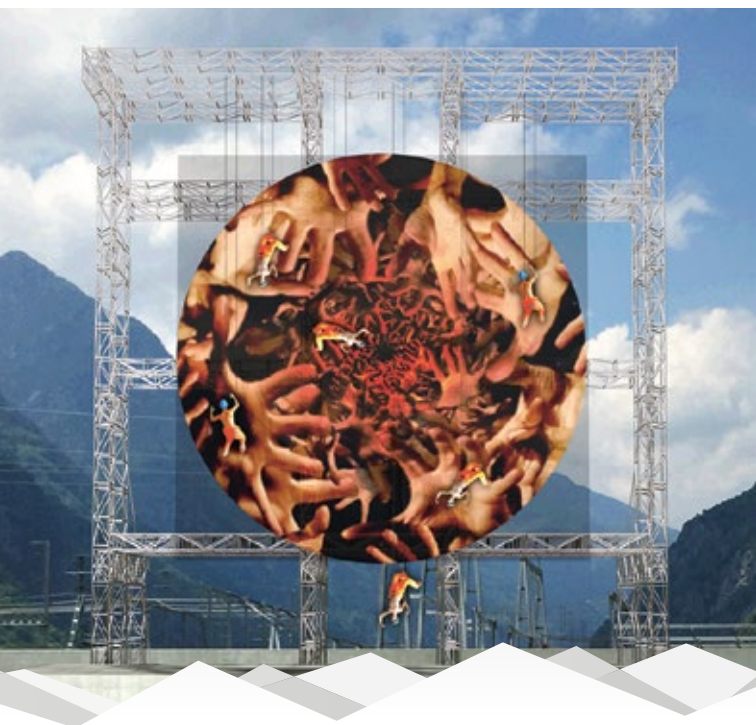
Die künstlerische Inszenierung nimmt beide Bedeutungen des Wortes «Sacre» auf. Neben den modernen Maschinen, die sich in das Gestein hineinfressen, flackert immer auch das Lämpchen am Fuss der Statue der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Bergleute.



2. Bergdämonen

Menschen, die im Gebirge leben und arbeiten, sind vertraut mit seinen Gefahren: Steinmassen stürzen plötzlich in die Tiefe, Schlamm- oder Schneelawinen vernichten in kürzester Zeit Häuser, Dörfer, Landschaften. Rasende Stürme schütteln die Menschen durch. Die künstlerische Inszenierung stellt dar, wie die alpenländische Kultur die Erfahrung des Ausgeliefertseins an die Natur aufnimmt: Man erzählt sich Geschichten von bösen Bergdämonen, malt Teufel und Spukgestalten und erzeugt unheimliche Klänge und Rhythmen.

Inbrünstig, aus tiefer melancholischer Seele tönen in der Inszenierung die langgezogenen Laute der Jodlerinnen und Jodler über Berg und Tal. Die Kunst feiert die Schönheit des Alpenglühens, die Macht des Sternenhimmels im Gebirge, die Sehnsucht nach Geborgenheit in der dörflichen Gemeinschaft.





3. Übermut und Freude

Im dritten Teil nähern sich die Eröffnungszüge ihren Zielen, die Dämonen verschwinden oder verwandeln sich in lustige Figuren. Das technische Meisterwerk, die politische und ökonomische Leistung werden umjubelt.

Norden und Süden gehen aufeinander zu: Das Mittelmeer trifft mitteleuropäische Industrielandschaften, Fellini-Figuren stoßen auf strenge Leistungsträger, Monteverdi auf Bach, Tarantella auf Alpentänze, Montanara auf Gloria.

Die heilige Barbara segnet Zuginsassen und Repräsentanten an den Tunnelleingängen, auf dass mit diesen Eröffnungszügen eine gute Zeit beginnen möge.

Bei der künstlerischen Inszenierung arbeiten Professionals aus der Schweiz, Chile, Spanien, Frankreich und Deutschland zusammen mit Laien aus der Region.

Oben von links nach rechts:

Stephan Mannteuffel Raum- und Kostümgestalter, Paula Riquelme Choreographie Luftartisten Nord und Süd, Andrea Herdeg Choreographie Nord

Mitte von links nach rechts:

Georg Lendorff Video Artist Nord, Rolf Derrer Produzent, Thomas Prahm Technische Leitung, Knut Jensen Musikalischer Leiter

Unten von links nach rechts:

Laia Sanmartin Choreographie Süd, Volker Hesse Regie/Künstlerische Leitung, François Chalet Video Artist Süd, Jürg Kienberger Mitarbeit Musik und Sänger, Claudia Capecchi Produktionsleitung

