|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Von der Idee bis zur ersten Fahrt**  **Auftrag 1: Chronologie** Ein gigantisches Projekt wie die NEAT kann nicht in kurzer Zeit realisiert werden. Von der Idee bis zur Realisierung können Jahrzehnte vergehen. Suche nach **Jahreszahlen** zu den folgenden Meilensteinen des NEAT-Baus.   |  |  | | --- | --- | | **1947** | **Ideen** | | Der Ingenieur Eduard Gruner präsentiert Ideen für einen Gotthard-Basistunnel. 15 Jahre später lässt das Departement des Innern ein erstes Projekt ausarbeiten, aber zuerst wird der Gotthard-Strassentunnel gebaut. | | | **1974** | **Varianten** | | Während 5 Jahren werden die Varianten Lötschberg, Meiringen-Tessin, Gotthard, Glarus-Biasca und Splügen heftig diskutiert. 9 Jahre später werden sie vom Bundesrat als „nicht dringlich“ schubladisiert. | | | **1988** | **Entschluss** | | Die SBB sprechen sich für einen Gotthard-Basistunnel aus. Ein Jahr später beschliesst die Schweizer Regierung der Bau einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Wieder drei Jahre später befürwortet das Schweizer Volk mit 64% Ja-Stimmen den Bau der NEAT. | | | **1993** | **Sondierung** | | Die AlpTransit Gotthard übernimmt die Verantwortung für das Projekt. Während fünf Jahren untersucht sie die geologischen Verhältnisse in der Piora-Mulde, einer gigantischen, trichterförmigen Sandkuhle im Gotthardmassiv. | | | **1995** | **System** | | Der Bundesrat genehmigt die Linienführung für den Tunnel zwischen Erstfeld und Bodio. Es wird festgelegt, dass zwei Einspur-Röhren für die Züge gebaut werden. Diese sollen mit 180 Querschlägen verbunden sein und sich gegenseitig als Rettungsräume dienen. | | | **1999** | **Vorarbeiten** | | Während mehreren Jahren wird in Sedrun ein 800 m tiefer Schacht ausgehoben, damit von dessen Fuss aus der Basistunnel schneller gebaut werden kann. Bei Faido beginnt ein Zwischenangriff Richtung Süden. In Amsteg ist offizieller Baubeginn auf der Alpen-Nordseite. | | | **2006** | **Durchstich** | | Knapp vier Jahre nach dem Baustart zwischen Bodio und Faido kann der erste Durchschlag einer Tunnelbohrmaschine im Gotthard-Basistunnel gefeiert werden. | | | **2009** | **Technik** | | Während an den anderen Orten noch gebohrt wird, beginnt bei Biasca sofort der Einbau von Geleisen, Fahrleitungen, Kommunikationsnetzen, Sicherungseinrichtungen und Abwasserleitungen. | | | **2010** | **Weltrekord** | | Am 15. Oktober erfolgt der erste Hauptdurchschlag zwischen Sedrun und Faido. Damit ist der Gotthard-Basistunnel auf einer Länge von 57 km vollständig durchbrochen. Somit kann überall mit dem Einbau der Bahntechnik begonnen werden. | | | **2016** | **Eröffnung** | | Die SBB übernehmen von der AlpTransit das Tunnelsystem. Technische Tests und Probefahrten folgen bis zum Betriebsstart am 11. Dezember. Eröffnungsfeier ist am 1. Juni 2016. | | |