Geologie Kosten und neue Standards

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun**

Band (Jahr): **- (2004)**

Heft 1

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-418895

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

Geologie, Kosten und neue Standards

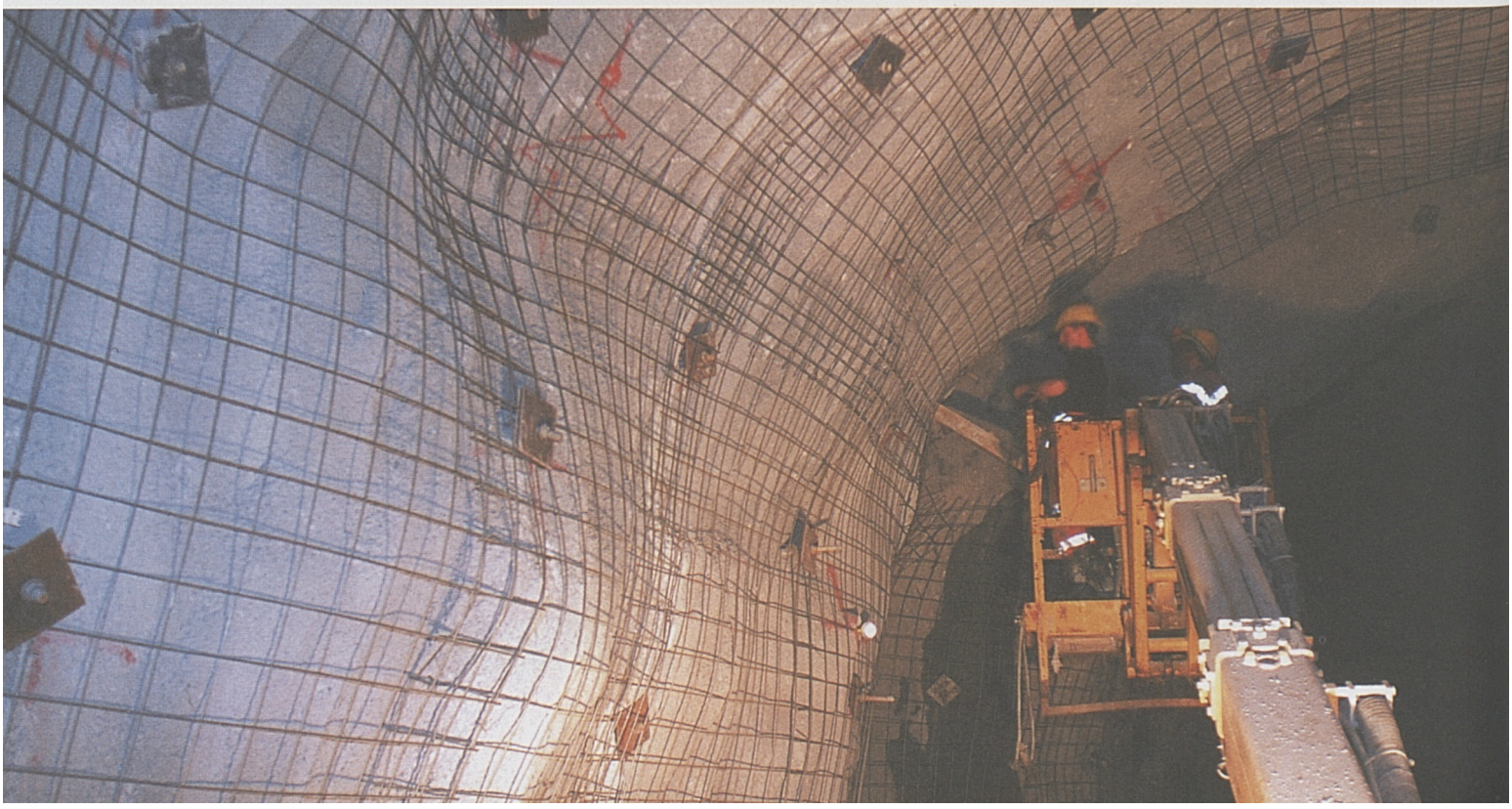
Mit AlpTransit Gotthard AG entsteht ein Jahrhundertbauwerk. Der 57 km lange Gotthard-Basistunnel hat eine Planungs- und Bauzeit von rund 25 Jahren. Der Bau ist technisch und finanziell äusserst anspruchsvoll. Die lange Realisierungszeit bringt es mit sich, dass weiterentwickelte Standards und Technologien in den Bau einfliessen müssen.

Mehrleistungen für Projektanpassungen

«Am Gotthard verrechneten sich bisher alle», titelte die Berner Zeitung, «Anhaltende Verwirrung um NEAT-Kosten» die Neue Zürcher Zeitung. Die Frage der Mehrkosten füllte in den vergangenen Wochen die Zeitungsseiten.

Tatsache ist, dass die technisch und finanziell äusserst anspruchsvollen Projekte auf der Gotthardachse nicht zu vergleichen sind mit dem Bau eines Einfamilienhauses. Verteuert wird der Bau des Gotthard-Basistunnels hauptsächlich durch Mehrleistungen für Projektanpassungen.

Gegenüber dem Kostenziel des Bundes von CHF 6536 Mio. für den Bau des Gotthard-Basistunnel sind zusätzliche Investitionen von CHF 1040 Mio. erforderlich. Dazu gehören die Mehrinvestitionen für das Erreichen einer höheren Akzeptanz bei der Bevölkerung (CHF 470 Mio.). Beispielsweise Vorinvestitionen für die Realisierung eines Verzweigungsbauwerkes im Berg zwischen Erstfeld und Amsteg im Hinblick auf eine spätere Linienführung «Berg lang» und der politisch bedingte spätere Baubeginn im Kanton Uri. Weitere Investitionskosten für die Erhöhung des Sicherheitsstandards (CHF 310 Mio.) entfallen hauptsächlich auf Querschläge zwischen den beiden Tunnelröhren und eine neue Abluftführung in den Multifunktionsstellen Sedrun und Faido für den Ereignisfall.

Auch geologische Störzonen verursachen Kosten. So erforderten die schwierigen, instabilen Verhältnisse in der Multifunktionsstelle (MFS) Faido, welche in dieser Form nicht prognostiziert waren, eine Anpassung des Projektes. Die Mehrkosten für die Bewältigung dieser Störzone belaufen sich auf rund CHF 150 Mio. Weil aber bis heute in den aufgefahrenen 44 km Stollen, Schächten und Tunnels ca. CHF 40 Mio. durch bessere Geologie eingespart werden konnten, betragen die effektiven Mehrkosten rund CHF 110 Mio. Fazit: Die Mehrkosten infolge «schlechterer» Geologie entsprechen somit bis heute lediglich 1,5 % der Gesamtkosten des Gotthard-Basistunnels.

Die Erstellung der Multifunktionsstelle Sedrun ist technisch äusserst anspruchsvoll.