

**Zeitschrift:** Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun  
**Herausgeber:** AlpTransit Gotthard AG  
**Band:** - (2004)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Geologie Kosten und neue Standards  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-418895>

### 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:** 24.01.2026

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

6

## Mehrleistungen für Projektanpassungen

«Am Gotthard verrechneten sich bisher alle», titelte die Berner Zeitung, «Anhalten-de 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 Gott-hard-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.

*Die Erstellung der Multifunktionsstelle Sedrun ist technisch äusserst anspruchsvoll.*

Auch geologische Störzonen verursachen Kosten. So erforderten die schwierigen, instabilen Verhältnisse in der Multi-funktionsstelle (MFS) Faido, welche in dieser Form nicht prognostiziert waren, eine Anpassung des Projektes. Die Mehrkosten für die Bewältigung dieser Stör-zone 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 «schlechter» Geologie entsprechen somit bis heute lediglich 1,5 % der Gesamtkosten des Gotthard-Basistunnels.

