Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2004)
Heft: 2

Artikel: Stand der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-418898

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: 08.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Stand der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel

Auf den Baustellen der AlpTransit Gotthard AG laufen die Arbeiten am längsten Eisenbahntunnel der Welt zurzeit auf Hochtouren. Von insgesamt 153,4 km Tunnel, Schächte und Stollen des Projekts AlpTransit Gotthard sind per Ende Oktober 2004 59,7 km oder 38,9 Prozent ausgebrochen. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten, November 2004.

Sedrun – Graubünden

Am Schachtfuss in Sedrun laufen die Arbeiten auf Hochtouren. In der Zwischenzeit sind nicht weniger als 4800 m Tunnel ausgebrochen. In der Oströhre des Gotthard-Basistunnels ist mehr als die Hälfte der Strecke zwischen Schachtfuss und der Losgrenze Nord zum Teilabschnitt Amsteg geschafft. Neben den vier Hauptvortrieben in den Einspurtunnel im Norden und Süden wird in der Tunnelwechselaufweitung Nord West (TWA 2), im Seitenstollen Süd (an zwei Stellen) und in Querschlägen Vortrieb gemacht. In Kürze wird auch der Seitenstollen Süd fertig gestellt sein. Sowohl in der Ost- wie auch in der Weströhre wurden in diesem Herbst im Rahmen des Vorauserkundungskonzepts Kernbohrungen zur Erkundung des Tavetscher-Zwischenmassivs Nord und der Urseren-Garvera-Zone durchgeführt.

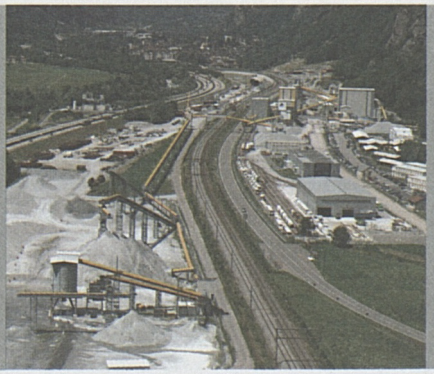
Die Reparatur der durch den Brand vom 28. Juni 2004 beschädigten Förderbänder und Anlagen im Val Bugnei konnte in der Zwischenzeit komplett abgeschlossen werden. In der Ablagerung Val Bugnei sind inzwischen mehr als eine Million Tonnen nicht verwertbares Ausbruchmaterial und Schlamm aus dem Kieswerk eingebaut worden. Das verwertbare Ausbruchmaterial (A-Material) ist bis zur Aufbereitung als Zuschlagstoff in Tgaglias und im Val da Claus zwischengelagert.

Bodio – Tessin

In Bodio hat die Tunnelbohrmaschine in der Oströhre mehr als 5200 m ausgebrochen. Die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre hat mittlerweile mehr als 6100 m aufgefahren. Die geologischen Verhältnisse waren während der letzten Wochen weitgehend gut. Sowohl in der Weströhre als auch in der Oströhre wurden lediglich Anker, Teilbögen und Netze im Vortriebsbereich eingebaut. Am 8. Oktober 2004 hat die ARGE TAT der ATG einen Nachtrag von 82 Millionen Franken eingereicht. Diese Summe entspricht 5,5 % des Auftragsvolumens der ARGE TAT. Nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft weichen die angetroffenen geologischen Verhältnisse von den Prognosen ab. Die ATG wird den Nachtrag in den nächsten Monaten prüfen.

Beim Vortrieb am Schachtfuss in Sedrun werden Spitzenleistungen erzielt.

Blick auf die Materialbewirtschaftungsanlagen in Bodio.



Faido – Tessin

Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wurde anfangs 2003 in der Multifunktionsstelle Faido eine schwierige geologische Störzone angetroffen. Aufgrund der geologischen Situation wurde dann beschlossen, den Spurwechsel und die Nothaltestelle West nach Süden zu verschieben. Seither laufen die Arbeiten in Faido wieder auf Hochtouren. In der Zwischenzeit ist die Störzone in Richtung Süden vollständig durchfahren worden. In nördlicher Richtung hat die Oströhre die Störzone ebenfalls verlassen, wobei die Übergangszone in den Lucomagnogneis länger und druckhafter ist, als angenommen. Der Vortrieb der Weströhre steht am Ende der äusserst druckhaften Störzone, wo zurzeit umfangreiche Nachsicherungsarbeiten laufen.

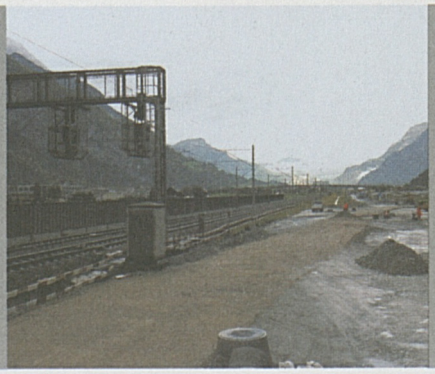
Amsteg – Uri

Erfreulich verlaufen die Vortriebsarbeiten im Teilabschnitt Amsteg. Ende Juni 2004 hatten die beiden Tunnelbohrmaschinen die prognostizierte, bautechnisch anspruchsvolle Intschi-Zone ohne grössere Schwierigkeiten durchfahren. Die TBM «Gabi I» in der Oströhre benötigte insgesamt 72 Arbeitstage. Die TBM in der Weströhre ihrerseits profitierte von den in der Oströhre gemachten Erfahrungen. «Gabi II» durchfuhr die Intschi-Zone in 52 Tagen. Anfangs Juli 2004 erreichte die TBM in der Weströhre mit 40,1 m gar einen neuen Tagesrekord beim Bau des Gotthard-Basistunnels. In der Zwischenzeit hat die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre bis jetzt rund 4600 m, diejenige in der Oströhre über 5000 m zurückgelegt – rund die Hälfte bis Sedrun ist also geschafft!

Erstfeld – Uri

Jahrelang haben Vertreter des Kantons Uri, des Bundesamts für Verkehr und der AlpTransit Gotthard AG hart, aber fair diskutiert. Mitte Juli 2004 war es dann endlich soweit: In Erstfeld konnte die letzte grosse Baustelle des Gotthard-Basistunnels in Angriff genommen werden. Enorme Veränderungen sind im Raum Erstfeld zurzeit im Gange. Im Mittelpunkt der Arbeiten stehen die Verlegung der Kantonsstrasse Schattdorf–Erstfeld, der Bau des Installationsplatzes sowie die Erstellung des Werkgleises für den Anschluss der Baustelle an die SBB-Stammlinie. Schliesslich werden bis Anfang 2005 insgesamt 40 Gebäude (Wohnhäuser, Ställe, Industriegebäulichkeiten, Lagerhallen) abgebrochen.

Komplexe Ausbruchsarbeiten in Faido.

Luftaufnahme von der ATG-Baustelle Amsteg.

Vorbereitungsarbeiten für das Werkgleis Erstfeld.