

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2005)
Heft: 1

Artikel: Stand der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-418905>

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: 11.02.2026

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

Stand der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel

Nicht nur in Sedrun, sondern auch in den andern Teilabschnitten des längsten Eisenbahntunnels der Welt wird rund um die Uhr gearbeitet. Von insgesamt 153,5 km Tunnel, Schächten und Stollen des Projektes AlpTransit Gotthard sind per Anfang Mai 2005 69,844 km oder 45,5 Prozent ausgebrochen. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten, Mai 2005.

Erstfeld – Uri

Im Mittelpunkt der Arbeiten im Raum Erstfeld stehen der Bau des Installationsplatzes, die Erstellung des Werkgleises für den Anschluss der Baustelle an die SBB-Stammlinie sowie die Verlegung der Kantonsstrasse Schattdorf–Erstfeld. Ab Juli 2005 rollt der Verkehr über die neue Kantonsstrasse. Der Bau des Reservoirs Stägwald läuft auf Hochtouren. Im Bereich Gotthard Nord konnten die Arbeiten am Werkleitungs-Trassee West, Teil Süd, abgeschlossen werden. Die Arbeiten umfassten den Bau von neun Swisscom-Leitungen, acht Stromleitungen und Leitungen für die Gemeinschaftsantenne, die Wasserversorgung, das Schmutzwasser und für die Fernwärme. Voraussichtlich noch im Verlauf des ersten Halbjahres 2005 wird das Tunnelbaulos 151 für den Teilabschnitt Erstfeld vergeben.

Amsteg – Uri

Im Teilabschnitt Amsteg des Gotthard-Basistunnels haben die beiden Tunnelbohrmaschinen mehr als die Hälfte der 11,35 km langen Strecke von Amsteg nach Sedrun durchbohrt. Nach insgesamt je 6,5 km Vortrieb mussten die beiden Tunnelbohrmaschinen Gabi I und Gabi II im Frühling 2005 überholt werden. Da die beiden Riesenbohrer auf ihrem Weg Richtung Sedrun sehr harte Granitschichten antrafen, wurden die Bohrköpfe stark beansprucht. Deshalb wurden unter anderem die Verschleissbleche im äusseren Bohrkopfbereich ausgetauscht. Die Tunnelbohrmaschine Gabi II nahm Anfang April 2005 den Vortrieb in der Weströhre wieder auf, die Tunnelbohrmaschine Gabi I Anfang Mai 2005 in der Oströhre. In Kürze werden die beiden Maschinen die Kantongrenze zwischen Uri und Graubünden auffahren.

Faido – Tessin

Im Oktober 2003 musste die Multifunktionsstelle Faido wegen einer geologischen Störzone teilweise nach Süden verschoben werden. In der Zwischenzeit ist die Störzone in Richtung Süden vollständig durchfahren worden. In nördlicher Richtung hat die Oströhre die Störzone ebenfalls verlassen. Hingegen erwies sich die Übergangs- und Randzone nördlich der eigentlichen Störzone als länger und druckhafter als angenommen. Dieser Bereich wurde in der Zwischenzeit überfirstet. Zudem wurde aus der Oströhre ein Querstollen in die Weströhre ausgebrochen. Von dort wird nun die Tunnelröhre im guten Fels Richtung Sedrun vorgetrieben.





Bodio – Tessin

Im Teilabschnitt Bodio des Gotthard-Basistunnels ist mehr als die Hälfte der Strecke vom Tunnelportal Bodio bis zur Multifunktionsstelle Faido durchbohrt. Die Tunnelbohrmaschinen, die im Herbst 2002 bzw. im Frühjahr 2003 aus Montagekammern im Berginnern starteten, haben die Hälfte ihrer jeweiligen Wegstrecke in der Weströhre am 5. März und in der Oströhre am 18. April 2005 erreicht. Bis zur Einfahrt in die Multifunktionsstelle Faido müssen in beiden Röhren noch je rund 6,6 km aufgefahren werden. Der Durchschlag in die Multifunktionsstelle wird in der zweiten Jahreshälfte 2006 erwartet. Anschliessend werden die beiden Tunnelbohrmaschinen unter Tag komplett revidiert.

Ceneri – Tessin

Nur mit dem Ceneri-Basistunnel wird die neue Gotthardbahn zu einer durchgehenden Flachbahn durch die Alpen. 1999 genehmigte der Bundesrat das Vorprojekt für den 15,4 km langen Ceneri-Basistunnel zwischen Camorino und Vezia. Im April 2003 fand die Planauflage für das Auflageprojekt Ceneri-Basistunnel statt.

Nach dem Ständerat im Dezember 2003 stimmte auch der Nationalrat im Juni 2004 der Freigabe des Kredits für den Bau des Ceneri-Basistunnels zu. Die Baubewilligung wird auf Mitte 2005 erwartet. Anschliessend wird mit den Vorarbeiten begonnen. Die eigentlichen Vortriebsarbeiten für den Ceneri-Basistunnel mit zwei einspurigen Tunnelröhren werden 2006 aufgenommen. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

Im Rahmen möglicher Kompensationsplanungen wurde vorgeschlagen, beide Röhren des Ceneri-Basistunnels im Rohbau auszubrechen, aber nur eine Röhre mit den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen auszurüsten. Die AlpTransit Gotthard AG vertritt die Meinung, dass mit einer solchen Etappierung die Verkehrspolitik des Bundes nicht vollumfänglich umgesetzt werden kann. Mit einer etappierten Variante könnten entweder die Bedürfnisse des Güterverkehrs (Flachbahn) oder des Reiseverkehrs (kürzere Fahrzeiten) befriedigt werden. In keinem Fall aber könnte die vom Tessiner Parlament genehmigte S-Bahn und die damit verbundenen grossen Fahrzeiteinsparungen zwischen Lugano und Locarno realisiert werden. Bei einem späteren Ausbau der zweiten Röhre könnte der Reiseverkehr aus Sicherheitsgründen den Ceneri-Basistunnel für fünf bis sechs Jahre nicht nutzen und es würden erhebliche Mehrkosten entstehen.

