

Stand der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418905>

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.

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-Trasse West, Teil Süd, abgeschlossen werden. Die Arbeiten umfassten den Bau von neun Swisscomleitungen, 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 Kantonsgrenze 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 vorgefahren.



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 Planaufgabe 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 auszubereiten, 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.

