

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2000)
Heft: 2

Artikel: Aktueller Stand im Süden
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419189>

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

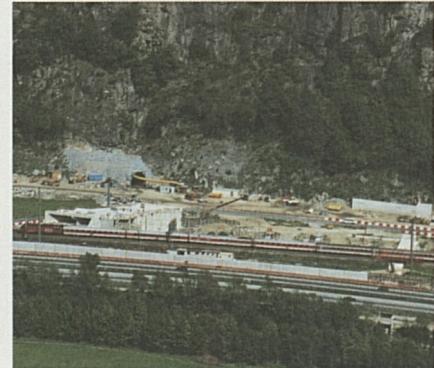
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

Aktueller Stand im Süden

Nicht nur im Norden wird am längsten Eisenbahntunnel der Welt hart gearbeitet. Auch in den Teilabschnitten des Gotthard-Basistunnels Süd – in Sedrun, Faido und Bodio schreiten die Arbeiten termingerecht voran. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten auf der anderen Seite des Gotthards...



Sedrun • Graubünden

Nach einer Bauzeit von sechzehn Monaten ist anfangs März 2000 der Hauptschacht in Sedrun erfolgreich abgeteuft worden.

Die Tunnelbauer erreichten in einer Tiefe von 800 m das Niveau des künftigen Gotthard-Basistunnels: 550 m ü.M. – beinahe die Meereshöhe der Stadt Bern! Nach einer Uminstallationsphase im Schacht und am Schachtfuss laufen seit Ende August die Ausbrucharbeiten für die drei riesigen Kavernen.

Das Ausbruchmaterial von rund 62'000 m³ wird mit grossen Kübeln auf das Niveau des Zugangsstollens hochgezogen und anschliessend mit Pneufahrzeugen zur Aufbereitungsanlage für Betonzuschlagstoffe transportiert. Diese Arbeiten dauern bis im Sommer 2001.

Faido • Tessin

In Faido-Polmengo wurde im Dezember 1999 mit dem Vortrieb des 2,6 km langen Zugangsstollens begonnen. Rund die Hälfte dieses Tunnels mit einem Gefälle von steilen 12 Prozent ist in der Zwischenzeit ausgebrochen. Im Sommer 2001 sollte der Stollen fertig gestellt sein.

Dank diesem Zwischenangriff wird die Bauzeit des Basistunnels massiv verkürzt. Zudem wird am Fusspunkt des Zugangsstollens eine der beiden Notalte- und Multifunktionsstellen des längsten Eisenbahntunnels der Welt errichtet. Beim Betrieb des Basistunnels dient der Stollen als Zugang für die nötigen Unterhaltsarbeiten im Tunnel.

Bodio • Tessin

Auch in Bodio-Pollegio laufen die Arbeiten am Südportal des Gotthard-Basistunnels auf Hochtouren. Beim Umgehungsstollen haben die Tunnelbauer bereits rund 800 m ausgebrochen. Dank diesem 1,2 km langen Stollen kann die Achse des Basistunnels erreicht werden, ohne dass zuerst die schwierige Lockergesteinsstrecke hinter dem Dorf Bodio durchquert werden muss.

Beim Bau des 3,2 km langen Schutstollens hat man den Tunnelmeter 1300 erreicht. Durch diesen Stollen wird anschliessend das Ausbruchmaterial aus dem Vortrieb des Basistunnels mit einem Förderband bis zur Deponie bei der Buzza di Biasca transportiert. Schliesslich kann man in Bodio auch die ersten betonierten Meter des künftigen Gotthardbasistunnels bestaunen – bei der Tagbaustrecke sind nämlich bereits 250 m Tunnelgewölbe erstellt.