

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2001)
Heft: 2

Artikel: Mit voller Kraft in den Berg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419201>

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: 12.01.2026

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

Mit voller Kraft in den Berg

Am 30. Oktober 2001 hat die AlpTransit Gotthard AG das Hauptlos für den 11,4 km langen Teilabschnitt von Amsteg nach Sedrun der Arbeitsgemeinschaft Amsteg, Los 252, Gotthard-Basistunnel Nord AGN zugesprochen. In Kürze können nun auch vom Norden her die Vortriebsarbeiten am Gotthard-Basis-tunnel beginnen.



3

Die Entscheide im Süden

Zuerst ein Blick über den Gotthardpass: In Juni 2001 hat der Verwaltungsrat der AlpTransit Gotthard AG beschlossen, die beiden Tunnelbaulose Bodio und Faido miteinander zu kombinieren und an die unter der Leitung der Firma Zschokke Locher AG stehende Arbeitsgemeinschaft TAT zu vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt 1,48 Mia. Franken.

Rund vier Monate später, am Mittwoch, 10. Oktober 2001, unterzeichneten Vertreter der beteiligten Firmen, des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der AlpTransit Gotthard AG im Luzerner Verkehrshaus den entsprechenden Werkvertrag – 35 kg Akten in 23 Ordnern.

Bald schon fräsen sich die Rollenmeissel der Tunnelbohrmaschinen von Süden und Norden durch die Gesteine des Gotthards.

Die Entscheide im Norden

Auch beim Werkvertrag für das Tunnelbaulos Amsteg werden bis zur Unterzeichnung kilo- und meterweise Akten zusammenkommen. Nach der Vergabe sind zurzeit die Werkvertragsverhandlungen im Gang. Wenn alles rund läuft, wird der Werkvertrag im Februar 2002 im Kanton Uri unterschrieben. Parallel dazu werden im Moment die künftigen Bauinstalationen geplant und mit den zuständigen Behörden des Kantons und der Gemeinde Amsteg bereinigt.

Anschliessend wird die Arbeitsgemeinschaft unverzüglich den Bau der Unterkünfte an die Hand nehmen. Auf der Grossbaustelle in Amsteg werden ab März 2002 bis zu 300 Tunnelbauspezialisten arbeiten. Sie werden in einem neuen Barackendorf am Reussufer untergebracht. Hier befindet sich auch die grosse Kantine mit den Ess- und Aufenthaltsräumen. Sie bietet rund 200 Personen Platz. Auch die Baubüros mit den Sitzungszimmern werden im Grund gebaut.

Bei den Materialbewirtschaftungsanlagen geht es ebenfalls zügig weiter. Das Betonwerk wird geplant und gebaut. Beim Baustellenbahnhof und im Zugangsstollen werden die Gleise der Stollenbahn verlegt. Unter Tag wird vom bereits ausgebrochenen Fusspunkt aus der Kabelstollen (Durchmesser 3,5 m) in Richtung Kraftwerk Amsteg ausgebrochen. Während der Bauphase wird er als Rettungs- und Sicherheitsstollen gebraucht – in der Betriebsphase dient er der Versorgung des Tunnels mit Strom.

Aber auch mit den Arbeiten für den Vortrieb der beiden Tunnelröhren Richtung Sedrun wird vorwärts gemacht. Im Sprengvortrieb wird zuerst ein Baustollen erstellt. Anschliessend wird mit dem Ausbruch der Montagekavernen für die beiden Tunnelbohrmaschinen begonnen. Voraussichtlich ab Herbst 2002 werden die Tunnelbohrmaschinen im Stollen montiert. Noch im Winter 2002/2003 wird mit dem Vortrieb der Tunnelröhren Richtung Sedrun gestartet.

