

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg

Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG

Band: - (2004)

Heft: 1

Artikel: Stand der Arbeiten : Bodio - Faido - Sedrun

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419230>

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: 16.02.2026

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

Stand der Arbeiten

Bodio – Faido – Sedrun

Nicht nur in Amsteg wird am längsten Eisenbahntunnel der Welt hart gearbeitet. Auch auf den anderen Baustellen der AlpTransit Gotthard AG wird rund um die Uhr geschichtet. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten in Bodio, Faido und Sedrun, Stand Mai 2004.

Bodio – Tessin

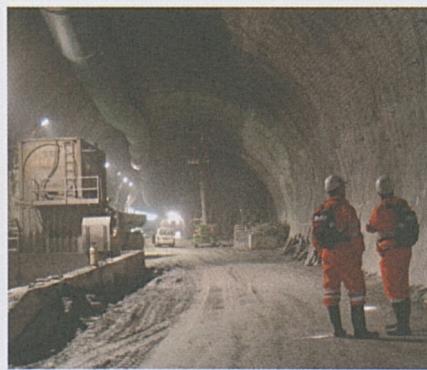
In Bodio befinden sich die maschinellen Vortriebe sowohl in der Ost- als auch in der Weströhre in günstigem Fels und erbringen mittlere Vortriebsleistungen von 15–18 m pro Arbeitstag. Am 19. März 2004 hat die TBM S-211 in der Weströhre eine Tagesleistung von 35 m erreicht. Das ist die bis jetzt höchste Tagesleistung einer Tunnelbohrmaschine beim Bau des Gotthard-Basistunnels. Die TBM S-211 hat bereits über 4000 m von der Weströhre ausgebrochen. Die TBM S-210 in der Oströhre hat mittlerweile mehr als 3100 m aufgefahren.



Oströhre des Gotthard-Basistunnels in Bodio.

Faido – Tessin

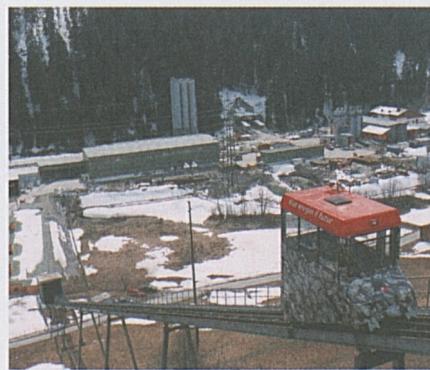
Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wurde anfangs 2003 in der Multifunktionsstelle Faido eine schwierige geologische Störzone angetroffen. Im Sommer 2003 wurde aufgrund der geologischen Situation beschlossen, die Multifunktionsstelle nach Süden zu verschieben. Seither laufen die Arbeiten in Faido wieder auf Hochtouren. Die Oströhre ist ab der Querkaverne nach Süden auf 535 m ausgebrochen und nach Norden auf 500 m. Die Weströhre ist Richtung Norden auf 251 m aufgefahren, Richtung Süden auf Tunnelmeter 510.



Multifunktionsstelle Faido.

Sedrun – Graubünden

Tief unter dem Berg Tgom wird an bis zu neun Vortriebsstellen rund um die Uhr hart gearbeitet. In der Zwischenzeit haben die Mineure des Teilabschnitts Sedrun den ersten Kilometer Einspurtunnel aufgefahren. Noch im Verlaufe dieses Jahres werden die komplexen Vortriebe in den druckhaften Zonen des Tavetscher Zwischenmassivs und der Urseren-Garvera-Zone aufgenommen. Im Weiteren wurde im Verlaufe der letzten Monate der rund 800 m tiefe Schacht II mit einer riesigen Liftanlage für den Transport von Schwerlasten ausgerüstet. Seit Ende März 2004 ist diese Schwerlastförderanlage in Betrieb.



Installationsplatz Las Rueras in Sedrun.