

**Zeitschrift:** Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg  
**Herausgeber:** AlpTransit Gotthard AG  
**Band:** - (2004)  
**Heft:** (1)

**Artikel:** Stand der Arbeiten : Sedrun - Faido - Bodio  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-419240>

### **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:** 10.12.2025

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



# Stand der Arbeiten **Sedrun – Faido – Bodio**

*Auch auf den Baustellen der AlpTransit Gotthard AG ausserhalb des Kantons Uri laufen die Arbeiten am längsten Eisenbahntunnel der Welt zurzeit auf Hochtouren. Ein Überblick über den Stand der Arbeiten in Bodio, Faido und Sedrun, Stand November 2004.*



*Luftaufnahme von der ATG-Baustelle Sedrun.*



*Komplexe Ausbrucharbeiten in Faido.*



*Blick auf die Materialbewirtschaftung Bodio.*

11

## **Sedrun – Graubünden**

Am Schachtfuss in Sedrun laufen die Arbeiten auf Hochtouren. In der Zwischenzeit sind nicht weniger als 4800 m Tunnel ausgebrochen. In der Oströhre des Gotthard-Basistunnel ist mehr als die Hälfte der Strecke zwischen Schachtfuss und der Losgrenze Nord zum Teilabschnitt Amsteg geschafft. Neben den vier Hauptvortrieben in den Einspurtunnels im Norden und Süden wird in der Tunnelwechselaufweitung Nord West (TWA 2), im Seitenstollen Süd (an zwei Stellen) und in Querschlägen Vortrieb gemacht. In Kürze wird auch der Seitenstollen Süd fertig gestellt sein. Sowohl in der Ost- wie auch in der Weströhre wurden in diesem Herbst im Rahmen des Vorauserkundungskonzepts Kernbohrungen zur Erkundung des Tavetscher Zwischenmassivs Nord und der Urseren-Garvera-Zone durchgeführt.

## **Faido – Tessin**

Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wurde anfangs 2003 in der Multifunktionsstelle Faido eine schwierige geologische Störzone angetroffen. Auf Grund der geologischen Situation wurde dann beschlossen, den Spurwechsel und die Nothaltestelle West nach Süden zu verschieben. Seither laufen die Arbeiten in Faido wieder auf Hochtouren. In der Zwischenzeit ist die Störzone in Richtung Süden vollständig durchfahren worden. In nördlicher Richtung hat die Oströhre die Störzone ebenfalls verlassen, wobei die Übergangszone in den Lucomagnogneis länger und druckhafter ist, als angenommen. Der Vortrieb der Weströhre steht am Ende der äusserst druckhaften Störzone, wo zurzeit umfangreiche Nachsicherungsarbeiten laufen.

## **Bodio – Tessin**

In Bodio hat die Tunnelbohrmaschine in der Oströhre mehr als 5200 m ausgebrochen. Die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre hat mittlerweile mehr als 6100 m aufgefahren. Die geologischen Verhältnisse waren während der letzten Wochen weitgehend gut. Sowohl in der Weströhre als auch in der Oströhre wurden lediglich Anker, Teilbögen und Netze im Vortriebsbereich eingebaut. Am 8. Oktober 2004 hat die ARGE TAT der ATG einen Nachtrag von 82 Millionen Franken eingereicht. Diese Summe entspricht 5,5 % des Auftragsvolumens der ARGE TAT. Nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft weichen die angetroffenen geologischen Verhältnisse von den Prognosen ab. Die ATG wird den Nachtrag in den nächsten Monaten prüfen.