

Die neue Gotthardbahn

Autor(en): **Zbinden, Peter**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Herausgeberin:
AlpTransit Gotthard AG
Industriezone Schächenwald
6460 Altdorf
www.alptransit.ch
Telefon 041 875 77 00

Neun Monate bauten Monteure und Schweisser in Amsteg die Tunnelbohrmaschine S-229 mit dem Nachläufer «unter Tag» zusammen. Anfang Oktober 2003 war es dann so weit: «Gabi I» nahm in der Oströhre den Regelvortrieb auf. Mitte Januar 2004 legt auch die TBM S-230 in der Weströhre los Richtung Sedrun!

5083

Die neue Gotthardbahn

Im harten Granit von Amsteg kommen die beiden Tunnelbohrmaschinen gut voran. Jeder Tunnelmeter, den die Maschinen ausbrechen, lässt unser Ziel näher rücken: Die neue Gotthardbahn, die es möglich macht, die Verkehrspolitik unseres Landes umzusetzen.

Das Ziel der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene kann aber nur erreicht werden, wenn die beiden Basistunnels am Gotthard und am Ceneri zeitgleich eröffnet werden. Erst dann entsteht eine Flachbahn mit dem nötigen verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und ökologischen Nutzen. Nur eine durchgehende Flachbahn erlaubt es, Güterzüge zu führen, die zwischen Basel und Chiasso nicht geteilt und rangiert werden müssen. Der Bau der neuen Gotthardbahn ist eine langfristige Investition in die Zukunft der Schweiz und darf nicht nur unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet werden. Ökologische, volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Anliegen müssen mit eingeschlossen werden. Um den Ceneri-Basistunnel gleichzeitig mit dem Gotthard-Basistunnel im Jahr 2015 eröffnen zu können, muss am Ceneri 2006 der Baubeginn erfolgen.

P. Zbinden

Peter Zbinden
Vorsitzender der Geschäftsleitung
AlpTransit Gotthard AG

Agenda

Bis Dezember 2003

Nachinstallation TBM West

4. Dezember 2003

Barbarafeier

Mitte Januar 2004

Regelvortrieb TBM West

15. Mai 2004

Tag der offenen Baustelle Faido

19. Juni 2004

Tag der offenen Baustelle Sedrun

28. August 2004

Tag der offenen Baustelle Amsteg

25. September 2004

Tag der offenen Baustelle Bodio

Titelbild: Blick in den rund 400 Meter
langen Nachläufer der TBM S-229.