

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Uri

Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG

Band: - (2005)

Heft: 2

Artikel: Stand der Arbeiten : Sedrun - Faido - Bodio

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419254>

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: 22.12.2025

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

Stand der Arbeiten Sedrun – Faido – Bodio

Auch auf den anderen Baustellen der AlpTransit Gotthard AG laufen die Arbeiten am längsten Eisenbahntunnel der Welt zurzeit auf Hochtouren. Von insgesamt 153,3 km Tunnelröhren, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels sind per Anfang November 2005 81,237 Kilometer oder 52,9 Prozent ausgebrochen. Ein Überblick über die verschiedenen NEAT-Baustellen, November 2005.

Sedrun – Graubünden

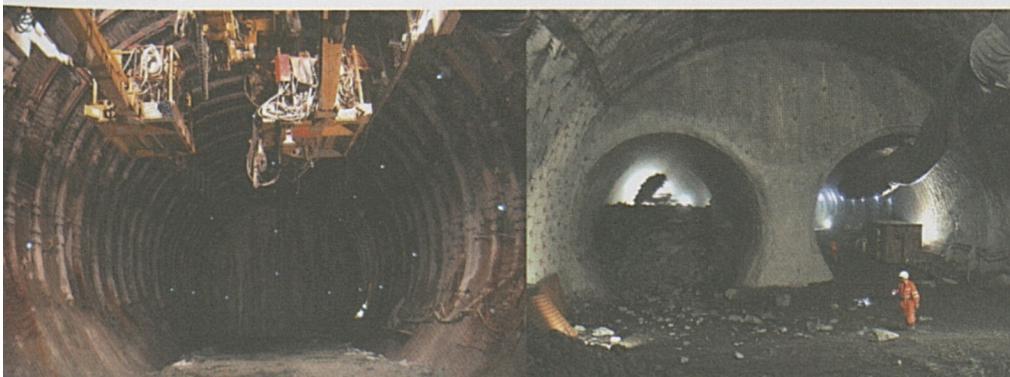
In Sedrun kommen die Vortriebsarbeiten besser als erwartet voran. Die prognostizierten Störungen im Vorfeld des Tavetscher Zwischenmassivs Nord konnten in beiden Tunnelröhren ohne bautechnische Probleme ausgebrochen werden. Richtung Süden wurde ohne grössere Schwierigkeiten das Tavetscher Zwischenmassiv und die Urseren-Garvera Zone durchfahren und das Gotthardmassiv erreicht. Zurzeit besteht im Vortrieb Richtung Süden ein Zeitvorsprung von etwas mehr als einem Jahr auf das Terminprogramm. Um diesen Zeitgewinn nutzen zu können, wird eine Verschiebung der Losgrenze Richtung Süden geprüft. Richtung Nord bewährt sich das Konzept des deformierbaren Stahl-einbaus. Die Druckhaftigkeit des Gebirges ist unter Kontrolle. Von den rund 1200 Metern im äusserst druckhaften Tavetscher Zwischenmassiv Nord und Clavaniev-Zone wurden bis Ende Oktober 2005 in der Oströhre rund 480 Meter und in der Weströhre rund 510 Meter aufgefahrt.

Faido – Tessin

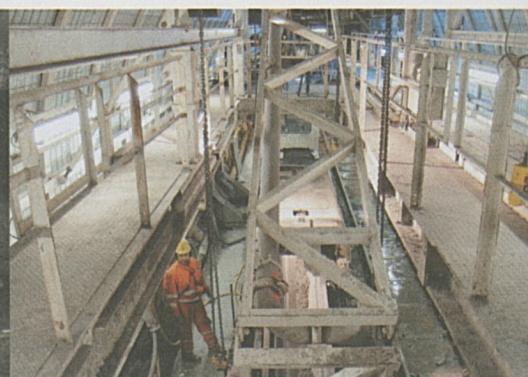
Die Multifunktionsstelle Faido musste wegen einer geologischen Störzone teilweise nach Süden verschoben werden. In der Zwischenzeit ist die Störzone in Richtung Süden durchfahren worden. In nördlicher Richtung hat die Oströhre die Störzone ebenfalls verlassen. Beim Vortrieb in der Weströhre Richtung Norden hatten die Mineure mit dem äusserst druckhaften Gebirge zu kämpfen. Die Deformationen in der Weströhre und entsprechende Umlagerung von Kräften im Gebirge verursachten auch Deformationen an der parallel verlaufenden Oströhre, die dadurch auf einer Länge von rund 300 Meter ebenfalls saniert werden musste. Die Arbeiten im Bereich der Multifunktionsstelle sind in der Zwischenzeit soweit fortgeschritten, dass der Einfahrt der beiden von Bodio kommenden Tunnelbohrmaschinen im Jahr 2006 nichts im Weg steht. Die TBM werden total revidiert, bevor sie anschliessend den Vortrieb Richtung Sedrun fortsetzen.

Bodio – Tessin

Anfang November 2005 waren in der Oströhre 12'134 Meter und in der Weströhre 12'200 Meter ausgebrochen. In den letzten Monaten mussten einige bautechnisch relevante geologische Störzonen durchfahren werden. Die teilweise schwierigen Verhältnisse mit erhöhtem Bedarf an Sicherungsmitteln führten dazu, dass die vorgesehenen Vortriebsleistungen nicht erreicht werden konnten. Bereits im Sommer 2003 hat darum die AlpTransit Gotthard AG einen Rückstand auf das Terminprogramm in Bodio kommuniziert. Auf Grund steigender Vortriebsleistungen wurde angenommen, dass die Verzögerung mindestens teilweise aufgeholt werden könnte. Es zeigte sich aber später ab, dass dies nicht möglich sein wird. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Durchschlag der beiden von Bodio kommenden TBM in die Multifunktionsstelle Faido in der zweiten Hälfte des Jahres 2006 und nicht wie ursprünglich vorgesehen 2005 erwartet.



Sedrun – Vortrieb in der druckhaften Zone



Bodio – Betontransport in die Oströhre

Faido – Spurwechsel in der Multifunktionsstelle