

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Uri
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2006)
Heft: 1

Artikel: Mehrinvestitionen für mehr Sicherheit
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419260>

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: 02.05.2026

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

Mehrinvestitionen für mehr Sicherheit

Mit AlpTransit Gotthard entsteht ein Jahrhundertbauwerk. Der 57 km lange Gotthard-Basistunnel hat eine Planungs- und Bauzeit von rund 25 Jahren. Der Bau ist technisch und finanziell äusserst anspruchsvoll. Die lange Realisierungszeit bringt es mit sich, dass weiter entwickelte Standards und Technologien in den Bau einfließen müssen. Das kostet Geld.

Zeit fordert Geld

Mehrinvestitionen entstehen beim Bau des Gotthard-Basistunnels hauptsächlich für mehr Sicherheit und den neusten Stand der Technik, aber auch wegen politisch begründeten Verzögerungen und der Geologie. Gegenüber dem ursprünglich angenommenen Leistungsumfang mit der ursprünglichen Kostenbezugsbasis des Bundes von CHF 6323 Mio. für den Bau des Gotthard-Basistunnels werden nach heutigem Kenntnisstand Mehrkosten von CHF 1712 Mio. anfallen. Die voraussichtlichen Projektkosten werden sich auf CHF 8035 Mio. belaufen.

Diese Mehrkosten von CHF 1712 Mio. teilen sich auf in Mehrinvestitionen für verschiedene Projektverbesserungen. So für Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt (CHF 101 Mio. bzw. 1,3 Prozent der voraussichtlichen Projektkosten), beispielsweise für den Bau eines unterirdischen Verzweigungsbauwerks zwischen Erstfeld und Amsteg im Hinblick auf eine spätere Linienführung «Berg lang». Darunter fallen aber auch Kosten für politisch begründete Verzögerungen (CHF 506 Mio. bzw. 6,3 Prozent) wie Etappierungen. Die Mehrkosten für Sicherheit und Stand der Technik betragen CHF 683 Mio. bzw. 8,5 Prozent. Sie resultieren hauptsächlich aus Investitionen infolge technologischer Entwicklung der Bahntechnik. Die Geologie verursacht Mehrkosten von CHF 363 Mio. bzw. 4,5 Prozent. So wurden in den Teilabschnitten Bodio und Faido nicht prognostizierte, unvorhersehbare Störzonen angetroffen. Die Mehrkosten für Vergaben und Bauausführung betragen CHF 59 Mio. bzw. 0,7 Prozent.

CHF 1712 Mio. = 21,3 % von CHF 8035 Mio. (Preisstand 98)

