

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Uri
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2007)
Heft: 1

Artikel: Stand der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419375>

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>

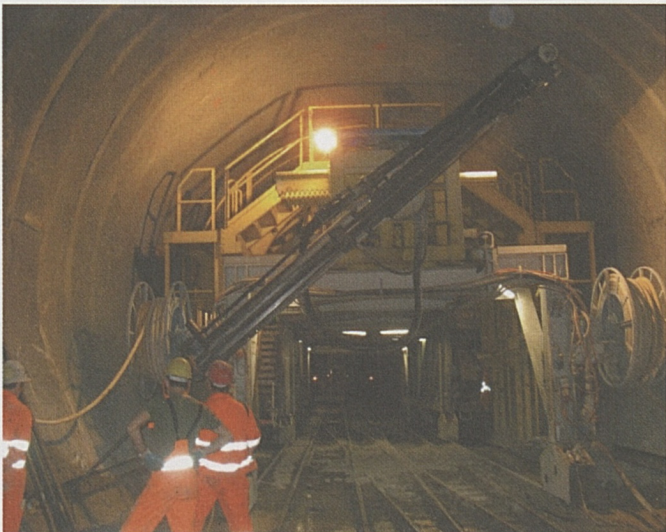
Stand der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel

Die Ausbrucharbeiten in den Multifunktionsstellen Sedrun und Faido sind abgeschlossen. In Bodio laufen die Nachprofilierungsarbeiten. Es geht voran auf den Baustellen im Gotthard-Basistunnel.

Bodio

Im Teilabschnitt Bodio beseitigt man die Deformationen, die als Folge des enormen Bergdrucks entstanden sind. Mit Nachprofilierungsarbeiten in der Ost- und in der Weströhre bringt man das Tunnelprofil wieder auf die korrekten Masse. Für die gesamte Nachprofilierungstrecke von total 1200m Länge brauchen die Mineure voraussichtlich Zeit bis Anfang 2008. Mit ständigen Messungen wird das Verhalten des Gebirges und des Tunnelgewölbes überwacht. Andernorts in der Oströhre laufen nach wie vor Betonarbeiten für das Innengewölbe.

Mit aufwändigen Nachprofilierungsarbeiten werden die Deformationen im Tunnelprofil beseitigt.



IDS Bibliotheken Bern



BM 1 146 578



Faido

Schon im letzten Jahr erreichten die beiden Tunnelbohrmaschinen aus Bodio nach über 13 km Vortrieb die Multifunktionsstelle Faido. In der Zwischenzeit wurden sie durch die Multifunktionsstelle transportiert und befinden sich nun in den Montagekavernen am Nordende. Bevor sie in einigen Wochen den Vortrieb Richtung Sedrun aufnehmen werden, erhalten sie neue, grössere Bohrköpfe und eine Totalrevision.

Die Ausbrucharbeiten in der Multifunktionsstelle sind abgeschlossen, Ende März 2007 erfolgte die letzte Sprengung. Nun laufen vor allem Betonarbeiten wie beispielsweise der Einbau der Tunnelsohle im südlichen Bereich.

Die Tunnelbohrmaschinen wurden demontiert und in die Montagekavernen am Nordende transportiert.



Hier könnten sich dereinst Bahnreisende aufhalten: die vierte Wartehalle der Porta Alpina.

Sedrun

Kurz vor Mitte März 2007 war die vierte und letzte Wartehalle für die Porta Alpina fertig ausgebrochen. Die Vortriebsarbeiten in der Multifunktionsstelle waren schon vorher nach letzten Sprengungen im Bereich des Abluftsystems Süd beendet worden. Die Ausbrucharbeiten in der Multifunktionsstelle sind so gut vorangekommen, dass ein mehrmonatiger Vorsprung auf das Vertragsprogramm resultiert.

Nach Abschluss der Abdichtungsarbeiten kommt der Vortrieb Richtung Süden in der Weströhre wieder voran. Durch Zementinjektionen während der letzten vier Monate ging der Wasserzutritt von anfänglich bis 12 l/s auf 3 l/s zurück. In der Oströhre, wo kein Wasserzutritt zu verzeichnen war, lief währenddessen der Vortrieb ungehindert weiter. Der Vorsprung gegenüber der Weströhre beträgt beinahe 400 m.