Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Uri
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2007)
Heft: 2

Artikel: Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-419381

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: 30.10.2025

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

Gotthard-Basistunnel
Stand der Arbeiten

Der Gotthard-Basistunnel wird länger und länger. Ende Oktober 2007 waren rund 70 Prozent des Tunnelsystems ausgebrochen. In Faido haben die beiden Tunnelbohrmaschinen den Vortrieb Richtung Sedrun aufgenommen. In Bodio sind über 80 Prozent der Tunnelröhren fertig betoniert.

Altdorf/Rynächt

Am 23. Oktober 2007 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Baubewilligung für das Auflageprojekt Uri 2006 nördlich Kilometer 98,2 erteilt. Damit liegen die Plangenehmigungen für die gesamte Gotthard-Basislinie der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) vor.

Ab Juli 2008 muss der Verkehr unten durch. Dann wird die Unterführung Rynächt definitiv dem Verkehr übergeben. Die im September begonnenen Strassenbauarbeiten sind inzwischen so weit fortgeschritten, dass bald die schrittweise Inbetriebnahme erfolgen kann.

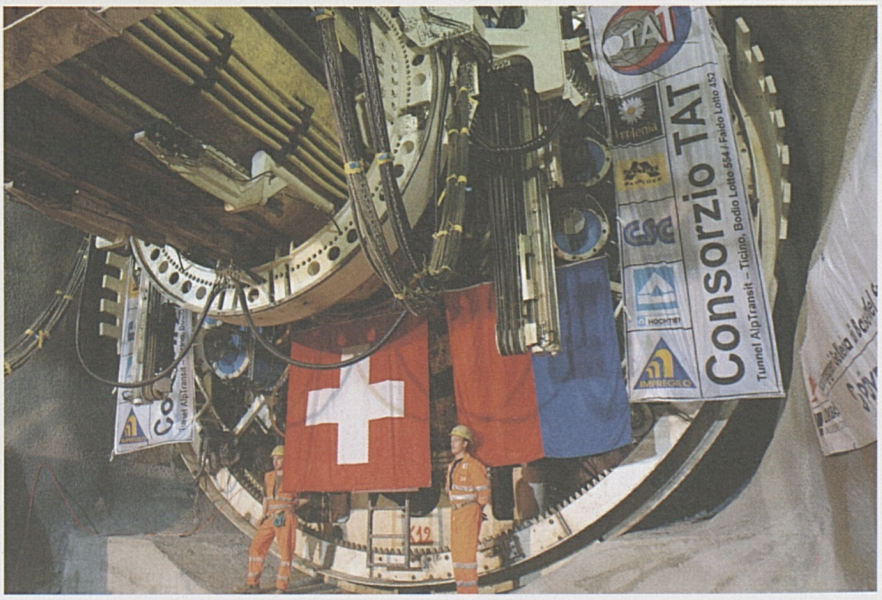
Der Walenbrunnen hat bereits erhebliche Renaturierungsarbeiten hinter sich. In einer zweiten Etappe ab November erfolgt eine weitere ökologische Aufwertung.

Im September 2007 begann der Bau des Bahntrassees für die Anschlussstrecke des Gotthard-Basistunnels an die SBB-Stammlinie. Für die Trassee-Schüttungen sind etliche Vorarbeiten nötig: Abhumusierungen, Baupisten, Werkleitungen, Installationsplätze usw.

Ab Juli 2008 wird die Unterführung Rynächt befahren.

Faido

Die letzte grosse Herausforderung beim Ausbruch des Gotthard-Basistunnels hat begonnen: der Vortrieb des geologisch schwierigen Teilabschnitts Richtung Sedrun. In der Oströhre hat die Anfang Juli 2007 gestartete Tunnelbohrmaschine bereits einige 100 Meter ausgebrochen. Im Oktober 2007 nahm auch die Maschine in der Weströhre ihre Reise auf.



Faido, Weströhre Nord: Die Tunnelbohrmaschine ist bereit zum Andrehen.

Sedrun: In der Multifunktionsstelle entsteht die Innenschale.

Sedrun

Das schwierige Tavetscher Zwischenmassiv ist bezwungen – mehrere Monate früher als erwartet. Im Oktober feierten die Mineure den Durchschlag der Weströhre zum Teilabschnitt Amsteg, in der Oströhre ist es im Dezember 2007 soweit. Nach Abschluss der Ausbrucharbeiten im Norden erfolgt der Einbau der Betonsohle mit den Entwässerungsleitungen. Seit Anfang März 2007 entsteht in der eigentlichen Multifunktionsstelle die Innenschale des Tunnels. Mit zwei Schalwagen sind bereits über 800 Meter betoniert worden. Richtung Süden arbeiten sich die Mineure mit Sprengungen immer weiter Richtung Faido vor. Die beiden Vortriebe sind bereits über 3,5 Kilometer vom Fusspunkt Sedrun entfernt.

Bodio

Die Betonarbeiten kommen Meter für Meter voran. Über 80 Prozent des Innengewölbes wurden in beiden Tunnelröhren fertig gestellt. In der Weströhre korrigieren die Tunnelbauer die letzten Deformationen, die durch den hohen Bergdruck entstanden sind. Ende Jahr werden diese Arbeiten abgeschlossen sein, in der Oströhre sind sie schon länger beendet.

Bodio: Nachprofilierung in der Weströhre.