

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Uri
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2010)
Heft: 1

Artikel: Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419270>

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>

Gotthard-Basistunnel

Stand der Arbeiten

Anfang Mai 2010 waren von den insgesamt 151,8 km Tunnel, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels 145,4 km oder rund 96% ausgebrochen. Allein im April 2010 betrug der Vortrieb 604 m. Die Betonarbeiten laufen in beiden Röhren weiter und von den insgesamt 114,6 km Innenausbauarbeiten wurden zwischenzeitlich 106,6 km Sohle (93%) und 72,2 km Gewölbe (63%) betoniert.

Altdorf/Rynächt – Uri

8

Beim Bahntechnik-Installationsplatz laufen die letzten Rohbauarbeiten. Nördlich der künftigen Unterführung Wysshus begann der Bau der Stützmauern entlang der Stammlinie. Für die provisorische Verlegung der Umfahrungsstrasse entlang der SBB-Stammlinie, die im Juni 2010 erfolgen wird, finden Planierungs- und Belagseinbauarbeiten im Bereich Ruag/Schächenbach statt. Beim Bahntechnikgebäude wurden im ersten Abschnitt die Aussenwände betoniert und die Innenwände gemauert.



Offene Strecke Altdorf/Rynächt mit der neuen Unterführung Riedstrasse.



Das Verzweigungsbauwerk im Teilstück Erstfeld für die Variante «Uri Berg lang – Axen».

Erstfeld – Uri

Die Ausbruch- und Sicherungsarbeiten für das Verzweigungsbauwerk Ost sind abgeschlossen. Im Moment wird die Sohle eingebaut. Im Verzweigungsbauwerk West ist bei der Ausweitung rund die Hälfte der insgesamt 400 m ausgebrochen.

Der Innenausbau in der Oströhre kommt planmäßig voran. Mit drei Schaleinheiten sind 2620 m oder 39% betoniert. Beim Fundament für die Innenschale (Kicker) sind in der Oströhre 95%, in der Weströhre 58% fertiggestellt. Der Tagbautunnel Ost steht bei 438 m, West bei 340 m.



Bereit für den Einbau der Bahntechnik: die Weströhre im Teilstück Amsteg.



Sedrun: Armierung eines Querschlages.

Amsteg – Uri

9

Der Rohbau in den beiden Einspurröhren Ost und West von Amsteg bis Sedrun Nord ist abgeschlossen. Ende 2011 beginnt im Abschnitt Erstfeld-Amsteg-Sedrun Nord der Einbau der Bahntechnik.

Sedrun – Graubünden

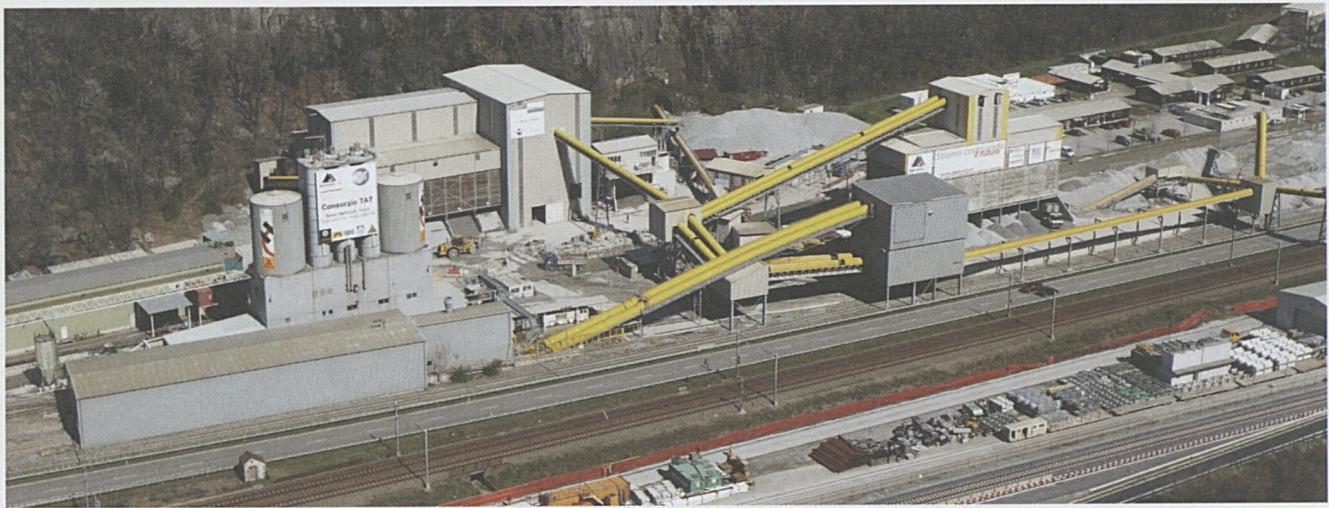
In der Tunnelwechselaufweitung (TWA) 4 sind zwei Drittel der Seitenwände erstellt und 7 von 25 Betonetappen des Gewölbes ausgeführt. In der Längskaverne 3 wurde das Gewölbe fertig betoniert. Der Innenausbau der Verbindungsstollen Süd-West 1 – 5 ist im Gange. In der Nothaltestelle Nord-Ost werden die Kabelblöcke versetzt und hinterfüllt. Im Seitenstollen Süd-West wird die Sohle betoniert.

Die Südvortriebe laufen in der Piz-Fuorcla-Zone. Beide Vortriebe stehen nahezu auf gleicher Höhe. Die Gebirgsüberdeckung liegt bei 2300 m und wird mit Fortschreiten des Vortriebs 2500 m erreichen.

Faido – Tessin

Im TBM-Vortrieb der Oströhre sind 9556 m Tunnel ausgebrochen. Die durchschnittliche Tagesleistung im April 2010 betrug rund 15 m. Das Ende der Borel-Zone wurde Mitte April 2010 bei km 129'272 erreicht. Im Vortrieb werden zurzeit Granit-Gneise angetroffen.

In der Multifunktionsstelle Faido und in den Verbindungstunnel Nord und Süd laufen die Innenausbauarbeiten. Im Abluft-



Installationsplatz Bodio.

10

system West sind die Arbeiten in allen Abluftschächten abgeschlossen. Im Abluftsystem Ost fanden Betonarbeiten an den Abluftschächten 4 – 7 statt. Die Abluftschächte 1 – 3 sind fertiggestellt.

Bodio – Tessin

Das Zwischenlager Pollegio wird weiterhin vergrössert, wodurch sich das Deponievolumen für Ausbruchmaterial erhöht. Dieses wird nach Beendigung der beiden TBM-Vortriebe zur Betonherstellung benötigt.

Biasca – Tessin

Die definitive Abgabe des Westtrassees (Übergabe der letzten 130 m vor dem Portal) vom Rohbau an die Arbeitsgemeinschaft Bahntechnik hat am 8. April 2010 stattgefunden. Die Abgabe des Gebäudes der Bahntechnik ist am 29. April 2010 erfolgt.

Gotthard – Bahntechnik

Auf dem Installationsplatz Biasca haben die Vorbereitungsarbeiten für eine Musterstrecke begonnen. Diese wird vom Unternehmer Bahntechnik benutzt, um den Einbau der Fahrbahn mit dem Betonzug zu prüfen. Im April 2010 wurden auf der Offenen Strecke Süd provisorische Bauzuggeleise und die Portalkraneleise verlegt. Die Übernahme der Weströhre Faido-Bodio durch den Unternehmer Bahntechnik hat im Mai 2010 stattgefunden.



Faido: Blick aus Querschlag 58 in die Oströhre.



Der Bahntechnik-Installationsplatz in Biasca neben der Autobahn A2.

IDS Bibliotheken Bern



BM 2 402 918