

# Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Uri**

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419270>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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.

### Aldorf/Rynächt – Uri

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 Belageinbauarbeiten im Bereich Ruag/Schächenbach statt. Beim Bahntechnikgebäude wurden im ersten Abschnitt die Aussenwände betoniert und die Innenwände gemauert.



Offene Strecke Aldorf/Rynächt mit der neuen Unterführung Riedstrasse.

### 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 Schaleneinheiten 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.



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



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



Sedrun: Armierung eines Querschlages.

## Amsteg – Uri

Der Rohbau in den beiden Einspur-  
röhren 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

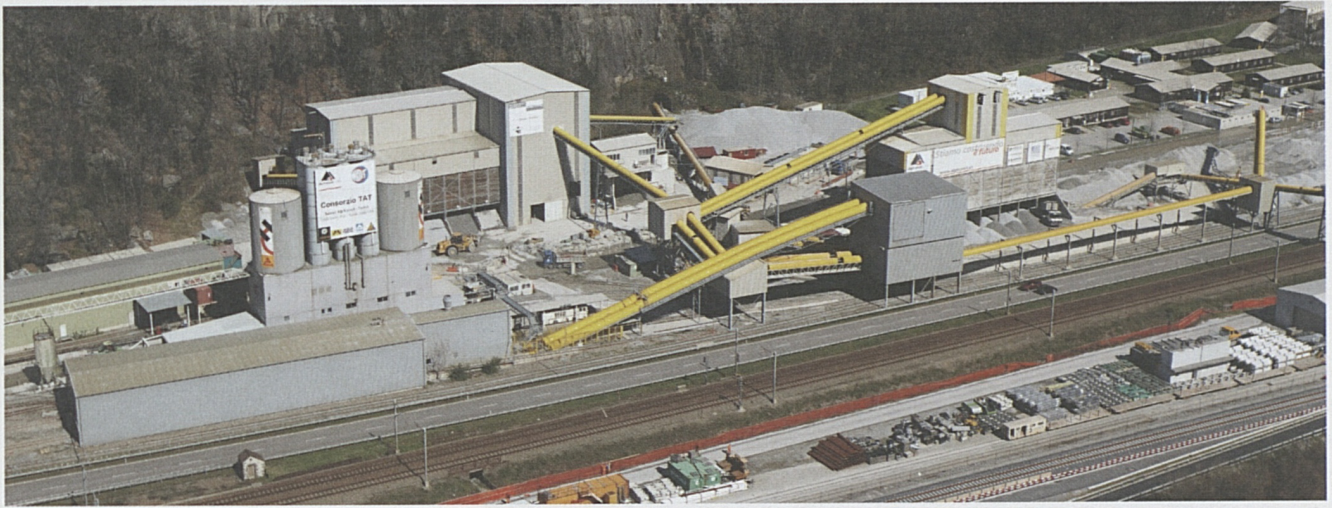
In der Tunnelwechsellauferweiterung  
(TWA) 4 sind zwei Drittel der Seitenwände  
erstellt und 7 von 25 Betonetappen des  
Gewölbes ausgeführt. In der Längska-  
verne 3 wurde das Gewölbe fertig beto-  
niert. Der Innenausbau der Verbindungs-  
stollen Süd-West 1 – 5 ist im Gange.  
In der Nothaltestelle 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 Gebirgs-  
überdeckung 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 durch-  
schnittliche 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.

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.

**Gothard – 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 Portalkrangeleise 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