

Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419276>

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 November 2010 waren von den insgesamt 151,8 Kilometern Tunnel, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels 149,9 Kilometer (98,7 Prozent) ausgebrochen. Der Vortrieb im Oktober 2010 betrug 757 Meter. Die Betonarbeiten laufen in beiden Röhren weiter. Von den insgesamt 114,6 Kilometern Innenausbauarbeiten wurden in der Zwischenzeit 110 Kilometer Sohle (96 Prozent) und 87 Kilometer Gewölbe (76 Prozent) betoniert.

10

Altdorf/Rynächt – Uri

Im Abschnitt zwischen der Unterführung Wysshus und dem Schächenbach sind die Stützmauern mit Ausnahme des Bereichs Unterführung Walter Fürst fertiggestellt. Die Brückenplatten der Unterführung Wysshus (Ost) und der Bahnbrücke Gleis 100 über den Schächenbach wurden abgedichtet. Im Bereich des zukünftigen Gleises für den Einspurbetrieb ab Dezember 2011 werden die Entwässerungen im Trasseebereich erstellt. Ab der Schächenbachbrücke nach Süden erfolgte der Bau der Fahrleitungsmastfundamente.



Altdorf/Rynächt: Stützmauern und Vorbereitungsarbeiten für die Unterführung Wysshus (links).

Rynächt – Uri

Im Sommer 2010 übernahm der Bahntechnikunternehmer den Installationsplatz. Jetzt sind Werkleitungen, Kanalisation, Entwässerung sowie die Fundationen für die Betriebsgebäude im Bau.

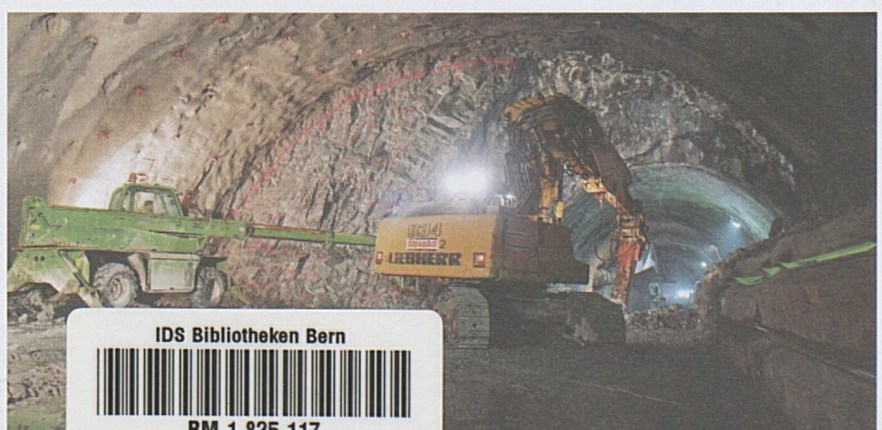


Bahntechnikinstallationsplatz Rynächt: Rohbauarbeiten für die temporären Gebäude.

Erstfeld – Uri

Im September 2010 erfolgte die letzte Sprengung im nördlichen Teil des Gotthard-Basistunnels. Im Teilabschnitt Erstfeld–Amsteg sprengten die Mineure der Arbeitsgemeinschaft Gotthard-Basistunnel Nord die letzten Meter Fels im Verzweigungsbauwerk «Uri Berg lang». Damit sind die Ausbruch- und Vortriebsarbeiten im Kanton Uri nach 11 Jahren beendet. Die Oströhre des Tagbautunnels steht 50 Meter vor dem bergmännischen Portal. Der Tagbautunnel West steht bei 370 Meter. In beiden Röhren werden zudem die Bankette betoniert. Der Innenausbau in der Oströhre kommt plan-

Erstfeld Weströhre Verzweigungsbauwerk: Die letzte Sprengung ist erfolgt und der Ausbruch abgeschlossen.



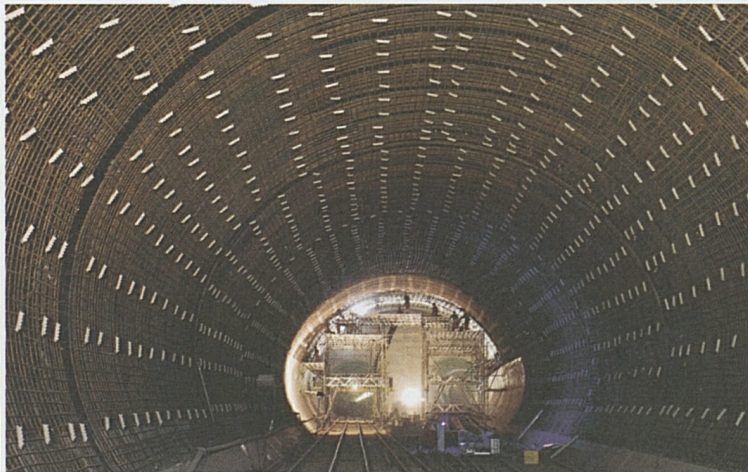
IDS Bibliotheken Bern



BM 1 825 117



Bahntechnikinstallationsplatz in Biasca mit dem gelben Betonzug.



Multifunktionsstelle Faido: riesige Mengen an Armierungsstahl für den Innenausbau.

mässig voran: 6700 Meter (98,6 Prozent) sind betoniert. In der Weströhre sind 2880 Meter (42,7 Prozent) des Gewölbes betoniert. In den beiden Verzweigungsbauwerken laufen die Betonarbeiten.

Amsteg – Uri

Der Rohbau in den beiden Einspurrohren 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

Im November 2010 wird der Vortrieb in der Weströhre Richtung Süden abgeschlossen. Wie bereits in der Oströhre wird anschliessend eine Demontageröhre für die Tunnelbohrmaschine erstellt. In der Multifunktionsstelle sind die Längskaverne III und das Betriebsgebäude in der Querkaverne II fertig-

gestellt. Die Bankette in der Tunnelwechsellaufweitung (TWA) 2 und im Bereich Tunnelwechsel sind fertigbetoniert. In der TWA 3 sind die Aushubarbeiten und der Einbau des Sohlenbetons im Gange. Im Abluftstollen Süd wurde die Sohle erstellt.

Faido – Tessin

Nach dem erfolgreichen Durchschlag wird die Tunnelbohrmaschine in den kommenden Monaten demontiert und die Sohle zwischen den beiden Abschnitten geschlossen. Im Seitenstollen Ost der Multifunktionsstelle hat der Einbau der Sohle begonnen. Gleichzeitig werden das Spritzbetongewölbe und der Sohleinbau der Abluftstollen im Osten betoniert. Die Innenausbauarbeiten in der Tunnelverzweigung West–Nord werden in Kürze fertiggestellt. In der Tunnelverzweigung West–Süd beginnen die vorbereitenden Arbeiten am Innengewölbe.

Bodio – Tessin

Nach der Übergabe der Weströhre an die Bahntechnik finden den Rohbau betreffend bis zum Jahr 2012 keine Arbeiten in diesem Teilabschnitt statt. Die Oströhre verbleibt bis zu diesem Zeitpunkt die zentrale Zulieferstrecke für die Arbeiten im Teilabschnitt Faido.

Biasca – Tessin

Nach erfolgreichen Tests an der Versuchsstrecke haben im Oktober die Verlegungsarbeiten der festen Fahrbahn in der Weströhre begonnen. Bei der ersten Einbauetappe wurden bereits 1200 Meter feste Fahrbahn mit dem Betonzug erstellt.

Multifunktionsstelle Sedrun – letzte Arbeiten im Rohbau.

Bodio: Kabeleinzug in der Weströhre.

