

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Uri
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2010)
Heft: 2

Artikel: Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419276>

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 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.

Altdorf/Rynächt – Uri

10

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-



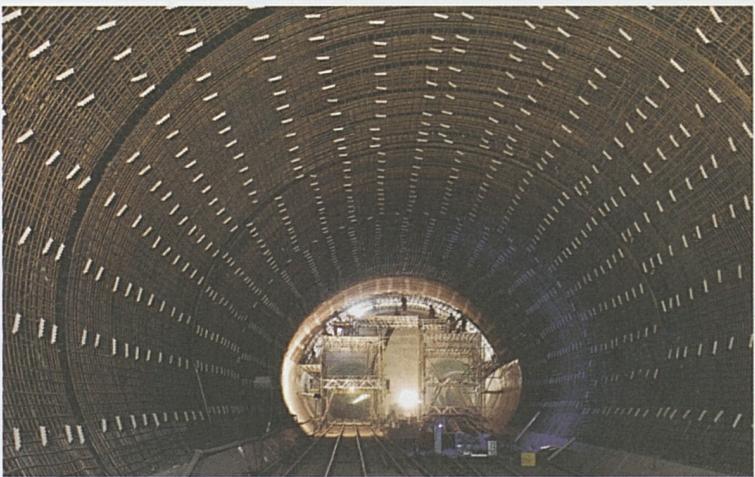
IDS Bibliotheken Bern



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 Verzweigungsbauden laufen die Betonarbeiten.

Amsteg – Uri

Der Rohbau in den beiden Einspuren 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 Demontagekaverne für die Tunnelbohrmaschine erstellt. In der Multifunktionsstelle sind die Längskaverne III und das Betriebsgebäude in der Querkaverne II fertig-

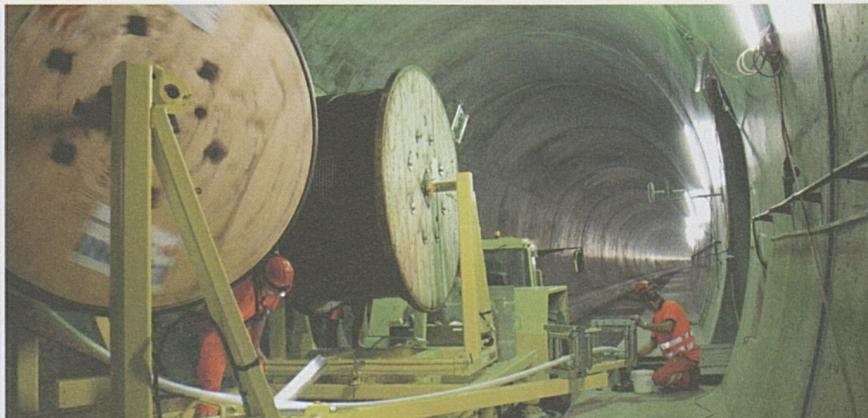
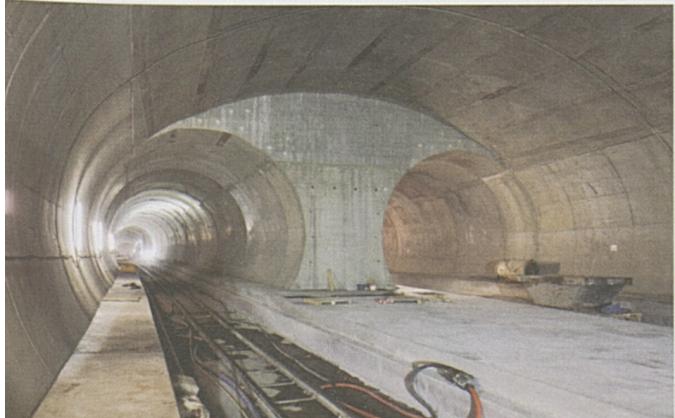
gestellt. Die Bankette in der Tunnelwechselauflaufweitung (TWA) 2 und im Bereich Tunnelwechsel sind fertigbetoniert. In der TWA 3 sind die Aushubarbeiten und der Einbau des Sohlenbetons im Gange. Im Abluftstollen Süd wurde die Sohle erstellt.

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 Sohle einbau 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.

Multifunktionsstelle Sedrun – letzte Arbeiten im Rohbau.

Bodio: Kableleinzug in der Weströhre.



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.