

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

Artikel: Erstfeld-Amsteg : Innenausbau kommt zügig voran
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419267>

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: 02.05.2026

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

Erstfeld–Amsteg

Innenausbau kommt zügig voran

Unmittelbar nach dem Durchbruch der Tunnelbohrmaschinen zwischen Erstfeld und Amsteg begannen im Herbst 2009 die Arbeiten für den Innenausbau. Ebenso im Bau befindet sich das Verzweigungsbauwerk für die spätere Linienführung «Uri Berg lang – Axen». Die Röhren zwischen Amsteg und Sedrun sind im Rohbau fertiggestellt und bereit für den Einbau der Bahntechnik.

2

Nach dem Transport der Schalungseinheiten von Amsteg nach Erstfeld im Januar 2010 konnten im Februar in der Oströhre die Gewölbearbeiten beginnen. Der Innenausbau in der Oströhre kommt somit planmässig voran. Mit den drei im Einsatz stehenden Schaleinheiten sind bereits 3,1 km oder 45 Prozent von insgesamt 7,1 km betoniert.

Verzweigungsbauwerke im Bau

Im Sachplan AlpTransit des Bundes ist die unterirdische Fortsetzung des Tunnels in Richtung Axen, Uri Berg lang – Axen (UBLA) genannt, festgeschrieben. Als Vorinvestition und um ungünstige bau- und bahnbetriebliche Randbedingungen für eine spätere Realisierung zu vermeiden, werden die Verzweigungs-

bauwerke im Berg bereits jetzt ausgebrochen.

Die rund 400 m langen Kavernen sind trompetenförmig und werden im Sprengvortrieb ausgebrochen. Anfangs entspricht die Ausbruchsfläche mit 72 m² jener der Einspurtunnel, danach nimmt sie auf einer Länge von 400 m kontinuierlich zu und beträgt bei einem Achsabstand der Gleise von 12 m im Maximum rund 200 m². Im Frühling 2009 begann der Ausbruch des Verzweigungsbauwerks Ost, im Juli 2009 startete auch der Vortrieb der Verzweigung in der Weströhre. Die Ausbrucharbeiten werden in mehreren Etappen ausgeführt und werden im Sommer 2010 abgeschlossen sein.

Im Verzweigungsbauwerk Ost beginnen die Gewölbearbeiten im Juli 2010,

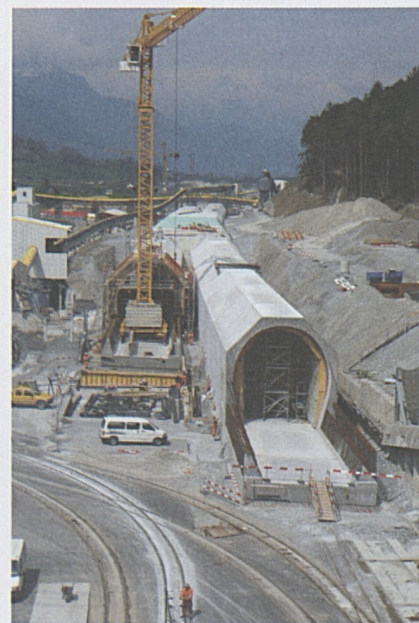
im Westen ab November 2010. Der Innenausbau der abzweigenden Röhren beschränkt sich auf eine Spritzbetonschale. Einzig die ersten 10 m entsprechen dem Profil der Einspurtunnel und sind mit einem Innengewölbe versehen.

Mehr Bergwasser als erwartet

Wie sich bereits im vergangenen Jahr gezeigt hat, ist der Bergwasseranfall im Teilabschnitt Erstfeld wesentlich höher als prognostiziert. Die anfallenden Bergwassermengen nahmen seit dem Erreichen des Spitzenwertes von rund 465 l/s im Juli 2009 wieder deutlich ab. Im Winterhalbjahr flossen rund 220 l/s aus dem Tunnel. Im Frühjahr/Sommer 2010 ist mit der Schneeschmelze mit einem erneuten Anstieg zu rechnen. Um die zu erwarten-



Die Wasserbehandlungsanlage musste aufgrund der grossen Mengen an Bergwasser erweitert werden.



Die ersten 600 m des Gotthard-Basistunnels entstehen im Tagbau.



Der Innenausbau in Erstfeld hat begonnen:
In der Oströhre werden die Abdichtungsfolien eingebracht.



Das rund 30 cm dicke Innengewölbe ist betoniert.



Das im Bau befindliche Verzweigungsbauwerk in der Oströhre bei Erstfeld. Links die Einspurröhre, rechts die abzweigende Röhre.

den grossen Wassermengen im Sommer 2010 bewältigen zu können, wurde die Wasserbehandlungsanlage erweitert. Es steht eine Kapazität von 400 l/s zur Verfügung, zusätzlich können 100 l/s über eine Notbehandlung geführt werden.

Tagbautunnel nähert sich Portal

Die ersten 600 m des Gotthard-Basistunnels entstehen im Tagbau. In der Endgestaltung werden die beiden Tagbautunnelröhren bis zu 14 m hoch mit Ausbruchmaterial aus dem Tunnel überschüttet sein. Ende Mai 2010 waren 420 m der Oströhre und 250 m der Weströhre fertig betoniert.

Für die Erstellung der beiden Tagbautunnelröhren sind fünf verschiedene

Profiltypen notwendig. Beginnend mit dem am Nordportal sichtbaren vieleckigen (polygonalen) Profil werden die beiden Tunnelröhren direkt nebeneinander geführt. Im Anschluss trennen sich die beiden Röhren und der Achsabstand nimmt Richtung Süden von rund 8 m auf 13 m zu. Im Innern der Tunnelröhre geht das Profil vom polygonalen in ein hufeisenförmiges Profil über. Im Winter 2010/2011 werden die Vorbereitungen für die Verbindung der Weströhre an das bergmännische Portal getroffen.

Bereit für die Bahntechnik

Der Rohbau der rund 11 km langen Tunnelröhren zwischen Amsteg und Sedrun wurde termingerecht fertig und

ist bereit für den Einbau der Bahntechnik. Am 9. Dezember 2009 fand die Abnahme der beiden Tunnelröhren südlich der Montagekavernen bis zur Losgrenze des Teilabschnitts Sedrun sowie des Kabelstollens bis zum Kraftwerk Amsteg statt. Mit der Abnahme wurde das Werk in die Verantwortung des Bauherrn übergeben. Seit dem 15. Januar 2010 sind die Einspurröhren Ost und West sowie die Querschläge in der Obhut des Bahntechnikunternehmers.

Im Zugangsstollen und im Fusspunkt Amsteg werden noch weitere, aufwendige Betonarbeiten ausgeführt. Diese werden bis Ende 2011 abgeschlossen sein.