

Offene Strecke : Fortschritte werden sichtbar

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **22.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419268>

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.

Offene Strecke

Fortschritte werden sichtbar

Die Arbeiten entlang der offenen Strecke vom Bahnhof Altdorf bis zum Installationsplatz Erstfeld laufen auf Hochtouren: Gleichzeitig wird an Unterführungen, Stützmauern und Strassenverlegungen gearbeitet. Im Moment konzentrieren sich die Arbeiten auf die Ostseite der SBB-Stammlinie. Gegen Ende 2011 wird die Westseite in Angriff genommen.

4

Die offene Zufahrtsstrecke zum Gotthard-Basistunnel umfasst neben dem Bahntrasse zahlreiche Kunstbauten. Nicht weniger als sechs Unterführungen mit bis zu 75 m Länge, fünf Brückenbauwerke mit bis zu 21 m Spannweite und eine Vielzahl von Durchlässen und Stützmauern sind zu erstellen. Es wird permanent an verschiedenen Projektteilen gearbeitet.

Neue Brücken über den Schächen

Insgesamt haben sieben Brücken im Bereich Ruag/Umfahrungsstrasse über den Schächenbach geführt. Alle Strassen- und Bahnbrücken werden neu gebaut.

Gesamthaft bilden sie die sogenannte Druckbrücke. Sie ermöglicht, dass bei Hochwasser das Geschiebe und das Holz mit Druck unter der Brücke hindurch geleitet wird. Der erste Teil der Druckbrücke, die erste Bahnbrücke, ist bereits betoniert. Die Umfahrungsstrasse wird im Sommer 2010 provisorisch auf die neue Brücke umgelegt. Damit kann die jetzige Brücke der Umfahrungsstrasse abgebrochen und neu gebaut werden.

Auch die rund 130 Jahre alte Eisenfachwerkbrücke der SBB musste den neuen Brücken weichen. Gemäss einem Gutachten stammt diese von 1882 –

aus der Anfangszeit der Gotthardbahn. Im Moment wird geprüft, ob die Brücke für die Verwendung innerhalb eines Wander- und Radwegs in Frage kommt.

Unterführung Wysshus

Die Arbeiten für die künftige Unterführung Wysshus kommen ebenfalls gut voran. Der neue Zugang nach Attinghausen ist eines der grössten Bauwerke der neuen Zugangsstrecke. Bisher konnten die Fundamente und eine erste Deckplatte auf der Ostseite erstellt werden. Im Anschluss an die Unterführung werden Stützmauern entlang der Stammlinie gebaut.



Vorbereitungsarbeiten für die Stützmauern entlang der SBB-Stammlinie: Spritzbeton und Anker stabilisieren das Eisenbahntrasse.



Der Bahntechnik-Installationsplatz im Rynächt wird vorbereitet. Im Herbst 2010 beginnen die Installationsarbeiten der Gebäude und Gleise.



Die SBB-Brücke von 1882 wird mit einem 60-Tonnen Kran weggeführt.



Das riesige Lehrgerüst für die Druckbrücke über den Schächenbach ist installiert.

Arbeiten an der neuen Unterführung Wysshus.



Die Druckbrücke über den Schächenbach nach den Betonarbeiten.