

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 128 (2002)  
**Heft:** 14-15: Neat: Geologie aktuell

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 20.01.2026

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

## Am Gotthard

Der längste Tunnel der Welt wird er sein, der Gotthardbasistunnel, wenn er in voraussichtlich zwölf Jahren dem Verkehr übergeben wird – ebenso wie damals bei der Eröffnung 1882 sein Vorgänger. In diesem Jahr noch werden die Arbeiten an den Hauptvortrieben beginnen, nachdem bis jetzt in erster Linie Tagbautunnel, Vertikalschächte für die Zwischenangriffe, Hilfsstollen und Sondierbohrungen erstellt worden sind. Franz Keller, Projektgeologe der Neat, vergleicht in seinem Artikel auf Seite 7 ausführlich die geologischen Prognosen mit den nun tatsächlich angetroffenen Verhältnissen beim Tunnelbau sowie auch mit den Erkenntnissen neuerer Sondierbohrungen. Diese sind mittlerweile abgeschlossen, sie wurden bis zu 1700 Meter (mit einem Durchmesser von 8 Zentimetern) in den Berg getrieben. Die wichtigste Schlussfolgerung: Die berühmt gewordene Pioramulde wird entgegen vielfach geäussernten Befürchtungen nicht das Pièce de résistance des Unternehmens. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass man sich nicht durch zuckerkörnigen, wassergesättigten Dolomit wird arbeiten müssen, sondern sich in festem, trockenem Anhydrit-Dolomit-Gestein befinden wird. Die grössten geologischen Schwierigkeiten wird man nun voraussichtlich im Teilabschnitt Sedrun antreffen. Die aktuellen Auswertungen zeigen aber erfreulicherweise, dass die geologischen Verhältnisse über alles gesehen eher günstiger sind als anfangs angenommen.

Teuer bleibt es trotz allem: 6,3 Milliarden Franken kostet das Herzstück der neuen Eisenbahnalpentransversale. Falls grössere negative Überraschungen ausbleiben (oder durch geologische Good news kompensiert werden können), ist die Finanzierung im Rahmen der 1998 vom Volk angenommenen Finöv-Vorlage (Bau und Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs) gesichert. Zusammen mit dem etwa 2007 in Betrieb gehenden Lötschbergbasistunnel soll die ambitionierte (und gesetzlich festgelegte) Vorgabe erreicht werden, die Zahl der jährlichen alpenquerenden Lastwagenfahrten von heute 1,4 Millionen auf 650 000 zu reduzieren. Welchen Kraftakt man sich damit vorgenommen hat, zeigt die Tatsache, dass der Schwerverkehr seit 1981, der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels, hier im Schnitt jedes Jahr um satte 8% zugenommen, sich in den letzten zwanzig Jahren also mehr als verfünfacht hat. Um die nun angestrebte Trendwende nicht zu torpedieren, hat sich der Bundesrat kürzlich erneut gegen den Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard ausgesprochen.

Wie schon anlässlich eines früheren Beitrages zur neuen Alpentransversalen hat ein Fotograf für uns seine Impressionen auf einem Teilbauabschnitt, diesmal in Bodio/Pollegio, in einer Bilderserie festgehalten (Seite 19). Die Aufnahmen von Gian Paolo Minelli lassen in ihrer Ruhe und Beschaulichkeit kaum erahnen, dass man sich hier auf der bald grössten Baustelle der Schweiz befindet.



Franz Keller

- 7 Gotthardbasistunnel: Geologie zwischen Prognose und Befund**  
Vergleich von Prognose und Befund  
geotechnischer Risiken

Gian Paolo Minelli

- 19 Sul cantiere di Bodio/Pollegio**  
Bildreportage von einer Neat-Baustelle

Mischa Schaub

- 27 hypoThesen im HyperWerk**  
Ein Fachhochschulinstitut auf neuen Wegen zu Interaktionsformen im Realraum

- 40 Expo.02 – die Projekte**  
(Fortsetzung)