

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 14-15: **Neat: Geologie aktuell**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

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, Vertikal-schächte 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 geäußerten Befürchtungen nicht das Pièce de résistance des Unternehmens. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass man sich nicht durch zuckerkörnigen, wassergesättigten Dolomit 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 ambitiöse (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 verfünffacht 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 Alpen-transversalen 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)