Objekttyp: **FrontMatter**

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

Band (Jahr): **- (2005)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

X 10956

AlpTransit Gotthard San Gottardo

Der Gotthard-Basistunnel

Sedrun 1/05

Herausgeberin:
AlpTransit Gotthard AG
Zentrum AlpTransit
7188 Sedrun
www.alptransit.ch
Telefon 081 936 51 20

Tief unter dem Berg Tgom laufen die Vortriebsarbeiten an den beiden Röhren des Gotthard-Basistunnels in Richtung Norden und Süden auf Hochtouren. In der Oströhre sind inzwischen 2935 m ausgebrochen. In der Weströhre sind 2858 m aufgefahren.

Im Süden viel Neues

Wir erwarten die Baubewilligung für den Ceneri-Basistunnel auf Mitte 2005. Im Rahmen möglicher Kompensationsplanungen wurde vorgeschlagen, beide Röhren des Ceneri-Basistunnels im Rohbau auszubrechen, aber nur eine Röhre mit den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen auszurüsten. Wir sind der Meinung, dass mit einer solchen Etappierung die Verkehrspolitik des Bundes nicht vollumfänglich umgesetzt werden kann: Entweder kann den Bedürfnissen des Güterverkehrs (Flachbahn) Genüge getan werden oder aber es können die Bedürfnisse des Reiseverkehrs (kürzere Fahrzeiten) befriedigt werden. In jedem Fall aber könnten während eines späteren Ausbaus die vom Tessiner Parlament genehmigte S-Bahn und die damit verbundenen grossen Fahrzeiteinsparungen zwischen Lugano und Locarno nicht realisiert werden. Zudem könnte der nationale und internationale Reiseverkehr aus Sicherheitsgründen den Ceneri-Basistunnel für sechs bis sieben Jahre nicht nutzen und es würden erhebliche Mehrkosten entstehen.

Erst mit dem Ceneri-Basistunnel mit zwei voll ausgebauten Einspurröhren entsteht ein Verkehrssystem, welches die Bedürfnisse des Güter- und Personenverkehrs abdecken kann und die Realisierung einer S-Bahn Tessin ermöglicht.

Peter Zbinden
Vorsitzender der Geschäftsleitung
AlpTransit Gotthard AG

Agenda

11. Juni 2005
Tag der offenen Baustelle Sedrun

Ab Sommer 2005
Beginn Vortrieb im Gotthardmassiv

August 2005
Beginn Einbau Sohlenbeton

September 2005
Abschluss Ausbrucharbeiten Abluftstollen Nord

September 2005
Beginn Ausbrucharbeiten Abluftstollen Süd

4. Dezember 2005
Barbarafeier

In Sedrun befinden sich die Mineure zurzeit im schwierigsten geologischen Abschnitt des Gotthard-Basistunnels – im Tavetscher Zwischenmassiv Nord.