# Mehrinvestitionen für mehr Sicherheit

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2006)**

Heft 1

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-418909

**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**

# Mehrinvestitionen für mehr Sicherheit

***Mit AlpTransit Gotthard entsteht ein Jahrhundertbauwerk. Der 57 km lange Gotthard-Basistunnel hat eine Planungs- und Bauzeit von rund 25 Jahren. Der Bau ist technisch und finanziell äusserst anspruchsvoll. Die lange Realisierungszeit bringt es mit sich, dass weiter entwickelte Standards und Technologien in den Bau einfliessen müssen. Das kostet Geld.***

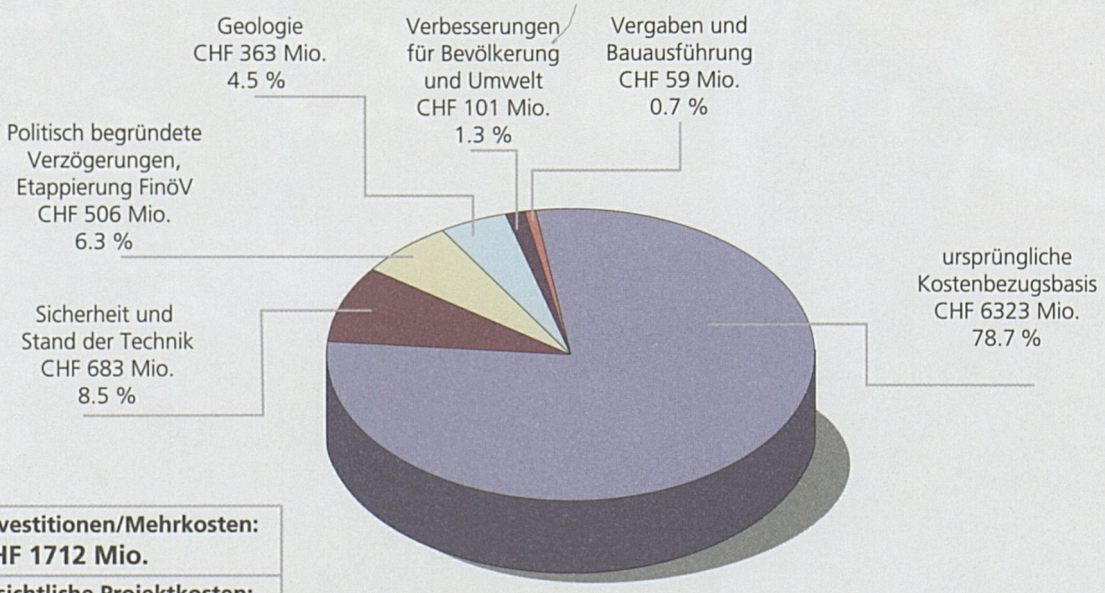


## Zeit fordert Geld

Mehrinvestitionen entstehen beim Bau des Gotthard-Basistunnels hauptsächlich für mehr Sicherheit und den neusten Stand der Technik, aber auch wegen politisch begründeter Verzögerungen und der Geologie. Gegenüber dem ursprünglich angenommenen Leistungsumfang mit der ursprünglichen Kostenbezugsbasis des Bundes von CHF 6323 Mio. für den Bau des Gotthard-Basistunnels werden nach heutigem Kenntnisstand Mehrkosten von CHF 1712 Mio. anfallen. Die voraussichtlichen Projektkosten werden sich auf CHF 8035 Mio. belaufen.

Diese Mehrkosten von CHF 1712 Mio. teilen sich auf in Mehrinvestitionen für verschiedene Projektverbesserungen. So für Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt (CHF 101 Mio. bzw. 1,3 % der voraussichtlichen Projektkosten), beispielsweise für den Bau eines unterirdischen Verzweigungsbauwerks zwischen Erstfeld und Amsteg im Hinblick auf eine spätere Linienführung «Berg lang». Darunter fallen aber auch Kosten für politisch begründete Verzögerungen (CHF 506 Mio. bzw. 6,3 %) wie Etappierungen. Die Mehrkosten für Sicherheit und Stand der Technik betragen CHF 683 Mio. bzw. 8,5 %. Sie resultieren hauptsächlich aus Investitionen infolge technologischer Entwicklung der Bahntechnik. Die Geologie verursacht Mehrkosten von CHF 363 Mio. bzw. 4,5 %. So wurden in den Teilabschnitten Bodio und Faido nicht prognostizierte, unvorhersehbare Störzonen angetroffen. Die Mehrkosten für Vergaben und Bauausführung betragen CHF 59 Mio. bzw. 0,7 %.

### CHF 1712 Mio. = 21,3 % von CHF 8035 Mio. (Preisstand 98)




| | |
|---|---|
| **Mehrinvestitionen/Mehrkosten:** | **CHF 1712 Mio.** |
| **Voraussichtliche Projektkosten:** | **CHF 8035 Mio.** |