Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2009)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-419408

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

Gotthard-Basistunnel
Stand der Arbeiten

Anfang Oktober 2009 waren von den insgesamt 151,8 km Tunnel, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels 138,6 km oder 91,3% ausgebrochen. Der Vortrieb im September 2009 betrug 1324 m. Die Betonarbeiten laufen in beiden Röhren weiter und von den insgesamt 114,6 km Innenausbauarbeiten wurden mittlerweile 100,1 km Sohle (87%) und 63,5 km Gewölbe (55%) betoniert.

Altdorf/Rynächt – Uri

Am südlichen Ende des Bahntechnik-Installationsplatzes verlegen die SBB die Gleise für die rückwärtige Erschliessung der Industrie Rynächt. Bei den Bahnübergängen Gotthardstrasse und Obere Schachengasse» stellt man Sicherungsanlagen auf. Entlang der Umfahrungsstrasse werden diverse Stützmauern gebaut und hinterfüllt. Bei der Bahnbrücke Stille Reuss wird der Notentlastungskanal abgedichtet. Bei der Stützmauer Stille Reuss wurde mit den Aushub- und Betonarbeiten begonnen. Die Umfahrungsstrasse und der Geh- und Radweg werden an verschiedenen Stellen verlegt.

Erstfeld – Uri

Am 16. September 2009 erfolgte der Durchschlag in der Weströhre. Die Mineure demontieren nun die TBM und transportieren die Einzelteile aus dem Tunnel. Die Querschläge 2 bis 21 sind ausgebrochen. In der Weströhre wird der so genannte Kicker (Vorbereitung für Innenschale) eingebaut. 42% davon sind bereits betoniert.

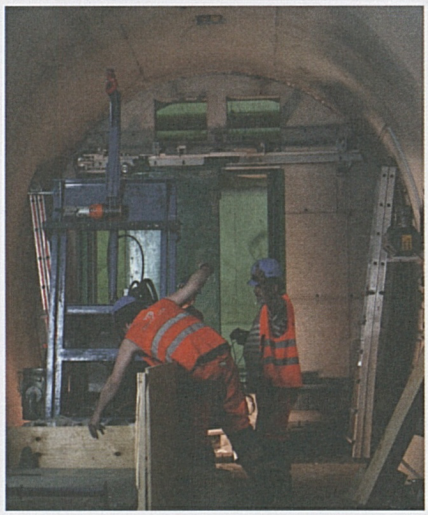
Amsteg – Uri

36 von 37 Querschlagsabschlusswänden sind in beiden Röhren betoniert. In der Weströhre sind die 36 Querschläge bereits mit Querschlagtüren ausgerüstet. Nach den Türen erfolgt der Einbau von Doppelboden und Querschlagslüftung. In der Oströhre im Bereich Startröhre, Montagekaverne und Speisepunkt ist das Innengewölbe eingebaut. In der Weströhre sind 97% der Bankettelemente versetzt und betoniert.

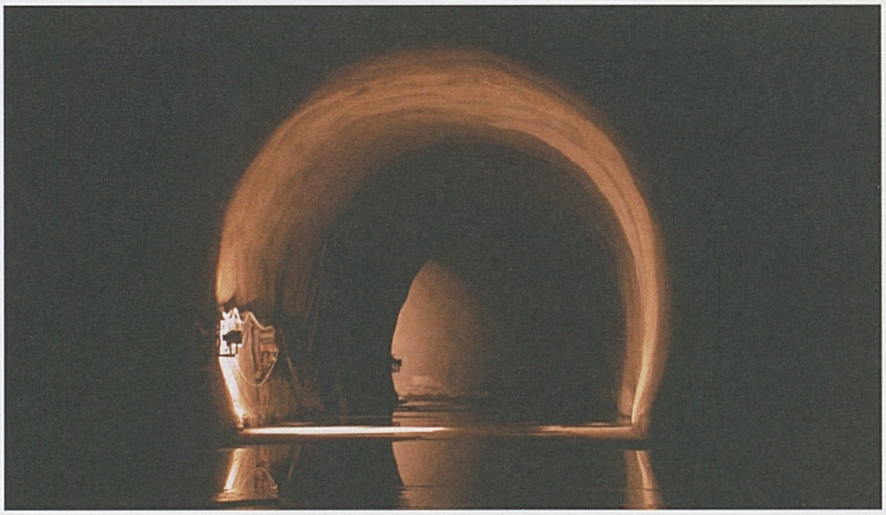
Altdorf/Rynächt: Belagseinbau auf offener Strecke.

Tagbautunnel in Erstfeld.

IDS Bibliotheken Bern
BM 1 148 098



Amsteg: Einbau einer Querschlagstür.



Sedrun: mystisch anmutende Beleuchtung im Seitenstollen Süd.

Sedrun – Graubünden

In den beiden Tunnelröhren Nord wurden die Betonarbeiten abgeschlossen. Die Vorbereitungsarbeiten für die termingerechte Übergabe an den Bauherrn laufen auf Hochtouren. Beide Südvortriebe erreichen in der geologisch günstigen Formation der Paradisgneise durchschnittliche Auffahrleistungen von 5 m/Tag. Die maximalen Tagesleistungen liegen zwischen 7 und 8 m. Die Vorauserkundungsbohrungen zeigen zum grössten Teil günstige Baugrundverhältnisse.

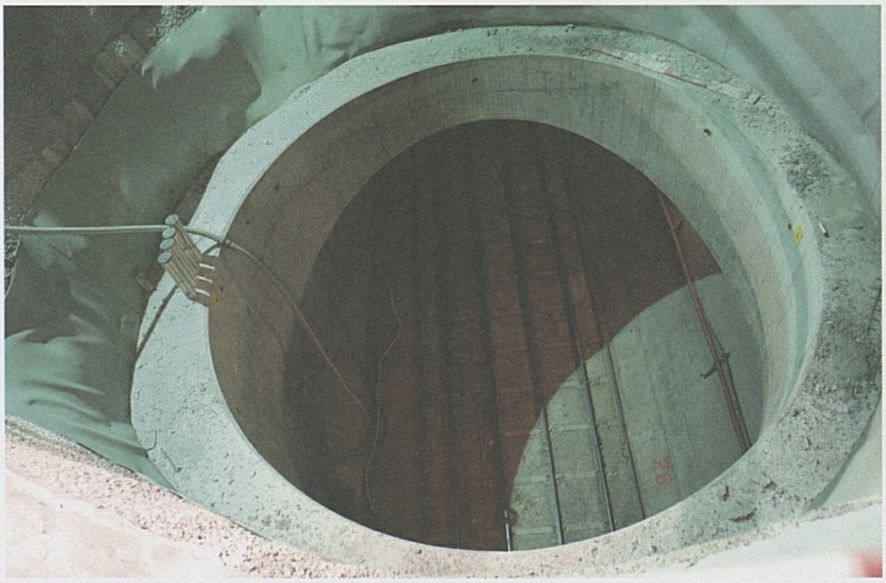
Faido – Tessin

Im TBM-Vortrieb der Oströhre sind 7154 m Tunnel ausgebrochen, die durchschnittliche Tagesleistung im September 2009 betrug 13 m. Der Übergang zu den Streifen-Gneisen wurde noch nicht angetroffen. Die TBM West hat 6550 m ausgebrochen und erreichte mittlere Tagesleistungen von fast 16 m.

Parallel zu den Vortriebsarbeiten laufen die Innenausbauarbeiten in der Multifunktionsstelle Faido. Im Abluftsystem West werden die Abdichtungs- und Betonierarbeiten der Abluftschächte in Kürze fertiggestellt.

Bodio – Tessin

In der Weströhre werden die Schienen der Stollenbahn rückgebaut. Die Reinigung für die Übergabe per Ende 2009 an die ATG ist im Gang. Bis jetzt wurden rund 15'000 m Tunnel gereinigt.



Faido: Abluftschacht mit Blick in die Weströhre.

Baustelle Bodio mit Blick Richtung Norden.