Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-419400

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

Ende April 2009 waren von den insgesamt 153,3 km Tunnel, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels 131 km oder 85 % ausgebrochen. Der Vortrieb im April 2009 betrug 1640 m. Die Betonarbeiten laufen in beiden Röhren weiter. Von den insgesamt 114,6 km Innenausbauarbeiten wurden in der Zwischenzeit 93,4 km Sohle (81 %) und 60,8 km Gewölbe (53 %) betoniert.

Altdorf/Rynächt – Uri

Beim Trasseebau Rynächt laufen die Arbeiten gemäss Bauprogramm. Das Ausbruchmaterial aus dem Vortrieb Erstfeld wird entweder für die Schüttung des Bahndammes verwendet oder in die verschiedenen Zwischenlager transportiert.

Bei der Stützmauer Stille Reuss wurde mit den Aushub- und Betonarbeiten begonnen. Die Umfahrungsstrasse sowie der Geh- und Radweg werden an verschiedenen Stellen verlegt.

Erstfeld – Uri

Mit einer durchschnittlichen Leistung von 18 m pro Tag sind die beiden Tunnelbohrmaschinen im Abschnitt Erstfeld sehr gut unterwegs. Bei gleichbleibenden Leistungen findet der erste Durchschlag zu Amsteg Mitte Juni 2009 statt.

Auch die Betonarbeiten für den Tagbautunnel schreiten gut voran. Von der Oströhre sind bereits 170 m und von der Weströhre 120 m Gewölbe betoniert.

Amsteg – Uri

In der Oströhre ist das Innengewölbe eingebaut und die Betonarbeiten für den sogenannten Rucksack, der später das 132-kV-Kabel aufnimmt, beinahe fertiggestellt. Ebenfalls in der Oströhre begann im Herbst 2008 die Verlegung von Bankett-Fertigelementen. Durch die in den Fertigelementen eingegossenen Kabelrohre führen später alle Kabel, die für den Betrieb des Gotthard-Basistunnels notwendig sind. In der Weströhre sind mittlerweile 91 % des Innengewölbes betoniert.

Eine eigene Baustelle auf Baustelle: Der Tagbautunnel wird von Norden nach Süden gebaut.

Sedrun – Graubünden

In der Multifunktionsstelle laufen die Betonierarbeiten für die Tunnelwechselaufweitung nach Plan. In Spitzenzeiten werden täglich etwa 600 m³ Beton verarbeitet. In der Oströhre Richtung Norden sind gleichzeitig Betonarbeiten für Sohle, Gewölbefuss und Gewölbe im Gang. Richtung Süden erreichte der Vortrieb in der Oströhre Mitte Januar 2009 das Ende der Störzone, in der er seit Sommer letzten Jahres steckte. In der Weströhre, die dem Ostvortrieb im Abstand von rund 50 m folgt, befindet sich der Vortrieb nach wie vor im Störungsbereich.

Faido – Tessin

Beide Tunnelbohrmaschinen befinden sich derzeit nördlich der Piora-Mulde im Medelser-Granit. Die durchschnittliche Vortriebsleistung beträgt für die Ost TBM 12 m/AT und für die West TBM 13 m/AT. In der Oströhre sind 5784 m Tunnel oder 53 % ausgebrochen. Die TBM West hat 5300 m oder 47 % ausgebrochen.

Am 4. März 2009 haben die Sanierungsarbeiten der Oströhre in den druckhaften Zonen des Lucomagno-Gneises begonnen. Parallel zu den Vortriebs- und Sanierungsarbeiten werden in der Nothaltestelle Faido die Abluftschächte betoniert.

Amsteg Oströhre: Einbau der vorgefertigten Bankettelemente.

Faido Oströhre: Tunnelbrust mit Mineur mit dem Muster der Rollenmeissel an der Tunnelbrust.

Tunnelwechselaufweitung in Sedrun: Eine riesige Fläche muss betoniert werden.

Bodio – Tessin

Die Betonierarbeiten für die Erstellung der beiden Bankette in der Weströhre laufen weiter. Bisher sind je 11'550 m bzw. 82 % der Tunnellänge fertiggestellt worden. Die Einbauten in den Querschlägen mit den Anlagen der Rohbau-Ausrüstung (Querschlagstüren, Doppelböden, Belüftung etc.) laufen programmgemäss. Mittlerweile sind zehn Querschläge komplett ausgerüstet.

Bodio Portal Ost: Schalwagen Wurmino ist bereit zur Demontage.