Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2010)**

Heft 1

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-419270

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

Stand der Arbeiten

Anfang Mai 2010 waren von den insgesamt 151,8 km Tunnel, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels 145,4 km oder rund 96% ausgebrochen. Allein im April 2010 betrug der Vortrieb 604 m. Die Betonarbeiten laufen in beiden Röhren weiter und von den insgesamt 114,6 km Innenausbauarbeiten wurden zwischenzeitlich 106,6 km Sohle (93%) und 72,2 km Gewölbe (63%) betoniert.

Altdorf/Rynächt – Uri

Beim Bahntechnik-Installationsplatz laufen die letzten Rohbauarbeiten. Nördlich der künftigen Unterführung Wysshus begann der Bau der Stützmauern entlang der Stammlinie. Für die provisorische Verlegung der Umfahrungsstrasse entlang der SBB-Stammlinie, die im Juni 2010 erfolgen wird, finden Planierungs- und Belagseinbauarbeiten im Bereich Ruag/Schächenbach statt. Beim Bahntechnikgebäude wurden im ersten Abschnitt die Aussenwände betoniert und die Innenwände gemauert.

Offene Strecke Altdorf/Rynächt mit der neuen Unterführung Riedstrasse.

Das Verzweigungsbauwerk im Teilabschnitt Erstfeld für die Variante «Uri Berg lang – Axen».

Erstfeld – Uri

Die Ausbruch- und Sicherungsarbeiten für das Verzweigungsbauwerk Ost sind abgeschlossen. Im Moment wird die Sohle eingebaut. Im Verzweigungsbauwerk West ist bei der Ausweitung rund die Hälfte der insgesamt 400 m ausgebrochen.

Der Innenausbau in der Oströhre kommt planmässig voran. Mit drei Schaleinheiten sind 2620 m oder 39% betoniert. Beim Fundament für die Innenschale (Kicker) sind in der Oströhre 95%, in der Weströhre 58% fertiggestellt. Der Tagbautunnel Ost steht bei 438 m, West bei 340 m.

Bereit für den Einbau der Bahntechnik: die Weströhre im Teilabschnitt Amsteg.

Sedrun: Armierung eines Querschlages.

Amsteg – Uri

Der Rohbau in den beiden Einspurröhren Ost und West von Amsteg bis Sedrun Nord ist abgeschlossen. Ende 2011 beginnt im Abschnitt Erstfeld-Amsteg-Sedrun Nord der Einbau der Bahntechnik.

Sedrun – Graubünden

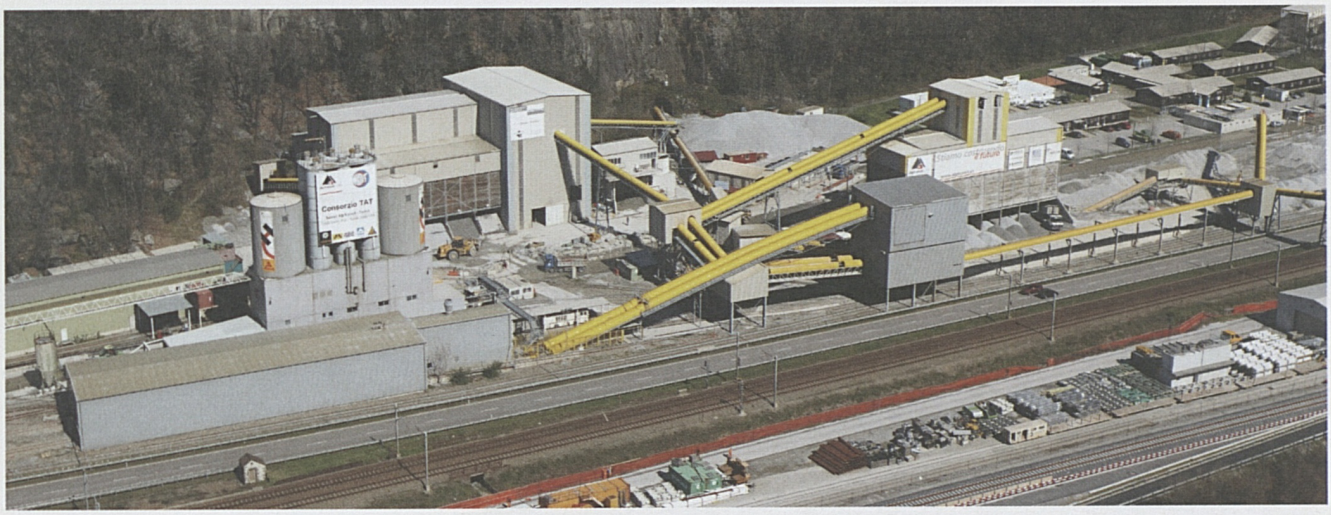
In der Tunnelwechselaufweitung (TWA) 4 sind zwei Drittel der Seitenwände erstellt und 7 von 25 Betonetappen des Gewölbes ausgeführt. In der Längskaverne 3 wurde das Gewölbe fertig betoniert. Der Innenausbau der Verbindungsstollen Süd-West 1 – 5 ist im Gange. In der Nothaltestelle Nord-Ost werden die Kabelblöcke versetzt und hinterfüllt. Im Seitenstollen Süd-West wird die Sohle betoniert.

Die Südvortriebe laufen in der Piz-Fuorcla-Zone. Beide Vortriebe stehen nahezu auf gleicher Höhe. Die Gebirgsüberdeckung liegt bei 2300 m und wird mit Fortschreiten des Vortriebs 2500 m erreichen.

Faido – Tessin

Im TBM-Vortrieb der Oströhre sind 9556 m Tunnel ausgebrochen. Die durchschnittliche Tagesleistung im April 2010 betrug rund 15 m. Das Ende der Borel-Zone wurde Mitte April 2010 bei km 129'272 erreicht. Im Vortrieb werden zurzeit Granit-Gneise angetroffen.

In der Multifunktionsstelle Faido und in den Verbindungstunnel Nord und Süd laufen die Innenausbauarbeiten. Im Abluft-



Installationsplatz Bodio.

system West sind die Arbeiten in allen Abluftschächten abgeschlossen. Im Abluftsystem Ost fanden Betonarbeiten an den Abluftschächten 4 – 7 statt. Die Abluftschächte 1 – 3 sind fertiggestellt.

Bodio – Tessin

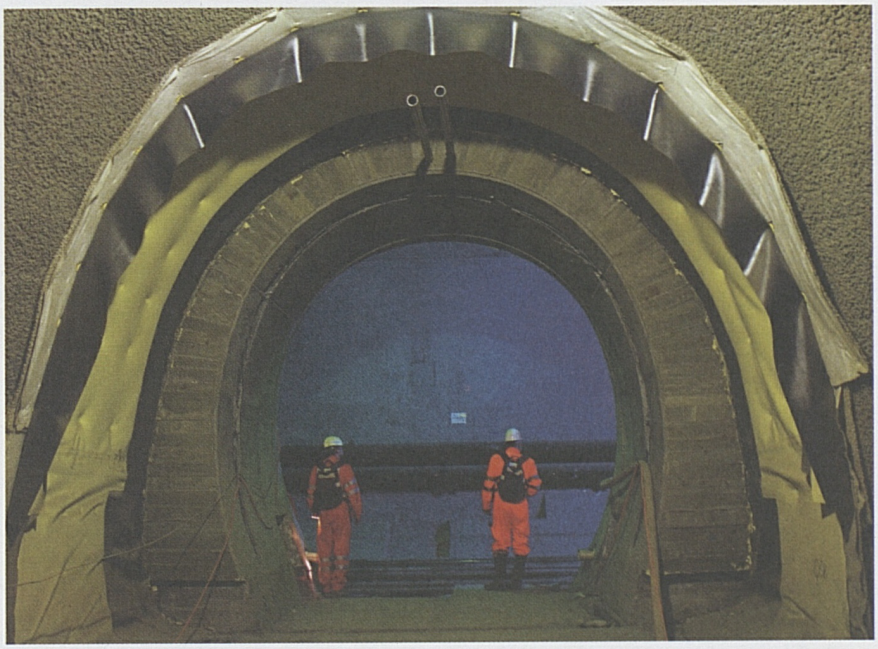
Das Zwischenlager Pollegio wird weiterhin vergrössert, wodurch sich das Deponievolumen für Ausbruchmaterial erhöht. Dieses wird nach Beendigung der beiden TBM-Vortriebe zur Betonherstellung benötigt.

Biasca – Tessin

Die definitive Abgabe des Westtrassees (Übergabe der letzten 130 m vor dem Portal) vom Rohbau an die Arbeitsgemeinschaft Bahntechnik hat am 8. April 2010 stattgefunden. Die Abgabe des Gebäudes der Bahntechnik ist am 29. April 2010 erfolgt.

Gotthard – Bahntechnik

Auf dem Installationsplatz Biasca haben die Vorbereitungsarbeiten für eine Musterstrecke begonnen. Diese wird vom Unternehmer Bahntechnik benutzt, um den Einbau der Fahrbahn mit dem Betonzug zu prüfen. Im April 2010 wurden auf der Offenen Strecke Süd provisorische Bauzuggeleise und die Portalkrangeleise verlegt. Die Übernahme der Weströhre Faido-Bodio durch den Unternehmer Bahntechnik hat im Mai 2010 stattgefunden.



Faido: Blick aus Querschlag 58 in die Oströhre.

Der Bahntechnik-Installationsplatz in Biasca neben der Autobahn A2.

IDS Bibliotheken Bern
BM 2 402 918