

Objekttyp: **FrontMatter**

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

Band (Jahr): - **(2004)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.07.2024**

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>

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

In Sedrun laufen die Arbeiten auf Hochtouren. In der Zwischenzeit haben die Mineure den ersten Kilometer Einspurtunnel aufgefahren. Auch auf den anderen NEAT-Baustellen wird rund um die Uhr gearbeitet. Insgesamt sind bis heute über 30 Prozent des längsten Eisenbahntunnels der Welt ausgebrochen.

Kosten und Geologie

Der Gotthard-Basistunnel hat eine Planungs- und Bauzeit von rund 25 Jahren und ist technisch und finanziell ein äusserst anspruchsvolles Projekt. Die lange Realisierungszeit bringt es mit sich, dass weiterentwickelte Standards und Technologien in den Bau einfließen müssen.

Verteuert wird das Projekt hauptsächlich durch Mehrleistungen für Projektanpassungen. Diese verbessern die politische Akzeptanz und heben den Sicherheitsstandard weiter an, haben aber ihren Preis. Auch geologische Störzonen verursachen zusätzliche Kosten. Im Tunnel Bodio und in der Multifunktionsstelle Faido wurden nicht prognostizierte Störzonen angetroffen. Die Frage stellt sich: Wie hoch sind die durch geologische Unwägbarkeiten verursachten Mehrkosten im Vergleich zu den Gesamtkosten des Gotthard-Basistunnels? Die Bewältigung der Störzonen kostet rund CHF 150 Mio. Weil aber bis heute in den aufgefahrenen 44 km Stollen, Schächten und Tunnels durch bessere Geologie gespart werden konnte, betragen die effektiven Mehrkosten rund CHF 110 Mio. Fazit: Die Mehrkosten wegen «schlechterer» Geologie entsprechen bis heute lediglich 1,5% der Gesamtkosten des Gotthard-Basistunnels.

P. Zbinden

Peter Zbinden

Vorsitzender der Geschäftsleitung
AlpTransit Gotthard AG

Agenda

19. Juni 2004

Tag der offenen Baustelle Sedrun

Juni 2004

Fertigstellung Tunnelwechsel
Nord und Süd

Juli 2004

Beginn Vortrieb druckhafte Zone
Tavetscher Zwischenmassiv

28. August 2004

Tag der offenen Baustelle Amsteg

September 2004

Ende Ausbruch
Nothaltestelle Nord

25. September 2004

Tag der offenen Baustelle Bodio

Oktober 2004

Beginn Vortrieb druckhafte Zone
Urseren-Garvera-Zone

4. Dezember 2004

Barbarafeier

Titelbild: Auf der ATG-Baustelle Sedrun
arbeiten über 400 Mineure.