

# Kosten und Geologie

Autor(en): **Zbinden, Peter**

Objektyp: **Preface**

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.

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.