

Verlängerung des Teilabschnitts nach Süden

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 1

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418907>

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.

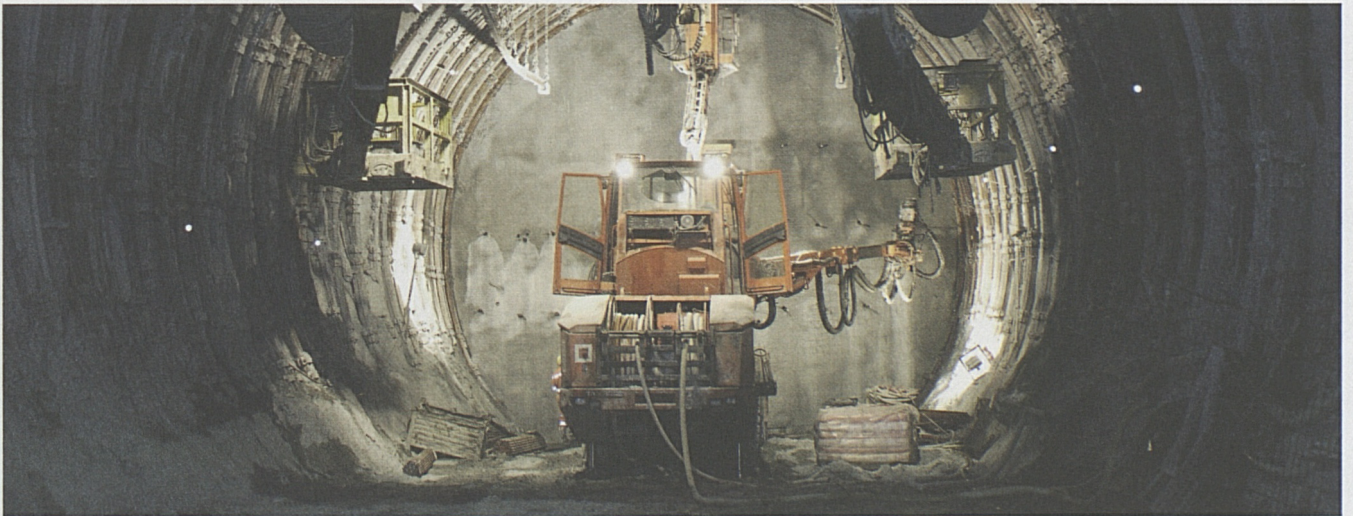
Haftungsausschluss

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.

Verlängerung des Teilabschnitts nach Süden

Auf der NEAT-Baustelle Sedrun läuft es rund: Die Multifunktionsstelle ist komplett ausgebrochen und das Konzept des deformierbaren Stahleinbaus im druckhaften Gebirge des Tavetscher Zwischenmassivs Nord hat sich bestens bewährt. Im Vortrieb Richtung Süd besteht ein Zeitvorsprung von rund einem Jahr auf das Terminprogramm. Dieser Vorsprung soll nun genutzt werden.

2



Die Mineure befinden sich zurzeit im schwierigsten geologischen Abschnitt des Gotthard-Basistunnels – im Tavetscher Zwischenmassiv Nord.

Richtung Süden besteht Zeitvorsprung

Die Vortriebsarbeiten in den beiden Tunnelröhren kommen besser als erwartet voran. Sowohl in der Ost- wie auch in der Weströhre sind mehr als die Hälfte ausgebrochen. Richtung Nord bewährt sich das Konzept des deformierbaren Stahleinbaus. Die Druckhaftigkeit des Gebirges ist unter Kontrolle. Von den rund 1200 m im druckhaften Tavetscher Zwischenmassiv Nord und in der Clavaniev-Zone wurden bis Mitte April 2006 in der Oströhre ca. 610 m und in der Weströhre ca. 640 m aufgefahren. Richtung Süd wurde ohne grössere Probleme das Tavetscher Zwischenmassiv und die Urseren-Garvera-Zone durchfahren und das Gotthardmassiv erreicht. Zurzeit besteht im Vortrieb Richtung Süden ein Zeitvorsprung von rund einem Jahr auf das Terminprogramm.

Verschiebung Losgrenze

Um diesen Zeitgewinn nutzen zu können und um den Termin der Inbetriebsetzung des Gotthard-Basistunnels nicht weiter nach hinten zu schieben, hat die AlpTransit Gotthard AG im Frühjahr 2005 mit der Erarbeitung der Grundlagen für eine eventuelle Losverlängerung von Sedrun in Richtung Süden begonnen. Abhängig von der prognostizierten Vortriebsleistung wurde eine maximale Losgrenzenverschiebung um bis zu 6 km ermittelt. Am 7. Dezember 2005 beschloss der Verwaltungsrat der ATG, die Option in den Werkverträgen Sedrun und Bodio/Faido für eine Verschiebung der Losgrenze um einen Kilometer Richtung Süden auszulösen.

Zusätzliches Deponievolumen

Eine der grössten Herausforderungen einer allfälligen weiteren Losgrenzenverschiebung ist die Bewirtschaftung des zusätzlichen Ausbruchmaterials, das durch eine Losverlängerung anfällt. Die bisher zur Verfügung stehenden Zwischen- und Endlager reichen für eine Losgrenzenverschiebung über die ausgelöste Option hinaus nicht aus.

Im Juli 2005 wurde deshalb eine Arbeitsgruppe Materialbewirtschaftung Surselva ins Leben gerufen, in der neben der ATG, Vertreter der Gemeinde Tujetsch, des Gemeindeverbands Surselva, des kantonalen Amts für Natur und Umwelt, des kantonalen Amts für Raumentwicklung, der Rhätischen Bahn und der Umweltschutzorganisationen einbezogen waren. Ziel der Arbeitsgruppe war es, ein allseits akzeptiertes Konzept zur Bewirtschaftung der zusätzlich anfallenden Materialmengen zu erarbeiten.

In einer konstruktiven Zusammenarbeit aller Beteiligten unter Einbezug der Anliegen der Anwohner und auch der Landeigentümer und Pächter wurde ein technisch machbares und umweltverträgliches Konzept für die Schaffung des benötigten zusätzlichen Ablagerungsvolumens für ca. 2,1 Mio. Tonnen Material erarbeitet. Dabei galt es zahlreiche Randbedingungen zu beachten wie: möglichst geringe Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Lärm und Staub, Umweltverträglichkeit, Erschliessung der Standorte mit Förderbändern oder Bahn, beschränkte Transportkapazitäten der Matterhorn-Gotthard-Bahn und der Rhätischen Bahn, nachhaltige Nutzung des Materials für Betonzuschlagstoff bzw. Koffermaterial und vieles mehr.

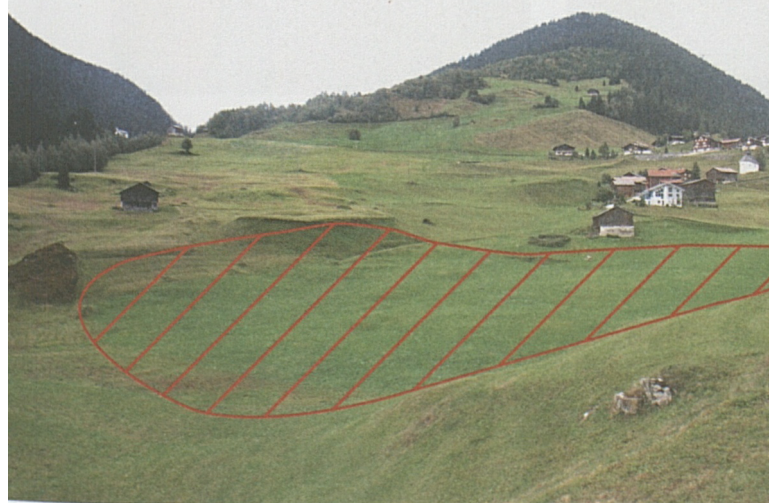
Das Konzept sieht vor, qualitativ hochwertiges Material primär in Tgaglias und im Val da Claus für die spätere Nutzung durch die Gemeinde Tujetsch zu lagern. Der Überschuss dieses Materials wird per Bahn nach Rabius und Rueun (Plaun Grond) zur dortigen Verwertung transportiert. Nicht nutzbares Material kommt wie bis anhin in die Deponien Val da Claus und Val Bugnei, die gegen Osten erweitert wird. Falls hier der Platz nicht ausreicht, wird das Material per Förderband in die neue Deponie Claus Surrein gebracht.

Entscheid noch offen

Ob jedoch eine solche Losgrenzenverschiebung nach Süden um bis zu 6 km ausgelöst wird, ist noch völlig offen. Eine Entscheidung wird frühestens Anfang 2007 gefällt.

Porta Alpina

Im Dezember 2005 stimmten der National- und Ständerat dem Vorschlag des Bundesrates für einen Bundesbeitrag in der Höhe von CHF 15 Mio. an die Vorinvestition der Porta Alpina Sedrun zu. Am 12. Februar 2006 sagte das Bündner Volk Ja zum kantonalen Finanzierungsanteil in der Höhe von 20 Millionen Franken. In der Zwischenzeit hat das Bundesamt für Verkehr die ATG beauftragt, die Untertagebauten in der Multifunktionsstelle Sedrun des Gotthard-Basistunnels für die Vorinvestitionen der Porta Alpina Sedrun zu erstellen. Diese Vorinvestitionen beinhalten vier Wartehallen und die Verbreiterung der Perronanlagen. Der Baubeginn ist für Sommer 2006 vorgesehen.



Falls notwendig, gibt es im Claus Surrein eine neue Deponie (rote Markierung).



Nach dem Abschluss der Arbeiten wird die neue Deponie rekultiviert (Fotomontage).