

Objekttyp: **FrontMatter**

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

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>

5083 X

Herausgeberin:
AlpTransit Gotthard AG
Industriezone Schächenwald
Postfach 860
CH-6460 Altdorf 1
www.alptransit.ch
Telefon 041 875 77 00

Volle Power auf der ATG-Baustelle Amsteg: Im März 2004 schaffte die TBM West mit fast 20 m Vortrieb pro Tag den Monatsrekord am Gotthard. Auch auf den anderen NEAT-Baustellen wird rund um die Uhr gearbeitet. Insgesamt sind bis heute über 30 Prozent des Gotthard-Basistunnels 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 Tunneln 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

04.–18. August 2004

Vortriebsunterbruch
«Sommerferien der Mineure»

28. August 2004

Tag der offenen Baustelle Amsteg

Herbst 2004

1 Millionen Tonnen ATG-Ausbruchmaterial für Seeschüttung

25. September 2004

Tag der offenen Baustelle Bodio

4. Dezember 2004

Barbarafeier

Titelbild: Der Bau des Gotthard-Basistunnels verschlingt riesige Mengen an Strom.