

# Stand der Arbeiten : Sedrun - Faido - Bodio

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 2

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419254>

## **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.

# Stand der Arbeiten

## Sedrun – Faido – Bodio

*Auch auf den anderen Baustellen der AlpTransit Gotthard AG laufen die Arbeiten am längsten Eisenbahntunnel der Welt zurzeit auf Hochtouren. Von insgesamt 153,3 km Tunnelröhren, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels sind per Anfang November 2005 81,237 Kilometer oder 52,9 Prozent ausgebrochen. Ein Überblick über die verschiedenen NEAT-Baustellen, November 2005.*

### Sedrun – Graubünden

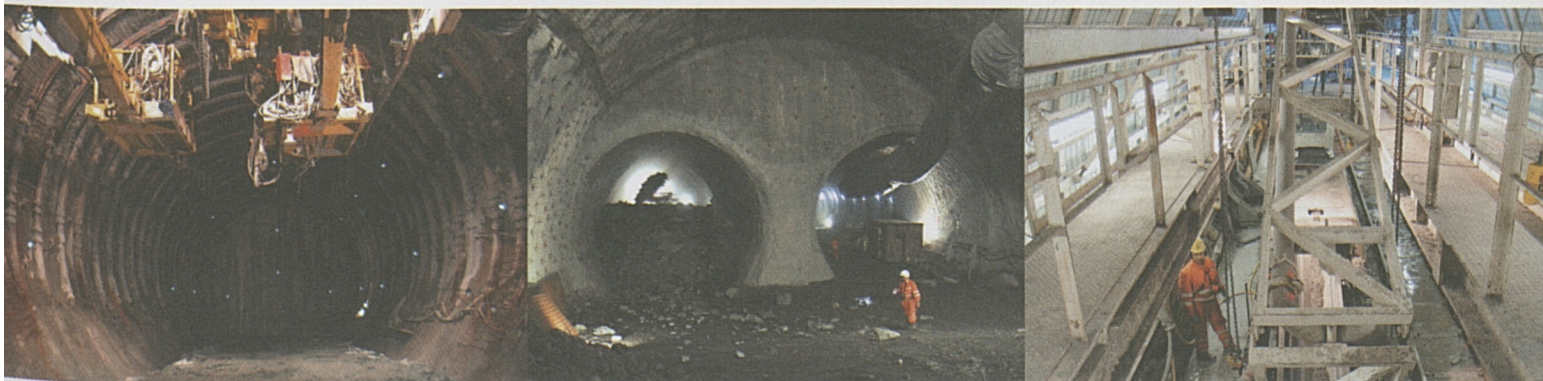
In Sedrun kommen die Vortriebsarbeiten besser als erwartet voran. Die prognostizierten Störungen im Vorfeld des Tavetscher Zwischenmassivs Nord konnten in beiden Tunnelröhren ohne bautechnische Probleme ausgebrochen werden. Richtung Süden wurde ohne grössere Schwierigkeiten das Tavetscher Zwischenmassiv und die Urseren-Garvera Zone durchfahren und das Gotthardmassiv erreicht. Zurzeit besteht im Vortrieb Richtung Süden ein Zeitvorsprung von etwas mehr als einem Jahr auf das Terminprogramm. Um diesen Zeitgewinn nutzen zu können, wird eine Verschiebung der Losgrenze Richtung Süden geprüft. Richtung Nord bewährt sich das Konzept des deformierbaren Stahleinbaus. Die Druckhaftigkeit des Gebirges ist unter Kontrolle. Von den rund 1200 Metern im äusserst druckhaften Tavetscher Zwischenmassiv Nord und Clavianev-Zone wurden bis Ende Oktober 2005 in der Oströhre rund 480 Meter und in der Weströhre rund 510 Meter aufgefahren.

### Faido – Tessin

Die Multifunktionsstelle Faido musste wegen einer geologischen Störzone teilweise nach Süden verschoben werden. In der Zwischenzeit ist die Störzone in Richtung Süden durchfahren worden. In nördlicher Richtung hat die Oströhre die Störzone ebenfalls verlassen. Beim Vortrieb in der Weströhre Richtung Norden hatten die Mineure mit dem äusserst druckhaften Gebirge zu kämpfen. Die Deformationen in der Weströhre und entsprechende Umlagerung von Kräften im Gebirge verursachten auch Deformationen an der parallel verlaufenden Oströhre, die dadurch auf einer Länge von rund 300 Meter ebenfalls saniert werden musste. Die Arbeiten im Bereich der Multifunktionsstelle sind in der Zwischenzeit soweit fortgeschritten, dass der Einfahrt der beiden von Bodio kommenden Tunnelbohrmaschinen im Jahr 2006 nichts im Weg steht. Die TBM werden total revidiert, bevor sie anschliessend den Vortrieb Richtung Sedrun fortsetzen.

### Bodio – Tessin

Anfang November 2005 waren in der Oströhre 12'134 Meter und in der Weströhre 12'200 Meter ausgebrochen. In den letzten Monaten mussten einige bautechnisch relevante geologische Störzonen durchfahren werden. Die teilweise schwierigen Verhältnisse mit erhöhtem Bedarf an Sicherungsmitteln führten dazu, dass die vorgesehenen Vortriebsleistungen nicht erreicht werden konnten. Bereits im Sommer 2003 hat darum die AlpTransit Gotthard AG einen Rückstand auf das Terminprogramm in Bodio kommuniziert. Auf Grund steigender Vortriebsleistungen wurde angenommen, dass die Verzögerung mindestens teilweise aufgeholt werden könnte. Es zeichnete sich aber später ab, dass dies nicht möglich sein wird. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Durchschlag der beiden von Bodio kommenden TBM in die Multifunktionsstelle Faido in der zweiten Hälfte des Jahres 2006 und nicht wie ursprünglich vorgesehen 2005 erwartet.



Sedrun – Vortrieb in der druckhaften Zone

Faido – Spurwechsel in der Multifunktionsstelle

Bodio – Betontransport in die Oströhre