

Gabi I und II am Ziel

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419264>

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.

Gabi I und II am Ziel

Die Amsteger Tunnelbohrmaschinen sind am Ziel! Gabi I in der Oströhre erreichte Mitte Juni 2006 die Losgrenze des TBM-Vortriebs. Bei Gabi II in der Weströhre war es Mitte Oktober 2006 so weit. Im Verlauf der letzten Wochen und Monate wurden die Riesenbohrer unter Tag komplett demontiert, in ihre Einzelstücke zerlegt und mit der Stollenbahn aus dem Tunnel hinausgebracht.

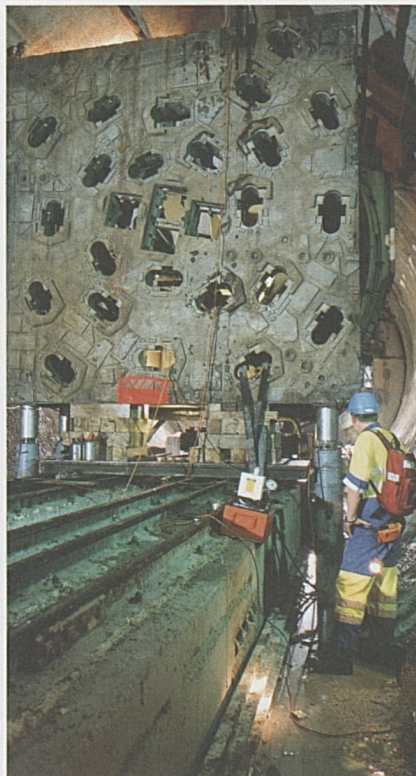
Start im 2003

Am 27. Mai 2003 begann auf der NEAT-Baustelle Amsteg der maschinelle Vortrieb des Gotthard-Basistunnels auf der Alpen-nordseite: Die Tunnelbohrmaschine Gabi I wurde angedreht. Ein feierlicher und denkwürdiger Anlass für alle Beteiligten. Am 11. August 2003 nahm dann auch Gabi II in der Weströhre den Vortrieb auf.

Auf ihrem Weg von Amsteg Richtung Sedrun mussten Gabi I und Gabi II in ihren Röhren insgesamt mehr als 10 700 m des Gotthard-Basistunnels auffahren. Gabi I in der Oströhre brachte diese Wegstrecke mehr oder weniger ohne grosse Probleme und Unterbrüche hinter sich. Anders Gabi II: Wegen einer geologischen Störzone mit mürbem Gestein und Wasser stand die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre des Teilabschnitts Amsteg rund fünf Monate still. In harter Arbeit und mit grossem technischem Aufwand legten die Mineure den Bohrkopf des Riesenbohrers wieder frei. Im November 2005 konnte Gabi II den Vortrieb Richtung Sedrun wieder aufnehmen.

Demontage der TBM

In der Zwischenzeit haben beide Tunnelbohrmaschinen ihr Ziel erreicht. Gabi I in der Oströhre am 8. Juni 2006, Gabi II in der Weströhre am 8. Oktober 2006. Gabi II wird zurzeit unter Tag komplett demontiert, in ihre Einzelstücke zerlegt und mit der Stollenbahn aus dem Tunnel hinausgebracht. Bei Gabi I konnten diese Arbeiten bereits im Oktober 2006 abgeschlossen werden. Beide Maschinen werden zurzeit im Amsteger Grund zwischengelagert.



Die Demontage der beiden Amsteger Tunnelbohrmaschinen schreitet zügig voran.





2,4 Millionen Tonnen Material wurden in 2400 Zügen von Amsteg nach Flüelen transportiert.



Letzter Materialzug für die Seeschüttung Urnersee

Am 15. März 2000 unterzeichneten die AlpTransit Gotthard AG (ATG) und der Kanton Uri eine Vereinbarung über die Lieferung von 1,8 Millionen Tonnen NEAT-Ausbruchmaterial für das Projekt Seeschüttung des Kantons Uri. Nach dem Start des maschinellen Tunnelvortriebs in Amsteg im Frühling 2003 transportierte die ATG Ausbruchmaterial via Werkgleis Amsteg–Erstfeld nach Flüelen. Im Industriehafen Arnold wurde das Ausbruchmaterial auf Nauen umgeschlagen und anschliessend für das Projekt Seeschüttung Urnersee verwendet. Mit dem NEAT-Ausbruchmaterial wurden dabei in erster Linie ökologisch wertvolle Flachwasserzonen, die drei Naturschutzinseln Neptun und die drei Badeinseln Lorelei im Urner Reussdelta geschüttet. Im Juni 2005 wurde eine Vereinbarung über die zusätzliche Lieferung von rund 600 000 Tonnen abgeschlossen. Dieses zusätzliche Material wurde für die Schaffung von weiteren Flachwasserzonen verwendet.

Mehr als 2000 Züge von Amsteg nach Flüelen

Mitte Juli 2006 hatte die ATG mit rund 2400 Zügen die vereinbarten 2,4 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial für die Seeschüttung geliefert. Mit dem Abschluss des maschinellen Tunnelvortriebs in der Oströhre des Gotthard-Basistunnels in Amsteg endete denn auch der Transport von NEAT-Ausbruchmaterial nach Flüelen. Der letzte Materialzug fuhr am 14. Juli 2006 um 11.25 Uhr in den Industriehafen der Firma Arnold & Co. AG in Flüelen ein und wurde dort entleert.

Die Flachwasserschüttungen im Urnersee sind aber noch nicht abgeschlossen. Bis Ende 2006 werden noch weitere 100 000 Tonnen Ausbruchmaterial aus dem Sicherheitsstollen der A4-Umfahrung Flüelen für das Projekt Seeschüttung Urnersee verwendet. Der endgültige Abschluss der Schütтарbeiten ist Anfang 2007 vorgesehen.