Meilensteine beim Projekt AlpTransit

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-419265

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

Meilensteine beim Projekt AlpTransit

Auch im Süden geht es vorwärts beim Projekt AlpTransit Gotthard! Nach einem Vortrieb von je rund 13,5 km und rund vier Jahre nach dem Start in Bodio erreichten die beiden Tunnelbohrmaschinen in diesem Herbst die Multifunktionsstelle Faido. Und im Juni 2006 begannen mit der «Grundsteinlegung» in Camorino offiziell die Bauarbeiten für den Ceneri-Basistunnel.

Im November 2002 startete im Gotthard-Basistunnel in der Oströhre in Bodio die erste Tunnelbohrmaschine (TBM). Zwei Monate später nahm auch die zweite TBM in der Weströhre den Vortrieb auf. Auf der rund 13,5 km langen Strecke zur Multifunktionsstelle Faido waren verschiedene schwierige geologische Zonen zu überwinden. Die wechselhafte Geologie beeinträchtigte die Vortriebsleistungen. Anpassungen an den beiden TBM brachten jedoch markante Verbesserungen.

Präzision beim Durchschlag

Nach einem Vortrieb von rund 13,5 km erreichte am 6. September 2006 die erste Tunnelbohrmaschine die Multifunktionsstelle Faido. Der Durchschlag erfolgte kurz nach Mittag mit einer geringen horizontalen Abweichung von ca. 5 cm und einer vertikalen Abweichung von rund 2 cm. Über 1000 Gäste verfolgten, wie sich die Mineure aus Bodio und Faido die Hände reichen konnten. Der CEO der AlpTransit Gotthard AG, Peter Zbinden, lobte in seiner Festansprache die Präzision und Qualität der geleisteten Arbeit und dankte der Arbeitsgemeinschaft TAT, der Ingenieurgemeinschaft GBT Süd und den rund 1000 beteiligten Mineuren und Ingenieuren aus Faido und Bodio für den geleisteten Einsatz.

Zehn Tage später nahmen dann 6000 Besucher am Tag der offenen Baustelle die Gelegenheit wahr, den riesigen Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine in der Oströhre zu bestaunen. Am 26. Oktober 2006 schliesslich fuhr auch die Tunnelbohrmaschine der Weströhre in die Multifunktionsstelle Faido ein. Im Verlaufe der nächsten Wochen und Monate werden die beiden Tunnelbohrmaschinen in der Multifunktionsstelle umgebaut und revidiert. Im Juni 2007 werden die Maschinen den Vortrieb Richtung Sedrun aufnehmen.

An der Durchschlagsfeier in Faido nahmen über 1000 Gäste teil und verfolgten, wie sich die Mineure aus Bodio und Faido die Hände reichen konnten.

ATG-Chef Peter Zbinden, Bischof Pier Giacomo Grampa, die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer, Bundespräsident Moritz Leuenberger, der Tessiner Regierungsrat Marco Borradori und Abschnittsleiter Denis Rossi von der ATG waren für die Enthüllung der drei Steine verantwortlich.

Offizieller Baubeginn am Ceneri-Basistunnel

Mit der «Grundsteinlegung» in Camorino begannen am 2. Juni 2006 offiziell die Bauarbeiten für den Ceneri-Basistunnel. Der 15,4 km lange Tunnel zwischen Camorino und Vezia bei Lugano wird voraussichtlich 2019 eröffnet.

Bundespräsident Moritz Leuenberger unterstrich in seiner Ansprache die grosse nationale und internationale Bedeutung der neuen Eisenbahnverbindung. Er wies darauf hin, dass die NEAT nur mit dem Ceneri-Basistunnel zu einer durchgehenden Flachbahn wird. Sie sei eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Schweizer Verlagerungspolitik. Zudem schaffe sie eine sichere und schnelle Verbindung zwischen Zürich und Mailand: Die Zugreise zwischen diesen beiden Innenstädten werde schneller als der Städteflug.

Steine mit Symbolgehalt

An der «Grundsteinlegung» wurden drei Steine gesetzt. Ein Stein symbolisiert die neue Gotthardbahn. Ein zweiter steht für den Ausbau der S-Bahn im Tessin und der dritte Stein für die Fortsetzung der neuen Gotthardbahn Richtung Süden.

Ein Stein für die neue Gotthardbahn – ein zweiter für den Ausbau der Tessiner S-Bahn – der dritte Stein für die Fortsetzung der neuen Gotthardbahn Richtung Süden.

Denis Rossi, Marco Borradori, Moritz Leuenberger, Pier Giacomo Grampa, Rita Fuhrer und Peter Zbinden nach der Enthüllung der drei Steine.

IDS Bibliotheken Bern
BM 0 015 206