

# Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419381>

## **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.

# Gotthard-Basistunnel

## Stand der Arbeiten

*Der Gotthard-Basistunnel wird länger und länger. Ende Oktober 2007 waren rund 70 Prozent des Tunnelsystems ausgebrochen. In Faido haben die beiden Tunnelbohrmaschinen den Vortrieb Richtung Sedrun aufgenommen. In Bodio sind über 80 Prozent der Tunnelröhren fertig betoniert.*

8

### Altdorf/Rynächt

Am 23. Oktober 2007 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Baubewilligung für das Auflageprojekt Uri 2006 nördlich Kilometer 98,2 erteilt. Damit liegen die Plangenehmigungen für die gesamte Gotthard-Basislinie der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) vor.

Ab Juli 2008 muss der Verkehr unten durch. Dann wird die Unterführung Rynächt definitiv dem Verkehr übergeben. Die im September begonnenen Strassenbauarbeiten sind inzwischen so weit fortgeschritten, dass bald die schrittweise Inbetriebnahme erfolgen kann.

Der Walenbrunnen hat bereits erhebliche Renaturierungsarbeiten hinter sich. In einer zweiten Etappe ab November erfolgt eine weitere ökologische Aufwertung.

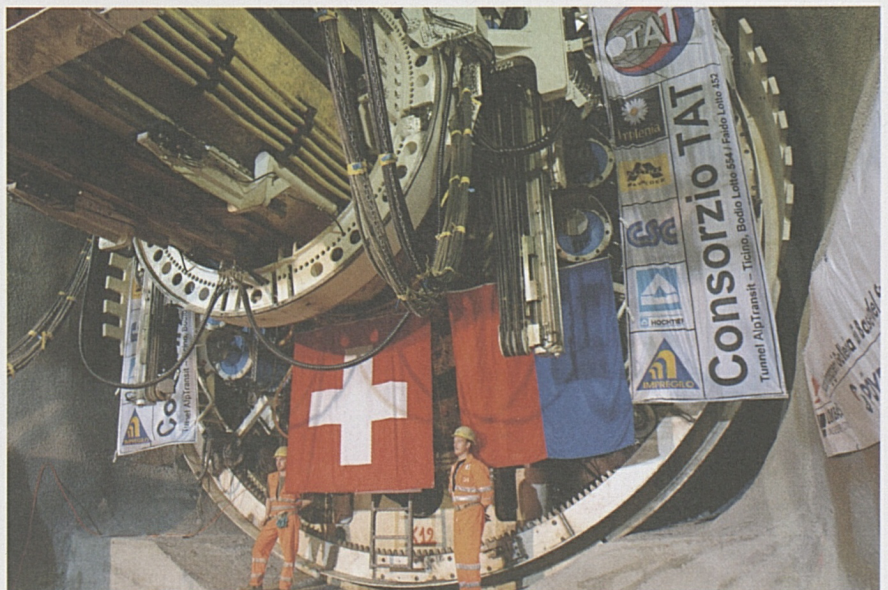
Im September 2007 begann der Bau des Bahntrassees für die Anschlussstrecke des Gotthard-Basistunnels an die SBB-Stammlinie. Für die Trasse-Schüttungen sind etliche Vorarbeiten nötig: Abhumusierungen, Baupisten, Werkleitungen, Installationsplätze usw.

### Faido

Die letzte grosse Herausforderung beim Ausbruch des Gotthard-Basistunnels hat begonnen: der Vortrieb des geologisch schwierigen Teilabschnitts Richtung Sedrun. In der Oströhre hat die Anfang Juli 2007 gestartete Tunnelbohrmaschine bereits einige 100 Meter ausgebrochen. Im Oktober 2007 nahm auch die Maschine in der Weströhre ihre Reise auf.



*Ab Juli 2008 wird die Unterführung Rynächt befahren.*



*Faido, Weströhre Nord: Die Tunnelbohrmaschine ist bereit zum Andrehen.*



*Sedrun: In der Multifunktionsstelle entsteht die Innenschale.*

## Sedrun

Das schwierige Tavetscher Zwischenmassiv ist bezwungen – mehrere Monate früher als erwartet. Im Oktober feierten die Mineure den Durchschlag der Weströhre zum Teilabschnitt Amsteg, in der Oströhre ist es im Dezember 2007 soweit.

Nach Abschluss der Ausbrucharbeiten im Norden erfolgt der Einbau der Betonsohle mit den Entwässerungsleitungen. Seit Anfang März 2007 entsteht in der eigentlichen Multifunktionsstelle die Innenschale des Tunnels. Mit zwei Schalwagen

sind bereits über 800 Meter betoniert worden. Richtung Süden arbeiten sich die Mineure mit Sprengungen immer weiter Richtung Faido vor. Die beiden Vortriebe sind bereits über 3,5 Kilometer vom Fusspunkt Sedrun entfernt.

## Bodio

Die Betonarbeiten kommen Meter für Meter voran. Über 80 Prozent des Innengewölbes wurden in beiden Tunnelröhren fertig gestellt. In der Weströhre korrigieren die Tunnelbauer die letzten Deformationen, die durch den hohen Bergdruck entstanden sind. Ende Jahr werden diese Arbeiten abgeschlossen sein, in der Oströhre sind sie schon länger beendet.



*Bodio: Nachprofilierung in der Weströhre.*