

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2001)
Heft: 1

Artikel: Aktueller Stand der Arbeiten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419198>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 28.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Aktueller Stand der Arbeiten

Auf der Neat-Grossbaustelle Amsteg hat Mitte Februar 2001 die vorläufig letzte Sprengung stattgefunden. Der 1800 m lange Zugangsstollen und die ersten 340 m des neuen Gotthard-Basistunnels sind ausgebrochen. Der eigentliche Tunnelvortrieb Richtung Sedrun wird Anfang 2002 aufgenommen.

6



In Amsteg ist Ende Juni 2001 eines der grössten und modernsten Kieswerke der Schweiz feierlich eingeweiht worden.

Amsteg • Uri

Bereits im Herbst 2000 erreichten die Tunnelbauer mit der Fertigstellung des 1,8 km langen Zugangsstollens das Tunnelniveau. Inzwischen wurden auch noch eine 125 m lange Kaverne für die Bahntechnikanlagen, ein erster Querschlag zwischen den künftigen Tunnelröhren, 140 m der Weströhre und 200 m der Oströhre ausgebrochen. Auch der Ausbruch der Montagekaverne für den Bau des 1884 m langen Kabelstollens ins Kraftwerk Amsteg ist beendet. Zudem ist der Fluchtstollen im Bereich des Kreuzungsbauwerks fertig gestellt worden. Schliesslich wurde der ganze Stollen mit einer Betonfahrbahn versehen.

Vergabe im Herbst 2001

Das grosse Hauptlos 252 Amsteg für den Vortrieb der beiden 11,4 km langen Tunnelröhren Richtung Sedrun wurde im Sommer 2000 ausgeschrieben. Ende Februar 2001 wurden die Offerten eingereicht. Zurzeit laufen die Auswertungen für das Los 252 auf Hochtouren. Noch in diesem Herbst erfolgt die Vergabe. Mit der Aufnahme des Tunnelvortriebs Richtung Sedrun wird Anfang 2002 gerechnet.



Aktueller Stand der Arbeiten

Nicht nur in Amsteg wird am längsten Eisenbahntunnel der Welt hart gearbeitet. Auch in den anderen Teilabschnitten des Gotthard-Basistunnels schreiten die Arbeiten termin- und kostengerecht voran. Ein Blick auf die verschiedenen Baustellen, Stand Sommer 2001.

Erstfeld • Uri

Die Bauarbeiten am rund 7,7 km langen Teilabschnitt Erstfeld haben noch nicht begonnen. Am 19. Juni 2000 hat der Bundesrat entschieden, der Gotthard-Basistunnel müsse im Raum Altdorf-Erstfeld gemäss Talvariante mit der Stammelinie SBB verknüpft werden. In der Folge hat die AlpTransit Gotthard AG für den Bereich Altdorf-Rynächt das Auflageprojekt und für den Teilabschnitt Erstfeld eine Projektänderung ausgearbeitet.

Diese Projekte wurden am 12. Juni 2001 öffentlich aufgelegt. Wegen der langen Dauer des Verfahrens kann frühestens im Jahre 2003 mit den Arbeiten im Raum Altdorf-Erstfeld begonnen werden.



Der Beginn der Arbeiten im Raum Altdorf-Erstfeld ist eine wichtige Voraussetzung für die termingerechte Realisierung der Gotthard-Basislinie.

Sedrun • Graubünden

In Sedrun wurden die Bauarbeiten für den Gotthard-Basistunnel im April 1996 aufgenommen. Seither konnten höchst anspruchsvolle Projektteile erfolgreich abgeschlossen werden.

Zum Beispiel die Abteufung des über 800 m tiefen Vertikalschachtes. Bis Ende Juli 2001 werden auch die Ausbrucharbeiten für die riesigen Längs- und Querkavernen, die später die Multifunktionsstelle mit Nothaltestelle und Spurwechsel bilden werden, abgeschlossen sein. Im Hinblick auf den eigentlichen Vortrieb und das anfallende Ausbruchmaterial müssen nun zuerst weitere Arbeiten gemacht werden. So wird im sogenannten Raise-Drill-Verfahren ein zweiter Vertikalschacht mit einem Durchmesser von über vier Metern ausgebrochen.



Anspruchsvolle Technik und die Arbeit unter Tag erfordern von den Mineuren Höchstleistungen.

Faido und Bodio • Tessin

Der Tunnelabschnitt Faido wird über einen knapp 2,7 km langen Zugangsstollen mit einem Gefälle von rund 12% erschlossen. Davon sind rund 2600 m ausgebrochen. Vor kurzem konnte ausserdem die über 5 km lange Förderbandanlage zur Materialablagerung in der Deponie Cavienna in Betrieb genommen werden. In Bodio sind bereits mehrere hundert Meter Bodenplatte und Tunnelgewölbe der Tagbaustrecke weit herum sichtbar. Der 1,2 km lange Umgehungsstollen ist ausgebrochen.

Die beiden grossen Baulose «Tunnel Bodio» und «Tunnel Faido» werden miteinander kombiniert und an die unter Schweizer Leitung stehende ARGE TAT vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt knapp 1,5 Milliarden Franken.



Die Mineure freuen sich über den Durchschlag des 3,2 km langen Schutterstollens in die Buzza di Biasca.