

**Zeitschrift:** Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg  
**Herausgeber:** AlpTransit Gotthard AG  
**Band:** - (2001)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Aktueller Stand auf den anderen Baustellen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-419204>

### **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:** 13.03.2025

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

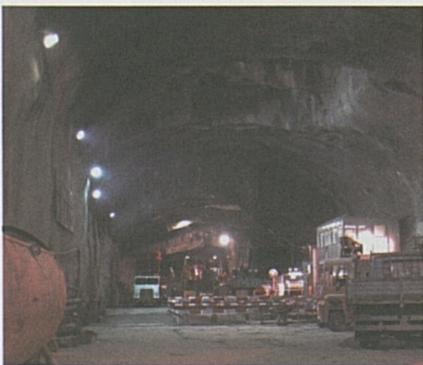
# Aktueller Stand auf den anderen Baustellen

*Auf allen Baustellen der AlpTransit Gotthard AG laufen die Arbeiten am längsten Eisenbahntunnel der Welt zurzeit auf Hochtouren. In Bodio im Kanton Tessin beispielsweise ist der erste Kilometer des neuen Gotthard-Basistunnels bereits ausgebrochen. Ein Blick auf die verschiedenen Baustellen, Stand Dezember 2001.*

## Sedrun • Graubünden

In Sedrun wurde das Tunnelniveau über einen 1 km langen Zugangsstollen und einen rund 800 m tiefen Schacht im Februar 2000 erreicht. Am Schachtfuss wurden die Längs- und Querkavernen für die Multifunktionsstelle Sedrun ausgebrochen.

Ende September 2001 sind sämtliche Arbeiten in der Schachtfusskaverne beendet worden. Zurzeit wird eine leistungsstarke Schachtförderanlage eingebaut, die gewaltige Mengen von Ausbruchmaterial vom Vortrieb in kürzester Zeit durch den 800 m hohen Schacht abtransportieren kann. Anschliessend wird ein zweiter Vertikalschacht mit einem Durchmesser von über vier Metern ausgebrochen.



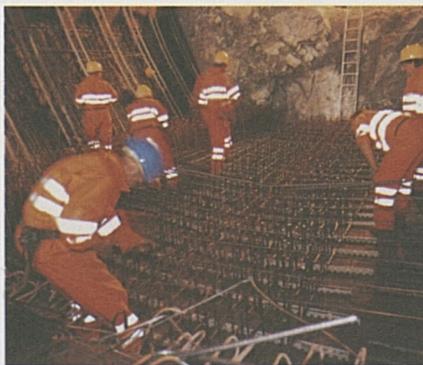
*In Sedrun wird zurzeit eine neue leistungsstarke Schachtförderanlage eingebaut.*

## Faido • Tessin

Im Juli 2001 ist beim Zwischenangriff Faido der 2,7 km lange Zugangsstollen mit einem Gefälle von rund 12% fertig gestellt worden.

Am Fuss des Zugangsstollens wird ab 2002 wie in Sedrun eine der beiden Multifunktionsstellen mit Spurwechseln und Nothaltestellen errichtet. Die Bauarbeiten dauern rund drei Jahre. Dann werden die beiden Tunnelbohrmaschinen erwartet, welche von 2002 bis 2005 die Tunnelröhren von Bodio nach Faido ausbrechen.

Seit März 2001 ist die 5 km lange Förderbandanlage zur Materialablagerung in der Deponie Caviencia in Betrieb. Bereits wurden über 200'000 Tonnen deponiert. Auch das Kieswerk hat seinen Betrieb aufgenommen.

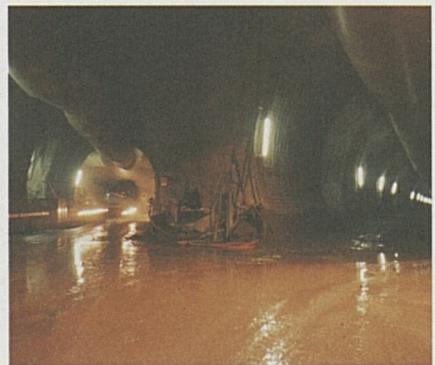


*In Faido am Fusspunkt des 2700 m langen Zugangsstollens wird hart gearbeitet.*

## Bodio • Tessin

Der 1,2 km lange Umgehungsstollen ist fertig. Dank diesem Stollen konnte die Achse des Gotthard-Basistunnels erreicht werden, ohne dass zuerst eine schwierige Lockergesteinsstrecke durchquert werden musste. Die Ausbrucharbeiten im Untertagebau ab Ende des Umgehungsstollens haben in der Weströhre 400 m und in der Oströhre 1350 m Richtung Norden erreicht.

Der Vortrieb mit den Tunnelbohrmaschinen wird voraussichtlich im Oktober 2002 beginnen. Im Bereich der schwierigen Lockergesteinszone sind zurzeit 120 m der Weströhre und 70 m der Oströhre ausgebrochen. Auch auf der Aussenbaustelle laufen die Arbeiten auf Hochtouren. Von der Tagbaustrecke sind bereits 400 m erstellt. Im Schutterstollen wird zurzeit das Förderband in die Buzza di Biasca montiert.



*In Bodio sind schon mehr als 1000 m des neuen Gotthard-Basistunnels ausgebrochen worden.*