

**Zeitschrift:** Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg  
**Herausgeber:** AlpTransit Gotthard AG  
**Band:** - (2003)  
**Heft:** 2

**Vorwort:** Die neue Gotthardbahn  
**Autor:** Zbinden, Peter

### **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>**

Herausgeberin:  
AlpTransit Gotthard AG  
Industriezone Schächenwald  
6460 Altdorf  
www.alptransit.ch  
Telefon 041 875 77 00

**Neun Monate bauten Monteure und Schweisser in Amsteg die Tunnelbohrmaschine S-229 mit dem Nachläufer «unter Tag» zusammen. Anfang Oktober 2003 war es dann so weit: «Gabi I» nahm in der Oströhre den Regelvortrieb auf. Mitte Januar 2004 legt auch die TBM S-230 in der Weströhre los Richtung Sedrun!**

5083

## Die neue Gotthardbahn

Im harten Granit von Amsteg kommen die beiden Tunnelbohrmaschinen gut voran. Jeder Tunnelmeter, den die Maschinen ausbrechen, lässt unser Ziel näher rücken: Die neue Gotthardbahn, die es möglich macht, die Verkehrspolitik unseres Landes umzusetzen.

Das Ziel der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene kann aber nur erreicht werden, wenn die beiden Basistunnels am Gotthard und am Ceneri zeitgleich eröffnet werden. Erst dann entsteht eine Flachbahn mit dem nötigen verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und ökologischen Nutzen. Nur eine durchgehende Flachbahn erlaubt es, Güterzüge zu führen, die zwischen Basel und Chiasso nicht geteilt und rangiert werden müssen. Der Bau der neuen Gotthardbahn ist eine langfristige Investition in die Zukunft der Schweiz und darf nicht nur unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet werden. Ökologische, volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Anliegen müssen mit eingeschlossen werden. Um den Ceneri-Basistunnel gleichzeitig mit dem Gotthard-Basistunnel im Jahr 2015 eröffnen zu können, muss am Ceneri 2006 der Baubeginn erfolgen.

P. Zbinden

Peter Zbinden  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
AlpTransit Gotthard AG

## Agenda

### Bis Dezember 2003

Nachinstallation TBM West

### 4. Dezember 2003

Barbarafeier

### Mitte Januar 2004

Regelvortrieb TBM West

### 15. Mai 2004

Tag der offenen Baustelle Faido

### 19. Juni 2004

Tag der offenen Baustelle Sedrun

### 28. August 2004

Tag der offenen Baustelle Amsteg

### 25. September 2004

Tag der offenen Baustelle Bodio

Titelbild: Blick in den rund 400 Meter langen Nachläufer der TBM S-229.