

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Uri
Band: - (2008)
Heft: 1

Artikel: Gotthard-Basistunnel : Stand der Arbeiten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419389>

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: 09.11.2024

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

Gotthard-Basistunnel

Stand der Arbeiten

Die Ausbrucharbeiten am Gotthard-Basistunnel kommen sehr gut voran: Per 1. Mai 2008 sind knapp 72 Prozent oder 110 Kilometer Tunnelröhren und Querschläge ausgebrochen. Der Stand der Arbeiten in den Teilabschnitten im Detail:

10

Altdorf/Rynächt

Nach der Übergabe der Unterführung Rynächt an den motorisierten Verkehr läuft jetzt der Rückbau der provisorischen Gotthardstrasse. Beim Rad- und Gehweg der Unterführung werden letzte Arbeiten an Belag und Beleuchtung ausgeführt.

Auf dem Installationsplatz ist der Bau der Förderbandanlage über die SBB-Stammlinie im Gang.

Das anfallende Material aus den Vortrieben der Ost- und West-Röhre wird dem Teilabschnitt Altdorf/Rynächt für Dammschüttungen übergeben oder im Zwischenlager Chalchofen deponiert.

Auf dem Installationsplatz werden Förderbandanlagen erweitert, Gleise und Weichen der Stollenbahn montiert, Belagsarbeiten ausgeführt und Fundamente für den Tagbautunnel der Ost-Röhre betoniert.

Rund 75 Kilometer Kühlwasserleitungen müssen von der Tunnelwand demontiert und in der West-Röhre wieder montiert werden.

Sedrun

In den Nord-Vortrieben wird die provisorische Sohle ausgehoben. Mit dem Einbau des Sohlbetons Richtung Amsteg wurde in der West-Röhre von der Multifunktionsstelle her begonnen.

In der West-Röhre Richtung Süden wurde eine 80 Meter lange Kernbohrung zur Erkundung einer Störzone durchgeführt. Der Ost-Vortrieb im Süden hat einen Störungsbereich durchfahren. Die West-Röhre Richtung Süden folgt dem Vortrieb der benachbarten Röhre mit rund 300 Meter Abstand. Die Schüttarbeiten für die Materialablagerung im Val Bugnei Ost verlaufen planmässig.

Erstfeld

In der Ost-Röhre begann am 19. April 2008 der Leistungsvortrieb. Zurzeit werden Probeläufe und Optimierungen vorgenommen. In der West-Röhre hat die Rumpf-Tunnelbohrmaschine die 460 Meter lange Startstrecke zurückgelegt. Im Moment wird die Tunnelsohle gereinigt und die Montage des Nachläufers vorbereitet.

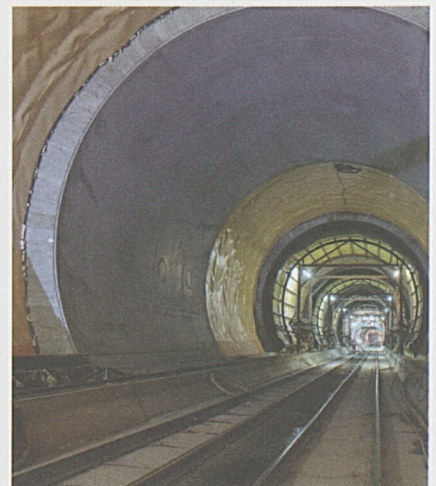
Amsteg

In der Ost-Röhre sind 10'860 Meter oder 96 Prozent des Tunnelgewölbes betoniert. Die restlichen 471 Meter bis zur Losgrenze Erstfeld werden 2009 oder nach Abschluss des Vortriebs Erstfeld betoniert. Vom 7. bis 28. April 2008 erfolgte das Umstellen der Schaleinheiten von der Ost- in die West-Röhre.

Zurzeit werden auch die Installationen von der Ost- in die West-Röhre verlegt.



Erstfeld – alles bereit für den Leistungsvortrieb.



Amsteg – Schalarbeiten in der Ost-Röhre.

IDS Bibliotheken Bern



BM 1 146 995

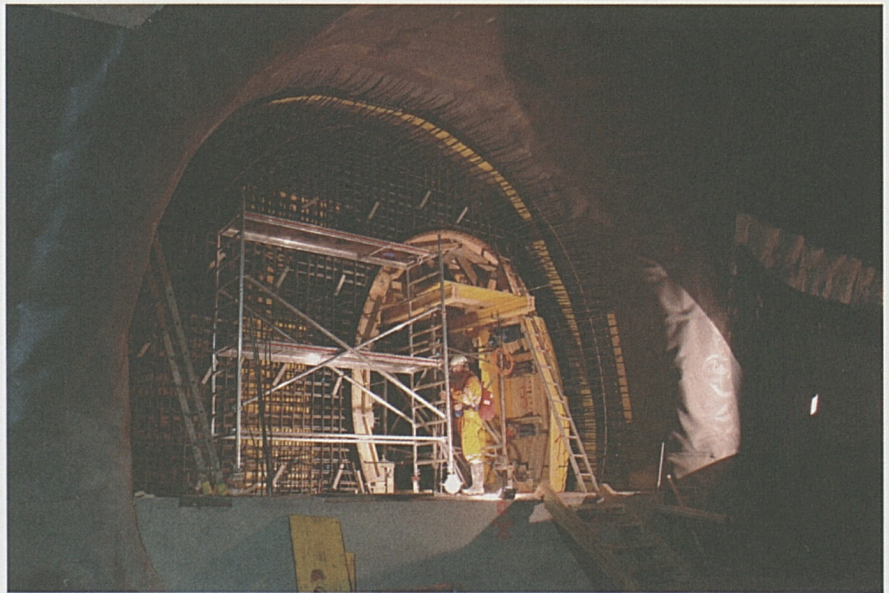


Sedrun – Sicherungsarbeiten in einem Querschlag.

Faido

Der Stand des TBM-Vortriebes in der Ost-Röhre beträgt per 1. Mai 2008 1'530 Meter. Der Vortrieb in der Ost-Röhre erfolgt im Lucomagno-Gneis und befindet sich im Bereich der Chiera Synform. Dies bedeutet, dass die Schieferung von einer flachen in eine steile Lagerung wechselt. Dadurch konnte die durchschnittliche Vortriebsleistung auf 10 Meter erhöht werden.

Der TBM-Vortrieb in der West-Röhre hingegen erfolgt nach wie vor im Lucomagno-Gneis mit einer flach liegenden Schieferung. Der Vortriebsstand beträgt momentan 650 Meter. Die Deformationen im Bohrkopfbereich haben abgenommen und die Nachläuferkonstruktion hat die kritischen Bereiche passiert.



Faido – Armierung für die Betonschalung in der Nothaltestelle.

Bodio

Die Betonarbeiten für die Innengewölbe laufen im gewohnten schnellen Rhythmus in beiden Röhren weiter und werden per Ende Mai 2008 abgeschlossen sein. Gesamthaft sind bisher in der Ost-Röhre 12'680 Meter oder 94 Prozent und in der West-Röhre 13'154 Meter oder 93 Prozent des Innengewölbes fertiggestellt worden. Momentan laufen die Arbeiten für die Querschlags-Abschlusswände, welche per Ende Juli 2008 beendet sein werden.



Bodio – Armierung für Betoninnenschale beim Kreuzungsbauwerk.