

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2004)
Heft: 1

Titelseiten

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: 18.03.2025

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

Herausgeberin:
AlpTransit Gotthard AG
Zentrum AlpTransit
7188 Sedrun
www.alptransit.ch
Telefon 081 936 51 20

In Sedrun laufen die Arbeiten auf Hochtouren. In der Zwischenzeit haben die Mineure den ersten Kilometer Einspurtunnel aufgefahren. Auch auf den anderen NEAT-Baustellen wird rund um die Uhr gearbeitet. Insgesamt sind bis heute über 30 Prozent des längsten Eisenbahntunnels der Welt ausgebrochen.

Kosten und Geologie

Der Gotthard-Basistunnel hat eine Planungs- und Bauzeit von rund 25 Jahren und ist technisch und finanziell ein äusserst anspruchsvolles Projekt. Die lange Realisierungszeit bringt es mit sich, dass weiterentwickelte Standards und Technologien in den Bau einfließen müssen.

Verteuert wird das Projekt hauptsächlich durch Mehrleistungen für Projektanpassungen. Diese verbessern die politische Akzeptanz und heben den Sicherheitsstandard weiter an, haben aber ihren Preis. Auch geologische Störzonen verursachen zusätzliche Kosten. Im Tunnel Bodio und in der Multifunktionsstelle Faido wurden nicht prognostizierte Störzonen angetroffen. Die Frage stellt sich: Wie hoch sind die durch geologische Unwägbarkeiten verursachten Mehrkosten im Vergleich zu den Gesamtkosten des Gotthard-Basistunnels? Die Bewältigung der Störzonen kostet rund CHF 150 Mio. Weil aber bis heute in den aufgefahrenen 44 km Stollen, Schächten und Tunnels durch bessere Geologie gespart werden konnte, betragen die effektiven Mehrkosten rund CHF 110 Mio. Fazit: Die Mehrkosten wegen «schlechterer» Geologie entsprechen bis heute lediglich 1,5% der Gesamtkosten des Gotthard-Basistunnels.

P. Zbinden

Peter Zbinden

Vorsitzender der Geschäftsleitung
AlpTransit Gotthard AG

Agenda

19. Juni 2004

Tag der offenen Baustelle Sedrun

Juni 2004

Fertigstellung Tunnelwechsel
Nord und Süd

Juli 2004

Beginn Vortrieb druckhafte Zone
Tavetscher Zwischenmassiv

28. August 2004

Tag der offenen Baustelle Amsteg

September 2004

Ende Ausbruch
Nothaltestelle Nord

25. September 2004

Tag der offenen Baustelle Bodio

Oktober 2004

Beginn Vortrieb druckhafte Zone
Urseren-Garvera-Zone

4. Dezember 2004

Barbarafeier

Titelbild: Auf der ATG-Baustelle Sedrun
arbeiten über 400 Mineure.