

# Im Süden viel Neues

Autor(en): **Zbinden, Peter**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Uri**

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

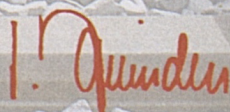
Herausgeberin:  
AlpTransit Gotthard AG  
Industriezone Schächenwald  
Postfach 860  
CH-6460 Altdorf 1  
www.alptransit.ch  
Telefon 041 875 77 00

**Es läuft rund auf den Urner NEAT-Baustellen. Zwischen dem Rynächt und dem Dorfeingang Erstfeld bleibt kaum ein Stein auf dem anderen. In Amsteg haben die Tunnelbohrmaschinen mehr als die Hälfte der Strecke bis nach Sedrun geschafft. In Kürze verlassen die beiden Riesenbohrer das Urner Hoheitsgebiet und stossen auf den harten Bündner Fels.**

### Im Süden viel Neues

Wir erwarten die Baubewilligung für den Ceneri-Basistunnel auf Mitte 2005. Im Rahmen möglicher Kompensationsplanungen wurde vorgeschlagen, beide Röhren des Ceneri-Basistunnels im Rohbau auszubrechen, aber nur eine Röhre mit den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen auszurüsten. Wir sind der Meinung, dass mit einer solchen Etappierung die Verkehrspolitik des Bundes nicht vollumfänglich umgesetzt werden kann: Entweder kann den Bedürfnissen des Güterverkehrs (Flachbahn) Genüge getan werden oder aber es können die Bedürfnisse des Reiseverkehrs (kürzere Fahrzeiten) befriedigt werden. In jedem Fall aber könnten während eines späteren Ausbaus die vom Tessiner Parlament genehmigte S-Bahn und die damit verbundenen grossen Fahrzeiteinsparungen zwischen Lugano und Locarno nicht realisiert werden. Zudem könnte der nationale und internationale Reiseverkehr aus Sicherheitsgründen den Ceneri-Basistunnel für sechs bis sieben Jahre nicht nutzen und es würden erhebliche Mehrkosten entstehen.

Erst mit dem Ceneri-Basistunnel mit zwei voll ausgebauten Einspurröhren entsteht ein Verkehrssystem, welches die Bedürfnisse des Güter- und Personenverkehrs abdecken kann und die Realisierung einer S-Bahn Tessin ermöglicht.



**Peter Zbinden**  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
AlpTransit Gotthard AG

### Agenda

#### Mitte Juni 2005

Amsteg: Grenzüberschritt  
Uri–Graubünden der beiden  
Tunnelbohrmaschinen

#### Ende Juni 2005

Erstfeld – Verlegung Kantonsstrasse

#### Sommer 2005

Erstfeld – Vergabe Hauptlos 151  
Tunnel Erstfeld–Amsteg

#### 27. August 2005

Tag der offenen Baustelle Amsteg

#### Herbst 2005

Erstfeld – Baubeginn  
Wasseraufbereitungsanlage

#### 4. Dezember 2005

Barbarafeier

#### Sommer 2006

Erstfeld – Beginn TBM-Montage

*Auch in Erstfeld sind in der Zwischenzeit die Weichen für den Bau der NEAT gestellt.*