Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 134 (2008)
Heft: 41: Monte Ceneri

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.07.2025

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

Mit dem 1997–2000 erstellten Sondierstollen Sigirino wurden die geologischen Verhältnisse für den Bau des Ceneri-Basistunnels erkundet. In der ersten Bauphase erfolgt jetzt der Bau verschiedener Kavernen im Bereich der Tunnelröhren von diesem Stollen aus. Im Endausbau wird der Sondierstollen als Zugangsstollen für Einsatzkräfte und als Lüftungsstollen im Ereignisfall dienen (Bild: AlpTransit Gotthard AG)

MONTE CENERI

«Heute ist Tauftag. Wir taufen den kleinen Ceneri und nehmen ihn in die Gemeinschaft der grossen Eisenbahn-Infrastrukturen auf (...).» Mit diesen Worten begann die Ansprache[1] von Verkehrsminister Moritz Leuenberger bei der symbolischen Grundsteinlegung für den Ceneri-Basistunnel am 2. Juni 2006. Die Kleinkind-Taufe-Metapher wäre bei einem entsprechenden Anlass für das Jahrhundertbauwerk Gotthard-Basistunnel nicht denkbar. Der Monte Ceneri aber, ein unspektakulärer Übergang in den südlichen Voralpen, ohne dramatische Landschaftsbilder und Naturgefahren, galt seit dem Bau der Gotthardlinie als kleiner Bruder des grossen Passes am Alpenkamm.
Dabei waren, und sind weiterhin, die auf wenigen Streckenkilometern der Nordrampe überwundenen rund 250 Meter Höhenunterschied zwischen der Magadinoebene und der Ceneri-Passhöhe ein bedeutendes verkehrstechnisches Hindernis auf dem Weg nach Süden. Das Gefälle des heutigen Bahntrassees am Ceneri ist gleich gross wie auf der Gotthard-Bergstrecke (maximal 27‰) und erfordert deshalb vergleichbar hohe Traktions- und Bremsleistungen insbesondere für den Güterverkehr. Seit der Inbetriebnahme der Gotthardlinie ist der unauffällige Monte Ceneri ein Bremsklotz für den Bahnbetrieb, der nun mit dem Basistunnel entfernt wird.
Im Schatten des Gotthard-Basistunnels hat auch TEC21 dem Projekt am Ceneri bisher wenig Beachtung geschenkt. Inzwischen sind die Erkundungs- und Vorbereitungsarbeiten so weit fortgeschritten, dass im nächsten Jahr der eigentliche Vortrieb der Tunnelröhren beginnen kann. Ausmass und Ablauf des Projekts stehen damit weitgehend fest. Deshalb ist das aktuelle Heft dem Projekt Ceneri-Basistunnel gewidmet. Neben der Beschreibung des Projektstands liegt ein Schwerpunkt bei der Einbindung des neuen Tunnels in die bestehenden Bahnverbindungen an der Nordseite, insbesondere auch bezüglich seiner Funktion im Rahmen der zukünftigen Tessiner S-Bahn. Weitere Beiträge befassen sich mit der Bewirtschaftung und Nutzung des Ausbruchmaterials, dessen Menge etwa jener eines Hauptloses beim Gotthard-Basistunnel entspricht, und mit den in langen Tunnels – auch im Hinblick auf die jüngsten Brandereignisse im Kanaltunnel – besonders wichtigen Sicherheitsmassnahmen.
Die verkehrspolitische Bedeutung des Bauvorhabens am Monte Ceneri ist in der eingangs erwähnten bundesrätlichen Rede auf den Punkt gebracht: «Der Ceneri-Basistunnel ist der siamesische Zwillingsbruder des Gotthards. Alptransit heisst Flachbahn. Eine Flachbahn ist nur eine Flachbahn mit dem Ceneri-(Basis-)Tunnel.»

Aldo Rota, rota@tec21.ch

Anmerkung
1 www.uvek.admin.ch/dokumentation/00476/00477/01062/index.html

5 WETTBEWERBE
Studentisches Wohnen – Science City, Zürich

14 MAGAZIN
Biennale Venedig, Giardini: In fremden Gärten | Klimafreundlich bauen

22 DER CENERI-BASISTUNNEL
Denis Rossi Eine Übersicht über die ausgeführten Vorarbeiten, über den Stand der Arbeiten und den weiteren Bauablauf.

25 IL NODO DI CAMORINO
Thomas Bühler, Augusto Filippini In der Magadinoebene entsteht ein Eisenbahnknoten für den Anschluss der neuen Ceneri-Linie.

29 MATERIAL-BEWIRTSCHAFTUNG
Paolo Lanfranchi, Enrico Galli In Sigirino wird das Tunnel-Ausbruchmaterial vor Ort sortiert, aufbereitet und teilweise verwertet.

32 SICHERHEITSKONZEPT
Edwin Drack Tunnellüftung, Brandschutzmassnahmen und Mischentwässerung gewährleisten die Sicherheit im Tunnel.

38 SIA
Zweite Direktionsklausur 2008 | Konferenz Landschaft und Gesundheit | Ingenieurstudium ist beliebt

42 PRODUKTE

53 IMPRESSUM

54 VERANSTALTUNGEN