



info 2

A2 Zweite Röhre Gotthard Göschenen

EDITORIAL

Endlich ist es so weit! Nach dem Start der Vorarbeiten im Jahr 2020 begannen in den vergangenen Monaten die Arbeiten an den beiden Tunnelportalen in Göschenen und Airolo an zwei wichtigen Teilprojekten. Diese gehen dem eigentlichen Vortrieb der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels voraus. Der Baubeginn mit der Tunnelbohrmaschine für den Haupttunnel ist für 2024 geplant. Das erste Teilprojekt umfasst die Umlegung des Service- und Infrastrukturstollens. Die Ausgänge aus diesem Stollen werden versetzt, da sie der zweiten Röhre weichen müssen. Das zweite Projekt beinhaltet den Bau eines Zugangsstollens zu den geologischen Störzonen, und zwar im Norden und im Süden. Diese muss das Bundesamt für Strassen ASTRA vorgängig erreichen und ausbrechen, da die Tunnelbohrmaschine die Störzonen nicht durchdringen kann.

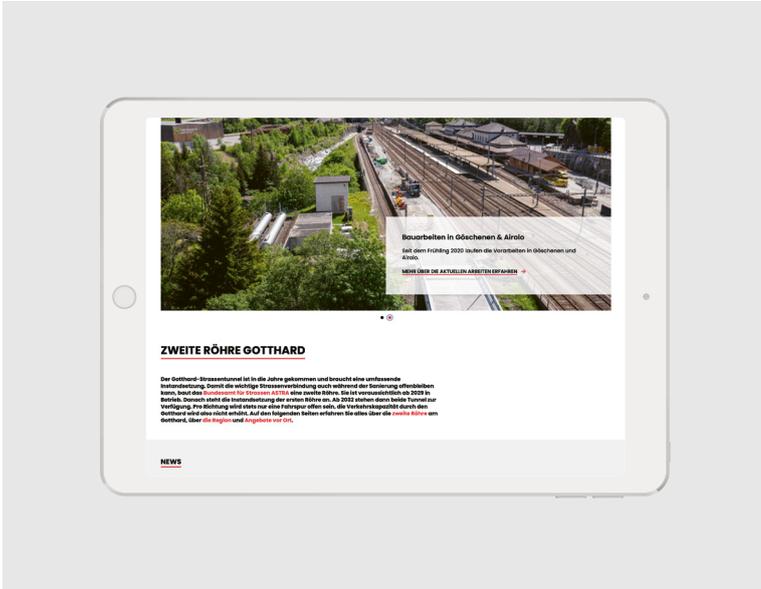
Der Bau der zweiten Gotthardröhre garantiert nicht nur eine deutliche Erhöhung der Sicherheit im Betrieb, sondern bietet eine ganze Reihe von Vorteilen und positiven Effekten für die Region. In der Leventina ist eine umfassende Umgestaltung des Talbodens geplant. Auf rund einem Kilometer Länge wird die A2 in Airolo überdeckt. Dafür kommt ein Teil des Ausbruchmaterials aus dem Tunnelbau zum Einsatz. Der Region und ihren Einwohnerinnen und Einwohnern bietet dies zweifellos

eine hervorragende Chance. Dies wurde auch vom Schweizer Verband für Raumplanung «Espace Suisse» anerkannt, der das Projekt 2019 auszeichnete. Der Kauf des Hotels Alpina in Airolo durch die Gemeinde, das ab diesem Jahr ein Teil des Baustellenpersonals beherbergen wird, ermöglicht den Zugang zur Baustelle im Schichtbetrieb, ohne das Wohngebiet zu stören.

Eine solche Belebung und Aufwertung von Randgebieten wollen wir auch nördlich der Alpen erzielen. In Göschenen hat das ASTRA, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri und der Gemeinde, einen Wettbewerb für die nachhaltige Entwicklung eines Baugebiets nördlich des Dorfkerns ausgeschrieben. Auf der Grundlage eines siegreichen Projekts des Wettbewerbs, das eine vom ASTRA geleitete Jury ausgewählt hat, entstehen hier zwei «Zwillings»-Gebäude. Während der Bauphase beherbergen sie das Baustellenpersonal. Nach Abschluss der Arbeiten kann die Überbauung umgenutzt werden. Am 1. August wurden die beiden Infozentren in Airolo und Göschenen eröffnet. Sie informieren über das Projekt und bereichern damit das touristische Angebot nördlich und südlich der Alpen.

Jürg Röthlisberger,
Direktor des Bundesamtes für Strassen ASTRA

NEUE WEBSITE: GOTTHARDTUNNEL.CH



Dieses Jahr starten die ersten Tunnelbauarbeiten für den Bau der zweiten Röhre des Gotthardtunnels. Ab sofort ist die Projektwebsite gotthardtunnel.ch online. Sie finden dort Informationen zu folgenden Themen:

Aktuelles

Welche Arbeiten sind am Laufen? Wie sieht es live auf der Baustelle aus und was für Neuigkeiten gibt es im Projekt. Hier finden Sie alle Aktualitäten.

Die zweite Röhre

Warum baut das ASTRA eine zweite Röhre, was wird genau gebaut und wie wird der neue Tunnel später betrieben? Hier finden Sie Antworten auf zahlreiche Fragen zum Bauprojekt.

Die Region

Welchen Einfluss hat das Projekt auf die Region? Hier erfahren Sie beispielsweise, wie das ASTRA mit dem Ausbruchmaterial das Dorf Airolo umgestalten wird und wie im Urnersee neue Flachwasserzonen entstehen.

Vor Ort

Sie möchten sich vor Ort ein Bild über das Projekt machen. Hier finden Sie Informationen zu den Infozentren und zu Veranstaltungen in Airolo und Göschenen.

INFOZENTREN AM 1. AUGUST ERÖFFNET



In Airolo und Göschenen sind zwei Infozentren entstanden, die Ihnen einen spannenden Einblick in das Projekt und die Bauarbeiten bieten. In beiden finden Sie eine interessante Multimedia-Ausstellung und Angebote für Jung und Alt.

Das Infozentrum Göschenen befindet sich direkt beim Bahnhof, in den Räumlichkeiten des ehemaligen Bahnhofbuffets.

Öffnungszeiten April–Oktober

Freitag, 13.00–17.00
Samstag, 9.00–17.00

Öffnungszeiten November–März

Samstag, 13.00–17.00

Führungen durch die Infozentren

Seit August 2021

Baustellenführungen

Ab Frühling 2022

Weitere Informationen und Anmeldung für Führungen

gotthardtunnel.ch/vor-ort/infozentren

5 FRAGEN AN GESAMTPROJEKTLITERIN VALENTINA KUMPUSCH

Valentina Kumpusch hat momentan alle Hände voll zu tun. Sie ist Gesamtprojektleiterin für den Bau der zweiten Gotthardröhre und blickt gespannt auf den Start der ersten Tunnelbauarbeiten.

Wir haben ihr einige Fragen zu ihrer Rolle und Aufgabe sowie zum Projekt Zweite Röhre gestellt.

Frau Kumpusch, was bedeutet die zweite Gotthardröhre für die Schweiz und für die beiden Kantone Uri und Tessin?

Nun, dieses Projekt ist von grosser Bedeutung, und zwar nicht nur für unser Land, sondern für ganz Europa. Die Nord-Süd-Achse ist eine der wichtigsten Verbindungen für den Personen- und Warenverkehr. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, eine sichere und reibungslose Durchfahrt zu gewährleisten. Erinnern wir uns: Seit mehr als 40 Jahren rollt der Verkehr am Gotthard durch einen zweisepurigen Strassentunnel. Dieser Tunnel bedarf einer grundhaften Sanierung. Die zweite Röhre erfüllt die zukünftigen Anforderungen, sowohl in Bezug auf den Güterverkehr als auch auf den privaten Personenverkehr. Nach dem Bau der zweiten Röhre und der Sanierung der ersten werden wir allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere und zeitgemässe Alpenüberquerung bieten können.

Was waren die grössten Herausforderungen?

Die Herausforderungen waren vielfältig. An erster Stelle steht der Wunsch der Schweizer Bevölkerung, den Strassenverkehr auf der Nord-Süd-Achse nicht durch eine zweite Röhre zu erhöhen. Diesbezüglich kann ich alle beruhigen. Das Verkehrsaufkommen bleibt unverändert, und die beiden Röhren sind auf einen zweisepurigen Betrieb in jeweils eine Richtung ausgelegt: eine in Richtung Süden, die andere in Richtung Norden. Jede Röhre besitzt nur einen Fahrstreifen und eine Standspur. Hinzu kamen die Herausforderungen im Zusammenhang mit den natürlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise der Fels und klimatische Bedingungen. Alle Herausforderungen wurden dank der unglaublichen Einsatzbereitschaft aller an diesem grossartigen Projekt Beteiligten gemeistert. Jetzt müssen wir nur noch durchstarten und mit der eigentlichen Arbeit beginnen. Natürlich werden sich weitere Herausforderungen ergeben. Aber ich bin sicher, dass wir auch diese mit Mut, Engagement und Professionalität bewältigen werden.



Was bedeutet es, für ein solches Projekt verantwortlich zu sein?

Es ist sehr spannend und es besteht keine Gefahr, sich zu langweilen. Selbst wenn man meint, alles organisiert zu haben, treten unerwartete Ereignisse ein, die ad hoc bewältigt werden müssen. Die grösste Herausforderung besteht darin, ein sehr grosses Team von verschiedenen Spezialistinnen und Spezialisten aus unterschiedlichen Branchen zu koordinieren und ihnen zu helfen, sich gegenseitig zu verstehen, um insgesamt – und nicht nur für einzelne Gewerke – die optimale Lösung zu finden.

Sie haben bereits beim Bau des Lötschberg-Basistunnels mitgewirkt. Was sind die Unterschiede zwischen diesen beiden Projekten?

Zunächst einmal war der Lötschberg ein Eisenbahntunnel, während dieser hier ein Autobahntunnel ist. Es gibt also strukturelle und bauliche Unterschiede zwischen den beiden Projekten. Beim Lötschberg war mein Arbeitgeber ein privates Unternehmen, jetzt ist es das Bundesamt für Strassen und damit hat sich auch das ganze Umfeld geändert, andere Personen, andere Befindlichkeiten. Letztlich gibt es aber auch viele Gemeinsamkeiten, denn es geht immer um den Bau von Tunneln, ob für Züge oder für den Strassenverkehr.

Sie sind aus dem Tessin und leben im Tessin. Sie haben aber auch viele Jahre in der deutschsprachigen Schweiz gelebt und gearbeitet. Was bedeutet der Gotthardtunnel für Sie?

Der Gotthardtunnel ist ein Wahrzeichen, eine hochkarätige Ingenieursleistung, die weltweit Tunnelbaugeschichte geschrieben hat. Nach dem Bau der zweiten Röhre wird der Gotthard eines der wenigen Bergmassive der Welt sein, das von nicht weniger als sechs Tunneln durchquert wird. Ausserdem, und das ist ein nicht zu unterschätzender Punkt, ist er die Verbindung zwischen zwei Kulturen, zwischen zwei Lebensarten, zwischen Nord und Süd. Gleichzeitig ist er auch ein Bindeglied für den nationalen Zusammenhalt der Schweiz. Und schliesslich ist er aus praktischer Sicht eine wichtige Strassenverbindung.

START DER ERSTEN TUNNELBAUARBEITEN

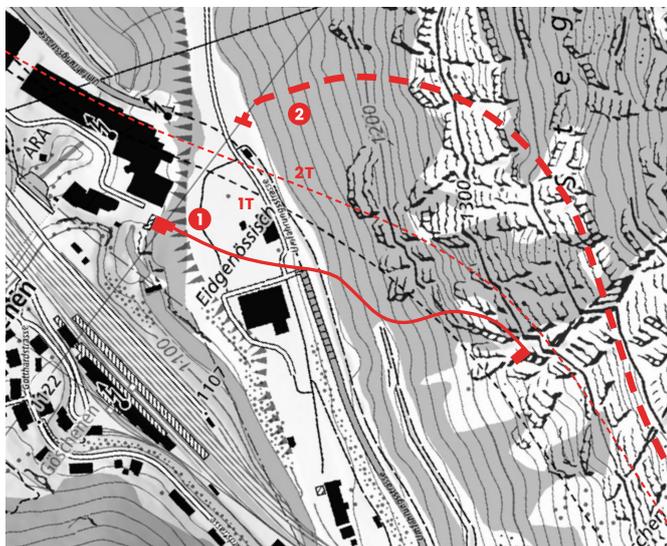
In Airolo und Göschenen haben dieses Jahr die ersten Tunnelbauarbeiten begonnen. Zum einen laufen seit Anfang Jahr die Arbeiten an der Umlegung der Service- und Infrastrukturstollen. Zum anderen sind die Vorarbeiten für den Bau der beiden Zugangsstollen im April gestartet.

Anfang Jahr startete das erste grosse Teilprojekt am Gotthard: die Verlegung des Service- und Infrastrukturstollens (SISto). Dieser Stollen verläuft auf der Ostseite parallel zur bestehenden Tunnelröhre und wird als Fluchtweg und für den Unterhalt genutzt. Seit Anfang 2021 laufen Arbeiten an den Eingängen des SISto. Die Arbeiten umfassen die Verlegung der bestehenden Eingänge, welche der zweiten Röhre weichen müssen. Der Eingang zum neuen SISto wird in Airolo oberhalb des Tunnelportals, westlich der Lüftungszentrale Airolo gebaut. In Airolo baut das ASTRA am neuen Eingang des SISto auch noch eine neue Lüftungszentrale. In Göschenen wird der neue Eingang auf das Areal des Werkhofs verlegt. Sprengungen und die Verwendung von Baumaschinen im lockeren Gestein sind nötig, damit die Umlegung über je rund 300 Meter möglich ist. Ende Januar 2022 sollen diese Arbeiten beendet sein.

2021 begann mit dem Bau von zwei Zugangsstollen auch das zweite Teilprojekt. Von April 2021 bis August 2023 werden auf der Nord- und Südseite je ein spezieller (Hilfs-)Stollen gebohrt. Die Zugangsstollen führen zu den geologischen Störzonen. Im Norden ist das ein ca. 270 Meter langer Felsabschnitt, der etwa 4 Kilometer vom Göschener Portal entfernt liegt. Im Süden ist die Zone rund 300 Meter lang und befindet sich 4,9 Kilometer entfernt vom Portal in Airolo.

Die Bohrmaschinen für den neuen Tunnel sind dort wegen der geologischen Beschaffenheit des Gesteins fürs Bohren nicht geeignet. Deshalb führt man über die Zugangsstollen vorab Sprengungen durch, damit die Tunnelbohrmaschinen die Zonen ungehindert passieren können. Der Eingang zum Zugangsstollen wird auf der Nordseite beim Areal Eidgenössisch liegen. In Airolo führt der Stollen westlich des Kraftwerks Lucendro in den Gotthard. Um zu den Störzonen zu gelangen kommen zwei Tunnelbohrmaschinen mit 8 Meter Durchmesser zum Einsatz.

Voraussichtlich werden die beiden Tunnelbohrmaschinen für den Bau der zweiten Röhre des Gotthardtunnels bis Herbst 2023 montiert. Es ist vorgesehen, dass der Hauptausbruch im Sommer 2024 beginnt. Die beiden Tunnelbohrmaschinen mit einem Durchmesser von 12,7 Metern werden von Norden und Süden aus starten und jeweils etwa die Hälfte des 16,9 Kilometer langen Tunnels bohren.



- 1T Erste Röhre Gotthard
- 2T Zweite Röhre Gotthard
- 1 Umlegung / Verlegung Service- und Infrastrukturstollen
- 2 Zugangsstollen



Der neue Eingang zum S1Sto entsteht auf dem Areal des Werkhofs in Göschenen. Beim Bau kommen Baumaschinen und Sprengstoff zum Einsatz.

Gleich wird es laut. Der Sprengmeister bläst kurz vor der Sprengung dreimal ins Horn.



Ein Bohrergerät erstellt Bohrlöcher für den Sprengstoff. Die Löcher werden anschliessend mit Sprengstoff geladen und verdämmt. Wenn alle Löcher mit Sprengstoff gefüllt sind, wird die Sprengung ausgelöst.

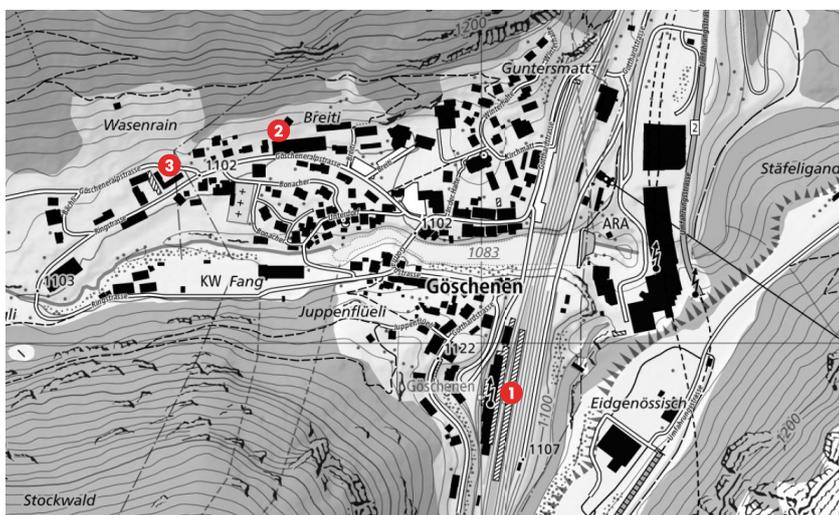


BAUSTELLENUNTERKÜNFTE UND ARBEITEN BEIM BAHNHOF

Abseits der Tunnelbauarbeiten laufen in Göschenen auch verschiedene Nebenprojekte. So entstehen die Unterkünfte für das Baupersonal und es erfolgen Arbeiten an den Bahnanlagen.

An der Göscheneralpstrasse entstehen drei Gebäude für das Baupersonal. Zwei davon, die sogenannten «Zwillinge», stehen nach Abschluss der Bauarbeiten für andere Zwecke zur Verfügung. Das erste Gebäude, der «Modulbau», wird im Frühling 2022 für die Bauarbeiterinnen und Bauarbeiter bezugsbereit sein. Die fünfstöckigen «Zwillinge» erstellt das ASTRA bis im Sommer 2022. Nach deren Fertigstellung stehen dem Baupersonal insgesamt rund 170 Einzelzimmer zur Verfügung.

Im Gebiet rund um den Bahnhof Göschenen laufen bereits seit einem Jahr Vorarbeiten. So entsteht beim Bahnhof eine Verladehalle für das Ausbruchmaterial. Das Material wird in Zukunft per Förderbahn über die neue Brücke über die Reuss zum Bahnhof geführt und wird dort auf die Bahn verladen. Per Bahn wird das Material dann entweder nach Flüelen transportiert, wo es der Kanton Uri für die Renaturierung der Flachwasserzonen im Reussdelta einsetzt oder nach Stalvedro gefahren, wo das Material zu Betonzuschlagstoffen für den Innenausbau des Tunnels gebrochen und aufbereitet wird.



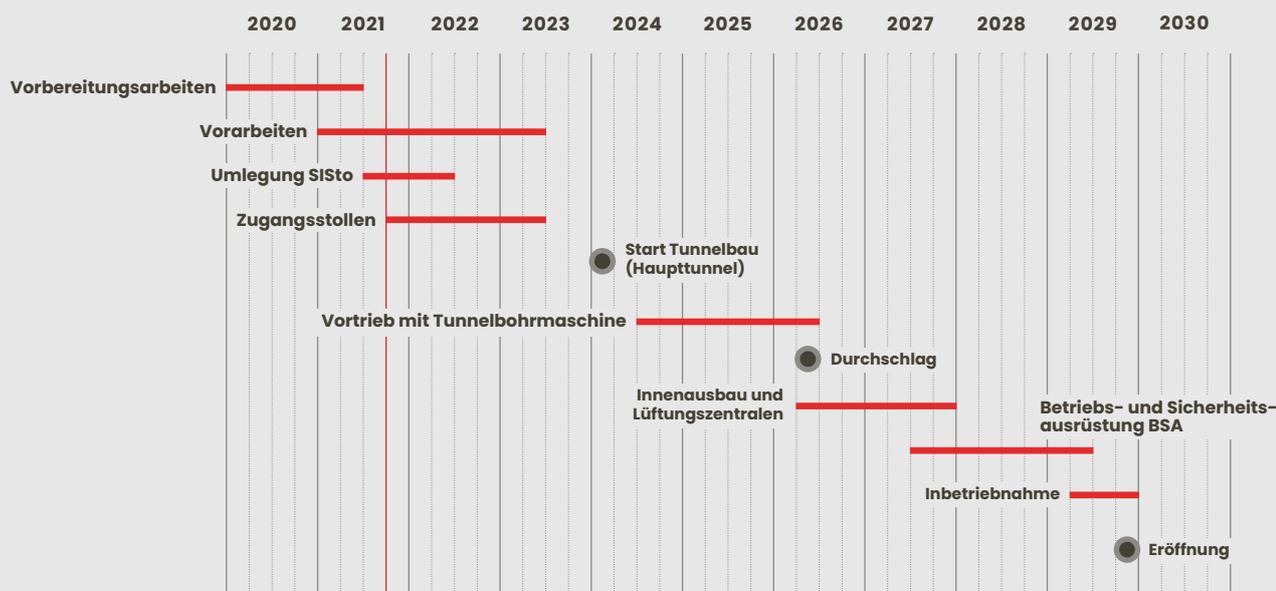
- 1 Bauarbeiten Bahnhof Göschenen
- 2 Baustellenunterkünfte «Modulbau» und «Zwillinge»
- 3 Kantine

Der Einbau der Förderbandbrücke im Sommer 2020 war ein erstes Highlight auf der Baustelle in Göschenen.



ZEITPLAN

BAUPROGRAMM



ANSTEHENDE TERMINE

Spatenstich: 29. September 2021

Noch mehr Informationen zum Projekt finden Sie auf: gotthardtunnel.ch

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Filiale Bellinzona
Via C. Pellandini 2, 6500 Bellinzona
+41 58 469 68 11
bellinzona@astra.admin.ch

Text & Layout

CRK
Kommunikation, Kreation & Kino
cr-k.ch

Fotos

Nicola Demaldi, Sertus Image
sertusimage.ch
Claudio Bader
claudiobader.photography
David Schweizer
davidschweizer.ch

