



Medienmitteilung

28. November 2025

A2 Zweite Röhre Gotthard: Anpassungen im Süden greifen – Bau im Norden verläuft weiter nach Plan

Die Bauarbeiten für die zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels schreiten voran. Im Norden sind wie geplant bereits 2,5 Kilometer Tunnel realisiert, im Süden schreitet der konventionelle Sprengvortrieb durch die anspruchsvolle Tremola-Geologie gut voran. Diese Arbeiten können voraussichtlich im Frühjahr 2026 abgeschlossen werden, damit die angehaltene Tunnelbohrmaschine (TBM) ihre Arbeit wieder aufnehmen kann.

Seit dem 14. Februar 2025 laufen die Ausbrucharbeiten für die zweite Röhre. Auf der Nordseite schreitet der maschinelle Vortrieb planmässig voran. Die TBM hat Tunnelmeter 2500 erreicht; im Oktober wurden 250 Meter ausgebrochen. Die Störzone «Mesozoikum» in der nördlichen Tunnelhälfte – rund 4 km ab dem Tunnelportal – wurde parallel dazu mit einem separaten TBM-Vortrieb erschlossen und konventionell ausgebrochen. Diese Arbeiten konnten bereits im September vollständig abgeschlossen werden. Damit konnten die Risiken für den nördlichen Hauptvortrieb wie geplant entscheidend eingegrenzt werden.

TBM im Süden im Frühjahr 2026 wieder im Einsatz

Während der Vortrieb im Norden wie geplant verläuft, musste die TBM auf der Südseite am 23. Juni 2025 nach rund 190 Metern kontrolliert angehalten werden. Stark geklüftetes, teilweise loses Gestein und Hohlräume verunmöglichten einen sicheren maschinellen Vortrieb und hätten die TBM beschädigen können.

Das ASTRA hat deshalb entschieden, den restlichen Abschnitt der komplexen Tremola-Geologie von rund 500 Meter Länge konventionell im Sprengvortrieb (Teilausbruch, nur Kalotte) auszubrechen. Dafür wurde sprengtechnisch vom Zugangsstollen Süd ein Verbindungsstollen auf die Ebene der zweiten Röhre erstellt. Dieser wurde Ende Oktober fertiggestellt.

Seither läuft der Gegenvortrieb Richtung Süden zur TBM hin. Bis heute wurden rund 50 der insgesamt rund 250 Meter südwärts ausgebrochen. Gleichzeitig wird auch in nördlicher Richtung konventionell vorgetrieben, damit die TBM im Frühjahr 2026 ab Tunnelmeter 740 und damit im festen Gestein wieder eingesetzt werden kann.

Weitere Arbeiten im Süden kommen gut voran

Die übrigen Arbeiten auf der Südseite verlaufen planmässig. Die Störzone «Guspis» – rund 4km ab dem Tunnelportal – ist zu 58 Prozent ausgebrochen. Damit können die Risiken für den Hauptvortrieb von Süden her ebenfalls entscheidend eingegrenzt werden. In Airolo sind zudem die ersten Elemente der Valnit-Brücke sichtbar. Die rund 250 Meter lange Brücke wird unter anderem ein Staubecken überspannen.

Auswirkungen auf Zeitplan und Kosten

Nach aktuellem Stand führen die Anpassungen zu einer Verzögerung von rund sechs bis acht Monaten und zu zusätzlichen direkten Kosten von rund 15 bis 20 Millionen Franken. Im Projektbudget und im Bauprogramm ist eine Reserve für solche Risiken vorgesehen.

Um die Auswirkungen bei Bedarf auffangen zu können, prüft das ASTRA unter anderem einen Dreischichtbetrieb an sieben Tagen pro Woche, das Vorziehen weiterer Arbeiten oder einen verlängerten Vortrieb von Norden her. Solche Massnahmen könnten bei Bedarf den Bau beschleunigen, wären jedoch ihrerseits mit Kosten verbunden. Das ASTRA klärt deshalb sorgfältig ab, welche Schritte notwendig und zielführend bei Bedarf sein könnten. Ziel ist es, das eingetretene Risiko im Südvortrieb möglichst so aufzufangen, dass der geplante Gesamtkostenrahmen sowie das Gesamtbauprogramm eingehalten werden können. Das ASTRA publiziert auf der Projektwebsite laufend Updates zum Baufortschritt. Das ASTRA wird wie bisher bei Ereignissen, erreichten Meilensteinen oder wesentlichen neuen Erkenntnissen zusätzlich informieren.

Fotos, Videos und Infografiken sind auf der Projektwebsite verfügbar:

<https://gotthardtunnel.ch/news/anpassung-vortrieb-sued>

<https://gotthardtunnel.ch/medien>

Weitere Auskünfte:

Eugenio Sapia, Information und Kommunikation,
Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Bellinzona,
Tel. 058 469 68 17, eugenio.sapia@astra.admin.ch