



# GOTTHARD-DURCHBRUCH IN AMSTEG LÖST JUBEL AUS. RIESIGER BAHNHOF FÜR TUNNELBOHRER GABI 1.

**Die Herrenknecht-Tunnelbohrmaschine »Gabi 1« erreichte Mitte Juni 2009 – sechs Monate vor Plan – das Streckenziel in Amsteg. Politiker, Mineure und 650 Gäste jubelten der einfahrenden Tunnelbohrmaschine zu. Mit dem finalen Durchbruch der ersten Maschine im Abschnitt Erstfeld-Amsteg ist am Gotthard-Basistunnel ein wichtiger Meilenstein erreicht. Der Schweizer Bundesrat Moritz Leuenberger gratulierte den Tunnelbauern zur herausragenden Leistung am letzten Etappenziel.**

**Amsteg, Schweiz / Schwanau, Deutschland, 17. Juni 2009.** Mit dem neuen Gotthard-Basistunnel schafft die Schweiz ein monumentales, verkehrspolitisch bahnbrechendes Bauwerk. Der 2 mal 57 Kilometer lange Verkehrstunnel durch das Gotthard-Massiv wird nach Fertigstellung der längste der Welt sein und lässt Europa auf der Nord-Süd-Achse näher zusammenrücken. Die Spannung war daher riesig, als am 16. Juni 2009, 11.58 Uhr, die Herrenknecht-Tunnelbohrmaschine (Ø 9,58 m), getauft auf den Namen »Gabi 1«, den letzten Meter Gneis der Oströhre des Gotthard-Basistunnels am Etappenziel Amsteg durchbrach. 650 Gäste standen jubelnd vor dem rotierenden Bohrkopf, dessen Stahl vom Fels blank poliert und unter Blitzlichtgewitter strahlte. Kurz zuvor hatte der Schweizer Bundesrat Moritz Leuenberger das Eintreffen des Tunnelbohrers als den „letzten Etappensieg vor dem Gesamtsieg“ angekündigt. Er dankte den Mineuren und Tunnelbauern, die dafür Tag und Nacht unermüdlich gekämpft haben. Es sei auch ein Sieg des Willens über Nörgler und Zweifler, sagte der Bundesrat.

Die mit dem Abschluss in der Oströhre des Abschnitts Erstfeld-Amsteg – der letzten Etappe auf der Nordseite - geschaffenen Tatsachen sind sehr beeindruckend. In nur 18 Monaten legte die Hartgestein-Tunnelbohrmaschine (Gripper-TBM) unter der Bauregie der Arbeitsgemeinschaft Gotthard-Basistunnel Nord (AGN) mit der Oströhre eine Bergstrecke von 7,2 Kilometern zurück. Der Abschluss konnte sechs Monate früher als geplant erreicht werden. Der Durchschlag erfolgte mit höchster Präzision. Die Abweichung zur Sollachse im Ziel lag bei horizontal 4 Millimetern und vertikal 8 Millimetern. Die durchschnittliche Tagesleistung beim Vortrieb durch härtestes Gestein und Gebirgsüberdeckungen von bis zu 1.000 Metern betrug rund 14 Meter. Die beste Tagesleistung erreichte knapp 40 Meter gefräste und gesicherte Tunnelröhre.

### **Sprinter im Fels.**

»Gabi 1« (Herrenknecht-Gripper-TBM S-229) hatte sich bereits bei ihrem Ersteinsatz auf dem Los von Amsteg Richtung Sedrun als „Sprinter“ erwiesen. Nach dem Andrehen im Mai 2003 und der Aufnahme des Hochleistungsvortriebes im Oktober 2003 legte sie die 11,3 Kilometer lange Strecke von Nord nach Süd bis Juni 2006 mit einem neunmonatigen Vorsprung vor dem Bauprogramm zurück. Nach diesem Durchbruch wurde die TBM unter Tage demontiert, mit der Stollenbahn aus dem Tunnel gebracht, einer umfassenden Revision unterzogen und anschließend vor dem Nordportal in Erstfeld wieder zusammengebaut. Von dort aus starteten die Mineure am 4. Dezember 2007, dem Tag ihrer Schutzpatronin der Heiligen Barbara, den maschinellen Vortrieb Richtung Amsteg, dem

letzten Etappenziel. Mit dem Durchbruch am 16. Juni 2009 lösten sie Jubel und Begeisterung aus.

Der Herrenknecht-Tunnelbohrer »Gabi 2« befindet sich noch auf dem Weg dorthin. Mitte Juni 2009 hat der gigantische Bohrwurm, wie seine Schwestermaschine insgesamt 441 Meter lang und mit 5.000 PS Antriebsleistung ausgerüstet, bereits 5.908 m Tunnelröhre auf diesem Abschnitt gebohrt. 83 % der Strecke sind aufgefahren. Die Weströhre soll im Herbst 2009 fertig gestellt sein. Insgesamt nähert sich die Schweiz mit den bereits geschaffenen Fakten am Gotthard ihrem ganz großen, verkehrspolitisch historischen Ziel.

### **Ein Sieg für Europa.**

Der Schweizer Bundesrat für Verkehr, Moritz Leuenberger, nannte bei der Feier in Amsteg das Bauwerk das „erste Weltwunder der Schweiz und das längste Weltwunder der Welt“. Die Realisierung des Tunnels sei ein Sieg für Europa. Europa erhalte einen leistungsfähigen Schienen-Korridor mitten durch die Alpen, um Güter umweltfreundlich von Rotterdam nach Genua transportieren zu können. Leuenberger rief die „Freunde in Europa“ dazu auf, das Beispiel der Schweiz nachzuahmen. Ohne Verlagerungspolitik werden die Menschen kläglich im Stau der 60-Tonnen-Lastwagen ersticken.

Die Bauarbeiten auf der Gotthardachse befinden sich gemäß AlpTransit Gotthard AG auf gutem Kurs. Von den Tunnelröhren, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels mit einer Gesamtlänge von 153,5 Kilometern sind 133,9 Kilometer oder rund 87,3 % ausgebrochen. Die beiden anderen Herrenknecht-Tunnelbohrmaschinen auf dem südlichen Abschnitt zwischen Faido und Sedrun kommen nach der erfolgreichen Bewältigung der Piora-Mulde im Oktober 2008 und Februar 2009 gut voran. In der Oströhre sind 6.644 m (61 %) ausgebrochen und in der Weströhre sind es 6.048 m (53 %). Den Hauptdurchschlag werden die Mineure gemäß Bauprogramm Anfang 2011 feiern können. Der kommerzielle fahrplanmäßige Bahnbetrieb ist auf Ende 2017 geplant.

Weitere Informationen zum Projekt Gotthard-Basistunnel finden Sie auf der Homepage der AlpTransit AG: [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)