

Schon bald rasen Züge mit 230 durch den neuen Gotthard-Tunnel

Aktualisiert am 25.06.2010

Schienen, Telekom und Sicherheit: Im Basistunnel hat der Einbau der Bahntechnik begonnen. Im Oktober 2010 kommt zudem ein historischer Moment.



Als erster durch den Tunnel: Diese Erfahrung haben Zugführer schon bei Tests im Lötschberg Ende 2006 gemacht.

Bild: Keystone

Artikel zum Thema

Leuenberger lobt Neat als Vorbild für europäisches Grossprojekt

Die Neat von Lugano nach Chiasso soll unterirdisch geführt werden

Beim Südportal des Gotthard-Basistunnels hat der Einbau der Bahntechnik begonnen. Das 16 Kilometer lange Teilstück zwischen Biasca und Faido wird nun mit Gleisen, Stromversorgung sowie Telekommunikations- und Sicherungsanlagen ausgerüstet.

In drei Jahren sollen auf dieser Strecke Testfahrten mit Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h vorgenommen werden. Dadurch könne das komplexe Zusammenspiel aller bahntechnischen Systeme ausgiebig getestet werden, sagte Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung der AlpTransit Gotthard AG, am Freitag in Biasca vor den Medien.

Die ersten bahntechnischen Einbauten im längsten Bahntunnel der Welt erfolgen somit parallel zur Fertigstellung des Rohbaus in anderen Tunnelabschnitten.

Hauptdurchschlag zwischen Sedrun und Faido

Der Hauptdurchschlag zwischen Sedrun und Faido soll am 15. Oktober erfolgen. Er sei optimistisch, dass man dies schaffe, sagte Simoni. Wenn die Mineure aber auf weitere geologische Störzonen treffen würden, könne es zu Verzögerungen kommen.

Der Terminplan sieht vor, dass der Gotthard-Basistunnel Ende 2017 in Betrieb genommen wird. Bis es soweit ist, gibt es noch viel zu tun: Insgesamt werden in den kommenden Jahren unter anderem 308 Kilometer Schienen und 3'200 Kilometer Kupferkabel verlegt. Zudem werden 131'000 Kubikmeter Beton verbaut.

Bis zu 700 Arbeiter im Tunnel

Der Einbau der Bahntechnik wird zu Spitzenzeiten über 700 Personen beschäftigen. Für sie stellt die Installation von Gleisen, Fahrdrabt, Stromversorgung sowie Telekommunikations- und Sicherungsanlagen eine grosse logistische Herausforderung dar.

«Über tausend technische Nahtstellen sind aufeinander abzustimmen, damit dereinst ein reibungsloser Bahnverkehr ermöglicht wird», sagte Rolf Brunner, Vorsitzender der Baukommission der Transtec Gotthard AG.

1,7 Milliarden Franken

Die Transtec Gotthard AG wurde von der Bauherrin AlpTransit Gotthard als Generalunternehmer für den Einbau der Bahntechnik verpflichtet. Der Werkvertrag von 1,7 Milliarden Franken ist eine der weltweit grössten Verträge im bahntechnischen Bereich. (cpm/sda)

Erstellt: 25.06.2010, 13:23 Uhr

Werbung

© Tamedia AG 2010 Alle Rechte vorbehalten

