

Inhalt Pressemappe Durchschlag Erstfeld – Amsteg

Dienstag, 16. Juni 2009

- Programm
- Medienmitteilung
- Referat Bundesrat Moritz Leuenberger
- Referat Renzo Simoni, CEO AlpTransit Gotthard AG
- Referat Jürg Lucek, Direktionsleiter Strabag AG
- Factsheet Stand der Arbeiten

Programm

Durchschlagsfeier Erstfeld - Amsteg Dienstag, 16. Juni 2009

09.30 Uhr	Besammlung Vorplatz Kantine AGN in Amsteg
09.45 Uhr	Bustransfer in den Tunnel
10.30 Uhr	Tunnel-Apéro
10.45 Uhr	Festakt mit Ansprachen und Aktivitäten
11.15 Uhr	Durchbruch TBM Gabi I
12.00 Uhr	Mittagessen im Tunnel
14.00 Uhr	Beginn Ausfahrt aus dem Tunnel
15.00 Uhr	Ende des offiziellen Festaktes

Medienmitteilung

Luzern, 16. Juni 2009

Herausgeberin:

AlpTransit Gotthard AG
Medienstellen
Zentralstrasse 5
CH-6003 Luzern

Für Rückfragen:

AlpTransit Gotthard AG
Ambros Zraggen
Telefon +41 79 655 96 65
E-Mail: ambros.zraggen@alptransit.ch

Sperrfrist: Dienstag, 16. Juni 2009, 12:00 Uhr

Gotthard-Basistunnel: Durchschlag der Oströhre zwischen Erstfeld und Amsteg

Erfolgreicher Durchschlag: Bundesrat Leuenberger gratuliert

Heute Mittag gegen 12 Uhr durchbrach die Tunnelbohrmaschine Gabi 1 die letzten Meter Fels von Erstfeld nach Amsteg. Die Maschine legte in nur 18 Monaten eine Strecke von 7.2 Kilometer zurück und ist damit ein halbes Jahr früher als geplant in Amsteg angekommen. Bundesrat Moritz Leuenberger gratulierte den Tunnelbauern vor Ort zu dieser hervorragenden Leistung.

In seiner Ansprache zeigte sich BR Leuenberger über den effizienten Baufortschritt sehr beeindruckt und sprach allen Beteiligten und ganz besonders den Mineuren dafür seinen Dank aus. Die Schweiz beweise mit dem Bau der NEAT, dass sie zu Europa gehöre, indem sie mit Europäern für Europa den längsten Eisenbahntunnel der Welt realisiere. Für die Schweizer Verlagerungspolitik sei die NEAT zentral, zudem bewundere Europa die Schweiz dafür, dass sie die Schienen-Infrastruktur derart konsequent ausbaue, sagte Leuenberger.

Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung ATG zeigte sich mit dem Durchschlag hoch erfreut. „Der Durchschlag ist ein weiterer, wichtiger Meilenstein beim Bau der ersten Flachbahn durch die Alpen“, sagte Simoni.

Am 4. Dezember 2007 begann in Erstfeld mit dem Andrehen der Tunnelbohrmaschine der Vortrieb in Richtung Süden. 18 Monate später und ein halbes Jahr früher als geplant, erreichte die Tunnelbohrmaschine das Ziel in Amsteg. Der Durchschlag der Tunnelröhre erfolgte mit sehr hoher Genauigkeit. Die Abweichung ist mit weniger als 1 cm horizontal und vertikal äusserst gering.

Die AlpTransit Gotthard AG ist mit den Leistungen beim Bau des Gotthard-Basistunnels sehr zufrieden. Zwischen Erstfeld und Amsteg konnte der zweitletzte von insgesamt vier Durchschlägen gefeiert werden. Damit sind vom 153.5 km langen Tunnelsystem am Gotthard 133 km oder 87 Prozent ausgebrochen. Der Hauptdurchschlag zwischen Sedrun und Faido soll gemäss Bauprogramm Anfang 2011 erfolgen.

Der Feierlichkeiten im Tunnel wurden live im Schweizer Fernsehen übertragen. Für die Bevölkerung besteht am **Samstag, 20. Juni 2009 am Tag der offenen Baustelle in Sedrun** die Möglichkeit, die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel vor Ort zu besichtigen.

Auf www.alptransit.ch können ab 16 Uhr Medienfotos heruntergeladen werden.



Sperrfrist: 16. Juni 2009, 11 Uhr
Es gilt das gesprochene Wort

Durchschlag Erstfeld - Amsteg

Moritz Leuenberger, 16. Juni 2009

Hier entsteht das erste Weltwunder der Schweiz und das längste Weltwunder der Welt.

Noch ist es nicht vollendet, aber in wenigen Augenblicken kracht der letzte Fels zwischen Erstfeld und Amsteg wie ein tödlich getroffener Dinosaurier unter ohrenbetäubendem Getöse und wütendem Ausschnauben riesiger Staubwolken in sich zusammen. Und wir wissen:

Wir haben das letzte Etappenziel erreicht vor dem Durchbruch zum längsten Tunnel der Welt.

Wir feiern heute den letzten Etappensieg vor dem Gesamtsieg.

Dieser Sieg ist der Sieg

- der Mineure. Heute tragen sie noch orange Westen. Nächstes Mal tragen sie das gelbe Trikot, das Maillot jaune. Sie haben Tag und Nacht gearbeitet. Sie haben in den letzten Monaten und Jahren Grosses geleistet. Dafür danken wir Ihnen!
- von „Gabi 1 und 2“ – der beiden Tunnelbohrmaschinen, die sich gleichzeitig durch das Gestein fressen.
- unserer direkten Demokratie, welche im Ausland häufig als ineffizient belächelt wurde. Wir sehen aber: Die Bürger und Bürgerinnen unseres Landes haben die Vision mit dem Ja zur Alpenschutzinitiative vorgegeben und wir setzen diese Vision nun um. Die Menschen wollen, dass die Güter auf der Schiene und nicht auf der Strasse durch die Alpen transportiert werden und haben dies in mehreren Volksabstimmungen bestätigt. Der Willen des Volkes ist der Motor unserer konsequenten und nachhaltigen Verkehrspolitik.
- für die Umwelt und die Bewohner der Alpentäler, die an den grossen Verkehrsachsen leben. Sie wissen, dass sie bald aufatmen können.



- der Vernunft: Die Gerichte haben die Beschwerden bei der Losvergabe Erstfeld schnell beurteilt. Die unterlegene Konkurrentin hat den Entscheid von unabhängigen Experten schliesslich akzeptiert – im Interesse des Gesamtwohles. Das ist also auch ein Sieg der freundeidgenössischen Solidarität.
- Sieg der Taten über Worte: Über Alpentunnel wird viel geredet. Aber am Brenner geht vorläufig noch nicht viel, und für die Strecke Lyon – Turin noch weniger. Wir aber stehen vor der Verwirklichung eines grossartigen Bauwerks, das unsere Verkehrspolitik nachhaltig verändern wird.
- ein Sieg für Europa. Europa erhält einen leistungsfähigen Schienen-Korridor mitten durch die Alpen, damit seine Güter umweltfreundlich von Rotterdam nach Genua transportiert werden können. Wir arbeiten mit am Aufbau der Infrastrukturen Europas, auch wenn wir nicht in der EU sind. Wir gestalten unseren Kontinent mit und wir rufen unseren Nachbarn zu: Imitiert uns! Wir kennen keine Urheberrechte. Tunnellimitate und LSVA-Generika stören uns überhaupt nicht, denn ohne Verlagerungspolitik werdet ihr kläglich ersticken im Stau der 60-Tonnen-Lastwagen, die wir ohnehin nie zulassen werden.
- Schliesslich ist es der Sieg des Willens über die Zweifler und Nörgler: Sie sagten:
 - “ Es geht nicht wegen dem Gestein.“
 - „Die Piora wird es Euch schon zeigen.“
 - „Die Kosten gehen aus dem Ruder.“
 - „Es wird zu Verzögerungen kommen.“
 - „Die Verlagerung ist gescheitert.“
- Sie alle werden die Antwort in wenigen Minuten zu hören bekommen und dann erkennen müssen:
Ist der Berg noch so hoch und ist der Stein noch so hart: Wo ein Wille, ist ein Weg.
Wir können es, weil wir es wollen.

Heute feiern wir den letzten Etappensieg auf dem Weg zum ersten Weltwunder in der Schweiz und zum längsten Weltwunder der Welt.

Durchschlag Amsteg – Erstfeld , 16. Juni 2009

Präzis wie ein Schweizer Uhrwerk

Festansprache von Renzo Simoni

Vorsitzender der Geschäftsleitung AlpTransit Gotthard AG

(es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Moritz Leuenberger

Geschätzte Frau Nationalrätin und Tunnelpatin Gabi Huber

Sehr geehrter Herr Landammann Isidor Baumann

Herr Regierungsrat Markus Züst

Liebe Mineure und Gäste, geschätzte Anwesende

Am 4. Dezember 2007 waren viele von den heute anwesenden Gästen bei der Andrehfeier für die Tunnelbohrmaschine Gabi I in Erstfeld mit dabei. Von diesem Fest blieb mir natürlich das grandiose Feuerwerk, vor allem aber der Teufel in Erinnerung, der den Bau des Tunnels bis zuletzt verhindern wollte.

Seit heute kann ich mit Stolz sagen, dass ihm das definitiv nicht gelungen ist. Nach dem Durchschlag von Amsteg – Sedrun, der im Jahr 2007 mit einem Vorsprung von 9 Monaten erfolgt ist, können wir heute den zweiten grossen Erfolg auf der Nordseite des Gotthard-Basistunnels feiern.

Gabi I war – ich möchte sagen: nomen est omen - unwiderstehlich unterwegs und hat die rund 7 km lange Strecke vom Nordportal bis zur Losgrenze Amsteg 6 Monate schneller als geplant zurückgelegt.

Und dank den Künsten der Vermessungsingenieure ist die Gabi I auch am richtigen Ort angekommen. Und zwar so präzis wie ein Schweizer Uhrwerk. Denn was Schweizer Uhrmacher können, haben auch Schweizer Vermesser drauf! Aufgrund der letzten Messungen können wir sagen, dass Gabi I beim Durchschlag voraussichtlich eine Abweichung von weniger als 1 cm, sowohl seitlich, als auch in der Höhe haben wird!

Meine Damen und Herren, ich denke, dies ist einen kräftigen Applaus wert!

Gabi war also präzise und schnell unterwegs. Zwar konnten wir dadurch die anderthalb Jahre, die wir durch den Rekurs verloren haben, nicht ganz aufholen, aber immerhin einen Teil davon.

Es war meinem Vorgänger, Peter Zbinden vergönnt, gleichsam als letzte Amtshandlung diesen Werkvertrag unterzeichnen zu können. Damit hast du, lieber Peter, uns allen den Weg frei gemacht für diese Erfolgsgeschichte! Ich hoffe, dass auch DU am heutigen Tag eine gewisse Genugtuung verspürst und erfährst, indem dir der heutige Erfolg die Richtigkeit früherer Entscheide bestätigt.

Was beim damaligen Gerangel um den Auftrag etwas untergegangen ist: Die Unterschiede zwischen den Angeboten bestanden damals unter anderem auch im Einsatz von zwei, respektive eben nur einer Tunnelbohrmaschine. Ich kann Ihnen mit Sicherheit sagen, dass wir heute um einiges weiter sind dank dem Einsatz von zwei Maschinen, die den Vortrieb in beiden Röhren von Erstfeld aus parallel in Richtung Süden aufgenommen haben. Wäre nur eine Tunnelbohrmaschine im Einsatz gestanden, müsste diese jetzt demontiert, revidiert und beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels wieder montiert werden, um danach die Weströhre auszubringen.

Jetzt steht hingegen der zweite Vortrieb nur mehr rund einen Kilometer hinter unserem Rücken. Und wenn alles gut geht, wird der zweite Durchschlag in diesem Herbst nach den Sommerferien der Mineure erfolgen können.

Ein grosser Moment steht uns also heute bevor. Besonders natürlich für die Mineure aus Erstfeld, die nach Monaten harter Arbeit im Berg darauf warten, ihren Kollegen aus Amsteg die Hand zu reichen. Die eindrücklichen Leistungen, die im Teilabschnitt Erstfeld erbracht wurden, sind ein Beweis der Leistungsfähigkeit des Unternehmers und der Mannschaften, die tagtäglich an der Front arbeiten.

Auch dies, meine Damen und Herren, scheint mir einen kräftigen Applaus wert!

Der Erfolg ist aber auch eine zusätzliche Motivation für alle Projektbeteiligten, weiterhin ihr Bestes für das gute Gelingen dieses Jahrhundertprojekts zu geben.

Der AlpTransit Gotthard AG als Bauherrschaft geht es auch darum, uns mit einem einwandfreien Leistungsausweis für künftige Aufgaben zu empfehlen und dadurch eine langfristige Basis für unsere Mitarbeitenden zu schaffen. Unsere Firma wurde 1998 eigens für den Bau der neuen Gotthard-Achse gegründet, die weitere Zukunft nach der Realisierung der beiden Tunnel am Gotthard und am Ceneri ist bis heute nicht gesichert. Unsere hoch motivierten Mitarbeitenden setzen alles daran, auch in Zukunft zu beweisen, dass dieses Modell der Bauherrschaft mit einer eigenen Erstellerge-

sellschaft, die unbezahlbares Know-how erarbeitet hat und im direkten Auftrag des Bundes und der Steuerzahler arbeitet, ein Erfolgsmodell ist.

Der passenden Herausforderungen harren im Rahmen von Bahn 2030 viele. Ich denke dabei an die Durchstiche am Jura, aber auch an den Zimmerberg und die Umfahrung Bellinzona. Hier könnte das geballte Know-how und die breite Erfahrung der AlpTransit Gotthard AG nutzbringend eingesetzt werden.

Nach diesem Werbespot in eigener Sache nun aber zurück zum heutigen Feiertag:

Hier im Teilabschnitt Erstfeld haben wir unser wichtigstes Ziel, die Arbeit in der vorgegebenen Zeit und ohne schwerwiegende Unfälle auszuführen, vollumfänglich erfüllt. Mein Dank dafür gilt den Mineuren, allen beteiligten Unternehmen und Projektingenieuren, den Vertretern aus Politik und Verwaltung, die diesen heutigen Meilenstein möglich gemacht haben. Ein ganz besonderer Dank gilt natürlich der Arbeitsgemeinschaft AGN respektive der Firma Strabag AG. Ich möchte aber auch unserem Medienverantwortlichen, Brosi Zraggen, der oftmals hinter mir zurückstehen muss, für die einmal mehr tadellose Organisation eines Anlasses wie des heutigen herzlich danken.

Last but not least, Herr Bundesrat Leuenberger, möchte ich mich im Namen der ATG nicht nur für die Ehre bedanken, die Sie uns mit Ihrem Erscheinen erwiesen haben, sondern auch für Ihr langjähriges, vorbehaltloses Engagement für unser Projekt. Nicht erst seit Bekanntwerden der unvorstellbaren Wertvernichtung im Finanzwesen, die manche Grossinvestition in Infrastrukturprojekte als NOCH nachhaltiger erscheinen lässt, haben Sie sich für die NEAT eingesetzt.

Bauleute fühlen sich auch bei weltrekordverdächtigen 57 km Tunnel kaum als Master of the Universe wie andere, nicht einmal als Master of the Mountain. Denn davor haben sie zu grossen Respekt vor den Gesetzen der Natur und stehen zu fest mit beiden Beinen auf dem Boden der Realität.

Durch Ihre heutige Anwesenheit, Herr Bundesrat, bezeugen Sie Ihre Anerkennung für die Grundeinstellung und die Schaffenskraft der hier engagierten Bauleute. Ich möchte mich im Namen aller Anwesenden dafür bei Ihnen bedanken.

Im Namen der AlpTransit Gotthard AG wünsche ich Ihnen allen heute und jetzt ein schönes Fest und auch in Zukunft alles Gute und weiterhin Glück auf!

ARGE Gotthard-Basistunnel Nord Los 151 Erstfeld / Los 252 Amsteg

c/o STRABAG AG Tunnelbau Schweiz
Bifang 4, CH-6472 Erstfeld
Telefon +41 41 882 11 11
Telefax +41 41 882 11 10

Kontakt Jürg Lucek
E-Mail juerg.lucek@strabag.com
Mobil 079 415 48 61



**Referat Jürg Lucek
Vorsitz AGN / Direktionsleiter STRABAG AG
(es gilt das gesprochene Wort)**

Durchschlagsfeier Erstfeld-Amsteg der TBM Gabi I Dienstag, 16. Juni 2009

Werte Anwesende
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich freue mich, ja es ist mir eine Ehre, Sie alle im Namen der Geschäftsführung AGN, des Baukonzerns STRABAG AG, hier im Baulos "Erstfeld" zur Durchschlagsfeier der TBM Gabi I - als unsere Gäste - zu begrüssen.

Gestatten Sie, werte Anwesende, speziell zu begrüssen:

- Herr Bundesrat Moritz Leuenberger, Verkehrsminister und Vorsteher des UVEK
- Frau Dr. Gabi Huber, Tunnelpatin der AGN und Nationalrätin des Standes Uri
- Herr Werner Marti, Verwaltungsratpräsident AlpTransit Gotthard AG in Luzern
- Herr Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung AlpTransit Gotthard AG in Luzern
- Herr Toni Eder, Vizedirektor des Amtes für Verkehr aus Bern
- Herr Hansruedi Stadler, Ständerat des Standes Uri, Mitglied der NAD
- Die Herren Isidor Baumann und Markus Züst, Regierungsräte des Standes Uri
- Die Herren Oskar Roittner und Ulrich Vogel, in Vertretung des Vorstandes der STRABAG SE aus Wien

Meine Damen und Herren, blenden wir zurück:

Im Oktober 2004 haben die Unternehmer STRABAG AG - mit Übernahme erheblicher Risiken - eine Globalofferte für das Baulos Erstfeld unterbreitet.

Wie bekannt, nach langem Verhandlungsprozedere, erst Ende März 2007 - notabene auch nach Intervention von Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger - konnte der Werkvertrag über 420 Mio. CHF unterzeichnet werden.

Bereits 8 Monate später hatten unsere Ingenieure mit ihren Mitarbeitern die komplexen Installationen beendet. Am 4. Dezember 2007, anlässlich der traditionellen Barbarafeier, konnte die Tunnelbohrmaschine Gabi I angedreht werden.

Heute, am 16. Juni 2009, 26 Monate später, nach nur 1 ½ Jahren TBM-Vortrieb, können wir diese Tunnelbohrmaschine bereits beim Durchbruch in Amsteg empfangen.

Stolz stellen wir fest, dass dies nur Dank hochprofessioneller Leistungen unserer Kader und Mitarbeiter, Ingenieuren, Kaufleuten, Mineuren, Maschinisten, Mechanikern, Elektrikern, Subunternehmern und Lieferanten realisiert werden konnte.

Eine herausragende Leistung, ja ein Quantensprung, wurde doch ein Vorsprung von 6 Monaten auf den Bauzeitenplan erzielt!

Der Baukonzern STRABAG hat damit seine Leistungsfähigkeit eindrücklich unter Beweis gestellt. Die Tatsache, das Baulos Amsteg mit eingeschlossen, am Gotthard-Basistunnel Nord 1 Mia. CHF Bauvolumen - notabene als Einzelunternehmer - zu realisieren, ist beachtlich.

Für das bisher Erreichte möchte ich mich bei euch, meine sehr geschätzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, im Namen der Firmenleitung STRABAG AG aufrichtig bedanken.

Selbstverständlich möchte ich in meinen Dank die Bauherrschaft, die Projektingenieure, die Bauleitungen, die Gemeinden Erstfeld / Silenen, die kantonalen Urner- und Bundesinstanzen mit einschliessen.

In ca. 45 Minuten werden meine Leute die Tunnelbohrmaschine mit unserer Tunnelpatin "Gabi" zum Durchbruch des letzten Meters starten.

Ein ohne Zweifel historischer Moment, den wir gemeinsam mit Stolz aber auch mit Würde im Gedenken an verunfallte, erkrankte und abwesende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen erleben wollen.

Werte Anwesende, meine Damen und Herren, blicken wir trotz des wirtschaftlich schwierigen Umfeldes positiv in die Zukunft.
Uns allen, der AlpTransit Gotthard AG, der Ingenieurgemeinschaft, der Talschaft Uri, der STRABAG AG für die kommenden 3 Jahre - bis zur Übergabe des Rohbaus "Gotthard Nord" im Jahre 2012 an die Bauherrschaft - ein herzliches Glückauf.

STRABAG AG Tunnelbau Schweiz
Jürg Lucek
Dipl. Ing. FH / SIA
Direktionsleiter Tunnelbau Schweiz
Geschäftsführung ARGE Gotthard Nord
Mobil 079 415 48 61
www.agn-erstfeld.ch
www.strabag.ch
www.strabag.com

Durchschlag Erstfeld - Amsteg , 16. Juni 2009

Stand der Arbeiten an der Gotthard-Achse

Gotthard-Basistunnel

Von den Tunnelröhren, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels mit einer Gesamtlänge von 153,5 km waren Mitte Juni 2009 133.9 km oder rund 87.3 % ausgebrochen. Der kommerzielle fahrplanmässige Betrieb des Gotthard-Basistunnels ist auf Ende 2017 geplant.

Zu den einzelnen Teilabschnitten:

Offene Strecke Altdorf/Rynächt

Zurzeit wird das künftige Bahntrasse geschüttet und diverse Vorbereitungsarbeiten sind in Gang. Entlang der SBB-Stammlinie ist die Stützmauer Stille Reuss Süd im Bau. Bei der Bahnbrücke Stille Reuss laufen Vorarbeiten für die Durchpressung unter dem SBB-Stammgleis.

Erstfeld

Die Tunnelbohrmaschine (TBM) in der Oströhre hat am 16. Juni 2009 die 7.2 km lange Strecke des Teilabschnittes Erstfeld aufgefahren. Im Verlaufe der nächsten Wochen wird die TBM demonstert und abtransportiert. Die TBM West hat 5'908 m oder 83 % aufgefahren. Es fehlen noch rund 1'240 m bis zum Durchschlag, der im Herbst 2009 stattfindet.

Amsteg

In Amsteg wird in der Oströhre im Bereich Startröhre, Montagekaverne und Speisepunkt zurzeit das Innengewölbe eingebaut. In der Weströhre sind diese Arbeiten bereits abgeschlossen. Weiterhin ist in der Weströhre der Banketteinbau im Gang.

Sedrun

In der Weströhre Richtung Norden läuft der Einbau der Bankett-Fertigelemente nach Plan. In der Oströhre sind 4 Schalwagen für das Betonieren des Gewölbes im Einsatz. Der Vortrieb Richtung Süden geht weiter. Mitte Juni waren in der Weströhre 63 % ausgebrochen, in der Oströhre 65 %.

Faido

Beide TBM Vortriebe befinden sich weiterhin im Medelser-Granit. In der Oströhre sind 6'644 m Tunnel (61 %) ausgebrochen. Die TBM West hat 6'048 m oder 53 % ausgebrochen. Parallel zu den Vortriebsarbeiten laufen die Innenausbauarbeiten in der Multifunktionsstelle Faido.

Bodio

Die Bankette in beiden Röhren waren bis Mitte Mai 2009 fertig betoniert. Der Einbau der Anlagen Rohbau-Ausrüstung in die Querschläge läuft programmgemäss von Norden nach Süden weiter. Bisher sind 30 Querschläge komplett ausgerüstet worden.

Biasca

Mitte Mai 2009 haben im Raum Biasca die ersten Arbeiten für die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels begonnen. Das Bahntechnik-Unternehmen Transtec Gotthard erstellt die Zufahrtsgleise vom Bahnhof Biasca bis zum Installationsplatz der Bahntechnik südlich von Biasca.

Ceneri-Basistunnel

Von den Tunnelröhren, Schächten und Stollen des Ceneri-Basistunnels mit einer Gesamtlänge von 40,2 km waren Mitte Juni 2009 6.3 km oder rund 15.6 % ausgebrochen (u.a. Zugangs- und Fensterstollen Sigirino).

Am 11. Juni 2009 hat die AlpTransit Gotthard AG die Bauarbeiten für den Ceneri-Basistunnel (Los 852) an die Arbeitsgemeinschaft Consorzio Condotte Cossi vergeben. Diese Arbeitsgemeinschaft setzt sich zusammen aus den Unternehmungen Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. Rom (I), Cossi S.p.A. Sondrio (I) und Cossi SA Lugano (CH). Das Auftragsvolumen für das grosse Tunnelbaulos am Ceneri beträgt 987 Millionen Franken.

Die vergebenen Arbeiten für das Baulos 852 umfassen in erster Linie den Vortrieb der beiden je 11,5 km langen Einspurröhren des Ceneri-Basistunnels ab dem Zwischenangriff Sigirino in Richtung Norden und Süden.

Im Herbst 2009 wird der Installationsplatz eingerichtet. Mit dem Tunnelvortrieb wird im Frühling 2010 begonnen. Die Vortriebsarbeiten dürften 2015 beendet sein. Anschliessend wird die Bahntechnik eingebaut. Der kommerzielle fahrplanmässige Betrieb des Ceneri-Basistunnels ist auf Ende 2019 geplant.



Gotthard - Basistunnel

Stand der Arbeiten, 16. Juni 2009

- Ausbruch und Ausbau abgeschlossen
 - Ausbruch abgeschlossen
 - noch auszubrechende Tunnelröhren
- Von 153,3 km Tunnel, Schächte, Stollen sind 133,9 km oder 87,3% ausgebrochen

