



Secondo tubo:
Auch im Kanton Uri wird
für die 2. Röhre der
italienischsprachige
Begriff genutzt

Thema



Text und Fotos von **Gerhard Lob**

Tausende von Autofahrerinnen und Autofahrern quälen sich in diesen Sommermonaten auf ihrem Weg von Norden nach Süden oder in Gegenrichtung durchs Gotthard-Massiv. Die meisten nehmen trotz langer Wartezeiten den Gotthard-Strassentunnel, eine Minderheit fährt über die Nationalstrasse N2 via Pass, noch weniger über die alte Tremola. Aber alle passieren Göschenen auf der Nordseite und Airolo auf der Südseite.

Die gewaltigen Installationen und hohen fensterlosen Gebäude entlang der Achse in Göschenen und Airolo dürften ihnen nicht entgehen. Diese wurden in Zusammenhang mit dem 2020 begonnenen Bau des zweiten Gotthard-Strassentunnels erstellt, der im Jahr 2030 in Betrieb gehen soll. Auf der Südseite sind ab der Raststätte Stalvedro bis nach Airolo die blauen Förderbänder entlang der Autobahn, über die Aushubmaterial aus dem 2. Gotthard-Strassentunnel transportiert wird, nicht zu übersehen. Bei Stalvedro sind zwei Kieswerke in Betrieb. Angelieferter Fels wird hier gebrochen, gewaschen, gesiebt und in vier verschiedene Fraktionen aufgeteilt, um unterschiedliche Gesteinskörnungen für Beton herzustellen. Allein das Netz von Förderbändern ist zwölf Kilometer lang.

Da in Göschenen und Airolo bei den Installationsplätzen wenig Platz ist, braucht es dieses ausgeklügelte System, um die insgesamt 7,4 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial zu transportieren und zu verarbeiten. Nicht unmittelbar ersichtlich ist, dass auch die Bahn in dieser Logistik eine zentrale Rolle spielt. In Göschenen gibt es eine gigantische Verladeanlage, die als hohe Halle wie eine Wand neben dem Bahnhof steht. Hier wird das Aushubmaterial aus dem Vortrieb der Tunnelbohrmaschine (TBM) von Norden über die Förderbänder und via Trichter auf Güterzüge verladen; kippbare Behälter der Firma Marti. Von einer Leitstelle werden alle Vorgänge auf Bildschirmen minutiös kontrolliert.

Ein Teil dieses Aushubs wird durch den alten Gotthard-Scheiteltunnel nach Airolo gebracht, wo eine Umladeanlage steht, welche das Ausbruchmaterial wieder auf Förderbänder lädt und so nach Stalvedro gelangt. Ein anderer Teil wird von Göschenen durchs Reusstal nach Flüelen zur Seeschüttung gefahren (siehe Ar-



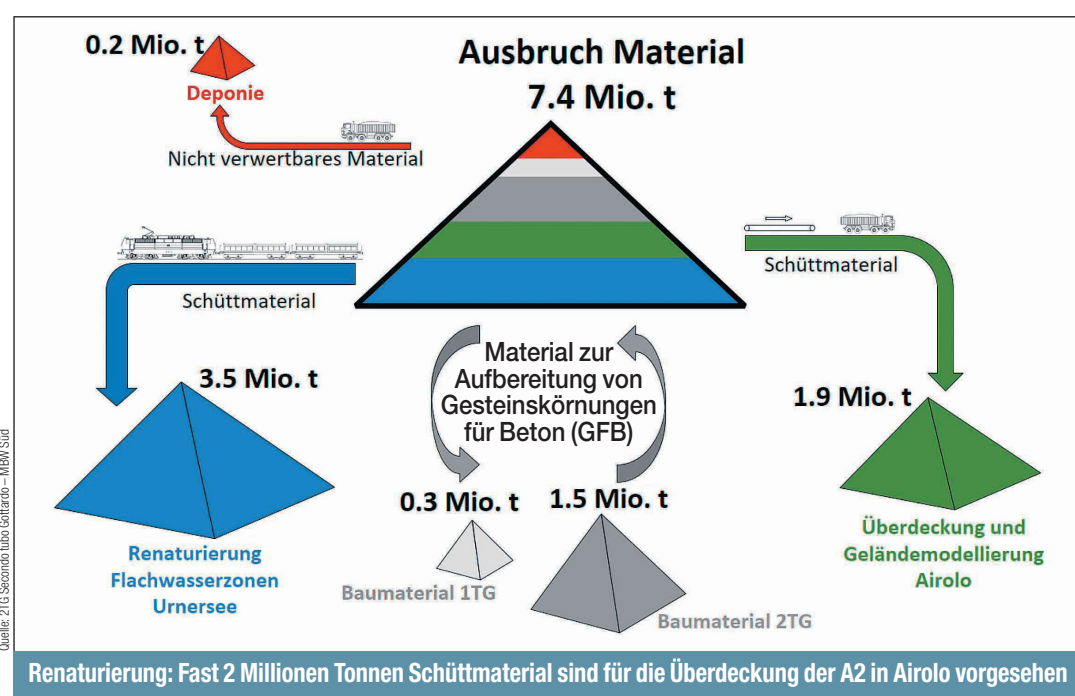
Im Dauerbetrieb: Die gigantische Umladestation mit seitlichem Förderband in Göschenen (links) und ein Materialzug von Marti in Airolo (rechts)



Für die Bewirtschaftung des Aushubmaterials beim **Bau der 2. Gotthard-Röhre** ist eine komplizierte Logistik nötig, denn die Platzverhältnisse in Airolo und Göschenen sind eng

OHNE GÜTERBAHN KEIN NEUER STRASSENTUNNEL

tikel unten). Täglich sind diese Güterzüge in einem zwei-Stunden-Taktfahrplan unterwegs. So lassen sich Tausende von Lastwagen-Fahrten vermeiden. Die Materialzüge werden im Übrigen nicht von den SBB gefahren, sondern von der Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft MEV. "Wir haben täglich 20 bis 25 Lokführer im Einsatz", sagt MEV-Geschäftsführer Tommaso di Benedetto. "In der Spitze haben wir bis zu 16 Zugsfahrten am Tag", sagt seinerseits Ingenieur Paolo Spinedi, der die Gesamtlogistik auf der Südseite verantwortet. Dies gilt für Zeiten, wenn die Bauarbeiten an der 2. Röhre auf Vollbetrieb laufen. Es war nicht der Fall, als die Tunnelbohrmaschine TBM Paulina beim Vortrieb von Airolo Richtung Norden fast ein Jahr nicht im Einsatz war. Sie blieb im Juni 2025 stecken, was einen Unterbruch des maschinellen Vortriebs auf der Südseite in Richtung Norden bedeutete. Erst am 18. Mai 2026 wurde der maschinelle Hauptvor-



Renaturierung: Fast 2 Millionen Tonnen Schüttmaterial sind für die Überdeckung der A2 in Airolo vorgesehen

trieb auf der Südseite des Gotthards wieder aufgenommen. "Der Stillstand der TBM hat uns gefordert", so di Benedetto, "denn wir dachten nicht, dass das Volumen des Aushubmaterials

dermassen zurückgeht." Die Lokführer werden in solchen Phasen dann auf anderen Strecken eingesetzt. Dieser Unterbruch ist mittlerweile Geschichte. Und die Arbeiten

sind wieder voll aufgenommen worden, auch wenn nun im August einige Tage Bauferien eingelegt werden. Trotz des temporären Stopps der TBM Paulina hofft das Bundesamt für Strassen

(Astra), die Marschtablette einhalten zu können. Das heisst: Eröffnung der 2. Röhre im Jahr 2030. Diese wird dann im Gegenverkehr genutzt, um innert drei Jahren die erste und 1980 in Betrieb genommene Gotthard-Röhre zu sanieren. Nach Abschluss dieser Sanierung werden beide Röhren in Betrieb sein, aber nur einspurig. Denn in der Verfassung ist verankert, dass die Kapazität nicht erhöht werden darf. Mit langen Staus vor den Portalen ist daher auch nach 2033 zu rechnen, auch wenn Pannen oder Unfälle im Tunnel den Betrieb weniger aufhalten sollten als heute. Denn jeder Tunnel verfügt dann über einen eigenen Pannestreifen.

Infozentren zum Bau der 2. Röhre gibt es in den Bahnhöfen von Airolo und Göschenen: Details zu den Öffnungszeiten (im Sommer mittwochs, freitags, samstags) finden sich im Internet unter gotthardtunnel.ch/vor-ort/infozentren

Seeschüttung in Flüelen und Überdeckung der Autobahn A2 in Airolo Renaturierung mit Aushubmaterial

Die heute von Industrie und Technik geprägte Landschaft an den Tunnelportalen im Tessin und in Uri wird nach der Eröffnung der zweiten Röhre verschwinden. Aushubmaterial, das nicht für die Betonherstellung verwendet wird, wird zum Grossteil in die Landschaft eingebettet. Ab 2030 werden die Bewohnerinnen und Bewohner in Airolo von einer Überdeckung der A2 profitieren. 160'000 Quadratmeter Grünfläche sollen hinzugewonnen werden. Für die obere Leventina und das verkehrsgeplagte Airolo wird dies eine grosse Aufwertung bringen.

Renaturierung heisst die Devise auch auf der Südseite. Der Löwenanteil des abgebauten Gesteins (3,5 Millionen Tonnen) wird in den Urner Teil des Vierwaldstättersees eingelassen, um die Lebensbedingungen für Fische und Pflanzen zu verbessern. In den Materialzügen wird das Gestein nach Flüelen gebracht, dort auf Schiffe umgeladen und dann in den See eingebracht.

Nachdem bei einer ersten Seeschüttung in den Jahren 2001 und 2008 neue Bade- und Naturschutzinseln sowie Flachwasserzonen am süd-

lichen Seeufer des Sees entstanden, geht es im laufenden Projekt (bis 2030) vor allem darum, noch mehr Flachwasserzonen einzurichten, wie Roland Senn vom Projekt Seeschüttung des Kantons Uri sagt. Einst waren diese im See weitverbreitet, doch sie verschwanden sukzessive nach einem (mittlerweile verbotenen) intensiven Kiesabbau. Ein kleiner, aber sehenswerter Info-Pavillon neben der Umladestelle in Flüelen am See erklärt das Projekt im Detail. In Parterre können Besucher sogar (virtuell) in die Flachwasserzonen eintauchen. Positiv am Projekt der 2. Gotthard-Röhre ist auch, dass die Höchstspannungsleitung, die heute als Freileitung über den Gotthard geführt wird, neben den Werkleitungskanälen des Tunnels verlegt werden kann. Über 70 Hochspannungsmasten und 23 km Freileitungen werden abgebaut. Im Gegenzug sind allerdings neue Windräder auf dem Gotthardpass vorgesehen.

gl

Infopavillon Seeschüttung:
www.seeschuettung.ch/infopavillon



Verladestation in Flüelen: Neue Flachwasserzonen bis 2030