Baustelle Göschenen © Website Bundesamt für Strassen ASTRA

Südportal in Airolo von Rino Tami © Archivio del Moderno

Die zweite Röhre

Samstag, 13. Mai 2023
Organisation: Cristina Zanini Barzaghi, Clementine Hegner-van Rooden und Heribert Huber
Kontakt am Tag der Exkursion: 079 291 05 20

Programm

10.00h Treffpunkt: **«Weisses Rössli»**
Gotthardstrasse 38, 6487 Göschenen
ca. 6 min zu Fuss vom Bahnhof
Übernachten: www.weisses-roessli.com
Ankunft Bahnhof Göschenen:
05:42h ab Lausanne; 08.05h ab Zürich;
07:02h ab Bern; 07:03h ab Basel SBB;
08:18h ab Luzern - Ankunft 09:50h;
06:52h ab Chur - Ankunft 09:44h.

10.00 - 10.15h Kaffee und Gipfeli
Ankunft der Mitglieder im «Weissen Rössli».

10.15 - 11.05h Generalversammlung 2023
Offizieller Teil des Anlasses nach Statuten.

11.05 - 11.15h Kleine Pause
Begrüssung der Gäste.

11.15 - 12.15h Referate zum Projekt und zum Bau
Jachen Könz: Infrastruktur und Landschaft
Udo Oppliger: Management und Projektierungsphase der zweiten Röhre.

12.30 - 14.20h Mittagessen **«Weisses Rössli»**
Lockere Diskussion mit den Referenten.
Danach ca. 10 min zu Fuss zur Baustelle.

14.30 - 16.00h Besichtigung der Baustelle
Besuch der Baustelle mit **Renato Baumann** von der örtlichen Bauleitung.

16.00h Ende des Tages
Individuelle Rückreise: 16:09h: ab Göschenen nach Lausanne/Genf; 16:51h nach Bellinzona; 17:09h nach Zürich; 17:14h nach Chur.

Le deuxième tube

Samedi 13 mai 2023
Organisation : Cristina Zanini Barzaghi, Clementine Hegner-van Rooden und Heribert Huber
Contact le jour de l'excursion : 079 291 05 20

Programm

10.00h Rendez-vous : **«Weisses Rössli»**
Gotthardstrasse 38, 6487 Göschenen
env. 6 min à pied depuis la gare
Pour la nuit : www.weisses-roessli.com
Arrivée à la gare de Göschenen :
05:42h de Lausanne; 08.05h de Zurich;
07:02h de Berne; 07:03h de Bâle CFF;
08:18h de Lucerne - Arrivée 09:50h;
06:52h de Coire - Arrivée 09:44h.

10.00 - 10.15h Café et croissants
Arrivée des membres au «Weissen Rössli».

10.15 - 11.05h Assemblée générale 2023
Partie officielle de la réunion selon les statuts.

11.05 - 11.15h Petite pause
Accueil des invités.

11.15 - 12.15h Présentations sur le projet et la construction
Jachen Könz: Infrastructure et paysage
Udo Oppliger: Gestion et phase de projet du double tube.

12.30 - 14.20h Déjeuner au **«Weisses Rössli»**
Discussion possible avec les invités.
Ensuite, env. 10 min à pied jusqu'au chantier.

14.30 - 16.00h Visite du chantier
Visite du chantier avec **Renato Baumann** de la direction locale des travaux.

16.00h Fin de la journée
Retour individuel: 16:09h: de Göschenen vers Lausanne/Genève; 16:51h vers Bellinzone; 17:09h vers Zurich; 17:14h vers Coire.

Kleine Programmänderungen sind möglich. Die Unfallversicherung ist Sache der Teilnehmenden.
Die Kosten betragen für Mitglieder CHF 30.- und für Gäste CHF 45.-.

Anmeldung und direkte Einzahlung bis 05.05.2023 an das Sekretariat
(Adresse, Kontoangaben und IBAN in der Fusszeile dieser Karte).

Vorname ..... Name .....
Strasse ..... PLZ/Ort .....
Firma ..... Tel./Mobile .....
Email .....

☐ Mittagessen vegetarisch ☐ Mittagessen mit Fleisch

Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, Sekretariat, c/o Jauslin Stebler AG,
Quellenrain 2, 4310 Rheinfelden, Tel. 061 467 67 67, gfi@jauslinstebler.ch

Der **Gotthard-Strassentunnel** ist in die Jahre gekommen und braucht eine umfassende Instandsetzung. Damit die wichtige Strassenverbindung auch während dieser Arbeiten offenbleiben kann, baut das Bundesamt für Strassen ASTRA eine **zweite Röhre**, die in ca. 70 m Distanz parallel zur ersten Röhre verläuft. Der neue Tunnel ist voraussichtlich ab 2029 in Betrieb. Danach steht die Instandsetzung der ersten Röhre an. Ab 2032 sollen dann beide Tunnel mit je einer Fahrspur offen sein. Die zweite Röhre wird gleichzeitig von Göschenen und von Airolo her gebaut. Um das 16,9 km lange Bauwerk zu erstellen, kommen zwei Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz. Nur bei kurzen Abschnitten ist ein Vortrieb mit Sprengungen notwendig. Der Bau verursacht rund 7,4 Mio. t Ausbruchmaterial. Es gelangt über ein ausgeklügeltes Logistiknetz aus dem Tunnel direkt in die Materialaufbereitung, was die Umweltauswirkungen minimiert. Sobald die zweite Röhre fertig ausgebrochen ist, installieren spezialisierte Firmen modernste Technik. Zentrales Element dabei sind die Lüftungsanlagen.

Wie sich ein solches Bauwerk in den Kontext einbettet, ist eine wichtige **gestalterische Aufgabe**. Die Bedeutung dieser Integration erkannte man schon in den 1960er Jahren, als die Autobahn durch das Tessin gebaut wurde. So beauftragte der Regierungsrat Franco Zorzi **Rino Tami** mit der ästhetischen Beratung der Autobahnbauten im Kanton Tessin. Er entwickelte gezielte Konzepte für die jeweiligen Interventionen und empfahl, die Autobahn als homogene Aufgabe und als Gesamtwerk zu betrachten. Bei der Planung der Tunneleingänge dagegen forderte Tami individuelle Lösungen in einer geometrisch-expressiven Formensprache. Durch diese Massnahmen wurden die Autobahnen im Tessin architektonisch aufgewertet und zeigen insgesamt eine bemerkenswerte Einheitlichkeit. Mitgewirkt an den Hochbauten hatte auch **Aurelio Galfetti**, der als einer der Hauptvertreter der Tessiner Architektur des 20. Jahrhunderts gilt.

Mit der **gestalterischen Auseinandersetzung** der Autobahn im Tessin haben die Protagonisten einen neuen Massstab beim Bau von Infrastrukturbauten gesetzt. Ein Wertmassstab, der bedeutend ist für eine gesamtheitliche Betrachtung bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturbauten. Während des Rahmenprogramms zur Generalversammlung 2023 der *Gesellschaft für Ingenieurbaukunst* greifen wir diese Thematik auf. Wir erörtern relevante Fragen und versuchen Antworten auf die Fragen zu finden, wie mit diesem Erbe umgegangen wird und in welcher Form diese Gestaltung auch für die neuen Infrastrukturbauten übernommen, angewendet oder in modernisierter Form weitergedacht werden kann.

Le **tunnel routier du Gothard** a pris de l'âge et nécessite une réfection complète. Pour que cette liaison routière strategique puisse rester ouverte pendant ces travaux, l'Office fédéral des routes (OFROU) a decidé de construire un **deuxième tube**. Celui-ci devrait être en service à partir de 2029. Suite à cette realisation, la réfection du premier tube est programmée. Les deux tunnels devraient être ouverts à partir de 2032 avec une seule voie de circulation par tube. Le deuxième tube sera construit parallèlement depuis Göschenen et Airolo. Pour réaliser cet ouvrage de 16,9 km de long, deux tunneliers seront utilisés. Seuls de courts trajets devront être creusés à l'explosif. La construction génèrera environ 7,4 mio de tonnes de matériaux d'excavation. Ils serait acheminés directement du tunnel vers le centre de traitement des matériaux grâce à un réseau logistique sophistiqué, ce qui minimise l'impact sur l'environnement. Dès l'achèsement de l'excavation du deuxième tube, des entreprises spécialisées installeront les techniques modernes, dont les installations de ventilation en constituent l'élément central.

L'intégration d'un tel ouvrage dans son contexte est **une tâche importante en termes de conception**. L'importance de cette intégration est reconnue depuis les années 1960, et la construction de l'autoroute à travers le Tessin. C'est ainsi que le Conseil d'État Franco Zorzi a chargé **Rino Tami** de donner des principes d'intégration des constructions autoroutières dans le canton du Tessin. Il a développé des concepts ciblés pour chaque intervention et a recommandé de considérer l'autoroute comme une oeuvre homogène et globale. En revanche, pour la conception géometrique des entrées de tunnel, Tami a exigé des solutions individuelles dans un langage formel et expressif. Grâce à ces mesures, les autoroutes du Tessin présentent, sur le plan architectural, une remarquable uniformité. En sus, **Aurelio Galfetti**, considéré comme l'un des principaux représentants de l'architecture tessinoise du XXe siècle, a également participé à la construction des bâtiments.

En **se penchant sur la conception** de l'autoroute au Tessin, les protagonistes ont posé un nouveau jalon dans la construction d'infrastructures. Un critère de valeur important pour une vision globale lors de la planification et de la réalisation d'ouvrages d'infrastructure. Nous aborderons cette thématique dans le cadre de l'assemblée générale 2023 de la *Société pour l'art de l'ingénieur*. Nous tenterons également de trouver des réponses à la question de savoir comment gérer cet héritage et sous quelle forme cette conception peut être reprise, appliquée ou réinterpretée lors de la réalisation de nouveaux ouvrages ou/et infrastructures.

Einzahlung über diesen QR-Code möglich.

Die Abrechnung erfolgt per direkter Einzahlung auf: Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, 8000 Zürich;
Postcheckkonto 80-79525-0, IBAN CH02 0900 0000 8007 9525 0