Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2003)
Heft: 2

Artikel: Erfahrungen und Entwicklungen
Autor: Ehrbar, Heinz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-418887

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Erfahrungen und Entwicklungen

Seit dem 1. März 2002 leitet der diplomierte Bauingenieur ETH Heinz Ehrbar die ATG-Baustelle Sedrun. Der rund 6,5 km lange Tunnelabschnitt ist zwar der kürzeste, gleichzeitig aber auch der komplexeste Abschnitt des 57 km langen Gotthard-Basistunnels. Abschnittsleiter Heinz Ehrbar zieht Bilanz und wirft einen ersten Blick in die Zukunft.

Interview mit dem Abschnittsleiter

AlpTransit Gotthard AG: Heinz Ehrbar, wie sind Sie zum Tunnelbau gekommen?

Heinz Ehrbar: Nach meinem Studium arbeitete ich als Projektingenieur in einer grossen schweizerischen Ingenieurunternehmung. Dabei hatte ich die Möglichkeit, als Projektleiter für den Bau von Wasserkraftwerken beim Ausbau der Engadiner Kraftwerke tätig zu sein. Ich hatte vor allem mit dem Kavernenbau zu tun. Beim Bau eines Wasserkraftwerkes in den peruanischen Anden konnte ich weitere praktische Erfahrung für den Untertagbau in schwierigen Verhältnissen gewinnen.

Anschliessend erfolgte der Einstieg in den Verkehrstunnelbau beim Highspeed-Rail-Projekt in Taiwan. 1996 übernahm ich die Projektleitung für den Teilabschnitt Sedrun des GBT für die Phasen Bauprojekt und Submission. Im Herbst des Jahres 2000 hatte ich die Chance, bei der ATG für die Realisierung des Jahrhundertprojektes einzusteigen.

Somit sind Sie mit dem Projekt des Gotthard-Basistunnels seit längerem bestens vertraut. Wo liegt für Sie die grösste Herausforderung bei diesem Projekt?

Ehrbar: Die grösste Herausforderung ist die Dimension des Projektes. Dinge, welche man andernorts locker übergehen kann, haben hier grösste Auswirkungen. Die Grösse des Projektes bringt es auch mit sich, dass alle am Projekt Beteiligten mit einer enormen Variation an Aufgabenstellungen konfrontiert werden.

In Sedrun wird seit 1996 gebaut. Was können nach diesen acht Jahren Bauzeit am Gotthard-Basistunnel in Sedrun für erste Erfahrungen gezogen werden?

Ehrbar: Man muss sich an das damalige Umfeld zurückerinnern. Die politischen Hürden waren noch nicht übersprungen. Der Start konnte nur etappenweise erfolgen. Rückblickend kann festgestellt werden, dass es bis heute in Sedrun rund gelaufen ist. Die Aussenanlagen waren rechtzeitig bereit.

Das Gleiche gilt für die Untertagarbeiten, wo die Übergänge von einem Unternehmer zum andern ohne irgendwelche Stillstände erfolgten.
Bei den schwierigen logistischen Randbedingungen in Sedrun ist dies keine Selbstverständlichkeit. Man denke nur an die Abläufe zur Erstellung der Schächte I und II und die Installation der Förderanlage.

Vor kurzem hat am Schachtfuss in Sedrun der eigentliche Vortrieb des Gotthard-Basistunnels begonnen. Rechnen Sie mit grossen Schwierigkeiten?

Ehrbar: Das Tavetscher Zwischenmassiv Nord im Nordvortrieb des Teilabschnitts Sedrun ist bautechnisch der schwierigste Abschnitt des ganzen Gotthard-Basistunnels. Mit der Urseren-Garvera-Zone wird im Südvortrieb ebenfalls eine schwierige Zone durchfahren. Die Herausforderung liegt darin, dass sich das Gebirge in diesen Zonen «druckhaft» verhält. Der ausgebrochene Hohlraum hat ohne entsprechende Gegenmassnahmen die Tendenz, sich langsam wieder zu schliessen.

Bei den vorhandenen grossen Überlagerungen von mehr als 900 Metern muss eine spezielle Baumethode angewendet werden, bei welcher ein gewisses Mass an Deformationen zugelassen wird. Man muss das Gebirge «austoben» lassen. Erst dann kann man den nötigen Widerstand zur Offenhaltung des Querschnitts einbringen. Für die angewandte Technik gibt es in ersten Teilaspekten Erfahrungen. Die Situation in Sedrun in ihrer Gesamtheit ist einmalig.

Ich bin überzeugt, dass das heute vorhandene Projekt einen sicheren Vortrieb gewährleisten wird. Trotzdem ist der notwendige Respekt gegenüber der grossen Herausforderung und den Kräften der Natur angezeigt.

Noch eine letzte Frage: Ihr grösster Wunsch?

Ehrbar: In allererster Linie ein unfallfreies Baugeschehen. Ich hoffe aber auch, dass alle am Projekt Beteiligten in wenigen Jahren mit Stolz auf ein gelungenes Werk zurückblicken können, bei welchem nicht nur die Gefahren gemeistert, sondern auch die Chancen genutzt wurden. Der Teilabschnitt Sedrun bietet die Chance zum wirtschaftlichen Erfolg sowohl auf Unternehmer- wie aber auch auf Bauherrenseite. Zudem kann für die Beteiligten eine Referenz für den Tunnelbau von internationaler Bedeutung geschaffen werden. Diese Chance sollte für die Weiterentwicklung der Kunst des Untertagbaus in der Schweiz unbedingt genutzt werden.