

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2007)
Heft: 1

Artikel: Stand der Arbeiten in Sedrun
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-418915>

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: 11.02.2026

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

Stand der Arbeiten in Sedrun

Endspurt in den nördlichen Vortrieben. Noch in diesem Herbst erfolgt in der West- und Oströhre der Durchschlag zum Teilabschnitt Amsteg. In der Multifunktionsstelle konzentrieren sich die Arbeiten auf den Innenausbau.

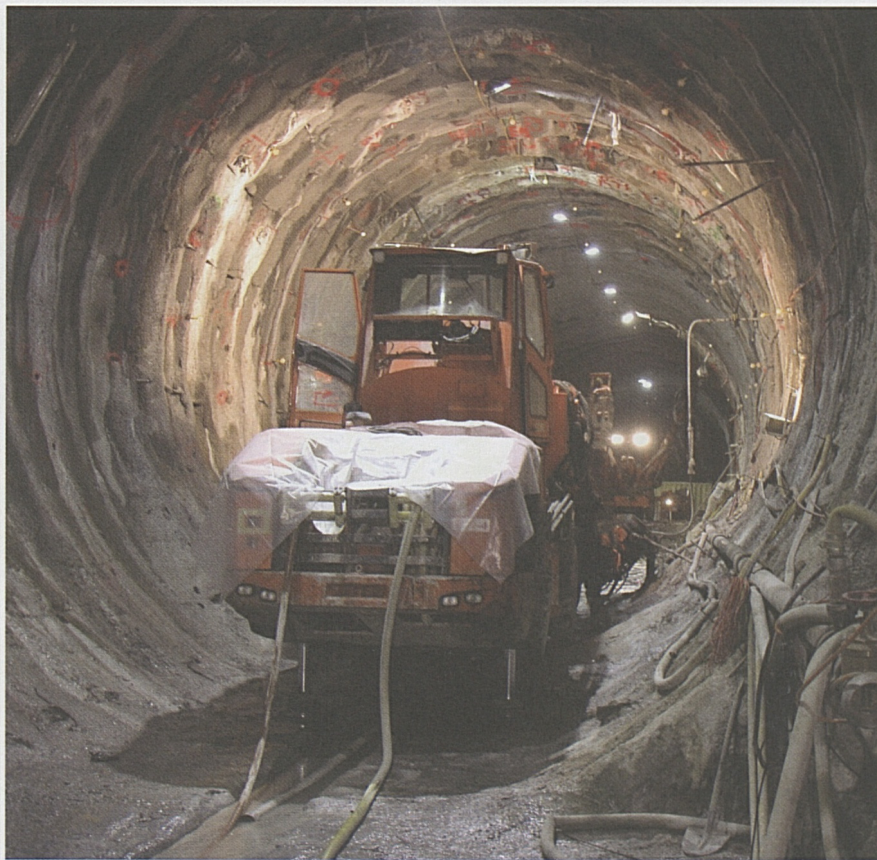
6

Zügiger Vortrieb Richtung Norden

Auf den letzten Vortriebsmetern stellt der Berg die Tunnelbauer nochmals auf die Probe. Die Clavaniev-Zone besteht aus stark verschieferten Gesteinen mit geringer Festigkeit. Der Bergdruck ist enorm, rund 1000 Meter Fels liegen über den Tunnelröhren. Die Mineure müssen deshalb massive Sicherungsmittel einbauen. Trotz dieser aufwendigen Massnahmen ist man dem Terminprogramm voraus. In der Weströhre fehlen nur noch wenige Meter – noch in diesem Herbst erfolgt der Durchschlag zum Teilabschnitt Amsteg.

Vortrieb Richtung Süden

Die Tunnelvortriebe Richtung Süden haben den Bereich der Staumauer Nalps unterquert und nähern sich jetzt der Seemitte. Mit Abdichtungsmassnahmen konnte ein Wasserzutritt in der Weströhre erfolgreich reduziert werden. Die Vortriebsarbeiten rund 1500 Meter unter dem Val Nalps haben bisher zu keiner Beeinflussung der Stauanlagen geführt. Mit dem weiteren Tunnelvortrieb in Richtung Tessin steigt die Gebirgsüber-



Injektionsarbeiten in der Weströhre Richtung Süden.

Schneller als geplant: Vortriebsarbeiten in Richtung Amsteg in der druckhaften Clavaniev-Zone.



deckung und damit auch die Felstemperatur an. Mit einem weiteren Ausbau der Kühlungsinstallation können die klimatischen Verhältnisse am Arbeitsplatz gewährleistet werden.

Ausbau der Multifunktionsstelle

Die Ausbruch- und Sicherungsarbeiten in der Multifunktionsstelle sind beendet. Auch die vier Wartehallen der Porta Alpina sind fertig ausgebrochen, gesichert und ausgebaut. Jahrelang wurde gesprengt und ausgebrochen, jetzt wird betoniert. Nach Einbau der Betonsohle mit den Entwässerungsleitungen



Die ersten Gewölbebetonetappen in der Multifunktionsstelle Sedrun, in den Lücken die Abdichtung gegen Bergwasser.

konzentrieren sich die Arbeiten nun auf den Innenausbau des Tunnelgewölbes, bestehend aus der Abdichtung gegen Bergwasser (PVC-Folie) und der Innenschale aus Beton. Mit Hilfe von Schalwagen wird der Beton in Gewölbeform eingebracht. Bis zum Ende der Innenausbauarbeiten im Teilabschnitt Sedrun werden rund 400 000 Kubikmeter Beton zur Verkleidung der Tunnelröhren verbaut. Die Kieskomponenten für den Beton werden aus dem ausgebrochenen Tunnelmaterial aufbereitet.

Neue Materialdeponie

Zusätzliche Ausbrüche, wie zum Beispiel das Abluftsystem oder die Wartehallen der Porta Alpina, bringen nebst zusätzlichem Material für die Kiesaufbereitung auch ungeeignete Gesteinskomponenten, die deponiert werden müssen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Vorbereitungsarbeiten für eine Deponieerweiterung «Val Bugnei Ost» genehmigt. In den nächsten Monaten werden als Vorarbeiten eine Baupiste, neue Förderbänder

und eine Gewässereindolung ausgeführt. Die Ablagerung von Material, das nicht für die Betonproduktion verwendet werden kann, wird im Dezember 2007 starten. Innerhalb von zwei bis drei Jahren sollen in dieser neuen Deponie, die sich an den bestehenden Deponiekörper Val Bugnei anlehnt, rund 500 000 Tonnen Material eingebaut werden. Zum Schluss wird auch dieser Deponiekörper – wie alle anderen in der Region – begrünt und bepflanzt.

Heutiger Zustand der Materialablagerung im Val Bugnei.

Fotomontage der Materialablagerung Val Bugnei mit der Erweiterung Val Bugnei Ost.

