

Erfahrungen und Entwicklungen

Autor(en): **Ehrbar, Heinz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun**

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 2

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418887>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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.

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.

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.