

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 98 (1980)
Heft: 36: Der Gotthard-Strassentunnel

Artikel: Das Konzept der Lüftungsbauwerke
Autor: Henke, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74184>

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: 16.01.2026

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

Das Konzept der Lüftungsbauwerke

Von Andreas Henke, Locarno

Allgemeines

Die Aussenbauwerke für die Lüftungsschächte haben den Zweck, die für die Tunnelventilation benötigte frische Luft anzusaugen und die verbrauchte Luft wieder in die Atmosphäre auszustossen.

Da diese Bauwerke eine wichtige Teilfunktion für den störungsfreien Ventilationsbetrieb erfüllen und innerhalb diverser einschneidender Randbedingungen geplant und gebaut werden mussten, waren sie von allem Anfang an Gegenstand eingehender Studien und Abklärungen. Zusätzliche Bedeutung gibt die Tatsache, dass diese Bauten, abgesehen von den Portalen, Betriebs- und Unterhaltszentralen inmitten der unvermeidlichen Autobahnlandschaften bei den Einfahrtsbereichen, die *einzigsten von aussen sichtbaren Bestandteile des Tunnels* darstellen.

Um möglichst sorgfältige und allseits befriedigende Ausführungsprojekte erarbeiten zu können, wurde daher die Mitarbeit von Spezialisten verschiedener Disziplinen wie *Architekten, Maschineningenieure, Lüftungstechniker* sowie *Sachverständige für Schnee- und Lawinenfragen* erforderlich. Für die Beurteilung und Vornahme von Korrekturen in ästhetischen Belangen war die *Natur- und Heimatschutzkommission* anwesend.

Auffallend für den Beobachter sind die *ungewöhnlich grossen Abmessungen* dieser Ansaugbauwerke, die je nach der getroffenen Lösung separate Konstruk-

tionen oder zusammen mit den Betriebsräumen und der Abluftrückgabe in einem Gebäude vereint sind. Tatsächlich waren diese *Schachtkopfstationen* ursprünglich als recht bescheidene Konstruktionen vorgesehen. In der Zwischenzeit wurde jedoch zugunsten *erhöhter Sicherheit* vom Bauherrn beschlossen, die Luftansaugung derart vorzusehen, dass *auch bei Schneefall kein Schnee in das Lüftungssystem* gelangen kann. Bei den hohen Luftgeschwindigkeiten in den Lüftungsschächten bei vollem Lüftungsbetrieb wäre es sonst bei winterlichen Temperaturen möglich, dass Schnee bis in den Fahrraum hineingeblasen wird. Diese Bedingung, neben der Tatsache, dass auch die *Einrichtungen für die permanente Schachtbefahrungsanlage* infolge der beschlossenen Belastungs- und Sicherheitsansprüche vergrössert werden mussten, gab neue Voraussetzungen für die Disposition der Aussenbauwerke.

Die Lage der Schachtaustritte im Gelände war durch die Wahl des generellen Bauprojektes mit vier Lüftungsschächten gegeben. Bekanntlich ist diese Disposition als kostengünstigste Lösung auf Grund von Optimierungsrechnungen hervorgegangen. Als massgebliche Randbedingung für diese Vergleichsrechnungen sind über das gesamte Gelände im Bereich über dem Tunnel Zonen ausgeschieden worden, wo aus Bau- und Zugänglichkeitsgründen, sowie auf Grund der Lawinverhältnisse überhaupt Schachtkopfstationen mit den damit verbundenen Bau-

stellen und permanenten Bauwerken möglich sein konnten. Dass sich dann schliesslich die vier Schachtstandorte der optimalen Lösung ungefähr entlang der Talaxe des Gotthardpasses reihen, war zwar wegen der kurzen Zufahrten günstig, aber in erster Linie eine Folge der Optimierung, da sich aus der Talmulde kürzere Lüftungsschächte ergaben.

Mit den im damaligen Projektierungsstadium zur Verfügung stehenden Lawinenkarten und Empfehlungen der amtierenden Lawinendienstkommission war vorerst für eine saubere Grundlage und Standortwahl gesorgt. Die endgültige Position und Formgebung wurde dann im einzelnen erarbeitet, wobei auch in der Zwischenzeit erfolgte Beobachtungen und Ereignisse (Windmessungen, ausserordentliche Lawinensituation vom April 1975) zur Verbesserung und Neubeurteilung der Projekte beitrugen.

Die Palette der *wichtigsten Anforderungen*, die an die Aussenbauwerke gestellt werden, lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Bezüglich Ventilation:

- Die Frischluft muss auch bei maximalen Schneehöhen und -verwehungen unbehindert angesaugt werden können.
- Die Öffnungen dürfen nicht so angeordnet sein, dass ausgestossene Abluft bei den zu erwartenden Wind- und Wetterverhältnissen im Frischluftkanal wieder angesaugt werden kann (Kurzschluss).
- Es soll bei Schneefall bis zu einer Frischluftmenge von 75% der maximalen Ansaugkapazität kein Schnee angesaugt werden. (Da diese Bedingung am meisten zur Vergrösserung und Verteuerung der Bauten beigetragen hatte, war es zu verantworten, die schneefreie Ansaugung nicht bis auf 100% der Zuluftleistung aufrecht zu erhalten. Die Wahrscheinlichkeit des gleichzeitigen Auftretens von maximalem Verkehr, starkem Schneefall und Kälteperioden ist gering).

Bezüglich Bau:

- Die Bauten müssen den Belastungen infolge der extremen Witterungsverhältnisse, im Besonderen den tiefen Temperaturen und allfälligen Drücken aus Staub- und Fliesslawinen, auf die Dauer standhalten. Da der Zugang im Winter nur erschwert oder gar nicht möglich ist, muss der Betrieb ohne winterlichen Unterhalt (Schneeräumung) garantiert sein.
- Die Disposition muss so getroffen werden, dass jeweils ein eventuelles zusätzliches Lüftungsbauwerk für eine zweite Tunnelröhre in unmittelbarer Nähe errichtet werden kann. Die Trassierung eines zweiten Schachtes und die Definition der



Bild 1. Aussenbauwerk Bözberg, Ansicht

durch das Eidgenössische Institut für Schnee- und Lawinenforschung in dem Sinne eine neue Situation, dass zwar *seltene, aber grosse Lawinnenniedergänge* auf das Aussenbauwerk abstürzen können. Es stellte sich daher die Frage, entweder den Schachtkopf an eine nicht gefährdete Stelle zu verschieben, oder das Bauwerk am vorgesehenen Standort zu belassen und es zu verstärken, so dass es unbeschadet einen Lawinnenniedergang überstehen kann, oder im Einzugsgebiet der Lawinenzone einen Stützverbau zu erstellen. In Erwägung sämtlicher praktischen terminlichen und kostenmässigen Faktoren, wurde schliesslich zu Gunsten eines *Stützverbau*s entschieden. Das Bauwerk selbst musste in der Folge nur noch auf lokale Rutschungen, Schneeanstimmungen und Kriechschnee bemessen werden. Im Zusammenhang mit dem Geländeverbau darf der Hinweis von Interesse sein, dass 70 m oberhalb der Schachtmündung ein mehr als 500 t schwerer Felsblock, der in absturzgefährdeter Lage nicht nur das Aussenbauwerk, sondern auch die Kantonsstrasse und das Trasse der Furka-Oberalpbahn bedroht hätte, unter akrobatischen Arbeitsbedingungen mit vorgespannten Ankern und Untermauerungen gesichert werden musste.

Selbstverständlich kann man über die Erscheinung dieser enormen Betonkonstruktion inmitten der markant von der Natur geprägten Schöllenschlucht geteilter Meinung sein. Doch die Bemühungen, unter Berücksichtigung der so vielseitigen Anforderungen eine allseits befriedigende Lösung zu finden, waren sicher nicht erfolglos. Das stark in die Vertikale gestaltete Objekt gibt der kühnen Umgebung eine erträgliche Ergänzung.

Bauwerk Guspisbach

Das Aussenbauwerk Guspisbach liegt in der *Wanne des Gotthardreusstales bei der Einmündung des Guspistales* auf 1694 m ü.M. Baulich entschied man sich dort nach Prüfung unzähliger Varianten zu Gunsten von zwei getrennten Konstruktionen. Der Zuluftpilz, mit kreisförmiger Ansaugung, liegt in quer zur Talaxe 20 m Abstand zum Betriebsblock mit eingebauten Abluftkamin (Bild 3). Strömungstechnisch ergeben sich somit keine grossen Probleme. Bei praktisch immer N-S gerichteten Winden kann auch im Falle einer Verdoppelung der Bauten beim Vollausbau auf zwei Tunnelröhren mit einer symmetrischen Anordnung Luftkurzschluss vermieden werden.

Da die vorhandenen Platzverhältnisse der architektonischen Gestaltung mehr Spielraum übrig liessen als z.B. beim Schachtkopf Bätzberg, treten die archi-



Bild 3. Aussenbauwerk Guspisbach, Ansicht von Süden

tektisch bedingten Formen bei diesem Bauwerk markanter zu Tage, wie z. B. die Abwinklung der Pilzabdeckung und die Dachgestaltung des Betriebsteils.

Das in Süd-Nord Richtung verlaufende Tal ist sowohl den nördlichen wie den südlichen Wettersituationen ausgesetzt. Daher ist das Passgebiet relativ niederschlagsreich und hat in bezug auf die Lawinnenverhältnisse einen besonderen Charakter. Ausserdem ist die *Gefahr von Schneeverwehungen* enorm, was nicht nur auf Grund der Stellungnahme der beigezogenen Sachverständigen, sondern auch aus laufenden Beobachtungen auf der Baustelle deutlich hervorging. Man war daher bestrebt, den aus der Schachtaxe versetzten Ansaugtrichter auf einer mit Ausbruchmaterial errichteten leichten Kuppe festzulegen, die infolge der örtlichen Wind- und Strömungsverhältnisse weitgehend schneefrei bleibt. Zwar ergab diese Aufschüttung tiefliegende Foundationen, aber damit war gleichzeitig auch ein Schuttdamm gegen Osten vorhanden, der die Fliesslawinenzüge des *Blaubergs*, die im Normalfall östlich der Gotthardreuss zum Stillstand kommen, im seltenen Falle eines Grossniederganges vom Zuluftpilz abhält.

Die aus der entgegengesetzten Richtung vom *Winterhorn* niedergehenden Fliesslawinen gelangen gewöhnlich oberhalb der Gotthardstrasse zum Stillstand, können jedoch in extremen Fällen bis zum Schacht vorstossen. Als beste Abwehrmassnahme hat sich eine Verstärkung der Aussenbauten erwiesen. Je nach Anfließwinkel wurden die Aussenwände auf eine Wirkungshöhe von 4,00 m ab Terrainoberfläche bis auf 2,0 t/m² Normaldruck bemessen.

Staublawinen können hingegen von beiden Talflanken auf die Bauten einfallen, was während der ausserordentlichen Lawinensituation vom April 1975

eindrückliche Tatsache wurde, als vor Inangriffnahme der Hochbauten die wenigen Überbleibsel der glücklicherweise im Vorjahr abtransportierten Schachtbauinstallationen restlos weggefeuert wurden. Der Bemessung gegen Staublawinen hatte man einen maximalen Staudruck von 320 kg/m², auf der ganzen Höhe der Bauten wirkend, zu Grunde gelegt. Erwartungsgemäss war für die Bemessung des *Pilzes* einer der *Lastfälle «Staublawine»* und für das Schachtkopfgebäude der *Lastfall «Fliesslawine»* massgebend.

Schlussbemerkung

Technische Konzepte können mehr oder weniger perfekt, elegant und rationell erarbeitet werden. Ästhetik ist jedoch Ansichtssache. Jedes neue Bauwerk kann als Störung in einer bestehenden Umgebung empfunden werden. Die Frischluftfassungen und Schachtkopfstationen des Gotthard-Strassentunnels, bei deren Projektierung neben allen technischen auch die landschaftlichen Immissionsaspekte in hohem Mass berücksichtigt worden sind, kann man mit gutem Gewissen als verträgliche und vertretbare Eingriffe bezeichnen; um so mehr im Rückblick auf die von nun an der Vergangenheit angehörenden sommerlichen Autokolonnen auf der Passstrasse.

Adresse des Verfassers: A. Henke, dipl. Ing. ETH, Ingenieurbüro Dr. Ing. G. Lombardi, 6600 Locarno.