

# Verschiebung Losgrenze : Stand der Arbeiten in Sedrun

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2008)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418952>

## **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.

# Verschiebung Losgrenze

## Stand der Arbeiten in Sedrun

*Die Arbeiten in Sedrun verlaufen plangemäss. Die Losgrenze von Sedrun wird Richtung Süden verlängert. Somit ist sichergestellt, dass der Basistunnel 2017 eröffnet werden kann.*

4

Die wohl grösste Herausforderung am Gotthard bleibt die Durchörterung des Bereichs zwischen Faido und Sedrun – und zwar auf der gesamten Länge von rund 12 km. Störzonen wie die Piora-Mulde, die 2000 m hohe Gebirgsüberlagerung mit Temperaturen von bis zu 55 Grad oder die Unterfahrung der Stau-mauer von Santa Maria sind Stichworte dazu. Von Faido bohren sich zwei Tunnelbohrmaschinen (TBM) in Richtung Sedrun durch das Gebirge. Von Sedrun her wird im konventionellen Sprengvortrieb Richtung Süden gearbeitet.

### Verschiebung der Losgrenze

Aufgrund der geologischen Prognosen und der erwarteten Vortriebsleistungen sind die Tunnelbaulose im Vorfeld definiert und die Werkverträge abgeschlossen worden. Die tatsächlichen Verhältnisse und Leistungen führen nun zu einer Revision der prognostizierten Durchschlagspunkte. Die Sedruner Arbeitsgemeinschaft Transco Sedrun wird voraussichtlich Ende 2009 die Losgrenze Richtung Süden erreichen. Weil die TBMs aus Faido zu diesem Zeitpunkt noch nicht an der Losgrenze sein werden, müsste dann ein oder mehrere Jahre auf die TBMs von Faido

gewartet werden – mit entsprechenden Auswirkungen auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Um dies zu vermeiden, hat die AlpTransit Gotthard AG die Losgrenze von Sedrun Richtung Süden verschoben. Damit kann Zeit gewonnen werden und es lassen sich Risiken vermindern. Nach eingehender Prüfung haben sich die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der AlpTransit Gotthard AG im Frühjahr 2008 für die Verschiebung der Losgrenze ausgesprochen. Am 13. Mai 2008 hat die ATG bei der Unternehmung die ersten Bestellungen für die Verschiebung der Losgrenze ausgelöst.

*Weströhre mit neu montiertem Schalwagen für die Innenschale.*

*Südvortrieb: Fellsicherung in der Weströhre Richtung Süden.*





Multifunktionsstelle: Spurwechsel zur Weströhre.

### Sohle nach Amsteg angeschlossen

In der Weströhre stellten die Arbeiter im Herbst 2008 die Sohle fertig und schlossen diese nach Amsteg an. Das in Sedrun anfallende Wasser gelangt seit Anfang Oktober 2008 nach Amsteg. Die Betonierarbeiten zur Erstellung des Gewölbes laufen nach Plan; ebenso die technisch anspruchsvollen Betonierarbeiten für die Tunnelwechselaufweitung in der Multifunktionsstelle. Die ersten Gewölbeblöcke sind bereits fertiggestellt.

### Vorsichtiger Vortrieb in der Oströhre

In der Oströhre Richtung Süden ist das Ende der angefahrenen Störzone noch nicht bekannt. Wegen der geringen Gesteinsfestigkeit wird das Gebirge mit der Baggerschaufel und dem Abbauhammer gelöst. Analog zu den Nordvortrieben wird mit Stahlbogen und Ankern gesichert. In der Weströhre wurde entsprechend den Ergebnissen der Vorauskundung der Störungsbereich ebenfalls angefahren. Der Westvortrieb folgt der benachbarten Röhre mit rund 50 m Rückstand.

### Arbeiten im Frühling 2009

Folgende Arbeiten sind vorgesehen: In den Nordvortrieben sind die Betonarbeiten in der Weströhre abgeschlossen. In der Oströhre ist die Sohle betoniert, Gewölbe- und Gewölbe sind in Arbeit. Die Südvortriebe laufen weiter. Parallel zum Vortrieb wird in beiden Röhren die Sohle betoniert. In der Multifunktionsstelle laufen weiterhin Betonarbeiten, insbesondere bei den Tunnelwechselausweitungen. In der Südwest-Röhre beginnen die Betonarbeiten am Gewölbe.

Südvortrieb: Mit Baggerschaufel und Abbauhammer in der Oströhre.

Betonarbeiten in der Multifunktionsstelle.

