Abschnittsleiter Nord und Mitte, Adrian Wildbolz : das Netz darf nicht reissen

Autor(en): **Wildbolz, Adrian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Flachbahn. Sedrun : das Infomagazin der AlpTransit Gotthard AG**

Band (Jahr): **- (2015)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-596052

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

AlpTransit
Adrian Wildbolz
Adrian Wildbolz

DAS NETZ DARF NICHT REISSEN

«Ich vergleiche unsere Aufgabe mit einem grossen Spinnennetz, bei dem wir schauen, dass es an keiner Stelle reisst.» Der Bauingenieur Adrian Wildbolz arbeitet seit dem Baubeginn 1999 für die AlpTransit. Als Abschnittsleiter Nord und Mitte ist er für die Arbeiten im Kanton Uri und in Sedrun verantwortlich.

Bereits während des Studiums war Adrian Wildbolz für das Projekt Bahn 2000 tätig. Anschliessend arbeitete er vier Jahre in Deutschland. Von Berlin aus war er in Halle, Leipzig und Potsdam für verschiedenste Verkehrsanlagen, Eisenbahn- und Strassenbauprojekte unterwegs. «Direkt nach der Wende war dies eine sehr spannende Zeit.» Zurück in der Schweiz lernte er bei den SBB in Zürich den Unterhalt der Gleisanlagen kennen. Im Herbst 1998, direkt nach der Volksabstimmung über die NEAT, bewarb sich Adrian Wildbolz als stellvertretender Oberbauleiter Amsteg bei der AlpTransit Gotthard AG. Er hat die Stelle bekommen und ist geblieben – bis heute. «Klar ist es eine lange Zeit, aber nein, langweilig ist es mir in meinem Job noch nie geworden.» Kein Tag sei wie der andere, und da das Projekt immer weiter vorwärts geht, entwickle sich auch der Job entsprechend mit. «Ich habe alles miterlebt: die Vorbereitungsarbeiten, die erste Sprengung in Amsteg, den Aufbau der Installationsplätze, den gesamten Tunnelvortrieb, den Beginn der Bahntechnikarbeiten, den Rückbau der Installationsplätze, jetzt die Inbetriebsetzung sowie die grossen Eröffnungsfeierlichkeiten und Abschlussarbeiten ausserhalb des Tunnels.» Nicht zu vergessen sind die vielen Menschen, die er kennenlernen durfte. Menschen aus der Bevölkerung, Medienvertreter oder Tunnelbesucher aus der ganzen Welt.

Adrian Wildbolz, Abschnittsleiter Nord und Mitte, auf einem Rundgang bei der Zufahrtsstrecke zum Gotthard-Basistunnel.

Wie ein Einfamilienhaus

Adrian Wildbolz zieht gerne Vergleiche. «Unser Projekt ist wie ein grosses Spinnennetz. Bewegt sich ein Teil des Netzes, hat dies Auswirkungen auf alle anderen Bereiche.» Seine Aufgabe sieht er darin, dafür zu sorgen, dass das Spinnennetz nicht reisst. Kurz gesagt: vorausschauen, mitdenken und brenzlige Situationen entschärfen. In seiner Aufgabe als Bauherr sieht er sich eher als Planer und weniger als Ingenieur. «Wenn Leute nicht verstehen, was ich mache, vergleiche ich meinen Job mit den Aufgaben des Bauherrns eines Einfamilienhauses.» Er schaue, dass die Architekten und Ingenieure ihre Aufgaben erledigen, habe die Finanzen und den Zeitplan im Auge, er kontrolliere und interveniere, immer mit grosser Unterstützung seines Teams.
Grundsätzlich sind dies die gleichen Arbeiten wie bei einem Einfamilienhaus, nur dass der Bau des Gotthard-Basistunnels 20 Jahre dauert und etwa so viel wie 15'000 Einfamilienhäuser kostet.

Win-win-Situationen

Win-win-Situationen mag Adrian Wildbolz besonders. Seine Familie lache, wenn er wieder mit grosser Begeisterung davon erzähle. Als Beispiel nennt er die Werkgleisbrücke südlich von Erstfeld. Statt diese zurückzubauen, hat man sich mit der Gemeinde geeinigt, die Brücke stehen zu lassen und sie zu einem Geh- und Radweg umzubauen. So konnte die AlpTransit Gotthard AG einen Teil der Rückbaukosten sparen, und die Urner Bevölkerung hat eine unterdessen sehr rege genutzte Brücke erhalten. Auch in Amsteg und Sedrun ist es zusammen mit den Gemeinden verschiedentlich gelungen, Lösungen zu finden, die für alle Seiten Vorteile hatten. «Solche Erfolge sind motivierend und freuen mich sehr.»

Ehrenrunde – weil's so gut gefällt

«Der Bau des Gotthard-Basistunnels war wie ein Marathon. Mit dem Beginn der Inbetriebsetzung sind wir jetzt auf der Zielgeraden. Das Ziel ist die Eröffnung am 1. Juni 2016. Da uns die Arbeit so gut gefällt, hängen wir nach der Eröffnung einfach noch eine Zusatzschlaufe an.» Er meint damit die Arbeiten, die erst ab Sommer 2016 ausgeführt werden können. So die Rückbauten des Installationsplatzes Rynächt oder der alten SBB-Stammlinie sowie den Neubau des Autobahnzubringers Erstfeld. «Unser Ziel ist es, die benutzten Grundstücke allesamt aufgeräumt und in Stand gestellt zurückzugeben. So wie wir sie 1999 angetroffen haben.» Dass Adrian Wildbolz dies ein grosses Anliegen ist, sieht man heute schon in Amsteg. Dort ist vom ehemaligen Installationsplatz nur noch eine schön renaturierte Fläche zu sehen.