

Die letzte grosse Etappe : logistische Herausforderung

Autor(en): **Bratschi, Oliver**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419286>

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.

Die letzte grosse Etappe

Logistische Herausforderung

Der schrittweise Wechsel vom Rohbau zur Bahntechnik ist in einigen Bereichen eine grosse Umstellung und für alle Beteiligten eine neue und spannende Herausforderung. Für den Einbau der Anlagen auf den 57 km gibt es nur zwei Zugänge: Erstfeld und Bodio. Oliver Bratschi erklärt im Interview, wo die Knackpunkte liegen.

4

Herr Bratschi, im Herbst begannen die Arbeiten für den Einbau der Bahntechnik im Nordteil des Gotthard-Basistunnels – die letzte grosse Etappe, die nun in Angriff genommen wird. Wie viel Geld wird auf diesem Abschnitt verbaut werden?

Bratschi: Das lässt sich nicht so einfach beantworten. Der Einbau der Bahntechnik ist nämlich eine ziemlich komplexe Angelegenheit mit vielen Schnittstellen. Was sich aber sagen lässt, ist die Gesamtsumme: Der Vertrag Bahntechnik beläuft sich auf 1,7 Milliarden Schweizer Franken.

Für die Öffentlichkeit war der Durchbruch des Tunnels ein faszinierendes Ereignis, doch die nachfolgenden Arbeiten werden weit weniger

wahrgenommen. Was macht diese Aufgabe für Sie spannend?

Bratschi: Viele denken, nach dem Durchschlag sei der Tunnel fertig. Aber ohne den Einbau der Bahntechnik fährt kein einziger Zug durch den längsten Eisenbahntunnel der Welt. Ich bin sicher, dass das Interesse der Öffentlichkeit bei der Tunneleröffnung noch um einiges

grösser sein wird. Spannend an der Aufgabe ist das Zusammenspiel der verschiedenen Fachrichtungen. Es sind sehr viele Personen und Organisationen beim Einbau der

Bahntechnik beteiligt. Von der technischen Seite her ist die Komplexität faszinierend. Ähnlich wie bei einem Flugzeug treffen viele verschiedene technische Systeme aufeinander und müssen schliesslich als Ganzes funktionieren.

«Ohne Bahntechnik fährt kein Zug durch den Tunnel»

Oliver Bratschi, Leiter Bahntechnik, AlpTransit Gotthard AG

Und wo liegen die grössten Herausforderungen beim Einbau der Bahntechnik?

Bratschi: Vor Ort sind es die Logistik- und die Montagearbeiten. Aber auch die Phase der Inbetriebsetzung wird eine Knacknuss sein. Schliesslich müssen sich alle Beteiligten von Bund, SBB, AlpTransit Gotthard AG und Bahntechnik-Unternehmer auf das gemeinsame Ziel der Inbetriebsetzung im Jahre 2016 fokussieren.

Wie viele Arbeitskräfte werden Sie auf diesem Abschnitt einsetzen? Und wo werden sie eigentlich untergebracht?

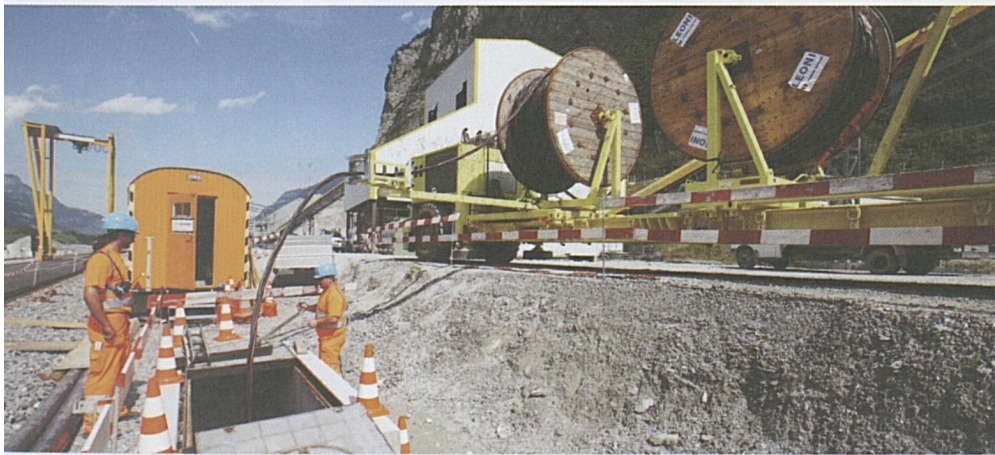
Bratschi: Da Schicht gearbeitet wird, sind in Spitzenzeiten bis zu 700 Personen im Einsatz. Die Zahl der Arbeitskräfte ist stark abhängig von der jeweiligen Projektphase und schwankt entsprechend. Die Arbeiter vom Installationsplatz Rynächt übernachten in Amsteg, wo bereits die Mineure vom Tunnelbau untergebracht waren. In Biasca sind die Unterkünfte direkt auf dem Bahntechnikinstallationsplatz.

Logistisch ist der Einbau schon wegen der Transportwege eine Herausforderung. Gibt es neue Konzepte für den Gotthard-Basistunnel, um die Transportwege so kurz wie möglich zu halten?

Bratschi: Tatsächlich werden grosse Strecken zurückgelegt. Wir versuchten aber von Anfang an, die Transportwege zu optimieren. Ein Beispiel dafür ist der 400 m lange Betonzug für den Bau der schotterlosen Fahrbahn.



Auf dem Weg in den Norden: Der 400 m lange Betonzug wird von Biasca nach Erstfeld auf den Installationsplatz Rynächt überführt.



Auch vor dem Tunnel müssen Kabel für die Bahntechnik eingezogen werden.



Oliver Bratschi ist Leiter Bahntechnik bei der AlpTransit Gotthard AG und Mitglied der Geschäftsleitung.

Dieser wird in der Nacht mit allen Bestandteilen, welche für die Betonproduktion benötigt werden, beladen. Am Morgen fährt der Zug ein, produziert vor Ort den Beton für die Fahrbahn und verlässt den Tunnel am Abend wieder.

Das BAV, die SBB und die AlpTransit Gotthard AG wollen sicherstellen, dass der Basistunnel schon 2016 in Betrieb gehen kann. Mussten Sie Ihre Arbeitsplanung für dieses Ziel noch überarbeiten?

Bratschi: Die Arbeitsplanung aller Fachbereiche wurde bereits im letzten Jahr überarbeitet. Dieser Schritt war wichtig, um sicherzugehen, dass das Ziel 2016 realistisch ist. Es steht fest, dass die getroffenen Beschleunigungsmassnahmen hauptsächlich durch die Bahntechnik erbracht werden. Der Einbau erfolgt nun hauptsächlich von Norden aus und gewisse Arbeiten werden parallel ausgeführt.

Im südlichen Teil des Tunnels ist der Einbau der Bahntechnik bereits im Gange. Nehmen Sie aus diesem Abschnitt wichtige Erkenntnisse für den Ausbau im Norden mit? Und wenn ja: welche?

Bratschi: Das Ziel der Versuchsstrecke in Bodio ist es, Erkenntnisse zu gewinnen und diese in den weiteren Etappen umzusetzen. Die Einbaumethoden im Süden haben sich grösstenteils bewährt und können bis auf kleine Optimierungen eins zu eins für den restlichen Einbau der Bahntechnik übernommen werden. Bereits vor dem Start der Einbauarbeiten wurden umfangreiche Tests und Versuche durchgeführt. Beispielsweise mit einer Versuchsstrecke auf dem Installationsplatz Biasca, wo die Abläufe der Betonarbeiten für die feste Fahrbahn erprobt wurden.

Zu den Finanzen: Beim Rohbau eines Tunnels kann die Geologie die Planungen und die Kosten immer wieder beeinflussen. Wie sieht es

beim Einbau der Bahntechnik aus: Gibt es dort Unwägbarkeiten, mit denen Sie rechnen müssen?

Bratschi: Heute sind die Übergabetermine vom Rohbau an die Bahntechnik nur noch ein begrenztes Risiko. Hingegen können Bestellungsänderungen vonseiten des Bundes Mehrkosten verursachen.

Wann soll der Einbau des nördlichen Abschnitts fertiggestellt sein? Und welche Arbeiten werden dann noch folgen?

Bratschi: Zentral sind die jeweiligen Prüfungen und Tests nach Abschluss der Einbauarbeiten von Fahrbahn, Fahrleitung, Stromversorgung, Telecom und Sicherungsanlagen. Meilensteine sind der Versuchsbetrieb in Bodio ab Ende 2013, der Testbetrieb durch die ATG im ganzen Gotthard-Basistunnel ab Ende 2015 und der Probetrieb durch die SBB ab Juni 2016.