

# FLACHBAHN

DAS INFOMAGAZIN DER ALPTRANSIT GOTTHARD AG

URI 1/2013



**3** Gleise bis Sedrun eingebaut

**4** Simmen stellt die Nord-Süd-Verbindung her

**6** Schnelle Erste Hilfe im Tunnel

## FAHRT AUF DEFINITIVEN SCHIENEN

Im Gotthard-Basistunnel haben die Mineure den Technikern Platz gemacht, schon 45 Prozent der bahntechnischen Anlagen sind inzwischen installiert. Der Gotthard-Basistunnel zwischen Erstfeld und Sedrun ist nun auf den definitiven Gleisen befahrbar. Rund 45 Minuten benötigt der Baustellenzug zurzeit für die Fahrt in die Multifunktionsstelle Sedrun. Ab Ende 2016 wird die Reise durch den längsten Tunnel der Welt etwa 17 Minuten dauern! Am Ceneri hingegen haben immer noch die Mineure das Sagen. Vom Zwischenangriff Sigirino aus ringen sie dem Fels Richtung Bellinzona und Lugano Meter um Meter ab. Mehr als 60 Prozent sind ausgebrochen. Bis zur letzten Sprengung liegen pro Röhre jedoch noch je 7 Kilometer harter Fels vor ihnen. Allen Beteiligten wünsche ich bei dieser Arbeit viel Durchhaltevermögen!



**Renzo Simoni**

Vorsitzender der Geschäftsleitung  
AlpTransit Gotthard AG

### Titelbild:

Vormontage auf dem Installationsplatz Rynächt: Die ersten Weichen für den Gotthard-Basistunnel werden installiert. Die Betonschwellen und Schienen müssen auf den Millimeter genau zusammengebaut werden.

# GLEISE BIS NACH SEDRUN

**Die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel sind auf Kurs. Die Feste Fahrbahn ist zwischen Erstfeld und Sedrun in beiden Tunnelröhren eingebaut. Insgesamt sind somit über 45 Prozent der bahntechnischen Anlagen installiert.**

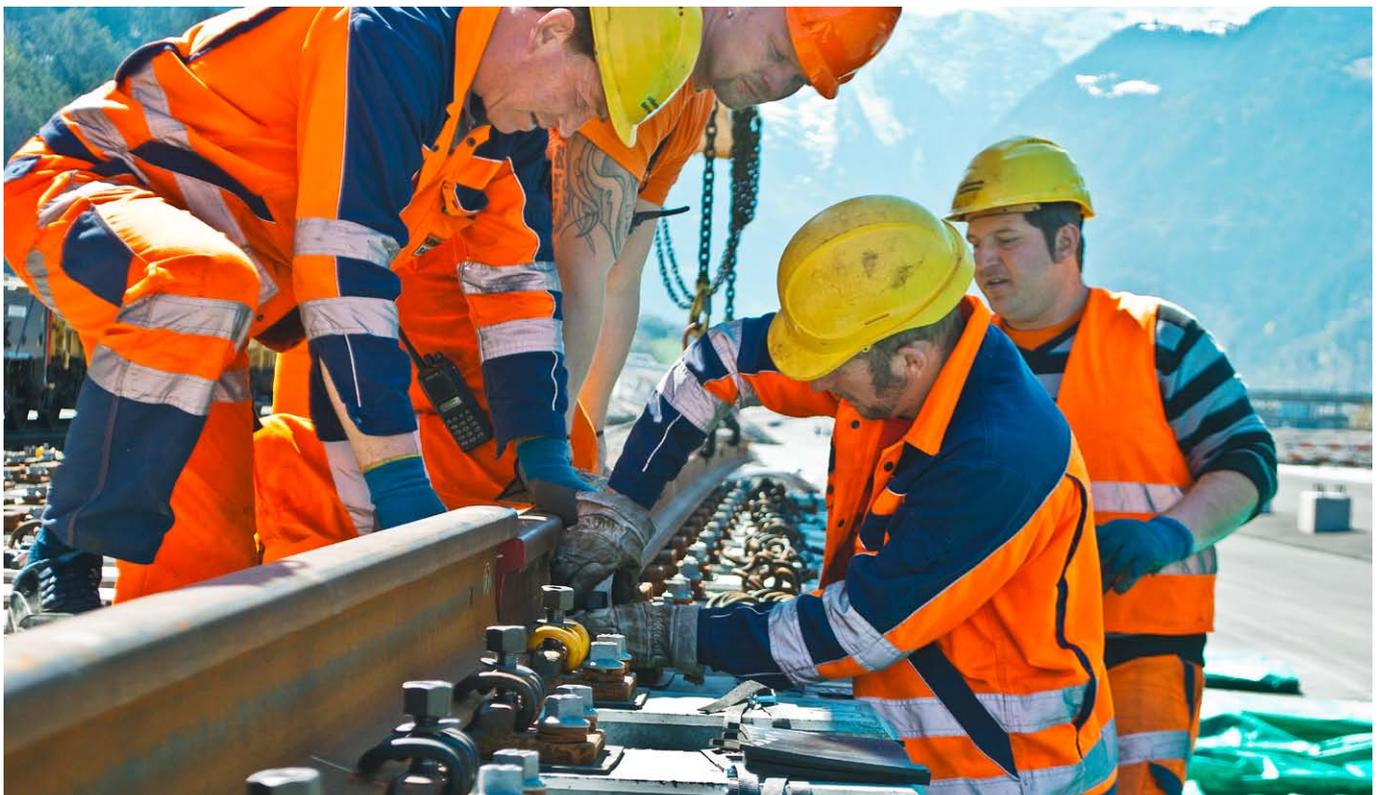
Seit März 2013 ist es so weit: Der Gotthard-Basistunnel ist in beiden Tunnelröhren von Erstfeld bis nach Sedrun rund 20 km auf den definitiven Schienen befahrbar. In Sedrun wartet nun eine Spezialaufgabe: der Einbau der ersten Weiche im Gotthard-Basistunnel.

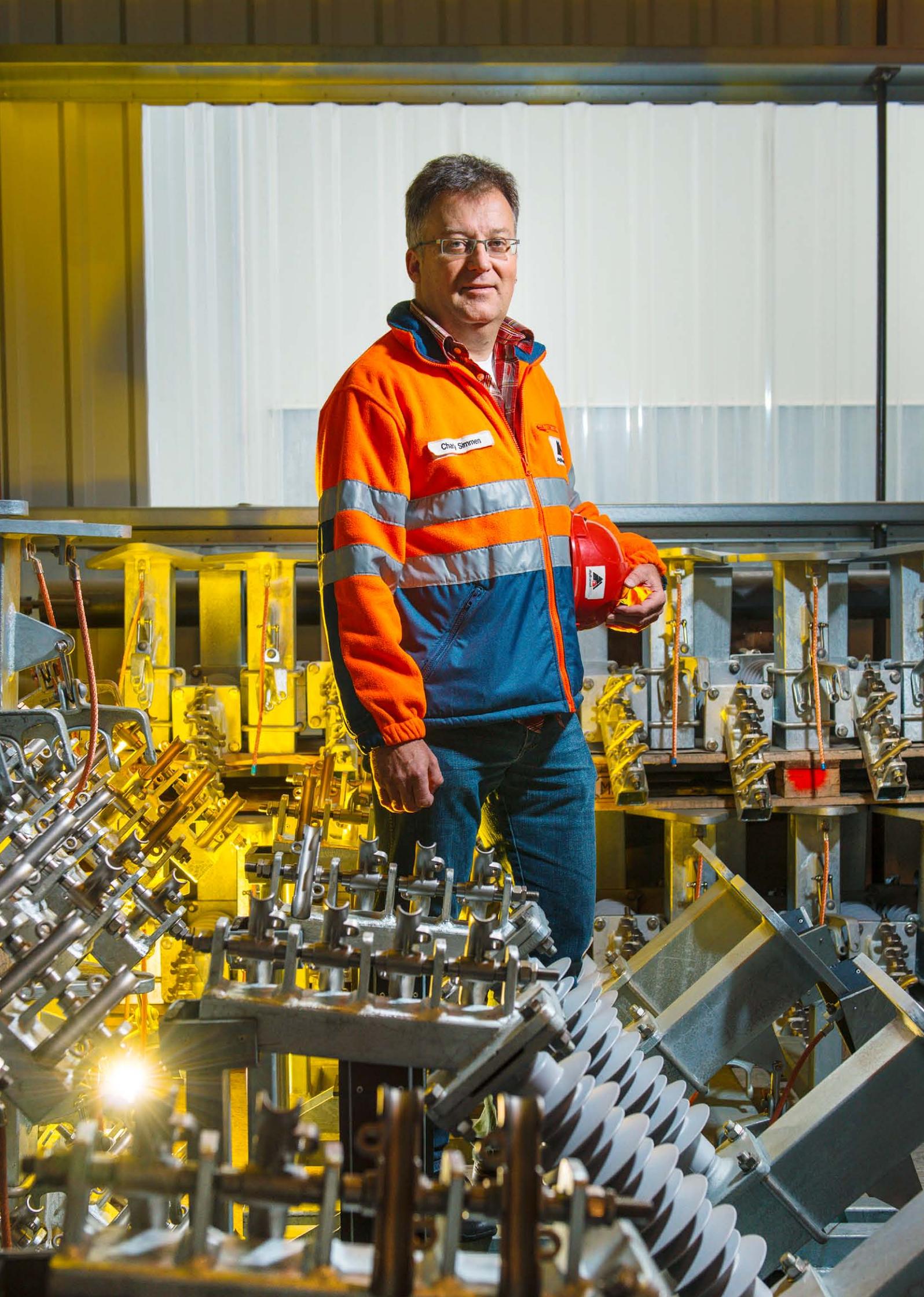
Diese Aufgabe ist eine echte Herausforderung: Weil der Platz im Tunnel fehlt, werden die Weichen auf dem Installationsplatz Rynächt Stück für Stück vormontiert und mit einem Kran in den Tunnel gefahren. Dort werden sie in die richtige Lage gebracht und anschließend einbetoniert.

Nach dem Weichenbau stehen die Arbeiten an der Festen Fahrbahn von Sedrun nach Faido an, bevor die Fahrleitungen in den Tunnelröhren montiert werden. Insgesamt sind knapp die Hälfte der bahntechnischen Anlagen im Gotthard-Basistunnel eingebaut.

Die Logistik wird dabei immer anspruchsvoller: Mitarbeiter und Material müssen mit den fortgeschrittenen Arbeiten immer tiefer in den Gotthard hineingefahren werden. Dies braucht Zeit – denn die Bauzüge benötigen für die Strecke von Erstfeld nach Sedrun rund 45 Minuten.

Montage einer Weiche für die Multifunktionsstelle Sedrun: Insgesamt vier Weichen werden draussen vormontiert und mit einem Kran in den Tunnel gebracht.





Chay Simmen

# DER MANN, DER DIE VERBINDUNG SCHAFFT

**Die Verbindung von Norden nach Süden prägt Charly Simmens Leben – privat wie beruflich. Seit 17 Jahren gehört der Urner zum Team der AlpTransit Gotthard AG. Dies ist nicht selbstverständlich, denn fast hätte Simmen kurz nach seinem Stellenantritt 1996 das Handtuch geworfen.**

Die grosse Krise kam nach sechs Monaten. Charly Simmen hatte als junger Maschineningenieur seine Stelle bei der Alp Transit Gotthard AG (ATG) angetreten. Damals, im Jahr 1996, steckte der längste Tunnel der Welt erst in der Planungsphase. «In dieser Zeit wurde viel Papier produziert», erinnert sich Simmen. Tagelang sass er im Büro in Altdorf und musste Berge von Akten studieren. Dies war gar nicht sein Ding.

## «Halte durch!»

In seinem vorherigen Job war er ständig umhergereist. Nach Deutschland, Frankreich und in die USA. Zwar war der junge Familienvater glücklich, dass er mit dem Stellenantritt bei der ATG nicht mehr in Hotels und auf Flughäfen lebte – doch den Bau des Gotthard-Basistunnels hatte er sich aufregender vorgestellt. Er suchte das Gespräch mit seinem Vorgesetzten. «Ich sagte ihm, dass ich meine Zweifel hätte, ob ich für den Job geeignet bin.»

Charly Simmen inmitten von sogenannten Federtragwerken. 3000 Stück davon werden im Gotthard-Basistunnel montiert – dass die Qualität beim Einbau stimmt, ist mit ein Verdienst des 54-jährigen Urners.

Sein Gegenüber war Stefan Flury, der damalige Abschnittsleiter GBT Nord. Er gab ihm zur Antwort: «Halte durch Charly. Es geht bald los!»

Es ging tatsächlich los – und wie! Der Vortrieb rollte an. Simmen war verantwortlich für die Bewirtschaftung des Ausbruchmaterials. Und an Spitzentagen fiel doppelt so viel Ausbruchmaterial an als vorausberechnet. So war es vorbei mit dem ruhigen Aktenstudium, Simmen genoss die Aufregung und die Herausforderungen des Tunnelbaus.

Bald liefen alle fünf Baustellen auf der neuen Gotthardachse. Charly Simmen bekam die Chance, im Tessin zu arbeiten. Freudig unterbreitete er den Vorschlag seiner Frau – sie ist Tessinerin und in Airolo aufgewachsen. Doch: «Sie wollte im Kanton Uri bleiben!» Also baute Simmen den Tunnel von Norden her weiter. Profitiert von der privaten Beziehung in den Süden hat Charly Simmen dennoch. Der Liebe wegen spricht er gut italienisch – und zwar so, wie es die Tessiner tun. Dies kam ihm bei vielen Sitzungen zugute. Immer wenn es hoch zu und her ging, wechselten die Kollegen im Süden auf Dialekt. Da stiessen die Deutschschweizer mit ihrem Klubschule-Italienisch an ihre Grenzen. Simmen aber verstand.

## Bahntechnik für 1,8 Milliarden

Als der Tunnel durchbrochen war, warteten neue Aufgaben. Charly Simmen wechselte 2008 intern und wurde Oberbauleiter Bahntechnik. «Heute bin ich das Scharnier zwischen der ATG und dem Bahntechnikunternehmer Transtec

Gotthard (TTG).» Simmen ist verantwortlich für die im Werkvertrag festgeschriebene Umsetzung der bahntechnischen Einbauten. Der Werkvertrag zwischen ATG und TTG ist kein gewöhnliches Dokument. Mit 1,8 Milliarden Franken Auftragsvolumen ist es der grösste Vertrag seiner Art, der je in der Schweiz unterzeichnet worden ist.

Kosten, Termine und Qualität stehen in Simmens Fokus. Dies alles kontrolliert er vor Ort. Eine Vielzahl an Stichproben helfen mit, die hohen Standards der ATG in der täglichen Arbeit im Tunnel umzusetzen. «Ich bin aber nicht der Polizist, der den Leuten auf die Pelle rückt», betont Simmen. So erreiche man nichts. «Jeder, der am Gotthard-Basistunnel arbeitet, ist auf seinem Gebiet ein Fachmann. Jeder gibt täglich sein Bestes.» Dieses Menschenbild hat Simmen verinnerlicht. «Bei Problemen arbeiten wir gemeinsam an der optimalen Lösung.»

## 17 Jahre topmotiviert

Schwierig wird es für Simmen, wenn er einen typischen Arbeitstag beschreiben soll. Einen wiederkehrenden Ablauf – dies kennt Simmen nur aus den Anfangstagen bei der ATG. «Seither bringt jeder Tag neue Herausforderungen.» Seine Motivation ist ungebrochen. «Wir sind vielleicht die Letzten, die ein so grosses Werk bauen dürfen.» Stolz macht Simmen auch, dass der Gotthard-Basistunnel der Nachhaltigkeit dient. «Die Neat ist das grösste Umweltschutzprojekt der Schweiz.» Und Charly Simmen ist ein Teil davon – schon seit 17 Jahren.

# SANITÄTER SORGEN FÜR SCHNELLE HILFE

- 6 **Sicherheit hat oberste Priorität für die Arbeiter im Gotthard-Basistunnel. Die Erste Hilfe muss auch mitten im Tunnel funktionieren. Um die langen Transportwege im Notfall schnell bewältigen zu können, sind unkonventionelle Methoden gefragt.**

Die Wege sind lang im Gotthard-Basistunnel. 20 Kilometer umfasst die Strecke vom Nordportal Erstfeld bis nach Sedrun, wo im Moment die Hauptaktivitäten beim Bahntechnikeinbau stattfinden. Verletzt sich ein Arbeiter im Tunnel, kann es unter Umständen sehr lange dauern, bis ein Sanitäter oder Notarzt vor Ort ist. Um eine schnelle und effiziente Versorgung sicherzustellen, mussten sich die Sicherheitsverantwortlichen etwas ein-

fallen lassen. Die Lösung ist einfach und aufwendig zugleich: In Sedrun ist ein professioneller Rettungswagen stationiert. 24 Stunden und sieben Tage die Woche steht ein Rettungssanitäter bereit. Im Notfall fährt der Rettungswagen auf den bereitstehenden Zug mit Niederflerwagen und befördert den Patienten so aus dem Tunnel.

## Nicht nur kleine Pflaster

Verantwortlich für die medizinische Abdeckung ist die Urner Firma Alpinmedic. Sie steht mit professionellen Rettungssanitätern im Einsatz für die Bahntechnik. Die Stimmen, welche den Aufwand anfänglich als zu gross kritisiert hatten, sind verstummt. Nach einigen schwierigen Einsätzen ist man froh über die vorbildliche Organisation des Rettungsdienstes.

Doch dieser ist nicht nur für schwere Zwischenfälle da. Oft sind es scheinbare Kleinigkeiten, bei denen die Sanitäter helfen können: so beispielsweise mit einer Spritze oder einem Blutzuckermessgerät, die der Diabetiker vergessen hat, einem Medikament gegen den grippalen Infekt oder einem kleinen Pflaster für die Schnittwunde. Die Arbeiter wissen den Service auf jeden Fall zu schätzen.

## Kein Zutritt ohne Ausbildung

Auch wenn alles getan wird für eine schnelle und fachmännische Rettung im Tunnel, die Kameradenhilfe vor Ort ist überlebenswichtig. Ohne Ausbildung darf niemand in den Tunnel. Jeder Mitarbeiter, welcher für den Bahntechnikunternehmer arbeitet, muss einen Sanitäts- und Sicherheitskurs absolvieren.



Ständig bereit für einen Einsatz: Rettungssanitäter sorgen für die optimale Versorgung (oben). Eine Grundausbildung in Tunnelsicherheit und Erster Hilfe ist für alle Mitarbeiter Pflicht (rechts).



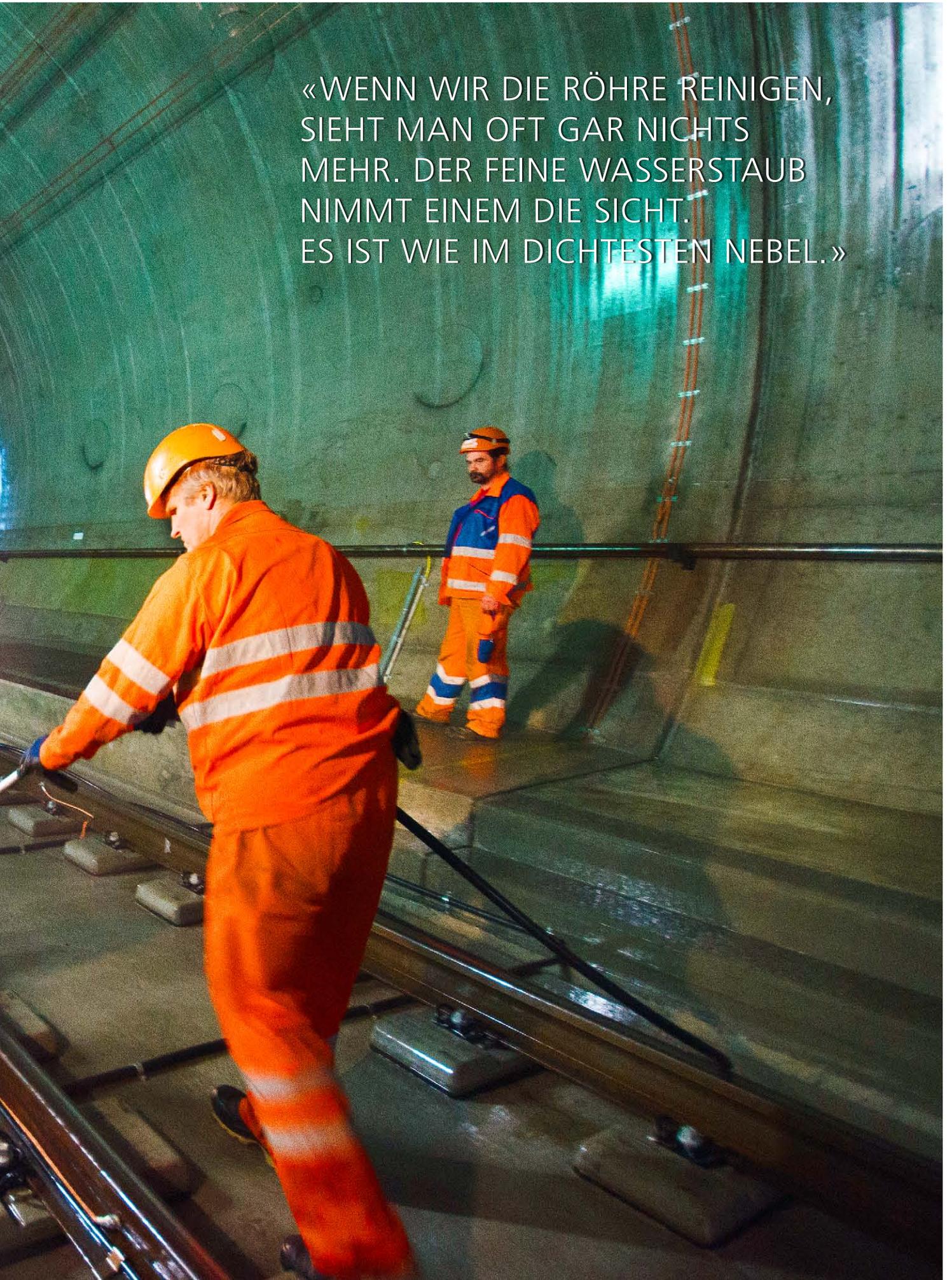




## **DER GOTTHARD-BASISTUNNEL**

muss schon in der Bauphase regelmässig gereinigt werden. Ein schienen-gängiger Reinigungslastwagen befreit das Gewölbe und die Schächte mit Wasser von Staub und Schmutz. Vorne am Lastwagen sind propeller-artige Wasserdüsen angebracht, die das Tunnelinnere mit Hochdruck reinigen.

«WENN WIR DIE RÖHRE REINIGEN,  
SIEHT MAN OFT GAR NICHTS  
MEHR. DER FEINE WASSERSTAUB  
NIMMT EINEM DIE SICHT.  
ES IST WIE IM DICHTESTEN NEBEL.»



# ENDGESTALTUNG WIRD SICHTBAR

10 **Ein Trasse über den Tagbautunnel, Bachbetten für Wildbäche und kunstvolle Mauern: Beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels in Erstfeld kommt immer deutlicher zum Vorschein, wie das Gelände im Endzustand aussehen wird.**

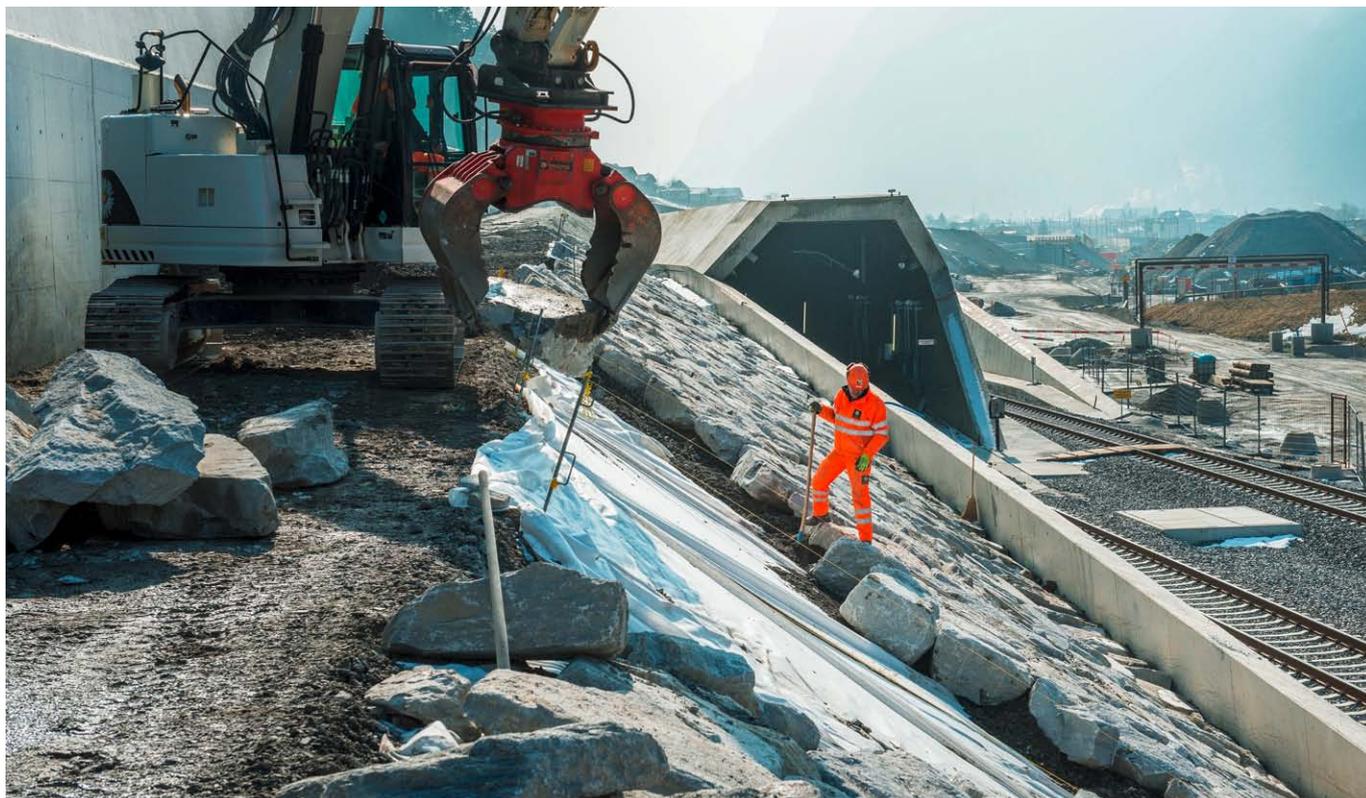
Vor dem Nordportal ist präzise Zusammenarbeit gefragt: Der Bagger bringt einen 500 Kilogramm schweren Granitblock in die richtige Position, während ein Arbeiter dem Maschinisten präzise Anweisungen gibt, wie er diesen ablegen muss. Es handelt sich um einen Block von insgesamt 20 000 Tonnen Gestein, welches die sogenannte Sichelmauer formt und ein wichtiges Gestaltungselement bei den Portalen im Norden und im Süden bildet.

Neue Bachbette bekommen der Leidal- und der Wijertalbach bei Erstfeld. Die beiden Wildbäche führen nur bei starkem

Regen oder Gewittern Wasser. Einst provisorisch in Metallrinnen über die Baustelle geführt, leitet man die Bäche künftig durch neue, massive Bachbette mit Geschiebesammlern.

Ebenfalls im Bau sind die Gleise über und neben dem Tagbautunnel in Richtung Bahnhof Erstfeld. Sie bilden dereinst die Verbindung der neuen SBB-Stammlinie am Gotthard mit der Zufahrtsstrecke zum Gotthard-Basistunnel-Nordportal. Im Rohbau ist die Unterführung Erstfeld fertiggestellt. Schon Mitte dieses Jahres wird die Kantonsstrasse durch die Unterführung umgeleitet.

Stein für Stein entsteht die Sichelmauer beim Nordportal in Erstfeld (unten). Ebenfalls im Bau: das neue Bachbett für die Wildbäche Leidal- und Wijertalbach (rechts).



Gotthard-  
Basistunnel



# STAND DER ARBEITEN

12

**Im Gotthard-Basistunnel sind bereits 45 Prozent der Bahntechnik eingebaut. In Sedrun und Faido kommen die Rohbauarbeiten demnächst zum Abschluss. Die Multifunktionsstelle Sedrun und die Einspurröhren bis Faido wurden dem Unternehmer Bahntechnik übergeben. In Biasca haben die Endgestaltungsarbeiten beim Südportal begonnen.**

## **Altdorf/Rynächt – Uri**

Die Arbeiten an den verschiedenen Kunstbauten entlang der offenen Strecke Altdorf/Rynächt sind seit Ende 2012 abgeschlossen.

Seit dem 3. Dezember 2012 stehen den SBB wieder zwei Gleise zwischen Altdorf und Erstfeld zur Verfügung. Während eines Jahres musste infolge der Bauarbeiten an der Zufahrtsstrecke zum Gotthard-Basistunnel der gesamte Nord-Süd-Verkehr südlich des Bahnhofs Altdorf einspurig geführt werden.

## **3 Erstfeld – Uri**

Seit Ende März 2013 sind beide Tunnelröhren von Erstfeld bis Sedrun auf den definitiven Schienen befahrbar. Nach der Festen Fahrbahn werden in den Tunnelröhren die Fahrleitungen montiert.

## **1 Amsteg – Uri**

Im Frühling 2013 konnten die Rekultivierungsarbeiten auf dem Installationsplatz Amsteg wieder aufgenommen werden. Zurzeit werden die Trockensteinmauern und der Wanderweg erstellt.

## **2 Sedrun – Graubünden**

Parallel zum Einbau der Bahntechnik wurden in der Multifunktionsstelle Sedrun die letzten Arbeiten am Innenausbau abgeschlossen. Sämtliche Rohbauten auf Tunnelniveau sind abgeschlossen. Seit dem 1. März 2013 ist der gesamte Bereich der Multifunktionsstelle auf Tunnelniveau in der Obhut des Unternehmers Bahntechnik. Im Zugangsstollen und in der Schachtkopfkaverne sind die Innenausbauarbeiten im Gang.

## **4 Faido – Tessin**

Seit Januar 2013 sind alle 41 Querschläge mit Türen und Lüftungsanlagen fertig ausgestattet.

Die Rohbauarbeiten in Faido sind praktisch abgeschlossen. Am 1. März 2013 konnten beide Einspurtunnel zwischen der Losgrenze Sedrun und der Multifunktionsstelle Faido dem Unternehmer Bahntechnik übergeben werden. Vor dem Zugangsstollen entsteht nun das Portalgebäude.

## **Bodio – Tessin**

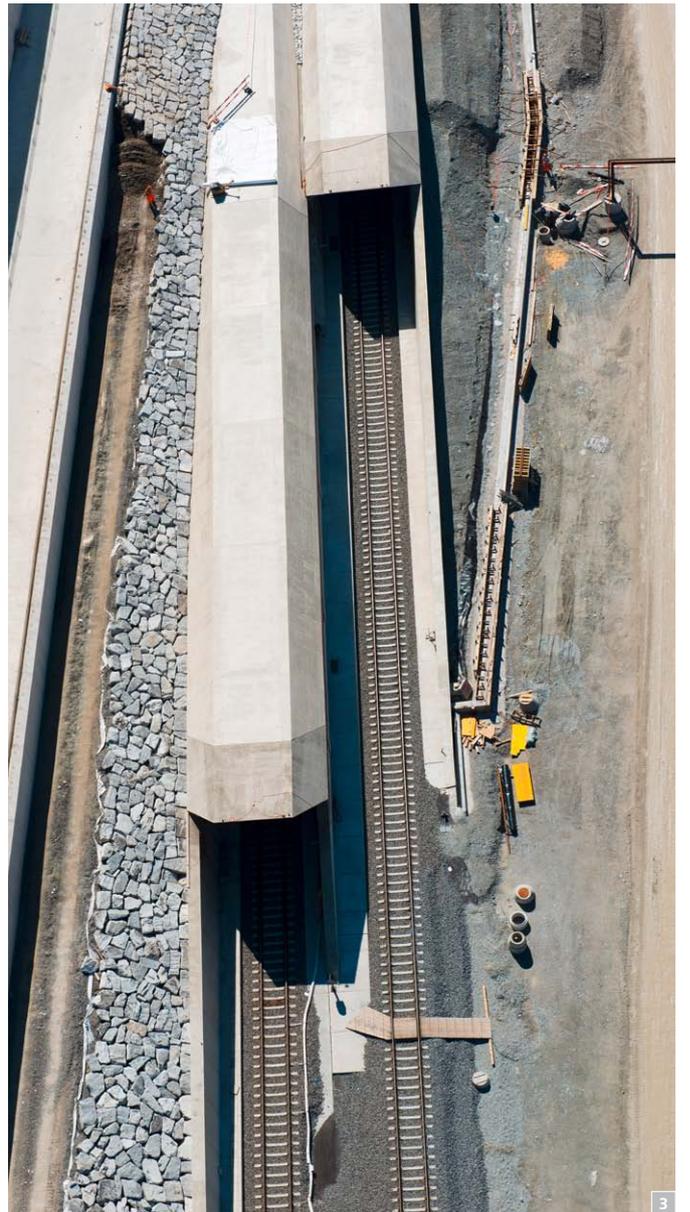
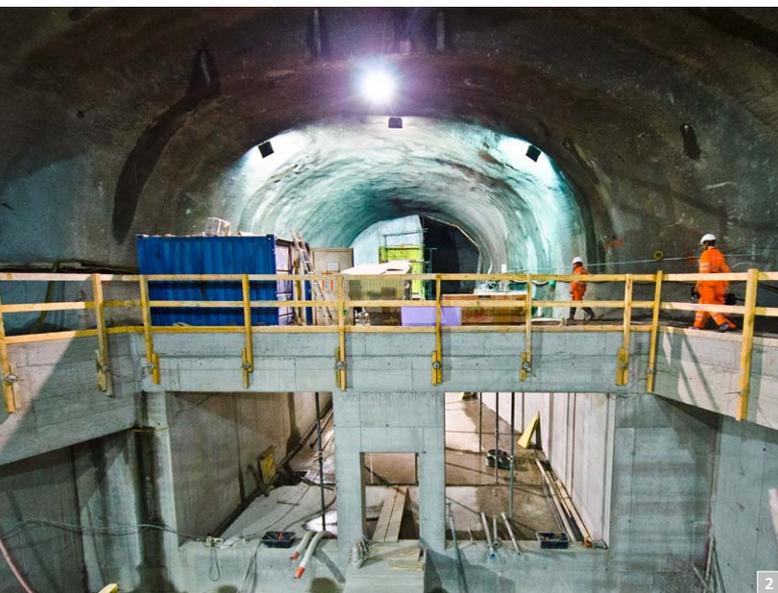
Die Betonarbeiten der Bankette in Richtung Süden laufen weiter. Ende April 2013 waren beidseitig rund 95 Prozent der Bankette betoniert.

In der Weströhre zwischen Faido und dem Südportal bei Bodio laufen die Vorbereitungen für den Versuchsbetrieb. Ab Dezember 2013 finden auf der rund 16 Kilometer langen Strecke, die bereits komplett mit den Bahntechnikanlagen ausgerüstet ist, Testfahrten mit Geschwindigkeiten bis 230 km/h statt. Auf dem Installationsplatz Bodio laufen die Rückbau- und Demontgearbeiten weiter.

## **5 Biasca – Tessin**

Am 4. Februar 2013 wurde mit den Endgestaltungsarbeiten beim Südportal begonnen.

Beim Anschluss Nodo della Giustizia sind die Arbeiten an der Brücke über den Canale Froda und am Tagbautunnel Giustizia im Gang.



# STAND DER ARBEITEN

14

**Beim Ceneri-Basistunnel waren Ende April 2013 von den insgesamt 39,9 km Tunnel und Stollen über 63 Prozent ausgebrochen. Die Ausbruch- und Betonarbeiten laufen in beiden Röhren weiter.**

## Camorino

Im Raum Camorino, nördlich des Ceneri-Basistunnels, sind die Arbeiten an verschiedenen Teilprojekten und Kunstbauten im Gang.

In der Nacht auf den 10. März 2013 wurde die neue Eisenbahnbrücke über der Autobahn A2 erfolgreich um 14 Me-

ter verschoben. Im Mai 2013 beginnt dann der Bau einer zweiten Brücke. Ab 2019 wird der Eisenbahnverkehr vier-spurig über die neuen Brücken rollen. Zwei Gleise stehen für die bestehende Linie Giubiasco–Cadenazzo zur Verfügung und zwei Gleise führen dann Richtung Nordportal des Ceneri-Basistunnels.

## Vigana

Die Verkleidung des Innengewölbes in der Oströhre und der Bretella ist abgeschlossen. Im März 2013 startete man mit denselben Arbeiten auch in der Weströhre. Die Tunnelsohle in der Oströhre ist betoniert.

## Sigirino

In Sigirino läuft in beiden Röhren der Sprengvortrieb Richtung Norden und Süden weiter. Gleichzeitig wird die Sohle eingebracht. In der Oströhre Richtung Süden wird das Gewölbe betoniert.

## Vezia

Die Verkleidungsarbeiten untertags sind in der West- und der Oströhre abgeschlossen.

Seit Dezember 2012 laufen die Arbeiten am Tagbautunnel in Vezia. Die ersten Sohlen- und Gewölbeblöcke sind betoniert.



# JAHRESFILM 2012

**Eindrückliche Bilder und Geschichten rund um den Bau des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels zeigt der neue Jahresfilm 2012.**

Mit dem grössten Schweizer Bauprojekt geht es voran. Dies verdeutlicht der aktuelle Jahresfilm der AlpTransit Gotthard AG, der in rund 30 Minuten die wichtigsten Arbeits- und Baufortschritte des Jahres 2012 dokumentiert. Er bietet spannende Einblicke in ein Jahr, welches vom Übergang des Rohbaus zum Einbau der Bahntechnik geprägt war.

Der Film wurde am 2. April 2013 in Erstfeld erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

## Jahresfilm in drei Sprachen

Der Jahresfilm 2012 der AlpTransit Gotthard AG ist ab sofort in drei Sprachversionen (deutsch, italienisch, englisch) erhältlich. Die DVD kann entweder übers Internet ([www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)), in den AlpTransit-Infozentren in Erstfeld, Sedrun und Pollegio oder am Hauptsitz der AlpTransit Gotthard AG in Luzern zum Preis von CHF 30.– bezogen werden. Die DVD ist auch im RailShop im Bahnhof Luzern erhältlich.



# AGENDA

## JUNI 2013

Die neue Unterführung der Kantonsstrasse in Camorino wird eröffnet.

## JULI 2013

Die Unterführung Erstfeld wird schrittweise dem Verkehr übergeben.

## SEPTEMBER 2013

Die neue Kantonsstrasse in Pollegio ist fertiggestellt.

## PROJEKT BETEILIGTE GOTTHARD NORDSEITE

**Bauherr**  
AlpTransit Gotthard AG



**Projektierung und Bauleitung**  
Offene Strecke Altdorf/Rynächt

**Basler & Hofmann**

**Ausführung**  
Offene Strecke Altdorf/Rynächt



**Projektierung und Bauleitung**  
Tunnel Erstfeld und Amsteg  
Ingenieurgemeinschaft  
Gotthard-Basistunnel Nord



**Ausführung Erstfeld und Amsteg**  
Arbeitsgemeinschaft AGN



Strabag AG, Tunnelbau Schweiz, Erstfeld  
Strabag AG, A-Spital/Drau

**Bahntechnische Ausrüstung**  
Gotthard-Basistunnel

**transtec gotthard**



#### **IMPRESSUM**

**Herausgeberin und Redaktion:** AlpTransit Gotthard AG, Altdorf;

Medienstelle Gotthard: Maurus Huwyler, Stefanie Schlüter

**Layout und Gestaltung:** BLU AG, Altdorf, [www.blu-agentur.ch](http://www.blu-agentur.ch)

**Fotos:** Angel Sanchez, Nicola Demaldi, Maurus Huwyler

**Druck:** Gisler Druck AG, Altdorf

6.2013, 23 300 Expl.