

Bahntunnel verfügt auf 15 km über keinen Notausgang. Und etwa die Zürcher S-Bahn ist mit ihren Tunnels in Seenähe und unter der Sihl hindurch einiges risikobehafteter.

Auch für die Eröffnungsfeierlichkeiten war Sicherheit natürlich gross geschrieben. Mit beiden Tunnelröhren und sämtlichen Stollen umfasst das Bauwerk 151,8 km Röhren! Im Vorfeld der Anlässe wurde alles durch Polizeikräfte mit Hunden durchsucht. Die Planung, Verteilung und die Koordination der Ressourcen, bei Temperaturen um die 35 Grad Celsius, die Einrichtung der dadurch benötigten Sanitätsposten etc. waren eine echte Herausforderung.

Aber es war «klassische Stabsarbeit». Ich durfte dabei mit einigen Offizieren zusammenarbeiten. Dabei zeigte sich einmal mehr, dass wir sehr schnell einen gemeinsamen Draht fanden. Projektmanagement mit Leuten, die eine militärische Schulung genossen und eine Herausforderung strukturiert anpacken können, funktioniert also nach wie vor. Es war zweifelsohne ein Teil des Erfolges.

OG: Der Tunnel ist eröffnet, ein Meilenstein erreicht. Wie geht es weiter?

AW: Viele Leute werden das Unternehmen verlassen und an anderen ähnlichen Projekten mitarbeiten. Viele bleiben aber auch. Wir bauen noch den Ceneri-Basistunnel. Und am Gotthard ist Aufräumen angesagt, also Rückbau von nicht mehr benötigten Baustelleninstallationen und Renaturierungen bis anfangs 2018.

OG: Adrian Wildbolz, herzlichen Dank für das Interview und die sehr interessanten Hintergrundinformationen.



***) Adrian Wildbolz**

wuchs zur Zeit des Autobahnbaus der N1/N12 in Bümpliz auf und ging an den Wochenenden oft mit seinem Vater über die Baustellen. «Mich faszinierte, dass etwas entsteht», sagt der heutige Bauingenieur und Abschnittsleiter Basistunnel Nord der AlpTransit Gotthard. «Ich hätte Mühe, etwa Software zu entwickeln. Wenn man abends den Computer ausschaltet, sieht man nichts mehr.» Während seines Studiums und danach arbeitete er für die Bahn 2000 und ging dann für einige Jahre nach Deutschland. «Verkehrsprojekte Deutsche Einheit» hiessen diese Vorhaben nach der Wiedervereinigung. 1997 kam er zurück in die Schweiz. Zwei Jahre später trat er die Stelle bei der AlpTransit Gotthard AG an und zog mit seiner Familie in den Kanton Uri.

Medienmitteilung der SOG zur WEA:

Die Präsidentenkonferenz der Schweizerischen Offiziersgesellschaft (SOG) sagt, wie auch schon der Vorstand der SOG, einhellig NEIN zum Referendum gegen die Weiterentwicklung der Armee (WEA). Die Präsidentenkonferenz ist der Ansicht, dass das Referendum die Mängelbehebung aushebelt, dass die WEA materiell, personell und finanziell eine tragfähige und realisierbare Basis für eine starke, gut ausgerüstete, dezentral verankerte und mobilisierbare Milizarmee bildet und keine «Halbierung» der Armee ist, sowie dass das Referendum die wichtige Errungenschaft eines Zahlungsrahmens von 20 Mia. Franken für die Armee in den nächsten vier Jahren gefährdet.

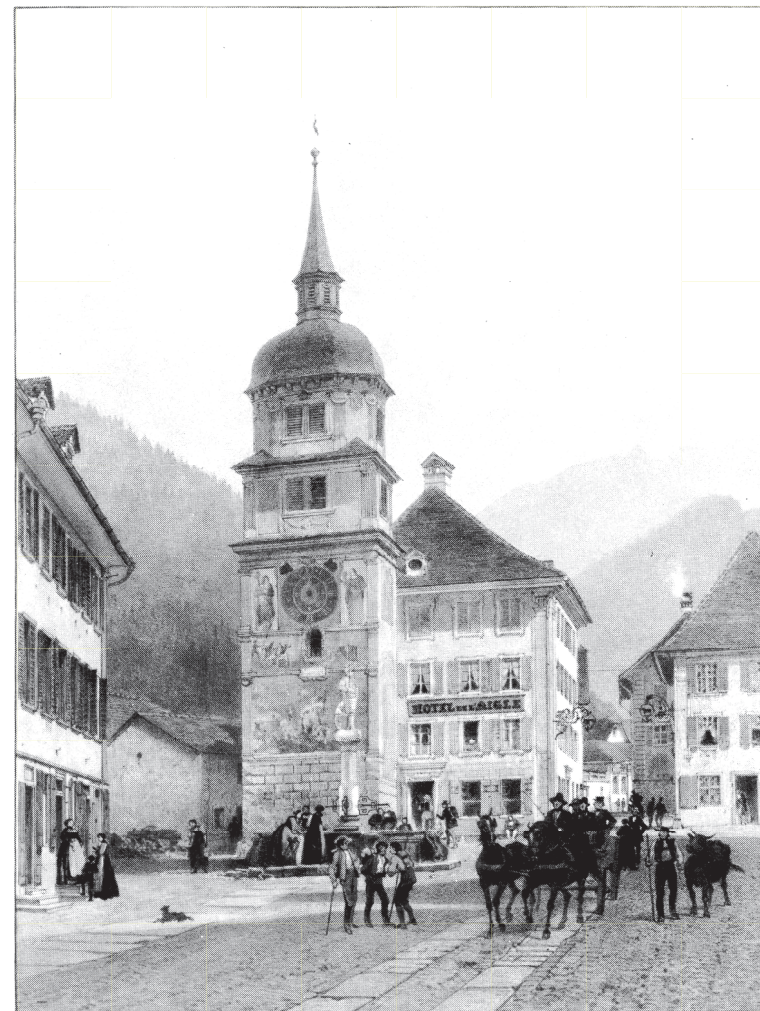
Weitere Informationen unter:

<http://sog.ch/2016/06/sog-praesidentenkonferenz-gegen-wea-referendum/>

Altdorf, im Juni 2016

Für die Redaktion
Oblt Hubert Hergler

BULLETIN OG URI



Altdorf anno 1850

Nr. 90 Juni 2016

Gottardo 2016 – ein Meilenstein in der Schweizer Verkehrsgeschichte

Am 1. Juni 2016 waren die Kantone Uri und Tessin Schauplatz eines Jahrhundertereignisses. Im Beisein von viel Prominenz aus dem In- und Ausland wurde der neue Gotthard-Basistunnel eröffnet. Das vorliegende Bulletin der OG Uri wirft einen Blick hinter die Kulissen und erhält von Adrian Wildbolz, dem Abschnittsleiter Basistunnel Nord der AlpTransit Gotthard AG (ATG) und Mitglied der OG Uri, interessante Informationen zum Bauwerk, über das weit über die Landesgrenzen hinaus berichtet wird.*

OG Uri (OG): Adrian Wildbolz, ein Jahrhundertbauwerk ist offiziell eröffnet und wird nächstens dem Betrieb übergeben. Welche Bedeutung hat der neue Basistunnel am Gotthard für Uri, die Schweiz, Europa?

Adrian Wildbolz (AW): Die NEAT wurde vor über 20 Jahren in der Schweiz aufgegleist, als strategische Entscheidung, die Güter von Landesgrenze zu Landesgrenze auf die Bahn zu verlagern. 1992 gab das Schweizer Stimmvolk dem Vorhaben grünes Licht. Weitere Abstimmungen in den letzten Jahren über die FinöV und die LSWA unterstützen diese Strategie. Hauptsächlich beseitigt der neue Basistunnel das grösste Hindernis zwischen Nord und Süd; mit der bisherigen Situation war der Gotthard nämlich einerseits ein Flaschenhals von verschiedenen Zufahrten im Norden und Süden und andererseits ein Hindernis aufgrund von Höhenunterschieden und steilen Rampen.

Die politisch immer wieder diskutierten Zufahrten zum Gotthard in Norditalien und im deutschen Rheintal sind zwar ein wichtiger Teil des ganzen Konzepts, aber weit weniger wichtig als die teilweise opportunistischen Diskussionen auf der politischen Ebene es vermuten lassen.

Der neue Basistunnel wurde auch für Europa gebaut, aber weitestgehend mit Mitteln aus der Schweiz finanziert. Ausnahmen bilden da lediglich die LSWA und Teile der Mineralöl- und Mehrwertsteuer, an denen sich alle Verkehrsteilnehmer beteiligen.

Der Gotthard-Basistunnel ist heute die einzige Flachbahn auf der Nord-Süd-Achse in Europa. Der Lötschberg ist eine sehr gute Verkehrsachse für das Wallis. Aber im Simplon-Korridor von und nach Norditalien befinden sich nach wie vor Rampen. Ein Ausbau des Simplons ist heute kaum ein Thema. Bis weitere Flachbahnen am Brenner und am Mont Cenis eröffnet sind, werden noch mindestens zehn Jahre verstreichen. Erstere wird zurzeit mit Verspätung gebaut, bei Letzterer sind noch jede Menge Einsparungen nötig.

Was bei den Eröffnungsfeierlichkeiten hervorzuheben ist: Mächtige Entscheidungsträger aus unseren Nachbarländern wie etwa François Hollande, Matteo Renzi oder Angela Merkel waren anwesend und konnten den Tunnel in einem Sonderzug durch- und erfahren. Dies ist natürlich eindrücklicher als einfach die Kenntnisnahme einer Meldung des Mediendienstes, und so zeigten sich die ausländischen Gäste dann auch sichtlich beeindruckt. Der Event bot Schweizer Politikern die Plattform für die Diskussion anderer politischer Themen und ermöglichte internationale Kontakte auf höchster Ebene.

OG: Du hast unter anderem erwähnt, dass es bei Projekten in unseren Nachbarländern harzt. Was hat die Schweiz besser gemacht, damit es heute kaum noch Widerstand gibt und der Basistunnel ohne grössere zeitliche Verzögerungen und Kostenüberschreitungen eröffnet werden kann?

AW: Ein wichtiger Faktor ist sicher die demokratische Legitimierung. Das Schweizer Volk erteilte an der Urne klar den Auftrag, das Vorhaben zu realisieren. Dies ist eine andere Ausgangslage, als wenn wechselnde Regierungen darüber diskutieren, ob und wie nun gebaut werden soll.

Der zweite tragende Pfeiler des Erfolgs ist der geringere politische Einfluss ins operative Geschäft. Es gab keine Politiker, die das Gefühl hatten, sie müssten als Bauherren im Nebenamt noch Mikro-

Management betreiben. Natürlich gab es parlamentarische Kontrollen, und das ist auch richtig so. Aber grundsätzlich hielt sich die Politik zurück. AlpTransit konnte gegenüber der Politik auch immer ehrlich sein und spätestens seit etwa 2007 stimmten die bestellte Leistung des Bundes und die dafür gesprochenen Kredite gut überein. Wichtig waren auch die Aufteilung in mutmassliche Endkosten plus einer Summe für die noch vorhandenen Risiken und den Ausschluss der Teuerung.

OG: Der Kanton Uri lehnte das Projekt 1992 in der Volksabstimmung ab. Trotzdem genießt der neue Basistunnel hier und heute breite Akzeptanz. Wie kann der Kanton Uri davon profitieren?

AW: Die Mehrheit der Stimmbevölkerung im Kanton Uri war nicht grundsätzlich gegen einen neuen Basistunnel, hatte aber grosse Vorbehalte bei den Zufahrtsachsen im Talboden.

Alleine im Kanton Uri hat die ATG für die Rohbauarbeiten zwischen 1999 und heute 2 Milliarden Schweizer Franken ausgegeben.

Das heisst durchschnittlich ca. 100 Millionen pro Jahr, was für eine kleine Volkswirtschaft wie diejenige im Kanton Uri nicht unbedeutend ist. Proportional hochgerechnet auf den Kanton Zürich wäre dies ein Volumen von ca. 3 Milliarden Schweizer Franken pro Jahr!

Klar kamen viele Bauteile aus dem Ausland. Aber die Urner Wirtschaft erhielt jede Menge Zulieferaufträge. So ist z.B. die Kantine in Amsteg das «grösste Hotel» im Kanton. Daran hängen sehr viele Stellen, vor allem auch beliebte und im Kanton rare Teilzeitstellen. Es blieb also sehr viel Geld hier, und nicht wenige Firmen wurden dank der NEAT gross und bedeutend. Sie planen und planen mit «Zyklen». Nach der Eröffnung des Tunnels werden einige Firmen wieder in kleinerer Grössenordnung wirtschaften. Andere werden die in den letzten Jahren neu dazugewonnenen Kompetenzen nutzen und sich auf andere Grossaufträge ausrichten.

OG: Wo Licht ist, ist auch Schatten. Welche Nachteile erwachsen dem Kanton Uri durch den Bau der NEAT?

AW: Der temporäre und dauerhafte Landverlust. Aber auch Belastungen durch Mehrverkehr, Staub Lärm, usw. Wir unternahmen jedoch extrem viel, um die Immissionen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Beispiele dafür sind unter anderem die Bewässerung des Ausbruchsmaterials, das Brechen desselben im Berg statt unter freiem Himmel, Dammschüttungen oder die Einhausung von Förderbändern.

Letztlich kann hier aber angefügt werden, dass jeder lärmige Bagger letzten Endes auch ein Arbeitsplatz ist.

OG: Der erste Gotthard-Bahntunnel oder auch der Autobahntunnel hatten neben ihrem Zweck als zivile Verkehrsachsen auch militärstrategische Bedeutung. Wie sieht es mit dem neuen Basistunnel aus?

AW: Die militärstrategische Bedeutung erachte ich als eher untergeordnet. Die Armeelogistik findet heute aus praktischen Gründen mehrheitlich auf der Strasse statt. Weiter ist auch die Verletzlichkeit der Schiene viel höher als diejenige der Strasse. Die Genietruppen haben schneller eine Notbrücke für den Strassentransport erstellt als ein Bahntrasse geflickt.

Der Gotthard-Basistunnel ermöglicht in erster Linie einen wirtschaftlichen Warentransport auf der Schiene zwischen Nord und Süd. Die strategische Bedeutung des alten Gotthardtunnels aus dem Jahre 1882 war damals sicherlich viel grösser.

OG: 57 Kilometer Tunnel mit 2000 Höhenmetern Berg oben drauf ist ein gigantisches Bauwerk. Wie sieht es mit der Sicherheit im Tunnel aus?

AW: Die Länge und Tiefe ist kein Problem. Nur schon systembedingt ist der neue Basistunnel mit seinen zwei richtungsgetrenten Röhren einer der sichersten Tunnels. Über 170 Durchschläge zwischen den Röhren bieten genügend Fluchtwege im Notfall. Zudem ist der Tunnel videoüberwacht und mit Nothaltestellen sowie Absauganlagen für Rauch ausgestattet. Im Vergleich dazu: Der alte