



Erhaltungs- und Interventionszentrum Erstfeld

## Die guten Geister des Gotthard

Der Betrieb und die Sicherheit des neuen Basistunnels wären nicht möglich ohne eine stets präsente Feuerwehr und für den Unterhalt spezialisierte Bastrupps. Sie sind in zwei Erhaltungs- und Interventionszentren an beiden Enden des Tunnels untergebracht.

Von Ben Kron

**D**er Bau eines 57 Kilometer langen Tunnels ist eine Herkulesaufgabe. Arbeiter und Planer hatten gewaltige Schwierigkeiten und Materialmengen zu bewältigen, Mensch und Maschine werden hohen Belastungen ausgesetzt. Doch wenn die letzten Arbeiten am Gotthard-Basistunnel (GBT) im Dezember zu Ende sind und die Neat mit dem Fahrplanwechsel ihren regulä-

ren Betrieb aufnimmt, beginnt eine andere, nicht weniger anspruchsvolle Aufgabe für die Techniker der SBB. Sie müssen die beiden langen Röhren und diversen Durchschläge inklusive aller Bahntechnik warten und wenn nötig reparieren. Und zwar nachts und unter stetigem Zeitdruck, damit der GBT tagsüber wieder befahren werden kann. Die Angehörigen der SBB-Betriebswehr

wiederum müssen im Ereignisfall rechtzeitig im Tunnel sein, um bedrohte Fahrgäste zu retten und sonstige Notmassnahmen durchzuführen.

### Bau gespiegelt

Für den Unterhalt und die Störungsbehebungen wurden in Erstfeld und in Biasca je ein Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ) gebaut.

Michael Künzli ist Gesamtprojektleiter für den Bau der beiden EIZ dies- und jenseits des Gotthardmassivs. Am Beispiel des Zentrums in Erstfeld erläutert er den Bau und die Funktionsweise. «Das Zentrum in Erstfeld finden wir quasi über die Gotthardachse gespiegelt in Biasca wieder. Beide Bauten haben dieselbe Ausrüstung und grundsätzlich dieselben Aufgaben. Zusätzlich werden

in Biasca die Erhaltungsarbeiten im Ceneri-Tunnel geplant.» Konkret bestehen beide Anlagen aus einem Hauptgebäude mit Halle für den Lösch- und Rettungszug, einer Werkhalle, Werkstätten, Lagergebäuden und Lagerstellen, Büros, Garderoben, Küchen, Schlaf- und Aufenthaltsräumen und sanitären Einrichtungen für die Angehörigen des Erhaltungs- und des Interventionsteams.

Dazu kommen ein Terminal und eine Umschlagplatz. Das EIZ Erstfeld kostet 52 Millionen Franken, das EIZ Biasca kommt auf 68 Millionen zu stehen.

Bei den Erhaltungsarbeiten handelt es sich um den Unterhalt der diversen elektronischen und mechanischen Installationen im Tunnel und in den Querstellen (siehe «Nachgefragt» Seite 41).

Schlicht, unaufdringlich, funktional: das EIZ Erstfeld, das den Betrieb und die Sicherheit des Gotthard-Basistunnels gewährleistet.

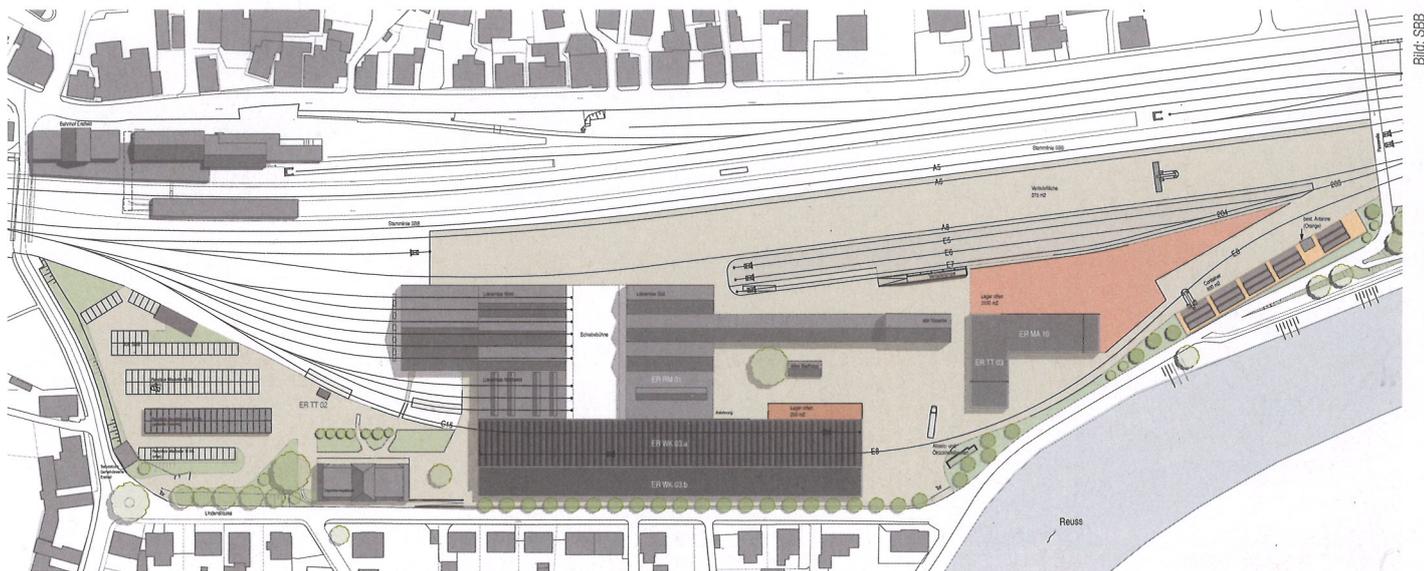


Bild: SBB

Situationsplan: Dunkelgrau in der Bildmitte der 130 Meter lange Neubau, darüber die umgenutzten Bestandsbauten und der neu gestaltete Terminal.

«Die Mitarbeiter werden jetzt schon für diese Aufgaben geschult», so Künzli. In Biasca wurde hierfür eine Tunnelwand aus Holz gebaut, die alle Elektroeinrichtungen, die Beleuchtung, die Beschilderungen, den Handlauf und die weiteren Installationen enthält. Die SBB-Mitarbeiter werden hier schon seit geraumer Zeit intensiv geschult und können alle elektrotechnisch relevanten Arbeitsvorgänge erproben und optimieren.

**«Krokodil» musste zügeln**

Auch für den Bau des Erhaltungs- und Interventionszentrums in Erstfeld waren umfangreiche Vorarbeiten nötig. «Wir haben den Ablauf so ge-

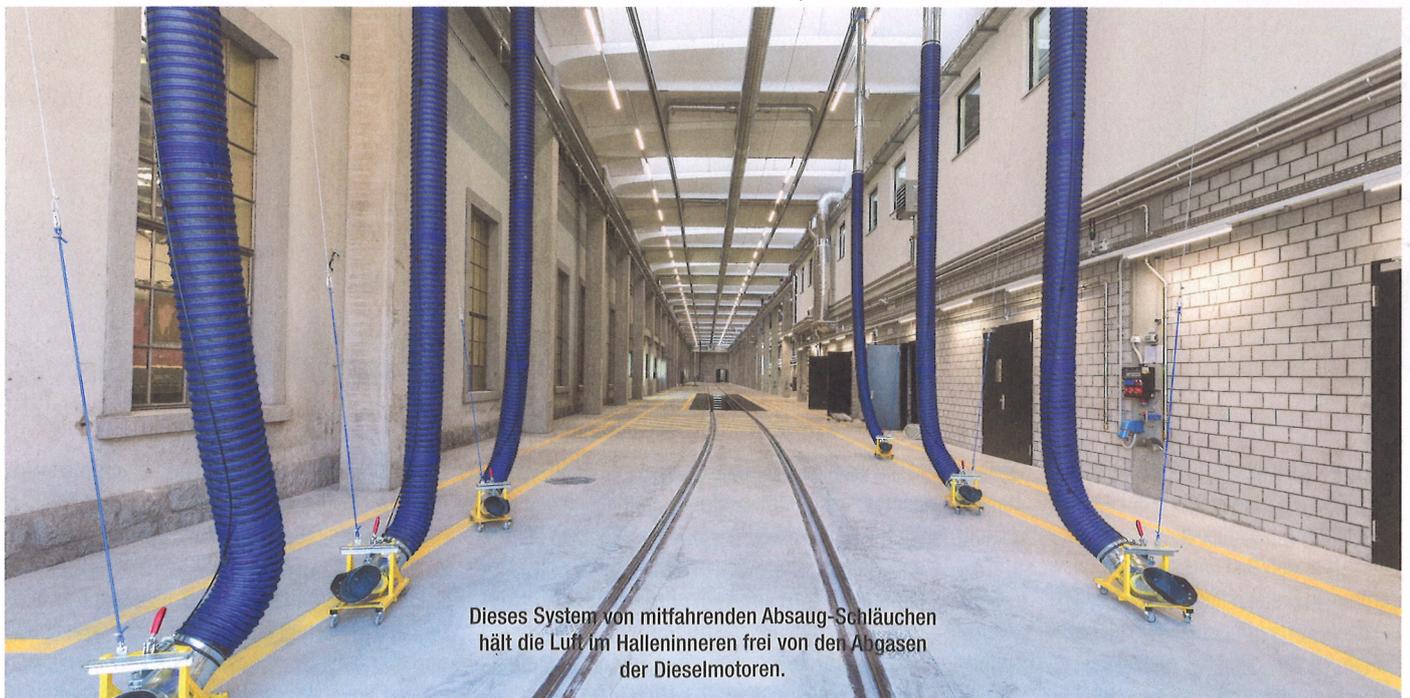
gliedert, dass zuerst für die Hauptarbeiten eine «grüne Wiese» geschaffen wurde. Alte Gebäude und eine Tankstelle wurden rückgebaut, Elektrotrassen neu und umverlegt, auch eine alte Krokodil-Lok stand noch auf dem Gelände. Sie wurde in eine denkmalgeschützte Halle für historische SBB-Fahrzeuge gleich nebenan zugestellt.» Danach konnte der Generalunternehmer mit dem Neubau des Gebäudes und der Gleisanlagen beginnen.

Beim EIZ Erstfeld handelt es sich um einen 160 Meter langen, 30 Meter breiten und 9 Meter hohen Bau. Auf der einen Seite befindet sich der einstöckige Werkhallentrakt: Hier steht der neue Lösch- und Rettungszug (siehe «Fünf

Mann für 57 Kilometer», Seite 38) und kann gewartet oder bestückt werden. Zum Zeitpunkt des Baublatt-Besuches ist der eindrucksvolle, flammendrote Zug gerade in einem Einsatz. Da der Zug mit Dieselantrieb fährt, befindet sich auf der ganzen Länge der Halle ein raffiniertes Abgas-Absaugsystem, bei dem die Absaugrohre auf Schlitten mit dem Auspuff des Zuges mitfahren und die Hallenluft sauber halten. Auf einem zweiten, kürzeren Gleis, dem sogenannten Erhaltungsgleis, werden anfallende Arbeiten für den Kleinunterhalt der Fahrzeuge durchgeführt. Zum Zeitpunkt des Baublatt-Besuches wird gerade das mobile Erhaltungstor zur Abdichtung des Tunnelprofils getestet. Langsam und mit

FORTSETZUNG AUF SEITE 40

Bild: Roman Beer



Dieses System von mitfahrenden Absaug-Schläuchen hält die Luft im Halleninneren frei von den Abgasen der Dieselmotoren.