

Tunnelbau - Erlebnisbericht

Nach eineinhalb Tagen, in denen wir uns mit Brückenbau befassten und mittels Vorträgen einen Einblick in die Welt der Informatik bezüglich Social Media erhielten, kamen wir am Dienstagnachmittag zum ersten Mal als Gruppe zusammen. Auf die Frage, was wir von dieser Woche erwarteten, musterten wir alle unsicher unsere Schuhspitzen. Niemand wusste genau, was uns bevorstünde. Da Herr Brun del Re selbst kein Experte auf diesem Gebiet ist, war die logische Folge, eine Stunde lang informative Kurzfilme zu schauen, die auf der Webseite von AlpTransit, des Bauherrn des Gotthard-Basistunnels, aufgeführt waren.

Anschliessend an die Kinosektion (leider ohne Popcorn), haben wir uns der Rollenverteilung gewidmet, im Hinblick auf die Präsentation und den Bericht. Dann der Schock – am nächsten Morgen um sieben Uhr am Bahnhof?! Trotz der Entrüstung standen alle mehr oder weniger wach und munter morgens am Bahnhof.

Als wir in Arth Goldau in einen Bummelzug einstiegen, waren wir alle schon so fit, dass wir uns prustend Anekdoten – die gar nicht so lustig waren – erzählten, die nicht nur uns, sondern auch Sitznachbarn köstlich unterhielten. Fröstelnd standen wir am Erstfelder Bahnhof und warteten sehnsüchtig auf die geheizte Rettung in Form eines Dorfbusses. Ob wir, die Stadtzürcher, über den Tisch gezogen wurden, als jedem Einzelnen ein Kurzstrecken Billet von 3 Fr. (für zwei Stationen) aufgezwungen wurde, ist uns bis heute ein Mysterium...

Im Infocenter, einer roten Baracke, verweilten wir nur kurz, bevor wir von zwei Kleinbussen zum Zwischenstützpunkt bei Amsteg gebracht wurden. Man führte uns kurz in das Programm ein, unter anderem durch einen Vortrag, den wir mit Gänsehaut wieder verliessen (und das kam nicht vom hyperspannenden Vortrag). Dann der Höhepunkt...

...die gelben Bauhelme (Bild 1)! Übertrieben motiviert warfen wir uns die signalgelben Jacken über, zogen die Gamaschen an und stiefelten zurück zu den Kleinbussen. Voller Elan traten wir in die dunkle Wärme des Tunnels ein, trotzdem vorsichtig, denn wir wollten nicht schon zu Beginn mit dem Wassergraben Bekanntschaft machen (natürlich sprechen wir hier nicht von einem Burggraben, sondern von einem ca. 0,5 m breiten und tiefen Wasserablaufkanal).

Die imposanten Tunnelwände des Zugangsstollens ragten zu beiden Seiten ca. 10 Meter in die Höhe (Bild 2). Nach einer kurzen Einführung, durften wir zur tatsächlichen Zugröhre laufen und unsere Nasen an einer Glasscheibe plattdrücken, nur leider ohne das Sensationserlebnis eines vorbeifahrenden Testzuges. Letztendlich, als wir einem erneuten Vortrag gelauscht und das Infocenter genauestens unter die Lupe genommen hatten (Bild 3), stiegen wir um 12:56 in den Bus zurück und raubten den Coop des Dorfes wie hungrige Velociraptoren aus. Zu unserem Entzücken erspähten wir zudem ein seltenes Beispiel eines Rudels der Spezies „Erstfeld-Gangster“ (©India) Was folgte, war eine Reihe von sich exponentiell steigernden Verspätungen der Zugverbindungen. Schlussendlich waren wir ungefähr eine halbe Stunde zu spät in Zürich (ca. 15:30), kein Wunder, wir mussten ja auch dreimal umsteigen. Alles in allem ein sehr gelungener und spannender Ausflug. Im Kontrast dazu, sassen wir am Donnerstag im Computerraum und arbeiteten an der Vervollständigung unserer Projekte.

Einstimmig wurde die Exkursion zum Höhepunkt der Woche auserkoren. Die Erfahrung, in einem richtigen Tunnelstollen zu stehen, war atemberaubend. Einige haben sich sogar überlegt, sich im 20° C heissen Loch einzunisten.

- 1947 wurden Visionen und Entwürfe zu einem Gotthard-Basistunnel angefertigt.
- 1971 beauftragte der Bundesrat die SBB, das Bauprojekt von Erstfeld bis Biasca zu planen.
- 1989 beschloss man den Verlauf der „Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)“. Der Gotthard-Basistunnel ist nur ein Teil von diesem Projekt.
- 1992 kam es zur Abstimmung, bei welcher 64% dem Bau des Tunnels zustimmten.
- 2008 bezwangen die Arbeiter die Piora-Mulde (Bild 4), an der das Projekt fast scheiterte.

- 2010 war der Durchschlag zwischen Sedrun und Faido.
- Mittlerweile sind alle Arbeiten beendet und die Testfahrten laufen.
- Während den Arbeiten verunfallten 13 Arbeiter.

Der Gotthard-Basistunnel ist mit 57 km der längste Eisenbahntunnel der Welt. Er ermöglicht eine fast ebenerdige Verbindung ins Tessin. Dabei wird der Schwerverkehr (LKW) auf die Schiene verlagert. Der Tunnel verkürzt die Fahrzeit um circa 1 Stunde und sorgt für einen umweltfreundlicheren Gütertransport. In den beiden Röhren wurden 228 km Schienen verlegt. Bewerkstelligt wurde dies per Tunnelbohrmaschine (TBM) und durch die Sprengung des Gesteins (Beginn 1999).

- Durchschlag der Röhren (Bild 5): 2010
- Eröffnung: Dezember 2016
- 50-80 Personenzüge/Tag

Die Kosten des Bauwerks wurden 2010 auf 12Mrd CHF geschätzt.

Betreuer: Herr B. Brun del Re

Teilnehmer: Angelina, Anna, Carolina, Flavien, India, Linus, Sevval, Zulaima

Fotos: Zulaima, Internet (Grafiken)