

# TRANSTEC NEWS



Roman Theissl (rechts) und sein Nachfolger Renato Ghilotti in der Lagerhalle des Installationsplatzes Süd.

## Eine Drehscheibe mit Wohlfühlfaktor

Roman Theissl ist ein gern gesehener Gast. In der Cafeteria plaudert er angeregt mit Arbeitern. Die früheren Kollegen freuen sich über das Wiedersehen. Ende Februar ging Theissl in Pension. Für ein Gespräch mit «TTG News» ist er nun zurückgekehrt auf den Installationsplatz (IP) von Transtec Gotthard in Biasca. Zurück an seine alte Wirkungsstätte. Der 62-jährige Theissl hat den IP massgeblich mitgeprägt. Als Leiter Werkhof/Installationsplatz Süd half der gebürtige Österreicher, den Platz betriebsbereit zu machen und zu unterhalten. Jetzt hat Renato Ghilotti übernommen (siehe Portrait).

Der IP Süd umfasst drei Hallen – für die Fahrleitung, für die Betonfahrbahn (heute Lagerhalle) und für die Werkstatt samt Unterhalt und Logistik. Hinzu kommen Bürogebäude, Kantine und drei Unterkünfte für rund 150 Arbeiter. Der Installationsplatz in Biasca ist die Drehscheibe für die Arbeiten im südlichen Gotthard-Basistunnel. Hier wird das Material angeliefert und zwischengelagert. Per Lok kommt es in den Berg. Hunderte Tonnen von Kühlgeräten, Kabeln, Schaltkästen oder Trafos wurden bereits transportiert. «Wichtig ist, dass das Material termingerecht zur Verfügung steht. Dies funktionierte glücklicherweise immer», freut sich Theissl. Jetzt läuft der Endausbau. Auf einem Abschnitt in der Weströhre zwischen Bodio und Faido finden bereits Testfahrten mit Geschwindigkeiten von 220 km/h statt. In der Oströhre ist die Fahrbahn

bis Ende Oktober eingebaut. Zudem werden die Fahrleitungen und die Installationen in den Querschlägen fertig gestellt.

Neben der Koordination der Materialtransporte kümmert sich der Leiter auf dem IP unter anderem auch um die Verwaltung der Unterkünfte und die Essensbestellungen. «Die Leute sollen sich hier wohl fühlen. Dazu gehören saubere Unterkünfte und abwechslungsreiche Verpflegung», erklärt Theissl. Der Wohlfühlfaktor auf dem IP ist in Biasca besonders wichtig, weil das Freizeitangebot in der Umgebung beschränkt

ist und die Mitarbeiter – grösstenteils aus der Deutschschweiz, aus Deutschland und Österreich – kaum italienisch sprechen. «Das sind aber nachvollziehbare Hürden, die es auch auf vielen anderen Grossbaustellen gibt», betont Theissl. «Auf die Arbeit haben sie keine Auswirkungen. Die Zusammenarbeit klappt einwandfrei. Alle ziehen am gleichen Strick.» Für Roman Theissl ist denn auch klar: Er kann den Installationsplatz Süd in gutem Zustand seinem Nachfolger Renato Ghilotti überlassen.

■ Sven Aregger



Installationsplatz Biasca

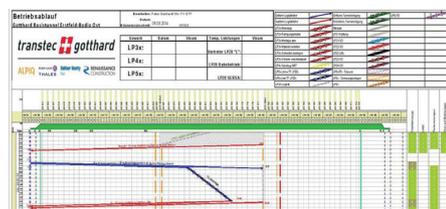
# TRANSTEC NEWS



Das Nadelöhr für die Logistik: das Nordportal des Gotthard-Basistunnels.

## Wer, was, wann, wo? Für die Planung der Arbeiten im Tunnel braucht's den Überblick

Jeden Montag fängt Peter Gebhardt bei Null an. «*Ich schaue nie zurück auf die vergangene Woche, sondern immer voraus.*» Gebhardt ist stellvertretender Gesamtterminplaner der TTG. Bei ihm laufen viele Fäden zusammen. Vom IP Rynächt in Erstfeld aus kümmert er sich um die Koordination der Bauarbeiten im Tunnel. Das heisst: Gebhardt plant, wie Mensch und Material zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort transportiert werden.



Auszug aus einem Betriebsablauf-Plan

Gebhardt geht in seinem Kopf im Voraus durch was später im Tunnel gebaut wird. Der junge Deutsche ist seit 2010, also seit Anfang der Ausführungsarbeiten der TTG, mit dabei. Er hat den Betrieb Bahnverkehr sowie den Leitstellenbetrieb aufgebaut. Sein heutiger Job baut auf diesen Erfahrungen auf. «*Ich profitiere bei der Planung der Termine davon, dass ich die Prozesse und Einbauarbeiten im Tunnel kenne.*»

Wie der komplexe Ablauf für den Baufortschritt zustande kommt, lässt sich grob in drei Schritte gliedern. Erstens beginnt die konkrete Planung früh: Mit drei Wochen Vorlauf melden die Gewerke ihre Arbeiten tagesgenau bei Peter Gebhardt an. Gebhardt schafft sich dann einen Überblick: Wer macht in welcher Woche was, wann und wo im Tunnel? Der Bahnbetriebspezialist überträgt die

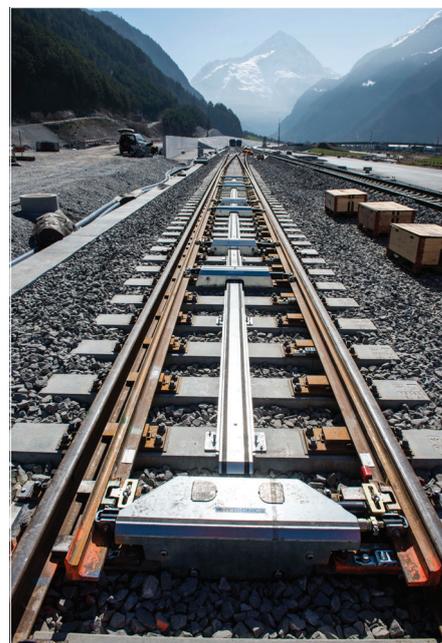
Daten in eine spezielle Software, die bildlich darstellt, wie die Ein- und Ausfahrten von statten gehen. Diese Pläne dienen als Grundlage für den späteren Fahrplan.

Zweitens wird das Vorgehen genau festgelegt: Immer am Dienstag werden die Bauvorhaben und Einfahrtspläne für die folgende Woche besprochen. An den Sitzungen sind die Bauleiter der Gewerke LP3x, LP4x und LP5x anwesend. Ebenfalls mit dabei sind die Inbetriebsetzer, Disponenten des Bahnbetriebs sowie Vertreter der Subunternehmer – und natürlich Peter Gebhardt. Bei der definitiven Ausarbeitung der Fahrpläne kommen ein Transportkoordinator sowie ein Fahrplaner hinzu. Sie präzisieren Gebhardts Fahrpläne im Minutenbereich. Die optimale Auslastung ist oberstes Ziel. Am Ende der Dienstags-Sitzungen steht fest, was in der nächsten Woche genau gemacht wird. «*Alle Beteiligten setzen als Zeichen des Einverständnisses ihre Unterschrift unter die Planung,*» sagt Gebhardt.

Drittens folgt die Umsetzung der Planung: Zu 80 bis 90 Prozent klappt alles, wie vorgesehen. Doch auch die besten Planer verfügen nicht über eine magische Kristallkugel. Mit anderen Worten: Es passiert immer wieder Unvorhergesehenes. Dann ist Flexibilität gefragt. Mit bilateralen Abstimmungen wird dann vor Ort geschaut, wie sich die Planung der Fahrten anpassen lässt. «*Das ist aber leider nicht immer möglich, doch wir tun unser Bestes.*» Auch wenn Peter Gebhardt am nächsten Montag wieder bei Null anfängt.

■ Angel Sanchez, Journalist

## HERAUSGEPICKT



Im Gotthard-Basistunnel wird dereinst mit Spitzengeschwindigkeit gefahren. Beim hohen Tempo von über 200 km/h müssen die Weichen höchsten Anforderungen gerecht werden. Die erste Hochgeschwindigkeitsweiche mit Hydrostar-Antrieb ist in Biasca (Weiche 415) im vergangenen Jahr montiert worden. Nun finden sich die Weichen auch der offenen Strecke Nord vor dem Portal des Gotthard-Basistunnels in Erstfeld

## QUERSCHLAG

