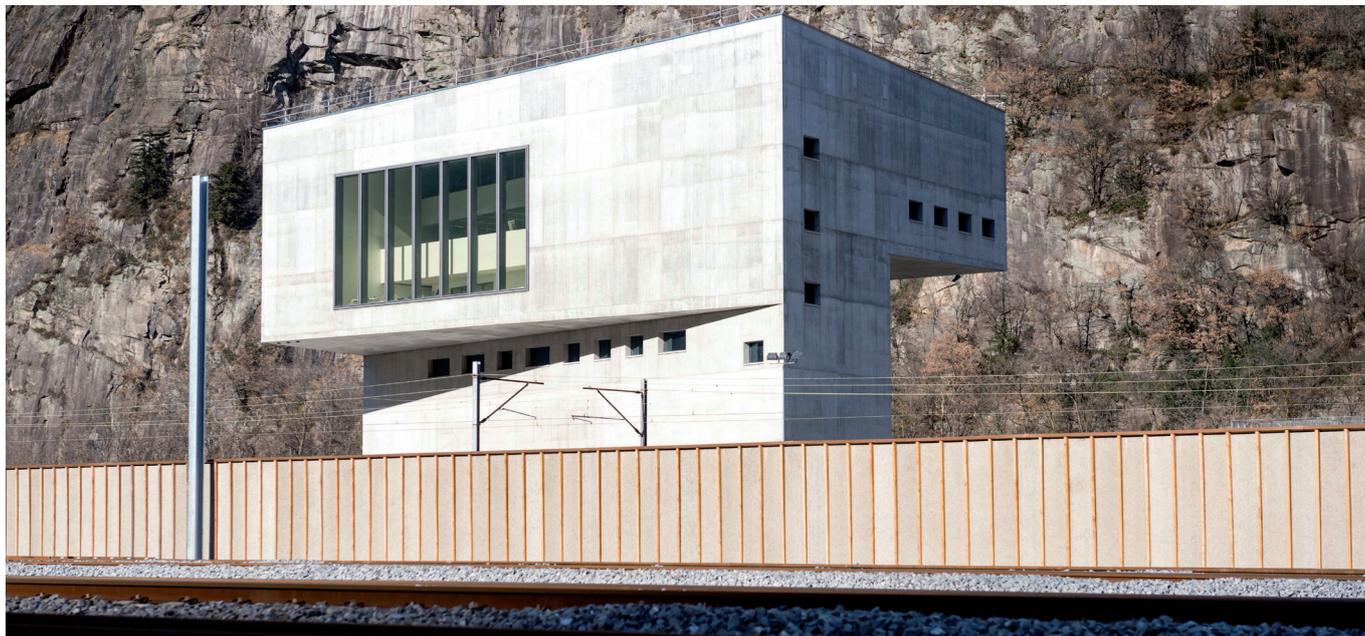


TRANSTEC NEWS



CEP (Centrale d'esercizio di Pollegio)

Die TTG setzt das CEP unter Strom

In der kleinen Gemeinde Pollegio bei Biasca steht das künftige Aushängeschild der SBB: Ein sechsstöckiger Betonbau ragt vor dem Südportal des Gotthard-Basistunnels in den blauen Tessiner Himmel. Die «Centrale d'esercizio di Pollegio» – kurz CEP – ist nicht zu übersehen. Von hier aus wird dereinst der Zugverkehr zwischen Chiasso und Arth-Goldau geregelt und die gesamte Bahntechnik des Gotthard-Basistunnels gesteuert. Salopp formuliert, ist die CEP das Gehirn der Gotthardstrecke.



Dieter Krämer in der provisorischen Leitzentrale. Im Dezember starten die ersten Testläufe im Tunnel – von diesen Monitoren aus werden sie überwacht.

Die Transtec Gotthard übernimmt einen zentralen Teil beim Bau der CEP: «Wir sorgen dafür, dass das hochtechnische Gebäude mit Energie versorgt wird», sagt der technische Bauleiter Dieter Krämer. Vom 800 Meter entfernten Bahntechnikgebäude führt die 50-Hz-Mittelspannungslleitung zur CEP. Insgesamt gibt es vier

Zuleitungen. Angeliefert wird die Energie mit 15 kV (Normalnetz) und mit 6 kV (Ersatznetz), jeweils in doppelter Ausführung. **«So ist die Stromversorgung immer sichergestellt»,**

sagt Krämer. Die Umwandlung auf 400-Volt passiert in der CEP selber. Dafür braucht es Transformatoren und Schaltanlagen, die im Erdgeschoss stehen. Von hier aus läuft die Verteilung weiter über zwei Steiggeschächte in die sechs darüber liegenden Etagen.

Dieter Krämer geht zu Fuss ins oberste Geschoss der CEP. Im Treppenhaus klopft er auf die frisch verputzte Wand. «Als unsere Kollegen von LP4x mit den Installationen anfangen, war das Gebäude noch im Rohbau. Das war eine besondere Herausforderung», erzählt der Bahnfachmann. Die Bauarbeiten, aber auch der Staub machten die Aufgabe für Dieter Krämer und seine Kollegen der Bauausführung nicht gerade einfacher. «Flexibilität war gefragt. Wir mussten viele Termine verschieben und Absprachen mit anderen Unternehmern des Bauherrn treffen.» Der zusätzliche Aufwand hat sich gelohnt: Die System-schränke für die Leittechnik, Zugsicherung oder Kommunikation sind eingerichtet. Aktuell läuft die Inbetriebnahme. Bald wird es ernst: Im Dezember 2013 laufen im Tunnel die ersten Testfahrten.

Fortsetzung auf Seite 2 ►



Ersatznetztransformator in der CEP: Hier wird der Strom von 6 kV auf 400 Volt umgewandelt.

TRANSTEC NEWS

► von Seite 1

Überwacht werden die Testläufe vom sechsten Stock der CEP aus. Dieter Krämer öffnet die Tür zu einem Büro, das rundum mit Glaswänden eingefasst ist. In der Mitte stehen zwei Tische mit je sechs Monitoren. «Das ist die provisorische Leitzentrale», erklärt Krämer. Wer im kommenden Dezember an diesen Bildschirmen sitzen wird, weiss genau, was im Tunnel passiert. Auch dafür hat die TTG gesorgt. Per Lichtwellenleiter ist die CEP mit den Anlagen im Tunnel verbunden. Dieter Krämer hebt den kleinen Finger hoch und sagt: «Ein Kabel dieser Dicke überträgt blitzschnell Unmengen von Daten.» Alles, was es zur Tunnelleittechnik, Bahnstromversorgung oder Bahnleittechnik zu wissen gibt, läuft dann in der CEP zusammen. Damit der Gotthard-Basistunnel 2016 den Betrieb aufnehmen kann, braucht es modernste Technik. Was es aber genauso braucht, sind Menschen, die heute schon mit viel Fachwissen an der Bahnzukunft bauen – Menschen also, wie Dieter Krämer.

■ Angel Sanchez, Journalist

Er hat die Tunnel-Baustellen genau im Blick

Peter Gebhardt sitzt vor drei Bildschirmen. Hinter ihm an der Wand hängen farbige Pläne, die für Laien kaum nachvollziehbar sind. Zeit-Weg-Diagramme nennt sich das in der Fachsprache. Für Gebhardt sind sie unverzichtbar. Dank dieser Pläne behält er den Überblick über die Baustellen im Gotthard-Basistunnel. Gebhardt ist Einbaukoordinator bei der Transtec Gotthard. «Ein verantwortungsvoller Job», sagt der 31-Jährige. «Die Arbeiter im Tunnel müssen sich auf mich verlassen können.» Wenn bei der Koordination der Bauarbeiten ein Fehler passiert, kann es zu Verzögerungen kommen. Und Verzögerungen kosten Geld. «Ich muss deshalb genau wissen, welche Unternehmen wo im Tunnel arbeiten», so Gebhardt. «Das braucht eine gute Planung, aber auch Flexibilität.» Denn die Planung kann sich rasch ändern – etwa, wenn ein Unternehmer länger braucht als vorgesehen und es somit zu Engpässen im Tunnel kommt. «Um solchen Problemen frühzeitig gegenzusteuern und Lösungen zu finden, dafür bin ich da», sagt der junge Deutsche.



Peter Gebhardt an seinem Arbeitsplatz in Erstfeld: Der Einbaukoordinator hat einen Job mit viel Verantwortung.

Als Einbaukoordinator ist er aber nicht nur für die Baustellen im Tunnel verantwortlich, sondern auch für die Koordination aller Fahrzeuge, die dort benötigt werden. Seit November 2011 gibt es einen Huckepackbetrieb. Auf der Tunnelseite in Biasca werden die Fahrzeuge und das Rohbaumaterial, das per Pneu angeliefert wird, mit dem Zug in die Röhre transportiert. Die Niederflurwagen, die ähnlich wie Autzüge funktionieren, bringen zum Beispiel Lastwagen und Bagger zur Multifunktionsstelle Faido im Tunnel – hier können sie vom Zug über eine Rampe auf die Tunnelsohle und dann zu den einzelnen Baustellen fahren. Transtec Gotthard erbringt damit Logistikleistungen für den Rohbauer TAT, und zwar im Auftrag von AlpTransit Gotthard AG. Der Huckepackbetrieb dauert bis August 2013.

«Die Arbeit rund um die Eisenbahn hat mir schon immer Spass gemacht»,

sagt Peter Gebhardt. Der gelernte Gleisbaulogistiker war vor drei Jahren aus dem Raum Köln in die Schweiz gekommen. Damals wusste er noch wenig über die Neat. «Es war ein Sprung ins eiskalte Wasser.» Aber Gebhardt lernte schnell. Zuerst arbeitete er als Leiter Bahnbetrieb. In dieser Funktion war er unter anderem zuständig für die Fahrpläne, das Rollmaterial, die Gleisanlagen, das Be- und Entladen der Züge und die Koordination mit AlpTransit Gotthard AG und SBB. Kurz: Er hatte die Aufsicht über das Baustellen-

Bahnnetz zwischen Erstfeld und Biasca. 2011 führte Gebhardt die Leitstelle TTG, das Kontrollzentrum des Bahnbetriebs und der sicherheitsrelevanten Anlagen. Jetzt ist er neben seiner Arbeit als Einbaukoordinator auch noch als Berater des Bahnbetriebs für die Projektleitung tätig.

«Ich fühle mich sehr wohl hier», sagt Gebhardt, als er im Transtec-Büro in Erstfeld seine Pläne studiert. Das Wohlsein beschränkt sich nicht auf die Arbeit. In seinem Wohnort Bürglen hat er sich gut eingelebt. Will er langfristig in der Schweiz bleiben? «Ich kann mir das gut vorstellen», meint Peter Gebhardt und schiebt mit einem Schmunzeln nach: «Sofern mich die Schweiz auch haben will.»

■ Sven Aregger

QUERSCHLAG

