

Beginn einer Bildergalerie

-

□

Der Ceneri ist jetzt in den Händen der SBB – so geht es weiter

#Ausbauprojekte #Baustellen #Bahnbetrieb #Region Süd #Nord-Süd-Achse

In der Nacht vom 31. August zum 1. September 2020 übergibt die AlpTransit Gotthard AG (ATG) der SBB den Ceneri Basistunnel. Was es bis Dezember 2020 noch zu tun gibt und wo die Herausforderungen liegen, erklärt Projektleiter Daniel Salzmann im Interview.









-
-
- [Bahn & Mobilität](#)
-
- [Der Ceneri ist jetzt in den Händen der SBB – so geht es weiter](#)

31.08.2020 | 31.08.2020 | Text: [Katharina Balande](#) | Fotos: zvg / ldd / mad

Der Ceneri ist jetzt in den Händen der SBB – so geht es weiter

In der Nacht vom 31. August zum 1. September 2020 übergibt die AlpTransit Gotthard AG (ATG) der SBB den Ceneri Basistunnel. Was es bis Dezember 2020 noch zu tun gibt und wo die Herausforderungen liegen, erklärt Projektleiter Daniel Salzmann im Interview.

31.08.2020 | 31.08.2020 | Text: [Katharina Balande](#) | Fotos: zvg / ldd / mad

- 
- 
- 
- 
- 
- 

- [Download als PDF](#)

Beginn einer Bildergalerie

-

Was bedeutet die «Übergabe» des Ceneri Basistunnels für die SBB?

Am 1. September 2020 übernimmt die SBB den Tunnel und ist damit verantwortlich für seine Erhaltung und den Betrieb. Dies ist vor allem für die Kolleginnen und Kollegen, die operativ tätig sind, ein grosser Tag. Um ein paar Beispiele zu nennen: für Mitarbeitende in der Betriebszentrale, für Lokführer, für Kundenbegleiter, für Mitarbeitende in der Erhaltung, in der Überwachung und Intervention. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht trägt die SBB ab diesem Tag die Kosten, hat aber gleichzeitig auch den Nutzen. Erste kommerzielle Züge passieren den Tunnel voraussichtlich ab dem 14. September 2020. Ich möchte betonen: Die Nacht vom 31. August auf den 1. September 2020 ist ein wichtiger Meilenstein in einem langen Prozess. Wir haben nun etwa Halbzeit. Der ganze Prozess dauert mit den Vorbereitungen, der Inbetriebnahme und den Abschlussarbeiten wohl mehr als vier Jahre.

Was gibt es noch zu tun bis zur Inbetriebnahme Mitte Dezember 2020?

Als nächstes steht der Probebetrieb an. Dann fahren bereits einzelne reguläre Züge mit Reisenden oder Gütern an Bord durch den Tunnel. Der Probebetrieb ist sozusagen die «Generalprobe» vor der Aufführung, dem Fahrplanwechsel. Dabei muss die SBB unter Beweis stellen, dass alles wie geplant funktioniert, die Abläufe stimmen und alle Eventualitäten durchgespielt worden sind. Der Probebetrieb wird dabei genau dokumentiert. Vom Lokführer über die Zugverkehrsleiterin bis hin zum Kundenbegleiter und zur den Mitarbeitenden der Intervention sind alle betroffenen Mitarbeitenden bereits geschult worden. Nun geht es darum, das Erlernete praktisch umzusetzen.

««Jetzt heisst es: Üben, üben, üben.»»

Daniel Salzmann

Die ATG hat von März bis August 2020 den Testbetrieb durchgeführt. Warum braucht es überhaupt noch einen Probebetrieb?

Test- und Probebetrieb sind zwei verschiedene Sachen. Beim Testbetrieb ging es darum, zu zeigen, dass der Tunnel den Normen sowie den Leistungsanforderungen des BAV entspricht. Dazu gehört beispielsweise, dass alle drei Minuten ein Zug durchfahren kann oder dass 750 Meter lange Züge den Tunnel passieren können. Die ATG hat die verschiedenen Kriterien im Testbetrieb systematisch überprüft. Alles ist bereit: Anlagen, Rollmaterial, Prozesse und ausgebildetes Personal. Aber richtig gut sind wir erst, wenn wir das ganze System auch in jeder Situation sicher beherrschen. Deshalb heisst es nun im Probebetrieb: üben, üben, üben!

□

Zahlen und Fakten zum Ceneri Basistunnel

Bauzeit: 12 Jahre

Länge: 15,4 Kilometer

Einspurröhren: 2

Nordportal: Camorino (Bellinzona, TI)

Südportal: Vezia (bei Lugano, TI)

www.ceneri2020.ch

Was ist die grösste Herausforderung?

Die Pandemie und der Lockdown haben unsere Aufgabe erschwert. Wir mussten die Bauarbeiten in den Projekten zwischen Basel und Chiasso, den Testbetrieb im Ceneri sowie die Schulungen der Mitarbeitenden unterbrechen. Anschliessend mussten wir alles neu planen und aufgleisen. Es war eine Zeit der grossen Unsicherheit: Schaffen wir es trotzdem? Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass wir den Tunnel wie geplant im Dezember 2020 in Betrieb nehmen können. Die Phase bis Juni war sehr anstrengend, und es ist nun sehr sportlich, in dieser hohen Intensität weiterzumachen. In meinen Augen kommt hinzu, dass der Teufel im Detail steckt. Ein Beispiel: Dass der Zug sicher und pünktlich durch den Tunnel fährt, ist das eine. Aber dass die Kunden auf allen Kanälen stets die richtigen Informationen erhalten, das andere.

Was ist nach Dezember 2020 auf der Nord-Süd-Achse noch zu tun?

Die Abschlussarbeiten. Beim Gotthard Basistunnel arbeiten wir mit der ATG noch heute daran, Mängel an den Elektroanlagen oder an den Lüftungen zu korrigieren. Auch beim Ceneri Basistunnel rechnen wir mit Abschlussarbeiten. Die Frage ist: welche und in welchem Umfang? Manche Mängel entdeckt man sofort, andere kommen erst im Vollbetrieb zum Vorschein. Um einen Vergleich mit dem Alltag zu ziehen: Wenn man ein Haus baut, ist meistens noch irgendwo ein Lichtschalter am falschen Ort, ein Anschluss falsch verlegt oder eine Wand noch nicht gestrichen. Solche Mängel entdeckt man sofort. Zieht man aber im Sommer ein, merkt man möglicherweise erst im Herbst, wenn es kalt wird, dass die Heizung noch nicht funktioniert.

Der Ceneri Basistunnel wird oft als «kleiner Bruder» des Gotthard Basistunnels bezeichnet. Welche Erkenntnisse aus dessen Inbetriebsetzung kann die SBB für die Inbetriebsetzung des Ceneri nutzen?

Vier Jahre Erfahrung! Der Ceneri und der Gotthard sind recht ähnlich. Das kommt beispielsweise der sogenannten «Erhaltungstruppe» zugute, die neben dem Gotthard künftig auch den Ceneri in Schuss halten wird. Auch Kundenbegleiterinnen und -begleiter sind für den Gotthard umfassend für Notfälle geschult worden. Vieles davon lässt sich auf den Ceneri übertragen. Ausserdem waren beim Ceneri bereits zu einem früheren Zeitpunkt mehr SBB Leute im Tunnel als beim Gotthard. Die SBB Mitarbeitenden kennen den Ceneri deshalb bereits sehr gut. Betrieblich wird die Inbetriebnahme allerdings anspruchsvoller als beim Gotthard Basistunnel, da unmittelbar nach den Portalen des Ceneri Basistunnels die kommerziellen Gleise beginnen und keine separaten Zulaufstrecken existieren.

□

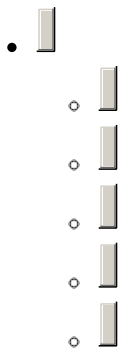
Daniel Salzmann

Daniel ist seit 20 Jahren bei der SBB. Der Bauingenieur leitet seit vier Jahren die Projektorganisation Nord-Süd Achse Gotthard (PONS). PONS ist für die rechtzeitige Inbetriebnahme des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels (GBT und CBT) verantwortlich und besteht aus mehreren divisionsübergreifenden Teilprojekten.

Informationen zum Text

Themen

- [#Ausbauprojekte](#)
- [#Baustellen](#)
- [#Bahnbetrieb](#)
- [#Region Süd](#)
- [#Nord-Süd-Achse](#)



Das könnte Sie auch noch interessieren:

-

[Der Stein, auf dem die Bahn rollt](#)

[Gleisschotter ist ein wertvoller Rohstoff. Die Steine federn die Schwingungen ab, die durch die schnellen, schweren Züge entstehen. Und sie sorgen dafür, dass sich kein Regenwasser auf der Strecke sammelt. Doch woher kommt der Schotter und wohin geht er?](#)

-

[Neue Verbindungen: Mit dem Nachtzug in die Metropolen Europas](#)

[Neue Verbindungen nach Amsterdam, Leipzig und Dresden, geplante Strecken nach Rom und Barcelona, mehr Züge nach Berlin und Hamburg. Der Ausbau des Nachtzug-Netzes nimmt Fahrt auf - dank verstärkter Zusammenarbeit und Absichtserklärung zwischen SBB und ÖBB.](#)

-

[Rausgeputzt und bereit für die Fête des Vignerons](#)

[Die SBB Extrazüge stecken in den Startlöchern und dank der Speisewagen der SBB beginnt die Fête des Vignerons bereits bei der Anreise: Knapp eine Woche vor dem Start des legendären Events dekorieren die Mitarbeitenden den Speisewagen und tischen folgende Spezial-Menüs auf.](#)

-

[Rettungsübung SISSLE 20: Ernstfall im neuen Bözbergtunnel getestet](#)

[Die SBB und Aargauer Blaulichtorganisationen haben am 15. August eine fiktive Katastrophe im neuen Bözbergtunnel simuliert und so den Ernstfall geprobt. Die Übung hat gezeigt: Der neue Tunnel ist sicher. Damit kann die SBB diesen noch dieses Jahr in Betrieb nehmen.](#)

-

[«Menschen zu bewegen fasziniert mich»](#)

[Er hatte keinen einfachen Start, der neue SBB-CEO Vincent Ducrot. Doch die Coronakrise hat seiner Freude und Motivation keinen Abbruch getan. Im Gegenteil. Der passionierte Bähnler spricht über seine Ziele für die SBB, die Zukunft der Mobilität und die Organisation von Beruf und Familie.](#)

-

[Zweites Leben für Abfall](#)

[Bei der SBB fallen jährlich hunderttausende Tonnen Abfall an. Ein Grossteil davon kann wiederverwertet werden. Davon profitiert die Umwelt – und die Kasse. Im SBB Recyclingcenter werden diese sogenannten Wertstoffe für die Weiterverarbeitung und Wiederverwendung fit gemacht.](#)



Kontakt und zusätzliche Informationen

Kontakt



[Kontakt](#)

Haben Sie Fragen? Wir helfen Ihnen gerne. Bitte lesen Sie auch unsere Erklärung zum [Datenschutz](#).

Bahnverkehrsinformationen



Informationen über die aktuelle Betriebslage und Störungen auf dem Schweizer Schienennetz und über wichtige Behinderungen und Streiks im Ausland.

[Aktuelle Hinweise](#)

Newsletter & Social Media



Jeden Monat über Angebote und Neuigkeiten informiert sein.

[Newsletter abonnieren](#)

-
-
-
-

Über die SBB



- [Unternehmen](#)
- [SBB Immobilien](#)
- [SBB Cargo](#)
- [Jobs & karriere](#)
- [Medien & Dossiers](#)
- [Zahlen & Fakten](#)

- [Impressum](#)

Anmelden

[x](#)

Benutzername

Passwort