

Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Amsteg
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2000)
Heft: 1

Artikel: Wechsel der Fusstapfen in Amsteg
Autor: Zeder, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419182>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wechsel der Fussstapfen in Amsteg

Vier Jahre lang hat Stefan Flury als Gesamtprojektleiter für den Bau des 57km langen Gotthard-Basistunnels zwischen Erstfeld und Biasca tatkräftig gewirkt. Seit kurzem nun ist er für den Abschnitt Süd mit den Baustellen Faido, Bodio und Sedrun verantwortlich. Im Norden trat Werner Zeder in seine Fussstapfen – Zeit für ein Gespräch mit dem neuen Mann von Amsteg!



Interview mit dem neuen Abschnittsleiter

AlpTransit Gotthard: «Werner Zeder, seit dem 1. Februar sind Sie zuständig für die Projektierung und den Bau des Gotthard-Basistunnels auf der Nordseite. Was haben Sie vorher gemacht?»

Werner Zeder: «Ich nahm 1970 bei den Schweizerischen Bundesbahnen meine Arbeit auf. Die ersten Erfahrungen holte ich beim Bau des Rangierbahnhofes Muttenz. Hier lernte ich auch die enge Verknüpfung von Bahnbau und Bahnbetrieb kennen. Weitere grosse Projekte folgten: Projektierung des Rangierbahnhofes Olten, Ausbau der Strecke Olten–Dulliken, Sanierung des Hauenstein-Basistunnels, Ausbau des Bahnhofs Luzern. Vor 12 Jahren über-

nahm ich die Leitung der Sektion für Neubaustrecken. Dies umfasste den Bau des Grauhölz- und des Adler-Tunnels, das Projekt des Wisenberg-Tunnels und die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist.

ATG: «Was hat dies konkret bedeutet?»

Zeder: «Die Arbeiten für die Neubaustrecke übernahm ich, als sie aus einem Strich mit dem Filzstift auf der Landeskarte 1:25 000 bestand. Ich führte die Bewilligungsverfahren, die Verhandlungen mit drei Kantonen, insgesamt vierzig Gemeinden und den Bundesämtern. Als ich den Posten verliess, waren fast die Hälfte der Rohbaukosten investiert. Anschliessend leitete ich als Bahningenieur in Basel eine Unternehmung mit 250 Mitarbeitern.»

ATG: «Ein anspruchsvoller Job, der unternehmerisches Handeln und ein breites eisenbahntechnisches Fachwissen erfordert. Warum sind Sie jetzt bei AlpTransit?»

Zeder: «Wer einmal vom Tunnelbaufieber gefesselt ist, kann schlecht wieder loslassen. Ganz nach dem Motto «Die Katze lässt das Mäusen nicht» packte ich die Chance und bin in Altdorf im Kanton Uri gelandet.»

ATG: «Jede grosse Baustelle bringt Belastungen für die Bevölkerung mit sich, Lärm und Staub beispielsweise. Haben Sie auch diesbezüglich den Rank zu der Bevölkerung gefunden?»

Zeder: «Davon bin ich überzeugt. Tatsache ist andererseits, dass man den Bären nicht waschen kann, ohne dass sein Fell nass wird. Aber wir sind bestrebt, die negativen Auswirkungen in Grenzen zu halten und auf die Anliegen der Betroffenen im offenen Gespräch einzugehen. Es ist mein Ziel, diesen Dialog jederzeit in Offenheit und mit Toleranz zu führen. Meine Tür ist für alle Anliegen offen.

ATG: «Werner Zeder, wir danken Ihnen für das informative Gespräch.»

Viel Erfolg!