

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 131 (2005)  
**Heft:** 31-32: Gefiltert

## **Werbung**

### **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:** 01.04.2025

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

gungen der Talflanken führt. Die Setzungen stehen in direkter Beziehung zur austretenden Wassermenge und treffen sofort ein. Prognosen über Veränderungen sind so wenig zuverlässig wie die geologischen Vorhersagen über Wassereintritte.

Im Gotthardbasistunnel nehmen derzeit die technischen Anforderungen zu, bedingt durch die hohen Temperaturen von bis zu 45°C und die in den Röhren zunehmend längeren Transportwege. In den Spurwechsellösungen würde eine dreidimensionale Schalung, wie sie für das Einbringen des Ortbetons nötig wäre, die Durchfahrt durch die Baustelle behindern. Deshalb wurde ein anderes für die zwischen 185 und 215 m<sup>2</sup> variierenden Tunnelquerschnitte besser geeignetes Verfahren vorgezogen. Auf die zuerst montierten Gitterelemente wurden die Isolationsfolien falten- und spickelfrei verlegt, die Hohlräume mittels eines Steilförderbandes mit Kies verfüllt und schliesslich der stabilisierende Spritzbeton aufgetragen.

#### **Terminplanung und Dokumentation**

Anspruchsvoll ist im Lötschbergbasistunnel der Übergang von der Bau- zur Ausrüstungs- und von dieser zur endgültigen Betriebslüftung sowie der Einbau der Bahntechnik und die Inbetriebsetzung. Dabei sind über hundert Übergabetermine einzuhalten und vor der Inbetriebnahme unzählige Teilprüfungen durchzuführen. Die lang dauernde Phase bis zur Inbetriebnahme erfordert eine besonders sorgfältige Terminplanung. Diese sollte vermeiden, dass die einsetzenden Ausrüstungsarbeiten die letzten noch laufenden Rohbauarbeiten und den Rückbau der dazu notwendigen Installationen einander behindern. Das EDV-unterstützte Dokumentationssystem ist so angelegt, dass es allen Beteiligten und den späteren Betreibern den Zugang zu den wesentlichen Informationen und Dokumenten gewährleistet sowie als Referenzarchiv und für die umfassende Kontrolle der Ausführung dienen kann.

#### **Mehrkosten infolge Bestellungenänderungen**

Bezüglich der von der Öffentlichkeit argwöhnisch beobachteten Kostenentwicklung hielt die Auftraggeberseite fest, dass die Abweichungen im akzeptablen Rahmen von 15 Prozent liegen. Diese einmaligen Bauwerke, die in ihrer Art Prototypen und besonders anspruchsvolle Grossprojekte sind, brauchen bezüglich Mehrkosten den Vergleich mit kleineren Bauten nicht zu scheuen. Zudem ist die Hälfte der Mehrkosten auf Bestellungenänderungen infolge neuer technischer Erkenntnisse und Änderungen der Vorschriften zurückzuführen. Da das Kostenmanagement nicht über die Reserven verfügen kann, werden Nachforderungen sofort zu einem öffentlichen Thema.

Im Laufe der zweiten Jahreshälfte veröffentlicht die FGU im Verlag des SIA eine Dokumentation mit sämtlichen Referaten dieser Tagung.

*Peter P. Schmid*, Generalsekretariat SIA



In der Sparte Projekte Bau Management der SBB Infrastruktur optimieren wir das Bahnnetz. Wir sind für die Projektierung und das Baumanagement der festen Anlagen – Fahrbahnen, Tunnels, Stellwerke, Fahrleitungsanlagen, Perrons etc. – zuständig. Zur Verstärkung unseres Teams bei Projekt Management Zürich suchen wir eine/n

## Gesamtprojektleiter/in Bahnanlagen

Sie leiten selbstständig grössere multidisziplinäre Projekte im Bereich Bahnanlagen. In den verschiedenen Projektierungsphasen (Vorprojekt/Auflageprojekt/Bauplanprojekt/Plangenehmigungsverfahren/Submission/Ausführung) führen und koordinieren Sie die Fachspezialisten der SBB und externe Auftragnehmer. Während der gesamten Projektdauer sind Sie für Qualität, Wirtschaftlichkeit und Termine verantwortlich.

Wir erwarten von Ihnen eine abgeschlossene Hochschul- oder Fachhochschulausbildung mit technischer Ausrichtung sowie betriebswirtschaftliche Kenntnisse. Sie bringen Erfahrungen in der Projektführung und im Projektmanagement mit. Ihre Stärken haben Sie im ergebnisorientierten und kreativen Denken. Diese anspruchsvolle Aufgabe verlangt zudem von Ihnen Führungseigenschaften, Sozialkompetenz, Verhandlungsgeschick, Kommunikationsfähigkeit und die Fähigkeit, auch unter Belastung komplexe Probleme systematisch zu lösen.

Mit uns fahren Sie gut! An Ihrem Arbeitsplatz im Zentrum von Zürich bieten wir Ihnen in einem vielfältigen Umfeld attraktive Arbeitsbedingungen und gute Lohnnebenleistungen. Ein ausgeglichenes Team von Frauen und Männern ist uns wichtig, dies wird bei gleichwertiger Qualifikation berücksichtigt.

Fühlen Sie sich angesprochen? Detaillierte Auskünfte gibt Ihnen gerne Markus Buchmann, Leiter Bahnanlagen, Telefon 0512 22 22 66, E-Mail [markus.buchmann@sbb.ch](mailto:markus.buchmann@sbb.ch). Wir freuen uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen. Bitte senden Sie diese bis spätestens 17. August 2005 an SBB AG, Infrastruktur Personal Service Center, Corina Weissenberg, Kasernenstrasse 97, 8021 Zürich. Ref: 42061

**Mehr Jobs und alles über erstklassige Mobilität finden Sie auf [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)**