

## Die Arbeiten in den Monaten Juli und August 2013

Die Monate Juli und August waren geprägt durch die Baumeisterarbeiten in beiden Stationen auf dem Hörnli und Urdenfürggli.

### Talstation Hörnli

In der Talstation auf der Hörnliseite wurde als Foundation eine bis zu 1.5 Meter dicke Bodenplatte erstellt, auf welcher anschliessend das ganze Stationsgebäude aufgebaut wurde. Um die grossen Zugspannungen und Lasten aufzunehmen, wurden Wände, Decken und die Zugseilverankerungen in massivster Bauweise ausgeführt. Bis Ende August konnten die Betonarbeiten an dieser Station zum Grossteil abgeschlossen werden. Die später unter dem Boden liegende Station umfasst neben dem Maschinenraum auch eine Trafostation für die bestehenden und neuen Bahnanlagen, die zukünftige Schneeanlage und das Bergrestaurant auf dem Hörnli. Im Weiteren wurden Räumlichkeiten erstellt für eine Stromerzeugung für den Notantrieb und die Spitzenabdeckung, eine Tankanlage, einen Elektroraum für die Antriebe und Steuerung sowie eine kleine Werkstatt. Alle diese Betonarbeiten konnten bis zur Einstiegsebene per Ende August abgeschlossen werden. Die drei Einfahrtsstützen auf der Hörnliseite wurden wie geplant mit Mikropfählen vor dem Abrutschen gesichert.

### Bergstation Urdenfürggli

Auf dem Urdenfürggli bereitete uns die Geologie grosse Sorgen. Praktisch der ganze Aushub des Spannschachtes erfolgte im Fels, erst der letzte Meter der vorderen Ecke brachte lehmiges Material zum Vorschein. Die nun zusätzlich vorgenommenen Abtastbohrungen zeigten auf, dass mehr als sechs Meter unter der Station eine schräg verlaufende schlechte Erdschicht gefunden wurde. Diese Erdschicht bedingte, dass die Station zusätzlich gesichert werden musste. Dieses zusätzliche Einbauen von Mikropfählen an der Vorderseite des Spannschachtes und das Anbringen von horizontalen Ankern an der Spannschachtrückwand bedeutete eine massive Verzögerung der Arbeiten von einigen Wochen (siehe auch Artikel "die Geologie am Urdenfürggli"). Bis Ende August konnte auch hier ein Grossteil der Betonarbeiten abgeschlossen werden. In den ersten Septemberwochen muss nur noch die Perronebene fertiggestellt werden. In dieser Station wurden nebst dem Spannschacht auch ein Traforaum, ein kleiner Raum für die Technik und zwei Disponibelräume erstellt.

### Geplante Arbeiten

In beiden Stationen sind im September noch die vier massiven Pollerscheiben (viel Beton und noch mehr Armierung) als Hauptarbeit der Baumeister zu erstellen.

Die Materiallogistik bietet weiterhin eine grosse Herausforderung, so wurden über 3'500 m<sup>3</sup> Beton in beiden Stationen verbaut. Dies bedeutet, dass über 4'000 m<sup>3</sup> Betonkies mit der Gondelbahn aufs Hörnli transportiert wurden, zusätzlich ca. 1'000 Tonnen Zement und ca. 380 Tonnen Betonstahl.

Damit die Verzögerungen durch das Schlechtwetter bei Baubeginn und den zusätzlichen Verankerungen verkürzt werden konnten, wurde neben rein technischen Massnahmen auch ein Mehrschichtbetrieb durch die Baumeister eingeführt. Die grossen Betonieretappen erfolgten meist über mehrere Tage, ja es wurde rund um die Uhr Beton eingebaut. Dieser Zeitrückstand konnte durch Mehrarbeiten und das Wetterglück zum Teil aufgeholt werden, doch die Abweichungen zum Bauprogramm durch die geologischen Probleme am Urdenfürggli bestehen heute noch. Diese Verzögerungen wirken sich nun auch auf den Montagebeginn des Seilbahnbauers aus, kann er doch nicht nur später mit seinen Arbeiten beginnen, sondern seine Montage erfolgt unter schwierigeren Verhältnissen (kürzere Tage, schwierigeres Wetter).

Der Projektleiter

Thomas Gurzeler