



Bericht Martin Gut: Gesamt-Projektleiter

Faszinierend und turbulent...

Die Grundaufgabe tönte eigentlich recht einfach: Ersatz der bestehenden Seilbahn durch eine neue Seilbahn mit grösserer Kapazität. Als Gesamtprojektleiter der weltersten Cabrio-Bahn wirft Martin Gut, Dipl. Bauingenieur ETH/SIA, einen Blick zurück auf die faszinierende Entstehungs- und turbulente Baugeschichte.

Dem ausgeprägten Wunsch der Verantwortlichen, eine völlig neue, alternative Seilbahn zu bauen und die Idee, die Seilbahnkabine mit „Cabrio-Feeling“ zu gestalten, führten zur Entwicklung von einigen Varianten. Dank Computer-Simulationen wurde festgestellt, dass sich bei dieser und jener Idee Problemfelder auftaten. Es wurden verschiedene Varianten zur Lösung dieser Probleme studiert und alternative Fahrzeugkonzepte geprüft. Zusammen mit Spezialisten der Garaventa und den Dipl. Seilbahnbau-Ingenieuren ETH, Reto Canale und Georg Kopanakis wurde eine Version mit der Zugseilführung, analog einer Funifor-Pendelbahn (Variante einer Luftseilbahn mit zwei parallel verlaufenden Tragseilen) entwickelt, die alle technischen Anforderungen zu erfüllen vermochte. Am 1. Juli 2009 beschloss der Verwaltungsrat der Stanserhorn-Bahn, die Variante Cabrio-Bahn mit der Garaventa, Goldau, als Vertragspartner zu bauen. Als Bauingenieur wurden die CES Bauingenieur AG in Sarnen und als Architekten die WaserAchermand Architektur in Stans ausgewählt.

Knacknüsse geknackt

Ab April 2011 wurde mit Vorarbeiten begonnen. Starttermin für den eigentlichen Bau der Stationen und der Stützenfundamente war im Mai 2011 als das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Projekt genehmigte. Die Bauarbeiten waren in den Sommermonaten geprägt von Erschwernissen. Auf dem Berg traten technische Probleme beim Betrieb der Materialseilbahn auf. Zudem genügten ihre Transportleistungen nicht. Eine zweite Materialseilbahn auf der Südseite des Stanserhorns löste die Logistikprobleme. Sorgen bereitete auch der Aushub im Bereich der Bergstation. Die Betonkonstruktion der Bergstation musste wesentlich verstärkt und die Verankerung im Berg mit mehr, längeren und schwereren Ankern gesichert werden. Um das Bauprogramm einhalten zu können, wurde während drei Monaten zweischichtig gearbeitet. Alle getroffenen Massnahmen erwiesen sich als zweckmässig, führten aber auch zu erheblichen Mehrkosten.

Eine Erfolgsgeschichte

Im Winter 2011/2012 wurde in den Stationen und an den Stützen durchgehend gearbeitet. Die Eröffnung ist nun Abschluss einer langen, anspruchsvollen und interessanten Arbeit aller Beteiligten. Im Rückblick, so Martin Gut, war die Mitarbeit an diesem Projekt - das im Verlauf der Planungsphase mehrmals in Frage gestellt wurde - und

bei der Ausführung von unvorhergesehenen und schwerwiegenden – aber gemeinsam bewältigten - Problemen begleitet war - eine echte Herausforderung. Der grosse Optimismus und der stete Wille der Bauherrschaft eine Cabrio-Bahn zu realisieren, war aber immer ungebrochen. Die Bereitschaft der Projektierenden, zukunftsweisende Lösungen zu finden und der vorbildliche Einsatz der Bauarbeiter und Monteure, die qualitativ hochstehende Arbeit geleistet haben, sind die Erfolgsfaktoren die zu einer fantastischen Seilbahn geführt haben. „Als Projektleiter in diesem Team mitzuarbeiten war spannend, manchmal anstrengend vor allem aber eine Tätigkeit, die mir viel Freude bereitet hat“, hält Martin Gut abschliessend fest.

Kontakt:

Stanserhorn-Bahn
Jürg Balsiger, Direktor
Stansstaderstrasse 19
6370 Stans

Stanserhorn-Bahn
Fabienne Huber, Marketingleiterin
Stansstaderstrasse 19
6370 Stans

Mobile 079 208 75 62
Telefon 041 618 80 46
Email juerg.balsiger@stanserhorn.ch

079 512 01 88
041 618 80 42
fabienne.huber@stanserhorn.ch