

# ENDLICH FÄHRT SIE WIEDER

Samstag, 25. November 2006, ab 12.00 Uhr fahrplanmässiger Betrieb

www.feldis-lrf.ch

## Grosser Komfort mit der neuen Luftseilbahn Rhäzüns–Feldis

### Aufgabe, Konzept, besondere Probleme

Unsere Hauptaufgabe bestand in der Koordination des gesamten Projektierungs- und Bauablaufs zwischen Bauherrn, Bahnbauer und den verschiedenen Unternehmern, angefangen mit der Eingabe der Plangenehmigungsunterlagen im Juli 2005 und endend mit der Übergabe der Anlage an den Bauherrn im November/Dezember 2006. Nach teilweise intensiven Diskussionen vor allem bezüglich des Raumbedarfs (im Zusammenhang mit dem Umbau) resultierte schlussendlich die heute vorliegende Anlage.

So entsteht im Untergeschoss der Talstation neu ein Büro mit Umkleideraum; der alte Maschinenraum wird in eine kleine Werkstatt umgebaut. Im Perrongeschoss entstehen durch Umbauarbeiten ein neuer Kdo-Raum mit integrierter Kasse sowie neue Toilettenanlagen (behindertengerecht). Materialumschlagsraum und Warteraum können durch den Teilabbruch des Spannschachtes um jeweils 2 m<sup>2</sup> vergrössert werden. Über dem Perrongeschoss wird der neue Maschinenraum untergebracht; aus brandschutztechnischen Gründen über eine Aussentreppe erreichbar. Die Eingangstreppe wird neu erstellt und mit einer Rampe ergänzt. Die beiden bestehenden seitlichen Ausgänge werden beibehalten; sie bilden Bestandteil des Brandschutzkonzeptes.

Das alte Bergstationsgebäude – teilweise noch aus Holz – wurde vollständig bis 85 cm unter die frühere Perronhöhe abgebrochen; darauf entsteht eine neue Station. Das Perrongeschoss wird dabei völlig neu gestaltet; es entstehen wiederum Kdo-Raum, Warteraum, Toilettenanlagen (behindertengerecht) und Materialumschlagsraum. Dazu muss das Gebäude auf beiden Seiten um ca. 2 m, und auf der Talseite um 4 m vergrössert werden. Die Fassade des Perronbereichs besteht aus Trapezblechen, aussen verkleidet mit einer Holzschalung.

Während der Bauphase fanden wöchentliche Bausitzungen statt, an denen als wichtigstes und fest verankertes Traktandum immer wieder das Bauprogramm vorkam; es musste konsequent darauf geachtet werden, dass die vom Bahnbauer für die Montage des mechanischen Teils benötigten Bauteile zuerst fertig gestellt wurden.

Bei diesem grossen Zeitdruck durfte natürlich nie die Qualität des Bauwerkes aus den Augen gelassen werden, will man doch der Bauherrschaft ein Bauwerk übergeben, das – gemäss Betriebsbewilligung – die nächsten 20 Jahre einwandfrei funktionieren muss. All diese Vorgaben unter einen Nenner zu bringen, war für uns wohl die grösste Herausforderung.

### Dank

Die Pendelbahn Rhäzüns–Feldis wird termingerecht fertig gestellt; unter Berücksichtigung der kurzen Bauzeit eine ausserordentliche Leistung aller am Bau beteiligten Unternehmen, aber auch der Bauherrschaft sowie deren Mitarbeiter.

Wir danken an dieser Stelle der Bauherrschaft für das in uns gesetzte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit. Wir danken aber auch den beteiligten Unternehmen für den grossartigen Einsatz bei der Verwirklichung dieses Werkes.

### FREDY UNGER AG

Fredy Unger, dipl. Bauing. ETH, Projektleiter

Wir danken der Bauherrschaft für den geschätzten Auftrag

