

StaTTgeflüster



Stefan Geissbühler

Eine Ode an Bode

Die Nachricht ging im globalen News-Strudel beinahe unter. Einer der komplettesten Skifahrer aller Zeiten hängt die Bretter, die bekanntlich die Welt bedeuten, endgültig an den Nagel. Wenigstens im Weltcup. «Bad Boy» Bode Miller wird nie mehr rennmässig das Lauberhorn oder die Streif herunterdonnern. Er konzentriert sich fortan auf die eigene Skimarke – die standesgemäss Bomber heisst – und auf seine im Entstehen begriffene Grossfamilie.

Miller, der selbst aus einer Hip-piefamilie stammt, liebte den unkonventionellen Auftritt im Skizirkus. So nächtigte er jeweils im eigenen Motorhome in Lauterbrunnen – und trudelte auch schon mal übernachtigt im Starthäuschen ein. Um danach mit grossem Vorsprung zu siegen (natürlich nicht ohne kurz vor dem Ziel zu stürzen...).

Alles oder nichts: Das war Millers Devise. Und seine Bilanz lässt sich sehen: Er errang in allen fünf alpinen Disziplinen Siege und sammelte sechs olympische und vier weltmeisterliche Medaillen. Chapeau. Sein letzter Auftritt im Weltcup bleibt also jener vom 5. Februar 2015 in Beaver Creek. Millers Comeback – er hatte in dieser Saison zuvor lediglich die Trainings in Wengen und Kitzbühel absolviert – ging in die Hose. Mit bester letzter Zwischenzeit blieb er an einer Torstange hängen, flog ab und stürzte fürchterlich. Miller stand auf, biss die Zähne zusammen und humpelte mit einer tiefen Fleischwunde am Bein von dannen.

Schnee liegt in der Luft. Die Vorfreude auf einen richtigen Winter wächst. Und darauf, im schönen Berner Oberland kompromisslos (mit Blick auf die Sicherheit vielleicht nicht mit allerletzter Konsequenz, siehe oben) auf den Ski zu stehen. Und in lässiger leichter Rücklage à la Bode einige perfekte Radien auf die Piste zu zaubern.

stefan.geissbuehler@bom.ch

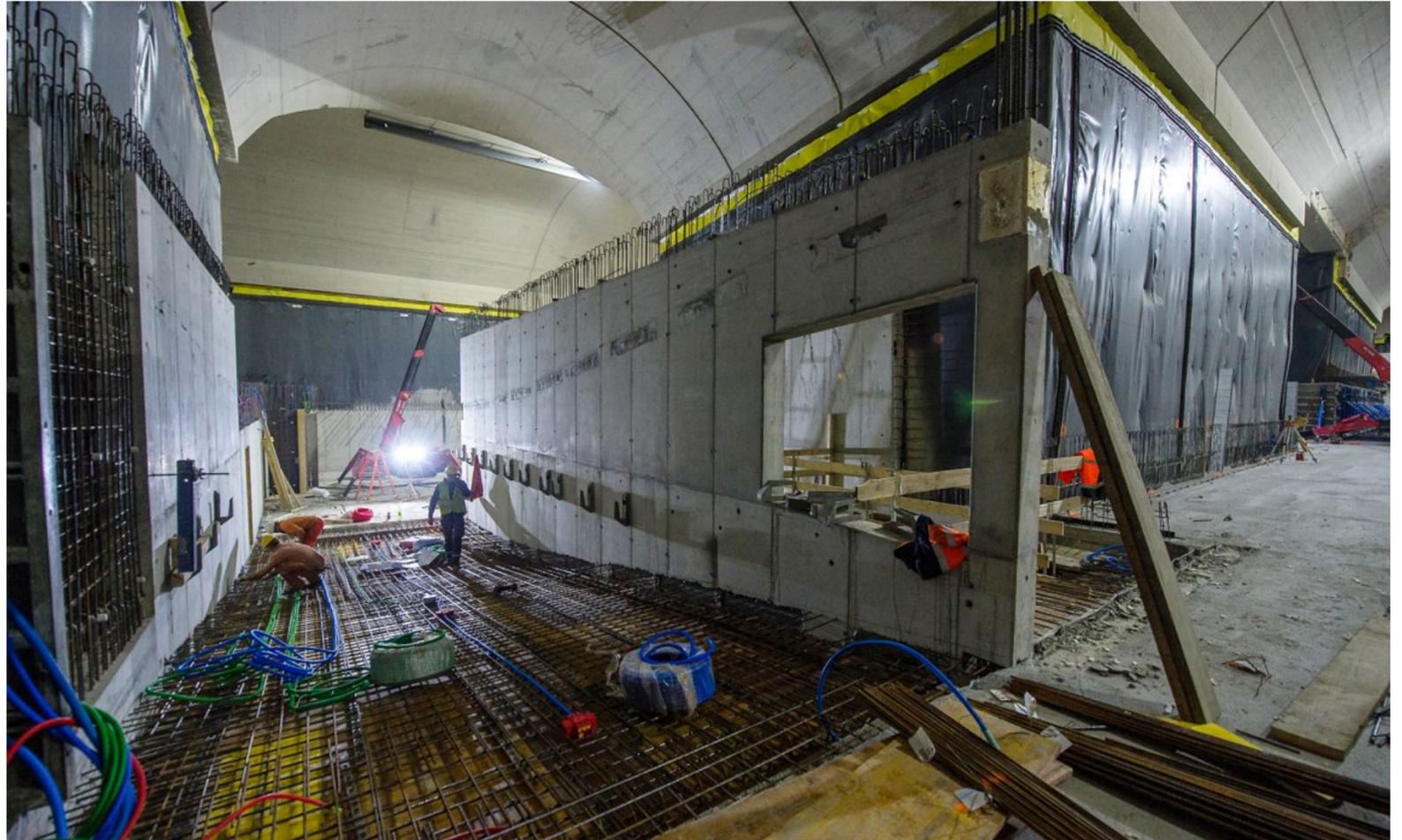
In Kürze

ZWEISIMMEN
Technischer Defekt im Vordergrund

Die Ermittlungen zum Brand eines Zweifamilienhauses in Grubenwald (wir berichteten) von Ende September sind abgeschlossen, teilte gestern das Regierungstatthalteramt Obersimmental-Saanen mit. Demnach steht eine technische Havarie in der elektrischen Installation des Hauses im Vordergrund. Durch den Brand wurde das Zweifamilienhaus unbewohnbar. Der Sachschaden dürfte sich nach ersten Schätzungen auf mehrere Hunderttausend Franken belaufen. *pd*

Pro Woche werden im Schlossberg 350 Kubikmeter Beton verbaut

THUN 35 Arbeiter sind derzeit jeden Tag im Schlossberg beschäftigt, rund 350 Kubikmeter Beton verbauen sie pro Woche für das Schlossberg-Parking. Bereits ist das erste Zwischendeck komplett eingebaut, bis Weihnachten folgen fast alle weiteren. Hohlkörper sorgen dafür, dass die Decken nicht zu schwer werden.



Diese Rampe, für die hier die Armierung verlegt wird, führt von der Burgstrasse-seitigen in die um ein Halbgesschoss tiefer liegende Hauptgasse-seitige Kaverne.

Bilder Patric Spohni

Die Zeiten, als im Thuner Schlossberg zwei riesige Löcher klafften, sind vorbei. Im Sommer wurde der Ausbruch der beiden Kavernen für das Parking abgeschlossen – seither laufen die Betonarbeiten auf Hochtouren. Der Boden des künftigen Parkings sowie das erste Zwischendeck in beiden Kavernen sind bereits eingebaut, wie ein Augenschein vor Ort zeigt. Waren bei den Ausbruchsarbeiten normalerweise nur 5 Personen pro Schicht unter Tage an der Arbeit, sind es jetzt 35, die pro Woche 350 Kubikmeter Beton verbauen. Statt zwei Schichten wie beim Ausbruch gibt es nur noch eine – von 7 bis 17 Uhr. Wer aufgrund dieser Tatsache aber denkt, die Arbeiten gehen relativ langsam voran, der täuscht sich: «In zwei Wochen bauen wir eine komplette Etage ein», sagt Andreas Popp, Projektleiter Betonbau der Arbeitsgemeinschaft (Arge) Marti Schlossberg. Er führt durch die Baustelle und zeigt das unterste Parkgeschoss: Hier ist die Höhe der Etagen bereits ersichtlich. Noch wird die Decke abgestützt. «Das wird aus Sicherheitsgründen so bleiben, bis das oberste Deck eingebaut ist», sagt Popp.

Zugang über Treppenturm

Eine Etage höher sind die Arbeiter daran, die Armierung für eine der Rampen von der Burgstrasse-seitigen in die um ein Halbgesschoss tiefer liegende Hauptgasse-seitige Kaverne zu verlegen. Auch hier wird bald betoniert. Der ganze Beton wird über zuvor verlegte Pumpleitungen vom Eingang des künftigen Parkings her in die Baustelle gepumpt. Schweres Gerät, das die Arbeiter benötigen, wurde zuunterst in der Baustelle deponiert, als noch eine Rampe bestand. Jetzt erfolgt der Zugang für die Bauarbeiter über einen provisorischen Treppenturm. Ganz zuoberst an der Kavernen-

decke verläuft eine Kranschiene, damit Geräte und Material längs verschoben werden können.

Andreas Popp erklärt den Ablauf, der immer gleich ist: «Zuerst betonieren wir die Wände bis zur Unterkante der nächsten Etage, dann kommen die Decken an die Reihe.» Wichtig ist dabei jeweils das Zusammenspiel aller Arbeiter – etwa auch der Elektriker, die in den Fahrbahnplatten Leerrohre und Einlageteile verlegen. Bauführer Michael Waeber zeigt derweil mit Zahlen die Dimensionen auf: «Pro Etage benötigen wir 40 Tonnen Eisen, 200 Kubikmeter Beton für die Wände und 500 Kubikmeter Beton für die Decke.» Verlegt werden zudem auf jeweils 700 Quadratmetern Hohlkörper, wie auf dem nächsten entstehenden Geschoss zu sehen ist. Dabei handelt es sich um knapp 20 Zentimeter hohe, mit Luft gefüllte Kunststoffkugeln. Das klingt unspektakulär – doch die Hohlkörper haben eine enorm wichtige Funktion: Nur dank ihnen

«Pro Etage benötigen wir 40 Tonnen Eisen, 200 Kubikmeter Beton für die Wände und 500 Kubikmeter Beton für die Decke.»

Michael Waeber
Bauführer

können die Decken mit einer Spannweite von 14,5 Metern stützenfrei eingebaut werden. Wären die Decken nur aus Beton, wäre das Gewicht viel zu hoch. Jeweils zwei Hohlkörper werden übereinander montiert – darunter und darüber verbleibt bloss je eine 6 Zentimeter dicke



Diese Hohlkörper werden eingebaut, damit die Decke nicht zu schwer wird.



Das unterste Parkdeck wird noch mit Baumstämmen abgestützt.



Sie leiten die Baustelle: Andreas Popp (links) und Michael Waeber.

Betonschicht. «Das reicht für ein Parking für Personenwagen», betont Michael Waeber.

Problem mit Mergel

Mit dem Fortschritt unter Tage ist der Projektleiter Betonbau Andreas Popp zufrieden: «Wir sind im Zeitplan», sagt er. Dies, obwohl es am Schluss der Ausbruchsarbeiten eine negative

«Wir sind im Zeitplan – obwohl es am Schluss der Ausbruchsarbeiten eine negative Überraschung gab.»

Andreas Popp
Projektleiter Betonbau

Überraschung gegeben habe: «Im Solenbereich haben wir Mergel vorgefunden.» Dieser quillt auf, wenn er nass wird – was zu starkem Druck auf den Beton führen kann. Deshalb mussten laut Popp Verstärkungsmaßnahmen angeordnet werden: An den betroffenen Stellen wurden dickere Bodenplatten verbaut. Ansonsten blieb die Crew der Arge Marti vor Unfällen und weiteren Unannehmlichkeiten verschont.

Bis Weihnachten sollen nun alle Fahrbahnplatten ausser der allerletzten eingebaut sein. Danach werden die Seitenwände und Stirnflächen fertiggestellt. Ab Februar 2018 folgen der Einbau des Liftschachts auf den Schlossberg und der Bau des Eingangsbereichs an der Burgstrasse. «Im Mai 2018 sollte der Betonbau fertig sein», sagt Andreas Popp. Dann verbleiben nur noch die Abschlussarbeiten, bevor das 45 Millionen Franken teure Parking im Schlossberg mit 300 Plätzen im November 2018 eröffnet werden soll. *Michael Gurtner*