

DIE BAHNEN

JOURNAL DER BERGBAHNEN SÖLDEN 08/09

DIE ZUKUNFT AM GAISLACHKOGL

Zwei architektonisch
spektakuläre Seilbahnen
führen künftig auf den
Gaislachkogel

www.soelden.com

DIE NEUE GAISLACHKOGL BAHN KOMMT

Auf den Gaislachkogel werden künftig zwei der architektonisch spektakulärsten und technisch modernsten Seilbahnen Österreichs führen. Im Sommer 2009 beginnen erste Bauarbeiten an den Fundamenten der Bergstation. Ab der Wintersaison 2010/2011 nimmt die neue Gaislachkogel-Bahn den Betrieb auf.

Die behördlichen Genehmigungsverfahren sind noch voll im Gang. Aber es steht bereits jetzt fest, dass in Sölden wieder etwas Großes und für die Seilbahnbranche völlig Neuartiges entstehen wird. Nach 50.000 Betriebsstunden hat die bestehende und 1988 eröffnete 2-Seil-Umlaufbahn auf den Gaislachkogel ihren Dienst zwar noch nicht ganz, aber doch recht bald endgültig erfüllt. Noch bis Ende der Wintersaison 2009/2010 wird sie Gäste bis auf über 3.000 Meter Seehöhe transportieren. Die Projektskizzen der geplanten Anlagen versprechen einen aufsehenerregenden Neubau. Tatsächlich erschließen künftig zwei Seilbahnen aus dem Hause Doppelmayr Söldens herausragenden Skiberg. Die untere Sektion bis zur Mittelstation wird als Einseilumlaufbahn ausgeführt. Von der Mittelstation führt anschließend eine 3-S-Bahn auf den Gipfel. Im Prinzip verläuft die neue Gaislachkogel-Bahn auf der Trasse der bisherigen Anlage. Von der Mittelstation auf den Berg versetzen

die Planer den Bahnverlauf rund 30 Meter – in erster Linie aus geologischen Gründen.

Zeitgemäße Architektur

Neben Betriebssicherheit, Fahrkomfort und erhöhter Transportkapazität war es den Bergbahnen Sölden ein Anliegen, auch architektonische Akzente zu setzen. Das Architekturbüro Johann Obermoser aus Innsbruck beweist mit seinen Entwürfen, dass es diesem Anspruch mehr als gerecht wurde. An der Talstation bildet ein schlankes Stahlskelett den Korpus der länglichen Gebäudehülle des Gondel-Bahnhofs, die Außenhaut besteht aus einer reißfesten und transparenten Kunststoff-Folie. Das futuristische Gesamtbild wird durch den Kontrast zum bestehenden Verwaltungsgebäude positiv verstärkt. Es ist ein markanter, lang gestreckter Baukörper, der gewiss auch als optischer Werbeträger für Sölden Erfolge feiern wird.

ALLE FACTS ZUR NEUEN GAISLACHKOGL-BAHN

Baubeginn Gipfel: Für die 3-S-Bahn wird eine Bauzeit von 9 Monaten benötigt. Für die Arbeiten in 3.054 Meter Höhe stehen aber nur rund 5 Monate Bauzeit zur Verfügung. Deshalb werden schon im Sommer 2009 die Fundamente der neuen Bergstation errichtet.

Baubeginn Stationsgebäude: Ab 13. April 2010 können die ausführenden Firmen die Arbeiten mit dem Bau der Betriebsgebäude (Tal-, Mittel- und Bergstation) und der Seilbahntechnik fortsetzen.

Betriebsstart: Beginn Wintersaison 2010/2011

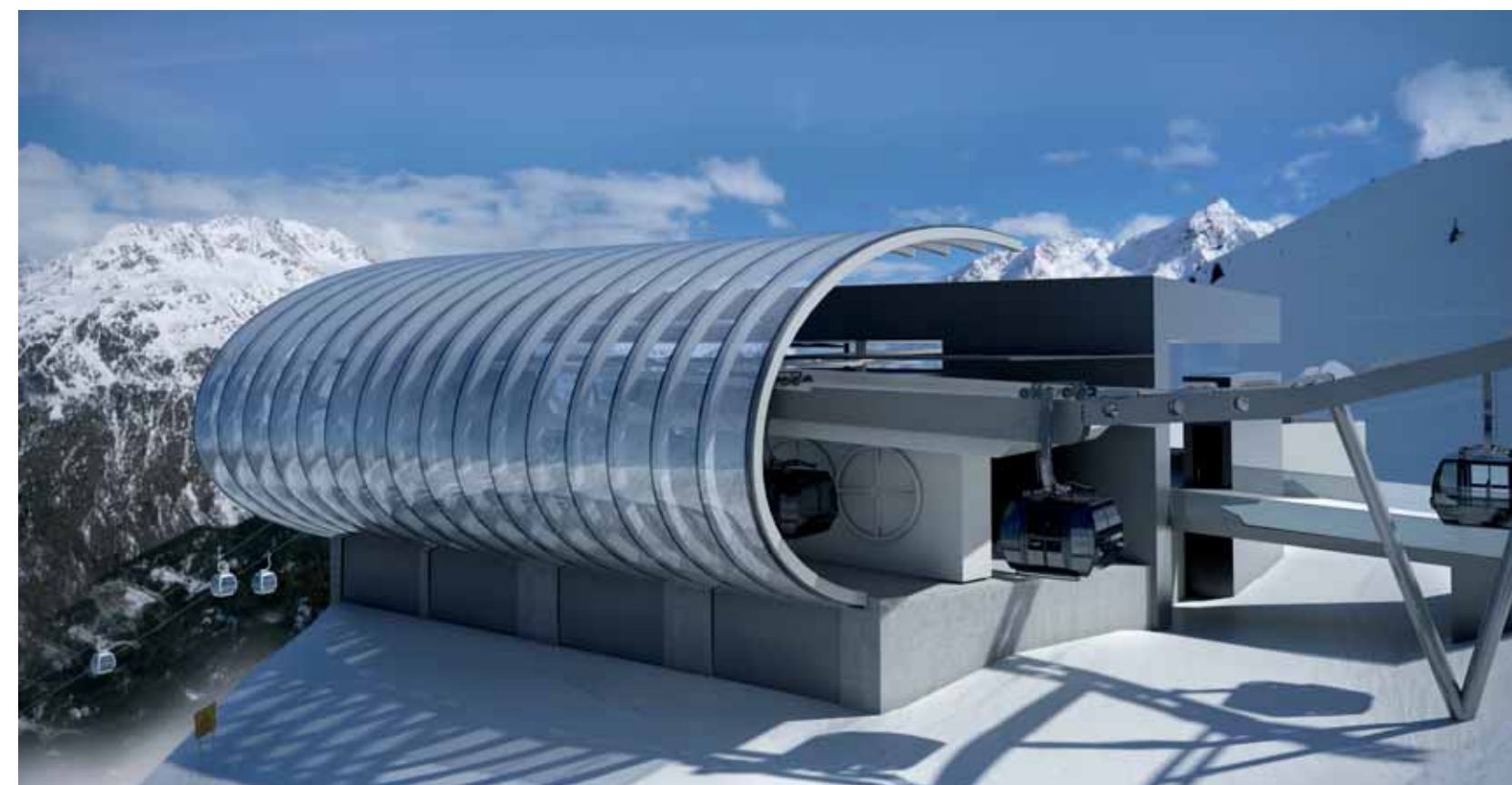
Seilbahntechnik: Doppelmayr

1. Sektion:	Einseilumlaufbahn	2. Sektion:	3-S-Bahn
Schräglänge:	2040,48 m	Schräglänge:	1978 m
Fahrzeugkapazität:	8 Personen	Fahrzeugkapazität:	30 Personen
Fahrtgeschwindigkeit:	6 m/s	Fahrtgeschwindigkeit:	6 m/s
Förderleistung:	3600 Personen pro h	Förderleistung:	2600 Personen pro h
Gondeln:	107	Stützen:	3
Fahrzeit:	6,7 min	Gondeln:	19
Höhe Tal:	1363 m	Fahrzeit:	5,5 min
Höhe Berg:	2174 m	Höhe Berg:	3040 m
Höhendifferenz:	811 m	Höhendifferenz:	864 m

Planer: Architekturbüro
DI Johann Obermoser, Innsbruck

IM TAL

IN DER MITTE



Blick von oben: Alter und neuer Gebäudekörper der Talstation.

War die Förderleistung der 1. Sektion bisher mit theoretisch 2.400 Personen pro Stunde maximal ausgelotet, so wird dies bei der neuen Gaislachkogel-Bahn erst bei 3.600 Personen der Fall sein. „Es gibt weltweit keine Einseilumlaufbahn, die mehr als 3.000 Fahrgäste in der Stunde transportieren kann. Wir setzen hier eine Rekordmarke“, erläutert Jack Falkner, Geschäftsführer der BBS. Zwei technische Innovationen ermöglichen dies. Zum einen verläuft der Zustiegsbereich zukünftig parallel zum Seil. Bisher befand sich der Zustieg in der Rundung der Seilführung. Die größere Länge des neuen Zugangs erlaubt es mehr Skisportlern als bisher, gleichzeitig einzusteigen.

8er-Gondeln

Die 8er-Gondeln sind zudem durchgehend mit Sitzplätzen ausgestattet. „Der Füllungsgrad ist bei Gondeln mit Sitzplätzen automatisch höher. Einen erkennbaren leeren Sitzplatz besetzt man eher als einen Stehplatz“, so Geschäftsführer Walter Siegle. Die Zustiegsplattform erreichen Fahrgäste über seitlich am Gebäude verlaufende Rolltreppen bzw. per Lift. Einen Stock über diesem Bereich befindet sich die Garage für die Gondeln, die per Schrägaufzug eine Etage höher „geparkt“ werden. Die Bauarbeiten beginnen am 13. April 2010. Bis auf das Erdgeschoss fällt die derzeitige Talstation den Abrissarbeiten zum Opfer. Das bisherige Verwaltungsgebäude mit den Kassen sowie der bestehende Sportshop bleiben erhalten.

Stilistisch arbeiten alle drei neuen Stationsgebäude der Gaislachkogel-Bahn mit ähnlichen Mitteln. Gemeinsamer Nenner ist die harmonisch geschwungene Gebäudeform, deren Inneres ein Stahlskelett bildet, über das sich wiederum eine Kunststoffhaut spannt. Der Baukörper wird auch an der Mittelstation bemerkenswerte Dimensionen aufweisen. So liegt die künftige Ausstiegsplattform auf der Dachhöhe des derzeitigen Restaurants, das in der jetzigen Form unangetastet bleibt. Vorerst zumindest. Die Dachhöhe des „Fahrmittel-Bahnhofs“, wie er in der Seilbahnersprache heißt, beträgt ganze 16 Meter.

Per Rampe auf die Piste

Wer von der Mittelstation aus auf die Piste möchte, fährt über eine abschüssig verlaufende Rampe hinaus – das bisher notwendige Anschieben per Skistöcke entfällt dadurch. Wer weiterfährt, steigt in die 3-S-Bahn, die zum Gipfel führt. Im Stationsgebäude selbst eröffnet ein 190 Quadratmeter großes Fenster ein sehenswertes Panorama in Richtung der Stubai Alpen. Bevor es allerdings so weit ist, müssen ab April 2010 die bisherigen Teile des Betriebsgebäudes den Baggerschaufeln weichen. Im Keller entstehen komplett neue Werkstätten und Garagen für die Pistengeräte.



Spektakuläre Architektur auch an der Mittelstation.

AM BERG



Ein 3-S-System verbindet Mittel- und Bergstation des Gaislachkogls.

Schon bisher mussten zwischen der Mittelstation und der Bergstation des Gaislachkogls Stützenabstände von 750 Metern überwunden werden. In Zukunft beträgt der längste Abschnitt zwischen zwei Stützen 1200 Meter! Waren bisher 4 Stützen in der oberen Sektion nötig, so werden es beim neuen 3-S-System nur noch drei sein. Die Gondeln ruhen beim 3-S-System (= 3-Seil-System) auf zwei Tragseilen und werden von einem Zugseil gezogen. Fahrgäste steigen an der bestehenden Mittelstation ein.

„Neuzugang“ am Gipfel

Aufgrund von Problemen mit Permafrost muss die neue Bergstation um rund 30 Meter nach

Norden versetzt werden. Dadurch ändert sich auch die Trassenführung leicht. Keine Auswirkungen hat dies auf das bestehende Bergrestaurant „Tre Milla“ und die BIG-3-Plattform. Zwischen neuer Bergstation und bestehenden Gebäudeteilen verläuft der Ausstieg. Auf die Planer, Baufirmen und das Team der BBS wartet mit der Errichtung der Anlage eine beträchtliche Herausforderung. Alleine die letzte Stütze vor der Bergstation misst 50 Meter Höhe und 50 Meter Länge. Für sie muss ein Betonfundament mit der Dimension von rund 28 regulären Einseilumlaufbahn-Stützen gebaut werden. Die entstehenden Seilkräfte erreichen das 30-fache herkömmlicher Werte.

