



# Die Bahnen

## *Ein technisches Meisterwerk entsteht*

*Die neue Gaislachkoglbahn  
verlangt ihren Erbauern alles ab.*







**Bauen in Extremlage**  
Allen Widrigkeiten zum Trotz  
entwickelt sich der Baufortschritt  
am Gaislachkogel wie geplant.

## Ein bewegtes Jahr am Gaislachkogel

Das Ende einer Ära und einen vielbeachteten Neuanfang stellt das Projekt „Gaislachkogelbahn Neu“ dar. Nach dem Abriss der bisherigen Bahn laufen die Arbeiten für die Nachfolganlagen auf vollen Touren. Das internationale Referenzprojekt soll ab Mitte Dezember die ersten Wintersportler sicher auf den beliebten Skiberg transportieren.

**K**ein Abschied mit Wehmut, wohl aber ein zufriedener Rückblick ging mit der Betriebseinstellung der bisherigen Gaislachkogelbahn einher. Im Rahmen einer kleinen Feierstunde trafen sich Pioniere, Konstrukteure (Doppelmayr, ETH Zürich), Behördenvertreter und Mitarbeiter der Bergbahnen Sölden, um der technischen Pionierleistung nach 22 Jahren Lebewohl zu sagen.

Das Nachfolgeprojekt geht zur kommenden Wintersaison in Betrieb. Bis zum Start verbleiben nur noch wenige Monate. Das Team von Robert Horntrich, Gebietsleiter am

Gaislachkogel, stellt sich der großen Herausforderung.

Der unmittelbare Übergang vom Winter- in den Baustellenbetrieb und wieder zurück in die Dienstleistung erfordert höchste Einsatzbereitschaft aller Beteiligten. „Heuer haben wir nochmals die gleiche Situation wie im Vorjahr, das bedeutet eineinhalb Jahre volle Belastung. Damit so etwas möglich ist, muss das entsprechende Potenzial an Arbeitskräften im Unternehmen selbst vorhanden sein“, zollt Walter Siegele, Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden, den involvierten Mitar-

beitern Respekt. Schließlich bewerkstelligt das Bergbahnen-Sölden-Team neben den Megabaustellen am Gaislachkogel auch noch den Bau des Panorama-Speichersees.

### Zügiger Baufortschritt

Parallel zur Demontage der bisherigen Gaislachkogelbahn wurde im April mit dem Freimachen der Zufahrtswege begonnen. Nach der Einstellung des Skibetriebs konnten bereits am darauf folgenden Freitag sämtliche Stützen inklusive der Bergstation mit Radfahrzeugen erreicht werden. Schon Anfang



### Bauarbeiten live im Internet

Der Fortschritt der Bauarbeiten ist live via Webcam über das Internet zu verfolgen. Unter [www.soelden.com](http://www.soelden.com) gibt es aktuelle Bilder der Mittel- und Bergstation der Gaislachkogelbahn zu sehen. Wer die entscheidenden Arbeiten verpasst hat, kann mittels Zeitrafferaufnahmen diese im Nachhinein nochmals aufrufen.





Robert Horntrich

## „So ein Vorhaben findet nicht alle Jahre statt.“

Welcher organisatorische Aufwand steht für Sie als Leiter hinter dem Projekt „Gaislachkoglbahn Neu“?

**Horntrich** „Einzelne können bei einer Baustelle dieser Größe nicht viel bewegen. Ich leite das Gesamtprojekt, hinzu kommen Bauleiter und Poliere. Darüber hinaus muss der tägliche Betrieb fortgeführt werden, denn die restlichen Anlagen haben mit Beginn der Wintersaison auch wieder ordentlich in Betrieb zu gehen.“

Im Zuge der Arbeiten bringen die Bergbahnen Sölden einiges an Eigenleistungen ein. Lässt sich dieses Engagement beziffern?

**Horntrich** „In Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen werden von unseren Mitarbeitern 1000 Arbeitsstunden bei der Demontage der alten Bahn und rund 14.000 Arbeitsstunden im Zuge des neuen Projekts geleistet.“

Der Projektfortschritt ist live im Internet über mehrere Webcams zu verfolgen. Was ist die Intention dahinter?

**Horntrich** „Für Techniker und Seilbahner handelt es sich bei der neuen Gaislachkoglbahn um ein Vorhaben, das nicht alle Jahre stattfindet. Das verlangt auch zeitgemäße Medien.“



April befreite man die Baustelle an der Bergstation von Schnee und Eis, um diese baureif zu machen. „Die Arbeiten am Gipfel ohne geeignete Zufahrt wären utopisch. Mit Materialseilbahn oder Hubschraubertransport ginge das nie in dieser kurzen Zeit“, so Siegele.

In den ersten Aprilwochen gingen die Abbrucharbeiten konzertiert vonstatten. Am Ende des Monats war der Großteil der Station abgetragen und das Seil entfernt. Der Startschuss für die Baumeistertätigkeiten erfolgte im Mai. Mitte des Monats stand die erste Stütze der 3-S-Bahn. Zählen Baustellen auf über 3.000 Meter schon an sich als außergewöhnliches Vorhaben, so erschwerte das schlechte Wetter im vermeintlichen Wonnemonat die Arbeiten. Heftige Niederschläge und Wind-

geschwindigkeiten mit mehr als 100 km/h prägten das Geschehen am Gaislachkogel.

Den Widrigkeiten zum Trotz entwickelte sich der Baufortschritt wie geplant. Die massive Stütze 3 der 3-S-Bahn, die selbst von Sölden aus zu sehen ist, wurde Mitte Juni fertig montiert und mit dem traditionellen Firstbaum versehen. Auch die Hochspannungskabel und Steuerleitungen zwischen Tal- und Mittelstation liegen bereits unter der Erde.

„Bis Ende Juni sind alle Stützenfundamente der 8-Einseilumlaufbahn fertig und die Firma Doppelmayr legt im Juli mit der Montage der seilbahntechnischen Teile an allen Stationen los“, erklärt Robert Horntrich den weiteren Verlauf. Die Montagearbeiten ziehen sich bis Ende Oktober, doch bereits



Im Juli 2010 beginnt die Montage der Stahlkonstruktion in den einzelnen Stationsgebäuden.

**Facts** 200 Tonnen Stahlteile für die Stütze der 3-S-Bahn □ **Kabinen der 3-S-Bahn im eleganten Schwarz** □ **Recycling:** Abbruchbeton vor Ort zerkleinert, sortiert und wiederverwendet □ **Rund 120 Arbeiter** sind in den verschiedenen Baulosen und -abschnitten beschäftigt □ **Gondeln der 8-EUB in Blau gehalten mit Branding und Sinnsprüchen** zum Thema Nachhaltigkeit. Farbe ändert sich je nach Blickwinkel und Sonneneinstrahlung

im September soll sich die 8-EUB zum ersten Mal bewegen.

### Vorlaufzeit für planmäßigen Saisonstart

Ebenfalls im Juli beginnen die Stahlbauer damit, die einzelnen Stationsbereiche zu montieren. Äußerste Präzision ist dabei notwendig, denn die Folien, die im Anschluss über das Stahlskelett gezogen werden, sind vorgefertigt und gestatten nur Toleranzen im Millimeterbereich. Das futuristische Design der drei Stationen soll bis Mitte September erstmals in natura zu bewundern sein.

Erste Deadline für einen zeitgerechten Start zur Wintersaison 2010/2011 ist Ende Oktober. „Zu diesem Zeitpunkt müssen sich

beide Bahnen drehen, um im Dezember in Betrieb gehen zu können. Davor sind noch Einstellarbeiten, betriebsinterne Überprüfungen und das grüne Licht der Behörde notwendig“, beschreibt Robert Horntrich den exakt definierten Zeitplan. Der Routinier erlebt in seiner Tätigkeit bei den Bergbahnen Sölden die nunmehr dritte Anlage auf den Gaislachkogel.

Ein wesentlicher Teil des Vorgängermodells findet bei der neuen Bahn eine Wiederverwendung. „Das alte Förderseil kommt als Zugseil bei der 3-S-Bahn wieder zum Einsatz“, erzählt Horntrich, und damit lebt ein Stück Sölder Seilbahngeschichte beim neuen Projekt weiter.

i



## Moderne Bautechnik lässt Reaktion bei Permafrost zu

Bei den Planungen für die Bergstation am Gaislachkogel wurde dem Thema Permafrost besonderes Augenmerk geschenkt. Durch eine neuartige Fundamentierung der Antriebsstation der 3-S-Bahn lassen sich etwaige Rückgänge des Dauerfrostbodens ausgleichen.

Das Gewicht des Bauwerkes ist auf 23 Einfeldfundamente abgestützt, die perma-

nent durchlüftet sind. Dadurch soll ein Ausschmelzen des Eises verhindert werden. „Sollten wider Erwarten Einfeldfundamente ausschmelzen oder sich setzen, passiert dem Riegel, auf dem die Antriebsstation liegt, nichts. Dieser ist in sich stabil und kann über hydraulische Pressen wieder nachgestellt und unterbaut werden“, beschreibt Robert Horntrich die diffizile Technik. Mittels elektronischer Messsysteme werden alle Druckänderungen online erfasst und bei Bedarf wird entsprechend reagiert.

Auch bei der massiven Stütze 3 der 3-S-Bahn kurz vor der Bergstation ist das Fundament ähnlich aufwändig konstruiert. Der Fundamentrahmen befindet sich in einer betonierten Wanne. In dieser Position ist er dreidimensional beweglich und kann in jede Richtung ca. 50 Zentimeter nachgestellt werden.



Walter Siegele

Wie ordnen Sie persönlich dieses Bauprojekt ein?

**Siegele** „Es zeigt sich eindrucksvoll, dass es sich hier um keine Standardbahn handelt, sondern um etwas wirklich Außergewöhnliches und eine besondere Herausforderung. Man muss sich nur die Bergstation ansehen und die Wetterverhältnisse im Mai und Juni. Die Beteiligten legen mit enormem Einsatz eine Meisterleistung hin.“

## „Alleine der Organisationsaufwand ist gewaltig.“

Welche Voraussetzungen sind nötig, um eine Anlage dieser Größenordnung innerhalb eines so knapp bemessenen Zeitraums zu realisieren?

**Siegele** „Es müssen viele Faktoren perfekt zusammenspielen und es muss hervorragend gearbeitet werden. Dazu braucht man ein routiniertes Team und verlässliche Partner. Alleine der Organisationsaufwand durch die beengten Platzverhältnisse am Gipfel und in der Zwischenstation ist gewaltig.“

Erhalten Sie Resonanzen aus der Seilbahnbranche?

**Siegele** „Das Interesse an der Bahn ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt außerordentlich groß, das belegen auch die Baustellenbesuche. Es sind vor allem Baufirmen und Kollegen aus der Branche, die sich den Ablauf anschauen. Wenn die Bahn dann im Dezember in Betrieb geht, erwarten wir eine Vielzahl von internationalen Seilbahnerkollegen.“



## Eine besondere Herausforderung wurde spektakulär gelöst

„Das zentrale Element ist der Berggipfel und das, was man da oben sieht.“



Zur Person **Johann Obermoser**, geb. 1954, ist Geschäftsführer des Architekturbüros Obermoser Arch Omo ZT GmbH mit 32 Mitarbeitern und Sitz in Innsbruck. Das Büro verantwortet einige der prägnantesten Bauten im öffentlichen Raum, die in Tirol zuletzt realisiert wurden. So etwa das Landhaus 1 und die Integrierte Landesleitstelle in Innsbruck, das Sportzentrum Wattens, die Volksschule Sistrans oder das Produktions- und Vertriebswerk des Bio-Spezialisten Verival in Wattens. Die Gaislachkoglbahn ist die erste Seilbahn, die Obermoser und sein Team realisieren.

Die Architektur der Gaislachkoglbahn erregt bereits Monate vor ihrer Eröffnung international Aufsehen. Ein Gespräch mit Architekt DI Johann Obermoser und Jakob Falkner über Transparenz, die Bescheidenheit eines Planers und den ökonomischen Nutzen gelungener Architektur.

„Die Gaislachkoglbahn funktioniert auch als Marketinginstrument.“



Architekt Johann Obermoser  
Massen verträglich integrieren

Herr Obermoser, der japanische Architekt Kiyoshi Sakashita meinte einmal, Design stünde heute vor Funktion und Preis an erster Stelle. Lassen Sie diese Aussage gelten? **Obermoser** „Ich halte das für einen kompletten Blödsinn. Architektur schließt Funktion mit ein, weil sonst hat man es mit einer Skulptur oder einem Denkmal zu tun. Alles, was ich baulich kreiere, mache ich in erster Linie wegen einer Funktion. Das Schlimmste ist, wenn man ein Museum baut, das sich für Ausstellungen gar nicht mehr eignet, weil die Hülle selber die Kunst ist. Es stellt sich die Frage, ob man Architektur will oder sich mit Design begnügt, also dem Schaffen einer Hülle. Funktion steht immer an der ersten Stelle.“

Wie groß ist der Respekt, wenn man auf einem 3.000 Meter hohen Berggipfel bauen soll?

**Obermoser** „Am Gaislachkogel erleben wir eine sehr außergewöhnliche Situation. Man findet hier diese großartige Kulisse vor und ist gleichzeitig mit der technischen Aufgabenstellung des Permafrostes konfrontiert. Der Architekt muss bei so einem Projekt zuerst einmal anerkennen, dass er sich an den Vorgaben der Natur orientieren und gemeinsam mit dem Bauherrn eine Lösung entwickeln muss. Das zentrale Element ist immer der Berggipfel und das, was man da oben sieht. Und trotzdem bleibt die Überlegung: Wie lege ich mich mit dem Projekt auf diesen Spitz' drauf, so dass ich ein Teil werde von dem, was schon da ist? Wenn der Fahrgast in die Bergstation des Gaislachkogels reinschwebt, eröffnet sich dieses schroffe, hunderte Meter abfallende Gelände. Wir wollten die Station so anlegen, dass man etwas von dieser Weite und der unmittelbaren Erfahrung des Panoramas einfängt. Der Blick auf die Wildspitze, auf die Stubai Alpen und sogar auf die Dolomiten, das muss Teil des Ganzen sein.“

Bildet Transparenz so etwas wie das Grundprinzip des gesamten Projektes?

**Obermoser** „Die Transparenz entstand aus mehreren äußeren Einflüssen heraus.“

Durch die Technik, wie etwa den Gondelbahnhof in der Talstation, hatten wir sehr hohe Volumina zu bewältigen. Es galt diese Massen verträglich zu integrieren, schließlich ist der Raum im Dorf sehr begrenzt. Der Einsatz einer Kunststoffolie für die Außenhaut hat sich da angeboten.“

Warum Kunststoff und nicht Glas?

**Obermoser** „Die Folie bringt neben dem transparenten Charakter einige positive Eigenschaften mit. Sie ist leichter als Glas und nicht brennbar. Das hat es uns ermöglicht, die Stahlkonstruktion schlanker zu halten und auch die brandschutztechnischen Vorgaben kostengünstiger zu erfüllen. Zudem entsteht unter dieser Folie eine wesentlich geringere Erhitzung als unter Glas, was zu mehr Behaglichkeit führt. Das mag zwar im Winter keine Rolle spielen, aber im Sommer kann das sehr unangenehm sein. Wir reden hier von 10 bis 15 Grad Temperaturunterschied.“

Ist das Zusammentreffen der Ansprüche des Architekten mit jenen der Seilbahntechniker von Doppelmayr ein konfliktfreies?

**Obermoser** „Ein spannendes (lacht). Ich verstehe ja die Situation der Seilbahntechniker. Die produzieren fixfertige Systeme. Das sind in Vancouver die gleichen wie hier in Tirol. Das Einzige, was immer neu erstellt werden muss, sind die Fundamente. Vor diesem Hintergrund ist man natürlich als Architekt nicht unbedingt der Liebling aller. Ich glaube aber, dass die Fa. Doppelmayr doch sehr stolz ist, wenn ihr technisches Meisterwerk nicht in eine o8/15-Hülle gesteckt wird und moderne Architektur des 21. Jahrhunderts widerspiegelt. Qualitätsvolle Architektur ist ja nicht nur für den Bauherrn eine Visitenkarte, sondern natürlich auch für den Seilbahnbauer.“

Herr Falkner, Architektur wird vielfach als Wettbewerbsvorteil im Tourismus beschrieben. Kann die Gestaltung der Gaislachkoglbahn entscheidend für den ökonomischen Erfolg einer Destination wie Sölden sein?

**Falkner** „Die Ansprüche der Kunden an Ar-

chitektur im Wintertourismus haben sich in den letzten Jahren weiterentwickelt. Unsere Gäste zahlen nicht in erster Linie für die Technik, sondern für das Gesamterlebnis. Wenn der Kunde sagt, wow, das ist eine tolle Bahn, dann wird darüber gesprochen. Und dann funktioniert eine Seilbahn wie die neue Gaislachkoglbahn auch als Marketinginstrument. Medien berichten gerne über etwas Besonderes und nicht über ‚more of the same‘. Eine neue, aber konventionell gestaltete Umlaufbahn in der Form einer Schachtel erregt kein wirkliches Aufsehen mehr. Es ist heutzutage wesentlich, sich zu differenzieren. Durch besondere Architektur kann ich mich als Bergbahn auch differenzieren.“

Denken Sie, dass die Gaislachkoglbahn zu einem Symbol, einer Ikone für Sölden werden kann?

**Obermoser** „Vorerst wird sie vielfach ein Aha-Erlebnis auslösen. Jeder wird mindestens einmal mit ihr fahren wollen, um die Technik und die Architektur zu erleben. Ich glaube aber, dass die neue Bahn erst dann zu einer Ikone wird, wenn die Verbindung vom Gaislachkogel zum Gletscher entsteht und der Graben auf der Rückseite des Bergs überwunden wird.“

**Falkner** „Die beiden Bahnen werden sicher ein Highlight. Und auch wenn man die Ausgangsbedingungen nicht vergleichen kann – ich glaube, dass neben dem Winter der Gaislachkogel auch im Sommer ein Fixpunkt für unsere Gäste wird.“

Ein derart hohes Investitionsvolumen, wie es die Bergbahnen Sölden seit Jahren bewegen, wirft die Frage nach den ökonomischen Rahmenbedingungen auf. Ist mit den aktuellen Projekten der Plafond erreicht worden?

**Falkner** „Man hat zuletzt sicher überproportional viel Geld in die Hand genommen. Neben dem Gaislachkogel ist ja momentan auch der Speicherteich in Arbeit. Es wird zwar immer eine Weiterentwicklung nötig sein. Aber wir werden nach diesen hohen Investitionen sicher einmal ein wenig verschnauften müssen.“