

DIE BAHNEN

Das Journal der Bergbahnen Sölden

ZUGESTELLT DURCH POST.AT

GIGGIJOCHTAL 1362m

Die Superseilbahn

Sölden erhält mit der neuen Giggijochbahn zur Wintersaison 2016/2017 die leistungstärkste Anlage weltweit.





QUANTENSPRUNG IN KAPAZITÄT & KOMFORT

Die Bergbahnen Sölden erhöhen die Infrastrukturqualität gleich um mehrere Stufen: Die neue Giggijochbahn ist nichts weniger als die leistungsstärkste 10er-Einseil-Umlauf-Bahn weltweit. Sie ist eine seilbahntechnische Meisterleistung und ein architektonisches Statement sowie in Sachen Komfort für die Fahrgäste momentan nicht zu toppen.



Eine Förderleistung von 4.500 Personen pro Stunde eröffnet neue Dimensionen von Kapazität und Komfort der Zubringerbahn aufs Giggijoch. Vom Ankommen an der Talstation (1.362 m) bis zum Aussteigen am Berg (2.283 m) erwartet Fahrgäste ein qualitativer Quantensprung: wesentlich mehr Platz, Luft und Licht in den Stationsgebäuden, geräumige 10er-Kabinen, große und bestausgestattete Verkehrsflächen, viel kürzere Fahrzeiten, enorme Laufruhe und Windstabilität sowie ebenerdige und barrierefreie Zu- und Ausstiege.

ANKOMMEN IN NEUER DIMENSION

Die markante, schlanke Talstation mit Südeingang beherbergt eine ebenerdige 13 Meter hohen Kassenhalle mit acht Verkaufsstellen und modernster Info-Technik zum Skigebiet. Darüber thront die auskragende Einstiegsebene, die mittels zweier Rolltreppen und zweier Aufzüge bequem zu erreichen ist. Dazu machen Anbindungen an das Parkhaus und die Piste auf Einstiegsniveau den Zustieg leicht. Ein großzügiger Warteraum für Rettungseinsätze, Büro- und natürlich sämtliche Versorgungs- und Nebenräume sowie ein großzügiger Mitarbeiterbereich im Untergeschoß sind ebenfalls integriert.



Die beiden leistungsstärksten Zubringerbahnen, die es aktuell am Markt gibt, stehen in unserem Skigebiet.

JAKOB FALKNER



Transparent.

Wie auch am Gaislachkogel gewährt die Gebäudehülle der neuen Bergstation Ein- und Ausblicke.



© obermoser arch-omo zt gmbh | architektur

FACTBOX

NACHHALTIGES ENERGIE-MANAGEMENT

Beide Stationsgebäude werden umweltschonend und nachhaltig beheizt – ganz im Sinne des Energiemanagements der Bergbahnen Sölden. Die Talstation verfügt über eine Grundwasser-Wärmepumpe. Am Berg versieht ein Wärmerückgewinnungssystem mit Wärmetauschern und zwei Luftwärmepumpen, Betonkernaktivierung und Gebläseerhitzer seinen umweltfreundlichen Dienst. Am Berg sind sämtliche Stationsflächen beheizt, im Tal alle Verkehrsflächen. Wenn nötig, werden die Systeme mit Strom zusätzlich versorgt.

KEINE WARTEZEITEN, ENORME LAUFRUHE

Dank einer Förderleistung von 4.500 P/h in 134 Kabinen mit einer Geschwindigkeit von 6,5 m/s sowie eines ausgeklügeltes Zutrittssystem gehören Wartezeiten endgültig der Vergangenheit an. Nach dem Fahrtantritt geht's entspannt weiter: Mit 20 Zentimetern mehr Platz als in vergleichbaren 10er-Kabinen, höchster Laufruhe und enormer Last- und Windstabilität. Die neuesten Entwicklungen der Seilbahntechnik, die Hersteller Doppelmayr mit der Giggijochbahn erstmals zum Einsatz bringt, zeigen hier Wirkung. Über 26 komplett neue Stützen in derselben Achse und 2.650 m Schräglänge dauert die Bergfahrt nur knapp 9 Minuten – für einen Höhenunterschied von 920 Metern! Die gesamte Strecke ist zur Sicherheit der Kunden beleuchtet sowie mit Kameras und Lautsprechern ausgestattet.

„LEVEL WALK IN“ AM BERG

Im Stationsgebäude am Berg angekommen, erleben Fahrgäste die Vorzüge neuester Technik einmal mehr hautnah. Die Ausbildung des Zu- und Ausstiegsbereiches wird von der Fa. Doppelmayr erstmals in „Knochenform“ verwirklicht. Das bedeutet konkret: Zehn Kabinen stehen dicht an dicht auf einer Linie und sind bereit für den Aus- bzw. Zustieg – vergleichbar mit einer U-Bahn-Garnitur. Dieses „Level Walk In“ schafft einen bequemen, stress- und barrierefreien Zugang zu Pisten und Liften. Nach dem Ausstieg offenbart sich die ganze

Dimension dieser Bergstation. Die folienbespannte Stahlkonstruktion beherbergt nicht nur die Stationsebene und darüber den Fahrbetriebsmittelbahnhof, sondern auch einen Sportshop und ein Skidepot mit jeweils ca. 250 m². Komfortabler kann ein Skitag nicht beginnen: Bequem mit Winterschuhen aus der Bahn steigen, mit der Rolltreppe oder dem Lift ins Depot fahren, in beheizte Skischuhe schlüpfen, die Skier nehmen und los.

LOGISTIK AUSSER SICHTWEITE

Sowohl in der Tal- wie in der Bergstation werden sämtliche logistische Einrichtungen, Antriebstechnik, Haustechnik, Garagen für Pistenfahrzeuge, etc. in die Gebäudekomplexe und außerhalb des Blickfeldes bzw. der Kreuzungsbereiche mit Skifahrerströmen integriert. Einen wesentlichen Faktor für die Ver- und Entsorgung der Gastronomie am Giggijoch stellt der im Sommer 2015 errichtete Logistiktunnel dar. Der 150 m lange Gang sorgt künftig für einen optimalen Warentransport mittels Elektro-Routenzug zwischen Bergstation und Restaurant. Mühsame Transporte mit Pistenfahrzeugen entfallen. Insgesamt wurde durch die Optimierung der Logistik wiederum wesentlich mehr Platz für die Kunden geschaffen.

Die Talstation präsentiert sich in einem komplett veränderten Erscheinungsbild.

© obermoser arch-omo zt gmbh | architektur



FORM FÜR FUNKTION

Eine äußerst erfolgreiche Zusammenarbeit findet ihre Fortsetzung: Architekt Johann Obermoser zeichnet nach der Gaislachkoglbahn und dem Gourmetrestaurant iceQ am Gaislachkogel auch für die Gestaltung der neuen Giggijochbahn verantwortlich.

Herr Obermoser, aller guten Dinge sind – jedenfalls vorerst – drei. Mit der Giggijochbahn prägen Sie nun architektonisch ein weiteres zukunftsweisendes Seilbahnprojekt in Sölden. Welche besonderen Herausforderungen galt es in gestalterischer Hinsicht zu lösen?

Vielleicht zuerst zur Talstation: Die Architektur wird bestimmt von der Beengtheit des Bauplatzes und der neuen Seilbahntechnik. Die Einstiegsebene wurde daher auf 13 Meter angehoben und ermöglicht ein Gebäude mit kleinstmöglichem Fußabdruck am Grundstück. Der schlanke, turmartige, massive Gebäudekern nimmt die Seilbahntechnik auf und ist weithin als Landmark sichtbar. Der erforderliche Spanssack für das Seil wurde als architektonisch eigenständiges Element inszeniert. Man kann von der Kassenhalle aus sehen, wie sich die Gewichtsabspannung aus Metall im transparenten Turm während des Betriebes auf und ab bewegt.

Markant ist die erhöhte, auskragende Einstiegsebene. Das architektonische Statement dazu?

Die erhöhte Einstiegsebene verschwindet hinter einem bildperforierten Band mit dem Bergpanorama der Ötztaler Alpen. Die Verspiegelung der auskragenden Untersicht erzeugt eine Illusion der Leichtigkeit und verstärkt damit die Massivität des Kerns. Lichteffekte können verschiedene Stimmungen im Panoramabild simulieren. Zwei Rolltreppen verbinden die gedeckte Platzebene mit der Stationsebene, die auch direkt an Skipiste und Parkhaus angeschlossen ist.

Zur Bergstation: Schafft auch dort die neue Seilbahntechnik mehr architektonischen Freiraum bzw. verlangt sie nach besonderen Lösungen? Wie verbinden Sie am Berg Form und Funktion?

Die Möglichkeiten der heutigen Technik kommen der Architektur sicher entgegen. Am Giggijoch nimmt ein aus dem Boden wachsender Betonsockel die notwendigen Funktionen auf. Dazu gehört auch der Anschluss an den Tunnel, der die Bergstation mit dem 200 Meter entfernten Restaurant verbindet. So ist eine wetterunabhängige Ver- und Entsorgung möglich. Über dem Betonsockel schwebt als Wetterschutz eine transparente, folienbespannte Stahlkonstruktion, welche die Dimension der Bergstation in der Landschaft verschwinden lässt. Das Dach ist als Gründach ausgeführt, was ebenfalls der harmonischen Integration in die Landschaft dient. In der Stahlkonstruktion befindet sich über der Stationsebene der Fahrbetriebsmittelbahnhof für alle 134 Fahrgast- und sechs Transportgondeln. Diese Art der Garagierung vermeidet zusätzliche Kubaturen in der Landschaft.

Mit einer einzigen ferrariroten Gondel unter 133 weiteren in Schwarz haben Sie sich ein gestalterisches Augenzwinkern erlaubt?

Diese Gondel wird – zwangsläufig sozusagen – von jedem Fahrgast mindestens ein Mal wahrgenommen werden. Sie ist ein gestalterisches Element und ein Alleinstellungsmerkmal der Giggijochbahn. Ich bin gespannt auf die Reaktionen.

Markus Geisler



”

Stimmige Architektur entsteht immer dann, wenn mit den Ressourcen an die Grenzen gegangen wird.

JOHANN OBERMOSER

geb. 1954 in Waidring, ist Geschäftsführer des Architekturbüros Obermoser Arch Omo ZT GmbH mit Sitz in Innsbruck. Das Büro verantwortet einige der prägnantesten Bauten im öffentlichen Raum, die in Tirol in den letzten Jahren realisiert wurden. Die Gaislachkoglbahn in Sölden ist die erste Seilbahn, der Obermoser und sein Team ihre markante Hülle geben. Mit dem Gourmetrestaurant iceQ und nun der Giggijochbahn findet die erfolgreiche Kooperation ihre Fortsetzung.

DIE WICHTIGSTE ZAHL

7 MONATE

Die Giggijochbahn sorgt mit neuester Technologie von Weltmarktführer Doppelmayr für zahlreiche „Premieren“ in der nationalen und internationalen Seilbahnwirtschaft.

Vor welche Herausforderungen sie das Projekt stellt und was sie begeistert, erzählen Helmut Kuprian, Projektmanager und Technischer Leiter der BBS, und Thomas Santer, BBS-Betriebs- und Bauleiter Giggijochbahn im Gespräch.

”

Wir schaffen wesentlich mehr Platz, Komfort und Sicherheit für unsere Kunden.

HELMUT KUPRIAN

Technischer Leiter
der Bergbahnen Sölden und
Projektmanager Giggijochbahn.

Ein Bauvorhaben dieser Größe in sieben Monaten abzuwickeln, ist eine logistische Meisterleistung. Wie ist das zu schaffen?

KUPRIAN: Nur mit einem extrem straffen Bauplan, vollem Einsatz aller Beteiligten und etwas Glück. Man muss sich ja vorstellen: Am 18. April haben wir losgelegt, am 25. November soll die Bahn offiziell in Betrieb gehen. Möglich ist dieses ambitionierte Projekt letztlich nur durch die vielen Vorarbeiten, die wir bereits letzten Sommer am Berg geleistet haben, also Verlegung des Silberbründl-Seilbahnhofes, Errichtung des Logistiktunnels, Umlegung der Energie- und weiterer Versorgungsleitung, etc. So konnten wir heuer gleich voll mit den Arbeiten beginnen.

SANTER: Die Bauarbeiten laufen sehr gut, wir hoffen, das bleibt so. Das gesamte Projekt verlangt uns schon alles ab. Dennoch: Ich freue mich auf die erste Fahrt, denn eine solche Bahn gibt's bisher noch nicht.

Was sind die wesentlichen Neuerungen?

KUPRIAN: Gemessen an der Personenbeförderung pro Stunde ist die neue Giggijochbahn die leistungsstärkste 10er-Einseilumlaufbahn weltweit. Das bedingt zahlreiche technische Lösungen, die in dieser Form noch nie umgesetzt wurden. Die Fa. Doppelmayr ist Vorreiter und verbaut hier erstmals Seilbahnkomponenten der Zukunft. Das ist für uns Techniker natürlich hochinteressant.

SANTER: Konkret kommt erstmals ein Seil mit einem stattlichen Querschnitt von 62 mm zum Einsatz. Damit einhergehend eine neue Rollengröße, eine völlig neue Ausstattung der Rollenbatterien, neue Klemmen für die Kabinen, eine Seilabspannung mit Metallgewichten und vieles mehr. Die Summe aller technischen Details resultiert in einer enormen Laufruhe der Kabinen und in den Stationen, hohen Geschwindigkeit und höchster Last- und Windstabilität. Weiters wird der Ein- und Ausstieg am Berg zum ersten Mal in dieser „Knochenform“ ausgebildet – ein enormer Fortschritt für den Komfort und den Fahrbetrieb. Oder der Kabinen-Bahnhof über der Stationsebene am Berg: Noch nie hat es einen Steigförderer mit 45 Grad Neigung zum Transport der Gondeln in die Höhe gegeben. Unter dem Dach verlaufen allein 400 Meter Förder-schienen.

Einen Laien begeistern andere Dinge als einen Techniker. Sie hantieren viel mit Zahlen. Welche nennen Sie besonders gern?

KUPRIAN: Zum Beispiel die Anfahrleistung von 2.017 Kilowatt und die Dauerleistung von 1.627 kW. Die Leistung der Trafostationen am Berg mit 3 x 1.250 KVA. Oder die maximale Neigung der Bahn von 78 Prozent. Vielleicht noch die 35 Kilometer Kabel im drei km langen Graben entlang der Strecke. Und natürlich: die Bauzeit von sieben Monaten!



Megabaustelle.

Seit Mitte April laufen die Arbeiten für das neue Großprojekt.



”

Trotz der Dimension des Projekts, verlaufen die Bauarbeiten bislang sehr gut. Ich freue mich auf die erste Fahrt, denn eine derartige Bahn existiert bislang noch nicht.

ING. THOMAS SANTER
Technischer Leiter der Bergbahnen
Sölden und Projektmanager
Giggijochbahn.



Ein massiver Einsatz von Maschinen und Arbeitern ist notwendig für die fristgerechte Fertigstellung.



Insgesamt 35 Kilometer an Kabeln finden im Graben entlang der Strecke Platz.



Bauleiter **Patrick Kuprian** kontrolliert die Bauarbeiten an der Talstation.



Arbeit an allen Fronten. Parallel zu den Tätigkeiten am Berg und an der Strecke entsteht die neue Talstation.

ZAHLEN SPIELE 133

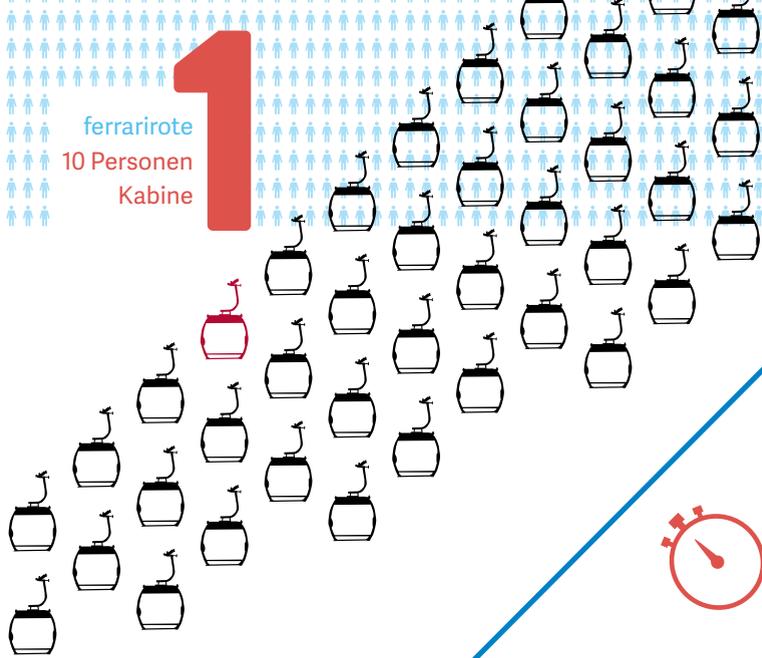
4.500

Personen / Stunde
Förderleistung am
Giggijoch

schwarze
10 Personen
Kabinen

ferrarirote
10 Personen
Kabine

1



2.650 m

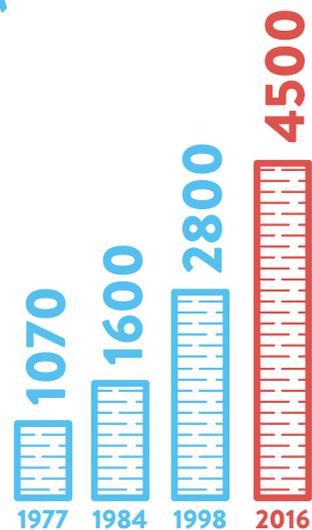
8,87 min

6,5 m/s

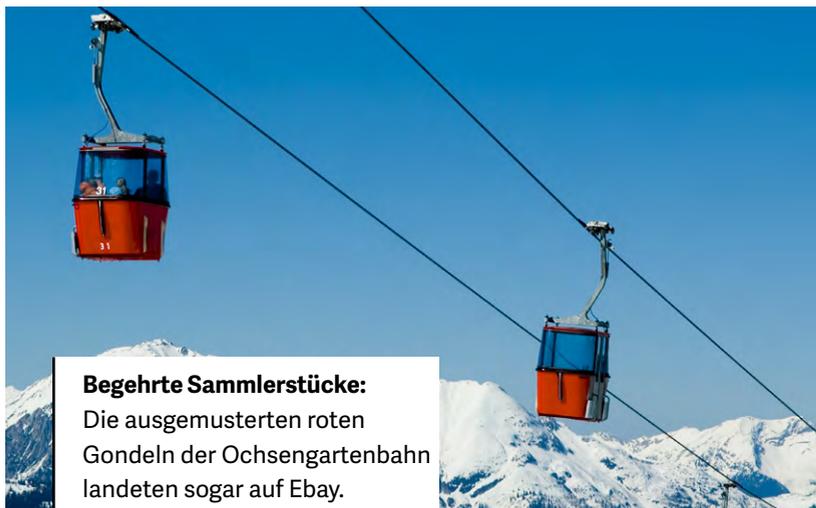
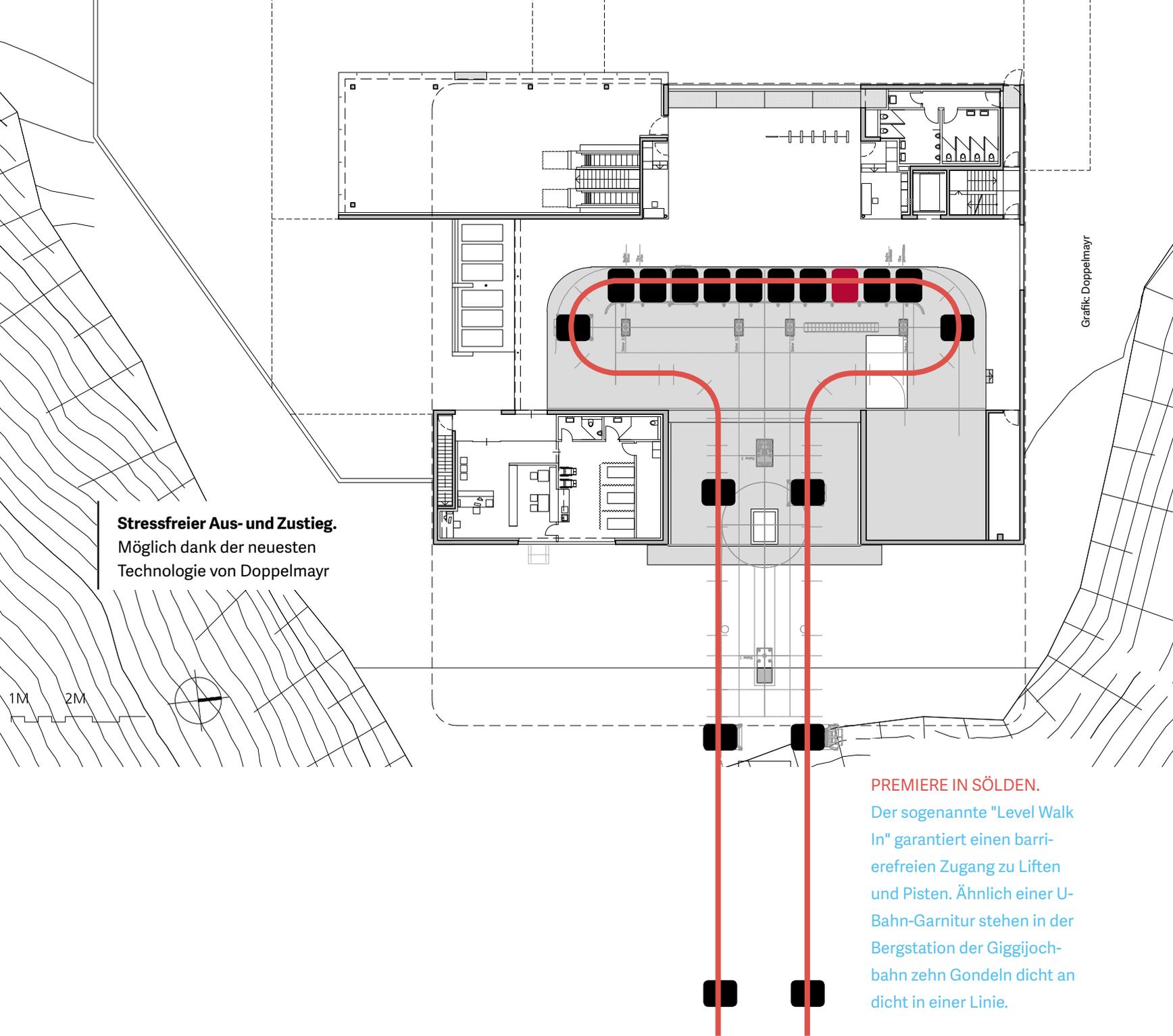
2.283 m

920 m

1.362 m



Personen / Stunde
Förderleistung
der Giggijochbahn
im Wandel der
Jahrzehnte



© Bergbahnen Oetz / Albin Niederstrasser

Begehrte Sammlerstücke:
Die ausgemusterten roten
Gondeln der Ochsenartenbahn
landeten sogar auf Ebay.

UPCYCLING: ALTE BAHN = NEUE BAHN

Die neue Zubringerbahn ist bereits die dritte Generation der Aufstiegshilfen aufs Giggijoch. Nach fast 37.000 Betriebsstunden beförderte ihre Vorgängerin am 17. April 2016 zum letzten Mal Skigäste in Sölden. Wohlgermerkt in Sölden, denn die 1998 in Betrieb genommene Anlage wird ab kommendem Winter im Skigebiet Hochoetz ihren Dienst weiter versehen. Dort übernimmt sie künftig die Rolle der Ochsenartenbahn und erhöht damit auch die Leistungskapazität in der Skiregion Hochoetz.