



Eine Baustelle für echte Kerle

17 Grad minus, vereiste Wege, Stürme von 250 km/h – auch im Sommer, wohlgeerntet. Vom 2000 Meter tiefen Abgrund ganz zu schweigen. Die 15 Tiroler Spezialisten, die auf der Zugspitze an der neuen Bayerischen Seilbahn arbeiten, dürfen nicht zimperlich sein.

Passen Sie auf, wo Sie hinstiegen“; schreit Peter Spielmann gegen den Föhnsturm an. Der Bauleiter der Imster Firma Geo Alpin hat gut reden. Er ist es gewohnt, über die vereiste Holzbrücke zu stapfen – nur zwei Schritte und einen schmalen

Holzzaun getrennt von einem 2000 Meter tiefen Abgrund. Der Zugang zur höchsten Baustelle Deutschlands, wo derzeit an der neuen Bayerischen Eibsee-Seilbahn auf die Zugspitze gearbeitet wird, ist nichts für schwache Nerven.

„Ich habe noch nie erlebt, dass so viele Kranführer nach wenigen Stunden das Handtuch geworfen haben“, erzählt Spielmann im Plauderton, während er über zwei überhängende, wackelige Leitern zum nördlichen Baufeld hinuntersteigt. Ein Blick auf den Kran erklärt die hohe Kündigungsrate: Das Liebherr-Konstrukt, das Windstärken von 250 km/h trotz, thront auf einem eigens errichteten Betonplateau. Darunter gähnt nichts als Leere. Steine, die sich bei den Arbeiten lösen, prasseln ungebremst über den kahlen Felsen ins Tal. „An Höhenangst darf man nicht leiden“, Spielmann spricht aus Erfahrung. Der Ehrwalder

muss an kalten Tagen über den 25 Meter langen Kranarm klettern, um ihn vom Eis zu befreien: „Der Kran ist unersetzlich. Ohne ihn könnten wir die 2000 Kubikmeter Beton und 600 Tonnen Stahl, die wir verarbeiten, nie bewegen.“ Bis Dezember 2017, wenn die neue Bayerische Eibsee-Seilbahn eröffnet wird, arbeitet Spielmanns 15-köpfige Tiroler Mannschaft, auf 2962 Metern.

Die aktuelle Seilbahn, die wenige Meter neben der Trasse für die neue Bahn verläuft, ist uneingeschränkt fahrfähig, bietet aber zu wenig Kapazität und Komfort. „Darum investiert die Bayerische Zugspitzbahn AG 50 Millionen Euro, um künftig 320 Personen mehr pro Stunde zu befördern“, schildert Spielmann, der seit Mai dieses Jahres mit den Vorbereitungen für die Bauarbeiten beschäftigt war. Allein die Errichtung der Materialeilbahn, die zweimal stündlich bis zu zwölf Tonnen Material vom Eibsee auf die Zugspitze befördert, dauerte Wochen: „Sie ist ein Leichtgewicht im Vergleich zur geplanten Bahn. So werden die vier neuen Tragsseile etwa jeweils fünf Kilometer lang und 145 Tonnen schwer sein.“

Als Spielmann endlich die Nordbaustelle erreicht, wird er schon vom Sprengexperten Gottfried Gebhart erwartet. »»

1 Höhenangst dürfen die Tiroler, die auf der höchsten Baustelle Deutschlands auf 2962 Metern arbeiten, nicht haben.

2 Wer arbeitet denn hier so nah am Abgrund? Von der alten Gondel aus hat man uneingeschränkten Blick auf die Nordbaustelle.

3 Für Gottfried Gebhart ist es Routine, über wackelige Leitern zum Baufeld zu seinem Arbeitsplatz zu klettern

Fotos: Thomas Böhm (7), Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG/Matthias Fend





4

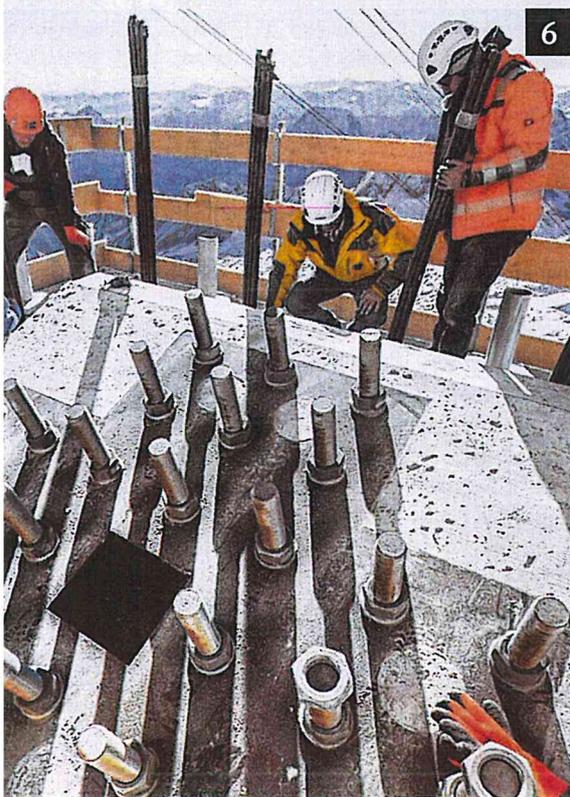
Der Obsteiger war für die Sprengungen zuständig, mit denen ein Teil der insgesamt abgetragenen 1000 Kubikmeter Fels gelockert wurde. „Dabei stellten wir Erschütterungsmessgeräte auf, um sicherzugehen, dass die bestehenden Zugspitz-Gebäude nicht gefährdet werden.“ Bei Sprengungen an Wohnhäusern darf das Schwingungsspiel 15 bis 17 Millimeter pro Sekunde betragen. Bei Industriegebäuden 23 aufwärts. Hier oben galt es, acht Millimeter nicht zu überschrei-

ten. Zudem wurde nur nach Ende des öffentlichen Fahrbetriebs gesprengt, um keine Touristen zu gefährden.“

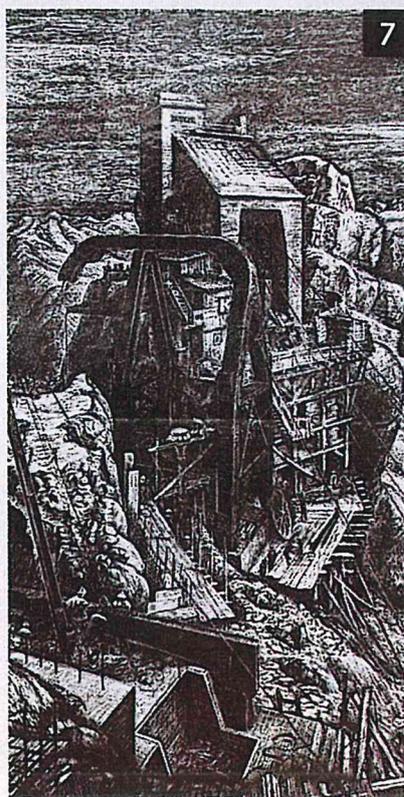
Die Baustelle als Bereicherung

Denn trotz der Bauarbeiten läuft der touristische Betrieb uneingeschränkt weiter. „Die Urlauber nehmen die Baustelle zum Glück meist nicht als Behinderung, sondern Bereicherung wahr“, schildert Martin Hurm, Projektleiter des Neubaus der Eibsee-Seilbahn. Kein Wunder – wo

sonst kann man von einem Logenplatz wie der Sonnenterrasse aus beobachten, wie der Gipfel der Zugspitze quasi untertunnelt wird? „Die Architekten der Firma Baucon aus Zell am See nutzen eine ganz neue Technik im Seilbahnbau“, holt der Projektleiter zur Erklärung aus und breitet einen Plan aus, der den halben Tisch einnimmt: „Auf der Nordseite der Zugspitze entstehen derzeit die Fundamente der neuen Bergstation, die aussehen wird, als würde der Glasquader nach vorne kippen.“



6



7



8



Um das Gebäude zu fixieren, werden fünf Meter breite, 30 Meter lange Spannbetonbrücken unterhalb des aktuellen Zugspitzgebäudes quer durch den Felsen gezogen und auf der Südseite der Zugspitze mittels Stahlseilen, die 25 Meter tief in die Erde reichen, verankert.

Ein Besuch des schmalen, künstlich errichteten Plateaus der Südbaustelle verdeutlicht das Vorhaben. Während die drei Tiroler auf der Nordbaustelle im Schatten bei minus fünf Grad in dicke Jacken, Handschuhe und Mützen eingemummt arbeiten, tragen ihre vier braungebrannten Kollegen am Baufeld Süd teilweise nur dünne Shirts. „Eine Zwei-Klassen-Baustelle“, lacht einer von ihnen, während er faustgroße Schraubenmutter vom Flugrost befreit.

Zu früh gefreut – denn kaum hat der Imster ausgesprochen, erfasst ihn eine kalte Windböe. Der Sturm ist so stark, dass er die Dohlen, die über dem Abgrund, der auch hier Hunderte Meter tief ist und erst am Zugspitzplatt endet, beinahe mit sich reißt. Unbeeindruckt von Wind und Höhe schnürt ein anderer Arbeiter inzwischen zwölf Stahlkabel zu einem Strang zusammen. Jeder dieser „Anker“ muss einem Zug von 200 Tonnen standhalten.

„Das sagt sich einfach, war in der Durchführung aber umso brisanter“, erinnert sich Spielmann. Der Kranarm reichte nämlich nicht bis zur Südbaustelle: „Also mussten wir das 3,5 Tonnen schwere Bauteil, das die ‚Anker‘ fixiert, mittels Bagger

transportieren und einsetzen. Der Baggerführer musste es auf fünf Millimeter genau einpassen. Die Königsklasse.“

Auf derartige Herausforderungen treffen die Tiroler Spezialisten immer wieder. „Im Februar beginnen wir mit der nächsten großen Aufgabe – den Arbeiten am bestehenden Gebäudekomplex. Wir wissen nicht, auf welche Materialien wir im Inneren des Felsens treffen werden“, schildert Spielmann auf dem Weg in sein Büro, einem fensterlosen Raum zwei Geschoße unter dem touristisch erschlossenen Bereich. „Tiefbauarbeiten sind immer mit Herausforderungen verbunden. Gut möglich, dass wir bei den Arbeiten auf nicht dokumentierte Elemente des aktuellen Gebäudes oder Permafrost stoßen. Weil wir nicht wissen, was auf uns zu kommt, orientieren wir uns an alten Bildern“, erklärt Spielmann und deutet auf die Kopie eines Kupferstichs, der an der sonst schmucklosen Wand hängt.

Die „alte Dame“ ist noch rüstig

So karg die Wand ist, so opulent ist der Schreibtisch gefüllt. Routiniert fischt Spiel-

mann seinen Block zwischen Unmengen an Plänen, Ordnern und Mappen hervor. „Ich muss mich verabschieden. Gleich findet eine Sicherheitsschulung statt. Die zweite diese Woche. Das ist notwendig, wenn man auf 3000 Metern baut“, plaudert er auf dem Weg zur „alten Dame“, die ihn ins Tal bringt.

„So bezeichnen die Garmischer die bestehende Seilbahn, die bereits 1963 eröffnet wurde“, amüsiert sich Hurm. Um mit ihr den Gipfel zu erreichen, muss man derzeit 52 Euro für ein Tagesticket bezahlen. „Die Fahrpreise der neuen Bahn werden nur moderat angehoben“, verspricht der Projektleiter, während er umgeben von zwei asiatischen Reisegruppen in die Tiefe schwebt. Dass in der Mitte der Fahrt leise Schreie ertönen, irritiert den Garmischer nicht. Er hat schon unzählige Male erlebt, wie Touristen nervös lachen, wenn die Gondel wackelnd über eine der zwei Stützen fährt: „Auch die ‚junge Dame‘ wird bei der Fahrt über die 127 Meter hohe neue Stütze wackeln. Uns war wichtig, dass die Besucher auf diesen Höhepunkt nicht verzichten müssen.“ (Judith Sam) ■

„Ich habe noch nie erlebt, dass so viele Kranführer nach wenigen Stunden das Handtuch geworfen haben. Allerdings muss man bei Arbeiten auf 2962 Metern absolut schwindelfrei sein.“

Peter Spielmann, Bauleiter auf der höchsten deutschen Baustelle

4 Bauleiter Peter Spielmann koordiniert die Bauarbeiten am südlichen und nördlichen Baufeld.

5 Der Kran, der sogar das Gipfelkreuz überragt, ist eines der beliebtesten Fotomotive der Touristen.

6 Jeder der Stahlstränge muss 200 Tonner Zug standhalten.

7 Bei den Grabungen orientieren sich die Arbeiter unter anderem an alten Kupferstichen.

8 Spielmann erklärt TT-Redakteurin Judith Sam die Arbeiten anhand mehrerer Pläne.