

## GEO-ALPINBAU GMBH

### BAUEN IN EXTREMER HÖHE

Eine Baustelle wie jene für die Funifor am Kaunertaler Gletscher stellt besondere Herausforderungen an Mensch und Material. Der MOUNTAIN MANAGER hat bei Helmut Ortler GF **GEO-Alpinbau GmbH** nachgefragt.

#### Wofür war die **GEO-Alpinbau GmbH** beim Bau der Falginjochbahn konkret zuständig?

Die **GEO-Alpinbau GmbH** war für den Bau der Bergstation, die Stütze 2 und die Pistenanbindung zuständig. Im Rahmen der Bauarbeiten waren wir vor Ort immer mit mindestens 12 bis 25 Mitarbeitern vertreten.

#### Bauen in dieser Höhenlage stellt extreme Anforderungen, welche waren es am Beispiel Falginjochbahn?

Der Bauzeitplan war sehr eng kalkuliert, dazu kommt natürlich die Höhenlage. Auf 3.100 m Höhe zu arbeiten, ist für die Mitarbeiter eine hohe Belastung. Damit auch alles klappt, muss die Logistik bis ins Detail stimmen. Zuständig war dafür unser Polier Hr. Scheiber, er hat seine Aufgaben wirklich mit Bravour gemeistert. Die Betonarbeiten konnten nur mit Helikoptern erledigt werden, und das war naturgemäß sehr wetterabhängig. Kurzfristige Planänderungen standen auf der Tagesordnung.

Von der Geologie her war der Permafrost eine große Herausforderung. Die Installation von Dauerankern in den Permafrost war ein schwieriges Unterfangen. Aber auch das wurde sorgfältig und präzise erledigt.

#### Wo wurde die Erfahrung der **GEO-Alpinbau GmbH** besonders sichtbar?

Wir haben 2018 unser 10-jähriges Jubiläum gefeiert. Wir können also beim Bauen im hochalpinen Bereich auf viel Erfahrung verweisen, und das beim Hochbau genauso wie beim Pistenbau sowie dem Bau von Speicherteichen und Feldleitungen. Ein Mega-Projekt der letzten Jahre war aber sicherlich der Neubau der Eibsee Seilbahn der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG auf 2.962 m Seehöhe, das war tatsächlich eine Baustelle über den Wolken. Auch hier waren die Anforderungen aufgrund der Höhenlage enorm. Die **GEO-Alpinbau GmbH** hat gut eingespielte Mitarbeiter, die sich auch in schwierigen Situationen zurechtfinden und wissen, dass aufeinander Verlass ist. Letztendlich sind es jahrelange Erfahrung und Einsatzbereitschaft, die unser Team auszeichnen und uns auch unter extremen Bedingungen weiterhelfen. *lw*



Die Bergstation entsteht.

© Geo Alpinbau GmbH

#### Nachhaltig und sicher

Die Talstation wurde direkt neben dem Gletscherparkplatz auf 2.750 m Seehöhe gebaut. Hier findet der Antrieb Platz, außerdem wird hier die Kabine garagiert. Für Monobob-Skifahrer und Rollstuhlfahrer gibt es mit der Monobob-Lane einen eigenen Zutrittsbereich, der mit einem speziellen Bodenbelag versehen wurde, um den Einstieg leichter zu machen.

Die Bergstation befindet sich auf 3.113 m Seehöhe. Ein überdachter Steg ermöglicht das bequeme Aussteigen.

Die Stationsbauten wurden sehr kompakt gehalten. Möglich wurde das u. a. durch das kurze Gehänge der Kabinen, die flachere Stationsbauten erlauben, als es bei Pendelbahnen der Fall wäre. Dazu wurde mit viel Glas gearbeitet, um die Stationen möglichst harmonisch in die Umgebung einzufügen.

Die schräge Länge der Bahn beträgt 2.000 m, wobei nur 2 Stützen zum Einsatz kommen. Zwischen der Ausfahrtsstütze im Talbereich und der Einfahrtsstütze am Berg liegt ein freies Spannfeld von 1.500 m Länge über dem Gletschereis. Die Energieversorgung erfolgt durch das Tragseil, sodass Grabungsarbeiten im Gletschereis vermieden werden konnten. Wenn die Kabine talwärts fährt, wird die Energie der Bremsleistung ins Stromnetz eingespeist. Die Abwärme der

Antriebseinheiten in der Talstation wird zum Heizen des Gebäudes verwendet.

Mit den bisherigen Weißsee-Schleppliften war es bei einer Geschwindigkeit von 2,7 m/s möglich, bis zu 720 P/h zu transportieren. In der ersten Ausbaustufe ist für die Funifor eine Kabine mit einem Fassungsvermögen von 100 Personen im Einsatz, mit deren Hilfe 600 P/h befördert werden können. Die maximale Fahrgeschwindigkeit beträgt 12 m/s, über die Stütze fährt man mit 8 m/s. Die Fahrzeit beträgt 3,9 Minuten. Im Anfangsausbau wird die Kabine im 10-Minuten-Takt an der Talstation sein. In der Folge soll auch eine zweite Spur in Betrieb gehen, die dann mit einer zweiten Kabine bedient wird. Auf diese Weise wird es dann möglich sein, die Beförderungskapazität bei Bedarf auf 1.200 P/h zu steigern.

Transportiert werden die Gäste in einer, später 2 Kabinen von CARVATECH. Im Inneren punkten diese Kabinen mit einem speziellen Materialmix, bei dem Loden eine tragende Rolle spielt. So wurden das Kabinendach, Sitze und Haltestangen mit Lodenstoff tapeziert. Es gibt einen rutschfesten Bodenbelag und eine Bodenheizung. Für Rollstuhl- bzw. Monoski-Fahrer wurde ein Gurtsystem installiert. Die großzügigen Fenster geben einen wunderbaren Blick auf die Umgebung frei. *lw*