

# PROJEKT

# OLANG 1+2

**PRESSEMITTEILUNG Januar 2020**

**Schwungvolle Technik unter gläserner Welle  
studio schlotthauer matthiessen architecturemade entwirft Seilbahnstationen am  
Kronplatz in Südtirol**

**Kronplatz** | Den Architekturwettbewerb um die neuen Einhausungen der Seilbahnstationsgebäude „Olang I + II“ im Südtiroler Skigebiet Kronplatz (Plan de Corones) hat das studio schlotthauer matthiessen architecturemade aus Hamburg für sich entschieden. Mit einem markanten Dach aus durchsichtiger Folienhaut, das wie eine Welle geformt ist, weht ein Hauch Hamburg in die Südtiroler Berge: Bewegung und Transparenz sind die Charakteristika des Entwurfs. Ab 2020 sollen 3.900 Wintersportler pro Stunde die neue Bahn nutzen, deren Kabinen Einseilumlaufbahn mit Zehner-Kabinen die alte Bahn mit Sechser-Kabinen ersetzen wird. Für den Neubau der Aufstiegsanlage hat sich der Kronplatz die Firma Doppelmayer Italia GmbH, den Weltmarktführer im Seilbahnbereich, mit ins Boot geholt. Damit vereinen sich zwei Unternehmen, welche für Innovation und Qualität im Seilbahnbereich stehen.

Die ursprüngliche, 1989 eröffnete Seilbahn transportierte bislang 2.160 Fahrgäste pro Stunde. Von der Talstation auf 1.164m Höhe führt der Streckenabschnitt „Olang I“ über 3.026m Länge zur Mittelstation auf 2069m und überwindet dabei in rund achteinhalb Minuten 913 Höhenmeter. „Olang II“ überwindet eine Strecke von 1063m und 206 Höhenmeter in etwa drei Minuten, die Gipfelstation liegt auf einer Höhe von 2.275 m. Wie die frühere Seilbahn, bietet auch die neue Anlage die Möglichkeit, ohne Umsteigen, beide Streckenabschnitte - Olang I und II - zu nutzen. Die drei Gebäude, Tal-, Mittel- und Bergstation, erhalten eine neue Außenhaut von der Membranbaufirma Temme Obermeier GmbH aus Rosenheim. Die wellenförmigen Dachstrukturen werden von der Stahlbaufirma IN-Metall GmbH aus Meran angefertigt.

Die Grundidee des flexibel an den Bedarf der Station anpassbaren Entwurfs besteht in der Schaffung einer Gebäudehülle, die die bestehenden Stationsbauten integriert, erweitert oder miteinander verbindet, sowie einer davon baulich unabhängigen, transparenten Dachkonstruktion. So können die Gebäude frei mit den natur- und technikbedingten Erschütterungen schwingen.

Die selbsttragende Stahlbetonstützen-Konstruktion des neuen, flachen Stationsdaches wird jeweils bis über den Ein- und Ausstiegsbereich der Kabinen auskragen, wo eine stützenfreie Halle für viel Bewegungsfläche für die Fahrgäste sorgt. Die technischen Anlagen der Seilbahn bleiben von den Stationsdächern und ihren Stützen unberührt. Denn die Technik in Aktion zu erleben soll eine besondere Attraktion der Olang-Seilbahn werden. So überwölbt auf jeder Station eine transparente, kuppelartige Dachkonstruktion die Maschinerie.

Diese „Lifthülle“ lässt viel Licht einfallen und schützt doch gut vor Blendung. Sie wird an die tragenden Strukturen der neuen Liftanlage angehängt und bildet jeweils mit der eigentlichen Stationsüberdachung die neue Außenhaut jeder der drei Olang-Stationen.

Die Unterbauten aller drei Stationen, sowie die massiven Stützpfeiler, welche die Lasten sowohl der Seilbahntechnik als auch der gesamten Dachkonstruktion aufnehmen, werden in schwarzem Ortbeton ausgeführt. Wohingegen sich die darüberliegenden Bereiche der Einstiegsebenen an den Fassaden mit hellem Beton bzw. weißen Attikaverblechungen absetzen. Der Innenraum der Einstiegsebene ist in hellen Grau- und Silbertönen gehalten und stellt wahrnehmbar einen Gesamtbereich dar.

Besonders markant fällt der wellenförmige Dachentwurf für die Mittelstation aus - als sende die Hamburger Elbphilharmonie einen freundschaftlichen Gruß in die Südtiroler Berge. Zu sanften Wogen wirft sich das Dach aus ETFE-Folienhaut auf, gegliedert durch eine Lamellenstruktur aus Aluminium und Stahl, die blendenden Strahlen abschirmt. Das transparente Dach gestattet freien Blick in die offene, nur vom Himmel begrenzte, Berglandschaft und setzt gleichzeitig die Technik der Kabinenumlaufbahn ins Blickfeld. Die rotierenden Apparaturen, der Schwung der draußen ihre Bahnen ziehenden Skifahrer und die wechselvollen Silhouetten der Berge wiederholen sich gleichsam im wellenartigen Auf und Ab der Dachkonstruktion, die auch von oben einen packenden Anblick bietet. Statt das Außen und das Innen voneinander zu scheiden, lassen Dach und Wände hier beides ineinanderfließen und miteinander verschmelzen.

Darüber hinaus ist in der Mittelstation die Antriebstechnik der Seilanlage untergebracht. Das ehemalige Kabinenmagazin in der Talstation wird aufgelöst und erhält seine neue Lage seitlich der Mittelstation. Das Kabinenmagazin beherbergt im unteren Bereich Nutzflächen, unter anderem zum Parken der Schneefahrzeuge. Die Fassade des Gondelmagazins erhält eine Einhausung aus einlagiger ETFE Folie, welche durch Spannseile, die Flattern verhindern und die anfallenden Schneelasten aufnehmen, gehalten wird. Die Mittelstation, durch ihre „Doppelfunktion“ die längste, reagiert in ihrer formalen Formensprache mit ihren Schwüngen im Dachbereich auf Berg und Tal und bildet im mittleren Segment eine ruhende Zone aus.

Die Flexibilität der gewählten Bauweise erweist sich als nützlich bei den unterschiedlichen Gegebenheiten der bereits bestehenden Stationsgebäude. Diese können nach dem Neubau nicht nur fast doppelt so viele Fahrgäste bedienen, sondern bieten auch ein deutliches Mehr an Komfort. So umfasst die neue Außenhaut bei der Talstation nicht nur den Eingangsbereich an der Straße und den Vorplatz der Tiefgarageneinfahrt, sondern ermöglicht auch die Verbesserung des Info- und Kassen-Bereichs und die Schaffung neuer, von innen zugänglichen Büroräumen. In der Bergstation gelangt der Gast aufgrund einer neuen Aufzugssituation direkt ins Restaurant Kron.

Die neue Aufstiegsanlage Olang I+II wird die Schönheit der Landschaft noch steigern und zu einem unvergesslichen Skiurlaub beitragen.

### **Pressekontakt**

Skirama Kronplatz | Plan De Corones

Via Johann-Georg-Mahl 40

I – 39031 Bruneck

T. +39 0474551500

[skirama@kronplatz.org](mailto:skirama@kronplatz.org)