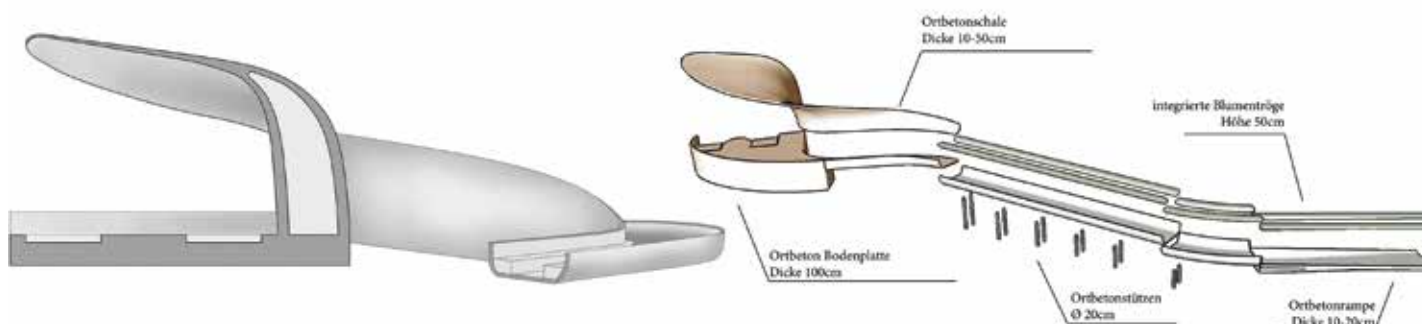


>> EINREICHUNG  
PROJEKT 9

# WachauerBahn

**EINREICHTEAM:** Julia Aigner, Petra Knoll, Gernot Lechner | TU Graz

**BETREUERTEAM:** Ass.-Prof. Dipl.-Wirtsch.-Ing. Dr. techn. Dirk Schlicke, Institut für Betonbau | TU Graz  
DI Gernot Parmann, Institut für Tragwerksentwurf | TU Graz



Die beiden Stationen fügen sich durch ihre offene Form in die Landschaft ein. Unter dem Motto „Weltkulturerbe erleben“ bewegt man sich auf einem barrierefreien Weg durch die Kulturlandschaft hin zur Seilbahnstation. Dieser Weg wird von heimischen Pflanzen der Wachau und von Blumentrögen umgeben. Später könnte diese Wegstrecke zu einem Pflanzenlehrpfad ausgebaut werden. Durch die Offenheit der Stationen gelingt ein fließender Übergang aus

der Umgebung hin zur Seilbahn, von einer Sehenswürdigkeit zur anderen. Die barrierefreie, bedienerlose Pendelseilbahn setzt weitere Impulse für einen sanften Tourismus und ermöglicht es den Besuchern, die unzähligen Wander- und Radwege auf beiden Seiten der Donau zu erkunden. Die Seilbahnmasten passen aufgrund ihrer niedrigen Höhe gut ins Landschaftsgefüge. Die geschwungene Form des Weges erinnert an den Flusslauf





der Donau. Die Plätze vor den beiden Stationen können als Begegnungszonen von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Die Errichtung der WachauerBahn setzt die mehr als 1.000-jährige gemeinsame Geschichte der beiden Orte fort und trägt zu einer wesentlichen Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner bei. Eine grobe Schätzung ergibt zu erwartende Kosten von 376.000,- Euro.

Die Überdachung der Seilbahnstation wird als doppelt gekrümmte Ortbetonschale realisiert. Die Lagerung der Schale erfolgt über eine einseitige Einspannung in die Bodenplatte. Zusätzlich sind die Wände des Technikraums in die Schale integriert, wodurch in diesem Bereich der Querschnitt wie ein Hohlkasten wirkt. Der Steuerungsraum wirkt als aussteifendes Element, um Gewicht und Spannweite der auskragenden Schale zu reduzieren (10 m) und das filigrane Erscheinungsbild zu ermöglichen.

Die Dicke der Schale beträgt an der Einspannstelle 50 cm, um die dort auftretenden Biegespannungen aufnehmen zu können, und verjüngt sich kontinuierlich bis zur Auskragungskante auf 10 cm. Die veränderliche Dicke der Schale bewirkt eine wesentliche Reduktion des Eigengewichts und ermöglicht, die klimabedingten Einwirkungen durch Schnee und Wind aufnehmen zu können. Die Zugangsrampen werden kontinuierlich auf Rundstützen gelagert und die Stationen in gespiegelter Form aus Stahlbeton gebaut. Drei Seilbahnmasten werden als Fertigteil-Schleuderbetonstützen (2 x 12 m, 1 x 10 m hoch) ausgeführt.

