



© paul ott

realisierungswettbewerb

2012 wurde von der asfinag ein geladener realisierungswettbewerb für die neugestaltung der süd- und nordportale zum gleinalmtunnel im zuge des vollausbaus der A9 durchgeführt. die zusammensetzung des preisgerichts mit architekten, auslobervertreter, dem baukulturbeauftragten der landesbaudirektion steiermark und einem mitglied des gestaltungsbeirats der ASFINAG bezeugt das damalige bewußtsein der ausloberin, ihre infrastruktureinrichtungen auch als baukulturelle herausforderung zu erkennen. die lange bauzeit erklärt sich durch den umstand der neuerrichtung der zweiten tunnelröhre mit anschließender generalsanierung der bestehenden tunnelröhre und der etappenweise errichtung der einfahrtsportale.

aufgabenstellung

die aufgabenstellung formuliert im wesentlichen drei konkrete anforderungen: winterdienst mit der erforderung der möglichkeit des ein- und ausfahrens der räumfahrzeuge in und aus der galerie, vermeidung des luftüberschlags und anpaßung des auges vom tageslicht zum kunstlicht und umgekehrt.

die galerie als geschwindigkeitstrichter

ausgehend von den bestehenden lichtraumprofilen der unmittelbaren tunnelein- und ausfahrten klappen sich wände und decken über dreiecksförmige faltungen nach oben und außen, das lichtraumprofil vergrößert sich trichterförmig. der/die fahrzeuglenker:in fährt in einen gebauten geschwindigkeitstrichter hinein und wird so zusätzlich zu einer geschwindigkeitsreduktion und zu einer unbewußten erhöhung der aufmerksamkeit animiert.

das vergrößerte lichtraumprofil an der galerieeinfahrt, der trichterrand, ist schon von weitem zu sehen, signalisiert achtung tunnel, und bereitet die fahrzeuglenker auf die tunneleinfahrt vor. die einfahrt erscheint durch die aufweitung und seine helle untersicht optisch größer. der übergang der wände oder wandteile und decken zur eigentlichen tunneleinfahrt ist fließend, harte einfahrtskanten werden vermieden.

die form der flügelartigen galerien sollen eine positive aussage der leichtigkeit und eleganz transportieren und das bereits bestehende portalbauwerk aus der ferne als klar erkennbare, schwere großform unverändert belassen.

geschlossene und offene seiten der galerien



paul ott



paul ott

portalgestaltung gleinalmtunnel a9 pyhrnautobahn

a9

8770 st. michael in der obersteiermark,
österreich

auftraggeber

asfinag

generalplanung

asfinag

architektur

fasch&fuchs.architekt:innen

team architektur

fred hofbauer, stefanie schwertassek,
emanuel tornquist, heike weichselbaumer,
erwin winkler

statik

werkraum ingenieure zt gmbh

photographie

paul ott

wettbewerb

2012

ausführung

2015 - 2019



paul ott

**portalgestaltung gleinalmtunnel a9
pyhrnautobahn**

die geschlossenen inneren seitenwände der beiden galerien docken an die inneren bestandswände der tunnелеinfahrtsbereiche an und falten sich dann derart nach außen, daß sie sich am ende der galerien treffen und zu einer wand werden, welche dann in der geforderten länge über die galerie hinaus reicht, um den luftüberschlag zu vermeiden. dies schafft statisch ein unverschiebliches auflager für die galeriedächer.

das dach faltet sich dreiecksförmig in die höhe, dreiecke bilden als heruntergeklappte wandelemente das zweite linienförmige auflager für das galeriedach. die spitzen der dreieckswände lagern auf brüstungsartigen wandelementen auf. diese dienen zum schutz vor schneeverwehungen. die faltungen des daches tragen zur steifigkeit der dachkonstruktion bei. die konstruktion ist einfach und klar ablesbar. die öffnungen in der äußeren galeriewand werden vom beginn der galerie bis zum tunnel immer kleiner, so daß die galerie auch einen tageslichttrichter darstellt, wo sich das auge schrittweise von tageslicht auf kunstlicht und umgekehrt anpassen kann.

die betoninnenseiten der tunnелеinfahrtsbereiche sind ebenso wie das gesamte innere des tunnels mit einer hellen beschichtung versehen. diese sogenannte sicherheitsfarbe in einem eierschalenton ist mittlerweile standard im österreichischen tunnelbau, da erfahrungen über die jahre hinweg gezeigt haben, dass sich damit das unfallrisiko verringert. um tunnel und portale als einheit gestalterisch zu fassen, wurde dieser farbtön deshalb auch im galeriebereich übernommen. auch alle der witterung ausgesetzten außenseiten sind durch diese dauerhafte beschichtung geschützt.

die nur leicht gefalteten innen- und außenseiten der wände und decken wurden herstellungstechnisch so glatt ausgeführt, dass fast keine verschmutzungsanfälligen vor- oder rücksprünge entstanden und eine einfache reinigung und wartung möglich sind.

die in einem abstand von ca. 70 m von den portalen entfernt stehenden lüftungstürme wurden in stahlbeton mit sichtbetonqualität hergestellt und nicht beschichtet. aus- gehend vom vorgegebenen querschnitt 4,50 m x 4,50 m an der basis verändert sich dieser bei gleichbleibender fläche an der ausblasungsöffnung hin zu ca. 2,25 m x 9,00 m. diese form unterstützt das gezielte ausblasen und verstärkt die ablesbarkeit der funktion.

portalgestaltung gleinalmtunnel a9
pyhrnautobahn



© paul ott



© paul ott



© paul ott



© paul ott



© paul ott



© paul ott