

PROJEKTÜBERSICHT 2001-2017



SPEZIALPROJEKTE**RopeCon**

- 2001 Strengener Autobahntunnel (A)**
- 2002 Lenzing Hackschnitzelwerk (A)**
- 2003 Zöhling Steinbruch (A)**
- 2004 Tüfentobel (CH)**
- 2005 Mount Oliphant (Jamaica)**

PROJEKTbeschreibung:

Beim Bau des Strengener Autobahntunnels am Arlberg wurde erstmals die Seilförderanlage RopeCon eingesetzt, eine Kombination aus Transportband und Seilbahn.

Die Baustelle liegt in 1.380 Metern Höhe, die Bedingungen sind schwierig. So muss der Abraum über den Fluss Rosanna und die Eisenbahn geführt werden, wozu eine Förderband-Lösung mit möglichst wenigen Stützpunkten gefordert ist. Ideal für Ropecon, ein Patent des österreichischen Traditionsunternehmens Doppelmayr AG. Die Anlage besteht aus vier parallel gespannten Stahlseilen, zwischen denen auf Rollen das eigentliche Förderband läuft. Die Tragseile werden durch einen einzigen, 20 Meter hohen Mast gestützt, dessen Basis leicht beweglich ist. Der Seilförderer vereint viele Vorteile eines stetig fördernden Bandes mit denen einer Material-Seilbahn, die zwar große Höhendifferenzen mit wenigen Stützpunkten überwindet, aber nicht den hohen Massendurchsatz bringt. In diesem Punkt ist das Strengener Projekt für bis zu 600 Tonnen pro Stunde ausgelegt. Der Achsabstand des Förderbandes beträgt exakt 268,2 Meter, womit das gesamte Band knapp 540 Meter lang ist. Im März 2001 wurde das Band eingezogen und fördert seitdem den Abraum mit 2,62 Meter/Sekunde vom Westportal des Strengener Tunnels über das Flussbett der Rosanna und Straßen- wie Eisenbahntrasse.

Unsere Leistungen bei der Errichtung der Anlage Strengener Tunnel:

- Berechnung der fixverankerten Tragseile
- Blitzschutzseilberechnung
- Gurtberechnung
- Stützen- und Fundamentberechnung



Strengen

Bei den anderen Anlagen:

- Berechnung der fixverankerten Tragseile



Lenzing



Zöhling



Tüfentobel



Jamaica

SPEZIALPROJEKTE

Gletscherbahnen

2003 6SK-v Furggsattelbahn (CH)
2003 8UB Schaufeljochbahn (A)

Die **Furggsattel** Gletscherbahn ist die erste Sesselbahn, welche auf einem Schweizer Gletscher gebaut wurde. Speziell zu erwähnen ist, dass sie die längste Gletschersesselbahn Europas ist und die Bergstation auf italienischem Boden steht.

Eine Besonderheit der Achter-Gondelbahn **Schaufeljoch** besteht darin, dass vier der insgesamt sieben Stützen direkt auf Eis stehen, also kein Fundament haben. Ein 37 mm dickes Halteseil verleiht diesen Stützen die erforderliche Stabilität. So bleibt der Abstand zwischen den Stützen auch dann erhalten, wenn sich das ewige Eis bewegt. Die Seilführung wird mittels hochsensibler Technik ständig kontrolliert, die Stützen am Gletschereis werden bei Bedarf mittels Hydraulikzylinder neu justiert – und in den Sommermonaten im Rahmen der Revision wieder an ihren Ausgangspunkt zurückversetzt. Bei der Stütze Nr. 6 wurde auch ein Zwischenstück vorgesehen der beim starken abschmelzen des Gletschereises zum Einsatz kommt und die Seillinie konstant hält.

Das Förderseil hat einen Durchmesser von 45 mm.

Unsere Leistungen bei der Errichtung der Anlagen:

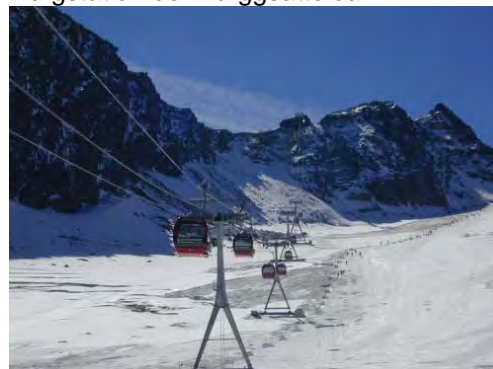
- Berechnung der fixverankerten Halteseile
- Stützen- und Fundamentberechnung



Gletscherstützen der Furggsattelbahn



Bergstation der Furggsattelbahn



Gletscherstützen der Schaufeljochbahn



Talstation der Schaufeljochbahn

SPEZIALPROJEKTE Mountain Glider

2008 Teststrecke Wolfurt (A)

Beim Mountain-Glider handelt es sich um ein Vergnügungsfahrzeug auf Basis der Schnellbahntechnik. Ein modifizierter Vierer-Sessel fährt durch Schwerkraftwirkung auf einer Fahrschiene nach unten. Die Fahrschiene wiederum hängt an einem Trage-seil.

Die Anlage wird rund 120 Meter lang sein, der Startturm rund 40 Meter hoch. Das Förderseil hat einen Durchmesser von 45 mm.

Unsere Leistungen bei der Errichtung der Anlagen:

- Fundamentberechnung
- Bauüberwachung



Bohrgerät



Fundament



Montage Stütze 1A und 1B

PROJEKTÜBERSICHT 2017

10 UB SPIELJOCHBAHN	Fügen/Zillertal
6 UB PARK DEL CAFE	Kolumbien
4 SB FALLBACHLIFT	D-98559 Oberhof
NEUE DORFBAHN SERFAUS	Serfaus
2 SB EPLÉNY II	Ungarn
2 SB SÀSTÒ	Ungarn
4 SB STOLLENLIFT	St.Michael o. B. /Kärnten
4 SB HLIDARFJALL	Island

PROJEKT 2017: **10 UB SPIELJOCHBAHN**
Fügen Bergbahn GesmbH & Co KG
6263 Fügen im Zillertal

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Einseilumlaufbahn mit geschlossenen 10 plätzigem Fahrzeugen		
Bahnsystem:	Einseilumlauf	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	ja	Fahrzeuganzahl:	132 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	72, m
Spurweite Strecke:	6,6 m	Fahrzeugfolgezeit:	12 s
Horizontale Länge:	3661,7 m	Fahrzeit:	10,8 min
Höhenunterschied:	1212,4 m	Seil Ø:	56 mm
Mittlere Neigung:	33,1 %	Motortypenleistung:	1813 kW
Schräge Länge:	3887,5 m	Antrieb:	Zwischenstation
		Spannung:	Tal + Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Dieses Projekt stellt ein Umbau der im Jahr 1973 errichteten Einseilumlaufbahn mit 4-plätzigem Fahrzeugen in eine modernere, leistungsstärkere Einseilumlaufbahn dar. Die neue Anlage wird auf gleicher Trasse errichtete und ebenfalls wieder in zwei Teilstrecken ausgeführt.

Auf die Möglichkeit die Teilstrecken getrennt voneinander zu betreiben wurde bewusst verzichtet. Zwar verfügt jede Teilstrecke über eine eigene Seilschleife, die aber über eine Antriebseinheit mit zweirilliger Antriebsscheibe angetrieben werden. Die alte Mittelstation wird somit zu einer Zwischenstation, bei welcher der weiterhin am Bergstrang zu- und ausgestiegen werden kann. Am Talstrang ist nur mehr ein Zusteigen möglich.

Die Bergstation wurde 35 m nördlich verschoben. Dadurch entstand die Möglichkeit, dass ebenfalls erneuerte Restaurant komplett an Südseite der Seilbahnstation zu verlegen.

Die Anlage wird im Winter und Sommer betrieben, wobei auch Nachtfahrten vorgesehen sind.

Die seilbahn- und elektrotechnische Anlage wurde von der Fa. Leitner errichtet.



Bergstation



Talstation

PROJEKT 2017: **6 UB PARK DEL CAFE**
Kolumbien
Pueblo Tapao - Quindío - Colombia

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0m/s
Bergförderung:	100%	Förderleistung:	2400Pers/h
Talförderung:	100%	Fahrzeuganzahl:	31Stk.
Förderband:	keine	Fahrzeugabstand:	45,00m
Spurweite Strecke:	4,80m	Fahrzeugfolgezeit:	9,00s
Horizontale Länge:	332,63m	Fahrzeit:	1,14min
Höhenunterschied:	62,60m	Förderseil Ø:	44mm
Mittlere Neigung:	18,82%	Motortypenleistung:	350kW
Schräge Länge:	341,40m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Die im Jahr 1988 in Zell am See errichtete 6 UB Areitbahn wurde von der Firma Pro Alpin Ropeway Service GmbH abgebaut und die Komponenten nach Kolumbien zur Wiederaufstellung verschifft. Dort erfolgt die Aufstellung als 6 UB Park del Cafe in 2018. Wir haben die Projektierung, Stützenausteilung Seillinienberechnung und die seilbahntechnische Fundamente berechnet.



Bergstation – Unterflurantrieb



Talstation mit der Garagierung



Doppelstütze Mitte Strecke

PROJEKT 2017: 4 SB FALLBACHLIFT
Zweckverband Thüringer Wintersportzentrum
D-98559 Oberhof

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,6 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2136 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	100 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	17,53 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Fahrzeugfolgezeit:	6,74 s
Horizontale Länge:	822,0 m	Fahrzeit:	5,53 min
Höhenunterschied:	256,6 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	31,21 %	Motortypenleistung:	234 kW
Schräge Länge:	862,93 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Dies stellt bereits das zweite Projekt für das Wintersportzentrum in Thüringer dar. Wir haben die Projektierung, Stützenausteilung Seillinienberechnung und die seilbahntechnische Fundamente berechnet. Seilbahntechnik von der Fa. MND Elektrotechnik Frey Österreich GmbH.



Fundamentplatte Bergstation



Strecke von der Bergstation



Talstation Förderbandgrube

PROJEKT 2017: NEUE DORFBAHN SERFAUS
Seilbahn Komperdell GmbH
6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Einrümige Standseilbahn		
Bahnsystem:	Standseilbahn	Anzahl der Wagen:	3
Höhenunterschied:	19,8 m	Fassungsraum:	440 Pers.
Betriebslänge:	1290 m	Zugseil Ø	38 mm
Anzahl Stationen:	4		
Antrieb:	Bergstation		
Antriebsart:	Treibscheibenantrieb		
Nennleistung Antrieb:	1500 kW		
Spannung:	Talstation		
Art der Abspannung:	komb. Gewicht u. Hydraulische Abspannung		
Fahrzeuge:	Wagenzug		
Fahrwerk System:	Luftkissentchnik		

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Dorfbahn in Serfaus soll in diesem Jahr modernisiert werden.

Bereits im Jahr 2016 wurde das dementsprechende Ansuchen an das BMVIT gesendet.

Die Dorfbahn Serfaus wurde als innovatives Beförderungssystem 1986 durch die Firma Freissler/Otis – Waagner-Biró als einrümige Standseilbahn errichtet und befindet sich noch im Originalzustand. Bahnbrechend war damals die Ausführung als „Luftkissenbahn“.

Auf Grund der sehr guten Erfahrungen mit diesem System hinsichtlich geringer Geräuschentwicklung wird auch die Neuanlage systemgleich ausgeführt.

Der Umbau wurde auf Grund der langen Wartezeiten erforderlich. Dem soll nun durch eine Erhöhung der Förderleistung entgegengewirkt werden.

Um die Betriebsausfälle so gering wie möglich zu halten, wird die Modernisierung auf drei Bauphasen verteilt erfolgen.

Bauphase 1 im Jahr 2017:

Umbau Station Parkplatz und Station Seilbahn noch vor der Sommersaison und Neubau Station Kirche „NEU“.

Bauphase 2 im Jahr 2018:

Einbau der neuen Antriebstechnik, Abspanneinheit, Umbau Station Kirche „ALT“, Station „Zentrum“, Fluchtwege, Tunnelbe- und Entlüftung, Beleuchtung, Kabelwege, Stromschienen und WLAN.

Bauphase 3 im Jahr 2019 bis 2021:

Austausch der Streckenausrüstung, Förderseil und Wagenzug.



PROJEKT 2017: **2 SB Eplény II**
Intersport Skiaréna Kft.
H-8413 Eplény

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	2-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1438 Pers/h
Talförderung:	10 %	Fahrzeuganzahl:	191 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	10,01 m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Fahrzeugfolgezeit:	5,01 s
Horizontale Länge:	934,35 m	Fahrzeit:	7,87 min
Höhenunterschied:	126,57 m	Seil Ø:	38 mm
Mittlere Neigung:	13,6 %	Motortypenleistung:	270 kW
Schräge Länge:	944,11 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	944,11 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Der im 2016 abgetragene Doppelsessellift Albona II aus Stuben wurde in Ungarn neu aufgestellt. Die Anlage wurde von der Fa. Doppelmayr im Jahre 1985 errichtet.

Der Unterflurantrieb blieb in der Bergstation, die Spannstation in der Talstation wegen des höheren Fahrkomforts wurde das versetzbare Einstiegsförderband wiedererrichtet. Der Ausstieg für den Schifahrer wurde vor der Bergstation von dem Fußgänger getrennt errichtet.



Talstation mit der Seilspannung



Streckenverlauf



Bergstation mit Unterflurantrieb



Fundamentplatte Bergstation



Schifahrerausstieg

PROJEKT 2017: **2 SB SÀSTÒ**
ÉLPAK Zrt.
H- 3232 Mátrafüred-Sástó

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	2-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixegeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	1,5m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	911Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	73Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	11,85m
Spurweite Strecke:	3,60m	Fahrzeugfolgezeit:	7,90s
Horizontale Länge:	413,00m	Fahrzeit:	4,67min
Höhenunterschied:	50,27m	Seil Ø:	36mm
Mittlere Neigung:	12,16%	Motortypenleistung:	55kW
Schräge Länge:	420,64m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die in Söll im Jahr 1988 errichtete DSB Salvenmoos wurde abgetragen und findet in Ungarn im OXYGEN ADRENALIN PARK in Gyöngyös neue Verwendung. Wir haben die Projektierung (Stützenausteilung, Seilrechnung) Statische Berechnung (Stützen, Fundamente und Stationen) durchgeführt.



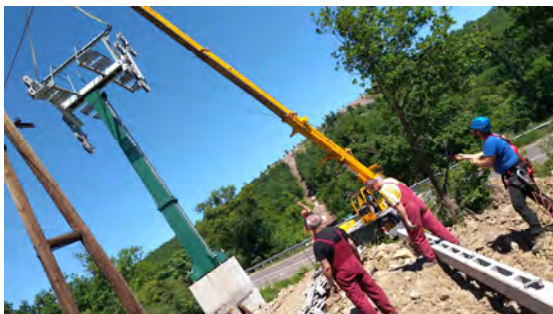
Bergstation Fundament



Talstation währen der Montage



Strecke



Stützenmontage

PROJEKT 2017: **4 SB STOLLENLIFT**
Petzen Bergbahnen GmbH
9143 St. Michael ob Bleiburg/Kärnten

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,6 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2136 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	100 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	17,53 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Fahrzeugfolgezeit:	6,74 s
Horizontale Länge:	822,0 m	Fahrzeit:	5,53 min
Höhenunterschied:	256,6 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	31,21 %	Motortypenleistung:	234 kW
Schräge Länge:	862,93 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die in Slovenien im Jahr 2008 errichtete 4SB Ivarcko Osven wurde abgetragen und in St. Michael wiederaufgestellt. Wir haben die Projektierung Statistische Berechnung (Fundamente und Stationen) durchgeführt.



Bergstation



Fundamentplatte Bergstation



Talstation



Strecke

PROJEKT 2017: **4 SB Hlidarfjall**
Hlidarfjall ski area
Island

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,6 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2136 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	100 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	17,53 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Fahrzeugfolgezeit:	6,74 s
Horizontale Länge:	822,0 m	Fahrzeit:	5,53 min
Höhenunterschied:	256,6 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	31,21 %	Motortypenleistung:	234 kW
Schräge Länge:	862,93 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die in Hochfügen im Jahr 1992 errichtete 4SB Hochfügen 2000 wurde abgetragen und in Island wiederaufgestellt. Wir haben die Projektierung, Stützenausteilung Seillinienberechnung, Stützenschäfte und die seilbahntechnische Fundamente berechnet.



Umlenkung Bergstation



Gespannte Antriebsstation Tal

PROJEKTÜBERSICHT 2016

8UB	OCHSENGARTENBAHN	Ötz
6SK	HOCHSCHELLEN	D-87538 Balderschwang
6 SK-v	OLYMPIABAHN	Mittelberg/Kleinwalsertal
10UB	BERGBAHN HOCHSÖLDEN	Sölden
10UB	TRITTKOPFBAHN I	Zürs/Arlberg
10UB	TRITTKOPFBAHN II	Zürs/Arlberg
3SB	RANNOCH CHAIR	GB-PH49 Glencoe

PROJEKT 2016: 8 UB OCHSENGARTENBAHN UMBAU
Schiregion Hochtözt Erschließungs GmbH & Co KG
A-6433 Oetz

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Einseilumlaufbahn mit geschlossenen 8 plätzigigen Fahrzeugen		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	2520 Pers/h	Förderleistung:	2520 Pers/h
Talförderung:	2520 Pers/h	Fahrzeuganzahl:	60 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	68,57 m
Spurweite Strecke:	5,5 m	Fahrzeugfolgezeit:	11,43 s
Horizontale Länge:	1582,8 m	Fahrzeit:	5,72 min
Höhenunterschied:	510,0 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	32,22 %	Motortypenleistung:	794 kW
Schräge Länge:	1682,9 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Dieses Seilbahn stellt einen Umbau der im Jahr 1999 errichteten Einseilumlaufbahn mit 4-plätzigigen Fahrbetriebsmitteln dar. Durch den Umbau in eine 8er Umlaufbahn und damit eine Verkürzung der Wartezeiten wurde eine erhebliche Komfortverbesserung erreicht.

Durch den Umbau der Bergbahn Hochsölden in Sölden ebenfalls im Jahr 2016 wurde die 8UB Bergbahn Hochsölden in Sölden abgetragen und in Oetz wiederaufgestellt.

Die seilbahn- und elektrotechnische Ausrüstung konnte weiterverwendet werden. Es wurde allerdings ein neues Förderseil eingezetzt.



Talstation mit dem neuen Zugang



Bergstation Unterflurantrieb aufgeständert



Bergstation

PROJEKT 2016: 6 SK HOCHSCHELLEN
Bergbahnen und Skilifte Balderschwang GmbH & Co KG
D-87538 Balderschwang

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	kuppelbare 6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	2000 Pers/h	Förderleistung:	2000 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	47 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	54 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,8 s
Horizontale Länge:	1103,8 m	Fahrzeit:	4,24 min
Höhenunterschied:	280,6 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	25,42 %	Motortypenleistung:	399 kW
Schräge Länge:	1142,4 m	Antrieb:	Tal
		Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Unsere Leistungen die Dimensionierung und Ausarbeitung der seilbahntechnischen Fundamente inkl. Baubetreuung, gesamte Statik und Bauüberwachung.



Die alte Talstation



Bahnhof Talstation



Die neue Talstation

PROJEKT 2016: **6 SK-v OLYMPIABAHN**
Skiliftgesellschaft links der Breitach GmbH & Co KG.
A-6991 Riezlern

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	kuppelbare 6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2000 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	63 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	64,8 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,8 s
Horizontale Länge:	1790,58 m	Fahrzeit:	5,71 min
Höhenunterschied:	586,17 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	32,74 %	Motortypenleistung:	681 kW
Schräge Länge:	1890,27 m	Antrieb:	Tal
		Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

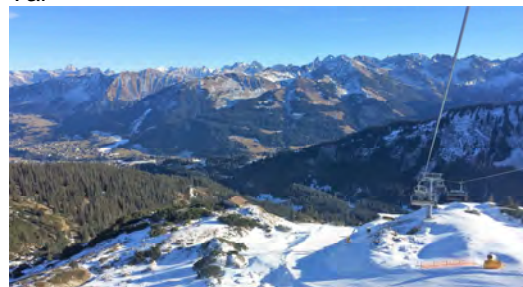
Unsere Leistungen die Erstellung der Sicherheitsanalyse Bauwerke, Dimensionierung und Ausarbeitung der seilbahntechnischen Fundamente inkl. Baubetreuung, und die Bauüberwachung



Tal



Fundamentaushübe in der Talstation



Stecke



Berg



PROJEKT 2016: 10 UB BERGBAHN HOCHSÖLDEN UMBAU
Skilifte Sölden-Hochsölden GmbH
A-6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Einseilumlaufbahn mit 10 plätzigigen Fahrzeugen		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,5 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	4500 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	134 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	52 m
Spurweite Strecke:	6,4 m	Fahrzeugfolgezeit:	8,0 s
Horizontale Länge:	2456,87 m	Fahrzeit:	8,87 min
Höhenunterschied:	920,58 m	Seil Ø:	62 mm
Mittlere Neigung:	37,47 %	Motortypenleistung:	2017 kW
Schräge Länge:	2648,4 m	Antrieb:	Berg
Fahrstrecke:	2696,6 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Im Jahr 2016 wurde die 1977 errichtete und 1998 umgebaute 8 UB umgebaut in eine moderne 10UB.

Durch dieses Umbau und die Erhöhung der Förderleistung von 2800 Pers/h in 4500 Pers/h konnten die Wartezeiten erheblich verkürzt werden.

Die Stationsbauten in Tal- und Bergstation wurden größtenteils abgetragen und neu errichtet.

Die Anlage wird ganzjährig betrieben, ebenso sind Nachtfahrten vorgesehen.



Bergstation



Stütze mit Lawinenschutzfundament



Talstation

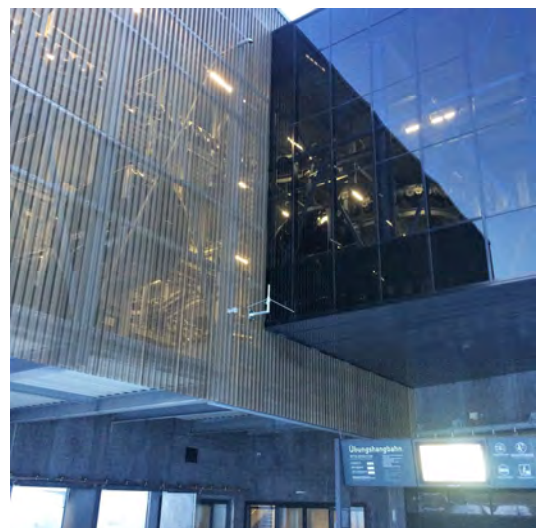
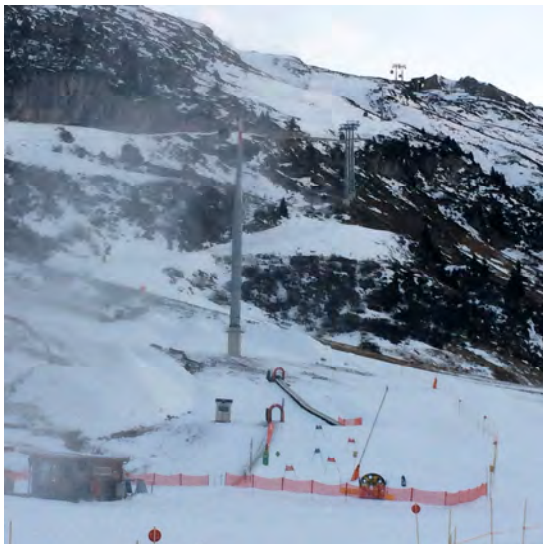
PROJEKT 2016: **10 UB TRITTKOPFBAHN I**
Ski-Zürs-AG
6763 Zürs am Arlberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Einseilumlaufbahn mit 10 plätziigen Fahrzeugen		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	44 + 15 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	90 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Fahrzeugfolgezeit:	15 s
Horizontale Länge:	1910,43 m	Fahrzeit:	7,38 min
Höhenunterschied:	503,15 m	Seil Ø:	52 mm
Mittlere Neigung:	26,34 %	Motortypenleistung:	731 kW
Schräge Länge:	1977,88 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben im Auftrag der Ski-Zürs AG die Polierplanung der Stationen durchgeführt sowie bei der Betriebsbewilligung mitgewirkt.



PROJEKT 2016: **10 UB TRITTKOPFBAHN II**
Ski-Zürs-AG
6763 Zürs am Arlberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Einseilumlaufbahn mit 10 plätzigen Fahrzeugen		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1200 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	11 + 6 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	180 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Fahrzeugfolgezeit:	30 s
Horizontale Länge:	930,35 m	Fahrzeit:	4,18 min
Höhenunterschied:	193,04 m	Seil Ø:	52 mm
Mittlere Neigung:	20,75 %	Motortypenleistung:	731 kW
Schräge Länge:	957,19 m	Antrieb:	Tal
		Spannung:	Berg

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Wir haben im Auftrag der Ski-Zürs AG die Polierplanung der Stationen durchgeführt sowie bei der Betriebsbewilligung mitgewirkt.



PROJEKT 2016: 3 SB RANNOCH CHAIR
GB-PH49 Glencoe

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	fix geklemmte 3er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1493 Pers/h
Talförderung:	66%	Fahrzeuganzahl:	108 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	14,47 m
Spurweite Strecke:	4,0 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,23 s
Horizontale Länge:	751,5 m	Fahrzeit:	6,35 min
Höhenunterschied:	123,4 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	16,4 %	Motortypenleistung:	92 kW
Schräge Länge:	762,4m	Antrieb:	Berg - unterflur
Fahrtstrecke:	762,4m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die im Jahr 1986 in Alpbach errichtete 3 SB Gmahlift wurde von der Firma Pro Alpine Ropeway Service GmbH vollständig abmontiert und die Seilbahn wird in Glencoe/Schottland wieder aufgebaut.

Unser Arbeitsumfang umfasste die Ausarbeitung der Seilrechnung der seilbahntechnischen Fundamente und Adaptierung der Bewehrungspläne der Stationen.



Standort der Talstation

PROJEKTÜBERSICHT 2015

3S	PENKENBAHN	Mayrhofen
8UB	KALTENBACH HOCHZILLERTAL II UMAUF TALSTATION	Kaltenbach
2SB	KANZLERSGRUND	D-98559 Oberhof
4SK-v	SILBERBRÜNNL UMBAU BAHNHOF TALSTATION	Sölden
6SK-v	GRENZWIESBAHN	D-87541 Bad Hindelang
6 SK-v	WIEDHAGBAHN	D-87541 Bad Hindelang
8 SK-v	ZUBRINGERBAHN	D-87541 Bad Hindelang
2SB	ADLERFELSEN	D-08309 Eibenstock
2SB	LILLAFÜRED	H-3517 Miskolc

PROJEKT 2015: **3S PENKENBAHN**
Mayrhofner Bergbahnen AG
A-6290 Mayrhofen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	3S Bahn		
Bahnsystem:	Dreiseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	7,5 m/s
Bergförderung:	3360 Pers/h	Förderleistung:	3360 Pers/h
Talförderung:	3840 Pers/h	Fahrzeuganzahl:	33 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	225 m
Spurweite Strecke:	11,0 m	Fahrzeugfolgezeit:	30 s
Horizontale Länge:	2732,8 m	Fahrzeit:	8,2 min
Höhenunterschied:	1135,3 m	Tragseil/Zugseil Ø:	58 mm/56 mm
Mittlere Neigung:	41,5 %	Motortypenleistung:	1380 kW
Schräge Länge:	2902,9 m	Antrieb:	Bergstation
		Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Unsere Leistungen waren die
Sicherheitsanalyse Bauwerke und die
Projektsteuerung.



Stütze Nr.:3



Bergstation



Talstation mit der neue Brücke

PROJEKT 2015: **8UB KALTENBACH HOCHZILLERTAL II**
UMBAU TALSTATION
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal GmbH & Co KG
A-6271 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Unsere Leistungen waren die komplette Planung, Baubetreuung, gesamte Statik und Bauüberwachung.



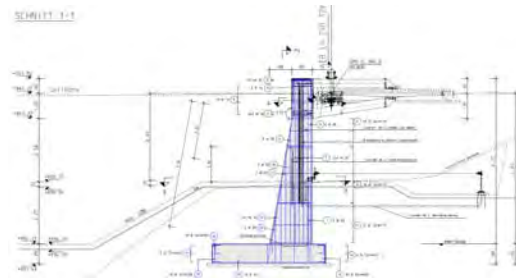
PROJEKT 2015: 2 SB OBERHOF KANZLERSGRUND
Zweckverband Thüringer Wintersportzentrum
D-98559 Oberhof

TECHNISCHE DATEN:

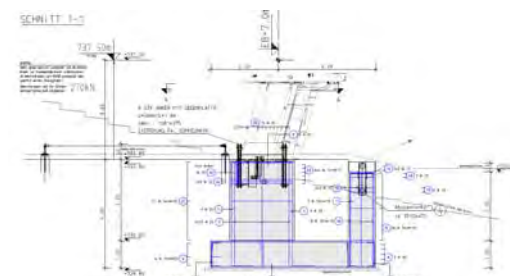
Bahntype:	2-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	1,5 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	306 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	18 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	35,2 m
Spurweite Strecke:	4,0 m	Fahrzeugfolgezeit:	23,5 s
Horizontale Länge:	283,1 m	Fahrzeit:	3,4 min
Höhenunterschied:	104,7 m	Seil Ø:	32 mm
Mittlere Neigung:	36,9 %	Motortypenleistung:	15 kW
Schräge Länge:	304,9 m	Antrieb:	Tal
		Spannung:	Tal

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Wir haben in Auftrag der Doppelmayr Seilbahnen GmbH die seilbachtchnische Fundamente dimensioniert und gezeichnet.



Umlenkfundament Bergstation



Antriebsfundament Talstation

**PROJEKT 2015: 4 SK-v SILBERBRÜNNL
UMBAU BAHNHOF TALSTATION**
Skilifte Sölden-Hochsölden GmbH
A-6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	4,5 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2650 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	142 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	24,5 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Fahrzeugfolgezeit:	5,4 s
Horizontale Länge:	1682,2 m	Fahrzeit:	6,4 min
Höhenunterschied:	388,5 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	23,1 %	Motortypenleistung:	522 kW
Schräge Länge:	1731,4 m	Antrieb:	Tal
		Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Wir haben die komplette Ausführungsplanung, Baubetreuung, gesamte Statik und Bauüberwachung durchgeführt.



Die Klemmenwartung



1000m² Bahnhof



PROJEKT 2015: 6 SK-v GRENZWIESBAHN
Bergbahnen Hindelang-Oberjoch AG
D-87541 Bad Hindelang

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	52 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	38,6 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,7 s
Horizontale Länge:	840,3 m	Fahrzeit:	3,3 min
Höhenunterschied:	269,5 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	32,1 %	Motortypenleistung:	346 kW
Schräge Länge:	884,5 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	919,9 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die komplette Ausführungsplanung, Baubetreuung, gesamte Statik und Bauüberwachung durchgeführt.



Stützenmontage mit Hubschrauber



Talstation



Pistengerätgarage



PROJEKT 2015: 6 SK-v WIEDHAGBAHN
Bergbahnen Hindelang-Oberjoch AG
D-87541 Bad Hindelang

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	nein	Fahrzeuganzahl:	60 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	38,6 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,7 s
Horizontale Länge:	1003,7 m	Fahrzeit:	3,9 min
Höhenunterschied:	318,9 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	31,8 %	Motortypenleistung:	376 kW
Schräge Länge:	1057,5 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1092,9 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die komplette Ausführungsplanung, Baubetreuung, gesamte Statik und Bauüberwachung durchgeführt.



Talstation mit Sesselbahnhof



Bahnhof mit Klemmenwartung



Die Zugangsregelung

PROJEKT 2015: 8 SK-v ZUBRINGERBAHN
Bergbahnen Hindelang-Oberjoch AG
D-87541 Bad Hindelang

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	keine	Fahrzeuganzahl:	24 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	51,4 m
Spurweite Strecke:	7,3 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,3 s
Horizontale Länge:	477,3 m	Fahrzeit:	2,1 min
Höhenunterschied:	93,7 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	19,6 %	Motortypenleistung:	208 kW
Schräge Länge:	487,4 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	589,6 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

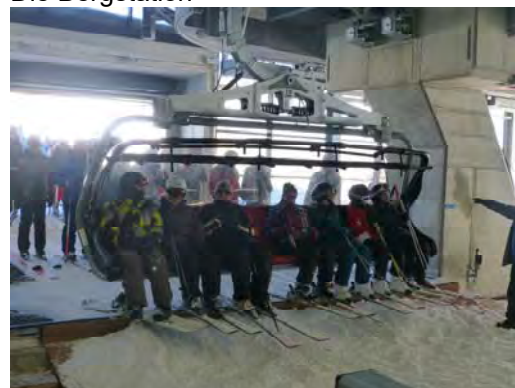
Wir haben die komplette Ausführungsplanung, Baubetreuung, gesamte Statik und Bauüberwachung durchgeführt.



Die Talstation



Die Bergstation



Höhenverstellbare Einstieg mit Förderband

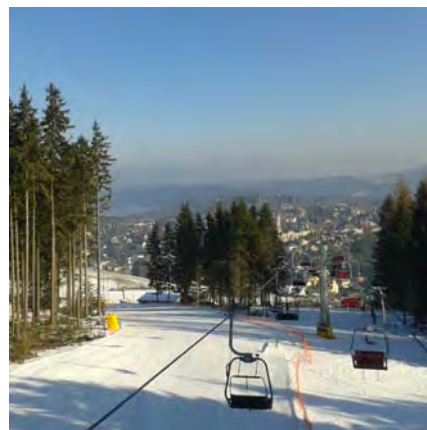
PROJEKT 2015: **2SB ADLERFELSEN**
Touristenzentrum am Adlerfelsen GmbH
D-08309 Eibenstock

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Doppelsesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,2 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	984 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	66 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	16,09 m
Spurweite Strecke:	4,0 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,61 s
Horizontale Länge:	506,0 m	Fahrzeit:	3,94 min
Höhenunterschied:	110,6 m	Seil Ø:	32 mm
Mittlere Neigung:	21,9 %	Motortypenleistung:	50 kW
Schräge Länge:	519,6 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben in Auftrag der Doppelmayr Seilbahnen GmbH die seilbachtchnische Fundamente dimensioniert und gezeichnet.



PROJEKT 2015: **2SB LILLAFÜRED**
Libegőpark Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.
H- 3517 Miskolc / Lillafüred

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Doppelsesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrtgeschwindigkeit:	1,5 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	524 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	100 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	20,60 m
Spurweite Strecke:	3,6 m	Fahrzeugfolgezeit:	13,74 s
Horizontale Länge:	971,8 m	Fahrzeit:	11,31 min
Höhenunterschied:	274,2 m	Seil Ø:	36 mm
Mittlere Neigung:	28,2 %	Motortypenleistung:	220 kW
Schräge Länge:	1018,1 m	Antrieb:	Tal
		Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

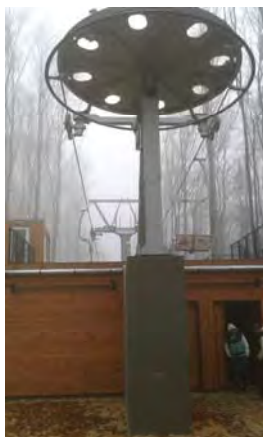
Die alte DSB Ebenwald aus Mayrhofen wurde in Ungarn neu aufgestellt. Wir haben die komplette Entwurf-, Eingabe- und Ausführungsplanung, Baubetreuung, gesamte Statik ausgeführt.



Die Sessel wurden neu gepolstert



Die Bergstation mit dem Ausstiegsplattform



Das Umlenkfundament



Die Antriebsbrücke mit neuer Verkleidung

PROJEKTÜBERSICHT 2014

8 UB VERSINGBAHN	See
6 SK-v WASSERKAR	Sölden
6SK-v GAMSKOGEL 2	Altenmarkt
PB SÁTORALJAÚJHELY	Ungarn - Sátoraljaújhely
ROPE RUNNER SÁTORALJAÚJHELY	Ungarn - Sátoraljaújhely
4SK-v SCHWARZKOGELBAHN	Sölden
SCHLEPPLIFT SEEKARLIFT	Altenmarkt
8 UB ALPKOPF ZWISCHENSTATION	Serfaus
ROSENALM GARAGENCENTER	Zell/Ziller
8 UB HORBERGBAHN BÜRO- ERWEITERUNG BERGSTATION	Mayrhofen
TESTSTAND KURVENBAHN DOPPELMAYR	Wolfurt

PROJEKT 2014: **8 UB VERSINGBAHN**
 Bergbahnen See GesmbH
 A-6553 See

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2600 Pers/h
Talförderung:	25 %	Fahrzeuganzahl:	71 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	66,46 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	11,08 s
Horizontale Länge:	2035,60 m	Fahrzeit:	6,64 min
Höhenunterschied:	509,00 m	Seil Ø:	50 mm
Mittlere Neigung:	25,0 %	Motortypenleistung:	585 kW
Schräge Länge:	2101,22 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Zum Zwecke der Schigebietserweiterung und Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit wurde die 8-er Kabinenbahn gebaut.

Die Talstation wurde ca. 500 m nördlich der Bergstation Zenis im Gebiet des Schallerbachs, auf einer Seehöhe von 1943 m errichtet.

Das talseitig der Bahnachse angeordnete Dienstobjekt mit Dienstraum, Abort und Windfang wurde in Paneelbauweise mit Stahltragkonstruktion errichtet.

Die Garagierung der Fahrzeuge erfolgt in dem eigens dafür ausgelegten freistehenden Traggerüst der Talstation und zweier Abstellgleise rechts der Bahnachse.

Der Bahnhof wurde bereits für den Endausbau mit zwei zusätzlichen Abstellgleisen vorgesehen. Die gesamte offene Garagierung des Bahnhofes soll in einer 1. Ausbauphase eingehaust werden.

Die Bergstation wurde ca. 900 m nordwestlich unterhalb des Kübelgrubenkopfes im Gebiet der Kübelgrube auf einer Seehöhe von 2452 m situiert.

In der seilbahntechnischen Einrichtung wurde der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen.

Das Dienstobjekt wurde bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt.

Das Dienstobjekt mit Kommandoraum, NS-Raum und WC wurde in Paneelbauweise mit Stahltragkonstruktion errichtet.

Im Untergeschoss, welches in Stahlbeton-Massivbauweise ausgeführt wurde, befinden sich der Mittelspannungsraum, die Trafostation und der NS-Verteilerraum.



Bergstation



Talstation mit der Garagierung



Containertrafo in der Talstation

PROJEKT 2014: **6SK-v WASSERKAR**
 Öztaler Gletscherbahn GmbH & Co KG
 A-6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

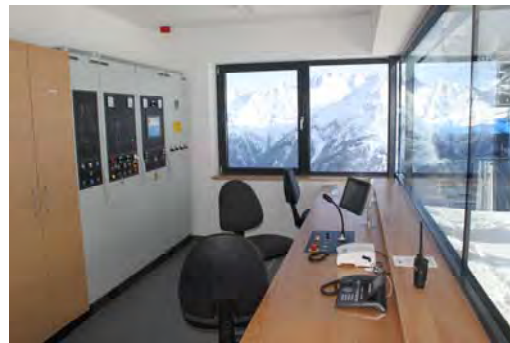
Bahntype:		6-er Sesselbahn	
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	70 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1350,00 m	Fahrzeit:	5,29 min
Höhenunterschied:	575,50 m	Seil Ø:	50 mm
Mittlere Neigung:	42,63 %	Motortypenleistung:	545 kW
Schräge Länge:	1472,30 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Dreisesselbahn Wasserkar wurde durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn ersetzt, mit der Modernisierung wurde der Fahrkomfort verbessert und die Fahrzeit verkürzt.

Die Talstation wurde ca. 30 m südöstlich der Stütze 9 der 8UB Gaislachkogel auf einer Seehöhe von 1850 m errichtet. Das Dienstobjekt mit Dienstraum befindet sich auf der rechten Seite der Bahnachse, das Bediensteten-WC wurde im Bahnhof unter dem Klemmenrevisionspodest errichtet. Die Garagierung aller Fahrzeuge erfolgt in der Stahlhalle. Unter dem Bahnhof ergibt sich geländebedingt ein Untergeschoß mit einem Lagerraum.

Der Standort der Bergstation blieb unverändert auf einer Seehöhe von 2425,5 m. Die seilbahntechnische Einrichtung wurde analog der Talstation ausgeführt. In der seilbahntechnischen Einrichtung wurde der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Das Dienstobjekt wurde bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und eingeschossig ausgeführt. Es beinhaltet Kommandoraum, NS-Raum, MS-Raum, Trafobox, Lagerraum, Windfang und Personal-TC und wurde in Massivbauweise ausgeführt. Geländebedingt ergab sich ein kleines Untergeschoß, welches als Kabelkeller dient. Auf Grund der Nähe zur Permafrosteis durchsetzten Stirn des Blockgletscherwalles wurde eine Durchlüftung der Kabelkeller unter dem wärmeerzeugenden NS-Raum vorgesehen.



Kommandoraum Bergstation



Talstation mit der Bahnhofshalle



PROJEKT 2014: **6SK-v GAMSKOGEL 2**
 Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH
 A-5541 Altenmarkt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2600 Pers/h
Talförderung:	33 %	Fahrzeuganzahl:	48 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	41,54 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	8,31 s
Horizontale Länge:	801,2 m	Fahrzeit:	3,37 min
Höhenunterschied:	247,8 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	30,9 %	Motortypenleistung:	325 kW
Schräge Länge:	852,3 m	Antrieb:	Berg
		Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die bestehende Doppelsesselbahn Gamskogel 2 wurde durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn ersetzt. Mit der neuen Anlage mit höherer Fahrgeschwindigkeit, automatischen Schließbügeln, Sitzheizung und Witterungsschutz konnte der Fahrkomfort verbessert und die Fahrzeit verkürzt werden. Die Seilbahn wird hauptsächlich von Wiederholungsfahrern genutzt.



Die Talstation wurde ca.100m südlich der alten Talstation in einer Seehöhe von ca. 1854,5 m errichtet. Der Dienstraum mit Pers.-WC, Personalraum und Windfang befindet sich talseitig in Verlängerung der Bahnachse. Die Garagierung der Fahrzeuge erfolgt niveaugleich neben der Bahnachse in einer Stahlbetonhalle. Das Stationsgebäude wurde in Massivbauweise errichtet.



Direktantrieb auf der Bergstationsbrücke

Die Bergstation wurde auf der bestehenden Bergstation in einer Seehöhe von ca. 2102 m erbaut. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wurde mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. In der seilbahntechnischen Einrichtung wurde der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Ein Dienstobjekt mit Kommandoraum, Niederspannungsraum, Personalraum, Windfang und Personal-WC befindet sich bergwärts gesehen links. Im Untergeschoß befinden sich eine öffentliche WC-Anlage und ein Lagerraum. Das Stationsgebäude wurde ebenfalls in Massivbauweise errichtet.



PROJEKT 2014: PENDELBAHN SÁTORALJÁÚJHELY
Sátoraljaújhely Város Önkormányzat
H-3980 Sátoraljaújhely

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Einseilpendelbahn		
Bahnsystem:	Einseilpendelbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	108 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	2 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	- m
Spurweite Strecke:	4,9 m	Fahrzeugfolgezeit:	- s
Horizontale Länge:	1014,0 m	Fahrzeit:	2,90 min
Höhenunterschied:	151,0 m	Seil Ø:	42 mm
Mittlere Neigung:	14,9 %	Motortypenleistung:	127 kW
Schräge Länge:	1025 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1032 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Seilbahn weist eine Länge von 1.014 m auf und überwindet dabei 151 Höhenmeter. Diese für eine Pendelbahn eher "bescheidenen" Daten werden durch das 998m lange Seilfeld zwischen der Stütze 1B und 2A mit einem Bodenabstand von 150 m aufgewertet. Unsere ersten Entwürfe sahen eine kleine 2-Seil-Pendelbahn mit einer 15-Personen Kabine vor.

In der weiteren Planungsphase entschied sich der Bauherr für ein Ein-Seil-System.

Die größte Herausforderung bei der Planung war, dass zwischen den beiden Stationen praktisch keine Seil-Unterstützungen möglich waren.

Die wichtigste Aufgabe war daher die Optimierung der Seillinie hinsichtlich des knapp 1.000 m langen Seilfeldes. Zu diesem Zweck wurden spezielle Seilrollen mit 10 kN Tragkraft und tieferen Rillen vorgegeben. Diese Maßnahme war unbedingt erforderlich, um die ausreichende seitliche Führung des Förderseiles gewährleisten zu können. Eine elektronische Seillage-Überwachung auf den Rollenbatterien wurden ebenfalls als grundlegendes Element entsprechend den Anforderungen "Stand der Technik" vorgesehen.

Die Bau-Einreichung wurde mit dem langjährigen ungarischen G+G-Partner Tamás Schöder gemeinsam realisiert. Die seilbahn- und elektrotechnische Lieferung und Montage wurde von der slowakische Fa. Tatalift ausgeführt.



PROJEKT 2014: ROPE RUNNER SÁTORALJAÚJHELY
Sátoraljaújhely Város Önkormányzat
H-3980 Sátoraljaújhely

TECHNISCHE DATEN:

Type: Vergnügungsgerät

Höhenunterschied: 165,0m Länge: 1033,7m

Gefälle: 16 %

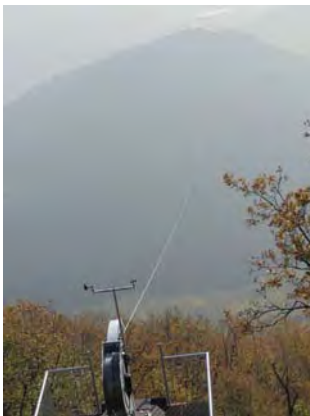
Fahrzeit: 57-260 sec

PROJEKTbeschreibung:

Neben der Pendelbahn wurde die „Seilrutsche“ errichtet. Wir haben dafür die Stahlbetonfundamente geplant. Die Lieferung und Montage wurde von der Engineering - Mechatronics GmbH Austria - 5721 Piesendorf ausgeführt.



Talstation



Bergstation



Fundament



Flugmontage

PROJEKT 2014: 4SK-v Schwarzkogl Sanierung Talstation
Schilifte Gampe Öztaler Gletscherbahn KG
6450 Sölden

PROJEKTbeschreibung:

Seit der Errichtung der Anlage im Jahre 1999 treten ständig Bewegungen auf. Der Grund für die Bewegungen liegt in dem in der Tiefe liegenden Permafrostkörper, welcher auf Grund der Klimaerwärmung zunehmend abschmilzt. Die Sanierung ist erforderlich, um die in den letzten 16 Jahren aufgetretenen Verschiebungen auszugleichen und vorausschauend für die nächsten ca. 25 Jahre einen Kompensationsbereich zu schaffen. Dazu ist eine neue Fundierung des Abspannfundamentes des vorderen Stationssteher und der Ausfahrtstützen (1A und 1B) erforderlich.

Die Talstation samt Stütze 1A und 1B wird auf einem Stahlbetonriegel gegründet, welcher in einer Stahlbetonwanne gelagert ist. Durch die Verbindung der Fundamente werden die Eigensteifigkeit der Stationsgründung wesentlich erhöht und andererseits Relativbewegungen zwischen den Stationsteilen und den beiden Stützen verhindert bzw. ausgeschlossen.



Traggerüst zwischengelagert



PROJEKT 2014: SCHLEPPLIFT SEEKARLIFT
Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH
5541 Altenmarkt

TECHNISCHE DATEN:

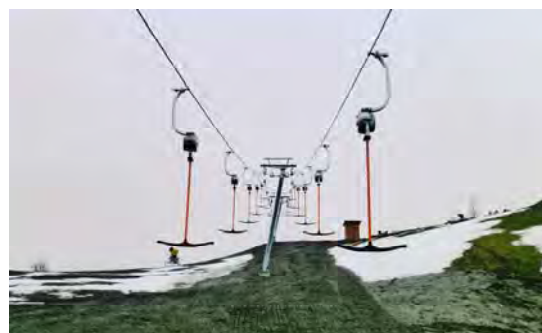
Bahntype:	Schlepplift		
Bahnsystem:	Schlepplift	Fahrgeschwindigkeit:	2,10 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1202 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	27 Stk.
Förderband:?	Fahrzeugabstand:	12,58 m
Spurweite Strecke:	2,50 m	Fahrzeugfolgezeit:	5,99 s
Horizontale Länge:	152,40 m	Fahrzeit:	0,99 min
Höhenunterschied:	42,70 m	Seil Ø:	19 mm
Mittlere Neigung:	32,70 %	Motortypenleistung:	... kW
Schräge Länge:	160,25 m	Antrieb:	Pilzantrieb Tal
Schleplänge:	124,69 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH ersetzte 2014 den veralteten Seekarlift durch einen neuen Schlepplift. Bei der gegenständlichen Anlage handelt es sich um eine Rückbringer- Wiederholungsanlage.

Die Talstation wurde ca.100m südlich der derzeit bestehenden Talstation 2SB Gamskogel 2 in einer Seehöhe von ca. 1855,00 m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. In der seilbahntechnischen Einrichtung wurde der Antrieb als gespannter Pilzantrieb vorgesehen. Der Dienstrraum befindet sich auf der rechten Seite. Das Dienstobjektgebäude wurde ebenfalls neu errichtet.

Die Bergstation wurde 40m östlich der alten Bergstation in einer Seehöhe von 1893,56 m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. Die Bergstation samt Ausstiegsstelle wird von der Talstation aus videoüberwacht. Das alte Dienstobjekt wird als Lagerraum weitergenutzt und wurde von der alten Bergstation in den Bereich der neuen Ausstiegsstelle versetzt.



PROJEKT 2014: 8 UB ALPKOPFBAHN ZWISCHENSTATION
Seilbahn Komperdell GesmbH
A-6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	72 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	72,0 m
Spurweite Strecke:	5,5 m	Fahrzeugfolgezeit:	12,0 s
Horizontale Länge:	2009,2 m	Fahrzeit:	5,83 min
Höhenunterschied:	581,5 m	Seil Ø:	46 mm
Mittlere Neigung:	28,9 %	Motortypenleistung:	2x470 kW
Schräge Länge:	2097,9 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2128,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Seilbahn Komperdell GesmbH mit dem Sitz in Serfaus errichtete im Jahr 2014 bei der im Jahre 1999 erbauten 8 UB Alpkopfbahn zwischen der Stütze 7 und Stütze 8 in Nähe des Speicherteiches Hög eine Zwischenstation. Der im Jahr 2012 und 2013 errichtete Speicherteich Hög sollte im Sommer für touristische Zwecke erschlossen werden.

Dabei handelt es sich um eine „halbe“ Station. Nur auf der rechten Seite (Bergfahrtsseite) ist ein Ein- und Aussteigen möglich. Auf der linken Seite (Talfahrtsseite) werden die Fahrzeuge ohne auszukuppeln vorbeigeführt. Die Zwischenstation wird sowohl im Sommer für Wanderer als auch im Winter für Langläufer und Winterwanderer zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen genutzt.



PROJEKT 2014: GARAGENCENTER ROSENALM
Zeller Bergbahnen Zillertal Ges.m.b.H. & Co KG
A-6280 Zell am Ziller

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Pistengerätegarage dient der Unterbringung von 11 Pistengeräten und deren Wartung.

Das Bauwerk wurde zweigeschossig mit Wänden und Decke in Massivbauweise errichtet. Geländebedingt wird das Untergeschoss hangseitig vollständig eingeschüttet. Das auf das UG aufgesetzte OG ist im Grundriss kleiner, die nicht überbaute Fläche im UG wird als Lagerfläche genutzt. Diese Flächen sind über einen Zufahrtsweg vom UG aus erreichbar. Die Außenfassade wurde in Sichtbeton gestaltet.

Die Abstellplätze samt Werkstätte sind im UG untergebracht. Der Werkstätte angeschlossen ist ein Raum für den Werkstatteleiter, ein Öllagerraum, ein Ersatzteillager, ein WC und ein Batterieraum zum Aufladen von Kfz-Batterien.

Für dieselbetriebene Pistengeräte wurde ein Betriebstankstelle mit Dieselzapfsäulen, welche im Gebäude integriert sind und über einen unterirdischen Tank (2 x 60.000 l Diesel) versorgt wird, errichtet.

Im OG wurden verschiedene Werkräume (Schlosser, Zimmermann, Elektro) sowie ein WC mit Umkleide, ein Elektrogeräte-Lager, ein Hochdruckgeräte-Raum und ein Heizraum mit Kompressor, vorgesehen.



PROJEKT 2014: 8 UB HORBERGBAHN BÜROERWEITERUNG BERGSTATION
Mayrhofner Bergbahnen AG
A-6290 Mayrhofen

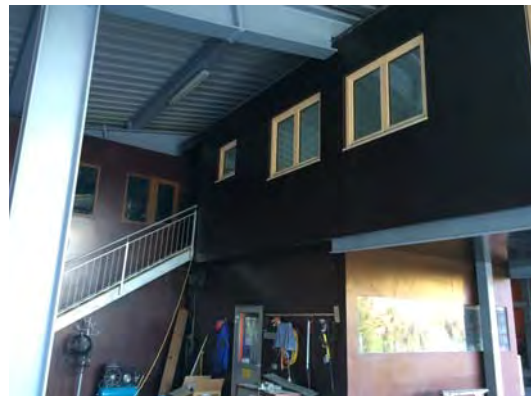
PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die Mayrhofner Bergbahnen AG mit dem Sitz in Mayrhofen hat im heurigen Jahr in der Bergstation der 8UB Horbergbahn zusätzliche Büroräumlichkeiten für die Betriebsleitung geschaffen.

Dazu bot sich der Freiraum über der bestehenden Elektrowerkstätte und über einem Teil der Lagerflächen an.

Dieser Freiraum wurde durch eine Leichtbaukonstruktion umhüllt, die sich einerseits auf die Elektrowerkstätte abstützt und andererseits über den Lagerflächen an die Stahlhallenkonstruktion gehängt wurde.

So entstanden zwei Büroräume mit je ca. 16m² und eine Vorraum mit ebenfalls ca. 16m², der als Archiv, Garderobe bzw. Gang fungiert. Der Zugang zu diesen Räumlichkeiten erfolgt über eine Gitterrosttreppe.



PROJEKT 2014: TESTSTAND KURVENBAHN DOPPELMAYR
Doppelmayr Seilbahnen GmbH
A-6922 Wolfurt

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Für eine temporäre Testanlage wurden Pfahlfundamente für die Stationen und Stützen geplant und ausgeführt.



Pfählmachine mit den Holzpfählen



Fundament Antriebsstation



Stützenfundament

PROJEKTÜBERSICHT 2013

8 UB ROSNERKÖPFL	Werfenweng
6SK-v EBENWALD	Mayrhofen
6SK-v MIZUN	Kaltenbach
8SK-v KRISTALLEXPRESS	Kaltenbach
6SK-v GIPFELBAHN	D - Ofterschwang
8UB OSSI-REICHERT BAHN	D - Ofterschwang
4SK-v SCHWARZKOGLBAHN	Sölden
6SK-v RITZHAGEN	D - Willingen
WITRON MATERIALSEILBAHN	D - Parkstein
4SL OSTHANGBAHN	D - Winterberg
NÜRNBERGER HÜTTE MATERIALSEILBAHN	Neustift

PROJEKT 2013: **8 UB Rosnerköpfl**
 Rosnerköpfl GmbH
 A-5541 Werfenweng

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit: 5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 1200 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl: 20 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand: 120,0 m
Spurweite Strecke:	5,30m	Fahrzeugfolgezeit: 24,0 s
Horizontale Länge:	895,0 m	Fahrzeit: 3,32 min
Höhenunterschied:	249,0 m	Seil Ø: 42 mm
Mittlere Neigung:	29,0 %	Motortypenleistung: 350 kW
Schräge Länge:	901,0 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	929,0 m	Spannung: Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die Talstation wird neben der Landesstraße L229 in einer Seehöhe von 897,55m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist mit einer PTFE - Glasgewebefolie auf Holz- bzw. Stahlkonstruktion überdacht. Am Bahnsteig seitlich der Seilbahn befinden sich zwei Diensträume und ein Personal-WC. Gelände bedingt ergibt sich unter der Anstehfläche ein Untergeschoss mit Skidepot, Lagerraum und eine öffentliche WC-Anlage welche auch für die Dorfplatzbesucher zugänglich gemacht wird.



Bergstation

Die Zwischenstation wird in einer Seehöhe von 1054 m errichtet. Bei der Zwischenstation handelt es sich um eine „halbe“ Station. Nur auf der rechten Seite (Bergfahrtseite) ist ein Ein- und Aussteigen möglich, die linke Seite (Talfahrtseite) wird ohne auszukuppeln durchgeführt. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht..



Zwischenstation

Die Bergstation wird in einer Seehöhe von ca. 1147 m errichtet. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Am Bahnsteig seitlich der Seilbahn befindet sich der Kommandoraum mit Niederspannungsraum, ein Pers.-WC, der Trafo-Raum und ein Hochspannungsraum. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg ein Stahlbetongebäude für die Unterbringung des Revisionsfahrzeuges und für die Wartung der Fahrzeuge vorgesehen. Das Gebäude wird mit Lerchenholzschildeln verkleidet und durch ein Lichtband belichtet.



Talstation

PROJEKT 2013: **6SK-v Ebenwald**
Mayrhofner Bergbahnen AG
6290 Mayrhofen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	62 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1143,4 m	Fahrzeit:	4,20 min
Höhenunterschied:	449,1 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	39,3 %	Motortypenleistung:	480 kW
Schräge Länge:	1243,6 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1279,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

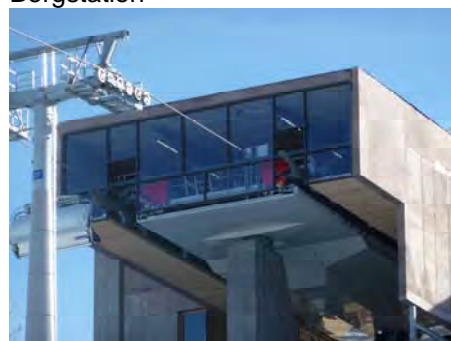
Die Mayrhofner Bergbahnen AG hat den bestehenden Doppelsessellift Ebenwald durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben, Sitzheizung und Schließbügelverriegelung ersetzt.

Die Talstation wurde ca. 420 m nördlich der bestehenden Talstation des Doppelsesselliftes Ebenwald auf dem Gebiet des Hauser Berg, auf einer Seehöhe von 1433 m. Die Talstation mit hydraulischer Abspanneinrichtung besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form und einem durch den Quereinstieg bedingt talseitig quer zur Bahnachse angeordnetem Dienstobjekt. Das Dienstobjekt mit Dienstraum, WC, Windfang und Kabelkeller wird in Leichtbau errichtet. Für den Anstellbereich mit Einstiegsrampe und Stationsein- und Ausfahrt wird eine Plattform in Stahl/Betonkonstruktion im Ausmaß von ca.21mx32m errichtet.

Die Bergstation wurde auf einer Seehöhe von 1882 m situiert. Die seilbahntechnische Einrichtung wird mittels einer Hallenkonstruktion überdacht. Der Kommandoraum mit Personal-WC und Manipulationsraum wird in diese Hallenkonstruktion integriert. Geländebedingt ergibt sich unter diesen Nebenräumen und der Ausstiegsrampe ein Untergeschoss, in dem der NS-Raum die Trafostation und Lagerräume unter gebracht sind. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt niveaugleich mit dem Ausstieg rechts angeordneten Bahnhof.



Bergstation



Einfahrt Bergstation



Plattform in der Talstation

PROJEKT 2013: **6SK-v Mizun**
 Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal GmbH & Co KG
 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

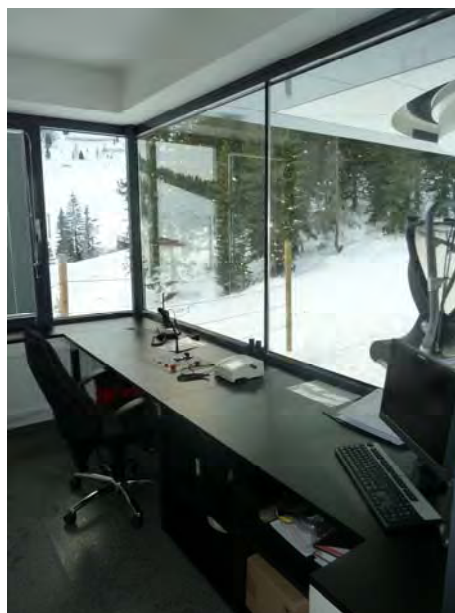
Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	81 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1646,8 m	Fahrzeit:	6,07 min
Höhenunterschied:	404,5 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	24,5 %	Motortypenleistung:	560 kW
Schräge Länge:	1703,1 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1738,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Talstation wird ca. 80 m nord-westlich der Talstation 4 KSB Krössbichl auf dem Gebiet der Mizunalm, auf einer Seehöhe von 1645 m errichtet. Die Talstation mit hydraulischer Abspanneinrichtung besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form und einem talseitig quer zur Bahnachse angeordnetem Dienstobjekt. Das Dienstobjekt mit Dienstraum, TC, Windfang und Lager wird in Massivbauweise errichtet.



Die Bergstation ist ca. 400 m östlich der Bergstation 6SK-v Sonnenjet-Hochzillertal auf dem Gebiet der Mizunalm, auf einer Seehöhe von 2050 m situiert. Die Bergstation besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form mit Dienstobjekt und Bahnhof. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum, Windfang, WC, Niederspannungsraum, Hochspannungsraum mit Kabelkeller und Trafostation wird in der Verlängerung der Bahnachse angeordnet. Es wurde in Massivbauweise hergestellt. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt niveaugleich mit dem Ausstieg in dem bahnseitig links angeordneten Bahnhof. Die hinterfüllten südseitige und die westseitige Außenwände werden in Stahlbeton hergestellt. Die restliche Bahnhofshalle wird in Stahl-Skelettbauweise, außenseitig mit Trapezblech verkleidet, ausgeführt.



Dienstraum



PROJEKT 2013: **8SK-v Kristallexpress**
 Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal GmbH & Co KG
 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

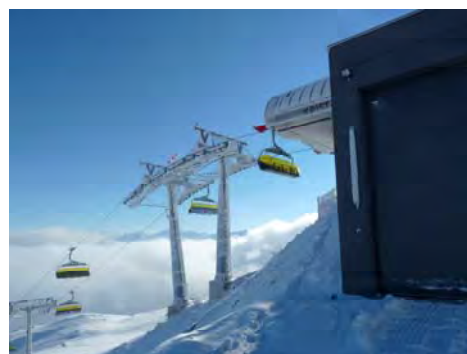
Bahntype:	8-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2600 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	56 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	55,38 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit:	11,1 s
Horizontale Länge:	1346,6 m	Fahrzeit:	5,13 min
Höhenunterschied:	396,48 m	Seil Ø:	52 mm
Mittlere Neigung:	29,4 %	Motortypenleistung:	750 kW
Schräge Länge:	1410,3 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1420,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Talstation wurde auf einer Seehöhe von 1761 m errichtet. Die Talstation mit hydraulischer Abspanneinrichtung besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form mit Dienstobjekt und einem Bahnhof. Das rechtsseitig der Bahnachse angeordnete Dienstobjekt mit Dienstraum, Abort, Windfang, Niederspannungsraum, Mittelspannungsraum, Trafostation und Kabelkeller wird in Massivbauweise errichtet. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt niveaugleich mit dem Einstieg in dem links der Bahnachse angeordneten Bahnhof. Die Fundamente und die Außenwände im angeschütteten Bereich werden in Stahlbeton hergestellt. Die Bahnhofshalle wurde in Stahl-Skelettbauweise, außenseitig mit Trapezblech verkleidet, ausgeführt.



Die Bergstation ist ca. 80 m südlich der Bergstation DSB Öfeler auf dem Öfelerjoch auf einer Seehöhe von 2157 m situiert. Die Bergstation besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen und einem in Verlängerung der Bahnachse angeordneten Dienstobjekt. Der Ausstiegsbereich und das Dienstobjekt wird unterkellert. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum und WC wurde in Massivbauweise hergestellt. Im Untergeschoss, welches in Stahlbeton-Massivbauweise ausgeführt wurde, ist der Antriebsraum, Niederspannungsraum, Mittelspannungsraum, Lagerraum, die Trafostationen und eine Garage für 2 Pistengeräte mit Dieselzapsäule untergebracht. Der unterirdische Dieseltank wurde vor der Garageneinfahrt angeordnet.



PROJEKT 2013: **6SK-v Gipfelbahn**
Bergbahnen Ofterschwang Gunzesried GmbH. & Co KG
D-87527 Ofterschwang

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	49 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,00 s
Horizontale Länge:	973,8 m	Fahrzeit:	3,75 min
Höhenunterschied:	236,6 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	24,3 %	Motortypenleistung:	380 kW
Schräge Länge:	1008,0 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1018,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Wir haben die Stationsbauwerke geplant. Dabei wurde die Talstation inkl. Stahlhalle auf Brunnen gegründet. Die Bergstation war mit Straßenfahrzeugen nicht erreichbar, deshalb wurde das Dienstobjekt containerbauweise errichtet.



Bergstation



Dienstobjekt Berg



Halle Talstation bei der Montage



Stahlhalle Talstation

PROJEKT 2013: 8UB Ossi-Reichert Bahn
Bergbahnen Ofterschwang Gunzesried GmbH. & Co KG
D-87527 Ofterschwang

TECHNISCHE DATEN: Sektion I

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2000 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	37 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	14,4 s
Horizontale Länge:	1258,9 m	Fahrzeit:	4,47 min
Höhenunterschied:	285,0 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	22,6 %	Motortypenleistung:	400 kW
Schräge Länge:	1293,6 m	Antrieb:	Zwischenstation
Fahrtstrecke:	1303,6 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Wir haben die Stationsbauwerke geplant. Dabei wurden drei Stützen auf Mikropfähle gegründet. Ein Automatikbahnhof in der Zwischenstation wurde zum Teil hinterfüllt als stahlbetonbauweise ausgeführt. Die Dienstobjekte und Nebengebäude wurde aus Stahlbetonpaneele gefertigt.



Bergstation



Bahnhofsdecke mit Schubdübel



Zwischenstation



Talstation mit Nebengebäude

PROJEKT 2013: 4SK-v Schwarzkogl Bahnhofssanierung
Schilfte Gampe Öztaler Gletscherbahn KG
6450 Sölden

PROJEKTBECHREIBUNG:

Seit der Errichtung der Anlage im Jahre 1998 treten ständig Bewegungen auf. Der Grund für die Bewegungen liegt in dem in der Tiefe liegenden Permafrosteiskörper, welcher auf Grund der Klimaerwärmung zunehmend abschmilzt. Die Sanierung ist erforderlich, um die in den letzten 15 Jahren aufgetretenen Verschiebungen auszugleichen und vorausschauend für die nächsten ca. 15 Jahre einen Kompensationsbereich zu schaffen. Dazu ist eine Neusituierung der Bahnhofshalle auf der bestehender Bahnhofsdecke erforderlich.

Die Sesselgaragierung funktioniert gerade noch bei dieser Situation, bei einer weiteren Verschlechterung kann nicht mehr kompensiert werden. Daher ist es notwendig die Stahlbetonkaverne für die Garagierung aufzulassen und eine neue Stahlhalle über den bestehenden Bahnhof zu errichten. Die neue Halle wurde so ausgelegt, dass bei den Aufhängungen bereits 120cm vertikaler Verstellbereich berücksichtigt wird. Um eine seitliche Einrichtung zu ermöglichen, werden die Aufhängungen mit Brieden an die Hallenbinder geklemmt. Als zusätzliche Maßnahme wird die Stahlhalle mit steifen Seitenwänden höhenverstellbar geplant. Auf 4 Auflagepunkten ist es möglich mit je 950kN Hebekraft die gesamte Halle neu zu justieren. Nach der Nivellierung müssen unter allen Hallensteher Zwischenplatten oder Zwischenstücke eingesetzt und mit den Fundamenten kraftschlüssig verschraubt werden. Das Klemmenwartungspodest wird über einen Unterfangensträger ebenfalls an die Stahlhalle höhenverstellbar aufgehängt. Die bestehende Stahlbeton Unterkonstruktion ist Trag- und Standsicher, deshalb kann die neue Halle ohne zusätzliche Fundierung auf dem Bestand errichtet werden. Die Auflagerkonsolen in der Achse A werden auf der Verstärkungsmauer gesetzt. Die Trafostation mit der Kellerförderertreppe wird vom Bahnhofskörper abgetrennt um den Baukörper die Verspannung wegen den unterschiedlichen Bewegungen zu reduzieren. Der Kellerförderer wurde mit einer Stahlbetondecke und Stahlbetonwand verschlossen,



PROJEKT 2013: **6SK-v Ritzhagen**
Gebrüder Rummel GmbH & Co. KG
D-34508 Willingen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrtgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	43 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	36,0 m
Spurweite Strecke:	6,10	Fahrzeugfolgezeit:	7,2 s
Horizontale Länge:	619,0 m	Fahrzeit:	2,61 min
Höhenunterschied:	112,2 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	18,1 %	Motortypenleistung:	290 kW
Schräge Länge:	630,7 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	650,7 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die seilbahntechnische und die Dienstobjektfundamente dimensioniert und die Bewehrungspläne erstellt.



PROJEKT 2013: **Witron Materialseilbahn**
FAS FörderAnlagenSystem GmbH
D-92711 Parkstein

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Materialseilbahn		
Bahnsystem:	Materialseilbahn	Fahrgeschwindigkeit:	- m/s
Horizontale Länge:	131,0 m	Fahrzeit:	- min
Höhenunterschied:	14,0 m	Seil Ø:	- mm
Mittlere Neigung:	10,7 %	Motortypenleistung:	- kW
Schräge Länge:	132 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	132 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Seilbahn verbindet zwei Hallen und dient für den Materialtransport. Wir haben die seilbahntechnische und die Dienstobjektfundamente dimensioniert und die Bewehrungspläne erstellt. Dabei wurden die Fundamente auf Ischebeck TITAN Verpresspfähle gelagert.



Abspannfundament

PROJEKT 2013: **4SL Osthangbahn**
Postwiesen-Skigebiet Neustadl
D-59955 Winterberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1200 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	20 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	120,0 m
Spurweite Strecke:	4,80	Fahrzeugfolgezeit:	24,0 s
Horizontale Länge:	895,0 m	Fahrzeit:	3,32 min
Höhenunterschied:	249,0 m	Seil Ø:	42 mm
Mittlere Neigung:	29,0 %	Motortypenleistung:	350 kW
Schräge Länge:	901,0 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	929,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Wir haben die seilbahntechnische und die Dienstobjektfundamente dimensioniert und die Bewehrungspläne erstellt. In der Bergstation ist eine Sesselgaragierung für den Sommer vorgesehen. Die Garagierung erfolgt manuell über der Dachluke.



Antriebsstation



Sesselgaragierung



PROJEKT 2013: **Nürnberger Hütte Materialseilbahn**
DAV - Deutscher Alpenverein e.V.
A-6167 Neustift/Stubai

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	einspurige Materialseilbahn mit eingeschränkten Werksverkehr		
Bahnsystem:	Zweiseilpendelbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	250kg oder 2 P.
Talförderung:	100%	Fahrzeuganzahl:	1 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	
Spurweite Strecke:	5,30m	Fahrzeugfolgezeit:	
Horizontale Länge:	2484,0 m	Fahrzeit:	22 min
Höhenunterschied:	703,0 m	Seil Ø:	14 / 10,5 mm
Mittlere Neigung:	%	Motortypenleistung:	7,5 kW
Schräge Länge:	m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die in der 50-er Jahren errichtete Materialseilbahn wurde etappenweise von der Fa. Steurer umgebaut bzw. modernisiert um einen eingeschränkten Werksverkehr zu ermöglichen. Unsere Aufgaben waren die Infrastrukturteile der Seilbahn auf die neue Lasten statisch zu überprüfen und die Gebrauchstauglichkeit der Tragkonstruktion zu bestätigen.

Dabei wurden Verstärkungsmaßnahmen an den Stützen durchgeführt, Stützenfundamente saniert .



Talstation



Die Nürnberger Hütte



Bergantrieb

PROJEKTÜBERSICHT 2012

8 UB ROSNERKÖPFL	Werfenweng
6SK-v KREUZWIESEN X-PRESS	Zell am Ziller
6SK-v SONNENHANG	Ehrwald
8 UB HÜNDLEBAHN	D - Oberstufen
6SK-v SCHNEEWITCHEN	D - Winterberg
6SK-v LANGE WAND	Ischgl
8UB HORBERGBAHN GARAGENZUBAU	Mayrhofen

PROJEKT 2012: **8 UB Rosnerköpfl**
 Rosnerköpfl GmbH
 A-5541 Werfenweng

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit: 5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 1200 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl: 20 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand: 120,0 m
Spurweite Strecke:	5,30m	Fahrzeugfolgezeit: 24,0 s
Horizontale Länge:	895,0 m	Fahrzeit: 3,32 min
Höhenunterschied:	249,0 m	Seil Ø: 42 mm
Mittlere Neigung:	29,0 %	Motortypenleistung: 350 kW
Schräge Länge:	901,0 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	929,0 m	Spannung: Tal

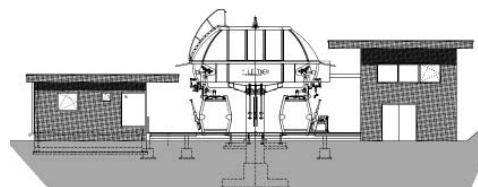
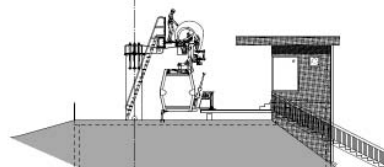
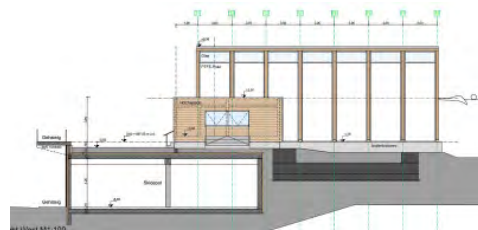
PROJEKTbeschreibung:

Die Talstation wird neben der Landesstraße L229 in einer Seehöhe von 897,55m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist mit einer PTFE - Glasgewebefolie auf Holz- bzw. Stahlkonstruktion überdacht. Am Bahnsteig seitlich der Seilbahn befinden sich zwei Diensträume und ein Personal-WC. Gelände bedingt ergibt sich unter der Anstehfläche ein Untergeschoss mit Skidepot, Lagerraum und eine öffentliche WC-Anlage welche auch für die Dorfplatzbesucher zugänglich gemacht wird.

Die Zwischenstation wird in einer Seehöhe von 1054 m errichtet. Bei der Zwischenstation handelt es sich um eine „halbe“ Station. Nur auf der rechten Seite (Bergfahrtseite) ist ein Ein- und Aussteigen möglich, die linke Seite (Talfahrtseite) wird ohne auszukuppeln durchgeführt. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht..

Die Bergstation wird in einer Seehöhe von ca. 1147 m errichtet. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Am Bahnsteig seitlich der Seilbahn befindet sich der Kommandoraum mit Niederspannungsraum, ein Pers.-WC, der Trafo-Raum und ein Hochspannungsraum. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg ein Stahlbetongebäude für die Unterbringung des Revisionsfahrzeuges und für die Wartung der Fahrzeuge vorgesehen. Das Gebäude wird mit Lerchenholzschindeln verkleidet und durch ein Lichtband belichtet.

Der Anlage wurde 2012 geplant und wird 2013 gebaut.



PROJEKT 2012: **6SK-v Kreuzwiesen X-Press**
 Zeller Bergbahnen Zillertal
 6280 Zell am Ziller

TECHNISCHE DATEN:

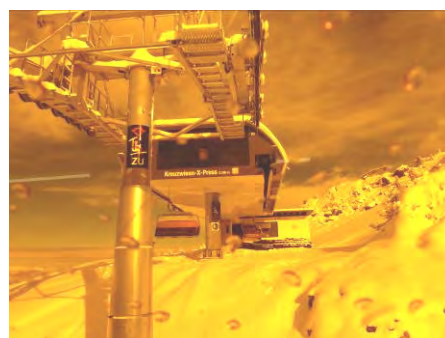
Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1800 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	45 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	60,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	12,0 s
Horizontale Länge:	1189,6 m	Fahrzeit:	4,10 min
Höhenunterschied:	308,3 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	25,9 %	Motortypenleistung:	300 kW
Schräge Länge:	1235,1 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1260,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Talstation wurde am selben Standort der bestehenden Talstation des Schlepliftes Kreuzwiesenlift errichtet. Bedingt durch den Quereinstieg wurde das Dienstobjekt talseitig der Seilbahnstation quer angeordnet. Im Dienstobjekt wird der Dienstraum und ein Personal-WC vorgesehen. Geländebedingt ergibt sich unter dem Dienstobjekt ein Untergeschoss mit Lagerraum in dem der Wasserspeicher für die WC-Anlage und der Niederspannungsverteiler untergebracht sind. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. Die Halle wird mit Trapezblech verkleidet und ringsum durch ein Lichtband belichtet. Der Bahnhof wird ebenfalls geländebedingt unterkellert. Im Untergeschoss ist ebenfalls ein Lagerraum geplant.



Die Bergstation wurde im Bereich der Ausstiegsstelle des bestehenden Schlepliftes errichtet. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Durch den vorgesehenen 90° Querausstieg wurde das Dienstobjekt bergseitig quer zur Bahnachse situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum, ein Pers.-WC, der Trafo-Raum und ein Hochspannungsraum vorgesehen. Im Untergeschoss ist ein Lagerraum vorgesehen in dem auch der Wasserspeicher für die WC-Anlage untergebracht ist.



PROJEKT 2012: **6SK-v Sonnenhang**
 Dr. Srbik Wettersteinlifte
 6632 Ehrwald

TECHNISCHE DATEN:

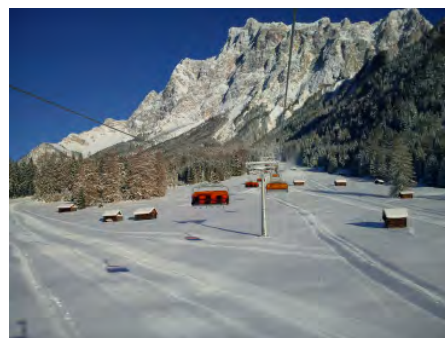
Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	56 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	54,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,8 s
Horizontale Länge:	1340,3 m	Fahrzeit:	4,60 min
Höhenunterschied:	278,6 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	20,8 %	Motortypenleistung:	650 kW
Schräge Länge:	1372,7 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1401,5 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

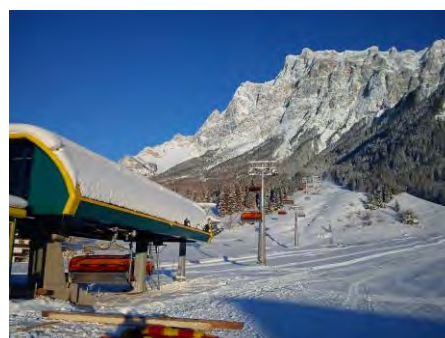
Die Talstation wurde 40m südlich der bestehenden Talstation des Schischulliftes in einer Seehöhe von ca. 1006 m (Einstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Bedingt durch den Quereinstieg ist talseitig quer zur Bahnachse ein ebenerdiges Betriebsgebäude mit Dienstraum und Personal-WC vorgesehen..



Die Bergstation wurde ca. 110m nordöstlich der bestehenden Aussteigestelle des Sonnenhangliftes in einer Seehöhe von ca. 1284 m (Ausstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wurde mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum, NS-Raum, Pers.-WC und Trafostation wurde bergwärts stirnseitig zur Seilbahnstation situiert. Der Bahnhof zur Garagierung aller Fahrzeuge wurde bergseitig zum Dienstobjekt quer zum ansteigenden Hang vorgesehen und die Hinterfüllung weitgehend dem natürlichen Geländeverlauf angepasst.



Um permanente Sicherheit der Bergstation vor Lawinen- und Wildbachgefahr gewährleisten zu können, wurde bergseitig der Station ein ca. 180m langer Lawinen-Ablenkdammer errichtet.



Der Antrieb, der in der Bergstation als Brückenantrieb ausgeführt wurde, erfolgt elektrisch. Die Signalübertragung von der Tal- zur Bergstation erfolgt über neu verlegte Erdkabel.

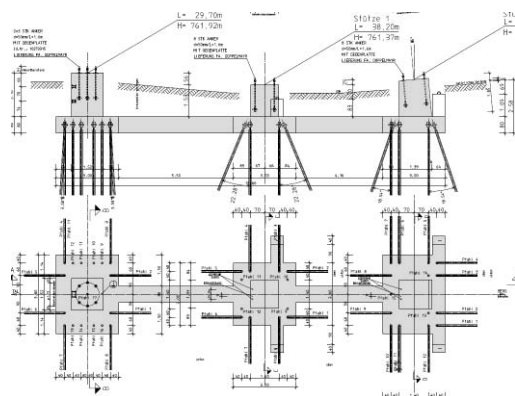
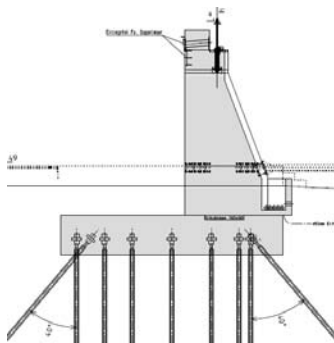
PROJEKT 2012: **8UB Hündlebahn**
Hündle Erlebnissbahn GmbH & Co KG
D-87534 Oberstaufen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2360 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	40 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	61,0 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	12,2 s
Horizontale Länge:	878,7 m	Fahrzeit:	4,16 min
Höhenunterschied:	294,0 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	33,5 %	Motortypenleistung:	410 kW
Schräge Länge:	929,9 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	961,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Wir haben die Stationsbauwerke geplant. Dabei war geplant die Talstation auf Pfähle zu gründen.



PROJEKT 2012: **6SK-v Schneewittchen**
Schiliftbetriebe Klante GmbH & Co KG
D-59955 Winterberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	52 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	36,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,20 s
Horizontale Länge:	810,6 m	Fahrzeit:	316 min
Höhenunterschied:	111,9 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	13,8 %	Motortypenleistung:	280 kW
Schräge Länge:	819,9 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	843,3 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

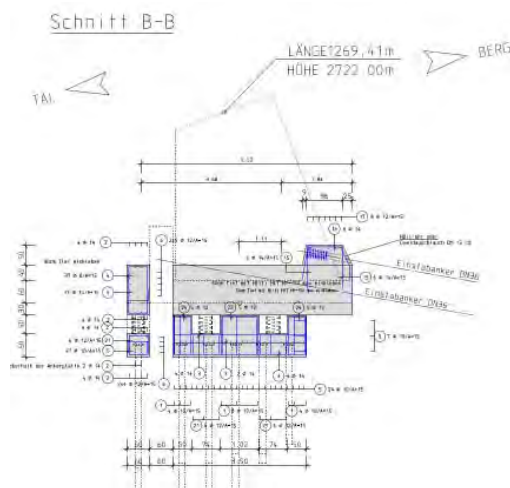
Wir haben die Stationsbauwerke geplant. Dabei wurde die Bergstation auf Brunnen gegründet. Für diese Seilbahnanlage wurde das erste Fangnetz über eine Landstraße in Deutschland gespannt.



PROJEKT 2012: **6SK-v Lange Wand**
Silvretta Seilbahn AG
6561 Ischgl

PROJEKTbeschreibung:

Die im Jahre 2010 errichtete Stützenfundamente Nr.: 9 und 11 müssen wegen der Bewegungen aus dem Untergrund saniert werden. Beide Fundamente kippen auf der linken Seite. Um dieses Kippen zu stoppen bzw. die Fundamente wieder in ursprünglichen Lage zu bringen werden Vorfundamente auf der linken Seite errichtet und die Fundamentsohlen nach links vergrößert. Danach werden die Fundamente mittels Pressen in die ursprünglichen Lage gehoben und so fixiert. Die Zwischenräume werden mit Beton verfüllt. Bei der Stütze 11 werden im Vorfundament duktile Kleinbohrpfähle eingesetzt.



PROJEKT 2012: **8UB Horbergbahn Garagenzubau**
Mayrhofner Bergbahnen AG
6290 Mayrhofen

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die Mayrhofner Bergbahnen AG hat die Bergstation der 8UB Horbergbahn mit einem Garagenzubau für 4 Pistengeräte erweitert. Das Garagengebäude wurde östlich der bestehenden Bergstation in einer Seehöhe von ca. 1650m errichtet. Das Bauwerk ist eingeschossig und wird in Massivbauweise mit Sichtbetonoberfläche errichtet. Das Flachdach wird über eine Rampe erschlossen und kann mit 25 to LKW befahren werden, damit das Lager des Bestandes weiterhin beliefert werden kann. Für den Neubau müssen die bestehenden Erdtanks umgelegt bzw. entsorgt werden (20.000 Liter Erdtank wird entsorgt; 30.000 Liter Erdtank wurde verlegt). Als Ersatz für den 20.000 Liter Tank wird ein 50.000 Liter Erdtank zusammen mit dem umzulegenden 30.000 Liter Tank vor der Garage eingebaut. Oberhalb der Garage wurde eine neue Dieselzapfanlage errichtet, die die bestehende Tankanlage ersetzt. Für Montage- und Reparaturarbeiten wird eine Kranschiene im hinteren Bereich des Gebäudes errichtet..



PROJEKTÜBERSICHT 2011

8 UB HOCHBIFANG	Altenmarkt
6SK-v WETTERKREUZBAHN	Ötz
6SK-v MASNERKOPF	Serfaus
4SL ALTECK	Flattach
4SL STRUSSING	Werfenweng
4SL BRANÄS	SE - Branäs
8SUB HORBERGBAHN KASSAZUBAU	Mayrhofen

PROJEKT 2011: 8 UB Hochbifang
Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH
A-5541 Altenmarkt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2000 Pers/h
Talförderung:	25 %	Fahrzeuganzahl:	50 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	108,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	18,0 s
Horizontale Länge:	2239,1 m	Fahrzeit:	7,61 min
Höhenunterschied:	679,4 m	Seil Ø:	54 mm
Mittlere Neigung:	53,51%	Motortypenleistung:	750 kW
Schräge Länge:	2348,9 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2348,9 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Talstation wurde 50m nordöstlich der derzeit bestehenden Talstation 2SB Hochbifang in einer Seehöhe von ca. 881,5 m (Einstiegsniveau) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. Der Dienstraum mit Pers.-WC, Lagerraum und Windfang befindet sich talseitig in Verlängerung der Bahnachse. Kassen und andere Betriebsräume werden talseitig der Seilbahntation ebenfalls neu errichtet. Im Untergeschoß wurden zwei Lagerräume, eine Garage, ein Sanitätsraum mit Dusche, ein Öllagerraum, ein Werkstatt, eine Trafostation, ein Niederspannungsraum und ein Pumpenraum in Massivbauweise errichtet. Im Erdgeschoß wurden WC- Anlagen, Betriebsleiter- und Schneemacherbüros, drei Kassen mit Buskasse, ein Schidepo, zwei Umkleieräume, Küche/Teerraum und ein Lagerraum aus Holzkonstruktion errichtet

Die Bergstation wurde 30m westlich der bestehenden Bergstation 8UB Königslehen m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Ein Dienstobjekt mit Kommandoraum, Niederspannungsraum, Windfang und Personal-WC wurde bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert. Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise errichtet. Die Gargierung der Fahrzeuge erfolgt niveaugleich in Verlängerung der Bahnachse im UG der Bergstation 8UB Königslehen.



PROJEKT 2011: **6SK-v Wetterkreuzbahn**
 Schiregion Hochötz Erschließungs GmbH & Co KG
 6433 Ötz

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	43 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	991,5 m	Fahrzeit:	3,97 min
Höhenunterschied:	382,3 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	41,2 %	Motortypenleistung:	500 kW
Schräge Länge:	1086,4 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1086,4 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Talstation wurde ca. 150 m südwestlich der Talstation der 2SB Balbach in einer Seehöhe von ca. 1886 m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. Geländebedingt ergibt sich in diesem Bereich ein Untergeschoss, wobei im Untergeschoss die Garagierung sämtlicher Fahrbetriebsmittel inkl. Klemmenwartung, der Niederspannungsraum, ein Lagerraum und ein Trafostation mit zwei Trafoboxen und ein Hochspannungsraum vorgesehen wurde. Auf Höhe des Einstiegs befindet außer dem Dienstobjekt mit Kommandoraum und TC mit Vorraum noch der Kellerförderer, welcher bergwärts gesehen links der Bahnachse angeordnet und in Massivbauweise überdacht wird. Das Untergeschoss wurde in Massivbauweise errichtet



Die Bergstation wurde ca. 270 m südwestlich der Bergstation der 2SB Balbach in einer Seehöhe von ca. 2268 m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. Aufgrund des Querausstieges befindet sich der Dienstraum bergseitig in Verlängerung der Bahnachse niveaugleich mit dem Ausstieg. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Dienstraum mit einem TC für das Personal und ein Lagerraum vorgesehen. Das Untergeschoss wurde als Kabelkeller genutzt. Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise errichtet. Die Rückwand der Station und die Erdschüttungen um die Station dienen als Lawinenschutz.



PROJEKT 2011: **6SK-v Masnerkopf**
 Seilbahn Komperdell GmbH
 6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	91 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	36,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1441,4 m	Fahrzeit:	5,50 min
Höhenunterschied:	445,4 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	30,9 %	Motortypenleistung:	650 kW
Schräge Länge:	1543,3 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1553,3 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die Talstation wurde ca. 60 m westlich der bestehenden Talstation 6SK-v Arrezjochbahn situiert und befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 2372 m (Einstiegshöhe). Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wurde mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wurde bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert und beinhaltet auf Höhe der Einstiegsebene den Dienstraum mit einem Lager. Geländebedingt ergibt sich ein Untergeschoss, das als Lager genutzt wird.



Die Bergstation wurde ca. 300 m nördlich der Bergstation SL Minders unmittelbar nördlich des Masnerkopfes errichtet. Die Bergstation wurde in einer Seehöhe von ca. 2817m (Ausstiegshöhe) errichtet. Um das natürliche Erscheinungsbild des Masnerkopfes bestmöglich erhalten zu können wurde ein Teil des Stationsgebäudes in die nördöstliche Flanke als Kaverne ausgebildet und das Dach überschüttet. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als DSD-Antrieb vorgesehen. Aufgrund des Querausstieges befindet sich der Kommandoraum bergseitig in Verlängerung der Bahnachse niveaugleich mit dem Ausstieg. Anschliessend an den Kommandoraum ist ein WC für das Personal, ein Lagerraum, in dem der Wassertank für das WC untergebracht ist, und der Traforaum vorgesehen. Im Obergeschoss ist der NS-Raum/HS-Raum vorgesehen, der über eine Treppe im Lagerraum erschlossen ist.



PROJEKT 2011: **4SL Alteck**
 Mölltaler Geltscherbahnen GmbH & Co KG
 9831 Flattach

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,6 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2014 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	92 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	18,58 m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,15 s
Horizontale Länge:	779,6 m	Fahrzeit:	5,46 min
Höhenunterschied:	321,0 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	41,2 %	Motortypenleistung:	230 kW
Schräge Länge:	851,2 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	851,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Talstation liegt ca. 240 m westlich der Talstation Panoramabahn-Klühspieß und befindet sich in einer Seehöhe von ca. 2426 m. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. Der Antrieb, der in der Talstation als Brückenantrieb kombiniert mit der hydraulischen Abspannung ausgeführt wird, erfolgt elektrisch. Das Dienstobjekt mit Führerraum, Abort (Trockenklo) für den Dienstnehmer, Trafo-, Hoch- und Niederspannungsraum, Notantriebsraum und Lagerraum wird bergwärts gesehen auf der linken Seite der Seilbahn situiert. Geländebedingt ergibt sich unter dem Dienstobjekt ein Untergeschoss, das als Lagerraum genutzt wird.

Die Bergstation wurde etwas unterhalb des Garts zwischen Zirknitzscharte und Alteck in einer Seehöhe von ca. 2747 m (Ausstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. Das Dienstobjekt wurde bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Dienstraum, und Trockenklo vorgesehen. Im Untergeschoss wird die Trafostation mit Hs-Raum, Trafobox und NS-Raum eingerichtet.



PROJEKT 2011: 4SL Strussing
Bergbahnen Werfenweng GmbH
A-5453 Werfenweng

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,6 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1850 Pers/h
Talförderung:	25 %	Fahrzeuganzahl:	84 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	20,42 m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,15 s
Horizontale Länge:	779,6 m	Fahrzeit:	5,46 min
Höhenunterschied:	321,0 m	Seil Ø:	34 mm
Mittlere Neigung:	41,2 %	Motortypenleistung:	230 kW
Schräge Länge:	851,2 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	851,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die bestehenden Lifte 1-er Sessel Bischling und 2-er Sessel Bischling wurden durch die 4-er Sesselbahn Hirschkogel ersetzt. Die 4SL Hirschkogel wurde bereits auf der Simonhöhe im Jahre 2000 gemäß Sesselbahnrichtlinien von der Fa. de Pretis und von der Fa. STG errichtet, hier handelt es sich um eine Wiederaufstellung.



Die Talstation wurde 40m nordwestlich der derzeit bestehenden Talstation ESL Bischling in einer Seehöhe von ca. 1486,5 m (Einstiegsniveau) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. Der Dienstraum mit Pers.-WC und Windfang wird bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert. Das Stationsgebäude wurde in Massivbauweise errichtet.



Die Bergstation wurde 60m nordwestlich der bestehenden Bergstation ESL Bischling in einer Seehöhe von ca. 1829,0 m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Unterflurantrieb vorgesehen. Ein Dienstobjekt mit Kommandoraum, Windfang und Personal-TC wird bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert. Der Niederspannungsraum mit dem Antriebsraum und Trafobox sind unter dem Ausstieg im Untergeschoß vorgesehen. Das Stationsgebäude wurde in Massivbauweise errichtet.



PROJEKT 2011: **4SL Branäs**
Liftbyggarna AB
SE - 831 48 Östersund

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1806 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	106 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	15,95 m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,97 s
Horizontale Länge:	819,0 m	Fahrzeit:	6,94 min
Höhenunterschied:	118,2 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	14,4 %	Motortypenleistung:	173 kW
Schräge Länge:	1690 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1690 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die alte Girak 4-er Sessellift Weibermahd aus Lech (Bj. 1985) wurde in Branäs in Schweden neu aufgestellt. Wir haben den neuen Längenschnitt mit der Seilrechnung erarbeitet und die Massivbauten dimensioniert. Die Aufstellung erfolgte von der schwedischen Seilbahnfirma Liftbyggarna.



PROJEKT 2011: **8 UB Horbergbahn**
 Talstation Kassenzubau
 Bergstation Terrassenerweiterung
 Mayrhofner Bergbahnen AG
 6290 Mayrhofen

PROJEKTbeschreibung:

Die Talstation wurde ein Keller mit Technikraum, Altöllager und Lagerräumen errichtet. Im Erdgeschoß wurde ein neuer Kassentrakt mit Personalraum, Angestellten WC, neues Schopgebäude und zwei neue Treppenanlage mit Rolltreppen.

Im Obergeschoß ist eine offene umlaufende Galerie und eine Erweiterung des Schidepots vorgesehen. Die Tragkonstruktion wurde aus Holz, Stahl und Stahlbeton errichtet.

In der Bergstation wurde aus Stahlkonstruktion die offene Restaurantfläche mit ca. 100m² erweitert. Dabei wurden die Fundamente mit IBO-Ankern verstärkt.



PROJEKTÜBERSICHT 2010

8 UB KARSPITZBAHN	Zell am Ziller
10UB/8SK KOMBIBAHN PENKEN	Mayrhofen
6 SK-v THURNTALER	Sillian
6 SK-v RAGAZ	Damüls
SERFAUSER SAUSER	Serfaus
8UB GAISLACHKOGL SEKTION I	Sölden
3S GAISLACHKOGL SEKTION II	Sölden
8 UB FLORIADEBAHN	NL - Venlo
6 SK-v BREMBERG	D - Winterberg
8UB/4SK ALPSPITZ II	D - Nesselwang
SL HOCHZILLERTAL	Uderns
SL HORBERG TAL	Mayrhofen

PROJEKT 2010: **8 UB Karspitzbahn**
 Zeller Bergbahnen Zillertal GmbH & Co KG
 6280 Zell am Ziller

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	76 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	72,0 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	12,0 s
Horizontale Länge:	2266,7 m	Fahrzeit:	6,7 min
Höhenunterschied:	805,6 m	Seil Ø:	52 mm
Mittlere Neigung:	35,5 %	Motortypenleistung:	756 kW
Schräge Länge:	2410,1 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2425,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Talstation wurde ca. 50m nördlich der Doppelsesselbahn Sportbahn unmittelbar östlich der Bergstation 8UB Wiesenalmbahn in einer Seehöhe von 1306,6m (Bahnsteigniveau) errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Die seilbahntechnische Einrichtung wurde mit jener der 8UB Wiesenalmbahn zusammengebaut damit ein Durchfahrbetrieb möglich wird. Der Kommandoraum der 8UB Wiesenalmbahn dient auch als Dienstraum der neuen Anlage und wurde bereit dahingehend ausgelegt. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. Die Halle wurde mit Wellblech verkleidet und durch ein umlaufendes Lichtband belichtet. Geländebedingt ergibt sich ein Untergeschoß der Abstellplatz für Pistengeräte genutzt wird.

Die Bergstation wurde am Standort der derzeit bestehenden Bergstation 2SB Sportbahn in einer Seehöhe von 2112,2m (Bahnsteigniveau) errichtet.

Der Bahnsteig der Neuanlage wird niveaugleich mit dem Bodenniveau des Geländeplateaus ausgeführt. Der in der Bergstation vorgesehene Antrieb wird als Brückenantrieb ausgeführt. Das Bergstationsgebäude wird unterkellert in dem der NS-Raum, die Trafostation und ein Lagerraum untergebracht werden.



Die Talstation mit dem Bahnhof



Windschutz Bergstation



PROJEKT 2010: **10 UB / 8SK Kombibahn Penken**
 Mayrhofner Bergbahnen AG
 A-6290 Mayrhofen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:		Kombibahn	
Bahnsystem:	Kombibahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3900 Pers/h
Talförderung:	50 %	Fahrzeuganzahl:	34 + 26 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	40,0 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit:	8,0 s
Horizontale Länge:	831,3 m	Fahrzeit:	2,9 min
Höhenunterschied:	200,6 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	24,1 %	Motortypenleistung:	485 kW
Schräge Länge:	866,6 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	886,6 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die neue Talstation wurde gegenüber dem bestehenden Standort der Talstationen des 3-Sesselliftes Penken ca. 50m nördlich errichtet und befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 1789,0 m (Bahnsteighöhe). In der seilbahntechnischen Einrichtung ist die hydraulische Spanneinrichtung vorgesehen. Auf Höhe der Seilbahnebene befinden sich vor der Sesseleinsteigestelle ein Dienstobjekt mit den Beobachterraum und WC-Anlage. Angrenzend an den Bahnsteig der Kabinen ist ein keines Dienstobjekt mit dem Dienstraum vorgesehen. Zudem befindet sich hier auch eine öffentliche WC-Anlage. Die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge erfolgt im UG über einen Kellerfördererabgang der bergwärts gesehen links der Seilbahn angeordnet ist.



Die Bergstation wurde ca. 100 m nördlich der bestehenden Bergstation des 3-Sesselliftes Penken in einer Seehöhe von ca. 1989,6m (Bahnsteighöhe) errichtet. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Ein Dienstobjekt wird seitlich neben dem Sesselausstieg situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Seilbahnebene ist der Beobachterraum (für den Sesselausstieg) mit einem Lagerraum und Pers.-WC vorgesehen. Dieses Dienstobjekt ist unterkellert im dem die Trafostation und der NS-raum untergebracht ist. Angrenzend an den Bahnsteig der Kabinen ist ein Dienstobjekt mit dem Kommandoraum vorgesehen.



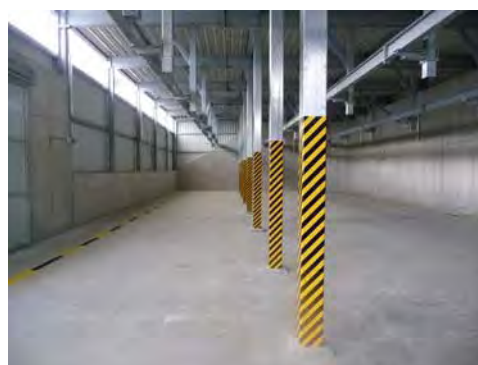
PROJEKT 2010: **6SK-v Thurntaler**
 Hochpustertaler Bergbahnen Nfg. GmbH. & Co KG
 A-9920 Sillian

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	89 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1825,4 m	Fahrzeit:	6,7 min
Höhenunterschied:	435,0 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	23,8 %	Motortypenleistung:	532 kW
Schräge Länge:	1887,3 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1925,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Talstation wurde lagemäßig an der gleichen Stelle der bestehenden Talstation des Schleppliftes in einer Seehöhe von ca. 1969 m (Einstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wurde mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wurde ebenerdig eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrbetriebsmittel vorgesehen. Zum Hang hin wurde die Halle eingeschüttet, nicht hinterfüllte Wände wurden mit Profilblech verkleidete. Dieser Stahlhalle vorgesetzt zur Bahnachse hin gerichtet wurde das Dienstobjekt mit Dienstraum und Personal-WC vorgesehen. Das Dienstobjekt wurde in Massivbauweise errichtet..



Stichgleisbahnhof Talstation

Die Bergstation wurde ca. 17m nördlich der bestehenden Bergstation des Schleppliftes in einer Seehöhe von ca. 2405 m (Ausstiegshöhe) errichtet. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum und Pers.-WC wird im Erdgeschoss bergwärts gesehen auf der rechten Seite der Bahnachse situiert. Die Ausstiegsrampe wird unterkellert. Im Untergeschoß wurden der Antriebsraum, HS- Raum, NS-Raum, die Trafostation, 2 Lagerräume und ein Schischulsammelraum mit öffentlicher WC-Anlage untergebracht. Das Untergeschoß wurde durch den Haupteingang über eine Schmutzschleuse erschlossen. Durch die erforderlichen, unterschiedlichen Raumhöhen ergibt sich ein Zwischengeschoss, indem ein Lagerraum und ein Lüftungs- / Technikraum untergebracht werden.



Bergstation

PROJEKT 2010: **6SK-v Ragaz**
 Bergbahnen Damüls-Mellau GmbH&Co OG
 A-6884 Damüls

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn	
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit: 5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl: 70 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand: 45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit: 9,0 s
Horizontale Länge:	1404,4 m	Fahrzeit: 4,8 min
Höhenunterschied:	260,3 m	Seil Ø: 43 mm
Mittlere Neigung:	18,5 %	Motortypenleistung: 378 kW
Schräge Länge:	1432,9 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	1452,9 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Talstation befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 1765 m westlich der Stütze 17 der 6SK Hasenbüchel. Die gesamte Station befindet sich parallel – rechtsufrig – zum Krumbach in der Flanke einer kleinen Kuppe. Aufgrund des Quereinstieges befindet sich das Betriebsgebäude talseitig in Verlängerung der Bahnachse niveaugleich mit dem Einstieg und wird mit den Sesselbahnhof der östlich der Station angeordnet ist zusammengebaut. Im Betriebsgebäude ist der Kommandoraum ein Niederspannungs-, ein Mittelspannungs-, ein Traforaum, ein Lagerraum sowie ein Personal-WC geplant. Im Sesselbahnhof werden alle Sessel außerhalb der Betriebszeit garagiert. Die Bahnhofshalle ist eine mit Trapezblech verkleidete Stahltragkonstruktion. Das Betriebsgebäude wird in Massivbauweise errichtet und mit Trapezblech analog der Bahnhofshalle verkleidet. Das Dach der Bahnhofshalle wird über das Betriebsgebäude gezogen und der damit entstehende Freiraum als Lagerfläche für die Revisionsbühne und Stellfläche für die Brauchwassertanks der WC-Anlage.

Die Bergstation wurde in einer Seehöhe von ca. 2025m unterhalb des Grates des Ragazer Blankens errichtet. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum, Personal-WC und Lagerraum wird bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert. Die Ausstiegsrampe wird unterkellert und als Lagerraum genutzt. Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise errichtet und außen ab Ausstiegshöhe mit einem Holzschirm verkleidet.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2010: **Serfauser Sauser (Rope Runner)**
Seilbahn Komperdell GmbH
6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Type:	Vergnügungsgerät
Strecke 1 - Warm up:	Höhenunterschied: 71,0m Länge: 500,9m Gefälle: 14 % Fahrzeit: 110 sec
Strecke 2 - Panorama:	Höhenunterschied: 162,2m Länge: 783,7m Gefälle: 21 % Fahrzeit: 123 sec
Strecke 3 - Top View:	Höhenunterschied: 34,2m Länge: 297,6m Gefälle: 11 % Fahrzeit: 80 sec
Strecke 4 - Speed-Ride:	Höhenunterschied: 117,0m Länge: 527,7m Gefälle: 22 % Fahrzeit: 65 sec

PROJEKTbeschreibung:

Der Serfauser Sauser ist ein ebenso ungewöhnliches wie berauschendes Wintervergnügen. Die Schweb-Aspiranten klinken sich an der Bergstation des Sunliners mit einem Sicherheitsverschluss, der an den Sitzgurten befestigt ist, in eine Seilhalterung ein. Sofort nimmt der Sauser Fahrt auf und erreicht schon nach kurzer Zeit seine Höchstgeschwindigkeit von 65 Stundenkilometern. Die Flugstrecke hat vier Abschnitte und überwindet auf einer Gesamtlänge von über 2.000 Metern insgesamt 400 Meter Höhenunterschied. Endstation ist an der Talstation der Komperdell-Bahn Serfaus. Für optimale Sicherheit auf der ganzen Strecke sorgen perfekt

- SeilRoller mit patentierter Wirbelstrom-Bremse
- Tal-Bremssysteme – Endgeschwindigkeit (Geschwindigkeit beim Eintreffen in das Bremssystem) FUNrun - 10 km/h SMARTrun - 40 km/h HOTrun - 80 km/h
- Kapazitätsgarantie - Punktgenaue Landung
- Jeder erreicht die Ausstiegsstelle
- Ganzjahres Betrieb - Unterbrechung erst bei starkem Regen, Sturm oder Vereisungen
- Komfort - Sicherheit - niedrige Instandhaltungskosten
- Nahezu lautlos - bis auf die Emotionen der Fluggäste
- Tal-Bremssysteme - keine unangenehmen Stöße
- Verschleißfreie und berührungslose Bremsen
- Strecken-Vielfalt - geringe Seildurchhänge - Streckenlängen bis zu 4km
- Strecken neben- oder hintereinander bzw. verschieden schnelle den Berg runter
- Beförderungs-Voraussetzungen
- Ab 8 Jahren und einer Körpergröße von 130 cm, Gewicht von 30 bis 125 kg



PROJEKT 2010: **8UB Gaislachkogel Sektion I**
 Öztaler Gletscherbahn GmbH. & Co KG
 6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit: 6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 3600 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl: 107 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand: 45,0 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit: 8,0 s
Horizontale Länge:	1863,99 m	Fahrzeit: 7,19 min
Höhenunterschied:	811,25 m	Seil Ø: 56 mm
Mittlere Neigung:	43,52 %	Motortypenleistung: 1200 kW
Schräge Länge:	2040,72 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	2090,72 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Talstation wurde auf dem Erdgeschoß der bestehenden DUB in einer Seehöhe von 1364,75m (Bahnsteigniveau) errichtet.

Der Dienstraum befindet sich talseitig der Ein- und Ausstiegstellen und aus wärmegegedämmten Alupaneelkonstruktion errichtet. Ein Personal-WC ist neben dem Ausstieg vorgesehen. Neben der bestehenden Zugängen wird zusätzlich eine Rolltreppe und ein Aufzug errichtet. Für den bequemen Abgang sorgt eine zusätzliche Rolltreppe auf der rechten Stationsseite. Auf der Süd-Ost Seite wird eine neue Treppe für das Personal vorgesehen.

Die vollautomatische Garagierung der Fahrzeuge erfolgt in der Stationshalle über der Einstiegsebene. Die Klemmenwartung ist ebenfalls in diese Höhe situiert. Die Stationshalle wird aus Stahlkonstruktion ausgeführt. Zwischen den Fachwerkträgern werden transparente bzw. transluzente hochfeste Gewebe gespannt.

Die Zwischenstation 1/2 in der die zukünftige Bergstation der 1.Sektion und die Talstation der 2. Sektion untergebracht sind wird auf dem Platz der bestehenden Mittelstation DUB Gaislachkogel auf GP. 1614 und 1501/2 KG. Sölden in einer Seehöhe von 2176m (Bahnsteigniveau) errichtet. Die zwei Stationen sind die durch eine Stationsmall miteinander verbunden. Die Stationsmall führt über eine leicht geneigte Schibrücke (für an- und abfahrende Schifahrer) zur Schipiste und ist über eine Rolltreppenanlage mit den Restaurant- bzw. Terrassenbereich fußläufig verbunden.



Talstation mit der Garagierung

Der Kommandoraum befindet sich bergseitig der Ein- und Ausstiegstellen und wird aus wärmege­dämmt­en Alupaneelkonstruktion errichtet. Ein Personal-WC, ein Betriebsleiterbüro, ein Raum für die Pistenbeleuchtung, ein Lagerraum und eine Liftschleuse sind auf der bergwärts gesehen linke Seite der Seilbahn ebenfalls aus wärmege­dämmt­en Alupaneelkonstruktion vorgesehen. Über dem niedrigeren Stationsteil, der Stationsmall und der Bergstation der 8UB, wird eine Flachdachkonstruktion aus einer verzinkten Stahlkonstruktion ausgeführt, über dem Bereich der 3-S Bahn wird ein gebogene Stahlkonstruktion aus verzinkten Stahlhohlprofilen mit dazwischen gespannten hochfesten transparenten Geweben errichtet. Im Untergeschoss der Seilbahnstationen befinden sich der Antriebsraum, der Niederspannungsraum, ein Verbindungsgang zwischen Bestand und Pistengerätgarage und zwei Lagerräume.

Wir haben die behördliche Eingabe organisiert und die Sicherheitsanalyse Bauwerke erstellt



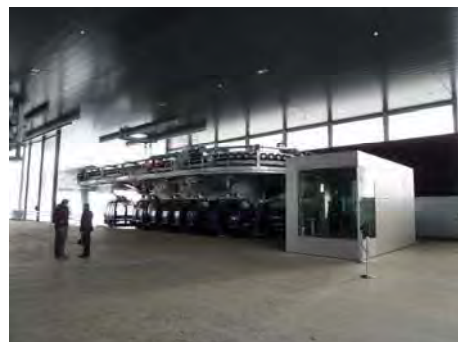
Abfahrtsrampe Zwischenstation



Fassadenfolie



Unterflurantrieb



Ausstieg

PROJEKT 2010: **3S Gaislachkogel Sektion II**
Öztaler Gletscherbahn GmbH. & Co KG
6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	3-Seil mit 30 Pers Fahrzeugen Umlaufbahn		
Bahnsystem:	3-Seil Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2600 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	19 Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	249,23 m
Spurweite Strecke:	11,0 m	Fahrzeugfolgezeit:	41,54 s
Horizontale Länge:	1849,5 m	Fahrzeit:	6,9 min
Höhenunterschied:	864,0 m	Seil Ø:	2x56 1x52 mm
Mittlere Neigung:	43,52 %	Motortypenleistung:	1200 kW
Schräge Länge:	2041,3 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1978,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Bergstation der 2. Sektion wird an der Nordseite des Gaislachkogel auf GP. 6400/1 KG. Sölden in einer Seehöhe von 3040m (Bahnsteigniveau) errichtet.

Der Kommandoraum befindet sich bergseits der Ein- und Ausstiegstellen, der Niederspannungsraum ist auf dem Traggerüst vorgesehen. Beide Räumlichkeiten werden aus wärmegeämmten Alupaneelkonstruktion errichtet. Der Ein- und Ausstiegsbereich sowie die Seilbahntechnischen Anlagen werden von einer gebogenen Stahlkonstruktion aus verzinkten Hohlprofilen überspannt um die Hüllkubatur für die Station so klein wie möglich gestalten zu können. Zwischen den Stahlhohlprofilen werden transparente bzw. transluzente hochfeste Gewebe gespannt.

Wir haben die behördliche Eingabe organisiert und die Sicherheitsanalyse Bauwerke erstellt



Bergstation Tragseilabspannung



PROJEKT 2010: **8UB Floriadebahn**
 Regio Venlo Floriade 2012 B.V.
 NL-5928 RH Venlo

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:		Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	s
Horizontale Länge:	m	Fahrzeit:	min
Höhenunterschied:	m	Seil Ø:	mm
Mittlere Neigung:	%	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	m	Antrieb:	Nord
Fahrtstrecke:	m	Spannung:	Süd

PROJEKTbeschreibung:

Die Regio Venlo Floriade 2012 B.V. beabsichtigt, der 8UB Floriadebahn auf dem Veranstaltungsgelände in Venlo im kommenden Jahr zu errichten.

Beide Stationen sind ebenerdig im Veranstaltungsgelände platziert und können über verschiedene Fuß- und Fahrwege erreicht werden. Station Nord „Relax & Heal“: Antrieb und Notantrieb Im hinteren Bereich der Station ist eine Abstellgleisschleife zur Garagierung von 3 Fzg. sowie ein Stichgleis für die VIP Kabine und das Wartungsgehänge angeordnet. Eine Werkstätte für die Klemmenrevision ist im hinteren Dachbereich untergebracht. Das Beschicken der Hauptbahn sowie das Garagieren erfolgen ohne Drehrichtungsänderung der Hauptbahn. Diese Station verfügt auf der Ausstiegseite über einen Kommandoraum mit angeschlossenem Niederspannungsraum in Containerbauweise. Auf der Einstiegsseite ist ein Dienstraumcontainer zur separaten Überwachung des Einstiegsbereiches aufgestellt. Station Süd „World Show Stage“: Umlenk- und Abspanneinrichtung

42 Fahrzeuge werden in beiden Stationen im Traggerüst garagiert.

Wir haben die Stationsbauwerke geplant, die bauliche Ausschreibung und die Sicherheitsanalyse Bauwerke erstellt



Station Nord „Relax & Heal“



Station Süd „World Show Stage“



PROJEKT 2010: **6SK-v Bremberg**
 Liftgesellschaft Brembergkopf GbR mbH
 D-59955 Winterberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	s
Horizontale Länge:	m	Fahrzeit:	min
Höhenunterschied:	m	Seil Ø:	mm
Mittlere Neigung:	%	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die Stationsbauwerke geplant.



Abspannssockel Bergstation



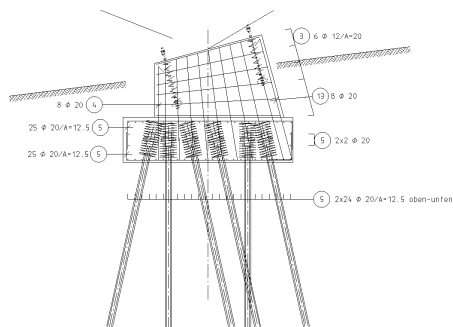
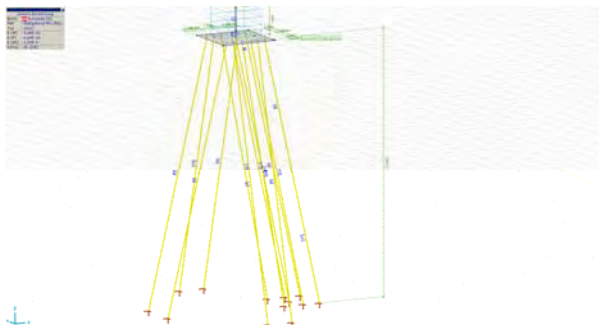
PROJEKT 2010: **8UB/4SK Alpspitz Sektion II**
Alpspitzbahn GmbH & Co.KG
D-87484 Nesselwang

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Kombibahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	Pers/h
Talförderung:	50 %	Fahrzeuganzahl:	Stk.
Förderband:	nein	Fahrzeugabstand:	m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	s
Horizontale Länge:	m	Fahrzeit:	min
Höhenunterschied:	m	Seil Ø:	mm
Mittlere Neigung:	%	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die Stationsbauwerke und die Sonderfundamente in der Strecke geplant. Bei den Pfahlfundamenten wurden Gewi-Pfähle und zum Teil Ischebeck-Pfähle je nach zugänglichkeit eingesetzt.



Talstation mit überdachten Abstellgleis



Bergstation

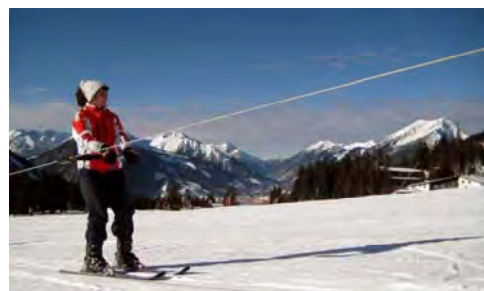
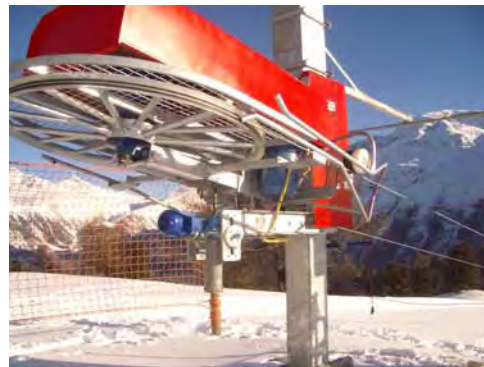
PROJEKT 2010: **SL Hochzillertal**
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal GmbH & Co KG
A-6271 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Schlepplift Megastar 2-T-CVM		
Bahnsystem:	Schlepplift	Fahrgeschwindigkeit:	1,8 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	300 Pers/h
Talförderung:	0 %	Haltegriffanzahl:	29 Stk.
Förderband:	nein	Haltegriffabstand:	21,95 m
Spurweite Strecke:	1,2 m	Haltegrifffolgezeit:	12,2 s
Horizontale Länge:	316,0 m	Fahrzeit:	2,8 min
Höhenunterschied:	85,2 m	Seil Ø:	9 mm
Mittlere Neigung:	28 %	Motortypenleistung:	11 kW
Schräge Länge:	326 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	300 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die Stationsbauwerke geplant.



PROJEKT 2010: **SL Horberg Tal**
Mayrhofner Bergbahnen AG
A-6290 Mayrhofen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Schlepplift Megastar 2-T-CVM		
Bahnsystem:	Schlepplift	Fahrgeschwindigkeit:	1,8 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	705 Pers/h
Talförderung:	0 %	Haltegriffanzahl:	24 Stk.
Förderband:	nein	Haltegriffabstand:	9,13 m
Spurweite Strecke:	1,20 m	Haltegrifffolgezeit:	5,1 s
Horizontale Länge:	107,30 m	Fahrzeit:	54 s
Höhenunterschied:	11,35 m	Seil Ø:	9 mm
Mittlere Neigung:	10,7%	Motortypenleistung:	11 kW
Schräge Länge:	109,5 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	96,3 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die Stationsbauwerke geplant.



PROJEKTÜBERSICHT 2009

8 UB FLACHAUWINKL	Flachauwinkl
8 UB GIPFELBAHN	Mellau
6 SK-v ZIRBENBAHN	Jerzens
6 SK-v KÖNIGSLEITHE	Serfaus
6 SK-v LATTENALM	Tux/Lanersbach
6 SK-v ROSSKOPF	Flachauwinkl
6 SK-v GOLDRIED II	Kals
6 SK-v FLUHEXPRESS	D - Oberstaufen
4 SB SZENT SÓLYOM	H - Eplény
2 SB JEZERO	BIH - Gornji Vakuf

PROJEKT 2009: 8 UB Flachauwinkl (Highliner I)
 Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH
 A-5541 Altenmarkt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	62 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	61,71 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,29 s
Horizontale Länge:	1412,19 m	Fahrzeit:	5,31 min
Höhenunterschied:	598,02 m	Seil Ø:	54 mm
Mittlere Neigung:	42,35 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	1537,42 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	3139 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die bestehende Einseilumlaufbahn Flachauwinklbahn mit derzeit 4-plätzig Fahrzeugen wurde durch eine neue Einseilumlaufbahn mit 8-plätzig Fahrzeugen ersetzt.

Die Talstation wird nahezu am gleichen Standort der derzeit bestehenden Talstation in einer Seehöhe von 1012,0 m errichtet. Die neue Bahnachse wird gegenüber der derzeit bestehenden um 3,0 m nach Norden verschoben. Die seilbahntechnische Einrichtung wird mittels einer Stahl-Dach-Konstruktion überdeckt. Der Dienstraum mit Pers.-WC befindet sich innerhalb dieser Einhausung. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg eine Halle für die Garagierung der Gondelfahrzeuge in einer Stahlrahmenkonstruktion ausgeführt. Längsseitig nordwärts ist die Garagierung der Pistenfahrzeuge aus Sichtbeton geplant. Geländebedingt ergibt sich unter der Seilbahn- u. Bahnhofshalle ein eingeschossiges Gebäude. In diesem sind die seilbahntechnischen Personalräume mit Abstellraum, Bergrettungsräume, Kassenräume, Betriebsleiterräume und diverse Lagerräume vorgesehen. Zusätzlich wird ein Sportshop und eine gastronomische Einrichtung mit einem Barbereich mit ca. 100 Plätzen sowie ein Bereich mit ca. 120 im 1. UG errichtet. Der Bahnsteig ist nahezu niveaugleich mit dem umliegenden Gelände ausgeführt. Die



Talstation



Snowdeck der Talstation



Stütze Nr.:10AB

Nebenräume mit Kommandoraum, Kassen, Büroraum, Shop/Verleih mit Depot, Erste Hilfe-Raum, Werkstätte und WC werden an der Südseite des Bahnsteiges errichtet. Das Nebengebäude ist teilweise unterkellert. Dieses Nebengebäude ist in Massivbauweise mit Holzdachstuhl errichtet. Bergwärts gesehen links der Bahnachse in Fortsetzung des Nebengebäudes ist niveaugleich mit dem Bahnsteig eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. An diese Halle angebaut ist ein Lagerraum der auch zum Abstellen eines Pistengeräte dient. In diesem Lagerraum ist zudem eine Dieseltankstelle mit 50.000l Erdtank vorgesehen. Die Halle ist mit Holz (Boden-Deckel Schalung) verkleidet und durch ein umlaufendes Lichtband belichtet. Die Talstationshochbauten wurden von dem Architekturbüro Tanner geplant.

Die neue Bergstation wird unmittelbar talseitig der derzeit bestehenden Bergstation, die weiterverwendet wird, in einer Seehöhe von ca. 1610,0 m (Bahnsteig) errichtet. Dazu wird talseitig am EG der bestehenden Bergstation ein ca. 6,0m breiter Anbau errichtet der die Bahnsteigplattform bildet. Im EG dient dieser Anbau als Erweiterung des bestehenden Restaurant. Dieser Anbau wird in Massivbauweise errichtet.

Die neue seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Im Bahnsteigbereich talseitig der bestehenden Stationshalle werden beidseitig der Bahnachse Windschutzverglasungen errichtet.

Die bestehende Bergstationshalle in der die derzeitige seilbahntechnische Einrichtung untergebracht wird in Hinkunft zum Teil als Zu- u. Abgang zur neuen Seilbahn bzw. als Stauraum für die Fahrgäste genutzt. Auch der Kommandoraum mit Pers.-WC der bergwärts am Bahnsteig angeordnet wird befindet sich innerhalb dieser Halle. Weiters wird die bestehende Zugangstreppe durch einen Aufzug ersetzt. Ein Teil der Halle wird abgetrennt in dem Personalzimmer, Lagerräume und Technikräume (Lüftung, Mobilkom) geschaffen werden.

Südseitig der bestehenden Bergstation wird unter dem Terrassenniveau die Trafostation mit dem NS-Raum in errichtet. Die Räumlichkeiten im EG in dem derzeit die Trafostation sowie die Personalzimmer untergebracht sind werden in Hinkunft als Restaurantfläche genutzt. Im Zuge der Neuerrichtung wird auch das Restaurant im EG umgebaut.



Bergstation mit der 6SK-v Rosskopf



die Nord-Westseite



Windschutzverglasung



Die alte-neue Seilbahnhalle



WC-Anlagen aus Sölker Marmor



Das Restaurant

PROJEKT 2009: 8UB Gipfelbahn
 Bergbahnen Damüls-Mellau GmbH&Co OG
 A-6884 Damüls

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit: 6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 2400 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl: 62 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand: 72,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit: 12,0 s
Horizontale Länge:	1770,30 m	Fahrzeit: 6,2 min
Höhenunterschied:	513,00 m	Seil Ø: 48 mm
Mittlere Neigung:	29,0 %	Motortypenleistung: 616 kW
Schräge Länge:	1851,0 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	3775,0 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die neue Anlage wurde vom Schigebiet Mellau zwischen Bergstation 4UB Rossstelle und Talstation 6SK Wildgunten aus über die Alpe Rossstelle, Alpe Kanis, Alpe Wannan auf den Grad zwischen Mittagsspitze und Wannenkopf geführt

Das Talstationsgebäude besteht im wesentlichen aus einer Stahlhalle in Satteldachkonstruktion. Die Halle ist ebenerdig und in den ansteigenden Hang hineingebaut. Die hangseitige Außenwand kommt dabei vollständig im Erdreich zu liegen und wird wie auch die Dachflächen mit Erdreich überschüttet. Das Gebäude wird in Mischbauweise (Massiv bzw. Stahlbau) ausgeführt. Im Stationsgebäude ist die seilbahntechnische Einrichtung mit Antrieb und Spanneinrichtung, der Bahnhof für alle Fahrzeuge, der Kommandoraum mit Personal-WC, der NS-Raum, eine Klemmenrevisionsbühne, Lagerräume und die Trafostation untergebracht.

Das Stationsgebäude in der Bergstation wurde in einer Art Tunnel halb im Sattel einschneidend ausgeführt. Die Seitenflanken dieses Tunnels werden zum Großteil angeschüttet und die Dachfläche mit Erdreich überschüttet. Im Stationsgebäude ist die seilbahntechnische Einrichtung im Umlenkeinrichtung, der Dienstraum, ein Pers.-WC, eine öffentliche WC-Anlage und ein Lagerraum untergebracht. Die Bergstationshochbauten wurden von dem Architekturbüro Frick geplant.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2009: 6 SK-v Zirbenbahn
Hochzeiger Bergbahnen Pitztal GmbH & Co KG
A-6474 Jerzens

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn	
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit: 5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl: 41 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand: 45,00 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit: 9,00 s
Horizontale Länge:	927,00 m	Fahrzeit: 3,40 min
Höhenunterschied:	431,60 m	Seil Ø: 43 mm
Mittlere Neigung:	46,6 %	Motortypenleistung: kW
Schräge Länge:	1026,10 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	2112,00 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die neue Anlage erschließt die nordwestlichen Hänge des Sechszeiger (Leiner Kögele).

Die Talstation wurde ca. 780m nördlich der Talstation Schleplift Kalbenalm in einer Seehöhe von ca. 1959 m (Einstiegsniveau) errichtet. Bedingt durch den Quereinstieg wird das Dienstobjekt talseitig der Seilbahnstation quer angeordnet. Geländebedingt ergibt sich unter dem Dienstobjekt ein Untergeschoss, das als Lagerraum genutzt wird. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. Die Halle wird mit Trapezblech verkleidet und ringsum, wo nicht angeschüttet, durch ein Lichtband belichtet. Der Bahnhof wird ebenfalls geländebedingt halbunterkellert. Im Untergeschoss ist ebenfalls ein Lagerraum geplant.

Die Bergstation wird ca. 230 Meter nordwestlich der Bergstation Schleplift Kalbenalmin einer Seehöhe von ca. 2391 m errichtet.

Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum und Abort vorgesehen. Im Untergeschoss ist die Trafostation und ein Kabelkeller untergebracht.



Talstation



Einstieg mit Zugangsregelung



Bergstation

PROJEKT 2009: 6 SK-v Königsleithe
Seilbahn Komperdell GmbH
6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	113 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	38,6 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,70 s
Horizontale Länge:	1948,1 m	Fahrzeit:	6,6 min
Höhenunterschied:	669,1 m	Seil Ø:	52 mm
Mittlere Neigung:	34,3 %	Motortypenleistung:	1004 kW
Schräge Länge:	2076,7 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	2100 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die neue kuppelbaren 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben und Sitzheizung verbessert die Verbindung zwischen Serfaus mit dem Schigebiet Fiss.

Der Einstieg erfolgt über einen 90° Quereinstieg mit Förderband. Die Förderbandgrube ist mit 2,0m Tiefe begebar geplant. Talseitig der Einsteigestelle ist der Dienstraum situiert an deren Rückseite der Kellerfördererabgang anschließt. Die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge erfolgt im Untergeschoß. Weites befinden sich im Untergeschoß die Klemmenrevisionsbühne, eine Trafostation, ein NS-Raum und ein Lagerraum. Das Untergeschoß kann über die in der südwestlichen Außenwand vorgesehene Toröffnung befahren werden.

Die Bergstation wird ca. 40 m südwestlich der bestehenden Bergstation 4SK Sattelbahn in einer Seehöhe von ca.2315,1m (Ausstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird wie in der Talstation mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen. Der Kommandoraum mit Pers.-WC wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert. Die Ausstiegsrampe samt Kommandoraum wird unterkellert. In diesem Keller ist die Trafostation, der NS-Raum und ein Lagerraum untergebracht.



die Talstation



Garagierung



die Bergstation

PROJEKT 2008: **6 SK-v Lattenalm**
Tuxer Bergbahnen AG
A-6293 Tux/Lanersbach

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	43 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1041,30 m	Fahrzeit:	3,6 min
Höhenunterschied:	319,50 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	30,7 %	Motortypenleistung:	370 kW
Schräge Länge:	1092,40 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2245 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Der bestehende Doppelsessellift Lattenalm wurde durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben und Sitzheizung ersetzt.

Der Einstieg erfolgt über einen 90° Quereinstieg wodurch das Dienstobjekt (Dienstraum) talseitig quer zur Bahnachse situiert wird. Auf Höhe des Einstiegs befindet sich außer dem Dienstobjekt mit Dienstraum und Pers.-WC noch der Kellerfördererabgang. Die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge erfolgt im UG.

Durch den vorgesehenen 90° Querausstieg wird das Dienstobjekt bergseitig quer zur Bahnachse situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum und Pers.-WC vorgesehen. Im Untergeschoss ist ein Lagerraum und Trinkwasserspeicher untergebracht.



Talstation



Bahnhof



Bergstation

PROJEKT 2009: 6SK-v Rosskopf (Highliner II)
 Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH
 A-5541 Altenmarkt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:		6-er Sesselbahn	
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3200 Pers/h
Talförderung:	33 %	Fahrzeuganzahl:	63 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	33,8 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,8 s
Horizontale Länge:	893,0 m	Fahrzeit:	3,5 min
Höhenunterschied:	287,0 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	32,1 %	Motortypenleistung:	536 kW
Schräge Länge:	947,1 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1955,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die bestehende Drei-Sesselbahn Roskopf wurde durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben ersetzt.

Die seilbahntechnische Einrichtung in der Talstation wird mittels einer leicht wirkenden Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Der Dienstraum mit Pers.-WC befindet sich innerhalb dieser Einhausung. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. Die Halle wird an den Längsseiten mit Trapezblech verkleidet und stirnseitig verglast. Geländebedingt ergibt sich unter der Seilbahn- u. Bahnhofshalle ein Untergeschoss. In diesem Untergeschoß sind der Personalraum (mit Vorraum, WC und Abstellraum), ein Bergrettungsraum, ein Öllageraum und Lagerräume vorgesehen.

In der Bergstation wurde das Dienstobjekt mit Kommandoraum und Pers.-WC bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert. Das Stationsgebäude, abgesehen vom Holzdachstuhl, wird in Massivbauweise errichtet. Vom bestehenden Bergstationsgebäude wird die Trafostation mit darüber befindlichen Beobachterraum, der als NS-Raum weitergenutzt wird, weiterverwendet. Dem weiter verwendeten Massivbaukörper wird ein neuer Holzdachstuhl analog dem neuen Dienstgebäude aufgesetzt.



Vogelschutzverglasung



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2009: 6 SK-v GOLDRIED II
Matreier Goldried Bergbahnen GmbH & Co KG
A-9971 Matrei

TECHNISCHE DATEN:

Bahn type:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	69 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1364,0 m	Fahrzeit:	5,2 min
Höhenunterschied:	417,0 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	30,6 %	Motortypenleistung:	547 kW
Schräge Länge:	1434,3 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2929 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Der bestehende Doppelsessellift Goldried II wurde durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben Sitzheizung ersetzt.

Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird ebenerdig eine mit Profilblech verkleidete Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrbetriebsmittel vorgesehen. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wird das Dienstobjekt mit Dienstraum und Abort vorgesehen. Das Dienstobjekt wurde in Massivbauweise errichtet. Unmittelbar südwestlich der Talstation befindet sich die bestehende Bergstation DSB Goldried I innerhalb des Bauverbotsbereiches.

Das Dienstobjekt in der Bergstation wurde auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum und Lagerraum vorgesehen. Im Untergeschoss ist der Trafo und eine Zentrale für die Beschneidung untergebracht.

Das Dienstobjekt wurde in Massivbauweise errichtet und ab Ausstiegniveau mit Holz verkleidet.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2009: 6 SK-v FLUHEXPRESS
Imbergbahn und Ski-Arena in Steibis GmbH. & Co KG
D-87534 Oberstaufen

TECHNISCHE DATEN:

Bahnart:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	69 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1364,0 m	Fahrzeit:	5,2 min
Höhenunterschied:	417,0 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	30,6 %	Motortypenleistung:	547 kW
Schräge Länge:	1434,3 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2929 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Statische Berechnung Seilbahntechnische Fundamente.



Talstation



Bergstation



PROJEKT 2009: **4 SB Szent Solyom**
Nordica Skiaréna Kft.
H-8413 Eplény

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: **4-er Sesselbahn**

Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,2 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2175 Pers/h
Talförderung:	25 %	Fahrzeuganzahl:	106 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	14,56 m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Fahrzeugfolgezeit:	6,62 s
Horizontale Länge:	728,0 m	Fahrzeit:	5,76 min
Höhenunterschied:	176,4 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	24,2 %	Motortypenleistung:	300 kW
Schräge Länge:	759,9 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1543,9 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Der im Juni abgetragene Viermannsessellift Hasenauerköpfel aus Hinterglemm wurde in Ungarn neu aufgestellt. Die Anlage ist der letzte von der Fa. Swoboda im Jahre 1988 erbaute 4-er Sesselbahn.

115 km Süd-westlich von Budapest entfernt wurde die erste 4-er Sesselbahn Ungarns gebaut. Der gespannter Brückenantrieb blieb in der Talstation, wegen der höheren Fahrkomfort wurde die versetzbare Einstiegsförderband wiedererrichtet.



Talstation mit dem Brückenantrieb



Die Talstation mit den Ausfahrtstützen



Bergstation noch in Hinterglemm

PROJEKT 2009: **2 SB JEZERO**
Pegasus d.o.o.
BIH-70280 Uskoplje Gornji Vakuf

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:		Doppelsesselbahn	
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,5 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1309 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	263 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	13,76 m
Spurweite Strecke:	3,60 m	Fahrzeugfolgezeit:	5,50 s
Horizontale Länge:	1742,0 m	Fahrzeit:	11,98 min
Höhenunterschied:	423,0 m	Seil Ø:	38 mm
Mittlere Neigung:	24,28 %	Motortypenleistung:	375 kW
Schräge Länge:	1796,9 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1796,9 m	Spannung:	Berg

PROJEKTbeschreibung:

Der im Juni abgetragene Doppelmayr Doppelsessellift Schwarzeckalm aus Maria Alm (Salzburg Bj. 1986) wurde in Bosnien neu aufgestellt.



Die Strecke noch in Salzburg

PROJEKTÜBERSICHT 2008

8 UB KALS AM GROSSGLOCKNER	Kals
8 UB TIERGARTEN	Mühlbach am Hochkönig
8 UB WIESENALMBAHN	Zell am Ziller
4 SK 8 UB PARSENN	Mittelberg
8 SK-v GIGGIJOCH	Sölden
8 SK-v FAMILIENBAHN GAMPEN	Serfaus
4 SB KOMPERDELLALM	Serfaus
3 SB LANOVA KLEMENT-NEKLID	Tschechien
2 SB ARIESENİ TELESKAUN	Rumänien
LAWINENSPRENGSEILBAHN TÖRL, GORNER	Kals

PROJEKT 2008: **8 UB Kals am Großglockner Sektion I und II**
 Bergbahnen Kals am Großglockner GmbH & Co KG
 9981 Kals

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: **8-er Umlaufbahn**

Sektion I

Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1600 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	54 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	108 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	18,0 s
Horizontale Länge:	2417,10 m	Fahrzeit:	8,10 min
Höhenunterschied:	617,00 m	Seil Ø:	mm
Mittlere Neigung:	25,5 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	2538,7 m	Antrieb:	Zwischenstation
Fahrtstrecke:	2590,0 m	Spannung:	Tal

Sektion II

Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1600 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	30 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	108 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	18,0 s
Horizontale Länge:	1177,4 m	Fahrzeit:	4,60 min
Höhenunterschied:	432,0 m	Seil Ø:	mm
Mittlere Neigung:	36,7 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	1257,2 m	Antrieb:	Zwischenstation
Fahrtstrecke:	1310,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die Bergbahnen Kals am Großglockner GmbH & Co KG hat, im heurigen Jahr im Bereich des Einzugsgebietes Raseggbach eine Einseilumlaufbahn mit 8-plätzigen Fahrbetriebsmitteln errichten.

Es wurde geplant, vom Bereich des bestehenden Familienschigebietes in Kals ausgehend durch Errichtung einer Kabinenbahn zum Cimaröß im Matreier Schigebiet über eine Zwischenstation im Bereich der Glieberalm (Schusteralm) die bestehenden Anlagen zu ergänzen. Dadurch ist der derzeit über ein Schiroute bereits bestehende schitechnische Zusammenschluss auch seilbahntechnisch hergestellt. Die Talstation befindet sich auf ca. SH 1.354 m ortgraphisch links am auslaufenden Ablagerungskegel des Raseggbaches, die Zwischenstation liegt SW der Glieberalm (Schusteralm) und die Bergstation auf SH 2.403 m unmittelbar am Cimaröß.



Talstation



Der Bahnsteig ist nahezu niveaugleich mit dem umliegenden Gelände ausgeführt.

Die Nebenräume mit Kommandoraum, Kassen, Büroraum, Shop/Verleih mit Depot, Erste Hilfe-Raum, Werkstätte und WC werden an der Südseite des Bahnsteiges errichtet. Das Nebengebäude ist teilweise unterkellert. Dieses Nebengebäude ist in Massivbauweise mit Holzdachstuhl errichtet. Bergwärts gesehen links der Bahnachse in Fortsetzung des Nebengebäudes ist niveaugleich mit dem Bahnsteig eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. An diese Halle angebaut ist ein Lagerraum der auch zum Abstellen eines Pistengeräte dient. In diesem Lagerraum ist zudem eine Dieseltankstelle mit 50.000l Erdtank vorgesehen. Die Halle ist mit Holz (Boden-Deckel Schalung) verkleidet und durch ein umlaufendes Lichtband belichtet

Die Zwischenstation ist ca. 70 m südwestlich der Glieberalm (Schusteralm) situiert.

Die Station befindet sich in einer Seehöhe von ca. 1967 m (Bahnsteigniveau). Der Bahnsteigbereich ist unterkellert und in Massivbauweise errichtet. Auf diesem ist die seilbahntechnische Einrichtung als moderne offene Station mit Blechabdeckung für Kuppelstellen und Förderer aufgesetzt. Im Kellergeschoss ist der Antrieb, die Trafostation, der Nieder-/Hochspannungsraum und ein Lagerraum untergebracht.

Die Bergstation wurde ca. 60 m südöstlich der Aussteigestelle des Schleppliftes Cimaroß auf GP. 395 und GP.910 in einer Seehöhe von ca. 2403 m (Seilhöhe) errichtet..

Das ebenerdige Dienstobjekt mit Dienstraum und Personalabort wurde an der Rückseite der Bergstation situiert. Im kommenden Jahr wird die Bergstation um ein Restaurant erweitert. Das Restaurantgebäude wird an der Südseite der Seilbahn angebaut bzw. über die Seilbahn gestellt. Das Restaurantgebäude ist 3-geschoßig und wird über eine Treppe und einen Aufzug erschlossen. Im Erdgeschoss (=Bahnsteigniveau) ergibt sich durch die Überbauung der Seilbahn eine Seilbahnhalle die über die ersten zwei Stockwerke reicht. Weiteres befindet sich im Erdgeschoss ein Vorraum zum Stiegenhaus und Aufzug sowie Lagerraum und Trafostation. Im 1.Obergeschoß befindet sich die WC-Anlage, Lagerräume und Personalzimmer. Das Restaurant mit Küche und Terrasse ist im 2.Obergeschoss.

Zwischenstation



Y-Stütze Nr.:6AB



Bergstation



PROJEKT 2008: 8UB Tiergarten
Hochkönig Bergbahnen GmbH
5505 Mühlbach am Hochkönig

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	50 %	Fahrzeuganzahl:	78 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	61,7 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,3 s
Horizontale Länge:	1993,0 m	Fahrzeit:	6,6 min
Höhenunterschied:	417,2 m	Seil Ø:	mm
Mittlere Neigung:	20,9 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	2040,3 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2087,1 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die geplante Anlage wird die Schlepplifte Tiergarten I, Tiergarten II und den Gratlift ersetzen

Die Talstation wird am Standort der bestehenden Talstation Tiergarten I,II auf GP. 13/8 KG Mühlbach Bezirk St. Johann im Pongau in einer Seehöhe von 1326 m (Bahnsteigniveau) errichtet. Das Talstationsgebäude wird ebenerdig ausgeführt und am ansteigenden Hang nördlich der Einsteigestelle situiert. Die Rückwand kommt dabei vollständig im Erdreich zu liegen und die Dachflächen werden mit Erdreich überschüttet. Im Talstationsgebäude ist der Bahnhof für alle Fahrzeuge, Klemmenrevisionsbühne, Lagerräume WC-Anlagen für Fahrgäste und Bahnpersonal untergebracht. Der Dienstraum wird an der Südseite des Talstationsgebäude nahe der Einsteigestelle situiert. Das Talstationsgebäude wird in Stahlbetonbauweise errichtet und überschüttet.

Die Bergstation wird am Geländeplateau zwischen der Bergstation 6SK-v Dacheggbahn und der jetzigen Aussteigestelle des Gratliftes in einer Seehöhe von 1743 m errichtet. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum, NS-Raum, Pers.-WC und Lagerräume wird bergwärts gesehen links der Bahnachse situiert. Das Dienstobjekt wird in Massivbauweise ausgeführt. Der Bahnsteigbereich wird überdacht und Richtung Süden und Westen verglast.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2008: **8UB Wiesenalmbahn**
Zeller Bergbahnen Zillertal GmbH & Co KG
6280 Zell am Ziller

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit: 6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl: 60 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand: 72,0 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit: 12,0 s
Horizontale Länge:	1665 m	Fahrzeit: 5,1 min
Höhenunterschied:	734 m	Seil Ø: 52 mm
Mittlere Neigung:	44,1 %	Motortypenleistung: 750 kW
Schräge Länge:	1255,4 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	1830 m	Spannung: Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die Zeller Bergbahnen Zillertal GmbH & Co KG beabsichtigt, im heurigen Jahr zusätzlich zur bestehenden 8 UB Rosenalmbahn eine zweite Zubringerbahn bis zur Mittelstation bzw. Talstation Doppelsesselbahn Sportbahn zu errichten.

Die geplante Zubringerbahn soll als Einseilumlaufbahn mit 8-plätzigem Fahrbetriebsmitteln errichtet werden, mit der Talstation am nördlichen Parkplatzenende, ca. 360 m entfernt von der bestehenden Talstation der 8UB Rosenalmbahn.

Die Bahntrasse führt von dort aus in gerader Linie zur jetzigen Mittelstation, wo die Bergstation am nördlichen Rand des Plateaus errichtet wird.

Die Verstärkung der bestehenden Anlage durch eine zweite Zubringeranlage begründet sich durch die bei solchen Zubringeranlagen am Tagesende massiv auftretenden Talförderungen. Die derzeitigen langen Wartezeiten sollen durch die zusätzliche Anlage erheblich reduziert und dadurch eine wesentliche Komfortsteigerung des gesamten Schigebietes erreicht.

Durch den gewählten neuen Standort der Talstation wird eine Entflechtung der Fahrgastströme erreicht und zudem die Gehwege reduziert.



Talstation

Die Talstation wird ca. 360 m nördlich der bestehenden Talstation in einer Seehöhe von 572,6 m errichtet. Der Bahnsteig liegt ca. 1,4m über dem Parkplatzniveau bzw. 60cm über dem Niveau der alten Landstraße. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Die Nebenräume mit Dienstraum, Kassen und WC begrenzen den Bahnsteig nach außen, sodass sich ein nahezu geschlossener Bahnsteigbereich ergibt.

Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise errichtet. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. Die Halle wird mit Wellblech verkleidet und durch ein umlaufendes Lichtband belichtet.

Die Bergstation wird ca. 90 m nördlich der bestehenden Mittelstation in einer Seehöhe von 1306,6m (Bahnsteigniveau) errichtet.

Der Bahnsteig der Neuanlage wird niveaugleich mit dem Bodenniveau des Geländeplateaus ausgeführt.

Die seilbahntechnische Einrichtung wird als moderne offene Station mit Blechabdeckung der Kuppelstellen und Förderer ausgebildet und die Bahnsteigbereiche mit einer Stahl-Glas-Konstruktion eingehaust. Am Bahnsteig seitlich der Seilbahn befindet sich der Kommandoraum. Der in der Bergstation vorgesehene Antrieb wird als Unterflurantrieb ausgeführt. In dem Untergeschoß ist außer dem Antriebsraum und NS-Raum noch ein Lagerraum, die Trafostation und ein Personal-WC untergebracht. Geländebedingt ergibt sich ein 2. Untergeschoss mit Lagerraum. Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise errichtet.



Bergstation Einfahrt



PROJEKT 2008: **4SK 8UB Parsenn**
Heuberg Schiliftbetrieb GmbH & Co KG
6993 Mittelberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Kombibahn		
Bahnsystem:	Kombibahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1650 Pers/h
Talförderung:	40 %	Fahrzeuganzahl:	60 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	54,55 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,91 s
Horizontale Länge:	1334,50 m	Fahrzeit:	5,46 min
Höhenunterschied:	189,50 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	14,2 %	Motortypenleistung:	245 kW
Schräge Länge:	1351,97 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1394,97 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Der bestehende Schleplift Parsenn wird durch eine Kombibahn (8-er Kabine kombiniert mit kuppelbaren 4-er Sessel) ersetzt.

Die Talstation wird auf der Stelle der bestehenden Talstation errichtet und befindet sich in einer Seehöhe von 1068 m. Auf Höhe des Einstiegs befindet sich das Dienstobjekt mit Dienstraum und Windfang, welcher talwärts der Bahnachse angeordnet und in Containerbauweise errichtet wird. Die Kassa mit Erste-Hilfe Raum wird rechts der Bahnachse in Massivbauweise errichtet. Für die Garagierung der Fahrzeuge wird eine Bahnhofshalle auf der linken Seite der Station vorgesehen. Die Klemmenwartung ist im Bahnhof vorgesehen. Anschließend zur Klemmenwartung werden Gäste- und Personal WC situiert. Eine neue Trafostation wird rechts der Bahnachse in Containerbauweise errichtet.

Die Bergstation wird ca. 20 m südwestlich der derzeit bestehenden Bergstation in einer Seehöhe von 1257,5 m situiert. Das Dienstobjekt wird bergwärts der Bahnachse situiert und in Containerbauweise errichtet. Im Dienstobjekt befinden sich der Kommandoraum, Personal WC und ein Windfang. Geländebedingt ergibt sich in diesem Bereich ein Untergeschoss mit einer Trafostation, Niederspannungsraum, Werkstatt mit Lagerraum, Pistengerätgarage und eine Tankstelle.



die Strecke



Bergstation mit Schleplift Hubertus

PROJEKT 2008: 8 SK-v Giggijoch
 Schiliftgesellschaft Sölden Hochsölden GmbH
 6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Sesselbahn	
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit: 5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 3700 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl: 70 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand: 38,92 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit: 7,78 s
Horizontale Länge:	1188,50 m	Fahrzeit: 2,70 min
Höhenunterschied:	315,50 m	Seil Ø: 47 mm
Mittlere Neigung:	38,92 %	Motortypenleistung: 274 kW
Schräge Länge:	1232,06 m	Antrieb: Tal
Fahrtstrecke:	1277,46 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die neue kuppelbare 8-er Sesselbahn ersetzt die bestehende 3SB Giggijoch.

Die Talstation wird auf der Stelle der bestehenden Talstation errichtet und befindet sich auf einer Seehöhe von 2277,50 m. Die seilbahntechnische Einrichtung wird mit einem Stahlbetonkonstruktion überdacht. Auf Höhe des Einstiegs befinden sich der Kommandoraum, Windfang, Niederspannungsraum, Mittelspannungsraum, Trafobox, Umkleide und Treppenhaus mit den Doppelaufzügen welcher talwärts der Bahnachse angeordnet sind. Für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge wird in eine unterirdische Bahnhofshalle auf der rechten Seite der Station vorgesehen. Die Klemmenwartung ist ebenfalls im Bahnhof vorgesehen..

Die Bergstation wird ca. 200 m südwestlich der derzeit bestehenden Bergstation auf einer Seehöhe von 2593 m situiert. Die seilbahntechnische Einrichtung in der Bergstation ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahlkonstruktion und Kunststoffscheiben überdacht. Das Dienstobjekt wird rechts der Bahnachse situiert und in Massivbauweise errichtet. Im Dienstobjekt befinden sich der Dienstraum, Personal TC und ein Windfang. Geländebedingt ergibt sich in diesem Bereich ein Untergeschoss mit einem Lagerraum.



Talstation



Einstieg mit Förderband



Bergstation

PROJEKT 2008: 8 SK-v Familienbahn Gampen
Seilbahn Komperdell GmbH
6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	37 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	48,0 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,60 s
Horizontale Länge:	658,0 m	Fahrzeit:	2,99 min
Höhenunterschied:	139,5 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	21,2 %	Motortypenleistung:	340 kW
Schräge Länge:	674,1 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	716 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Der bestehende Vierersessellift Komperdellalm (Abschnitt Talstation bis Zwischenaussteigestelle) wird durch eine kuppelbare 8-er Sesselbahn (mit Witterungsschutzhauben und Sitzheizung) ersetzt. Die Sessel werden mit selbstschließenden Überkopfschließbügel (Kindersicherung) ohne Fußrasten ausgestattet.

Die Talstation wird ca. 60 m südöstlich der bestehenden Talstation 4-SL Komperdellalm situiert und befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 1846,5 m. Der Einstieg erfolgt über einen 90° Quereinstieg mit Förderband wodurch das Dienstobjekt (Kommandoraum) talseitig quer zur Bahnachse situiert wird.

Auf Höhe des Einstiegs befindet sich außer dem Dienstobjekt mit Kommandoraum und Lager noch der Kellerförderer mit bergseitig angeschlossener WC-Anlage für Fahrgäste.

Geländebedingt ergibt sich ein zweigeschossiges Untergeschoss, wobei im ersten Untergeschoss die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge erfolgt. Im 1.UG sind neben dem Bahnhof der Fahrzeuge die Klemmenrevisionsbühne, der NS-Raum und ein großer Lagerraum vorgesehen. Im zweiten Untergeschoss befinden sich nur Lagerflächen.

Das gesamte Talstation mit Ausnahme der Kellerfördererüberdachung wird in Massivbauweise errichtet. Als Kellerfördererüberdachung wird eine Stahl-Glas-Konstruktion vorgesehen.



die Talstation mit der Alpkopfbahn



Die Förderbandgrube ist mit 2,0m Tiefe begehbar geplant. Die Spanneinrichtung und die Antriebseinrichtung befinden sich in der Talstation.

Die Bergstation wird ca. 100 m nordöstlich der jetzigen Zwischenaussteigestelle des 4-SL Komperdellalm in einer Seehöhe von ca. 1986m errichtet. Aufgrund des Querausstieges befindet sich das Dienstobjekt bergseitig in Verlängerung der Bahnachse niveaugleich mit dem Ausstieg. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Dienstraum mit einem Lagerraum vorgesehen. Das Stationsgebäude ist in Massivbauweise errichtet



1.UG. mit der Förderbandgrube



die Bergstation



Einstieg mit Infobildschirme



Zufahrt in das 1. UG.

PROJEKT 2008: 4 SB Komperdellalm (Umbau 2008)
Seilbahn Komperdell GmbH
6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	1,8 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	31 Stk.
Förderband:	ja	Fahrzeugabstand:	10,8m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Fahrzeugfolgezeit:	6,0 s
Horizontale Länge:	149,0 m	Fahrzeit:	1,4 min
Höhenunterschied:	79,8m	Seil Ø:	36 mm
Mittlere Neigung:	25,4 %	Motortypenleistung:	235 kW
Schräge Länge:	154,9 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	155 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Der bestehende Vierersessellift Komperdellalm (Abschnitt Talstation bis Zwischenaussteigestelle) wurde durch eine kuppelbare 8-er Sesselbahn ersetzt.

Der Abschnitt Zwischenstation bis Bergstation als Rückbringer aus dem Laustal sollte erhalten bleiben. Dazu wurde die Zwischenstation zu einer Umlenkstation (Gegenstation) umgebaut. Als Umlenkbock wurde der bestehende Talstation wieder verwendet.

Im Zuge des Umbaus wurde auch die Fahrgeschwindigkeit von derzeit 2,0m/s auf 1,8m/s unter Beibehaltung der Förderleistung von 2400 P/h reduziert werden.



Bergstation

PROJEKT 2008: **3 SB Lanova Klement-Neklid**
J-Controls s.r.o.
CZ-32600 Plzen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	3-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1919 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	173 Stk.
Förderband:	-	Fahrzeugabstand:	11,26 m
Spurweite Strecke:	4,00 m	Fahrzeugfolgezeit:	5,63 s
Horizontale Länge:	920,0 m	Fahrzeit:	7,96 min
Höhenunterschied:	236,5 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	25,7 %	Motortypenleistung:	180 kW
Schräge Länge:	854,8 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	854,8 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Der im August abgetragene Swoboda Dreimannsessellift aus Söll wurde 2009 in Neklid, in der Tschechische Republik neu aufgestellt.

Wir haben die Seillinie an die neue Topographie angepasst und die seilbahntechnische Fundamente dimensioniert.



Bergstation mit dem Brückenantrieb



Talstation mit dem Abspannbock



PROJEKT 2008: 2 SB Arieşeni Telescaun
ARIEŞUL SKI & GOLF RESORT
RO- 517040 Arieşeni

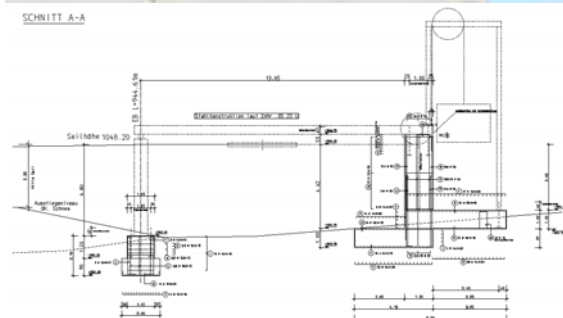
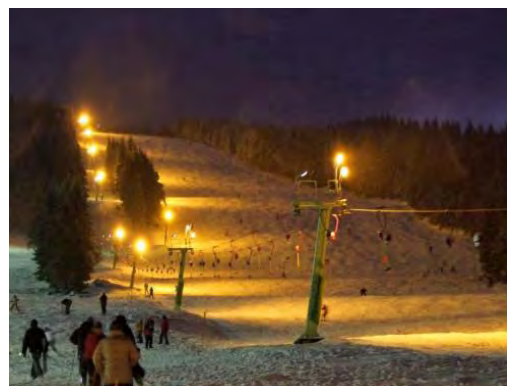
TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	2-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,4 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1202 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	137 Stk.
Förderband:	-	Fahrzeugabstand:	14,37 m
Spurweite Strecke:	3,60 m	Fahrzeugfolgezeit:	6,0 s
Horizontale Länge:	919,6 m	Fahrzeit:	6,69 min
Höhenunterschied:	294,7 m	Seil Ø:	38 mm
Mittlere Neigung:	32,1 %	Motortypenleistung:	150 kW
Schräge Länge:	971,6 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	975,0 m	Spannung:	Berg

PROJEKTbeschreibung:

Der im Jahre 2005 abgetragene Doppelmayr Doppelsessellift Scherma aus Obergurgl wurde in Rumänien neu aufgestellt.

Wir haben die seilbahntechnische Fundamente dimensioniert.



Längsschnitt Talstation

PROJEKT 2008: **Lawinensprengseilbahnen Kals (Törl, Gorner)**
Bergbahnen Kals am Großglockner GmbH & Co KG
9981 Kals

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Lawinensprengseilbahn		
Bahnsystem:	Lawinensprengseilbahn	Fahrgeschwindigkeit:	0 – 4,5 m/s
Höhenunterschied:	336 m	Seil Ø:	12,5 mm
Schräge Länge:	3032m	Motortypenleistung:	18,5 kW

PROJEKTBECHREIBUNG:

Wir haben die seilbahntechnische Fundamente dimensioniert.



PROJEKTÜBERSICHT 2007

8 UB HOHE MUT SEKTION I UND II	Obergurgl
8 SK-v AHORN	Mayrhofen
6 SK-v ARREZJOCH	Serfaus
6 SK MOOSBAHN	Serfaus
6SK-v KREUZJOH XPRESS	Zell am Ziller
6 SK-v CIMAROß	Matrei in Osttirol
6 SK-v ELSENKOPF	Damüls
6 SK-v HOHE WACHT	Damüls
4 SK HEUBERGBAHN	Mittelberg
8UB ETTELSBERG	D-34508 Willingen
2SB STOZER-VRANA	Bosnien

PROJEKT 2007: 8 UB Hohe Mut Sektion I und II
Liftgesellschaft Obergurgl GmbH
 6456 Obergurgl

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit: 6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 2800 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl: 110 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand: 61,70 m
Spurweite Strecke:	5,50 m	Fahrzeugfolgezeit: 10,1 s
Horizontale Länge:	2843,40 m	Fahrzeit: 8,60 min
Höhenunterschied:	1179,70 m	Seil Ø: 56 mm
Mittlere Neigung:	41,50 %	Motortypenleistung: 4x400 kW
Schräge Länge:	3089,30 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	3119,0 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die neue Seilbahn ersetzt die bestehenden Liftanlagen 2 SL Gaisberg, 2 SL Neder und 1SL Hohe Mut. Die neue Anlage wurde in zwei Sektionen errichtet, wobei die Zwischenstation im Bereich der derzeitigen Bergstation SL Gaisberg bzw. Talstation SL Neder und Hohe Mut errichtet ist. Die Bahnachsen entsprechen im Wesentlichen den Achsen 2 SL Gaisberg und 1 SL Hohe Mut, wobei durch die Optimierung der Stationsstandorte diese nur geringfügig verschoben sind.

Zur Verbesserung der derzeit beengten Verhältnisse wird die Bahnachse ca. 17 m Richtung Osten verschoben. Durch den nach Osten ansteigenden Hang kann das Stationsgebäude hangseitig vollständig im Erdreich platziert werden. Der Bahnsteig wird nahezu niveaugleich mit der derzeit bestehenden Einstiegsebene für die Sesselbahnen ausgeführt. Die seilbahntechnische Einrichtung wird in einem nach Südwesten und Süden offenen Kavernenbau gestellt. Diese offenen Seiten werden weitgehend mit einer Stahl-Glas-Konstruktion verkleidet.

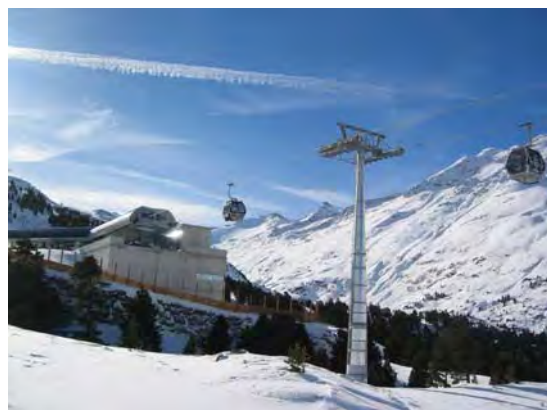
Für die Fahrgäste und das Personal wird unter dem bestehenden Kassengebäude eine WC-Anlage errichtet, die über die bestehende Abgangstreppe zum Hotel bzw. Sportshop erreicht wird. Zudem wird in diesem Nebengebäude ein Aufenthaltsraum für Bedienstete und ein Lager für die Kassen untergebracht



Die Zwischenstation wird zwischen der bestehenden Bergstation 2 SL Gaisberg und Talstation 1 SL Hohe Mut situiert. Dadurch verschiebt sich die Bahnachse gegenüber dem Sessellift Gaisberg um ca. 30 m nach Osten und gegenüber des Sesselliftes Hohe Mut um ca. 22 m nach Westen. Die Station befindet sich auf GP. 5325/1 und GP. 1500 in einer Seehöhe von ca. 2067 m (Bahnsteigniveau). Der Bahnsteig der Zwischenstation liegt höhenmäßig annähernd gleich der bestehenden Schibrücke, wodurch nun direkt Wiederholungsfahrten der 1. Teilstrecke ohne Benützung einer weiteren Liftanlage möglich sind. Das Stationsgebäude wird zweigeschossig in Massivbauweise errichtet. Auf diesem wird die seilbahntechnische Einrichtung als moderne offene Station mit Blechabdeckung für Kuppelstellen und Förderer aufgesetzt. Die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge erfolgt im ersten Untergeschoss dieser Zwischenstation. In diesem ersten Untergeschoss ist noch die Klemmenrevisionswerkstätte für die Fahrzeuge, der Niederspannungsraum, eine WC-Anlage für die Fahrgäste, Personal-WC und ein Skiservice-Bereich untergebracht. Im zweiten Untergeschoss, welches nur mehr die Hälfte des Stationsgrundrisses einnimmt, sind Lagerräume und die Trafostation untergebracht.

Jede Sektion verfügt über einen eigenständigen Antrieb, die hier in der Zwischenstation vorgesehen sind und als Brückenantriebe ausgebildet werden.

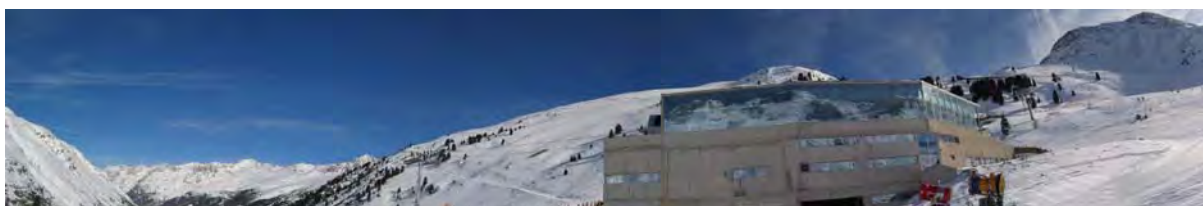
Die Bergstation wird ca. 50 m östlich der bestehenden Bergstation ESL Hohe Mut auf GP. 5325/1 in einer Seehöhe von ca. 2643 m errichtet. Dadurch ist es möglich, den Bahnsteig nahezu niveaugleich mit dem Gletscherhäusl Hohe Mut, herzustellen. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen Blechabdeckung für Kuppelstellen und Förderer überdacht. Das ebenerdige Dienstobjekt mit Dienstraum, Personalabot, Trafostation und Lager wird an der Ostseite der Bergstation situiert.



Zwischenstation



Bergstation



Zwischenstation

PROJEKT 2007: **8SK-v Ahorn**
Mayrhofner Bergbahnen AG
 A-6290 Mayrhofen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Sesselbahn	
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit: 5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 3000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl: 40 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand: 38,4 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit: 9,60 s
Horizontale Länge:	632,40 m	Fahrzeit: 3,20 min
Höhenunterschied:	106,40 m	Seil Ø: 45 mm
Mittlere Neigung:	16,8 %	Motortypenleistung: 274 kW
Schräge Länge:	642,50 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	1342 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die bestehende Doppelschleplift Ahorn wurde durch eine kuppelbare 8-er Sesselbahn (mit Witterungsschutzhauben und Sitzheizung im Endausbau) zu ersetzen. Die Sessel werden mit selbstschließenden Überkopfschließbügel (Kindersicherung) ohne Fußrasten ausgestattet. Die Garagierung der Sessel erfolgt auf dem Traggerüst in der Talstation mit 25 Stk. und in der Bergstation mit 15 Stk.

Die Talstation wird ca. 60 m südlich der bestehenden Talstation des Doppelschlepliftes Ahorn in einer Seehöhe von ca. 1884 m (Einstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Bedingt durch den Quereinstieg wird das Dienstobjekt mit Dienstraum und Pers.-WC talseitig der Seilbahnstation vorgesehen.

Die Bergstation wird im Bereich der Ausstiegestelle des Doppelschlepliftes Ahorn in einer Seehöhe von ca. 1987 m (Ausstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum und Pers.-WC vorgesehen. Im Untergeschoss wird eine WC-Anlage für die Fahrgäste untergebracht. Der Antrieb, der in der Bergstation als Brückenantrieb ausgeführt wird, erfolgt elektrisch.



Die Talstation



Bergstation



PROJEKT 2007: **6 SK-v Arrezjoch**
Seilbahn Komperdell GmbH
6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	40 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	38,4 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,60 s
Horizontale Länge:	632,40 m	Fahrzeit:	3,20 min
Höhenunterschied:	106,40 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	16,8 %	Motortypenleistung:	274 kW
Schräge Länge:	642,50 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1342 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBSCHREIBUNG:

Die geplante 6SK-v Arrezjochbahn liegt im Gebiet Masnerhütte - Arrezjoch und ersetzt den bestehenden Schlepplift Masner. Durch die Neusituierung der Tal- u. Bergstation ergibt sich eine neue Bahntrasse.

Die Talstation wird ca. 200 m südöstlich der bestehenden Talstation SL Masner situiert und befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 2372 m (Einstiegshöhe) auf der GP 2326 der KG Serfaus. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert, auf Höhe der Einstiegsebene ist der Dienstraum mit einem WC für das Personal vorgesehen. Auf der rechten Seite ist der Sesselbahnhof ebenerdig in einer Stahlhalle situiert. Talseitig unter der Halle ergibt sich geländebedingt ein Untergeschoss. Im Untergeschoss sind ein Niederspannungs-/Hochspannungsraum, zwei Traforäume, ein Lagerraum mit einem Wassertank sowie ein weitere Lagerraum geplant. Die Förderbandgrube ist mit 2,0m Tiefe begehbar geplan

Die Bergstation wird ca. 200 m westlich der Bergstation SL Masner errichtet. Die Bergstation wird auf der GP 2326 der KG Serfaus in einer Seehöhe von ca. 2636m (Ausstiegshöhe) errichtet.



Bergstation



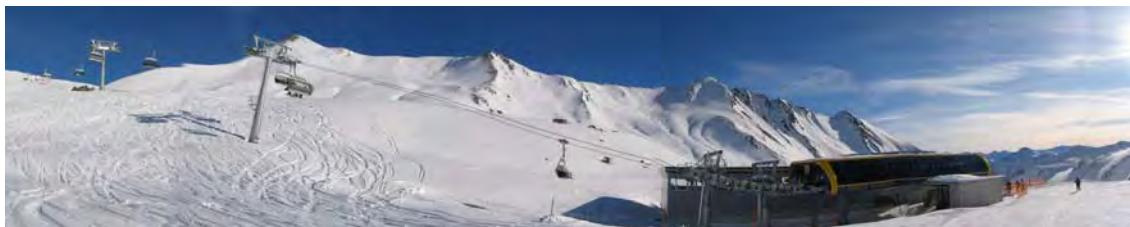
Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird wie in der Talstation mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Aufgrund des Querausstieges befindet sich der Kommandoraum bergseitig in Verlängerung der Bahnachse niveaugleich mit dem Ausstieg. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Dienstraum mit einem WC für das Personal und ein Lagerraum mit dem Wassertank vorgesehen. Das Untergeschoss wird als Kabelkeller genutzt.



Die Talstation



Panorama Berg



Panorama Tal

PROJEKT 2007: **6 SK Moosbahn**
 Seilbahn Komperdell GmbH
 6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	40 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	38,4 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,60 s
Horizontale Länge:	632,40 m	Fahrzeit:	3,20 min
Höhenunterschied:	106,40 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	16,8 %	Motortypenleistung:	274 kW
Schräge Länge:	642,50 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1342 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die 6SK Moosbahn hat den bestehenden Schleplift Moos ersetzt. Durch Neusituierung der Talstation ergab sich eine neue Bahntrasse.

Die Talstation wird ca. 50 m östlich der bestehenden Talstation SL Moos situiert und befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 2318 m. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der linken Seite situiert, auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum, NS-Raum und ein Lagerraum vorgesehen. Die Förderbandgrube für den Endausbau ist mit 2,0m Tiefe begehbar geplant. Die Spanneinrichtung, die Antriebseinrichtung sowie das Wartungspodest für Sessel und Klemmen befinden sich in der Talstation. Die Garagierung der Sessel erfolgt auf dem Traggerüst in der Talstation.

Die Bergstation wird ca. 100 m süd-östlich der Bergstation 6SK Scheidbahn errichtet. Die Bergstation wird in einer Seehöhe von ca. 2426m errichtet. Aufgrund des Querausstieges befindet sich das Dienstobjekt bergseitig in Verlängerung der Bahnachse niveaugleich mit dem Ausstieg. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Dienstraum mit einem Lagerraum vorgesehen. Geländebedingt ergibt sich ein Untergeschoss, das als Lagerraum genutzt.



Die Talstation

PROJEKT 2007: 6 SK-v Kreuzjoch-Xpress
Zeller Bergbahnen Zillertal GmbH & Co KG
6280 Zell am Ziller

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	61 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1190 m	Fahrzeit:	4,6 min
Höhenunterschied:	365,8 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	31,0 %	Motortypenleistung:	274 kW
Schräge Länge:	1255,4 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1280 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBEschREIBUNG:

Die Zeller Bergbahnen Zillertal GmbH & Co KG hat die bestehende Doppelsesselbahn Kreuzjochbahn durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben ersetzt.



Die Talstation wird ca. 130m nordwestlich der derzeit bestehenden Talstation DSB Kreuzjochbahn in einer Seehöhe von ca. 2038 m errichtet. Bedingt durch den Quereinstieg wird das Dienstobjekt talseitig der Seilbahnstation quer angeordnet. Geländebedingt ergibt sich unter dem Dienstobjekt ein Untergeschoss, das als Lagerraum genutzt wird. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wird niveaugleich mit dem Einstieg eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. Der Bahnhof wird ebenfalls geländebedingt halbunterkellert. Im Untergeschoss ist ebenfalls ein Lagerraum geplant.



Talstation

Die Bergstation wird einige Meter nördlich der bestehenden Bergstation Kreuzjochbahn auf GP.1272/1 und GP.1272/2 in einer Seehöhe von ca. 2403 m errichtet. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum, Personal-WC und WC-Anlage für Fahrgäste vorgesehen. Das Untergeschoss wird als Lagerraum genutzt



PROJEKT 2007: **6 SK Cimaröß**
 Matreier Goldried Bergbahnen GmbH & Co KG
 9971 Matrei

TECHNISCHE DATEN:

Bahn type:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	60 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,00 s
Horizontale Länge:	1127,0 m	Fahrzeit:	4,50 min
Höhenunterschied:	447,1 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	39,7 %	Motortypenleistung:	274 kW
Schräge Länge:	1236,8 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1275 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Die Matreier Goldried Bergbahnen GmbH & Co KG dem Sitz in Matrei beabsichtigt, im heurigen Jahr die bestehenden Schlepplifte Goldriedsee und Cimaröß durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben und Sitzheizung zu ersetzen.

Die Talstation wird ca. 200 m nördlich der bestehenden Talstation des Kurvenschleppliftes Goldriedsee auf GP. 908 und 910 in einer Seehöhe von ca. 1975 m (Einstiegshöhe) errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wird ebenerdig eine mit Profilblech verkleidete Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrbetriebsmittel vorgesehen. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wird das Dienstobjekt mit Dienstraum und Abort vorgesehen.

Die Bergstation wird ca. 170 m südlich der bestehenden Bergstation des Schleppliftes Cimaröß auf GP. 910 in einer Seehöhe von ca. 2422 m (Ausstiegshöhe) errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum und Abort vorgesehen. Im Untergeschoss ist der Trafo und ein Lagerraum untergebracht.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2007: 6 SK Elsenkopf
Damülser Seilbahnen GmbH & Co KG
6884 Damüls

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	280 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	42 Stk.
Förderband:	im Endausbau	Fahrzeugabstand:	38,6 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,7 s
Horizontale Länge:	661,65 m	Fahrzeit:	2,70 min
Höhenunterschied:	217,50m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	32,87 %	Motortypenleistung:	274 kW
Schräge Länge:	701,22 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	739,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Damülser Seilbahnen GmbH&Co und die Bergbahnen Mellau GmbH&CoKG beabsichtigen im heurigen Jahr, das erste Glied der Skiverbindung Damüls – Mellau, eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben (im Endausbau) zu errichten. Die geplante 6 SK Elsenkopf erschließt wertvolle, nördlich der Uga gelegene, Skiflächen.

Die Talstation befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 1612 m auf der GP 4796 der KG Au. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wird der Kommandoraum und ein Lagerraum niveaugleich mit dem Einstieg vorgesehen. Geländebedingt ergibt sich ein Untergeschoss, das als Kabelkeller genutzt wird.

Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise errichtet und aussen ab Einstiegshöhe mit einem Lärchenrost verkleidet. Optional ist eine Einhausung der gesamten Talstation mittels einer leichten Stahl- Glaskonstruktion geplant. Die Spanneinrichtung, die Antriebseinrichtung sowie das Wartungspodest für Sessel und Kemmen befinden sich in der Talstation. Die Garagierung der Sessel erfolgt in den eigens dafür ausgelegten Traggerüsten der Tal- und Bergstation, wodurch ein Bahnhof entfällt.



Talstation mit Hohe Wacht

Die Bergstation wird auf der KG Damüls in einer Seehöhe von ca. 1830m errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird wie in der Talstation mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Dienstraum mit einem Lagerraum vorgesehen. Das Untergeschoss wird als Kabelkeller genutzt. Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise errichtet und aussen ab Ausstiegshöhe mit einem Lärchenrost verkleidet. Optional ist wie im Tal eine Einhausung der gesamten Bergstation mittels einer leichten Stahl- Glaskonstruktion geplant.

Der Antrieb, der in der Talstation als Brückenantrieb ausgeführt wird, erfolgt elektrisch. Die Stromversorgung erfolgt ab der bei der Talstation der 6SK Hohe Wacht geplanten Trafostation über Niederspannungskabel. Die Thyristoren für den E-Antrieb sind im NS-Raum in der Talstation der 6SK-Hohe Wacht untergebracht



Talstation Ausfahrt



Talstation Zugang



Bergstation

PROJEKT 2007: **6 SK-v Hohe Wacht**
Damülser Seilbahnen GmbH & Co KG
6884 Damüls

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	0 %	Fahrzeuganzahl:	60 Stk.
Förderband:	im Endausbau	Fahrzeugabstand:	38,6 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Fahrzeugfolgezeit:	7,70 s
Horizontale Länge:	958,40 m	Fahrzeit:	3,8 min
Höhenunterschied:	371,70 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	38,8 %	Motortypenleistung:	274 kW
Schräge Länge:	1037,50 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1075,30 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Damülser Seilbahnen GmbH&Co und die Bergbahnen Mellau GmbH&CoKG beabsichtigen im heurigen Jahr, das zweite Glied der Skiverbindung Damüls – Mellau, eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben (im Endausbau) zu errichten. Die geplante 6 SK Hohe Wacht liegt im Gebiet Alpe Hinterargen zwischen den projektierten Anlagen 6 SK Elsenkopf und 8 UB Gipfelbahn .

Aufgrund des Quereinstieges befindet sich der Kommandoraum talseitig in Verlängerung der Bahnachse niveaugleich mit dem Einstieg. Im Erdgeschoss sind ein Niederspannungs-, ein Mittelspannungs-, ein Traforaum, sowie ein Trocken-Klo für das Personal geplant. Geländebedingt ergibt sich ein Untergeschoss, das als Kabelkeller genutzt wird. Die Spanneinrichtung, die Antriebseinrichtung sowie das Wartungspodest für Sessel und Klemmen befinden sich in der Talstation. Die Garagierung der Sessel erfolgt in dem eigens dafür ausgelegten Traggerüst der Talstation und einem Abstellgleis rechts der Bahnachse.

Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Dienstraum mit einem Trocken-Klo für das Personal vorgesehen. Der Antrieb, der in der Talstation als Brückenantrieb ausgeführt wird, erfolgt elektrisch.



Talstation Abspannfundament



PROJEKT 2007: 4 SK Heubergbahn
Haller GmbH & Co
6993 Mittelberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1600 Pers/h
Talförderung:	50 %	Fahrzeuganzahl:	41 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	9,00 s
Horizontale Länge:	713,60 m	Fahrzeit:	3,05 min
Höhenunterschied:	238,00 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	33,35 %	Motortypenleistung:	274 kW
Schräge Länge:	757,56 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	793,56 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Haller GmbH & Co mit dem Sitz in Mittelberg beabsichtigt im heurigen Jahr den bestehenden Einmannsessellift Hirschegg-Heuberg durch eine kuppelbare 4-er Sesselbahn zu ersetzen.

Die seilbahntechnische Einrichtung wird freistehend errichtet und mittels einer leichten Stahlblechkonstruktion (Deckel) überdacht. Auf Höhe des Einstiegs befindet sich das Dienstobjekt mit Kommandoraum und Windfang, welcher talwärts der Bahnachse angeordnet wird. Das Nebengebäude mit dem Zu- und Abgang, Kassa - Kiosk, Gäste und Personal WC's wird links, neben der Bahnachse in Massivbauweise errichtet. Der Zugang für die Fahrgäste zur Talstation ist durch einen zentral angeordneten Zugang vorgesehen. Durch diesen gelangen die Gäste über eine Treppe / Rolltreppe direkt zum ebenfalls neu geplanten Nebengebäude. Im Untergeschoss sind vier Lagerräume, der Gang, ein Kasseraum und ein Heizraum vorgesehen. Im Untergeschoss schließt neben dem Gang und Kasseraum ein bahnfremder Gemeindebau mit Schischule, öffentliche WC-Anlage und Bergschule an. Die zwei Bauteile Seilbahngebäude und Gemeindebau bilden eigene Brandabschnitte, für die Verbindungstüre werden T30 Brandschutztüre eingesetzt.



Die Bergstation wird ca. 20 m nördlich der derzeit bestehenden Bergstation auf GP. 2156/2 in einer Seehöhe von 1368 m situiert. Die seilbahntechnische Einrichtung in der Bergstation ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahlkonstruktion und Kunststoffscheiben überdacht. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und in Massivbauweise errichtet. Im Dienstobjekt befinden sich der Kommandoraum, der Niederspannungsraum, das Trockenklo und ein Windfang. Geländebedingt ergibt sich in diesem Bereich ein Untergeschoss mit einer Pumpstation für die Schneeanlage. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt auf den Traggerüsten, eine Klemmenwartung ist auf dem Bergstationstraggerüst vorgesehen.



Talstation Zugang mit der Rolltreppe



Spannstation



Stütze 2A 2B



Bergstation

PROJEKT 2007: **8 UB Ettelsberg**
Ettelsberg Seilbahnen GmbH & CoKG
D 34508 Willingen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	55 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand:	61,70 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	10,1 s
Horizontale Länge:	1400 m	Fahrzeit:	4,70 min
Höhenunterschied:	240 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	17,1 %	Motortypenleistung:	384 kW
Schräge Länge:	1420,42 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1460,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Eine neue Einseilumlaufbahn mit komfortablen 8er Kabinen tritt an die Stelle der 1971 in Dienst gestellten Doppelsesselbahn. Sie kann mit ihren 47 Kabinen künftig bis zu 2.400 Fahrgäste pro Stunde in Richtung Hochheideturm und Ettelsberghütte befördern.

Von uns wurden die seilbahntechnische Fundamente dimensioniert.



Bergstation



Talstation

PROJEKTÜBERSICHT 2006

8 UB HOCHZILLERTAL II	Kaltenbach
6 SK-v SCHNEEXPRESS	Kaltenbach
6 SK-v ABSOLUT SHUTTLE FLACHAUWINKL	Flachauwinkl
6SK-v BISPINGEN	Bispingen
4 SB KIRCHDORFER SESSELLIFT	Kirchdorf

PROJEKT 2006: 8 UB Hochzillertal II
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal Ges.m.b.H. & Co KG
 6271 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit: 6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung: 2800 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl: 110 Stk.
Förderband:	kein	Fahrzeugabstand: 61,70 m
Spurweite Strecke:	5,50 m	Fahrzeugfolgezeit: 10,1 s
Horizontale Länge:	2843,40 m	Fahrzeit: 8,60 min
Höhenunterschied:	1179,70 m	Seil Ø: 56 mm
Mittlere Neigung:	41,50 %	Motortypenleistung: 4x400 kW
Schräge Länge:	3089,30 m	Antrieb: Berg
Fahrtstrecke:	3119,0 m	Spannung: Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die geplante Zubringerbahn soll ebenfalls als Einseilumlaufbahn mit 8-plätzigem Fahrbetriebsmitteln errichtet werden und parallel zur bestehenden Anlage geführt werden. Die derzeit bestehende Anlage verfügt über eine Mittelstation im ersten Bahndrittel, bei der die Bahnachse um ca. 1,7° abgelenkt wird. Die parallelgeführte neue Anlage wird ohne Mittelstation ausgeführt und wird durch die Parallelführung ebenfalls im Bereich der jetzigen Zwischenstation eine Abwinklung der Bahnachse um ca. 1,7° aufweisen. Durch speziell ausgebildete Stützenbauwerke in diesem Bereich wird die Abwinklung erreicht. Die Verstärkung der bestehenden Anlage durch eine zweite Zubringeranlage begründet sich daraus, dass es einerseits erforderlich ist dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden und andererseits durch die 2002 errichtete Talabfahrt die Bahn nun auch verstärkt für Wiederholungsfahrten genutzt wird.

Andererseits wird durch die bei solchen Zubringeranlagen am Tagesende massiv auftretenden Talförderungen die Wartezeiten erheblich reduziert und dadurch eine wesentliche Komfortsteigerung des gesamten Schigebietes erreicht.

Durch die gewählte Parallelführung wird erreicht, dass die Flächeninanspruchnahme weitgehendst minimiert wird und die Anbindung an die bestehende Infrastruktur in Tal- und Bergstation wesentlich vereinfacht wird.

Der Bahnsteig wird niveaugleich mit dem derzeitigen Bahnsteig ca. 4,0 m über dem Parkplatzniveau ausgeführt, wobei die seilbahntechnische Einrichtung analog zur



Die Talstation



seilbahntechnische Einrichtung analog zur bisherigen Station mittels einer verglasten Stahlhallenkonstruktion umhüllt wird.

In der Talstation ist die hydraulische Spanneinrichtung vorgesehen.

Das sich unter der Seilbahnstation ergebende Erdgeschoss wird in Massivbauweise errichtet und für betriebseigene Lagerräume, Besprechungs-/Sanitätsraum, Betriebsleiterbüro, Zentrale für Schneeanlage sowie Flächen für Geschäfte genutzt. An der Nordwestseite auf Höhe des Bahnsteigniveau wird die Station um einen Verkaufsshop (Verleih/Depot/Service) und ein Cafe erweitert und ebenso in Massivbauweise errichtet.

Die Station wird zum größten Teil unterkellert und ebenfalls in Massivbauweise errichtet. Im Kellergeschoss sind die neuen öffentlichen WC-Anlagen, Aufenthaltsraum für Busfahrer, Lagerräume, eine Werkstätte sowie ein Verkaufsshop vorgesehen. Der Technik- und der Lüftungsraum werden im Kellergeschoss in dem sich ergebenden Raum unter dem Zwischengeschoss eingerichtet.

Für behindertengerechten Zugang zum Untergeschoss und Seilbahngeschoss wird ein Aufzug (10 Pers. bzw. 1200 kg Tragkraft) vorgesehen.

Für die Zu- und Abgänge werden die derzeit bestehenden Zugangsstahltreppen durch zwei Rolltreppen und eine Stahltreppe ersetzt. Die bestehenden drei Abgangstreppen werden weiterhin als Abgangstreppen bzw. bei Ausfall der Rolltreppen auch als Zugangstreppen genutzt.

Für die Müllentsorgung der Gastronomiebetriebe im Schigebiet, die über die 8 UB Kaltenbach und nun auch über die neue Anlage erfolgt, werden in der Talstation Müllcontainer an der Westseite aufgestellt.

Der Bahnsteig der Neuanlage wird nahezu niveaugleich mit dem Bodenniveau des Kellergeschosses der bestehenden Bergstation ausgeführt.

Die seilbahntechnische Einrichtung wird als moderne offene Station mit Blechabdeckung der Kuppelstellen ausgebildet und die Bahnsteigbereiche mit einer Stahlbetonbrüstung eingehaust. Am Bahnsteig zwischen Zu- und Abgang befindet sich der Kommandoraum.

Der in der Bergstation vorgesehene Antrieb wird als Unterflurantrieb ausgeführt, wobei sich der Antriebsraum unmittelbar unter dem Bahnsteig befindet. Bergseitig am Antriebsraum anschließend befinden sich die Räumlichkeiten der Schischule Hauser, bestehend aus Aufenthaltsräumen und WC-Anlagen für Kinder und Personal sowie einem Empfangsbereich. Über den Gangbereich wird die



Bergstation



Lüftungszentrale und das Depot erschlossen. Sämtliche Fahrzeuge werden in der Bergstation in einem Kellerbahnhof garagiert, wobei der Kellerabgang für den Kellerförderer in Massivbauweise errichtet wird. Seitlich beim Kellerabgang auf Höhe des Bahnsteiges wird ein Lagerraum für Leergebinde vorgesehen. Weiters werden im Seilbahngeschoss ein Sanitätsraum mit zugeordnetem Ruheraum sowie ein Büro mit WC-Anlage, Abstellraum und Garderobe errichtet.



Im 1. Untergeschoss seitlich des Antriebsraumes unter dem Lagerraum befindet sich die Trafostation mit Niederspannungs-, Hochspannungs- und Lagerraum. Angrenzend an den Hochspannungsraum befindet sich eine öffentliche WC-Anlage und ein Lagerraum. Auf Ebene des 1. Untergeschosses wird auf der Terrasse im nordöstlichen Bereich des Gebäudes eine Schirmbar aufgestellt. Der Zugang zu dieser erfolgt über den Außenbereich der Terrasse. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel selbst befindet sich im 2. Untergeschoss mit Klemmenrevisionsbühne. Talseitig vorgesetzt liegt ein allgemein genützter Raum (Lagerraum).

Im 3. Untergeschoss werden Abstellplätze für bis zu 8 Pistengeräte sowie Werkstättenraum mit Werkstättenbüro, Personal-WC, Ersatzteillager, Schmiermittellager und Pumpstation vorgesehen. Im südlich gelegenen Einstellplatz für Pistengeräte ist zusätzlich eine Montagegrube eingeplant. Bei den Abstellplätzen befinden sich 2 Zapfstellen für Diesel-Treibstoff.

Zum Transport von angelieferten Waren mittels Seilbahn wird über alle 4 Geschosse ein Aufzug mit 1125 kg Tragkraft vorgesehen.

Talseitig im Anschluss an das nordöstliche Gebäudeeck wird die Betankungsanlage mit einer eingehausten Zapfsäule für Superbenzin errichtet.

Das Stationsgebäude wird in Massivbauweise ausgeführt

PROJEKT 2006: 8 SK-v Schnee-Express (Hochzillertal)
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal Ges.m.b.H. & Co KG
 6271 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	4000 Pers/h
Talförderung:		Sesselanzahl:	99 Stk.
Förderband:		Sesselabstand:	36,00 m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Sesselfolgezeit:	7,20 s
Horizontale Länge:	1529,0 m	Fahrzeit:	5,40 min
Höhenunterschied:	527,40 m	Seil Ø:	54 mm
Mittlere Neigung:	34,50 %	Motortypenleistung:	2x490 kW
Schräge Länge:	1633,0 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1653,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBEschREIBUNG:

Die Talstation mit hydraulischer Abspanneinrichtung besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form und einemtalseitig angeordnetem Dienstobjekt. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum, TC, Windfang und Kabelkeller wird in Massivbauweise errichtet.

In der Talstation wird ein Quereinstieg und in der Bergstation ein Querausstieg ausgeführt.

Die Bergstation besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form mit Dienstobjekt, unterkellertem Ausstiegsbereich und Bahnhof. Das Dienstobjekt mit Kommandoraum, Windfang, WC und Lagerraum wird in der Verlängerung der Bahnachse angeordnet. Es wird in Massivbauweise hergestellt.

Im Untergeschoss, welches in Stahlbeton-Massivbauweise ausgeführt wird, ist der Antriebsraum, Niederspannungsraum, Lagerraum und die Trafostation untergebracht.

In der Bergstation wird der elektrische Antrieb, welcher als Unterflurantrieb ausgeführt wird, vorgesehen.

Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt niveaugleich mit dem Ausstieg in dem bahnseitig rechts angeordneten Bahnhof. Die Rückwand und Fundamente werden in Stahlbeton hergestellt. Die Bahnhofshalle wird in Stahl-Skelettbauweise, außenseitig mit Trapezblech verkleidet, ausgeführt.



Die Talstation



Bergstation

PROJEKT 2006: 6 SK-v Absolut Shuttle Flachauwinkl
KLEINARLER BERGBAHN GmbH & Co KG Ges.m.b.H. & Co KG
 6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: kuppelbare 6-er Sesselbahn

Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2600 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	57 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	41,54 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	8,31 s
Horizontale Länge:	972,00 m	Fahrzeit:	3,58 min
Höhenunterschied:	438,00 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	45,06 %	Motortypenleistung:	570 kW
Schräge Länge:	1075,02 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1095,02 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Der 1976 erbaute Schlepplift wird komplett demontiert und durch die geplante 6 – Sesselbahn ersetzt. Die Förderleistung der neuen Sesselbahn ist auf 2460 P/h bei einer Fahrgeschwindigkeit von 5,0 m/s ausgelegt. Die Fahrbetriebsmittel sind mit einer Sitzheizung ausgerüstet.

Die Einstieg in der Talstation wird um ca. 15 m Richtung Nordost verschoben, die Bergstation um ca. 60 m in der Verlängerung der Bahnachse des 2-SL Hubertusliftes auf den Gratrücken verlegt. Die Anlage Absolut Shuttle wird durch diese Erneuerung den Skibereich der Frauen- und Hubertusalm aufwerten und den Komfort entsprechend steigern.

Durch die neue Lage und durch den 90°-Einstieg wird die Personenflussführung für den Gast komfortabler. Es entsteht ein großzügiges Einstiegsniveau. Durch die kompakte Bauweise und der entsprechenden Situierung der Talstation kann der nun entstehende Platz als Anstellfläche optimal genutzt werden. Durch diese Maßnahme wird für den Fahrgast und für das Betriebspersonal eine wesentliche Erhöhung der Übersichtlichkeit erreicht. In der Talstation befindet sich die Spannstation, welcher auf der fahrbaren Brücke der seilbahntechnischen Einrichtung untergebracht ist.

Das Raumprogramm in der Talstation sieht auf der Bahnsteigebene außer der seilbahntechnischen Stationsausrüstung einen



Die Talstation



Bergstation

Dienstraum und ein Aufenthaltsraum mit Personal-WC vor. Im Untergeschoss soll zusätzlich zur Trafostation, eine Pistengerätgarage mit 3 Abstellplätzen, ein neuer Technikraum für die Beschneiungsanlage, sowie ein Lager errichtet werden. Die beiden Geschosse sind über ein Stiegenhaus miteinander verbunden. Seitlich gegen Süden wird ein zweigeschossiges Nebengebäude errichtet. Im Untergeschoss wird ein Lagerraum vorgesehen, im Obergeschoss, das in etwa auf Niveau des Einstieges der Sesselbahn liegt, werden ein Aufenthaltsraum (Jugendraum) und öffentliche Toiletten eingeplant.

Die Bergstation ist als starre Antriebsstation projektiert. Der DSD-Antrieb ist ein Wechselstromantrieb und als Brückenantrieb ausgeführt. Durch das Angleichen des Naturgeländes wird ein neues Ausstiegsniveau geschaffen.

Der Dienstraum, das Personal-WC und der angrenzende Trafo- und Niederspannungsraum ist ebenerdig eingeplant.



Schubdübel in der Decke

PROJEKT 2006: **6SK-v Bispingen**
SNOW DOME Sölden in Bispingen GmbH
 D-29646 Bispingen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	kuppelbare 6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	3,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	30 Stk.
Förderband:	höhenverstellbar	Sesselabstand:	21,6 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	8,31 s
Horizontale Länge:	239,00 m	Fahrzeit:	1,84 min
Höhenunterschied:	37,95 m	Seil Ø:	44 mm
Mittlere Neigung:	15,88 %	Motortypenleistung:	120 kW
Schräge Länge:	242,46 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	277,06 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die modernste Schihalle Europas wurde am 21. Oktober im Niedersächsischen Bispingen eröffnet.

Mit 300 m Länge und 100 m Breite besitzt die Schihalle imposante Ausmaße. Die Pistenneigung ändert sich abwechselnd zwischen 5 und 20 % entsprechend einer blauen Piste, bietet optimale Bedingungen für Anfänger.

3 verschiedene Aufstiegshilfen wurden für die Beförderung von Schifahrern eingesetzt. Auf dem Übungshang wurde ein sogenanntes Fun-Belt 40 m langes Fahrgastförderband für die Anfänger installiert.

Auf der linken Seite der Halle befördert ein Schleplift die Schifahrer auf die Bergstation, auf der rechten Hallenseite eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit 3000 P/h Förderleistung.

Für die optimale Flächennützung wurden ein Quereinstieg in der Talstation und ein Querausstieg in der Bergstation vorgesehen. Um die maximale Förderleistung zu erreichen, musste in der Talstation ein Fahrgastförderband eingesetzt werden.

Der elektrische Antrieb wurde in der Talstation als Unterflurantrieb ausgeführt.

Um einen optimalen Einstieg für Kinder gewährleisten zu können, wurde dieses Fahrgastförderband höhenverstellbar errichtet.

Außer der Talstation und der Stütze 1 wurde die gesamte seilbahntechnische Einrichtung auf den Hallenträgern befestigt und somit ist die volle Pistenbreite ohne Hindernisse befahrbar.



Die „Bergstation“



Eingang mit den Parkplätzen





das Ötzilift



Die Fluchttreppe



Der Blick auf die Bergstation



Der Unterflurantrieb



Die Piste von Innen



und von Aussen

PROJEKT 2006: 4 SB Kirchdorfer Sessellift
Kirchdorfer Skilift GesmbH. & Co.KG
6382 Kirchdorf in Tirol

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,6 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2337 Pers/h
Talförderung:	50 %	Sesselanzahl:	82 Stk.
Förderband:		Sesselabstand:	16,01 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Sesselfolgezeit:	6,16 s
Horizontale Länge:	619,0 m	Fahrzeit:	4,13 min
Höhenunterschied:	159,55 m	Seil Ø:	38 mm
Mittlere Neigung:	25,78 %	Motortypenleistung:	170 kW
Schräge Länge:	643,53 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	643,53 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die bestehenden Schleplifte Stegerhäusl und Mühlreit wurden durch die fixe 4-er Sesselbahn zu ersetzt.

Die seilbahntechnische Einrichtung wird freistehend errichtet und mittels einer leichten Stahlblechkonstruktion überdacht. Beim Einstieg wird ein Fahrgastförderband eingesetzt. Auf Höhe des Einstiegs befindet sich das neue Dienstobjekt mit dem Kommandoraum, Niederspannungsraum, Werkstatt mit dem Notantrieb und Windfang. Das Dienstobjekt ist rechts der Bahnachse angeordnet und wird in Containerbauweise errichtet.

Die Bergstation wird ca. 20 m nördlich der derzeit bestehenden Bergstation in einer Seehöhe von 807 m situiert.

Die seilbahntechnische Einrichtung (fixe Umkehr) ist freistehend. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und im Untergeschoss in Massivbauweise, im Seilbahngeschoss Containerbauweise errichtet. Im Dienstobjekt befinden sich der Dienstraum und das Personalklo. Geländebedingt ergibt sich in diesem Bereich ein Untergeschoss mit einem Lagerraum. In diesem Lagerraum wird ein 2000 Liter Wassertank für die Versorgung der WC-Anlagen untergebracht. Die neue WC Anlagen werden 30m bergwärts in Containerbauweise errichtet.



Die Talstation



Bergstation

PROJEKTÜBERSICHT 2005

6 SK-v GERENT	Mayrhofen
6 SK-v STABELEBAHN	Sölden
8 UB IMBERGBAHN	Oberstaufen
4 SL MONTE FLU	Obertauern
6 SK FLUTLICHTHANG	Winterberg
2 SL KALVIS	Lettland
BABYSCHLEPPLIFT ROSENALM	Zell am Ziller
KANUSTRECKE	Ötz
CHECK IN ERWEITERUNG	Serfaus
STAR LOUNGE KOMPERDELL	Serfaus
TELECOMSEILVERBINDUNG SCHW. SCHNEID II	Sölden

PROJEKT 2005: 6 SK-v GERENT
Mayrhofner Bergbahnen AG
 6290 Mayrhofen/Zillertal

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	98 Stk.
Förderband:		Sesselabstand:	38,60 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	7,70 s
Horizontale Länge:	1711,50 m	Fahrzeit:	5,90 min
Höhenunterschied:	425,50 m	Seil Ø:	44 mm
Mittlere Neigung:	24,90 %	Motortypenleistung:	2x300 kW
Schräge Länge:	1774,50 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1795,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBEschreibung:

Die kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben dient als ersatz von dem im Jahr 2004 abgetragenen Schleplift Gerent.

In der Talstation war eine begehbare Traggerüst vorgesehen.

Geländebedingt ergibt sich in diesem Bereich ein zweigeschossiges Untergeschoss, wobei im ersten Untergeschoss die Garagierung sämtlicher Fahrbetriebsmittel erfolgt. Auf Höhe des Einstiegs befindet außer dem Dienstobjekt mit Kommandoraum und TC mit Vorraum noch der Kellerförderer, welcher bergwärts gesehen links der Bahnachse angeordnet und in Massivbauweise überdacht wird.

Im zweiten Untergeschoss sind der Lagerraum, die Pumpstation und die Trafostation vorgesehen. Das zweigeschossige Untergeschoss wird in Massivbauweise errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung der Bergstation ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Kommandoraum mit Niederspannungsraum und Lagerraum vorgesehen. Im Untergeschoss ist ebenfalls ein Lagerraum untergebracht.

Das Dienstobjekt wird in Massivbauweise errichtet und außen ab Ausstiegshöhe mit einem Lärchenrost verkleidet.



Talstation Ausfahrt



Talstation Zugang



PROJEKT 2005: 6 SK-v Stabelebahn
Öztaler Gletscherbahn Ges.m.b.H. & Co KG
 6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2600 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	57 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	41,54 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	8,31 s
Horizontale Länge:	972,00 m	Fahrzeit:	3,58 min
Höhenunterschied:	438,00 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	45,06 %	Motortypenleistung:	570 kW
Schräge Länge:	1075,02 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1095,02 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die bestehende Doppelsesselbahn stellt ein Nadelöhr dar, wenn man von Rettenbachtal Richtung Gaislachkogel fahren will. Auf der anderen Seite, bei der Fahrt Richtung Rotkogeljoch leistet die im Jahr 2000 errichtete Langedgbahn hervorragende Dienste. Um diesen Engpass zu beseitigen wird die Stabelebahn als kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben umgebaut.

Die Bergstation wird um ca. 50 Höhenmeter tiefergelegt und am bestehenden Pistenrand situiert. Die Talstation – in der Nähe der Talstation Langedgbahn – wird ca. 200 m weiter westlich am Rand der Abfahrtspiste angeordnet.

Um eine optimale Anbindung an die vorhandene Piste im Bereich der Bergstation zu gewährleisten wurde ein Querausstieg vorgesehen. Das Dienstobjekt wurde dementsprechend bergseits der Ausstiegsstelle platziert.

Die Talstation liegt in einem Bereich wo sich drei Pisten kreuzen. Mit der seitlichen Situierung des Einstiegs wurde versucht die Kreuzungen auf ein Minimum zu reduzieren. Unter der Einstiegsstelle befindet sich der vollautomatische Schleifenbahnhof – der als Kellerbahnhof in Massivbauweise ausgeführt wird. Im Untergeschoss hat eine Trafostation und öffentliche Toilettenanlagen und eine Bediensteten Platz gefunden



Talstation Zugang



Bergstation



PROJEKT 2005: 8 UB IMBERGBAHN
Imbergbahn und Ski-Arena in Steibis GmbH. & Co KG
D-87534 Oberstaufen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2000 Pers/h
Talförderung:	100 %	Fahrzeuganzahl:	36 Stk.
Förderband:		Fahrzeugabstand:	86,40 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Fahrzeugfolgezeit:	17,28 s
Horizontale Länge:	1191,85 m	Fahrzeit:	2,77 min
Höhenunterschied:	304,00 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	25,52 %	Motortypenleistung:	496 kW
Schräge Länge:	1230,00 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1210,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Statische Berechnung Seilbahn-technische Fundamente, Eisenabnahmen und Bauüberwachung.



Bergstation



Bergstation Dienstobjekt

Bergstation Abspannfundament



Talstation



Einstieg



PROJEKT 2005: 4 SL MONTE FLU
KEHRKOPF SEILBAHNEN GmbH
5562 Obertauern

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sessellift		
Bahnsystem:	fixe Sessellift	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1577 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	39 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	18,25 m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Sesselfolgezeit:	9,13 s
Horizontale Länge:	548,00 m	Fahrzeit:	4,61 min
Höhenunterschied:	105,65 m	Seil Ø:	52 mm
Mittlere Neigung:	19,57 %	Motortypenleistung:	230 kW
Schräge Länge:	552,73 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	554,73 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Bauüberwachung und statische Berechnung
der seilbahntechnischen Fundamente



Talstation



Bergstation

**PROJEKT 2005: 6 SK QUICKJET - FLUTLICHTHANG
QUICK WALTER SKILIFT FLUTLICHTHANG
D-59955 WINTERBERG**

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: 6-er Sesselbahn

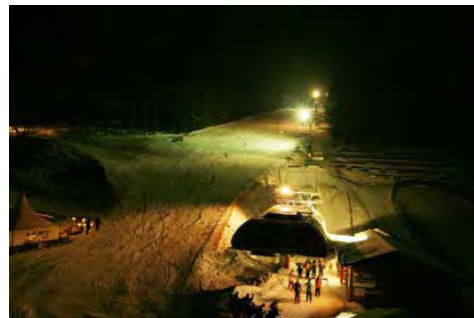
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	3,5 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	39 Stk.
Förderband:	ja	Sesselabstand:	50,53 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	10,11 s
Horizontale Länge:	305,90 m	Fahrzeit:	1,52 min
Höhenunterschied:	86,70 m	Seil Ø:	46 mm
Mittlere Neigung:	28,34 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	317,95 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	320,40 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Statische Berechnung der seilbahntechnischen Fundamente



Talstation



Talstation

PROJEKT 2005: 2 SB KALVIS
Sleposanas un atputas parks "Ozolkaļns"
LV-1050 Riga

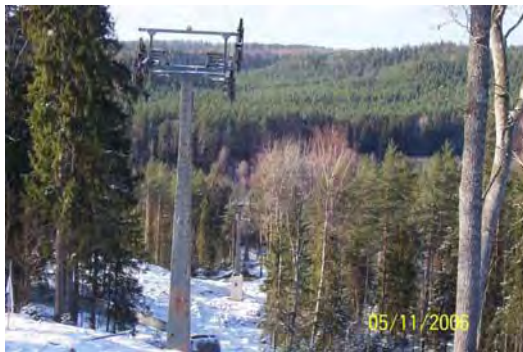
TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: 2-er Sessellift

Bahnsystem:	fixe Sessellift	Fahrgeschwindigkeit:	1,8 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1305 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	82 Stk.
Förderband:	ja	Sesselabstand:	9,93 m
Spurweite Strecke:	3,60 m	Sesselfolgezeit:	5,50 s
Horizontale Länge:	385,20 m	Fahrzeit:	3,70 min
Höhenunterschied:	77,90 m	Seil Ø:	34 mm
Mittlere Neigung:	20,20 %	Motortypenleistung:	160 kW
Schräge Länge:	395,30 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	395,00 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Der abgetragene Doppelsessellift wurde an die neue Trasse angepasst neu aufgestellt. Die Stations- und Streckenfundamente wurden dabei neu dimensioniert.



Strecke



Bergstation



Talstation – Montage Antriebsrahmen

**PROJEKT 2005: BABYSCHLEPPLIFT ROSENALM
ZELLER Bergbahnen
6280 Zell am Ziller**

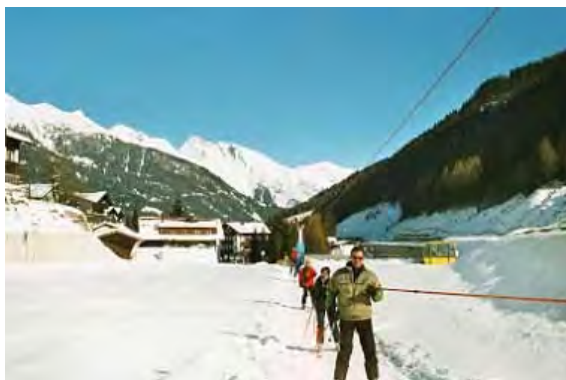
TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	Kleinschilift - Swisscord		
Bahnsystem:	Seillift	Fahrgeschwindigkeit:	1,8 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	700 Pers/h
Talförderung:		Griffanzahl:	36 Stk.
Förderband:		Fahrgastabstand:	9,27 m
Spurweite Strecke:	m	Fahrgastfolgezeit:	5,15 s
Horizontale Länge:	162,20 m	Fahrzeit:	0,85 min
Höhenunterschied:	17,40 m	Seil Ø:	15 mm
Mittlere Neigung:	10,10 %	Motortypenleistung:	11 kW
Schräge Länge:	163,20 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	152,00 m	Spannung:	

PROJEKTbeschreibung:

Bei dieser Kleinschiliftanlage mit niedriger Seilführung werden die Passagiere durch direktes Festhalten am Zugseil transportiert. Durch Anbringung von Haltegriffen wird das Festhalten erleichtert.

Wir haben die Anlage nach Schleppliftverordnung 2004 eingereicht und die Abspannfundamente dimensioniert.



PROJEKT 2005: KANUSTRECKE ÖTZ
Tourismusverband Oetz
6433 Ötz

PROJEKTBESCHREIBUNG:

Mit einem Schwierigkeitsgrad von 4+, Walzen, „Poor Over`s“, starken Kehrwassern und vielen verblockten Stellen, ist die Öztaler Ache eine Herausforderung für jeden Kanuten.

Ab Ende Juli besteht für alle Kanuten weltweit die Möglichkeit, die Strecke auf der Öztaler Ache zum Trainieren oder für Wettkampfszwecke kostenlos zu nutzen. An die 40 Tore, Walzen und Wellen, Kehrwasser und Steine müssen die Kanuten passieren und meistern, um auf diesem naturbelassenen Fluss als „Topkanute“ hervor zugehen. Lesen Sie das Wasser bei uns auf der Öztaler Ache und Sie kommen sicher ans Ziel. Freuen Sie sich auf die Faszination „Wildes Wasser“ in Oetz!

Unsere Leistung war die Planung des Tragsystems der Tore.



PROJEKT 2005: **CHECK IN ERWEITERUNG**
Seilbahn Komperdell GmbH
6543 Serfaus

PROJEKTbeschreibung:

Erweiterung des Schiverleiches

Zwischendecke im Pistengerätgarage

Tiefersetzung Pistengerätgarage



PROJEKT 2005: **STAR LOUNGE KOMPERDELL**
Seilbahn Komperdell GmbH
6543 Serfaus

PROJEKTbeschreibung:

Überprüfung bzw. Neuberechnung der Stationsbauten der 6UB Lazid Talstation. Planung und Überwachung die Verstärkungsmaßnahmen.



**PROJEKT 2005: Telecomseilverbindung für die 8UB Schwarze Schneid II
Öztaler Gletscherbahn GmbH. & Co KG
6450 Sölden**

TECHNISCHE DATEN:

Type:	Telecomseil		
Horizontale Länge:	829,62 m	Mittlere Neigung::	28,69 %
Höhenunterschied:	238,00 m	Schräge Länge:	863,08 m

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Telecomseilverbindung zwischen Tal und Bergstation wurde über die Gletscherbereiche neu errichtet.

Die talseitige Abspannung wurde ca. 25 m südlich der Talstation Schleplift Karleskogel in einer Seehöhe von ca. 2992 m errichtet. Der Abspanntrommel ist auf einem Abspannblock in 7,50 m Höhe gelagert. Für die Kontrolle der Abspanntrommel und für das Seilversetzen wird ein Wartungspodest mit Geländer und fixmontierten Aufstiegsleiter vorgesehen.

Die bergseitige Abspannung wurde ca. 70 m westlich der Bergstation der 8UB Schwarze Schneid 2 in einer Seehöhe von ca. 3233 m errichtet.

Der Abspanntrommel ist auf einem Abspannblock in 5,5 m Höhe gelagert. Für die Kontrolle der Seilspannkraft, der Abspanntrommel und für das Seilversetzen wurde ein Wartungspodest mit Geländer und fixmontierten Aufstiegsleiter vorgesehen. Die Kontrolle der Seilspannkraft erfolgt mit Hilfe einer Kraftmessdose.

Der Abspannböcke wurden mit Felsankern und Schwergewichtsfundamenten auf Fels gegründet



Abspannbock Bergstation



Seiltrommel mit den Seilklemmen

PROJEKTÜBERSICHT 2004

8 UB KÖNIGSLEHEN II. Teilstrecke	Altenmarkt
8 UB PEZIDBAHN	Serfaus
6 SK-v EGGALM-NORD	Lanersbach
6 SK-v NEUHÜTTEN	Kaltenbach
6 SK-v GROSSE KARBAHN	Obergurgl
6 SK-v SEITERKARBAHN	Sölden
4 SK RETTENBACHJOCH	Sölden
2 SL GELENDJIK	Gelendjik/Russia
2 SL MITTAGSCHWEBEBAHN	Immenstadt

PROJEKT 2004: 8 UB KÖNIGSLEHEN II. Teilstrecke (Altenmarkt)
Zauchensee Liftgesellschaft
Benedikt Scheffer GmbH
 5541 Altenmarkt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: 8-er Einseilumlaufbahn

Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	100 %	Kabinenanzahl:	42 Stk.
Förderband:	-	Kabinenabstand:	72 m
Spurweite Strecke:	5,20 m	Kabinenfolgezeit:	12 s
Horizontale Länge:	1092,95 m	Fahrzeit:	3,18 min
Höhenunterschied:	337,35 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	30,87 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	1145,34 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1175,34 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Nach der Fertigstellung der 1. Teilstrecke im Jahre 2003 wurde mit dem Bau der 2. Teilstrecke im Mai 2004 begonnen. Durch die geleisteten Vorarbeiten beim Bau der 1. Teilstrecke waren in der Zwischenstation lediglich seilbahn- und elektrotechnische Montagearbeiten erforderlich.

Bei der ersten Bauetappe besonders hervorzuheben wäre die Mittelstation mit dem Bahnhof für die Fahrzeuge der 1. Teilstrecke. Um die beidseitig vorbeiführenden Abfahren nicht einzuengen, wurde dieses Gebäude vom Planer Sepp Gaugelhofer als sehr schlanker länglicher Baukörper konzipiert.

Die Bergstation wurde zweigeschossig ausgeführt. Das Untergeschoss in Stahlbetonbauweise fungiert derzeit als Lagerraum. Bei einer spätere Ausbauphase besteht die Möglichkeit diesen Raum als Bahnhof für die Fahrbetriebsmittel zu nützen.

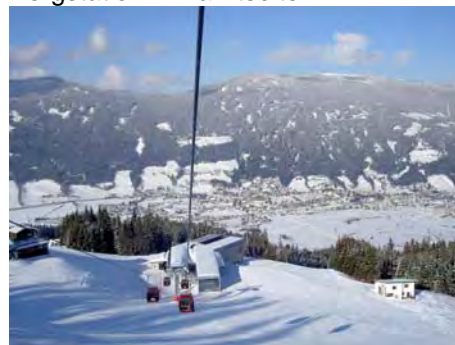
Im Zwischengeschoss wurde vorausschauend eine Trafostation mit ausreichenden Trafiereserveplätzen ausgebildet. Die Gästetoiletten wurde – wie es in Zauchensee zum Standart gehört – mit einer edlen Marmorverkleidung verschönert. Die seilbahntechnische Ausrüstung der Bergstation in Form eines Brückenantriebes wurde in einer Stahlhalle untergebracht. Um die Lärmbelastung auf der nah gelegenen Sportalm zu minimieren wurden schallabsorbierende Bauelemente in der Stahlhalle eingesetzt.



Bergstation



Bergstation Einfahrtseite



Seilbahnhalle eingesetzt.

Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel der 2. Sektion erfolgt im automatischen Schlangenbahnhof der Stahlhalle. Durch die Verwendung von Level-Walk-in Kabinen kam es zum Einsatz von Hubpodeste im Ausstiegsbereich. Neben dem Bahnhofe wurde ein großzügiger Lagerraum und ein Klemmenwartungspodest im Ausmaß von 80m² situiert.

Die örtliche Bauleitung wurde von Betriebsleiter Hermann Unteregger abgewickelt, der in reibungsloser Zusammenarbeit mit G & G Seilbahnplanung und den Bauherren den eng gesetzten Terminplan einhalten konnte. Die erfahrenen Bauherren vergaben lediglich die Stationen zur Ausführung an Baufirmen. Die Strecke wurde von der eigenen Mannschaft maßgenau erbaut. Die positive Reaktionen der Fahrgäste bestätigen die gelungene Ausführung dieser Seilbahn in 2. Teilstrecken.



Bahnhofshalle Bergstation

PROJEKT 2004: **8 UB PEZIDBAHN (Serfaus)**
Seilbahn Komperdell GmbH
 6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: **8-er Einseilumlaufbahn**

Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,00 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	kein	Sesselanzahl:	42 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	72,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	12,0 s
Horizontale Länge:	1252,90 m	Fahrzeit:	3,70 min
Höhenunterschied:	420,50 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	33,60 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	1329,00 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1359,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Ausgehend von den Talstationen der Schleplifte Mooslift und Arrezlift wurde die 8er Kabinenbahn auf die Südostflanke des an die Bergspitze Pezid nordwestlich anschließenden Sattels erbaut. Durch diese Maßnahme wurde die Anbindung des Gebietes Masner wesentlich attraktiver gemacht. Bis zur Errichtung der 8 UB Pezidbahn war dieses Gebiet ausschließlich über den relativ langen Kurvenschleplift Arrezlift erreichbar.

Die seilbahntechnische Einrichtung der Talstation ist freistehend, die Nebenräume mit Führerraum, NS-Raum, Traforaum, MS-Raum und WC begrenzen den Bahnsteig nach außen, sodass sich ein nahezu geschlossener Bahnsteigbereich ergibt. Bergwärts gesehen links der Bahnachse wurde niveaugleich mit dem Einstieg eine Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge vorgesehen. Die Belichtung der mit Wellblech verkleidete Halle erfolgt durch ein umlaufendes Lichtband. Das Dach der Bahnhofshalle wurde als Flachdach ausgebildet.

Die seilbahntechnische Einrichtung der Bergstation ist ebenfalls freistehend, das ebenerdige Dienstobjekt wurde an der Rückseite der Bergstation positioniert. Zusammen mit dem südostseitig angeordneten Lagerraum und der hangseitigen Stützmauer ergibt sich ein geschlossener Bahnsteigbereich.



Talstation mit Bahnhof



Bergstation



PROJEKT 2004: **6 SK-v EGGALM-NORD (Lanersbach)**
Tuxer Bergbahnen AG
 6293 Tux-Lanersbach

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: **6-er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben**

Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	90 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45,00 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	9,00 s
Horizontale Länge:	1776,00 m	Fahrzeit:	6,40 min
Höhenunterschied:	664,50 m	Seil Ø:	44 mm
Mittlere Neigung:	37,40 %	Motortypenleistung:	2x350 kW
Schräge Länge:	1905,20 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1925,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Bahnachse wurde unverändert beibehalten, wobei die Lage der Talstation auf die gegenüberliegende Bachseite des Torbaches verlegt wurde. Durch die Verlegung der Talstation ist die Anbindung an die Abfahrt vom Schigebiet Lämmerbichl grundlegend verbessert. Bisher mussten die Fahrgäste, welche vom Schigebiet Lämmerbichl kamen, die Furt über den Torbach mit anschließendem Aufstieg von ca. 15 m Höhenunterschied zur jetzigen Talstation bewältigen. Durch die neue Lage der Talstation endet die Abfahrt vom Lämmerbichl direkt bei der Talstation. Über eine neu zu errichtende Schibrücke über den Torbach gelangen die Fahrgäste der Abfahrt Eggalm-Nord ebenfalls zur neuen Talstation.

Das Dienstobjekt mit Dienstraum und Abort für den Dienstnehmer wurde bergwärts gesehen auf der rechten Seite der Seilbahn situiert und ebenerdig ausgeführt.

Der Bahnhof für sämtliche Fahrzeuge wurde in einem ebenerdigen Bahnhof, welcher bergwärts gesehen auf der linken Seite der Seilbahn liegt garagiert. Der Bahnhof wurde in Stahlkonstruktion mit Blechverkleidung und umlaufendem Lichtband in gefälliger Form errichtet.

Das bestehende Talstationsgebäude ist bis auf den Dienstraum bestehen geblieben. Der Holzdachstuhl wurde aus Brandschutzgründen abgetragen und durch eine nicht brennbare Flachdachkonstruktion ersetzt.

Das Dienstobjekt in der Bergstation wurde bergwärts gesehen rechts zur Bahn situiert und zweigeschossig ausgeführt.



Talstation Zugang



Bergstation Ausstieg



Schifahrerbrücke

PROJEKT 2004: **6 SK-v NEUHÜTTEN (Kaltenbach)**
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal
GmbH & Co KG
6271 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: **6-er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben**

Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,00 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	kein	Sesselanzahl:	74 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1440,40 m	Fahrzeit:	5,10 min
Höhenunterschied:	464,10 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	32,20 %	Motortypenleistung:	595 kW
Schräge Länge:	1530,50 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1551,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Talstation wird ca. 40 m südlich des Schleppliftes Neuhütten in einer Seehöhe von 1704 m errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bahnseitig links, parallel zur Bahnachse angeordnet.

Im Dienstobjekt wird der Dienstraum, der Windfang und das WC untergebracht. Das Dienstobjekt wird in Containerbauweise ausgeführt.

Von der Talstation führt ein Förderer zum rechts von der Bahnachse gelegenen Bahnhof, der ca. 6 m von der Bahnachse entfernt ist. Der Bahnhof wird in Stahlskelettbauweise errichtet.

Das Untergeschoss, das zur Garagierung von Pistengeräten dient, wird in Stahlbetonbauweise ausgeführt.

Die Bergstation wird ca. 100 m nördlich des „Gedrechter“ (Berggipfel) in einer Seehöhe von 2168 m errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt mit Führerraum, TC, Trafo, NS- und Lagerraum ist in der verlängerten Bahnachse situiert und wird in Massivbauweise errichtet.



Talstation Bahnhof



PROJEKT 2004: 6 SK-v GROSSE KARBAHN (Obergurgl)
Liftgesellschaft Obergurgl GmbH
6456 Obergurgl

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: 6-er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben

Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	53 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45,00 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	9,00 s
Horizontale Länge:	995,00 m	Fahrzeit:	3,60 min
Höhenunterschied:	388,90 m	Seil Ø:	44 mm
Mittlere Neigung:	39,10 %	Motortypenleistung:	460 kW
Schräge Länge:	1071,6 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1092,0 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Anlage hat den bestehenden DSL Schermer ersetzt.

Die Lage der Talstation wird gegenüber der alten Anlage DSL Schermer beibehalten. Links der Bahnachse im Bereich des Zuganges werden Kassen, ein Schilehrerbüro, die öffentliche WC-Anlage und ein Lager untergebracht.

In der verlängerten Bahnachse neben dem Quereinstieg wird ein Dienstobjekt mit Dienstraum in Massivbauweise ausgeführt. Die alte WC-Anlage wird eingeschüttet. Die Garage im Untergeschoss wird weiter genutzt und vergrößert.

Die Bergstation wurde ca. 60 m nördlich der alten Station DSL Schermer in einer Seehöhe von ca. 2536 m errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Bergwärts gesehen links der Bahnachse befindet sich das zweigeschossige Dienstobjekt mit Führerraum, WC, NS-Raum und Windfang in Ausstiegshöhe und Trafostation mit Lagerraum im Untergeschoss. Das Obergeschoss wird in Containerbauweise und das Kellergeschoss in Massivbauweise errichtet.

Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wird ein Kellerbahnhof in Massivbauweise für Garagierung sämtlicher Fahrbetriebsmittel vorgesehen.



Bergstation



Talstation mit der Strecke



Talstation und die Kapelle

PROJEKT 2004: 6 SK-v Seiterkarbahn (Sölden)
Öztaler Gletscherbahn Ges.m.b.H. & Co KG
6450 Sölden

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: 6-er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben

Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	56 Stk.
Förderband:	Talstation	Sesselabstand:	36,00 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	7,20 s
Horizontale Länge:	855,40 m	Fahrzeit:	3,00 min
Höhenunterschied:	256,10 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	29,94 %	Motortypenleistung:	446 kW
Schräge Länge:	898,81 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	918,81 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Da die Fahrgastfrequenzen im Gletscherschigebiet in letzter Zeit stark zugenommen haben, kam es in Spitzenzeiten zu erheblichen Wartezeiten. Dies war der Hauptgrund für die Errichtung der Anlage 6 SK-v Seiterkarbahn.

Die Anlage ersetzt den bestehenden 3-er Sessellift Seiterkar und weist eine Förderleistung von knapp 2000 Pers./h. Sie dient als Rückbringeranlage vom Tiefenbachgletscher Richtung Rettenbach.

Neben der Förderleistungserhöhung wurde auch der Fahrkomfort dieser strategisch wichtigen und von den Wintersportler gern benutzten Bahn verbessert. Die höhere Fahrgeschwindigkeit von 5,0 m/s sorgt für eine kürzere Fahrzeit und die Sessel ausgerüstet mit Wetterschutzhauben sowie Komfortpolsterung vermitteln ein angenehmes Fahrgefühl.

Um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, wurde die alte Bahnhofshalle in der Talstation als Sesselbahnhof weiterverwendet und dabei wurde die neue Station freistehend neben dem bestehenden Restaurant errichtet.

Die Position der Bergstation blieb unverändert, lediglich die Ausstiegsstelle wurde an den benachbarten Ausstieg des Schleppliftes Seiterjöchel angepasst, das heißt um ca. 5 m abgesenkt. Daraus resultierte eine maßgeschneiderte Größe und Einteilung im Bergstationsbereich. Um die Fahrgastströme optimal zu lenken, war in der Bergstation ein Querausstieg erforderlich. Dadurch konnten



Bergstation mit Dienstobjekt SL Seiterjöchel



Bergstation mit Querausstieg

Kreuzungen mit dem Schleplift Seiterjöchel vermieden werden.

Das Dienstobjekt in der Bergstation wurde bergseitig der Ausstiegsstelle situiert und ist mit Dienstraum, Bediensteten-Trockenklo und einem kleinen Lagerraum ausgestattet. Um einen kompakten Baukörper zu schaffen wurde auch der Beobachtungsraum des Schlepliftes in das Dienstobjekt integriert. Die beiden Diensträume verfügen aber über getrennte Zugänge. Das Dienstobjekt wurde so ausgebildet, dass es auch als Windschutz für die Seilbahnanlage Verwendung findet.

Um in der Talstation Platz zu sparen wurde ebenfalls ein Quereinstieg eingesetzt. Durch den Einsatz eines Fahrgastförderbandes konnte die vorgesehenen Förderleistung von 3000 Pers./h erreicht werden.

Der Führerraum wurde talseitig der Einstiegsstelle ausgebildet. Der vollautomatische Schleifenbahnhof wurde mit einer Schleife ausgeführt. Die zwei Querförderer ermöglichen ein „Vorwärts-Füllen“ und „Vorwärts-Entleeren“. Als baulicher Abschluss der Bahnhofshalle Richtung Parkplatz dienen drei Schischulbüros mit großzügigen Fensterflächen.

Mittels einer durchgehenden neuen Stahlbetondecke über den Schischulbüros und dem Bahnhofsbereich konnte das Gebäude an das bestehenden Restaurant angeschlossen werden.

Der Anlage wurde mit passiven RPD ausgerüstet.



Talstation Massivbau



Talstation bei der Abnahme



Vor dem Umbau



Nach dem Umbau

PROJEKT 2004: 4 SK RETTENBACHJOCH – Verschiebung St. 7
Öztaler Gletscherbahn GmbH & Co KG
6450 Sölden**TECHNISCHE DATEN:****Bahntype: 4-er Sesselbahn**

Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	4,5 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	50 %	Sesselanzahl:	91 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	23,10 m
Spurweite Strecke:	4,80 m	Sesselfolgezeit:	5,10 s
Horizontale Länge:	897,50 m	Fahrzeit:	3,57 min
Höhenunterschied:	322,50 m	Seil Ø:	38 mm
Mittlere Neigung:	35,90 %	Motortypenleistung:	526 kW
Schräge Länge:	963,20 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	983,20 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die bestehende Anlage wurde im Jahr 1989 von einer damaligen Doppelsesselbahn auf eine kuppelbare 4-er Sesselbahn umgebaut.

Die Stützen – außer der Stütze Nr. 7 – sind auf Fels oder Moränenuntergrund fundiert. Die Stütze Nr. 7 ist als verschiebbare Gletscherstütze auf einem Schneehügel errichtet. Da die umliegenden Schnee- und Gletscherbereiche stark rückläufig sind, muss dieser Schneehügel künstlich erhalten werden. Einen weiteren Umstand machen die regelmäßige Kontrolle und Einrichtungsarbeiten der Rollenbatterien bzw. des Stützenschaftes.

Um diese ständigen und relativ kostenintensiven Arbeiten zu ersparen wird die Stütze Nr. 7 ca. 40 m talwärts neu errichtet und das Fundament auf festem Fels gegründet. Da schon gewisse Gletscherbereiche talwärts der Stütze Nr. 6 fehlen wird hier ebenfalls die Seillinie tiefergelegt und dabei die Ausleger der derzeitigen Y-Stütze abmontiert.

Die Stütze Nr. 6 erhält neue Kombibatterien, die mit einem Stahladaptierungsstück zum alten Betonschaft verbunden werden.

Die Stütze Nr. 7 wird neu als Rohrstütze ausgeführt und die Stütze Nr. 8 wird, wegen der auftretenden größeren Belastung, längs mit einer Längsstrebe abgestrebt.



Stütze Nr.: 6



Stütze Nr.: 8

**PROJEKT 2004: 2 SL GELENDJIK (Gelendjik/Russia)
000 Chaika-Service
353460 Gelendjik/Russia**

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	2-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrtgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	716 Pers/h
Talförderung:	100 %	Sesselanzahl:	115 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	20,13 m
Spurweite Strecke:	4,0 m	Sesselfolgezeit:	10,06 s
Horizontale Länge:	1063,60 m	Fahrzeit:	9,54 min
Höhenunterschied:	406,10 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	38,20 %	Motortypenleistung:	280 kW
Schräge Länge:	1145,20 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1145,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:



Bergstation

Die alte doppelsessellift Auenfeld wurde nach 22 Jahre Stehzeit abgetragen und in dem russischen Kurort Gelendjik wiedererrichtet.

Gelendjik liegt in Rußland am Schwarzen Meer vor den Ausläufern des Kaukasus. Die Küste wird die Russische Riviera genannt und hat ein warmes, mäßig feuchtes Meeres-Berg-Klima. Das Schwarze Meer mit seinen schönen Stränden und die vielen Wanderwege bieten vielfältige Erholungsmöglichkeiten.



PROJEKT 2004: **2 SL MITTAGSCHWEBEBAHN – Umbau Bergstation**
Mittagschwebbahn
Georg Waller
 D-87509 Immenstadt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	2-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fixgeklemmte Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,20 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	748 Pers/h
Talförderung:	100 %	Sesselanzahl:	128 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	21,2 m
Spurweite Strecke:	3,60 m	Sesselfolgezeit:	9,6 s
Horizontale Länge:	1279,10 m	Fahrzeit:	10,1 min
Höhenunterschied:	333,00 m	Seil Ø:	36 mm
Mittlere Neigung:	26,0 %	Motortypenleistung:	170 kW
Schräge Länge:	1343,20 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1343 m	Spannung:	Berg

PROJEKTBECHREIBUNG:

Bei der Ausführung im Jahre 1980 wurde bereits Rücksicht auf den Endausbau genommen. Bis zur Stütze 14 bleibt der Ausbau zum größten Teil unverändert. Der Abschnitt von Stütze 14 bis zur neuen Bergstation wurde neu gestaltet. Durch die Anordnung der Bergstation talseitig des derzeitigen Gasthauses können die aufwendigen Maßnahmen hinsichtlich Brandschutz an den bestehenden Gebäuden entfallen.



Das Stationsgebäude mit ca. 21 m Länge wird ca. 4 m talseitig dem derzeitigen Gasthaus platziert, sodass für Schifahrer die Möglichkeit geboten wird, in den westseitigen Hang einfahren zu können. Die Höhenlage der neuen Ausstiegsrampe liegt 1,0 m über dem derzeitigen Ausstiegsniveau, wodurch die Schifahrer über die 10%ige Abfahrtsrampe auf das derzeitige Ausstiegsniveau gelangen. Durch Tieferlegen des Zufahrtsweges im Bereich des Gipfelkreuzes um ca. 2,5 m erhält man ein Gefälle von ca. 5 %, wodurch die Schifahrer sehr leicht in den Osthang einfahren können.



Der derzeit an der Ostseite der bestehenden Bergstation angebaute Holzschuppen wird abgetragen, wodurch eine ausreichend breite (ca. 8 – 10 m) Bewegungs- und Freifläche für die Fahrgäste entsteht. Bedingt durch das abschüssige Gelände – bittet sich an – ein Teil der Ausstiegsrampe zu unterkellern, indem im ersten Untergeschoss eine Garage und im zweiten Untergeschoss ein Lagerraum Platz findet. Der übrige Bereich wird durch eine Stahlkonstruktion aufgeständert.



Untergeschoßwände

PROJEKTÜBERSICHT 2003

4 SK	BRUNNENKOPFBAHN	Ötz/Tirol
6 SK	KNORREN	Mayrhofen/Tirol
8 UB	KÖNIGSLEHEN I. Teilstrecke	Altenmarkt/Salzburg
8 UB	KRONPLATZ I + II	Bruneck/Italien
6 SK-v	LAWENSBAHN	Serfaus/Tirol
2 SL	RIEDBERGER-HORNLIIFT	Obermeiselstein/Deutschland
8 UB	SCHWARZE SCHNEID I + II	Sölden/Tirol
8 SK	TAPPENALMBAHN	Mayrhofen/Tirol
PB	TIROLER ZUGSPITZBAHN	Ehrwald/Tirol
6 UB	ZAMANGBAHN	Schruns/Vorarlberg

PROJEKT 2003: 4SK Brunnenkopfbahn (Ötz)
Schiregion Hochötz Erschließungs GmbH & Co KG
6433 Ötz

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	kuppelbare 4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2320 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	48 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	31,03 m
Spurweite Strecke:	5,2 m	Sesselfolgezeit:	6,21 s
Horizontale Länge:	613,93 m	Fahrzeit:	2,19 min
Höhenunterschied:	214,00 m	Seil Ø:	36 mm
Mittlere Neigung:	34,86 %	Motortypenleistung:	315 kW
Schräge Länge:	657,19 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	677,19 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Die Anlage ersetzt den bestehenden Schlepplift Brunnenkopf.

Die Lage der Bergstation wurde beibehalten und die Talstation in der Nähe der Stütze Nr. 14 der 8 UB Acherkogelbahn neu situiert.

Zur Erreichung einer wesentlichen Komfortverbesserung wurde ein kuppelbares System gewählt. Um trotzdem Kosten zu sparen wurde auf einen Bahnhof verzichtet. Außerhalb der Saison werden die Fahrbetriebsmittel auf den Traggerüsten zusammengeschoben und somit garagiert.

Die Klemmenwartung wurde – wie seit Jahren üblich – in das Traggerüst der Talstation integriert. Wegen der engen Geländebedingungen in der Talstation, der Hangnähe und der nahe gelegenen 8-er Umlaufbahn Acherkogelbahn wurde die Talstation mit einem Quereinstieg ausgestattet. Um einen späteren Zubau eines Bahnhofes zu ermöglichen wurde in der Talstation ein Stichgleis für das Montagefahrzeug vorgesehen.



Die Talstation mit Quereinstieg.

Die Bahn hat eine eigene Stromversorgung in Form einer Trafobox im Untergeschoss der Talstation. Um die Gebäudekörper so klein wie nur möglich zu halten wurden die erforderlichen Räume talseitig der Einstiegsstelle in einem Dienstobjekt zusammengefasst.

Im Untergeschoss befinden sich die Trafobox mit dem Niederspannungsraum, im Seilbahngeschoss auf Einstiegsniveau befinden sich der Führerraum und ein Bediensteten-Trockenklo.



Die Bergstation wurde mit einem Parallelausstieg ausgearbeitet. Seitlich befindet sich das Dienstobjekt mit dem Dienstraum und ebenfalls einem Bediensteten-Trockenklo. Damit wurden die baulich Tätigkeiten auf ein Minimum reduziert. So ist es gelungen einen optimalen Ausgleich zwischen hohem Fahrkomfort für die Fahrgäste und etwas reduziertem technischem Lieferumfang zu schaffen und damit ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis zu erzielen.

Neben der Acherkoglbahn



Die Bergstation



Ausblick von der Bergstation

PROJEKT 2003: 6 SK KNORREN (Mayrhofen)
Mayrhofner Bergbahnen AG
6290 Mayrhofen**TECHNISCHE DATEN:**

Bahntype:	kuppelbare 6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,00 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	65 Stk.
Förderband:	vorhanden	Sesselabstand:	36,00 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	7,20 s
Horizontale Länge:	953,00 m	Fahrzeit:	3,50 min
Höhenunterschied:	376,00 m	Seil Ø:	44 mm
Mittlere Neigung:	39,40 %	Motortypenleistung:	540 kW
Schräge Länge:	1037,00 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1057,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Anlage ersetzt den Doppelsessellift Knorren. Dabei wurde der Standort der Talstation bis zur Talsohle des Horbergbaches nahe der Talstation des jetzigen Schlepliftes Moosboden verlegt. Diese Maßnahme ermöglichte einen direkten Zugang vom Gebiet Hintertrettalm zu dieser neuen Anlage. Vor diesem Umbau mussten Fahrgäste, die zum Doppelsessellift Knorren gelangen wollten, zuerst den Schleplift Moosboden benutzen. Im Zuge der Umbaumaßnahmen konnte daher auch der durch diese Verbesserung überflüssig gewordene Schleplift Moosboden abgetragen werden.

Auch die Lage der neuen Bergstation wurde gegenüber dem alten Standort um ca. 200 m Richtung Westen verlegt, dadurch konnte eine zusätzliche Abfahrt erschlossen werden und zudem wurde die Anbindung an das Schigebiet Finkenberg, die früher durch einen relativ flachen Schiweg unbefriedigend war, erheblich verbessert werden. Das Dienstobjekt mit Dienstraum und Abort für den Dienstnehmer befindet sich bergwärts gesehen auf der rechten Seite der Seilbahn und wurde ebenerdig ausgeführt.

Zur Herstellung des notwendigen Vorplatzes bei der Talstation wurde eine Verbauung des Horbergbaches mit einer geringen Verlegung um ca. 70 m erforderlich. Die derzeit bestehende Schibrücke wurde ebenfalls in diesem Zuge erneuert und auf 12 m verbreitert.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2003: **8 UB KÖNIGSLEHEN I. TEILSTRECKE** (Altenmarkt)
Zauchensee Liftgesellschaft
Benedikt Scheffer GmbH
5541 Altenmarkt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Einseilumlaufbahn		
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	100 %	FBM-Anzahl:	50 Stk.
Förderband:	-	FBM-Abstand:	72,00 m
Spurweite Strecke:	5,60 m	FBM-Folgezeit:	12,00 s
Horizontale Länge:	1350,00 m	Fahrzeit:	3,90 min
Höhenunterschied:	375,00 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	27,81 %	Motortypenleistung:	
Schräge Länge:	1404,00 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1434,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Bei dieser Anlage besonders hervorzuheben wäre die Mittelstation mit dem Bahnhof für die Fahrzeuge der 1. Teilstrecke.

Um die beidseitig vorbeiführenden Abfahren nicht einzuengen, wurde dieses Gebäude von unserem Büro als sehr schlanker länglicher Baukörper konzipiert.

Die örtliche Bauleitung wurde von Betriebsleiter Hermann Unteregger abgewickelt, der in reibungsloser Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro G & G und den Bauherren den eng gesetzten Terminplan von gut 3 ½ Monaten einhalten konnte.

Start der Bauarbeiten war Ende August und bereits Anfang Dezember konnte die Betriebsbewilligung erteilt werden.



Talstation



Zwischenstation

PROJEKT 2003: 8 UB KRONPLATZ I + II (Bruneck/Italien)
Kronplatz Seilbahn AG
I-39031 Bruneck/Reischach

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Einseilumlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	m/s
Bahnsystem:	Einseilumlaufbahn	Förderleistung:	Pers/h
Bergförderung:	100 %	FBM-Anzahl:	Stk.
Talförderung:	100 %	FBM-Abstand:	m
Förderband:	-	FBM-Folgezeit:	s
Spurweite Strecke:	m	Fahrzeit:	min
Horizontale Länge:	m	Seil Ø:	mm
Höhenunterschied:	m	Motortypenleistung:	
Mittlere Neigung:	%	Antrieb:	
Schräge Länge:	m	Spannung:	
Fahrtstrecke:	m		

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Beratung bei der Planung bei der Neuerrichtung der Seilbahnanlage.



Talstation



Zwischenstation

PROJEKT 2003: **6 SK-v LAWENSBahn (Serfaus)**
 Seilbahn Komperdell GmbH
 6534 Serfaus**TECHNISCHE DATEN:**

Bahntype:	kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben		
Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	91 Stk.
Förderband:	ja	Sesselabstand:	36,00 m
Spurweite Strecke:	6,10 m	Sesselfolgezeit:	7,20 s
Horizontale Länge:	1451,00 m	Fahrzeit:	5,10 min
Höhenunterschied:	471,00 m	Seil Ø:	44 mm
Mittlere Neigung:	32,50 %	Motortypenleistung:	2 x 360 kW
Schräge Länge:	1533,00 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1553,00 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBEschREIBUNG:

Im 2003 wurde der bestehende Schlepplift Lawens durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben ersetzt.

Die neue Talstation wird gegenüber der Schlepplift-Talstation um ca. 350 m nach Süden verlegt. Die Talstation befindet sich auf GP. 2115/4 in einer Seehöhe von ca. 1902 m.

Geländebedingt wurde in der Talstation ein Quereinstieg ausgeführt. Dadurch wurde das Dienstobjekt mit Dienstraum und Abort talseitig der seilbahntechnischen Einrichtung platziert. Durch die notwendige Fundamentierungstiefe ergibt sich ein Untergeschoss, indem eine Trafostation, ein NS-Raum und ein Lager untergebracht ist.

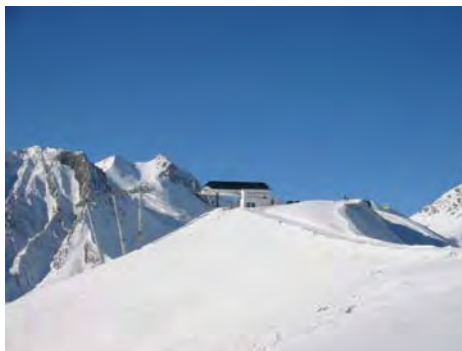
Um die Förderleistung zu erreichen wurde ein Förderband angeordnet.

Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wurde niveaugleich mit dem Einstieg eine mit Profilblech verkleidete Stahlhalle für die Garagierung sämtlicher Fahrbetriebsmittel vorgesehen. Bergseitig wurde die Halle bis zum Lichtband eingeschüttet und in Stahlbeton ausgeführt.

Im vorderen Bereich wurde die Halle aufgeständert. Teilweise wurde der Bahnhof unterkellert und in diesen Räumen Einrichtungen für die Beschneigungsanlage und ein Lager untergebracht.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2003: **2 SL Riedberger-Hornlift (Obermaiselstein)**
Grasgehren Lifte Betriebs GmbH
 D-87538 Obermaiselstein

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: **2-er Sessellift**

Bahnsystem:	fixer Sessellift	Fahrgeschwindigkeit:	2,60	m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1342	Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	153	Stk.
Förderband:	ja	Sesselabstand:	13,95	m
Spurweite Strecke:	4,00 m	Sesselfolgezeit:	5,36	s
Horizontale Länge:	993,00 m	Fahrzeit:	6,76	min
Höhenunterschied:	344,00 m	Seil Ø:	36	mm
Mittlere Neigung:	34,62 %	Motortypenleistung:		
Schräge Länge:	1055,00 m	Antrieb:	Tal	
Fahrtstrecke:	1055,00 m	Spannung:	Tal	



Talstation mit dem Förderband



alte Talstation



Bergstation



Bergstation Sohle Abspannfundament

PROJEKT 2003: **8UB Schwarze Schneid I (Sölden)**
Öztaler Gletscherbahn GmbH. & Co KG
6450 Sölden**TECHNISCHE DATEN:****Bahntype:** **8-er Umlaufbahn**

Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	100 %	Kabineanzahl:	42 Stk.
Förderband:	-	Kabineabstand:	61,71 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Kabinefolgezeit:	10,29 s
Horizontale Länge:	856 m	Fahrzeit:	2,55 min
Höhenunterschied:	316,15 m	Seil Ø:	54 mm
Mittlere Neigung:	64,51 %	Motortypenleistung:	590 kW
Schräge Länge:	919 m	Antrieb:	Zwischenstation
Fahrtstrecke:	949 m	Spannung:	Tal

8UB Schwarze Schneid II (Sölden)
Öztaler Gletscherbahn GmbH. & Co KG
6450 Sölden**TECHNISCHE DATEN:****Bahntype:** **8-er Umlaufbahn**

Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	100 %	Kabineanzahl:	46 Stk.
Förderband:	-	Kabineabstand:	61,71 m
Spurweite Strecke:	7,3 m	Kabinefolgezeit:	10,29 s
Horizontale Länge:	978 m	Fahrzeit:	3,95 min
Höhenunterschied:	256,81 m	Seil Ø:	54 mm
Mittlere Neigung:	26,25 %	Motortypenleistung:	575 kW
Schräge Länge:	1013 m	Antrieb:	Zwischenstation
Fahrtstrecke:	1063 m	Spannung:	-

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die 8er Einseilumlaufbahn ersetzt den im Jahr 1976 errichteten Schlepplift Schwarze Schneid.

Die Bahnachse der I. Sektion verläuft parallel zur 4er Sesselbahn Rettenbachjoch nur südlich der Bergstation verschwenkt sich die Achse Richtung Seiterferner.

Die Talstation wurde 50 m südlich der Talstation 4er Sesselbahn Rettenbachjoch errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung mit der hydraulischen Spannung wurde, sowie die Bahnhofshalle, welche alle Fahrbetriebsmittel beherbergt, in Stahlbetonbauweise errichtet. Auf der Bahnhofshalle wurde ein Schitescener ausgebildet. Da die Bahnhofshalle bis zur Hälfte mit einer Schüttung versehen ist, besteht die Möglichkeit, über die Schipiste direkt in das Schitescener zu fahren. Die Zu- und Abgangsbereiche der Seilbahn wurden mittels einer Massivdecke überdacht. Unter dieser Überdachung sind auch der Dienstraum und die Kassen situiert.

In der Zwischenstation wurden die Antriebe beider Sektionen auf den Brücken errichtet.

Der Niederspannungstrafo- und Mittelspannungsraum wurden unterirdisch ausgebildet und dienen als Fundament für den Abspannssockel der I. Sektion.

190 m von der Zwischenstation entfernt steigt die Seillinie bis zur 55 m hohe Y-Stütze an. Dies ermöglicht dem Fahrgast eine **760 m** lange freie Fahrt bis zur Stützengruppe kurz vor der Bergstation. Dieses Seilfeld ist bei solch einer hohen Förderleistung einzigartig.

Um die großen Seillängenänderungen unter Kontrolle zu haben, wurde die II. Sektion mit einem fix-verankertem Förderseil – wie bereits bei der 8 UB Tiefenbachferner erfolgreich verwendet – und mit einer **Regelbremse** ausgestattet.

Um die erforderliche Freigängigkeit in diesem großen Feld gewährleisten zu können, war es erforderlich, die Standardspurweite von 5,20 m der I. Sektion auf 7,30 m in der II. Sektion zu erweitern.



Talstation



Talstation von der Piste



Talstation von dem Parkplatz



In der Zwischenstation wurden die Antriebe beider Sektionen auf den Brücken errichtet.

Der Niederspannungstrafo- und Mittelspannungsraum wurden unterirdisch ausgebildet und dienen als Fundament für den Abspannsockel der I. Sektion.

Die 8 UB Schwarze Schneid stellt die einzige Anlage mit einer derartigen Lösung dar.

Die **Signalübertragung** zwischen den Stationen und die Stützenüberwachung wurden – ebenfalls zum ersten Mal in Österreich – **über ein Glasfaserverbindung** mittels eines Telecomseiles durchgeführt.

Bei den einzelnen Stützen wurden Kabelgräben erstellt. Bei den Stationen werden die Signale zusammengefasst und über das Glasfaserkabel in den Führerraum geleitet. Die Errichtung eines durchgehenden Kabelgrabens war wegen der Gletscherbereiche nicht möglich.



Zwischenstation



Zwischenstationsbereich vor der Bau



Zwischenstation mit der Stütze Nr.:8

Das Gletschereis hat auch die Fundierungen zu einer großen Herausforderung gemacht.

Die **Stütze Nr. 8AB** der II. Sektion steht teilweise in **25 m tiefem Gletschereis**. Die Fundamentscheiben wurden auf die Fließrichtung des Gletschers ausgerichtet und bergseitig mit Stahlschneidekeilen versehen. Diese Keile sind elektrisch beheizt und mit Kraftmessdosen versehen, damit ein eventuell eintretender Druck auf das Fundament registrierbar wird. Um ein Wiedereinfrieren im hinteren Bereich zu verhindern, wurden die Stahlbetonscheiben mit einem Heizsystem versehen, welches die Temperatur konstant über 0°C hält.

Diese anspruchsvolle Anlage konnte nach der Rekord-**Bauzeit** von nur **fünf Monaten** in Betrieb gehen.



Die 55m hohe Stütze



Das Fundament 25m im Eis



Die Bergstation



760 m langes Seilfeld

PROJEKT 2003: 8 SK TAPPENALMBAHN (Mayrhofen)
Mayrhofner Bergbahnen AG
 6290 Mayrhofen

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype: kuppelbare 8-er Sesselbahn

Bahnsystem:	kuppelbare Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	4,0	m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	3200	Pers/h
Talförderung:	keine	Sesselanzahl:	40	Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	36,00	m
Spurweite Strecke:	7,30 m	Sesselfolgezeit:	9,00	s
Horizontale Länge:	590,00 m	Fahrzeit:	2,60	min
Höhenunterschied:	148,00 m	Seil Ø:	50	mm
Mittlere Neigung:	25,10 %	Motortypenleistung:	325 kW	
Schräge Länge:	614,00 m	Antrieb:	Berg	
Fahrtstrecke:	634,00 m	Spannung:	Tal	

PROJEKTbeschreibung:

Die Anlage ersetzt der veraltete Doppelsessellift Tappenalm.

Die hohe Förderleistung war notwendig, um den geänderten Bedingungen - die durch die Errichtung der Verbindungsbahn Wanglspitze auftraten - Rechnung zu tragen.

Die Tappenalmbahn stellt die Verbindung von der Zubringerbahn Horbergbahn zur Wanglspitzbahn dar.

Die Stationsgebäude in der Tal- und Bergstation und die Stützenfundamente wurden neu errichtet und die alten Stützenfundamente bis 30 cm unter Geländeroberkante abgetragen.

Die Talstation besteht aus der Überdachung der Kuppelstellen und der hydraulischen Abspanneinrichtung in gefälliger Form. Rechts der Bahnachse befindet sich ebenerdig das Dienstobjekt mit Dienstraum, Windfang und Lager. Das Dienstobjekt wurde in Containerbauweise hergestellt. Die Klemmenrevisionswerkstätte befindet sich im verlängerten Traggerüst, dazu wurde ein Ausschubgleis vorgesehen, an dem das Wartungsgehänge abgestellt wird.

Die Bergstation besteht wie die Talstation ausschließlich aus der Überdachung der Kuppelstellen und des Antriebes.

Eine tägliche Garagierung der Sessel ist nicht notwendig und wurde nicht vorgesehen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, sämtliche Sessel am Traggerüst in Tal- und Bergstation zu stapeln.



Talstation



Bergstation Trafos mit
Brandschutzklappen

PROJEKT 2003: **PB TIROLER ZUGSPITZBAHN** (Ehrwald)
 Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co KG
 Tiroler Zugspitzbahn
 6632 Ehrwald

PROJEKTbeschreibung:

Sanierung bzw. Wiedererrichtung nach dem Brandereignis vom 06.02.2003 in der Talstation sowie die Stützen Nr. 1, 2 und 3 und die Bergstation.



Brand in der Talstation



Kabine nach dem Brand



Talstation nach der Sanierung

PROJEKT 2003: 6 UB ZAMANGBAHN (Schruns)
Montafoner Hochjochbahnen GmbH
 6780 Schruns

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:		6-er Umlaufbahn	
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	6,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	1850 Pers/h
Talförderung:	100 %	Sesselanzahl:	89 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	70,05 m
Spurweite Strecke:	4,40 m	Sesselfolgezeit:	11,68 s
Horizontale Länge:	2528 m	Fahrzeit:	7,75 min
Höhenunterschied:	1158 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	45,82 %	Motortypenleistung:	2 x 472 kW
Schräge Länge:	2792 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	2822 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Um die langen Wartezeiten in der Talstation zu reduzieren und die in den künftigen Jahren fällig gewesenen hohen Revisionskosten zu vermeiden, wurde im Frühjahr 2003 von der Montafoner Hochjochbahnen GmbH beschlossen die 22 Jahre alte Zamangbahn neu zu errichten.

Es wurde ein 50 % höhere Förderleistung mit moderner Technik und mit modernen 6 Personen fassenden Kabinen (sog. **Level-Walk-in** Kabinen) angestrebt.

Die sechs Personen Fassungsvermögen und der angenehme ebene Einstieg ermöglichen einen optimalen Füllungsgrad und damit ein rasches Erreichen der maximalen Förderleistung von 1850 Pers/h.

Hauptaufgabe bei der Planung war es, möglichst viele alte Anlageteile weiter zu verwenden, um die Investitionskosten sowie Bauzeit zu reduzieren.

In diesem Sinne wurden die gesamten **Hochbauten** der Stationen und ein Grossteil der **Streckenbauwerke** (Schäfte und Fundamente) **weiterverwendet**. Es wurden lediglich zwei neue Stützen im oberen Streckenverlauf errichtet, um eine komfortable Seilführung zu gewährleisten.

Die Verkehrssituation der Talstation wurde völlig neu durchdacht, um den besten Komfort für den Fahrgast zu erreichen. Dabei wurde die



Talstation



Talstation mit der alten Fassade

Abgangssituation wesentlich verbessert.

Die bestehende schmale Treppe wurde abgetragen und eine Bequemere auf der Südseite neu errichtet.

Der **Zugang** zur Seilbahn im Obergeschoss wurde mit einer **Rolltreppe** ausgestattet.

Die Kassen wurden von den äußeren Bereichen ins Gebäudeinnere verlegt und dafür eine kleine Kassenhalle ausgebildet.

Bei wenig Verkehr können die Fahrgäste von hier auch über die Rolltreppe zum Einstieg gelangen. Bei viel Verkehr wird der neu errichtete breite Zugang benutzt. Der ebene Einstieg in die Fahrbetriebsmittel wurde mit einer neu erschaffenen Gitterrostebene gestaltet. Die bestehende Stahlbetondecke konnte so unverändert bestehen bleiben.



Talstation während der Bauarbeiten



Talstation bei Nacht

Die Bahnstabsverbindung wurde durch Gitterrostkonstruktion mit Hilfe einer hydraulischen Hubkonstruktion heb- und senkbar gemacht. Ein grossteil der Südfassade wurde ebenfalls mit einer Glaskonstruktion neu gestaltet. Damit wurde nicht nur die Parkplatzfassade neu geschmückt, sondern wesentlich mehr Licht in das Stationsinnere geleitet.

In der Bergstation wurden hauptsächlich technische Verbesserungen durchgeführt.

Der laute **Antrieb** von der Seilbahnebene wurde ins Untergeschoss 2 (Kabinenbahnhof) verlegt und auf einem vom Gebäude getrennten Getriebesockel gelagert. So wurde die bis dato beträchtliche **Schallbelastung** erheblich **reduziert**.



Kassenhalle mit den Deckenunterfangungen

Wie in der Talstation wurde auch hier eine neue Ausstiegsebene aus Gitterrost geschaffen und als zusätzliche Aufstiegshilfe eine Rolltreppe eingebaut.

Bei der Planung wurde auf den **vorbeugenden Brandschutz** besonders geachtet. Ausreichende Fluchtwegbreiten, Brandmeldanlage und Brandabschnitte wurden geschaffen. Mehrere Brandszenarien wurden mit Computerprogrammen simuliert und nachgewiesen, dass die Passagiere und die Bediensteten die Anlage noch sicher verlassen können, bevor auf Grund der Brandwirkung ein bedeutender Schaden entsteht.



Bergstation Erweiterung des Bahnhofes während des Baus

PROJEKTÜBERSICHT 2002

6 SK-v	ARBER NORDHANGBAHN	Bayr.Eisenstein/Deutschl.
6 SK-v	DACHEGGBAHN	Mühlbach a.Hochk./Slzbg
2 SL	ELFENBERG	Mautern/Steiermark
6 SK	FRAUENALM	Kleinarl/Salzburg
6 SK-v	KLEINARL	Kleinarl/Salzburg
8 UB	BUGA MÜNCHEN	München/Bayern
8 UB	IGA ROSTOCK	Meckl.Vorpomm./Deutschl.
4 UB	SHEREGESH	Russland
6 SK	ZEINISBAHN	See/Tirol

PROJEKT 2002: **6 SK-v ARBER NORDHANGBAHN** (Bayr. Eisenstein)
Fürstl. Hohenzollersche
Arber Bergbahn
D-94252 Bayrisch Eisenstein

TECHNISCHE DATEN:

Bahn type:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	Fußgänger	Sesselanzahl:	47 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	885 m	Fahrzeit:	3,15 min
Höhenunterschied:	320 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	36,11 %	Motortypenleistung:	
Schräge Länge:	943 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	964 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBESCHREIBUNG:



Bergstation



Talstation

PROJEKT 2002: **6 SK-v DACHEGGBAHN** (Mühlbach a. Hochk./Salzburg)
Hochkönig Bergbahnen GmbH
5505 Mühlbach a. Hochkönig

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	71 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	39 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	7,7 s
Horizontale Länge:	1393 m	Fahrzeit:	4,9 min
Höhenunterschied:	465 m	Seil Ø:	47 mm
Mittlere Neigung:	33,4 %	Motortypenleistung:	2 x 339 kW
Schräge Länge:	1473 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1493 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBE SCHREIBUNG:



PROJEKT 2002: **2 SL ELFENBERG** (Mautern/Steiermark)
Wildpark Mautern GmbH
8774 Mautern

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	2-er Sessellift		
Bahnsystem:	fixgekemmt	Fahrgeschwindigkeit:	2,4 m/s
Bergförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Förderleistung:	1200 Pers/h
Talförderung:	Fußgänger	Sesselanzahl:	210 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	14 m
Spurweite Strecke:	3,6 m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1436 m	Fahrzeit:	6,0 min
Höhenunterschied:	375 m	Seil Ø:	41 mm
Mittlere Neigung:	26,1 %	Motortypenleistung:	285 kW
Schräge Länge:	1491 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1491 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Anstelle des bereits im Frühjahr abgetragenen Kombi-Liftes wurde der 2-er Sessellift errichtet

Als elektromechanische Einrichtung wurde der heuer abgetragene 2-er Sessellift Rastkogel II (Lanersbach/Tirol) aus dem Jahre 1984 eingesetzt.



Fundamente Talstation



Abnahme in der Talstation

PROJEKT 2002: 6 SK FRAUENALM (Kleinarl/Salzburg)
Kleinarler Bergbahn GmbH & Co KG
5603 Kleinarl

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	48 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	909 m	Fahrzeit:	3,1 min
Höhenunterschied:	212 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	23,4 %	Motortypenleistung:	320 kW
Schräge Länge:	937 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	957 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Der bestehende Schleplift Frauenalm wurde durch die kuppelbare 6-Sesselbahn ersetzt.

Die Talstation besteht ausschließlich aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form samt hydraulischer Abspanneinrichtung und dem daneben situierten ebenerdigen Dienstobjekt mit dem Führerraum, NS-Raum und WC-Anlagen für Personal und Fahrgäste.

Die Bergstation liegt unmittelbar bergwärts der bestehenden Schleplift Ausstiegsstelle.

Die Bergstation besteht wie die Talstation ausschließlich aus der Überdeckung der Kuppelstellen in gefälliger Form samt daneben situiertem Dienstobjekt.

Geländebedingt wird das Dienstobjekt zweigeschossig ausgeführt. Im Ausstiegsniveau wird der Dienstraum sowie das Personal-WC untergebracht.

Im Untergeschoss ist ein Lagerraum vorgesehen.

Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel wird nur außerhalb der Betriebszeit vorgenommen, d. h. es kommt zu keiner täglichen Garagierung. Am Saisonende werden die Fahrbetriebsmittel auf einem verlängerten Traggerüst in der Bergstation sowie am Traggerüst der Talstation garagiert.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2002: **6 SK-v KLEINARL (Kleinarl/Salzburg)**
Kleinarter Bergbahn GmbH & Co KG
 5603 Kleinarl

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	Fußgänger (Sommer)	Sesselanzahl:	52 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	934 m	Fahrzeit:	3,4 min
Höhenunterschied:	418 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	44,8 %	Motortypenleistung:	2 x 325 kW
Schräge Länge:	1028 m	Antrieb:	Berg
Fahrtstrecke:	1048 m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

Der bestehende Doppelsessellift Kleinarl wurde durch die kuppelbare 6-Sesselbahn mit Bubble ersetzt.

Die Talstation mit hydraulischer Abspanneinrichtung besteht ausschließlich aus der Überdachung der Kuppelstellen in gefälliger Form. Das bestehende Talstationsgebäude wird adaptiert, in dem nach dem Umbau im EG der Dienstraum, die Kassen mit Büro, Personalraum und Personal-WC erhalten bleiben.

Die Außenfassade wird mit einer Vollwärmedämmung versehen und bis unter das Vordach verputzt. Öffentliche WC-Anlagen, Bergrettungsraum, Garagen, Lager und Betankungsstelle, die im bestehenden Talstationsgebäude nicht mehr untergebracht werden können, werden in einem neu zu errichtenden eingeschossigem Hochbau mit befahrbarem Flachdach integriert. Dieser Hochbau wird östlich der bestehenden Talstation in den aufsteigenden Hang als Kavernenbau errichtet.

Die Bergstation besteht wie die Talstation ausschließlich aus der Überdeckung der Kuppelstellen in gefälliger Form samt daneben situiertem Führerraum, Personal-WC und NS-Raum. Die neue Bergstation wird unterkellert, indem Garagen, WC-Anlagen, Bergrettungsraum und Schidepot untergebracht werden

Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt niveaugleich in dem seitlich angeordneten Bahnhof. Im UG der Garage wird ein Lager untergebracht



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2002: 8 UB BUGA MÜNCHEN 2005 (München/Bayern)
Doppelmayr Seilbahnen GmbH
6922 Wolfurt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2500 Pers/h
Talförderung:	100 %	Sesselanzahl:	64 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	58 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	11,5 s
Horizontale Länge:	Σ 2764 m	Fahrzeit:	4,68 min
Höhenunterschied:	8,25 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	0,57 %	Motortypenleistung:	536 kW
Schräge Länge:	Σ 2764 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	Σ 2885 m	Spannung:	Tal

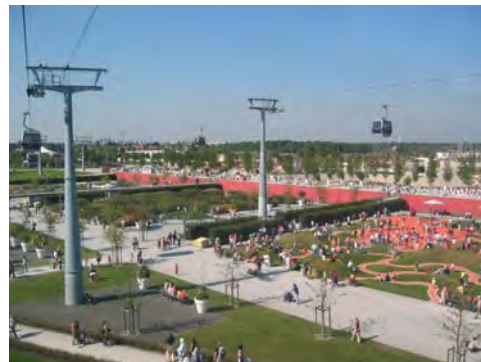
PROJEKTbeschreibung:

Auf dem ehemaligen Flughafengelände München-Riem haben die Vorbereitungsarbeiten bereits Anfang der 90er Jahre begonnen. Bis zum Jahre 2002 wurden großen Flächen des Aufstellungsgeländes der Bundesgartenschau bereits fertiggestellt und mehr als 30.000 Bäume gepflanzt.

Deshalb war die Stützenausteilung eine ziemlich komplexe Aufgabe. Dabei mussten wir die bereits vorhandenen Anlagenteile von der IGA Rostock verwenden.

Das Grundprinzip der Bahn ist unverändert. Wie in Rostock wurde auch in München ein modifizierter Dreieckskurs ausgebildet. Nur die Dreieckswinkel unterscheiden sich etwas. Diese Unterschiede wurden bei der Stationskonstruktion berücksichtigt, so dass einige Segmente vom größeren zum kleineren Winkel der Station angeschraubt wurden. Dies bewirkte eine optimale Anpassung an das Gelände in München.

Die Seillinie ist so ausgelegt, dass die ganze Gartenlandschaft mit dem Badensee und dem neu erschaffenen Rodelhügel gut überschaubar ist und am Ende des Horizonts ein schneebedeckter Gipfel der Alpen im Blickfeld der Besucher liegt.



Die Senkgarten



Ausfahrt Station 1

Die Bautätigkeiten wurden bereits Ende 2002 aufgenommen, damit die Anlage noch entsprechend den derzeit geltenden BO-Seil Vorschriften, geprüft und abgenommen werden kann.

Die Fundamente wurden bis Anfang Sommer 2003 komplett fertiggestellt, damit über den Arbeitsbereichen Gras nachwachsen kann. Ein grossteil der Fundamente wurde ein Meter unter dem zukünftigen Geländeniveau errichtet, so können diese bei den anschließenden Renaturierungsmaßnahmen einfach überschüttet werden. Dank des guten Untergrunds wurden alle Fundamente als Flachgründungen ausgebildet. Die befürchtete sogenannten Rotlagen (ehemalige Schüttungen), mit welcher man die Bombenkrater nach dem Zweiten Weltkrieg aufgefüllt hat, haben auch keine Schwierigkeiten verursacht. Eine Entmunitionierung des Geländes war vor Baubeginn erforderlich, damit die Bauarbeiten ohne Gefahr abgewickelt werden konnten.

Die technische Daten der Anlage sind identisch mit den Daten der IGA Rostock.

Ebenso wird ihr Schicksal das selbe sein – nach Beendigung der Bundesgartenschau 2005 wird die Anlage abgetragen und die Bauteile in der neuen Seilbahnanlage Imbergbahn weiterverwendet.



Zeltdach Station 1



Zeltdach Station 2



Spielplatz

PROJEKT 2002: **8 UB IGA ROSTOCK** (Mecklenburg-Vorpommern, Deutschland)
Doppelmayr Seilbahnen GmbH
6922 Wolfurt

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	8-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	100 %	Förderleistung:	2500 Pers/h
Talförderung:	100 %	Sesselanzahl:	63 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	58 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	11,5 s
Horizontale Länge:	Σ 2721m	Fahrzeit:	4,6 min
Höhenunterschied:	2,70 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	0,17 %	Motortypenleistung:	536 kW
Schräge Länge:	Σ 2721m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	Σ 2842m	Spannung:	Tal

PROJEKTbeschreibung:

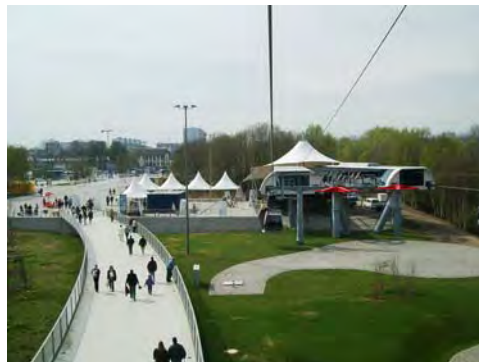
Diese Anlage wurde für die Internationale Gartenschau 2003 in Rostock temporär für ca. 6 Monate Stehzeit errichtet.

Die Anlage verbindet die Zugänge Hamburger Tor und Land's-End.

Um einen effizienten Überblick über das Ausstellungsgelände zu gewährleisten, wurde ein Dreieckskurs gewählt, damit die Besuch bzw. die Passagiere alle Attraktionen auf einer Fahrt besichtigen können.

Dieser neu konstruierte Dreieckskurs wurde aus dem bereits bewährten Baukastensystem entwickelt. Wegen der größeren Zuverlässigkeit und niedrigerem Lärmpegel wurde ein Direktantrieb zum Einsatz gebracht. Bei der Antrieb-Spannstation wurde zwei herkömmliche Stationen nebeneinander gesetzt. In einer befindet sich die hydraulisch gespannte Antriebseinheit in der anderen kann man die Seilscheibe mechanisch nachsetzen, damit kann die Seillängung ausgeglichen werden.

Ein Grossteil der Fahrbetriebsmittel werden auch in dieser Antriebsstation garagiert. Die restlichen Fahrbetriebsmittel befinden sich in den anderen zwei Stationen. Diese Maßnahmen ersparen den Bahnhof. Herkömmliche Traggerüst-überdachungen werden nur bei den zwei Umlenkstationen eingesetzt, über der Antriebsstation ist ein Kunststoffzelt gespannt,



Die Station mit Feuerwehrumkehrplatz



Der Hamburger Tor

damit die technische Ausstattung gut sichtbar ist.

Aus dem Fehler der bei den „Expo-Bahnen“ gemacht wurde, hat man gelernt und deshalb wurden keine Standard-Achter-Kabinen verwendet, sondern es wurden neue Achter-Kabinen mit Rücksitzaufteilung zu diesem Zweck entwickelt. Damals mussten die Fahrgäste auf die Sitzflächen aufknien um das Panorama betrachten zu können. Jetzt können alle Passagiere ungehindert das Ausstellungsgelände überblicken.

Natürlich wurden für behinderte Besucher (speziell für Rollstuhlfahrer) Spezialgondeln vorgesehen.

Die zwei Stationen Land's-End und Dorf Schmal stehen in der Ostsee. Deshalb wurden bei diesen Stationen und auch bei einigen Stützen wegen des schlechten Unterbodens Pfahlgründungen eingesetzt.

Da die Errichtung eines Kabelgrabens wegen des hohen Grundwasserspiegels und bereits fertiggestellten Gartenlandschaften unmöglich war, wurde die Signalübertragung und Stützenüberwachung über ein Lufthängekabel geführt.

Die Anlage wurde von den Gartenschaubesuchern sehr positiv angenommen. Der Füllungsgrad steigt insbesondere bei schlechtem Wetter erheblich, dies auch Dank der großzügigen Kabinen und dem herrlichen Ausblick Richtung Warnemünde und dem Ausstellungsgelände auf dem Festland.

Nach Schließung der Internationalen Gartenschau wird die Anlage demontiert, die Stationen zurückgebaut, die Fundamente Renaturiert und die ganze Anlage wandert nach München zur Bundesgartenschau 2005.

Diese Anlage zeigt, dass aus Standardkomponenten mit anspruchsvoller Planung eine maßgeschneiderte Lösung entstehen kann.



Entlang am Seeufer Dorf Schmal



Station Land's-End

**PROJEKT 2002: 8 SK-v SEEBLIGA (Schruns/Vorarlberg)
Montafoner Hochjochbahn GmbH
6780 Schruns**

TECHNISCHE DATEN:

Bahnart:	8-er Sesselbahn	Förderleistung:	3000 Pers/h
Bahnsystem:	kuppelbar	Sesselanzahl:	43 Stk.
Talförderung:	-	Sesselabstand:	48,0 m
Förderband:	-	Sesselfolgezeit:	9,6 s
Spurweite Strecke:	7,3 m	Fahrzeit:	3,0 min
Horizontale Länge:	832,5 m	Seil Ø:	50 mm
Höhenunterschied:	305,3 m	Motortypenleistung:	608
Mittlere Neigung:	36,7 %	Antrieb:	Tal
Schräge Länge:	890,7 m	Spannung:	Tal
Fahrtstrecke:	910,7 m		

PROJEKTbeschreibung:

Anstelle des ausgediente Doppelschleppliftes Seebliga wurde eine leistungsfähige kuppelbare Achter-Sesselbahn gesetzt.

Mit diesem modernen Bahnsystem konnte die hohe Förderleistung von 3000 Personen/Stunde erreicht werden. Die Kuppeltechnik erlaubt ein äußerst komfortables und sicheres Ein- und Aussteigen und auf Grund der Schleichgeschwindigkeit in den Stationen müssen auch Snowboards nicht abgeschnallt werden. Die Sessel sind mit langlebigen Polstern ausgerüstet und ein Nachrüsten mit Witterungsschutz wurde bereits bei der Planung vorgesehen.

In der Talstation (Seehöhe: 1727 m) befindet sich der elektrische Antrieb verbunden mit der hydraulischen Spanneinrichtung. Um Platz zu sparen und die Natur nicht unnötig zu belasten wurde die Talstation mit einem Quereinstieg versehen. Der halbautomatische Sesselbahnhof wurde auf der rechten Seite als leichte Stahlkonstruktion errichtet.

Die Bergstation befindet sich bei der ehemaligen Aussteigestelle in einer Seehöhe von ca. 2031 m und ist auf Grund der Lawinengefahr mit einem Stahlbetongehäuse geschützt. Das Schutzgehäuse ist auf 14 kN/m² Lawinendruck ausgelegt.

Auf Grund der optimalen Seilführung und dem Entfall der Schleppliftspuren konnten die bisherigen Pistenflächen um mehr als 40% vergrößert werden.



Bergstation mit Lawineneinhausung



3-fach Stütze vor der Bergstation

PROJEKT 2002: **4 UB SHEREGESH (Russland)**
 HSP Alpineservice
 6574 Pettneu

TECHNISCHE DATEN:

Bahnart:	4-er Umlaufbahn	Förderleistung:	
Bahnsystem:	Umlaufbahn	Sesselanzahl:	
Talförderung:	100 %	Sesselabstand:	
Förderband:	-	Sesselfolgezeit:	
Spurweite Strecke:	4,40 m	Fahrzeit:	9,25 min
Horizontale Länge:		Seil Ø:	43 mm
Höhenunterschied:		Motortypenleistung:	
Mittlere Neigung:	25,96 %	Antrieb:	Berg
Schräge Länge:	2545,04 m	Spannung:	Tal
Fahrtstrecke:			

PROJEKTbeschreibung:

Wiedererrichtung der 4 UB Horbergbahn,

PROJEKT 2002: 6 SK ZEINISBAHN (See/Tirol)
Bergbahnen See
6553 See

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Förderleistung:	1800 Pers/h
Talförderung:	33 % Fußgänger	Sesselanzahl:	51 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	60 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	12,0 s
Horizontale Länge:	1278 m	Fahrzeit:	4,51 min
Höhenunterschied:	424 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	33,18 %	Motortypenleistung:	-
Schräge Länge:	1352 m	Antrieb:	Tal
Fahrtstrecke:	1372 m	Spannung:	Tal

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die neue Anlage ersetzt den alten Einsessellift.

Die Stationsstandorte und die Bahnachse blieben unverändert.

Um die Investitionskosten nicht zu sehr in die Höhe zu treiben, haben wir uns für **zwei Ausbaustufen** entschlossen.

In der ersten Ausbaustufe - mit einer Förderleistung von 1800 Pers./h - wurde die Anlage so ausgelegt, dass die Fahrbetriebsmittel an beiden Traggerüsten garagiert werden können. Lediglich in der Talstation wurde noch ein kurzes Abstellgleis vorgesehen. Wenn die Umsatzzahlen und die Fahrgastfrequenzen eine Förderleistungserhöhung möglich bzw. notwendig machen, kann dies mit einer neu aufgestellten Bahnhofshalle leicht erfolgen, da dies bei der Planung berücksichtigt wurde.

Die **Stationsbauten** beschränken sich auf das **notwendigste Ausmaß**.

Wegen der kurzen Bauzeit wurden die Dienstobjekte in Containerbauweise errichtet. Die Container wurden fertigmontiert auf die Baustelle gebracht und auf die Fundamente gehoben. Danach konnte die elektrotechnische Montage sofort beginnen.



Ausstieg Bergstation



Talstation mit der Zubringerbahn

Bei den Erdarbeiten in der Bergstation stellte sich heraus, dass der alte Stationsbereich damals aufgeschüttet wurde und damit für die Lagerung des Abspannfundamentes ungeeignet war. Um eine richtige Gründungssohle zu finden war ein zusätzlich 8 m tiefer Aushub erforderlich.

Diese Anlage ist ein Beispiel dafür, wie mit relativ **niedrigen Investitionskosten** eine moderne Seilbahn mit Ausbaupotential geschaffen kann.



Bei der Abnahme



Fundamentsohle Bergstation in 10m Tiefe

PROJEKTÜBERSICHT 2001

6 UB EISSEE	Mölltaler Gletscher
6 SK-v SEEBLIGABAHN	Schruns
6 SK-v GLETSCHER-JET	Mölltaler Gletscher
6 SK-v SCHEIDBAHN	Serfaus
6 SK-v UNTERBERGALMBAHN	Mayrhofen
6 SK-v SCHNEEKARBAHN	Mayrhofen
6 SK-v HASENBÜHEL	Damüls
6 SK-v ISELER-OBERJOCH	Hindelang
6 SK-v SONNENJET-HOCHZILLERTAL	Uderns
4 SK-v HEIDEBAHN	Sölden
6 SK-v STEINMANN	Obergurgl
4 SK WEDELEXPRESS HOCHZILLERTAL	Kaltenbach
4 SL TOP-JET HOCHZILLERTAL	Kaltenbach
4 SL BRUGGENBODEN	Obergurgl
4 SL ZWEILÄNDERBAHN	Riezlern
3 SL KÜHTAILE	Ötz
2 SL ZAFERNA	Mittelberg

PROJEKT 2001: 4 SL BRUGGENBODEN (Obergurgl/Tirol)
Liftgesellschaft Obergurgl GmbH
6456 Obergurgl

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sessellift		
Bahnsystem:	fix	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2203 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	54 Stk.
Förderband:	höhenverstellbar	Sesselabstand:	13 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Sesselfolgezeit:	6,5 s
Horizontale Länge:	329 m	Fahrzeit:	2,8 min
Höhenunterschied:	85 m	Seil Ø:	36 mm
Mittlere Neigung:	25,8 %	Motortypenleistung:	97 kW
Schräge Länge:	341 m	Antrieb:	Tal - Pilzantrieb
Fahrtstrecke:	341 m	Spannung:	Tal - hydraulisch

PROJEKTbeschreibung:

Der Sessellift ersetzt den Übungslift wobei die Talstation zur besseren Einbindung in die bestehenden Abfahrten etwas talwärts und nach Süden verlegt wurde.

Die Lage der Bergstation wurde in etwa beibehalten.

Weil dieser Lift vornehmlich von ungeübten Schifahrer und Kinder benützt wird, wurde bei der Planung darauf Rücksicht genommen.

So wurde beim Einstieg ein Förderband mit Hubtisch vorgesehen und der Ausstieg großzügig mit flacher Abfahrtsrampe angelegt.

Als Betriebsgebäude wurden optisch aufgepeppte Container mit übersichtlichen Arbeitsplätzen, wie in Obergurgl bereit bei einige Bahnenbewährt vorgesehen.



Gespannter Antrieb mit Förderbandeinstieg



Bergstation fixe Umlenkstation

PROJEKT 2001: **WEDELEXPRESS HOCHZILLERTAL (4 SK)**
(Kaltenbach/Tirol)
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal
GmbH & Co KG
6271 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	90 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	30 m
Spurweite Strecke:	5,2 m	Sesselfolgezeit:	6,0 s
Horizontale Länge:	1084 m	Fahrzeit:	3,9 min
Höhenunterschied:	337 m	Seil Ø:	38 mm
Mittlere Neigung:	31,1 %	Motortypenleistung:	456 kW
Schräge Länge:	1168 m	Antrieb:	Berg/Brückenantrieb
Fahrtstrecke:	1188 m	Spannung:	Tal/hydraulisch

PROJEKTbeschreibung:

Die 4SK Wedelexpress ist die Verbindung zu Hochfügen, von der man von der Bergstation nach Hochfügen abfahren kann.

Vorerst wurde die Anlage ohne Witterungsschutzhauben ausgerüstet. Ein nachrüsten ist jedoch möglich.

Derzeit können der Sessel in den Traggerüsten garagiert werden.

Durch die großzügigen Überdachungen ist ein leichtes Warten auch bei schlechter Witterung möglich.

In der Talstation wurde durch die beengten Platzverhältnisse ein Quereinstieg vorgesehen.

Die Klemmenwartungsbühne ist in der Talstation im verlängerten Traggerüst untergebracht.



Talstation Wedelexpress und Talstation Top Jet



Bergstation

PROJEKT 2001: TOP-JET HOCHZILLERTAL (4 SL) (Kaltenbach/Tirol)
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal
GmbH & Co KG
6271 Uderns

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	4-er Sessellift		
Bahnsystem:	fix	Fahrgeschwindigkeit:	2,6 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2387 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	80 Stk.
Förderband:	ja	Sesselabstand:	16 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Sesselfolgezeit:	6,0 s
Horizontale Länge:	583 m	Fahrzeit:	4,0 min
Höhenunterschied:	175 m	Seil Ø:	36 mm
Mittlere Neigung:	30,0 %	Motortypenleistung:	214 kW
Schräge Länge:	615 m	Antrieb:	Berg/Kompaktantrieb
Fahrtstrecke:	616 m	Spannung:	Tal/...

PROJEKTBECHREIBUNG:

Die Anlage ist die erste der Verbindung zu Hochfügen und erschließt neue Schiffläichen.

Durch die kurze der Anlage würde das fixgeklemmte System gewählt.

Zur Reduzierung der Fahrzeit kam hier ein Einstiegförderband zum Einsatz.

Die Talstation liegt auf gleicher Höhe mit der weiterführenden Anlage 4SK Wedelexpress.

Die Bergstation wirkt durch den Kompaktantrieb optisch leicht.

Die Betriebsgebäude in der Tal- und Bergstation sind aus Holzriegelkonstruktionen mit horizontaler unbehandelter Lärchenschalung.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2001: **6 SK-v STEINMANN (Obergurgl/Tirol)**
Liftgesellschaft Obergurgl GmbH
 6456 Obergurgl

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn mit Witterungsschutz	
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit: 5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung: 2400 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl: 45 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand: 45 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit: 9,0 s
Horizontale Länge:	729 m	Fahrzeit: 2,6 min
Höhenunterschied:	287 m	Seil Ø: 44 mm
Mittlere Neigung:	39,3 %	Motortypenleistung: 426 kW
Schräge Länge:	789 m	Antrieb: Tal - Brückenantrieb
Fahrtstrecke:	809 m	Spannung: Tal - hydraulisch

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die Sesselbahn ersetzt zwei Schleplifte wodurch Abfahrten durch die entfallenden Liftkreuzungen bedeutend sicherer, teilweise Abfahrtsflächen aus Liftrassen zusätzlich gewonnen und der Komfort massiv gesteigert wurde.

Da die Anlage und Abfahrten wie sonst in Obergurgl kaum auftreten größten Teils durch Wald führt wird diese auch bei schlechten Witterung stark frequentiert.

Garagiert werden die Sessel in ebenerdigem Bahnhof in der Talstation.

Der Stichgleisbahnhof verfügt über ein „Kurzschlussgleis“ wodurch für Wartungsarbeiten die Sessel im Bahnhof zirkulieren können.

Auf ein Einstiegsförderband wurde hier durch die großzügige Sesselfolgezeit von 9sec. verzichtet.



Traggerüstmontage Bergstation



Talstation

PROJEKT 2001: **6 SK-v SONNENJET-HOCHZILLERTAL** (Uderns/Tirol)
Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal
GmbH & Co KG
6271 Uderns/Zillertal

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn mit Witterungsschutz		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2800 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	118 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	38,6 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	7,7 s
Horizontale Länge:	1964 m	Fahrzeit:	6,8 min
Höhenunterschied:	517 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	26,3 %	Motortypenleistung:	2 x 384 kW
Schräge Länge:	2043 m	Antrieb:	Berg -
Fahrtstrecke:	2063 m	Spannung:	Tal - hydraulisch

PROJEKTbeschreibung:

Die Doppelsesselbahn wurde auf einen 6-er mit Bubble umgebaut.

Die Stützenfundamente konnten weiterverwendet werden.

Ebenso kann das Rampengebäude in der Bergstation durch überlegte Platzierung der Stationssteher belassen werden.



Talstation



Bergstation

PROJEKT 2001: **6 SK-v SCHEIDBAHN (Serfaus/Tirol)**
Seilbahn Komperdell GmbH
6534 Serfaus

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn mit Witterungsschutz		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2390 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	76 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45 m
Spurweite Strecke:	5,9 m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1449 m	Fahrzeit:	5,0 min
Höhenunterschied:	355 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	24,5 %	Motortypenleistung:	2 x 260 kW
Schräge Länge:	1500 m	Antrieb:	Berg/Brücke
Fahrtstrecke:	1520 m	Spannung:	Tal/...

PROJEKTBECHREIBUNG:

Text:

Besonderheiten:

Quereinstieg mit windgeschützter Anordnung der Betriebsräume und des Kellerförderers.

Siehe auch Homepage!



Bergstation mit Kellerbahnhof



Talstation mit Quereinstieg

PROJEKT 2001: 3 SL KÜHTAILE (Ötz/Tirol)
Skiregion Hochötz Erschließungs GmbH & Co KG
6433 Ötz

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	3-er Sesselbahn	Fahrgeschwindigkeit:	2,2 m/s
Bahnsystem:	fix	Förderleistung:	1965 Pers/h
Bergförderung:	Wintersportler	Sesselanzahl:	122 Stk.
Talförderung:	-	Sesselabstand:	12 m
Förderband:	-	Sesselfolgezeit:	5,5 s
Spurweite Strecke:	4,0 m	Fahrzeit:	5,5 min
Horizontale Länge:	685 m	Seil Ø:	41 mm
Höhenunterschied:	231 m	Motortypenleistung:	216 kW
Mittlere Neigung:	33,7 %	Antrieb:	Berg - Brückenantrieb
Schräge Länge:	726 m	Spannung:	Tal - hydraulisch
Fahrtstrecke:	726 m		

PROJEKTBECHREIBUNG:

Der Schlepplifte Kühtaile wurde durch einen fixen 3-er Sessellift, den ehemaligen Langegg 1, welcher wieder aufgestellt wurde, ersetzt.

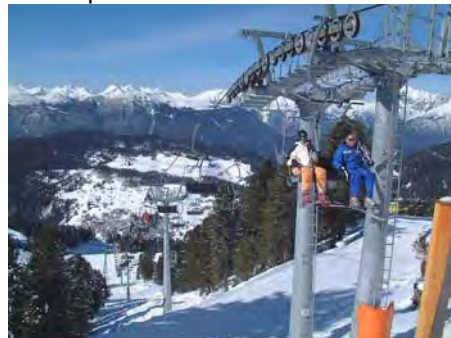
Die Talstation wurde ca. 200 m nordwestlich der ehemaligen Talstation des Kühtaileliftes in einer Seehöhe von ca. 1836 m errichtet. Die alte Gewichtspannung wurde durch eine **neue Spannhdraulik** ersetzt und freistehend ausgeführt. Bergwärts gesehen rechts der Bahnachse wurde das Dienstobjekt mit Dienstraum, Abort und Windfang in Massivbauweise errichtet.

Die Bergstation wurde ca. 160 m östlich der Bergstation Ochsenartenbahn in einer Seehöhe von ca. 2067 m errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung befindet sich in einem zweigeschossigem Massivgebäude. Rechts der Bahnachse ist der Führerraum, NS-Raum und Abort situiert. Im Untergeschoss, welches in Stahlbetonbauweise ausgeführt wurde, ist ein Lagerraum untergebracht. Der Brückenantrieb ist in das Gebäude integriert. Das Bergstationsgebäude wurde in Stahlkonstruktion mit Trapezblech ausgeführt und mit Holz verkleidet.

Der Antrieb, der in der Bergstation als fixer Brückenantrieb ausgeführt wird, erfolgt elektrisch. Die Stromversorgung erfolgt niederspannungsmäßig von der Bergstation Ochsenartenbahn.



freie Spannstation



Die Strecke mit neuen Stützenschäften



Die Bergstation

PROJEKT 2001: **6 SK-v ISELER-OBBERJOCH** (Hindelang/Bayern)
Bergbahnen Hindelang-Oberjoch GmbH & Co KG
D-87541 Hindelang

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn mit Witterungsschutz		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Sesselanzahl:	92 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	36 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	7,2 s
Horizontale Länge:	1375 m	Fahrzeit:	4,8 min
Höhenunterschied:	399 m	Seil Ø:	48 mm
Mittlere Neigung:	29,0 %	Motortypenleistung: kW
Schräge Länge:	1443 m	Antrieb:	Tal/Brücke
Fahrtstrecke:	1463 m	Spannung:	Tal/hydraulisch

PROJEKTBECHREIBUNG:

Unsere Leistungen bei der Errichtung der Anlage:

- die Statische Planung der Betonbauten in der Stationen
- Statik der Schwergewichtsfundamente der Strecke



Bergstation



Talstation mit Bahnhofshalle

PROJEKT 2001: **6 SK-v HASENBÜHEL (Damüls/Vorarlberg)**
Damülser Seilbahnen GmbH & Co KG
6884 Damüls

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn mit Witterungsschutz		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	19Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45,0 m
Spurweite Strecke:	6,1m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1812,00 m	Fahrzeit:	6,32 min
Höhenunterschied:	512,80 m	Seil Ø:	mm
Mittlere Neigung:	28,3 %	Motortypenleistung:	kW
Schräge Länge:	1897,17 m	Antrieb:	Berg / Brücke
Fahrtstrecke:	1897,17 m	Spannung:	Tal / hydraulisch

PROJEKTBE SCHREIBUNG:

Die neue Sesselbahn hat den alten Doppelsessellift ersetzt.
Dabei wurden die alte Stützenfundamente weiterverwendet.



Talstation

Unsere Leistungen bei der Errichtung der Anlage:

- Baustellenkoordination
- SiGe-Plan
- die Statische Planung der Stationsbauten
- Nachprüfen der weiterverwendeten Stützenfundamente
- Optimierung der Verstärkungsmaßnahmen



Bergstation

PROJEKT 2001: 6 SK-v GLETSCHER-JET (Mölltaler Gletscher/ Kärnten)
Mölltaler Gletscherbahnen GmbH & Co KG
9831 Flattach

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	6-er Sesselbahn mit Witterungsschutz		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Förderleistung:	3000 Pers/h
Talförderung:	Wintersportler/Fußgänger	Sesselanzahl:	72 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	36 m
Spurweite Strecke:	6,1 m	Sesselfolgezeit:	7,2 s
Horizontale Länge:	1005 m	Fahrzeit:	3,6 min
Höhenunterschied:	372 m	Seil Ø:	45 mm
Mittlere Neigung:	37,1 %	Motortypenleistung:	557 kW
Schräge Länge:	1075 m	Antrieb:	Tal - Brückenantrieb
Fahrtstrecke:	1095 m	Spannung:	Tal - hydraulisch

PROJEKTBECHREIBUNG:

Diese kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutz wird ganzjährig zur Berg- und Talbeförderung von Fahrgästen mit angeschnallten Wintersportgeräten sowie von Fußgängern betrieben. Bei **Fußgängerbeförderung** werden die Fahrbetriebsmittel mit maximal 2 Personen besetzt.

Die Talstation ist ca. 10 m westlich der Talstation des 2 SL „3000-er“ in einer Seehöhe 2716 m freistehend errichtet. Das Dienstobjekt ist neben dem Einstieg parallel zur Bahnachse angeordnet und wurde in Container-Bauweise ausgeführt.

Von der Talstation führt ein Förderer zum Bahnhof, der ca. 15 m von der Bahnachse entfernt und ca. 2,5 m unter der Einstiegsebene angeordnet ist. Der Bahnhof wird in Stahlbauweise errichtet und verkleidet.

Die Bergstation wurde ca. 15 m westlich der bestehenden **Bergstation** des 2 SL 3000-er in einer Seehöhe von **3089 m** ebenfalls freistehend errichtet. Das Dienstobjekt mit Dienstraum ist in Container-Bauweise ausgeführt.

Die Signalübertragung von der Tal- zur Bergstation erfolgt über **Lufthängekabel**.

Die **Stromversorgung** der Bergstation erfolgt niederspannungsmäßig mit einem **Generator**, der über die Seilbahn angetrieben wird.



Fotos: Talstation mit Bahnhof

PROJEKT 2001: 6 UB EISSEE (Mölltaler Gletscher/ Kärnten)
Mölltaler Gletscherbahnen GmbH & Co KG
9831 Flattach

TECHNISCHE DATEN:

Bahnart:	6-er Umlaufbahn		
Bahnsystem:	kuppelbar	Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	2400 Pers/h
Talförderung:	Wintersportler	Sesselanzahl:	115 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	45 m
Spurweite Strecke:	4,8 m	Sesselfolgezeit:	9,0 s
Horizontale Länge:	1642 m	Fahrzeit:	5,9 min
Höhenunterschied:	556 m	Seil Ø:	43 mm
Mittlere Neigung:	33,9 %	Motortypenleistung:	2 x 285, 1x 430 kW
Schräge Länge:	1766 m	Antrieb:	Berg -
Fahrtstrecke:	1828 m	Spannung:	Tal - ...

PROJEKTBECHREIBUNG:

Durch die Errichtung der neuen Stollenbahn war die vorhandene Förderleistung der Umlaufbahn nicht mehr ausreichend, deshalb wurde die Förderleistung von 1000 auf 2400 Pers/h erhöht.

Bei der ursprünglichen Projektierung im Jahre 1987 wurde die Leistungserhöhung vorgesehen aber wegen der neue Vorschriftenlage wurden etliche Änderungen erforderlich.

Vorgenommene Änderungen:

- Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 4,0 auf 5,0 m/s
- Einbau von zusätzlichen Fahrbetriebsmitteln
- Neue Getriebeübersetzung
- Einbau zusätzliche Antriebsmotor
- Anbringung zusätzliche Schwungmasse
- Umbau der Betriebsbremse
- Verlängerung der Beschleuniger und Verzögerer
- Vergrößerung der Abstellmöglichkeit in der Tal- und Bergstation
- Verstärkung einige Stützenschäfte



PROJEKT 2001: **2 SL ZAFERNA (Mittelberg/Kleinwalsertal)**
Zaferna Sessellift Ges.m.b.R
6993 Mittelberg

TECHNISCHE DATEN:

Bahntype:	2-er Sesselbahn		
Bahnsystem:	fix	Fahrgeschwindigkeit:	2,0 m/s
Bergförderung:	Wintersportler	Förderleistung:	742 Pers/h
Talförderung:	-	Sesselanzahl:	57 Stk.
Förderband:	-	Sesselabstand:	19 m
Spurweite Strecke:	4,0 m	Sesselfolgezeit:	9,7 s
Horizontale Länge:	495 m	Fahrzeit:	4,5 min
Höhenunterschied:	207 m	Seil Ø:	32 mm
Mittlere Neigung:	41,8 %	Motortypenleistung:	72 kW
Schräge Länge:	541 m	Antrieb:	Tal/Pilzantrieb
Fahrtstrecke:	541 m	Spannung:	Tal/hydraulisch

PROJEKTBECHREIBUNG:

Unsere Leistungen bei der Errichtung der Anlage:

- Stationszeichnungen der Tal- und Bergstation
- Stützenausteilung, Seilrechnung, Längenschnitt
- die Statische Planung der Betonbauten in der Stationen
- Statik der Stützenfundamente



Talstation



Talstation

BÜROPROFIL

Nach 22 jähriger Praxis beim führenden Seilbahnplanungsbüro Österreichs - dem Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Wilhelm Kaul – wurde die Gaugelhofer & Ganyecz Seilbahnplanungs GmbH „G & G“ im Jahr 2001 von Herr Ing. Josef Gaugelhofer und Dipl.-Ing. Csaba Ganyecz gegründet.

Das Ingenieurbüro G & G, beschäftigt derzeit sechs Angestellte, davon drei Ingenieure.

Das Spezialgebiet und der Tätigkeitsbereich liegt im Seilbahnbau und umfasst folgende Leistungen:

GESAMTPLANUNG VON SEILBAHNEN:

Die Gesamtplanung einer Seilbahn ist ein sehr komplexes Gebiet und umfasst im wesentlichen:

- Beurteilung von Schigebieten
- Erstellen von Machbarkeitsstudien
- Erstellen von Anforderungskatalogen gemeinsam mit dem Betreiber zur Lösung der konkreten Aufgaben
- Untersuchungen über die Eignung von Seilbahnsystemen
- Seilrechnungen, spezielle Berechnungen von fixverankerten Seilen
- Stützen- und Fundamentberechnungen
- Erstellen der detaillierten Ausschreibungsunterlagen (seilbahntechnische, elektrotechnische sowie bauliche Ausschreibungen)
- Beurteilung der Angebote, Angebotsvergleiche, Ausarbeitung der Werkverträge
- Erstellen von ausführungsfähigen Hochbauplänen
- Erstellen der Statik des gesamten Projektes (Stützen und Stationen)
- Überwachung der Bauarbeiten
- Erstellung von SiGe Plänen
- Bauleitung und Baukoordination
- Endabnahme gemeinsam mit der Behörde
- Prüfen der Endabrechnungen

ERSTELLEN VON SPEZIALBERECHNUNGEN:

Bedingt durch die jahrzehntelange Erfahrung im Seilbahnbau, mit Seilbahnen aller Art, erstellen wir für Seilbahnhersteller und Betreiber, Berechnungen für Spezialprobleme und nicht alltägliche Lösungen. Diese Tätigkeit führen wir für so gut wie alle Hersteller im In- und Ausland durch.