

SALZMANN

INGENIEURE

NEWSLETTER NR. 20, Juni 2018

Skijuwel Alpbachtal Wildschönau / Schatzbergbahn



Das Skijuwel funkelt in neuem Glanz

Neue kuppelbare Einseilumlaufbahn mit Achter-Kabinen +++ Beförderungskapazität auf 2600 Personen stündlich erhöht +++ Geplante Baukosten eingehalten +++ Umsetzung binnen weniger Monate +++ Regionale Handwerksbetriebe als Schlüssel zum Erfolg



„Von allen Planungsbüros hat Salzmänn Ingenieure den besten Vorschlag für das Projekt Schatzbergbahn geliefert. Von Anfang waren sie für uns ein kompetenter und zuverlässiger Partner. Trotz des Zeitdrucks hat das Team stets den Überblick bewahrt.“

*Ludwig Schäffer
Geschäftsführer der Schatzbergbahn GmbH & Co. KG*



ALPBACHTAL WILDSCHÖNAU

DAS LANGE WARTEN HAT EIN ENDE

Straffer Zeitplan, enger Kostenrahmen: Die Erneuerung der Schatzbergbahn im Ski Juwel Alpbachtal Wildschönau war für Salzmann Ingenieure eine besondere Herausforderung. In gut sechs Monaten realisierte das Bregenzer Planungsbüro die Erneuerung der 32 Jahre alten Gondelbahn. Um den Kostenrahmen einzuhalten, musste bestehende Infrastruktur in die neue Anlage integriert werden. Bei der Eröffnung pünktlich zum Start der Wintersaison gab es dann allen Grund zum Feiern: Die geplanten Baukosten wurden eingehalten.

Die Ausgangssituation

Das Tiroler Skigebiet Schatzberg in Auffach bildet zusammen mit den Alpbacher Bergbahnen einen großen zusammenhängenden Skiraum, der unter dem Namen „Ski Juwel Alpbachtal Wildschönau“ bekannt ist. Seit 32 Jahren brachte die 4EUB Schatzbergbahn als einziger Zubringer von Auffach aus die Gäste in das Skigebiet – mit vier Kilometer Länge eine der längsten Kabinenbahnen Österreichs. Die Skifahrer nutzten sie auch als Wiederholungsanlage, da die vorhandenen Pistenflächen sehr weiträumig und ansprechend sind.

Obwohl technisch in einem einwandfreien Zustand, wünschten sich die Betreiber seit Jahren die Erneuerung der Anlage. Grund dafür war die zu geringe Förderleistung von maximal 1600 Personen pro Stunde – zu wenig für bis zu 5000 tägliche Ersteintritte in der Hochsaison. Um diese ins Skigebiet zu bringen, benötigte die frühere Gondelbahn durchschnittlich vier Stunden. Wartezeiten an der Talstation bis zu 50 Minuten waren die Folge. Eine Geduldsprobe, die immer weniger Gäste über sich ergehen lassen wollten.

Aufgrund dieser Überlastung nutzten speziell am Vormittag nur wenige Wiederholer die Bahn. Auch den parallel verlaufenden Schlepplift nutzten die Gäste aufgrund seiner Länge von zwei Kilometern kaum mehr und mieden die attraktiven Pisten. Die gesamte Anlage hing buchstäblich in den Seilen.

Mit „Snow-how“ zum Erfolg

Der beste Vorschlag für die Erneuerung der Anlage kam vom Bregenzer Planungsbüro Salzmann Ingenieure mit seinem „Snow-how“ aus 350 umgesetzten Seilbahnprojekten. „Als wir die Anfrage im Jahr 2013 erhielten, war der Kundenwunsch klar: mit möglichst geringen Kosten die Förderkapazität und den Komfort deutlich zu erhöhen“, erinnert sich Geschäftsführer Stephan Salzmann. >>>

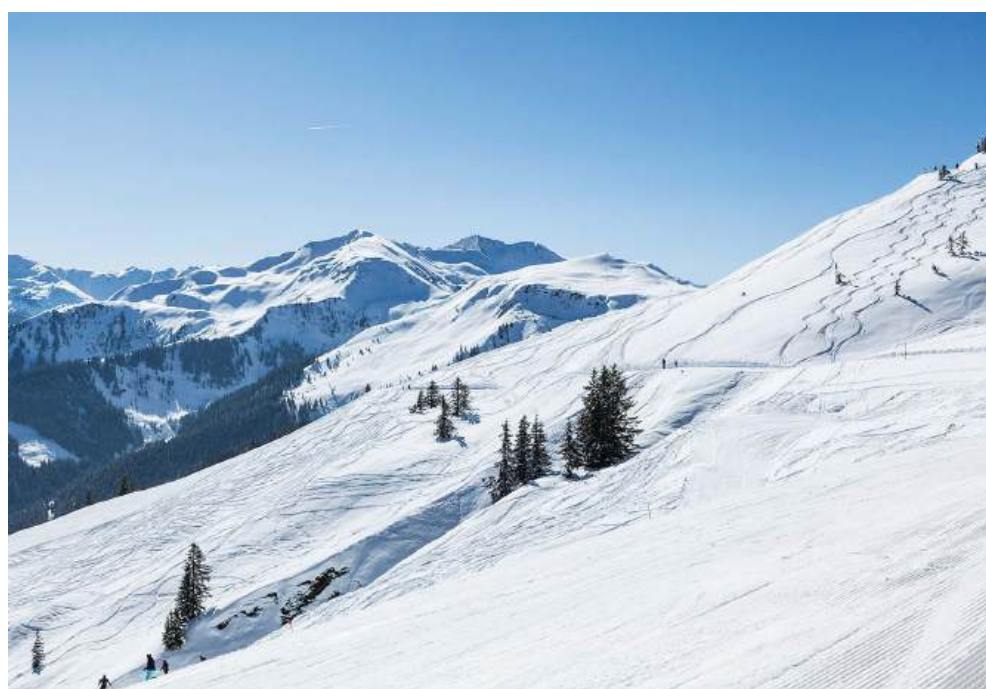


Fakten zur 8EUB Schatzbergbahn

Bahnsystem	8er-Einseilumlaufbahn mit Mittelstation
Förderleistung	2.650 Personen/h
Fahrstrecke	4.061 Meter
Höhenunterschied	912 Meter
Mittlere Neigung	23,41 %
Anzahl Kabinen	142 Stück
Max. Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeit	13 Minuten
Elektr. Leistung	1.143 kW
Hersteller	Doppelmayr
Baukosten	18 Mio. Euro

WILDSCHÖNAU

ALPBACHTAL



„Wir hatten einen tollen Saisonstart! Die neue Bahn kann jetzt stündlich rund 2600 Gäste ins Skigebiet bringen. Am Lift geht es dadurch flott voran und keiner muss mehr lange warten.“

Ludwig Schäffer

Geschäftsführer der Schatzbergbahn GmbH & Co. KG

Die weiträumigen Pisten machen die Schatzbergbahn auch als Wiederholungsanlage attraktiv.



Mit einer Länge von 4 Kilometern ist die Schatzbergbahn eine der längsten Kabinenbahnen Österreichs.





Bei der Talstation überspannt ein Stahlbau Teile des Untergeschoßes, die erhalten bleiben mussten, um die Infrastruktur weiter zu nützen. Auch an schönen Skitagen gibt es kaum mehr Wartezeiten. Bei der alten Anlage mussten sich die Skifahrer bis zu 50 Minuten anstellen.



Um den engen Kostenrahmen einzuhalten, wurden die neuen Stationsgebäude auf die bestehenden Untergeschosse gebaut.

„Für uns war deshalb auch die Schlussfolgerung eindeutig: Wir mussten möglichst viel der bestehenden Infrastruktur weiter nützen.“

Salzmann Ingenieure prüfte Alternativen wie ein „Retrofit“ der bestehenden Anlage, alternative Bahnsysteme und auch die Verlegung der Stationsstandorte. Letztlich waren die Vorgaben am besten mit einer modernen, kuppelbaren Einseilumlaufbahn mit Kabinen für acht Fahrgäste zu bewerkstelligen.

Als die Investitionsentscheidung im Jahr 2016 fiel, lag die Kostenschätzung für die vier Kilometer lange Bahn und die Erneuerung der drei Stationen schließlich bei 18 Millionen Euro. Um das enge Budget einzuhalten, mussten die Untergeschoße der Tal-, Mittel- und Bergstation bestehen bleiben. Damit konnten vorhandene Infrastrukturen wie drei Trafostationen, zwei Pumpstationen, Beschneigungsanlage, Büros und Skiverleih weiter genutzt werden. Auch die bestehende Trasse blieb fast unverändert. In der Talstation wurden Rolltreppen, in der Mittelstation eine Rampe eingeplant, um den Gast komfortabel von der Piste auf den höhergelegenen Bahnsteig zu bringen. >>>



Die Architektur mit Satteldächern und heimischen Hölzern verbindet Tradition und Moderne.

Die Bergstation samt Bahnsteig mit Zu- und Abgang sowie neuem Anschallplatz wurde nördlich vom Bestand neu gebaut. Der Abstellbahnhof fand auf dem bestehenden Untergeschoß Platz. Die Garagierung der Kabinen erfolgt nun in der Tal- und Bergstation in einem ebenerdigen Stichgleisbahnhof mit Revisionschleife. Das Förderseil läuft über beide Teilstrecken, wobei sich der Antrieb aus seilstatistischen Gründen in der Bergstation befindet. Die Abspannung des Förderseils erfolgt in der Talstation.

Eine unangenehme Überraschung brachten die Bauarbeiten an der Talstation. Entgegen den ersten Berechnungen ließ die Statik des Untergeschoßes einen Aufbau nicht zu. Salzmann Ingenieure fanden rasch eine Lösung: Rund die Hälfte des früheren Untergeschoßes wurde abgetragen, die andere Hälfte wird von einem neuen Stahlbau überspannt.

„So eine Situation ist natürlich eine riesige Herausforderung. Da braucht es von allen Beteiligten größte Flexibilität“, erinnert sich Stephan Salzmann. Immerhin gab es einen positiven Nebeneffekt: Auch Kassen und Toilettenanlagen wurden nun erneuert. „Trotz dieses zusätzlichen Aufwands konnten wir die geplanten Baukosten einhalten“, freut sich Salzmann.

Verspätung? Nicht bei dieser Bahn!

Zweite große Herausforderung neben den Kosten war der Zeitdruck. Trotz termingerechter Einreichung kam die Bauverhandlung erst mit einmonatiger Verspätung zustande. Erst am 20. Mai 2017 erfolgte schließlich der Spatenstich – nur sechs Monate vor der geplanten Inbetriebnahme. Doppelmayr als Lieferant der Anlage und die vielen ortsansässigen Fachbetriebe leisteten ganze Arbeit: Durch ihre Schnelligkeit und Kompetenz konnte der Zeitplan doch noch eingehalten werden.

Zudem sorgten die Handwerker mit ihrer Arbeit für die Sichtbarkeit traditioneller Werte: Die Beibehaltung der Satteldächer und die Verwendung heimischer Hölzer zeigen nun eine gute Mischung aus Nachhaltigkeit und Moderne.

Am 8. Dezember 2017 ging die neue Schatzbergbahn schließlich pünktlich in Betrieb. Die neue Bahn hat die erhofften Effekte gebracht: An der Talstation gibt es kaum mehr Wartezeiten, die Pisten werden deutlich mehr genutzt. Die Zufriedenheit der Gäste ist deutlich gestiegen. ■

„Der Zuverlässigkeit und Kompetenz aller beteiligten Firmen ist es zu verdanken, dass die neue Schatzbergbahn pünktlich in Betrieb gehen konnte!“

DI Stephan Salzmann
Geschäftsführer Salzmann Ingenieure



KUNDEN- & PRESSESTIMMEN

Super Skigebiet! Uns haben vor allem die Größe, die Abwechslung und die Nähe zu Deutschland gefallen. Ebenfalls musste an keinem Lift länger als drei Minuten gewartet werden und das Skigebiet war nicht überlaufen. Absolut Top. (...) Wir können nichts Negatives finden und das Skigebiet hat uns als neue Fans gewonnen. Wir empfehlen euch ohne Bedenken weiter und kommen bestimmt wieder.

Robert Stange, Facebook

Schöne Umgebung, super Pisten und keine Wartezeiten bei den Liften. Einfach toll!

Jan Smolko, Facebook

(...) Sie sind unübersehbar, die 142 leuchtend roten Achtergondeln der neuen Schatzbergbahn, die ab Dezember die Wintersportler noch schneller, komfortabler, barrierefrei und ohne längere Wartezeiten ins Skigebiet „Ski Juwel Alpbachtal Wildschönau“ befördern. Sie sind Teil des 18-Millionen-Projekts, das die Erneuerung des gesamten Seilbahnsystems ebenso inkludiert wie den Umbau und die Modernisierung der Liftstationen. Nach der offiziellen Eröffnung am 8. Dezember kann in der Wildschönau also kräftig gefeiert werden. (...)

Presse.Tirol

(...) Das Ski Juwel Alpbachtal Wildschönau zählt mit seinen vier Bergen und zwei Tälern zu den familienfreundlichsten Skigebieten Tirols und überzeugt mit viel Natur und authentischer Atmosphäre. Dank der neu gebauten Schatzbergbahn wird das Skifahren in dem vielfach ausgezeichneten Gebiet nun noch besser und bequemer. (...)

Press.austria.info



SALZMANN INGENIEURE

PROJEKTENTWICKLUNG
SEILBAHN-GENERALPLANUNG
PROJEKTMANAGEMENT

Jede Seilbahn ist einzigartig – wie der Berg, den sie erschließt! Salzmann Ingenieure stehen für maßgeschneiderte Lösungen – von der ersten Projektidee bis zum genehmigten Projekt, vom Baubeginn bis zur abgenommenen Anlage.

Salzmann Ingenieure ZT GmbH
A.-Kauffmann-Straße 5
A - 6900 Bregenz
Tel. +43 (0)5574-455240
salzmann-seilbahnplanung.at

Salzmann Ingenieure AG
Bahnhofstraße 3
CH - 9443 Widnau (SG)
Tel. +41 (0)71-7270638
salzmann-seilbahnplanung.ch