

MELZER & HOPFNER - Seilbahnprojekte 2024

Seit über 35 Jahren zählt das Vorarlberger Seilbahnplanungsbüro Melzer & Hopfner zu den renommiertesten Seilbahnplanern im Alpenraum.

Über 300 Seilbahnen wurden in dieser Zeit erfolgreich realisiert.

Auch heuer sind wieder zahlreiche, große und einzigartige Projekte auf Schiene und nähern sich seit dem Frühjahr 2024 in Riesenschritten ihrer Bestimmung entgegen. Ein Auszug der heurigen Projekte, welche sich allesamt im Bau befinden, werden hiermit vorgestellt.

10EUB 12er Nord Hinterglemm (Sbg, AT)

Generalplanung:	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co. KG Projektleiter: Rudolf Huber
Örtliche Bauleitung:	TL. Florian Eberharter
Seilbahntechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Elektrotechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Förderseil:	Fatzer, Romanshorn
Kabinen:	CWA, Olten

34 Jahre nach der unvergesslichen Sonnen-WM 1991 soll im weltbekannten Salzburger Skiort von 4. bis 16. Februar 2025 erneut ein stimmungsvolles Wintermärchen geschrieben werden.

Um sich in etwa einem halben Jahr als perfekter Gastgeber präsentieren zu können, laufen die Vorbereitungen in einer der größten und innovativsten Tourismusdestinationen der Alpen bereits auf Hochtouren. Im Mittelpunkt steht weiterhin das Konzept „Ein Berg - alle Bewerber“. So werden sämtliche Rennen auf dem Zwölferkogel in Hinterglemm ausgetragen, der alle WM-Pisten mit nur einem Zielraum für alle Disziplinen, vereint.

Die FIS Alpine Ski Weltmeisterschaften 2025 sollen aber nicht nur eine WM der kurzen Wege für die Skistars und Fans aus aller Welt werden, auch in punkto zukunftsfähiger Infrastruktur und Nachhaltigkeit sollen mit der Heim-WM neue Maßstäbe in der Durchführung einer Sport-Großveranstaltung gesetzt werden. Ein Seilbahnprojekt, welches bis Ende 2024, also noch vor der WM-Eröffnung errichtet wird, ist der Ersatz der bestehenden 12EUB Zwölfernordbahn.

Die 1989 errichtete Anlage in einer Teilstrecke führt vom westlichsten Schigebietsbereich Hinterglemm direkt auf den 12er Kogel. Sie dient einerseits als

10EUB 12er Nord	
Förderleistung (P/h)	2.600
Fahrgeschwindigkeit (m/s)	6,50
Folgezeit (s)	13,85
Gehängeabstand (m)	90
Fassungsraum Kabinen (Pers.)	10
Spurweite Strecke (m)	6,40
Höhe Talstation (m ü.d.A.)	1.110,72
Höhe Bergstation (m ü.d.A.)	1.985,82
Höhenunterschied (m)	875,10
schräge Bahnlänge (m)	1.936,90
mittlere Neigung (%)	51,04
Fahrzeit (min)	6,51
Antrieb	Berg – Brücke – Direktantrieb
Abspannung	Tal
Anzahl Fahrbetriebsmittel (Stk.)	56
Anzahl Stützenstandpunkte (Stk.)	13
Motorleistung	Betrieb (kW): 823 Anfahren (kW): 978
Seil Dm (mm):	56



Fotos und Visualisierungen: Melzer & Hopfner (3)

Zubringer Anlage aber auch als Verbindungsglied zwischen dem Schigebietsteil Hochalm und dem 12er Kogel. Zudem stellt die geplante Seilbahn 12er Nord, neben der Seilbahn 12er Kogel selbst eine redundante Zubringerachse auf den 12er Kogel dar. Gleichzeitig wird die neue Seilbahnanlage eine zentrale Rolle bei der Versorgung im Zuge der WM-Veranstaltung spielen.



Während die Bergstation auf nahezu derselben Stelle wie die bisherige errichtet wird, rückt die Talstation weiter westlich – hin zu bestehenden Hochalmbahn – um die schichttechnische Verbindung zwischen diesen beiden Anlagen und damit auch Schigebietsteilen zu verbessern.

Im Zuge des Neubaus dieser Seilbahnanlage wird auch die schichttechnische Anbindung zwischen dem 12er Nordhang und dem Hochalmgebiet deutlich attraktiviert. Dies wurde mittels einer ca. 80m langen Schibrücke, welche von der 12er Nordpiste einen Radweg, die Saalach sowie die Glemmtaler Landesstraße überspannt und quasi direkt zur neuen Talstation der 12er Nordbahn führt, realisiert.

Da diese Baumaßnahme speziell im Talstationsbereich recht umfangreich ist, wurde entschieden, den Bauabschnitt 1 – Schibrücke – im Jahr 2023 fertigzustellen.

Trotz des recht späten Baubeginnes Mitte August 2023 konnte der Bau problemlos und zeitgerecht abgewickelt werden. Das Auflegen der Stahlbrückenelemente wurde Ende November durchgeführt. Die Betriebsaufnahme erfolgte Anfang Dezember 2023.

Die Ingenieure von Melzer & Hopfner zeichneten beim Brückenprojekt für die

Gesamtplanung, Einreichung, Ausschreibung und Bauabwicklung verantwortlich. Auch bei der diesjährigen Seilbahnanlage 10EUB 12er Nord zeichnen die Ingenieure von Melzer & Hopfner für die Gesamtplanung, Einreichung, Ausschreibungen Seilbahntechnik und Baugewerke sowie die Bauabwicklung selbst verantwortlich.

10EUB Streuböden 1. + 2. TS, Fieberbrunn (Tirol, AT)

Schier endlose Pisten, verschneite Hänge

Seilbahntechnische Planung:	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co. KG
Hochbauplanung:	Arch. Fliri, Fieberbrunn
Örtliche Bauleitung:	Arch. Fliri, Fieberbrunn
Seilbahntechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Elektrotechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Förderseil:	Teufelberger, Wels
Kabinen:	CWA, Olten,

und eine faszinierende Landschaft. Der Skicircus Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn bietet Skivergnügen auf höchstem Niveau und gilt mit seinen rund 270 Abfahrtskilometern als eines der größten und attraktivsten Schigebiete Österreichs und der Welt.

Aber auch eine Top Destination muss sich ständig weiterentwickeln, um stets am Stand der Technik und der Gästeerwartungen zu bleiben. Hierfür wird dieses Jahr in Fieberbrunn die Zubringeranlage ersetzt. Bis dato führte eine Gruppenumlaufbahn in 2 Sektionen auf den Hausberg der Fieberbrunner. Ersetzt wird die aus dem Jahre 1991 stammende Gruppenumlaufbahn durch eine top moderne und zeitgemäße 10er Kabinenbahn.

Durch den Neubau werden nicht nur Förderkapazität und Komfort deutlich auf-

gewertet. Vor allem die sich nun bietende Möglichkeit barrierefrei und ohne Umsteigen, sprich auf direktem Wege, vom Parkplatz der Bergbahnen Fieberbrunn auf deren Hausberg, den Lärchfilzkogel (1.654m ü.d.A.), zu gelangen ist eine deutliche Qualitäts- und Komfortsteigerung für die Gäste.

Der Standort der neuen Talstation sowie die Streckenführung selbst bleiben annähernd gleich. Die neue Bergstation rückt etwa 40m weiter bergwärts auf das nächst höher gelegene Hochplateau und bietet somit mehr Möglichkeiten für die Bergbahnbetreiber und auch den Schigast. Die Zwischenstation wird annähernd an selber Stelle situiert. Lediglich geringfügige Lageoptimierungen wurden durchgeführt, um die neue Seilbahntechnik samt deren Hochbau sanft und ideal ins Gelände zu setzen.

Der Baukörper der Talstation wird doppelstöckig ausgeführt. Wobei im Untergeschoss neben der öffentlichen WC-Anlage die für den Seilbahnbetrieb erforderlichen Technikräume sowie diverse Lagerräume untergebracht sind. Im Erdgeschoss, also der Seilbahnebene sind neben den großzügig witterungsgeschützten Verkehrsflächen vorrangig die für den Seilbahnbetrieb erforderlichen Diensträume vorgesehen.

Im Untergeschoss der Zwischenstation, nahezu vollkommen im Erdreich versteckt, wurde der Schiebeschleifenbahnhof für die 2 Sektionen-Bahn situiert. Über einen Kellerförderer gelangen die Kabinen von der Seilbahn zu deren Abstellplatz und umgekehrt. Ebenso im Untergeschoss integriert sind das Werkstattpodest die Trafoszellen, welche u.a. den Strom für den leisen Direktantrieb der 1. Teilstrecke der Seilbahn bereit stellt. Auf der Seilbahnebene sind neben der großzügigen öffentliche WC-Anlage vorrangig die Räumlichkeiten für den Seilbahnbetrieb vorgesehen. Die Zwischenstation





Foto: Bergbahnen Fieberbrunn

ist seilbahntechnisch derart ausgeführt, dass sowohl die 1. Teilstrecke als auch die 2. Teilstrecke im Bedarfsfall vollkommen voneinander unabhängig betrieben werden können. Somit sind die Bergbahnen Fieberbrunn für alle Eventualitäten bestens vorbereitet.

Um den Gästen des Skicircus nicht nur besten Komfort und Technik sondern auch besten Service zu bieten, wird ebenso an der Bergstation ein großzügiges nach Geschlechtern getrenntes öffentliches WC realisiert. Natürlich auch mit einem separaten Bereich für Familien und eingeschränkte Personen.

Als Werkstoff für die geplante Infrastruktur wird vorrangig das Naturprodukt Holz in Kombination mit großflächigen PV-Elementen an den Stationen eingesetzt.

Die Bauverhandlung konnte bereits im Jahre 2023 positiv durchgeführt werden. Insofern stand dem Baustart im Frühling 2024 nichts mehr im Wege.

Das Büro Melzer & Hopfner ist seit 1993 in Saalbach, Hinterglemm und Leogang erfolgreich tätig. In dieser Zeit durften gemeinsam mit den Bergbahnunternehmen 38 Seilbahnanlagen realisiert werden. Mit Fieberbrunn, dem Freeride-Mekka der Alpen, dürfen wir nun den gesamten Skicircus mit unserem Know-How unterstützen.

„Wir wissen dieses große Vertrauen sehr zu schätzen und bedanken uns an dieser Stelle bei den Bergbahnen Fieberbrunn, aber auch dem gesamten Skicircus für die jahrelange Treue und das Vertrauen in unser Büro“, so Daniel Mangold.

10EUB Streuböden 1. + 2. TS		
	1. Teilstrecke	2. Teilstrecke
Förderleistung (P/h)	2.500	2.500
Fahrgeschwindigkeit (m/s)	6,00	6,00
Folgezeit (s)	14,40	14,40
Gehängeabstand (m)	86,40	86,40
Fassungsraum Kabinen (Pers.)	10	10
Spurweite Strecke (m)	6,40	6,40
Höhe Talstation (m ü.d.A.)	839,17	
Höhe Zwischenstation (m ü.d.A.)	1.210,27	1.210,27
Höhe Bergstation (m ü.d.A.)		1.645,22
Höhenunterschied (m)	371,10	434,95
schräge Bahnlänge (m)	1.375,93	1.636,96
mittlere Neigung (%)	28,14	27,76
Fahrzeit (min)	5,13	6,00
Antrieb	Berg – Direktantrieb	Berg - Direktantrieb
Abspannung	Tal	Tal
Anzahl Fahrbetriebsmittel (Stk.)	42	49
Anzahl Stützenstandpunkte (Stk.)	10	12
Motorleistung Betrieb (kW):	425	484
Anfahren (kW):	526	597
Seil Dm (mm):	50 - kompaktiert	50 - kompaktiert

**6SBK Tröglbahn,
Nassfeld (Kärnten, AT)**

Generalplanung:	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co. KG Projektleiter: Peter Rüdissler
Örtliche Bauleitung:	TL. Stefan Flaschberger
Seilbahntechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Elektrotechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Förderseil:	Teufelberger, Wels

Das Nassfeld – das größte und bekannteste Schigebiet im Süden von Kärnten, nahe der Grenze zu Italien. Mit seinen weitläufigen Pisten, welche sich insgesamt über ca. 110km erstrecken, sowie der vielfältigen Aufstiegshilfen, bietet das Nassfeld optimale Bedingungen für Wintersportler aller Könnensstufen.

In den 1960er Jahren begann die touristische Entwicklung des Gebiets hin zu einem der bekanntesten Schigebiete in Österreich. Kontinuierliche Weiterentwicklung und Investition in die gesamte Infrastruktur, um den Bedürfnissen und Anforderungen von Wintersportlern gerecht zu werden, bilden die Grundpfeiler dieser Erfolgsgeschichte.

Nach wie vor gilt der Grundgedanke der ständigen Weiterentwicklung und Optimierung, um den Gästen Spitzenqualität in allen Belangen bieten zu können. Insofern wird in diesem Jahr die in die Jahre gekommene kuppelbare 4er Sesselbahn Tröglbahn aus dem Jahre 1985 durch ein neues Modell aus dem Hause Doppelmayr ersetzt.

39 Jahre tat die alte Dame ihren Dienst, nun wird sie durch eine hochmoderne 6er Sesselbahn mit Sitzheizung und blauen Wetterschutzhauben abgelöst.

Hauptkriterien für die Baumaßnahmen waren die kompromisslose Erhöhung des Komforts für die Fahrgäste sowie die Optimierung der Streckenführung unter Bedachtnahme der Investitionskosten.

Hier waren Ideen gefragt und so engagierte man das renommierte Planungsteam Melzer & Hopfner aus Bregenz.



6SBK Tröglbahn	
Förderleistung (P/h)	3.000
Fahrgeschwindigkeit (m/s)	6,00
Folgezeit (s)	7,20
Gehängeabstand (m)	43,20
Fassungsvermögen Sessel (Pers.)	6
Spurweite Strecke (m)	6,40
Höhe Talstation (m ü.d.A.)	1.409,00
Höhe Bergstation (m ü.d.A.)	1.859,00
Höhenunterschied (m)	450,00
schräge Bahnlänge (m)	1.774,87
mittlere Neigung (%)	26,35
Fahrzeit (min)	5,41
Antrieb	Berg - Brücke - Doppelmayr Section Drive DSD
Abspannung	Tal
Anzahl Fahrbetriebsmittel (Stk.)	90
Anzahl Stützenstandpunkte (Stk.)	18
Motorleistung Betrieb (kW):	674
Anfahren (kW):	875
Seil Dm (mm):	50



Fotos und Visualisierungen: Melzer & Hopfner

Die idealen Stationsstandpunkte waren rasch gefunden. Die Herausforderung bestand darin, für die sich nun ergebende Trassierung eine seilbahnrechtliche Genehmigung zu erwirken. Denn in den altbekannten Bauverbotsbereich ragen diverse Wohnobjekte. Um hier ein sinnvolles, sicheres und für alle Parteien tragbares Überwachungskonstrukt zu generieren, werden an den erforderlichen Stellen spezielle Infrarotsensoren installiert, welche einen Brand frühzeitig erkennen und eine entsprechende Alarmierung auslösen.

Die Platzierung der Talstation wurde quasi an selber Stelle wie die bisherige gewählt. In Kombination mit der situativ angepassten Formgebung des Talstationsgebäudes konnte neben der schlichten und zeitlosen Gebäudesprache die Piste im Talkessel verbreitert werden und somit die Verkehrsströme der Schifahrer optimiert werden.

Der Stichgleisbahnhof wird seitlich der Talstation auf Seilbahnebene situiert. Neben den betrieblich notwendigen Räumlichkeiten, werden diverse Büros für die Bergbahn und Ticketautomaten Baukörper integriert.

Die Bergstation, welche mit einem großzügigen Untergeschoss ausgestattet wird, wurde um ca. 25m weiter südlich verschoben. Dadurch entsteht ein großzügiger Ausstiegsbereich für die mit der Seilbahn ankommenden Gäste. Im UG sind ein großräumiges Lager sowie Trafozellen, Seilbahn- und Beschneigungs elektrik untergebracht.

Das technische Konzept sieht die hydraulische Abspannung im Traggerüst der Talstation vor, der starre Antrieb mittels DSD (Doppelmayr Section Drive) wird am Berg situiert.

Der Baustart fand im April 2024 statt, die Kollaudierung ist im November 2024 vorgesehen.

**8SBK Teufeltalbahn,
Gerlos (Tirol, AT)**

Generalplanung:	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co. KG Projektleiter: Rudolf Huber
Örtliche Bauleitung:	TL. Andreas Fuchs
Seilbahntechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Elektrotechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Förderseil:	Fatzer, Romanshorn



Das Schigebiet Gerlos liegt im Herzen der Zillertal-Arena, flankiert von den Nachbarn Zell am Ziller, Königsleiten und Gerlosplatte.

Gemeinsam bildet man die Zillertal-Arena, welche mit nunmehr 52 Seilbahnanlagen und 150 Pistenkilometern das größte Schigebiet im Zillertal darstellt.

Im Jahre 2019 ging die 10EUB Stuanmandlbahn in Betrieb, dies war nach der 2016 errichteten 10EUB Dorfbahn der zweite Schritt für einen hochqualitativen Anschluss vom Ortszentrum Gerlos an das Nachbarschigebiet in Zell. In diesem Jahr folgt der dritte und somit der letzte Schritt um die „Komfortlücke“ nach Zell zu schließen.

Bei ihrem Vorhaben werden sie – wie bereits bei den vorgenannten Projekten 10EUB Dorfbahn und 10EUD Stuanmandlbahn – fachlich unterstützt vom Vorarlberger Planungsbüro Melzer & Hopfner aus Bregenz.

Nach eingehendem Variantenstudium entschied man sich, das letzte Glied in der Kette mit einem windstabilen 8er Sessel mit Wetterschutzhauben und Sitzheizung auszustatten, sodass nunmehr eine hochmoderne und äußerst komfortable Verbindung vom Ortszentrum bis an den Rand des Schigebietes Zell entsteht.

Die neue Talstation wird im direkten Anschluss an die im Jahre 2023 fertiggestellte 10EUB Wilde Krimml platziert. Durch die Neupositionierung dieser beiden Stationen ist der Bereich „aufgeräumt“ und für die Gäste deutlich großzügiger und komfortabler gestaltet. Der einhüftige Stichgleisbahnhof wird beinahe zur Hälfte eingeschüttet, um den Baukörper möglichst reduziert gestalten zu können.

Die Bergstation liegt am höchsten Punkt des Schigebietes. Die Station ist aus Witterungsgründen und aufgrund der Höhenlage komplett geschlossen ausgeführt. Sie beinhaltet neben der reinen Seilbahnstation Technikräume, Energieversorgung, Wasserreservoir und ein äußerst großzügiges Lager für die Bergbahnen im Untergeschoss. Auf der Südfassade der Bergstation wird eine zeitgemäße Photovoltaik-Anlage installiert.

Das technische Konzept sieht eine 8er Sesselbahn mit Direktantrieb vor.

Der starre Brückenantrieb ist in der Bergstation angeordnet, abgespannt wird im Tal. Der Bahnhof für sämtliche Fahrzeuge befindet sich im Tal.

Die 8er Sessel mit Einzelsitzoptik, Wetterschutzhauben und Sitzheizung bieten hervorragenden Komfort. Zudem ist das Fahrzeug aufgrund seiner Masse äußerst windstabil und sorgt somit für höchste Verfügbarkeit auch bei der ein- oder anderen Brise.

Sämtliche Hochbauten werden von Melzer & Hopfner geplant bzw. konzipiert und tragen deren deutliche Handschrift. Klare, schnörkellose Architektur, reduzierte Bauweise und hohe Funktionalität sprechen für sich.

Die Baugenehmigung wurde am 10.3.2024 durch das BMK erteilt. Das Bauvorhaben wird zur Gänze in diesem Jahr durchgezogen, die Abnahme der Anlage ist für Nov. 2024 terminiert.

8SBK Teufeltalbahn,	
Förderleistung (P/h)	2.750
Fahrgeschwindigkeit (m/s)	5,00
Folgezeit (s)	10,47
Gehängeabstand (m)	52,36
Fassungsraum Fahrzeuge (Pers.)	8
Spurweite Strecke (m)	7,70
Höhe Talstation (m ü.d.A.)	2.058,20
Höhe Bergstation (m ü.d.A.)	2.280,00
Höhenunterschied (m)	221,80
horizontale Bahnlänge (m)	886,00
schräge Bahnlänge (m)	919,14
mittlere Neigung (%)	25,03
Fahrzeit (min)	3,61
Antrieb	Berg – Brücke
Abspannung	Tal
Anzahl Fahrzeuge (Stk.)	41
Anzahl Stützenstandpunkte (Stk.)	8
Motorleistung	Betrieb (kW): 295
	Anfahren (kW): 374
Seil Dm (mm):	48

35PB Karrenseilbahn, Dornbirn (Vorarlberg, AT)

Konzeptplanung Betreuung Architekturwettbewerb Seilbahntechnische Vergabe Behördenkoordination Ausschreibung Baugewerke	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co. KG Projektleiter: Rudolf Huber
Örtliche Bauleitung:	Rudolf Huber Melzer & Hopfner
Seilbahntechnik:	Frey Stans



Die Talstation der Karrenseilbahn erhält ein neues Kleid sowie eine neue Steuerung.

Die Talstation der Dornbirner Karrenseilbahn soll Ende 2024 bzw. Anfang 2025 teilweise neu gebaut werden. Als ausführendes Architekturbüro zeichnet sich die Johannes Kaufmann und Partner GmbH verantwortlich.

Im Zuge des Refresh's des Talstationsgebäudes, wird auch die Seilbahntechnik nach 25 Jahren technisch wieder auf den neuesten Stand gebracht werden. Vorrangig wird die Steuerung gänzlich ausgetauscht.

Mit dem Bau sollen „deutliche Verbesserungen für die Fahrgäste erreicht“ und die internen Abläufe für die Seilbahn und das Panoramarestaurant auf dem Karren deutlich verbessert werden, so der VST. Herbert Kaufmann der Dornbirner Seilbahn AG.

Das neue Talstationsgebäude wird sich optisch an den Bestand anlehnen und modern sowie funktional gestaltet. Dabei soll der Kern des Gebäudes mit der Seilbahntechnik bestehen bleiben, ergänzt wird das Gebäude durch Zubauten östlich und westlich. Wobei im neuen Osttrakt die Infrastruktur für div. Lagerflächen für die Bergbahn, aber auch die Berggastromie untergebracht wird. Der Westtrakt wird großteils neu errichtet, wobei der Keller und somit das Fundament des Westtraktes bestehen bleibt und lediglich saniert wird. Darauf aufbauend werden ein großzügiger Kassa- und Wartebereich situiert. Im obersten Stock werden die erforderlichen Büroräumlichkeiten für die Mitarbeiter der Dornbirner Seilbahn AG ungebracht.

Für den Umbau der Talstation sind rund zwei Millionen Euro anvisiert, eine weitere Million für die technische Adaption der Seilbahn.

Die Bauverhandlung fand am 23.05.2024 statt und konnte positiv abgeschlossen werden. Somit steht dem anvisierten Baubeginn Ende November 2024 nichts entgegen.

Wir freuen uns Teil dieses Projektteams sein zu dürfen und freuen uns auf die nächsten Schritte.

„Das Team von Melzer & Hopfner bedankt sich bei allen Bauherren für die jahrelange Treue und das Vertrauen in unser Büro.“



Bregenz, Jänner 2024
Ing. Mangold

PR

melzer-hopfner.at