

SEILBAHNEN: DIE PLANUNG WIRD KOMPLEXER

Ob Hürden der Behörden oder Anforderungen an den Ganzjahresbetrieb: Seilbahnprojekte werden immer komplexer. Vier aktuelle Beispiele zeigen, wie Skigebiete zusammen mit den Ingenieuren von Klenkhart & Partner diese Herausforderungen meistern.

Seilbahnen müssen vermehrt Sommer wie Winter die Ansprüche der Gäste und Betreiber erfüllen, zugleich fordern Politik und Öffentlichkeit raumplanerisches und landschaftsökologisches Bewusstsein ein. Es bedarf daher einer umsichtigen Planung und Ausführung sowie einem sparsamen Umgang von Ressourcen. Das Ingenieurbüro Klenkhart & Partner hat sich darin seit über 35 Jahren ausgezeichnet – das zeigen nicht zuletzt folgende vier aktuellen Projekte, in denen sie federführend tätig waren.

© Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG/Laura Schmatz



Garmisch Classic: Seilbahn neu verortet

Die Kreuzwanklbahn stellt innerhalb des Classic-Skigebietes von Garmisch-Partenkirchen die wichtigste Aufstieghilfe dar. Im Zuge des Neubauprojektes wurden auf Basis einer umfassenden Analyse die Stationsstandorte neu positioniert und insbesondere der Anstellbereich an die Ostseite verlagert. Die moderne-Achter-Sesselbahn ersetzt seit 2025 den Kreuzwankl-Ski-Express aus dem Jahr 1997 und gilt als technisches Herzstück. Begleitet wurde der Neubau von Pistenbaumaßnahmen im Bereich Tal- und Bergstation, um die Skifahrerströme zu optimieren, Gefahrenstellen zu eliminieren und mögliche Kollisionsbereiche auf ein Minimum zu reduzieren. Die Sesselgarage wurde zudem in ein neues Funktionsgebäude integriert.



Berwang: Neue Seilbahn mit Pistenbau und Lawinenschutz

Auch in Berwang/Tirol wird seit Jahren kräftig investiert. Auf Basis des Masterplanes folgte die Umsetzung der 10 EUB Obere Karbahn I (2019), der 6SBK Thanellerkarbahn (2020) und schließlich die zweite Sektion der Oberen Karbahn als Ersatz für den Thanellerkar-Schlepplift (2025). Deren Bergstation befindet sich nun um 150 Höhenmeter weiter oben. Daher errichteten die Verantwortlichen zwei zusätzliche Skiabfahrten mit einer Gesamtlänge von 900 Metern und Lawinenschutznetze über 1.900 Laufmeter. Zudem wurden zwei Lawinenschutzdämme im Bereich der Bergstation und der Stütze 8 errichtet: Stütze 8 ist übrigens die bisher am stärksten dimensionierte Stütze von Doppelmayr (Lawinenanprall bis zu 400kN/m²).

© Oliver Kern



Mitterdorf: Seilbahnen als Sommerboost und Wintersicherung

Das Skizentrum Mitterdorf im Bayerischen Wald investierte kürzlich – dem langfristigen Masterplan folgend – in zwei neue Seilbahnen. Im ersten Schritt ersetzte die 6er-Sesselbahn „Großer Almburg“ den alten Zweiersessellift: Die Trasse rückte von der Mitte an den Rand der Piste, die Bergstation dient nun als Ausgangspunkt einer Flyline-Anlage – auch für Menschen mit Handicap. Der nächste Schritt war der Neubau der Kleinen Almburgbahn. Der Kurven-Schlepplift wurde durch eine fixgeklemmte Vierersesselbahn ersetzt. Beide Seilbahnen dienen explizit dem Ganzjahrestourismus – sie sollen den Sommer beleben und den Winter sichern. Ergänzt wurde das Projekt durch einen erweiterten Speicherteich und zwei neue Schneelinien.



Söllereck: Facelifting für Schlepplift

Die Oberstdorfer Bergbahnen AG (Söllereckbahn) schloß 2025 ein mehrjähriges Modernisierungsprogramm mit der Ertüchtigung des Höllwies-Liftes ab. In den vergangenen Jahren wurden sowohl die Beschneiungsanlage erneuert als auch die Söllereck- und Schratzenwangbahn realisiert. Zu guter Letzt erfuhr auch der beliebte Höllwies ein Facelifting. Dabei wurde der bisher längste Schlepplift Deutschlands um die Hälfte verkürzt und adaptiert. Die Länge beträgt jetzt 886 Meter und wurde im Bereich der neuen Talstation pistentechnisch an die bestehenden Skiabfahrten Höllwies 5 und Höllwies 6 angebunden. Im Zuge dessen entstand auch entlang der Schleppliftrasse eine schlagkräftige, vollbestückte Beschneiungsanlage.