

DARSTELLUNG DES BAUVORHABENS

6SK-v GRUBENALPBAHN

Seillifte Oberlech GmbH&CoKG

Oberlech 257

A-6464 Lech am Arlberg

2019-07-23/jg

GZ. 16-052

ALLGEMEINES:

Die Seillifte Oberlech GmbH & CoKG mit dem Sitz in Oberlech beabsichtigt, im kommenden Jahr den bestehenden Schlepplift Oberlech durch eine kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Witterungsschutzhäuben (farblos-transparent) und Sitzheizung zu ersetzen.

Die Bahnachse wird annähernd beibehalten jedoch um ca.600m bis zur Grubenalpe verlängert. Die neue Talstation wird unmittelbar nordlich der bestehenden Talstation situiert. Die neue Bergstation wird am Nordrand der Grubenalpe ca. 255m südöstlich der Talstation der Weibermahdbahn situiert.

Durch diese Erneuerung soll die Attraktivität und Qualität des Schigebietes weiter gehoben werden.

Die Anlage befindet sich zur Gänze auf dem Gemeindengebiet von Lech.

TECHNISCHE DATEN:

Bahntyp:	Sechser-Sesselbahn mit betrieblich lösbarer Fahrbetriebsmitteln mit Witterungsschutzhäuben
Bergförderung:	nur in der Wintersaison für Fahrgäste mit angeschnallten

	Wintersportgeräten	
Talförderung:	keine	
Spurweite Strecke:	6,4 m	
Auffahrtseite:	Links	
Horizontale Länge:	1026,50 m	
Höhenunterschied:	219,10 m	
mittlere Neigung:	21,3 %	
schräge Länge:	1059,44 m	
endlose Seillänge:	2180 m	
Fahrgeschwindigkeit:	5,00 m/s	
	Anfangsausbau	Endausbau
Förderleistung:	1800 Pers/h	2400 Pers/h
Sesselanzahl:	40 Stk.	54 Stk.
Sesselabstand:	60,0 m	45,0 m
Sesselfolgezeit:	12,0 s	9,0 s
Fahrzeit:	4,10 min	

Die Anlage wird nur im Winter betrieben.

Geographische Bezeichnung der Stationsstandorte und WGS 84:

	WGS 84	Flurnamen
EB Talstation:	E10° 08' 24,062“ N47° 13' 06.755“	Oberlech
EB Bergstation	E10° 07' 48.537“ N47° 13' 29,538“	Grubenalpe

TALSTATION:

Die neue Talstation wird unmittelbar nord der bestehenden Talstation des Übungsliftes Oberlech errichtet und befindet sich auf einer Seehöhe von ca. 1630,7 m (Einstiegsniveau) auf der GP 154/6 der KG Lech. Die Station befindet sich zum Teil über dem unterirdisch verlaufenden Versorgungstunnel.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion (Polycarbonatscheiben braun getönt, seitliche Verblechungen in Anthrazitgrau, Dachpaneele verzinkt, Untersichten Lichtgrau) überdacht. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist die hydraulische Spanneinrichtung vorgesehen.

Der Einstieg erfolgt über einen Längseinstieg mit Förderband und Hubtisch für Einstiegshilfe von Kindern.

Südwestlich des Einstieges wird ein Betriebsgebäude für den Dienstraum in Massivbauweise errichtet. Die Außenwände werden mit einer horizontalen Holzverschalung (unbehandelt-natur) verkleidet.

Das im Eigentum der Seillifte Oberlech GmbH & CoKG befindliche bestehende Betriebsgebäude vom Übungslift Oberlech bleibt bestehen und weiterhin als Betriebsgebäude (Mitarbeiterunterkünfte) für die neue Sesselbahn genutzt. Der durch den Abbruch des Übungsliftes frei werdende bestehende Antriebsbaum wird nun als Lager und Per.-WC genutzt.

Die Talstation ist auch in der Wintersaison über einen bestehenden Fahrweg mit LKW erreichbar.

BERGSTATION:

Die Bergstation wird ca. 255 m südöstlich der Talstation der Weibermahdbahn am Nordrand der Grubenalpe in einer Seehöhe von ca. 1849,80 m (Ausstiegsniveau) auf der GP 451/1 der KG Lech errichtet.

Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird wie in der Talstation mittels einer modernen und leichten Stahl-Glas-Konstruktion (Polycarbonatscheiben braun getönt, seitliche

Verblechungen in Anthrazitgrau, Dachpaneele verzinkt, Untersichten Lichtgrau) überdacht. In der seilbahntechnischen Einrichtung ist der Antrieb als Brückenantrieb vorgesehen.

Das Bergstationsgebäude wird zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene sind der Kommandoraum und die Einhausung der Kellerförderer vorgesehen. Im Untergeschoss sind der Bahnhof für die Garagierung sämtlicher Fahrzeuge, die Klemmenrevisionsbühne, Lagerräume, ein Raum für die Niederspannungsverteilung, die Trafostation und ein Pers.-WC vorgesehen.

Das Stationsgebäude wird bis auf die Traggerüstüberdachung und Kellerfördererüberdachung, die Stahl/Glas-Konstruktionen sind, in Massivbauweise errichtet. Die außen sichtbaren Massivbauteile des Untergeschosses werden in Sichtbeton ausgeführt. Die Außenwände des Kommandoraumes werden mit einer horizontalen Holzverschalung (unbehandelt-natur) verkleidet.

Die Bergstation ist außerhalb der Wintersaison über einen bestehenden Fahrweg mit allradgetriebenen LKW erreichbar.

Während der Wintersaison ist die Bergstation nicht mit Straßenfahrzeugen zu erreichen.

ANTRIEB UND ENERGIEVERSORGUNG:

Der Antrieb, der in der Bergstation als Brückenantrieb ausgeführt wird, erfolgt elektrisch.

Die Stromversorgung erfolgt über eine Trafostation die sich im UG befindet. Diese Trafostation wird über ein neu zu verlegendes MS-Kabel von der bestehenden Trafostation Schlössle aus versorgt.

Die Versorgung der Talstation erfolgt über den bereits bestehenden Stromanschluß.

SIGNALÜBERTRAGUNG:

Die für die Signalübertragung zwischen den Stationen und der Stützenüberwachung notwendigen Kabelverbindungen (Streckenkabel, Steuerkabel etc.) werden entlang der Strecke in einem Kabelgraben geführt. In diesem Kabelgraben werden in Teilabschnitten auch

Rohrleitungen bzw. LWL-/FM-/NS für die Beschneiung, MS-Kabel und Abwasserkanal mitverlegt. Eine Streckenbeleuchtung ist **nicht** vorgesehen.

ABFAHRTEN:

Lawinensichere Abfahrten stehen bereits zur Verfügung. Zusätzliche neue Abfahrten sind nicht vorgesehen.

TOILETTANLAGEN:

Die nächstgelegenen Toilettenanlage für Fahrgäste befinden sich bei der Tal- bzw. Bergstation der Weibermahdbahn und bei der Talstation der Petersbodenbahn, die über die Skipiste rasch zu erreichen ist.

Für das Personal steht in der Tal- und Bergstation je ein WC zur Verfügung.

Trinkwasser steht in der Talstation im bestehenden Betriebsgebäude zur Verfügung. Die Bergstation wird über eine neu zu verlegende Wasserleitung vom Roten Schrofen aus versorgt.

Die Abwässer der Bergstation werden über einen neuen Abwasserkanal entlang der Schneileitungstrasse bis zum bestehenden Ortskanal geführt und dort eingeleitet. In der Talstation sind keine Schmutzwässer vorhanden.

BAHNTRASSE:

Die Streckenbauwerke sind verzinkte Rundrohrstützen die auf Betonfundamente geschraubt werden. An der letzten Stütze vor der Bergstation werden der Stützenform angepasste blanke Alubleche als Sonnenschutz befestigt.

Die Bahntrasse überquert durchwegs landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Für die Errichtung der Streckenbauwerke notwendigen Transporte werden mit Hubschrauber durchgeführt.

Entlang der Bahntrasse befinden sich die keine Bauwerke innerhalb des Bauverbotsbereiches.

Das am nächsten liegende Bauwerk ist das Objekt bei L=116m mit einen Abstand von 13,3m zum Förderseil.

Für die neue Seilbahnanlage ist eine Trassenbreite bis max. 15,4m erforderlich.

Da keine Waldflächen überfahren werden ist auch keine Rodung erforderlich.

ALTANLAGE:

Sämtliche elektromechanische Anlagenteile des bestehenden Übungsliftes Oberlech werden bis auf die Fundamente vollständig sach- und fachgerecht demontiert und entsprechend der geltenden Bauresteeverordnung entsorgt.

Die bestehenden Fundamente werden bis mind. 0,3 m unter dem umgebenden Geländeniveau abgetragen und eingeebnet. Die durch die Abbrucharbeiten entstandenen Bodenverletzungen werden so mit Erdreich ausgeglichen, dass diese sich wiederrum harmonisch in das Gelände und in ihre naturräumliche Umgebung einfügen. Eine standortmäßige Begrünung bzw. Bepflanzung wird vorgenommen.

Das bestehende Betriebsgebäude wird weiter genutzt. Das bestehende Diensthäuschen der Bergstation wird entfernt.