

1. Die Schienenbahn von Garmisch-Partenkirchen bis zum Gletscherbahnhof Zugspitzplatt

DIE REIBUNGSBAHN VON GARMISCH-PARTENKIRCHEN BIS GRAINAU

Die **Reibungsbahn** vom Ortskern Garmisch-Partenkirchen bis zum Zugspitzdorf Grainau wurde in den Jahren 1928 bis 1929 erbaut und am 19. Dezember 1929 eröffnet. Die Strecke führt vom Zugspitzbahnhof Garmisch, der durch eine Unterführung mit dem Bahnhof der Deutschen Bahn AG verbunden ist, das Loisachtal aufwärts über die Stationen Hausbergbahn, Kreuzeck-/Alpspitzbahn und Hammersbach/Höllental bis zum Zugspitzbahnhof Grainau. Streckenlänge 7,5 km, meterspurig, Fahrzeit 19 Min. Bis 1987 wurde der Zugbetrieb auf der Talstrecke ausschließlich von 4 Tallokomotiven bewältigt. Die längsten Züge bestanden dabei aus 2 Lokomotiven und 7 Wagen. Seit 1987 werden auf dieser Strecke überwiegend Doppeltriebwagen eingesetzt; bei starkem Verkehrsaufkommen werden zwei Doppeltriebwagen in Doppeltraktion oder der Triebwagen 309 mit zwei Steuerwagen eingesetzt. Seit 2001 wird hier auch der von der Berner Oberlandbahn erworbene Triebwagen mit 2 Personen-/Steuerwagen eingesetzt.

Tal-Lokomotiven

2 Motoren je 112 kW, 1.500 V Gleichspannung, max. Geschwindigkeit 40 km/h, Dienstgewicht 30 t.

Bremsen:
a) durchgehende Saugluftbremse (Vakuum-Bremse System »Hardy«)
b) Handspindelbremse auf Lokräder wirkend

Personenwagen

Jeder Wagen hat ein Fassungsvermögen von 65 Personen. Der Wagenkasten ruht auf 2 Drehgestellen, von denen das talseitige mit einem Bremszahnrad ausgerüstet ist. Länge 11 m, Breite 2,5 m, Gewicht 8,6 t.

DIE ZAHNRADBAHN VON GRAINAU BIS ZUM GLETSCHER-BAHNHOF SONN ALPIN AUF DEM ZUGSPITZPLATT

Die **Zahnradbahn** von Grainau über die Station Eibsee zum Hotel Schneefernerhaus (2.650 m) wurde in den Jahren 1928 bis 1930 erbaut. Betriebseröffnung der Strecke Grainau – Eibsee am 19. Februar 1929, der Hauptstrecke Eibsee – Schneefernerhaus am 8. Juli 1930. Zur Wintersaison 1987/88 wurde ein neu erstellter, 975 m langer Zahnradbahntunnel zum Zugspitzplatt eröffnet. Dieser neue »Rosi-Tunnel« zweigt bei Tunnellänge 3.800 m aus dem alten Zahnradbahntunnel ab und endet im neuen Gletscherbahnhof Zugspitzplatt (2.588 m), direkt unter dem Gletscherrestaurant SonnAlpin, dem Zentrum des Skigebietes. Er überwindet einen Höhenunterschied von 63 Meter und ist eisenbahntechnisch wie der alte Tunnel ausgerüstet. Im November 1992 wurde die Zahnradbahnstrecke zum Schneefernerhaus nach 62 Jahren für den öffentlichen Betrieb stillgelegt. Streckenlänge der Zahnradbahn Grainau – Zugspitzplatt 11,5 km, meterspurig, Zahnstange System »Riggenbach«. Größte Steigung 25%. Höhenunterschied 1.838 m.

Die Zahnradzüge fahren ab Station Riffelriß, von Lawinen und Steinschlag geschützt, durch einen 4,8 km langen Tunnel in mehreren Kehren zum Gletscherbahnhof Zugspitzplatt.

Zahnradlokomotiven

Antrieb 3 Motoren je 150 kW, 1.500 V Gleichspannung, 3 Triebzahnräder, Teilkreisdurchmesser 796 mm. Max. Geschwindigkeit auf der Bergstrecke 13 bzw. 9 km/h, Dienstgewicht 28 t. Einsatz erfolgt heute nur mehr für Bau-, Dienst- und Schneeschleuderezüge.

Zahnradtriebwagen

Ab 1954 wurden **Zahnradtriebwagen** (Beh 4/4) eingesetzt. Diese Triebwagen (Betriebs-Nr. 1 - 4), die jeweils einen Personenwagen bergwärts schieben, lösten nach und nach die früheren Zahnradlokomotiven ab. Damit konnten die Fahrzeiten zum Schneefernerhaus ab Garmisch auf 75 Min. und ab Eibsee auf 40 Min. reduziert werden. Ab 1978 wurden zwei weitere Zahnradtriebwagen mit den Nr. 5 und 6 eingesetzt, die seit 1980 mit Steuerwagen betrieben werden können. Die Zahnradtriebwagen Nr. 1 – 4 wurden Ende 2006 von den zu diesem Zeitpunkt in Betrieb gehenden Doppeltriebwagen Nr. 12 – 16 abgelöst und außer Dienst gestellt.

Technische Daten TW 5/6:

4 Motoren mit je 117 kW bei 750 V zum Betrieb an 1.500 V Gleichspannung. 4 Triebzahnräder (Teilkreisdurchmesser 573 mm).

Geschwindigkeit:

Grainau – Eibsee: bergwärts 23 km/h, talwärts 20 km/h; Eibsee – Zugspitzplatt: bergwärts 20 km/h, talwärts 15 km/h

Selbsttätige Scharfenbergkupplung, Scherenstromabnehmer, Länge des Triebwagens 13,8 m, Breite 2,5 m, Gewicht 23 t, Fassungsvermögen 86 Personen.

Bremsen:

a) Widerstandsbremse als Betriebsbremse
b) Getriebebremse für alle 4 Getriebe
c) Klinkenbremse für alle 4 Triebzahnräder

Doppeltriebwagen mit Reibungs- und Zahnradantrieb

Seit 1987 stehen **Doppeltriebwagen mit Reibungs- und Zahnradantrieb** im Einsatz. Die beiden Fahrzeuge werden mit den Betriebs-Nr. 10 und 11 geführt. Sie können sowohl auf der Reibungsstrecke wie auf der Zahnstangenstrecke betrieben werden. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Reibungsstrecke beträgt 70 km/h. Dadurch konnte die Fahrtzeit Garmisch – Grainau auf 13 Min. verringert werden.

Technische Daten:

Doppeltriebwagen Beh 4/8, Adhäsion- und Zahnstangen-Antrieb, Breite 2.530 mm, Länge über Puffer 29.300 mm, Dauerleistung 4 x 216 kW, Dauerzugkraft Adhäsion 84* kN, Zahnstange 300 kN, Raddurchmesser neu 760 mm, Triebzahnrad-Teilkreisdurchmesser 605 mm, Getriebeübersetzung Adhäsion 6,019:1, Zahnstange 11,889:1, Leergewicht 54,1 t, Besetztgewicht 69,4 t, Sitzplätze 114, Stehplätze 90, Plätze gesamt 204.

Bremsen:

a) Widerstandsbremse als Betriebsbremse mit Rückspeisefähigkeit
b) Adhäsionsklotzbremse auf alle Radsätze
c) Getriebebremse für alle 4 Getriebe
d) Zahnradbremse für alle 4 Triebzahnräder

Geschwindigkeit:

Talstrecke 70 km/h,

Zahnstangenstrecke bergwärts: 150 %o – 30 km/h
250 %o – 20 km/h

Zahnstangenstrecke talwärts: 150 %o – 20 km/h
250 %o – 15 km/h

Trieb- und Steuerwagen mit Reibungs- und Zahnradantrieb (»Schweizer Garnitur«)

Seit 2002 steht eine weitere Zuggarnitur mit Reibungs- und Zahnradantrieb für die Strecke Garmisch – Eibsee zur Verfügung. Der Triebwagen – Betriebs-Nr. 309 – und die beiden Steuerwagen – Betriebs-Nr. 211/213 – wurden von schweizerischen Bahnen (BOB und RBS) erworben.

Technische Daten:

Triebwagen Beh 4/4, Adhäsion- und Zahnstangen-Antrieb, Breite 2.680 mm, Länge über Puffer 17.200 mm, Dauerleistung 4x 240 kW, Dauerzugskraft Adhäsion 125 kN, Zahnstange 240 kN, Raddurchmesser neu 787 mm, Triebzahnrad-Teilkreisdurchmesser 636,6 mm, Getriebeüber- setzung Adhäsion 5,882:1, Zahnstange 4,877:1, Leergewicht 44,2 t, Besetztgewicht 51 t, Sitzplätze 50, Stehplätze 40, Plätze gesamt 90.

Steuerwagen Bt 4, Adhäsion- und Zahnstangen-Betrieb, Breite 2.680 mm, Länge über Puffer 19.090 mm, Raddurchmesser neu 740 mm, Leergewicht 20,5 t, Besetztgewicht 29,5 t, Sitzplätze 72, Stehplätze 48, Plätze gesamt 120.

Bremsen:

a) Widerstandsbremse als Betriebsbremse
b) Adhäsionsklotzbremse auf alle Radsätze mit Zahnradzusatzbremse
c) Zahnradbremse für alle 4 Triebzahnräder

Geschwindigkeit:

Talstrecke 70 km/h,

Zahnstangenstrecke bergwärts: 150 %o – 35 km/h
Zahnstangenstrecke talwärts: 150 %o – 20 km/h

Doppeltriebwagen mit Reibungs- und Zahnradantrieb

Seit Ende 2006 stehen Doppeltriebwagen neuester Technik mit **Reibungs- und Zahnradantrieb** im Einsatz. Die vier Fahrzeuge werden mit den Betriebs-Nr. 12 und 14 bis 16 geführt. Auch diese Triebwagen können sowohl auf der Reibungs- als auch auf der Zahnstangenstrecke betrieben werden. Das Geschwindigkeitsprofil entspricht weitgehend dem der DTW 10/11.

Technische Daten:

Doppeltriebwagen Beh 6/6, Adhäsion- und Zahnstangen-Antrieb, Breite 2.500 mm, Länge über Kupplungen 30.600 mm, Dauerleistung 6x300 kW, Dauerzugskraft Adhäsion 84* kN, Zahnstange 300 kN, Raddurchmesser neu 875 mm, Triebzahnrad-Teilkreisdurchmesser 605 mm.

Getriebeübersetzung Adhäsion 6,019:1, Zahnstange 11,889:1, Leergewicht 65,4 t, Besetztgewicht 76,8 t, Sitzplätze 112, Stehplätze 40, Plätze gesamt 152. Die Doppeltriebwagen können zusätzlich entweder einen ungebremsten bis zu 13,5 t schweren Güterwagen oder einen bis zu 20 t schweren betrieblich gebremsten Wagen (z.B. Steuerwagen) bergseitig vorgestellt bekommen.

Bremsen:

a) Widerstandsbremse als Betriebsbremse mit Rückspeisefähigkeit
b) Adhäsionsklotzbremse auf alle Radsätze
c) Zahnradbremse System I auf alle 6 Triebzahnräder
d) Zahnradbremse System II auf alle 6 Triebzahnräder

Die Beförderungskapazität der Zahnradbahn beträgt max. 720 Personen pro Stunde.

	Streckenlänge [km]	Steigungen [%]	Fahrzeiten [Min]
Doppeltriebwagen/TW 309 Garmisch-Grainau	7,5	max. 3,51	13
Triebwagen Grainau-Eibsee	3,2	14,00	10
Triebwagen Eibsee-Zugspitzplatt	8,3	25,00	35

Höhenlagen der Stationen:

Garmisch	705 m ü.d.M.
Grainau	751 m ü.d.M.
Eibsee	1.008 m ü.d.M.
Riffelriß	1.640 m ü.d.M.
Gletscherbahnhof Zugspitzplatt	2.588 m ü.d.M.

Betriebsmittel:

2 Tal-Lokomotiven / 2 Zahnrad-Lokomotiven / 2 Zahnrad-Triebwagen / 6 Doppeltriebwagen mit Reibungs- und Zahnradantrieb / 1 Triebwagen mit Reibungs- und Zahnradantrieb / 4 Personenwagen und 4 Steuerwagen / 1 G-Wagen (gedeckter Güterwagen) / 2 O-Wagen (offener Güterwagen) / 2 S-Wagen (Schienenwagen) / 1 Turmwagen (Gerätewagen) / 1 G-Wagen (Tankwagen) / 2 Schneeschleuder / 1 Schotterselbstentladewagen

2. Die Eibsee-Seilbahn

Die Seilbahn vom Eibsee direkt zum Zugspitzgipfel wurde in den Jahren 1961 bis 1963 als Ergänzung zur Zahnradbahn erbaut und am 15. Mai 1963 in Betrieb genommen. Die Errichtung der Seilbahn, auch heute noch eine der größten Seilbahnen Europas, kann als technische Großleistung gelten, ähnlich dem Projekt der Zahnradbahn mit seinen schwierigen Tunnelbauten. Die Talstation liegt ca. 200 m nordwestlich des Zahnradbahnhofes Eibsee. Die Bergstation hat Verbindung zur Gletscherbahn, zur Gipfelalm, zur Panorama-Lounge 2962 und zu den großen Freiterrassen.

Fahrbahnlänge 4.450 m, Höhenunterschied 1.949 m. Meereshöhe Talstation 994 m, Bergstation 2.943 m. Größte Fahrbahnneigung 46,5°. 2 Stützen (65 und 85 m hoch). 2 Kabinen (je 44 + 1 Personen Fassungsvermögen). Förderleistung max. 300 Pers./Stunde und Richtung.

Fahrgeschwindigkeit max. 10 m/sec. Fahrzeit 10 Minuten. 4 Trageile (2 je Fahrbahn) je 46 mm Ø. Gewicht je 60 t. 2 Zugseile (endlos gespleisst) je 29 mm Ø, Gewicht je 30 t. Antrieb in der Talstation: Leonard-Umformer: 528 kW Nennleistung
Hauptantrieb (Gleichstrom): 500 kW, max. 750 kW
Hilfsantrieb (Drehstrom): 100 kW
Notstromdiesel: 192 kW

3. Die Gletscherbahn

Die Seilbahn zwischen Gletscherrestaurant SonnAlpin und Zugspitzgipfel wurde in den Jahren 1991/92 erbaut und am 21. Dezember 1992 in Betrieb genommen. Die Streckenlänge beträgt 1.000 m, der Höhenunterschied 360 m. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt von 9 m/s bei einer Fahrzeit von 3,5 Min. Die Beförderungsleistung beträgt 1.000 Personen pro Stunde in jede Richtung.

Die mit dem SonnAlpin verbundene Talstation befindet sich auf 2.588 m, die Bergstation in unmittelbarer Nähe des Zugspitzgipfels auf 2.950 m. Die Gletscherbahn kommt ohne Stützen aus und die Kabinen haben ein Fassungsvermögen von je 100 Personen.

4 Trageile (2 je Fahrbahn) je 50 mm Ø
Zugseil und Gegenseil je 34 und 30 mm Ø
Hilfsseil 12 mm Ø
Antrieb in der Talstation: 2 Hauptantriebsmotoren (Gleichstrom) je 210 kW
Notantrieb (hydraulisch): 75 kW
Notstromdiesel: 520 kW.

4. Skilifte auf dem Zugspitzplatt

Das Zugspitzplatt mit dem Gletscherrestaurant SonnAlpin ist eine vielseitige Skiarena. Dort werden 9 Skilifte mit einer Beförderungsleistung von annähernd 12.000 Personen pro Stunde betrieben.

	Höhenlagen [m]	Höhenuntersch. [m]	Länge [m]	FörderL. pro Std. [Pers.]
6er-Sesselbahn »Sonnenkar«	2.303 – 2.588	285	950	2.200
Doppel-Schleplift »Schneefernerkopf«	2.560 – 2.720	160	790	2.000
Schleplift »Weißes Tal«	2.300 – 2.650	350	1.250	1.200
Doppel-Schleplift »Gletschersee«	2.560 – 2.700	140	760	2.400
Doppel-Schleplift »Wetterwandeck«	2.400 – 2.700	300	1.200	2.400
Schleplift »Brunntal«	2.000 – 2.300	300	1.100	1.440

Bergbahnen und Skilifte in der Alpspitz-, Kreuzeck-, Hausberg- und Wankregion

Die Alpspitzbahn und Hochalmbahn wurden in den Jahren 1971/72 errichtet. Die Inbetriebnahme erfolgte am 1. Januar 1973. Mit dem nachfolgenden Ausbau bestehender Wege und dem Neubau zusätzlicher Steiganlagen wurde die Hochgebirgsregion zwischen 1.500 und 2.000 m am Nord-

fuß der Alpspitze, dem Wahrzeichen von Garmisch-Partenkirchen, erschlossen. Zwei neu angelegte Klettersteige durch die Alpspitz-Nordwand (nur für geübte, trittsichere Bergsteiger) verkürzen nicht nur erheblich die Besteigung der 2.628 m hohen Alpspitze, sie gestalten sie auch besonders abwechslungsreich. Gleichzeitig erfolgte die Errichtung von 5 Skiliften im Hochalmgebiet, wodurch ein von Dezember bis Mitte April schneesicheres Skigebiet entstand: Mit dem Bau der Längenfelderbahn wurden 3 der Schleplifte ersetzt. Über den ausgebauten Skiweg zum Kreuzeck – mit der neuen Doppelsesselbahn Hexenkessel – hat dieses Anschluß an die klassischen Garmischer Skigebiete am Kreuzeck und Hausberg.

1. Die Alpspitzbahn zum Osterfelderkopf 2.050 m

Die Talstation liegt ca. 200 m westlich des Haltepunkts Kreuzeckbahn/Alpspitzbahn der Zugspitz-Schienenbahn. Die Bergstationen der Alpspitz- und Hochalmbahn befinden sich im gleichen Gebäude am Osterfelderkopf.

Fahrbahnlänge 3.800 m, Höhenunterschied 1.300 m. Meereshöhe der Talstation 750 m, Bergstation 2.050 m. Max. Bodenabstand 250 m. Größte Fahrbahnneigung 39°. 3 Stützen (54, 16,5 und 67 m hoch). 2 Kabinen (je 80 + 1 Personen Fassungsvermögen). Förderleistung max. 500 Personen/Stunde und Richtung. Fahrgeschwindigkeit max. 10 m/sec.; Fahrtzeit 9 Min.; 4 Trageile (2 je Fahrbahn) je 46 mm Ø; Gewicht je 48 t. Je ein Zug- und Gegenseil, je 31 mm Ø, Gewicht je 13 t. Antrieb in der Talstation: elektrisch, Leonard-Umformer 485 kW Nennleistung. Hauptantrieb: Gleichstrommotor 440 kW, (max. 880 kW). Hilfsantrieb: Drehstrommotor 162 kW.

2. Die Hochalmbahn vom Osterfelderkopf zur Hochalm 1.700 m

Die Talstation liegt auf 1.700 m neben der Hochalm. Fahrbahnlänge 900 m, Höhenunterschied 350 m. Meereshöhe der Talstation 1.700 m, Bergstation 2.050 m.

Max. Bodenabstand 250 m. Größte Fahrbahnneigung 33°. 1 Stütze (23 m hoch). 2 Kabinen (je 44 + 1 Personen). Förderleistung max. 750 Personen/Stunde und Richtung. Fahrgeschwindigkeit max. 8 m/sec.; Fahrtzeit 4 Min.; 2 Trageile (1 je Fahrbahn) je 48 mm Ø; Gewicht je 12 t. Je ein Zug- und Gegenseil, je 25 mm und 24 mm Ø, Gewicht je 2 t. Antrieb in der Bergstation: elektrisch, Leonard-Umformer mit 177 kW Nennleistung. Hauptantrieb: Gleichstrommotor 150 kW (max. 206 kW). Hilfsantrieb: Drehstrommotor 88 kW. Die Anlage ist für schaffnerlosen Betrieb eingerichtet.

3. Die Kreuzeckbahn von 770 bis 1.650 m

Der Betrieb der alten Kreuzeckbahn – erbaut im Jahre 1926 und damit erste Seilschwebebahn im deutschen Alpengebiet – hatte am 07. April 2002 ihren letzten Betriebstag. Bereits am 08. April 2002 rollten die Bagger an, um die alte Bahn durch eine Neue zu ersetzen. Bei der neuen Bahn handelt es sich um eine kuppelbare Zweiseil-Umlaufbahn, die mit 25 Kabinen auf einem vierrolligen Laufwagen ausgestattet ist.

Die Bahn erschließt das gesamte Kreuzeckgebiet als alpinen Ausgangspunkt zur Alpstizpe und in das Höllental, vor allem aber zu den Skiabfahrten Kandahar und Olympia.

Für den Skisport hat die Kreuzeckbahn entscheidende Vorarbeit geleistet; mit ihrer Errichtung waren die Voraussetzungen für den Ausbau der heute weltbekanntesten Abfahrtsstrecken gegeben und damit die Durchführung von skisportlichen Großveranstaltungen möglich.

Fahrbahnlänge 2.304 m, Höhenunterschied 875 m. Meereshöhe der Talstation: 760 m, Bergstation: 1.638 m. Max. Bodenabstand 90m. 3 Stützen (44, 24 und 30 m hoch). 25 CWA-Kabinen (à 15 Personen). Max. Förderleistung: 1.400 Personen/Stunde und Richtung. Fahrgeschwindigkeit 5-6 m/s. Fahrzeit 7 Min. 2 Tragseile je 58 mm Ø, 1 Zugseil 46 mm Ø. Antrieb in der Talstation: elektrisch
Unterflur-Hauptantrieb: Gleichstrommotor, 2 x 430 kW
Notantrieb: Diesel-hydraulisch, 220 kW

4. Skilifte im Alpstiz- und Kreuzeckgebiet

	Höhenlagen [m]	Höhenuntersch. [m]	Länge [m]	Förderl. pro Std. [Pers.]
Doppel-Sesselbahn »Längenfelder 1«	1.620 – 1.880	260	820	1.100
Schlepplift »Längenfelder 2«	1.700 – 1.840	140	380	600
Doppel-Sesselbahn »Osterfelderkopf«	1.930 – 2.050	120	450	1.000
Schlepplift »Bernadein«	1.500 – 1.800	300	1.000	1.000
Doppel-Sessellift »Hexenkessel«	1.540 – 1.640	100	450	1.400

5. Die Hausbergbahn von 740 bis 1.340 m

Neben dem Kreuzeck hat vor allem der Hausberg für die Skifahrer ein großartiges Angebot an Skiabfahrten. Deshalb errichtete die Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen bereits 1938 auf diesen Berg einen Schlepplift. Nachdem es mit der langen Schlepptasse immer Probleme gab, wurde der Schlepplift in einen Sessellift umgebaut. Dieser Lift konnte aber im Laufe der Jahre dem Ansturm der Skifahrer nicht standhalten, so dass 1968 mit dem Bau einer Großkabinenbahn auf den Hausberg begonnen wurde, die dann am 12. Dezember 1969 der Öffentlichkeit übergeben werden konnte. Mit dem Jahr 2006 wird auch diese Bahn Geschichte – sie wird durch eine leistungsstärkere Einseil-Umlaufbahn ersetzt.

Fahrbahnlänge 2.085,74 m, Höhenunterschied 605,5 m. Meereshöhe der Talstation 727,5 m, der Bergstation 1.333 m. Max. Bodenabstand 38 m. 14 Stützen (höchste Stütze 36 m). 66 Leichtmetallkabinen Omega IV (8 Personen). Förderleistung max. 2.400 Personen/Std. und Richtung. Fahrgeschwindigkeit max. 6,0 m/sec. Fahrzeit 8 Min. 1 kompaktiertes Förderseil mit 50 mm Ø. Antrieb der Talstation: elektrisch, 2.840 kW. Hauptantrieb: Gleichstrommotor 2 x 420 kW. Notantrieb: Diesel-hydraulisch.

6. Skilifte im Hausberggebiet

	Höhenlagen [m]	Höhenuntersch. [m]	Länge [m]	Förderl. pro Std. [Pers.]
Vierer-Sesselbahn »Kreuzjochbahn« ab 2009	1.165 – 1.704	593	1.476	2.000
Doppel-Schlepplift »Olympia« bis 2008	1.180 – 1.430	250	840	1.200
Doppel-Schlepplift »Trögl«	1.340 – 1.460	120	425	1.200
6er Sesselbahn »Kreuzwank-Ski-Express«	1.320 – 1.500	180	1.030	3.000
Doppel-Schlepplift »Adamswiese«	1.170 – 1.330	160	900	1.200
Schlepplift »Babylift 2«	1.320 – 1.340	20	110	600
Schlepplift »Babylift 3«	1.330 – 1.340	10	175	600
Schlepplift »Babylift 4«	1.330 – 1.340	10	70	600

7. Die Wankbahn von 740 bis 1.750 m

Seit 1929 ist der Wank mit einer Seilbahn erschlossen. Der Wank, als der Sonnen- und Aussichtsberg des Werdenfeller Landes weit über Garmisch-Partenkirchen hinaus bekannt, zog von Anfang an viele Besucher in seinen Bann. Deshalb wurde im Laufe der Jahre die Bahn immer wieder modernisiert, um den Ansprüchen der Fahrgäste gerecht zu werden. Die zunehmende Motorisierung der Gäste und die Parkplatznot zwangen jedoch die Wank-Bahn AG dazu, eine neue, leistungsfähige Bahn mit ausreichend Parkplätzen zu bauen.

Am 18. Dezember 1982 war es dann soweit. Die neue Wankbahn, eine Einseil-Kuppelbahn mit 4-sitzigen Kabinen, nahm den Fahrbetrieb auf.

Fahrbahnlänge 3.000 m (Sektion 1 = 1.670 m, Sektion 2 = 1.330 m), Höhenunterschied 1.010 m. Meereshöhe Talstation 740 m, Mittelstation 1.175 m, Bergstation 1.750 m. 29 Stützen (höchste 22 m, niedrigste Stütze 7 m). Max. Bodenabstand 45 m. 135 Kabinen (4-sitzig, vollverglast). Förderleistung max. 1.000 Personen/Stunde und Richtung. Fahrgeschwindigkeit bis 4 m/sec. (stufenlos regelbar), Fahrzeit ca. 18 Min. Förderseil 36 mm Ø.

Jede der beiden Sektionen verfügt über eine eigene Antriebseinheit, die beide in der Mittelstation integriert sind.

Brückenantrieb in der Bergstation: 2 x 240 kW
Hauptantrieb: 2 Gleichstrommotoren à 300 kW
Hilfsantrieb: 2 Dieselmotoren à 109 kW.



Stand: April 2007

WISSEN ZUGSPITZBAHN: >> DATEN & TECHNIK

