

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum

Internationales Büro

(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
20. Oktober 2016 (20.10.2016)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2016/164941 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation:
B61B 11/00 (2006.01) **B61B 12/02** (2006.01)
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/AT2016/000021
- (22) Internationales Anmeldedatum:
29. Februar 2016 (29.02.2016)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität:
A 218/2015 13. April 2015 (13.04.2015) AT
- (71) Anmelder: **INNOVA PATENT GMBH** [AT/AT];
Rickenbacherstraße 8-10, 6922 Wolfurt (AT).
- (72) Erfinder: **NACHBAUR, Ralph**; Wolfgangstraße 10a,
6800 Feldkirch (AT).
- (74) Anwalt: **BEER & PARTNER PATENTANWÄLTE KG**; Lindengasse 8, 1070 Wien (AT).
- (81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW,

BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.

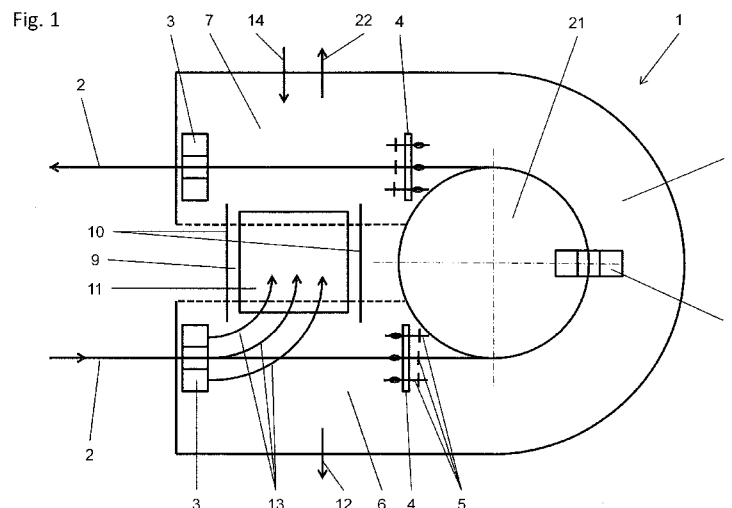
(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz 3)

(54) Title: CABLEWAY INSTALLATION AND METHOD FOR LOADING AND UNLOADING SPORTING DEVICES

(54) Bezeichnung : SEILBAHNANLAGE UND VERFAHREN ZUM BE- UND ENTLADEN VON SPORTGERÄTEN



(57) Abstract: The invention relates to a cableway installation having at least two stations (1, 15) and a cable (2), on which vehicles (3) for transporting persons, in particular chairs or cabs, and means of transport (4) for sporting devices (5), such as bicycles, can be transported from one station (1, 15) to the other. In the stations (1, 15), a region (6, 16) for passengers to exit the vehicles (3) and a region (7, 17) for passengers to board the vehicles (3) are provided. At least one station (1, 15) is a deflecting station, in which the cable is deflected by approximately 180°. In the deflecting station, the first region (6) in the direction of travel is used for passengers to exit the vehicles (3) and the second region (7) is an unloading region for unloading the sporting devices from the means of transport (4).

(57) Zusammenfassung:

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2016/164941 A1

Eine Seilbahnanlage weist wenigstens zwei Stationen (1, 15) und ein Seil (2) auf, an dem Fahrzeuge (3) für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, sowie Transportmittel (4) für Sportgeräte (5), wie Fahrräder, von einer Station (1, 15) zur anderen transportierbar sind. In den Stationen (1, 15) ist ein Bereich (6, 16) zum Aussteigen von Fahrgästen aus den Fahrzeugen (3) und ein Bereich (7, 17) zum Einsteigen von Fahrgästen in die Fahrzeuge (3) vorgesehen. Wenigstens eine Station (1, 15) ist eine Umlenkstation, in der das Seil um etwa 180° umgelenkt wird. In der Umlenkstation dient in Fahrtrichtung der erste Bereich (6) zum Aussteigen von Fahrgästen aus den Fahrzeugen (3) und der zweite Bereich (7) ist ein Entladebereich für die Sportgeräte aus den Transportmitteln (4).

Seilbahnanlage und Verfahren zum Be- und Entladen von
Sportgeräten

Die Erfindung betrifft eine Seilbahnanlage mit wenigstens zwei Stationen und mit einem Seil, an dem Fahrzeuge für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, sowie Transportmittel für Sportgeräte, wie Fahrräder, von einer Station zur anderen transportierbar sind, wobei in den Stationen ein Bereich zum Aussteigen von Fahrgästen aus den Fahrzeugen und ein Bereich zum Einsteigen von Fahrgästen in die Fahrzeuge vorgesehen ist und wobei wenigstens eine Station eine Umlenkstation ist, in der das Seil um etwa 180° umgelenkt wird.

Die Erfindung betrifft des Weiteren ein Verfahren zum Entladen von Sportgeräten, wie Fahrräder, aus Transportmitteln und zum Aussteigen von Personen aus Fahrzeugen für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, und ein Verfahren zum Beladen von Transportmitteln mit Sportgeräten, wie Fahrräder, und zum Einsteigen von Personen in Fahrzeuge für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, einer Seilbahnanlage mit wenigstens zwei Stationen, bei der die Fahrzeuge und Transportmittel mit einem Seil von einer Station zu einer anderen Station transportiert werden, wobei die Fahrgäste in den Stationen in einem Bereich aus den Fahrzeugen aussteigen und in einem anderen Bereich in die Gegenrichtung einsteigen können und wobei das Seil in wenigstens einer Umlenkstation um etwa 180° umgelenkt wird.

Es ist bekannt, Sportgeräte, insbesondere Fahrräder, mit an sich bekannten Seilbahnen von einer Talstation zu einer Bergstation

hinauf zu fördern, wobei es eine Vielzahl von bekannten Möglichkeiten gibt, die Fahrräder an Transportmitteln der Seilbahnanlage zu befestigen. Eine Möglichkeit ist, für den Transport der Sportgeräte Transportmittel zu verwenden, die von den Fahrzeugen für den Personentransport getrennt sind, wobei dann beispielsweise nach jedem Fahrzeug für den Personentransport ein Transportmittel für die Sportgeräte folgt. Es ist ebenfalls bekannt, die Sportgeräte direkt an den Fahrzeugen zu befestigen, welche dem Personentransport dienen.

Diese Transportmittel bieten zwar die Möglichkeit, die Sportgeräte schnell bzw. sicher montieren bzw. abnehmen zu können, lösen jedoch nicht das Koordinationsproblem, das auftritt, wenn die Fahrgäste ihr Sportgerät möglichst selbst, d.h. ohne die Unterstützung von zusätzlichem Personal, das vom Seilbahnbetreiber zur Verfügung gestellt werden müsste, an den Transportmitteln montieren bzw. von diesen abnehmen. Denn wenn zuerst das Sportgerät montiert wird und der Fahrgast dann auf einem nachfolgenden Fahrzeug Platz nimmt, dann muss er in der Bergstation nach dem Aussteigen dem Transportmittel nacheilen, um sein Sportgerät wieder abnehmen zu können. Umgekehrt ist es schwierig, das Sportgerät am Transportmittel zu montieren und dann davor einzusteigen, was beim Aussteigen und Abnehmen zweifellos Vorteile bieten würde.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, dieses Koordinationsproblem zu lösen.

Gelöst wird diese Aufgabe bei einer Seilbahnanlage mit den eingangs genannten Merkmalen dadurch, dass in der Umlenkstation

in Fahrtrichtung der erste Bereich zum Aussteigen von Fahrgästen aus den Fahrzeugen dient und der zweite Bereich ein Entladebereich für die Sportgeräte aus den Transportmitteln ist.

Gelöst wird diese Aufgabe des Weiteren mit einem Verfahren der eingangs genannten Art dadurch, dass die Fahrgäste in der Umlenkstation im in Fahrtrichtung ersten Bereich aus den Fahrzeugen aussteigen und im zweiten Bereich die Sportgeräte aus den Transportmitteln entladen.

Bei einer derart ausgeführten Seilbahnanlage haben die Fahrgäste unabhängig davon, ob ihr Sportgerät vor ihnen oder nach ihnen in der Station einlangt, ausreichend Zeit, auf die andere Seite der Station zu gehen, um ihr Sportgerät in diesem zweiten Bereich vom Transportmittel herunter zu nehmen.

In analoger Weise kann die gestellte Aufgabe auch mit einer Seilbahnanlage der eingangs genannten Art dadurch gelöst werden, dass in der Umlenkstation in Fahrtrichtung der erste Bereich ein Beladebereich für die Sportgeräte in die Transportmittel ist und der zweite Bereich zum Einsteigen von Fahrgästen in die Fahrzeuge dient.

Diese Aufgabe kann entsprechend auch mit einem Verfahren der eingangs genannten Art gelöst werden, das dadurch gekennzeichnet ist, dass die Fahrgäste in der Umlenkstation im in Fahrtrichtung ersten Bereich die Transportmittel mit den Sportgeräten beladen und im zweiten Bereich in die Fahrzeuge einsteigen.

Hier wird den Fahrgästen die Möglichkeit geboten, zuerst ihr

Sportgerät im ersten Bereich am Transportmittel zu montieren, um dann in aller Ruhe im zweiten, gegenüberliegenden Bereich in ein Fahrzeug einzusteigen.

Die beiden vorgenannten erfindungsgemäßen Ausführungsformen der Seilbahnanlage und des Verfahrens können sowohl einzeln als auch in Kombination miteinander zum Einsatz kommen.

Besonders bevorzugt ist im Rahmen der Erfindung, wenn der erste Bereich und der zweite Bereich mittels eines Verbindungsweges, der vorzugsweise die kürzeste Verbindung zwischen dem ersten und zweiten Bereich ist, miteinander verbunden sind. Wenngleich sich, insbesondere bei kuppelbaren Bahnen, die Fahrzeuge bzw. Transportmittel mit geringer Geschwindigkeit, insbesondere wesentlich langsamer als Schrittgeschwindigkeit, durch die Station bewegen und den Fahrgästen somit genügend Zeit gegeben wäre, sich von ihrem ersten Ausstiegsbereich in den zweiten Entladebereich für die Sportmittel zu begeben, ist eine direkte Verbindung zwischen diesen beiden Bereichen besonders vorteilhaft und in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten in vielen Fällen auch möglich.

Weitere bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung sind Gegenstand der übrigen Unteransprüche.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels der Erfindung unter Bezugnahme auf die angeschlossenen Zeichnungen.

Es zeigt:

Fig. 1 schematisch eine Bergstation einer erfindungsgemäßen Anlage und

Fig. 2 eine Talstation einer erfindungsgemäßen Anlage und

In Fig. 1 ist schematisch eine Bergstation 1 dargestellt, an der ein Seil 2 um eine Umlenkscheibe 21 um 180° umgelenkt wird. An dem Seil 2 sind abwechselnd Fahrzeuge 3 sowie Transportmittel 4 für Sportgeräte 5, im dargestellten Ausführungsbeispiel schematisch dargestellte Fahrräder, montiert. Die Fahrzeuge 3 sind in der dargestellten Ausführungsform Sessel mit beispielsweise drei Sitzen. In der dargestellten Ausführungsform sind die Sessel 3 und Transportmittel 4 fix am Seil 2 geklemmt. Die Erfindung ist aber weder auf die Art der Fahrzeuge 3 bzw. Transportmittel 4 noch auf die Art der Befestigung dieser am Seil 2 beschränkt. Insbesondere können die Fahrzeuge 3 und Transportmittel 4 auch mit dem Seil 2 kuppelbare Fahrbetriebsmittel sein, welche, wie an sich bekannt, im Einfahrtsbereich einer Station vom Zug- und Förderseil entkoppelt von diesem unabhängig um den Stationsbereich geführt und im Ausfahrtsbereich wieder mit dem Zug- und Förderseil verbunden werden können. Ebenso ist es möglich, dass nicht nur ein Seil 2, sondern mehr als ein Zug- bzw. Förderseil zum Transport der Fahrzeuge verwendet wird.

Die Bergstation 1 weist, wie an sich üblich, einen ersten Bereich 6 zum Aussteigen von Fahrgästen aus der Seilbahn und einen zweiten Bereich 7 zum Einsteigen von Fahrgästen in die Seilbahn auf, sowie einen Umlaufbereich 8, der sich vom

Ausstiegsbereich 6 bis zum Einstiegsbereich 7 erstreckt.

Selbst wenn ein durchgehender Umlaufbereich 8 vorhanden ist, ist dieser üblicherweise durch z.B. mobile Sperren unterbrochen, sodass Fahrgäste in der Regel nicht unmittelbar vom Ausstiegsbereich 6 in den Einstiegsbereich 7 gelangen können.

Erfindungsgemäß ist eine Verbindung zwischen den Bereichen 6 und 7 jedoch ausdrücklich erwünscht, wobei eine direkte Verbindung zwischen dem Ausstiegsbereich 6 und dem Einstiegsbereich 7 besonders bevorzugt ist. Diese direkte Verbindung ist beispielsweise ein Verbindungsweg 9, der durch feste oder mobile Leiteinrichtungen 10 abgegrenzt ist, wenn der Bereich soweit von technischen Einrichtungen frei ist, dass er von den Fahrgästen gefahrlos benutzt werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, kann der Verbindungsweg 9 auch durch eine Brücke 11 oder dgl. Einrichtungen zum Abdecken oder Überbrücken von technischen Einrichtungen oder einen Tunnel gebildet werden, über welche die Fahrgäste gefahrlos vom Ausstiegsbereich 6 in den Einstiegsbereich 7 gelangen können.

Wenn die Fahrgäste auf einem Fahrzeug 3 in den Ausstiegsbereich 6 kommen, dann können sie entweder entlang des Pfeiles 12 die Station 1 verlassen, wenn sie kein Sportgerät 5, wie beispielsweise ein Fahrrad, haben. Die Fahrgäste allerdings, welche ein Sportgerät 5 mit haben, können entlang der Pfeile 13 über den Verbindungsweg 9 bzw. die Brücke 11 in den Bereich 7 gelangen, der üblicherweise der Einstiegsbereich der Bergstation 1 ist. Im vorliegenden Fall ist er allerdings gleichzeitig der Entladebereich für die Sportgeräte 5 aus den Transportmitteln 4.

Da der Weg zwischen dem Ausstiegsbereich 6 und dem Einstiegsbereich 7, der nun gleichzeitig der Entladebereich ist, sehr kurz ist, spielt es keine Rolle, ob die Sportgeräte in einem Transportmittel vor oder hinter dem jeweiligen Fahrzeug 3 in die Bergstation 1 gelangen, mit dem die Fahrgäste in die Station gefahren sind, da die Fahrgäste ausreichend Zeit haben, um in den Entladebereich 7 zu gelangen und ihre Sportgeräte 5 aus dem Transportmittel 4 zu entnehmen. Nachdem dies erfolgt ist, können die Fahrgäste die Bergstation 1 mit ihren Sportgeräten 5 in Richtung des Pfeiles 22 verlassen. Unabhängig davon können Fahrgäste ohne Sportgeräte die Bergstation 1 im Einstiegsbereich 7, symbolisiert durch den Pfeil 14, betreten und mit den Fahrzeugen 3 die Station verlassen.

Da die Fahrgäste - wie erwähnt - ausreichend Zeit haben; um ihre Sportgeräte 5 zu entladen, spielt es keine Rolle, in welcher Reihenfolge die Fahrgäste und deren zugehörige Sportgeräte die Talstation verlassen, sodass dort jedenfalls ein ruhiges und sicheres Beladen der Transportgeräte 4 und Einsteigen in die Fahrzeuge 3 möglich ist.

Selbstverständlich ist es auch möglich, dass Fahrgäste ihre Sportgeräte im Ausstiegsbereich 6 der Bergstation 1 an Transportmitteln 4 montieren, dann über die Brücke 11 zum Bereich 7 gehen und dort ein Fahrzeug 3 besteigen, um die Station 1 zu verlassen.

Eine bautechnisch im Wesentlichen gleiche, vom Ablauf allerdings etwas geänderte Situation ist in Fig. 2 beispielhaft an einer Talstation 15 dargestellt, welche wie üblich einen

Ausstiegsbereich 16 und einen Einstiegsbereich 17 aufweist. Fahrgäste, die von der Bergstation 1 Richtung Talstation 15 gefahren sind, können im Ausstiegsbereich 16 die Station 15 verlassen, was durch den Pfeil 18 symbolisch dargestellt ist. Damit jedoch Fahrgäste mit Sportgeräten 5 von der Talstation 15 Richtung Bergstation 1 fahren können, betreten diese zunächst den Bereich 16 in Richtung des Pfeiles 19 und geben ihre Sportgeräte 5 auf das nächste vorbeikommende und freie Transportmittel 4. Anschließend überqueren sie entlang des Verbindungsweges 9, gegebenenfalls über eine Brücke 11 oder durch einen Tunnel, den Zwischenbereich zum Einstiegsbereich 17 und besteigen dort ein Fahrzeug 3, um zur Bergstation 1 zu gelangen.

Da der Verbindungsweg 9 sehr kurz ist, haben die Fahrgäste die Möglichkeit, vor ihren Sportgeräten 5 in die Seilbahn einzusteigen und dementsprechend in der Bergstation 1 ausreichend Zeit, die hinter ihnen ankommenden Sportgeräte von den Transportmitteln zu entnehmen und die Station zu verlassen.

Bei Bedarf können selbstverständlich Fahrgäste ohne Sportgeräte den Einstiegsbereich 17 entlang des Pfeiles 20 betreten und mit dem nächsten freien Fahrzeug 3 zur Bergstation 1 fahren.

Die in Verbindung mit Fig. 1 beschriebene Situation an der Bergstation 1 und die in Verbindung mit Fig. 2 beschriebene Situation an der Talstation können natürlich wahlweise ausgetauscht und entweder einzeln oder in Verbindung miteinander eingesetzt werden, da in jedem Fall ausreichend Zeit für die Fahrgäste ist, ihre Sportgeräte auf den Transportmitteln zu

montieren bzw. diese zu entnehmen; ohne beim Ein- bzw. Aussteigen in Zeitnot zu geraten.

Dies unabhängig davon, ob die Sportgeräte 5, wie in den Fig. 1 und 2 dargestellt, an separaten Transportmitteln 4 transportiert oder unmittelbar an den Fahrzeugen für den Personentransport befestigt werden.

Je nach den gewünschten Kapazitäten für Personen bzw. Sportgeräte, können die Transportmittel 4 und Fahrzeuge 3 in beliebiger Anzahl miteinander kombiniert werden, sodass beispielsweise mehr Transportmittel 4 als Fahrzeuge 3, aber auch mehr Fahrzeuge 3 als Transportmittel 4, in der gewünschten Reihenfolge am Seil fix oder kuppelbar montiert werden können.

Ansprüche:

1. Seilbahnanlage mit wenigstens zwei Stationen (1, 15) und mit einem Seil (2), an dem Fahrzeuge (3) für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, sowie Transportmittel (4) für Sportgeräte (5), wie Fahrräder, von einer Station (1, 15) zur anderen transportierbar sind, wobei in den Stationen (1, 15) ein Bereich (6, 16) zum Aussteigen von Fahrgästen aus den Fahrzeugen (3) und ein Bereich (7, 17) zum Einsteigen von Fahrgästen in die Fahrzeuge (3) vorgesehen ist; und wobei wenigstens eine Station (1, 15) eine Umlenkstation ist, in der das Seil um etwa 180° umgelenkt wird, dadurch gekennzeichnet, dass in der Umlenkstation in Fahrtrichtung der erste Bereich (6) zum Aussteigen von Fahrgästen aus den Fahrzeugen (3) dient und der zweite Bereich (7) ein Entladebereich für die Sportgeräte aus den Transportmitteln (4) ist.
2. Seilbahnanlage mit wenigstens zwei Stationen (1, 15) und mit einem Seil (2), an dem Fahrzeuge (3) für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, sowie Transportmittel (4) für Sportgeräte (5), wie Fahrräder, von einer Station (1, 15) zur anderen transportierbar sind, wobei in den Stationen (1, 15) ein Bereich (6, 16) zum Aussteigen von Fahrgästen aus den Fahrzeugen (3) und ein Bereich (7, 17) zum Einsteigen von Fahrgästen in die Fahrzeuge (3) vorgesehen ist; und wobei wenigstens eine Station (1, 15) eine Umlenkstation ist, in der das Seil um etwa 180° umgelenkt wird, dadurch gekennzeichnet, dass in der Umlenkstation in Fahrtrichtung der erste Bereich (16) ein Beladebereich für die Sportgeräte (5) in die Transportmittel (4) ist und der zweite Bereich (17) zum Einsteigen von Fahrgästen in die Fahrzeuge (3) dient.
3. Seilbahnanlage nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Bereich (6, 16) und der

zweite Bereich (7, 17) mittels eines Verbindungsweges (9), der vorzugsweise die kürzeste Verbindung zwischen dem ersten Bereich (6, 16) und dem zweiten Bereich (7, 17) ist, miteinander verbunden sind.

4. Seilbahnanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Verbindungsweg (9) eine Brücke (11), ein Podest, einen Tunnel oder dergleichen aufweist.
5. Seilbahnanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Transportmittel an den Fahrzeugen angeordnet sind.
6. Seilbahnanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Transportmittel (4) und Fahrzeuge (3) abwechselnd am Seil (2) angeordnet sind.
7. Seilbahnanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen zwei Transportmitteln (4) am Seil (2) mehr als ein Fahrzeug (3) angeordnet ist.
8. Verfahren zum Entladen von Sportgeräten (5), wie Fahrräder, aus Transportmitteln (4) und zum Aussteigen von Personen aus Fahrzeugen (3) für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, einer Seilbahnanlage mit wenigstens zwei Stationen (1, 15), bei der die Fahrzeuge (3) und Transportmittel (4) mit einem Seil (2) von einer Station (1, 15) zu einer anderen Station (1, 15) transportiert werden, wobei die Fahrgäste in den Stationen (1, 15) in einem Bereich (6, 16) aus den Fahrzeugen (3) aussteigen und in einem anderen Bereich (7, 17) in die Gegenrichtung einsteigen können, und wobei das Seil (2) in wenigstens einer Umlenkstation um etwa 180° umgelenkt wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrgäste in der Umlenkstation im in Fahrtrichtung ersten Bereich (6) aus den Fahrzeugen aussteigen und im zweiten Bereich (7) die Sportgeräte (5)

aus den Transportmitteln (4) entladen.

9. Verfahren zum Beladen von Transportmitteln (4) mit Sportgeräten (5), wie Fahrräder, und zum Einsteigen von Personen in Fahrzeuge (3) für den Personentransport, insbesondere Sessel oder Kabinen, einer Seilbahnanlage mit wenigstens zwei Stationen (1, 15), bei der die Fahrzeuge (3) und Transportmittel (4) mit einem Seil (2) von einer Station (1,15) zu einer anderen Station (1,15) transportiert werden, wobei die Fahrgäste in den Stationen (1,15) in einem Bereich (6, 16) aus den Fahrzeugen (3) aussteigen und in einem anderen Bereich (7, 17) in die Gegenrichtung einsteigen, und wobei das Seil (2) in wenigstens einer Umlenkstation um etwa 180° umgelenkt wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrgäste in der Umlenkstation im in Fahrtrichtung ersten Bereich (16) die Transportmittel (4) mit den Sportgeräten (5) beladen und im zweiten Bereich (17) in die Fahrzeuge (3) einsteigen.
10. Verfahren nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Personen vom ersten Bereich (6,16) über einen Verbindungsweg (9) zum zweiten Bereich (7, 17) gelangen, der vorzugsweise die kürzeste Verbindung zwischen dem ersten Bereich (6, 16) und dem zweiten Bereich (7,17) ist.

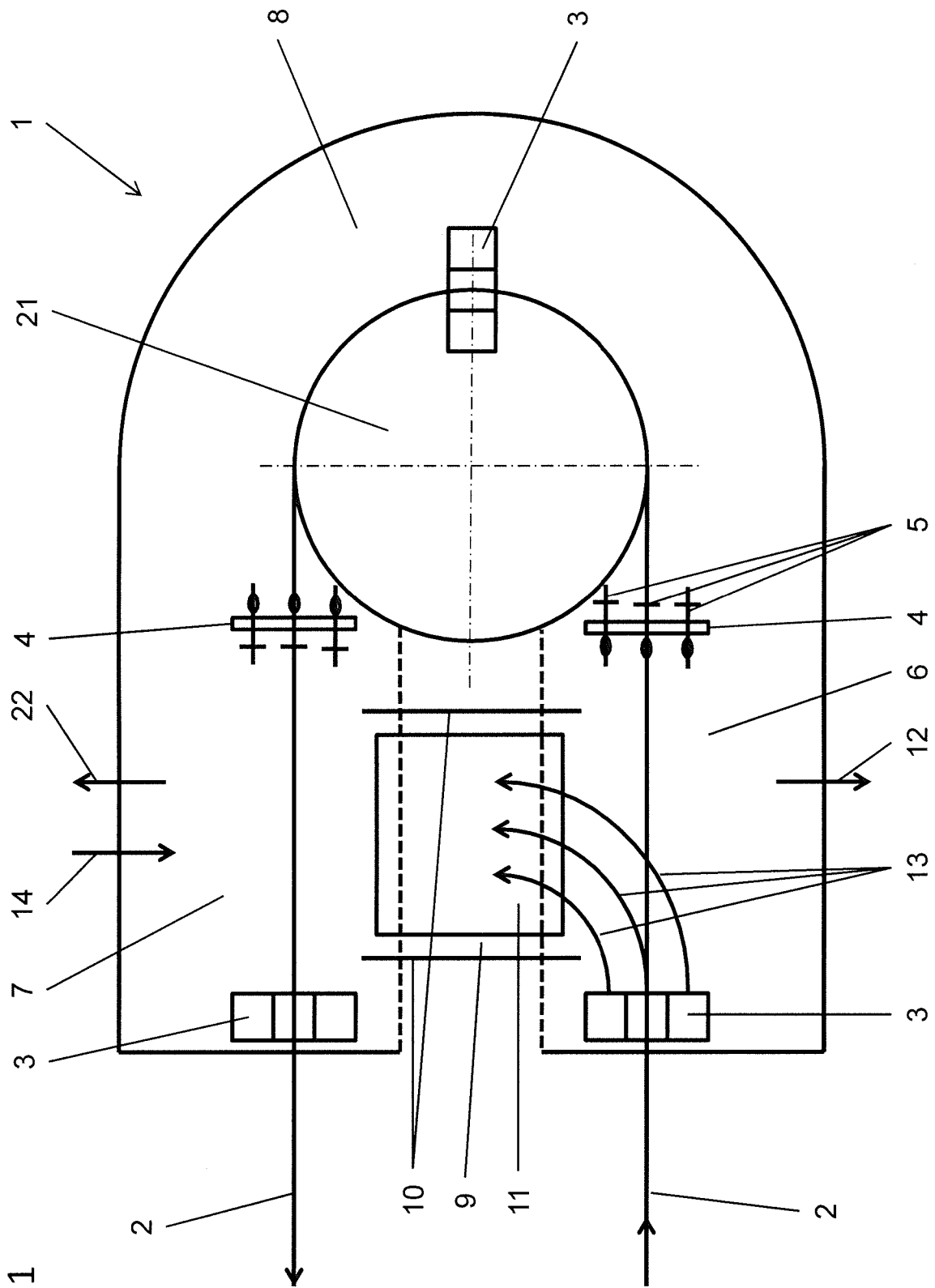


Fig. 1

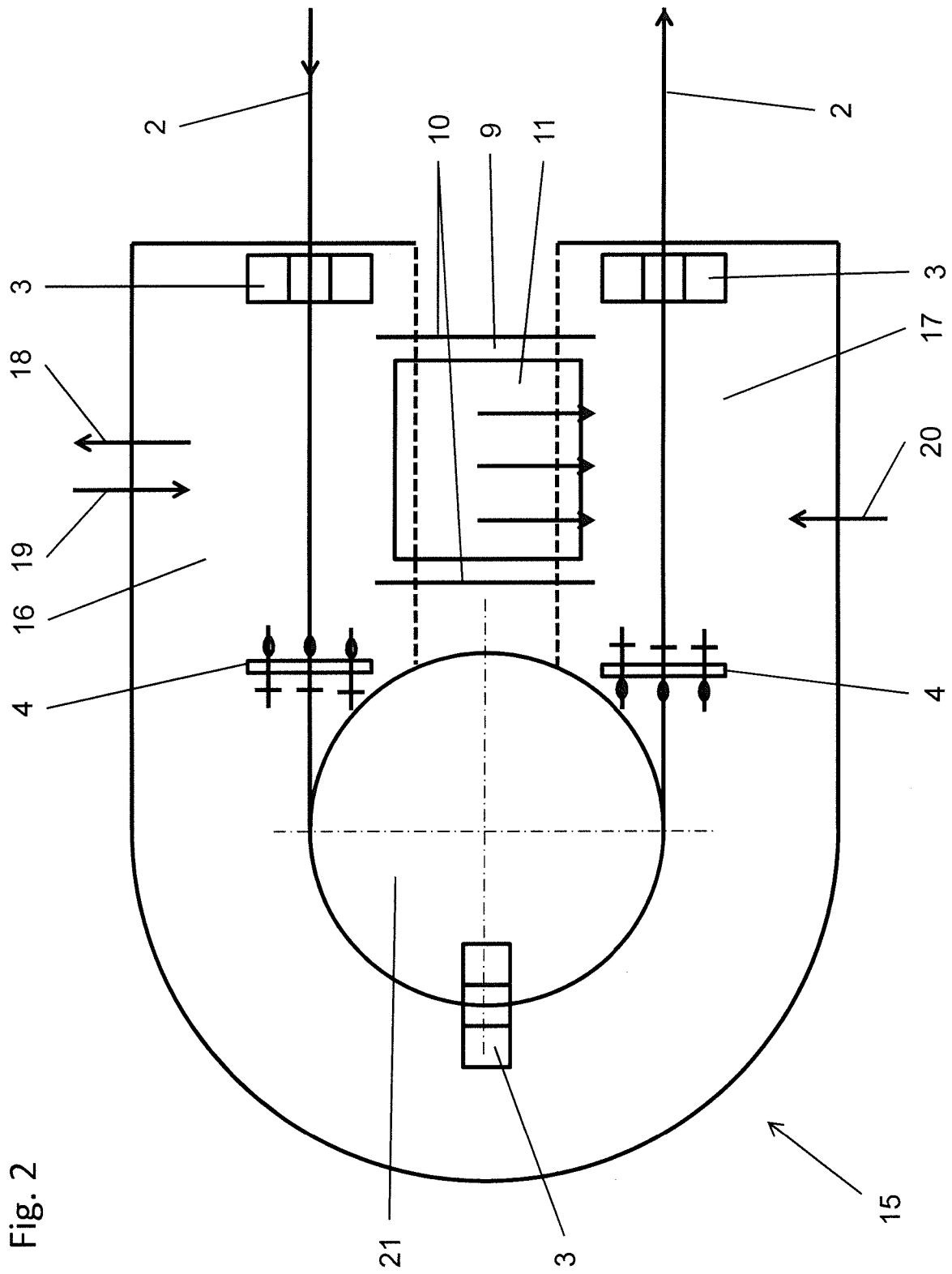


Fig. 2

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/AT2016/000021

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. B61B11/00 B61B12/02
ADD.
According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED
Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
B61B

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)
EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 2 157 004 A1 (INNOVA PATENT GMBH [AT]) 24 February 2010 (2010-02-24) column 2, paragraph 0009 - column 3, paragraph 0014; figures 1,1a,2,2a -----	1-10
X	FR 2 752 803 A1 (POMAGALSKI SA [FR]) 6 March 1998 (1998-03-06) page 6, line 29 - page 11, line 34; figure 1 -----	1-10
A	FR 2 525 169 A1 (CREISSELS DENIS SA [FR]) 21 October 1983 (1983-10-21) page 4, line 1 - page 7, line 11; figures 1-3 -----	1-10
	-/--	

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents :

<p>"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance</p> <p>"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date</p> <p>"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)</p> <p>"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means</p> <p>"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed</p>	<p>"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention</p> <p>"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone</p> <p>"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art</p> <p>"&" document member of the same patent family</p>
---	---

Date of the actual completion of the international search 16 June 2016	Date of mailing of the international search report 29/06/2016
---	--

Name and mailing address of the ISA/ European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016	Authorized officer Lendfers, Paul
--	--

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/AT2016/000021

C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	WO 2013/144850 A1 (ROLIC INTERNAT S A R L [LU]) 3 October 2013 (2013-10-03) page 6, line 3 - page 12, line 23; figure 1	1-10
A	----- FR 2 898 321 A1 (POMAGALSKI SA SA [FR]) 14 September 2007 (2007-09-14) page 5, line 16 - page 10, line 19; figures 1-3 -----	1-10

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/AT2016/000021

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 2157004	A1	24-02-2010	AT 488412 T 15-12-2010
			AU 2008246211 A1 11-03-2010
			CA 2645315 A1 21-02-2010
			CN 101654104 A 24-02-2010
			EP 2157004 A1 24-02-2010
			ES 2353629 T3 03-03-2011
			JP 2010047243 A 04-03-2010
			KR 20100023715 A 04-03-2010
			NZ 573040 A 26-03-2010
			RU 2008146165 A 27-05-2010
			US 2010043666 A1 25-02-2010

FR 2752803	A1	06-03-1998	NONE

FR 2525169	A1	21-10-1983	NONE

WO 2013144850	A1	03-10-2013	NONE

FR 2898321	A1	14-09-2007	NONE

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES INV. B61B11/00 B61B12/02 ADD.		
Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC		
B. RECHERCHIERTE GEBIETE		
Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole) B61B		
Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen		
Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe) EPO-Internal, WPI Data		
C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 2 157 004 A1 (INNOVA PATENT GMBH [AT]) 24. Februar 2010 (2010-02-24) Spalte 2, Absatz 0009 - Spalte 3, Absatz 0014; Abbildungen 1,1a,2,2a -----	1-10
X	FR 2 752 803 A1 (POMAGALSKI SA [FR]) 6. März 1998 (1998-03-06) Seite 6, Zeile 29 - Seite 11, Zeile 34; Abbildung 1 -----	1-10
A	FR 2 525 169 A1 (CREISSELS DENIS SA [FR]) 21. Oktober 1983 (1983-10-21) Seite 4, Zeile 1 - Seite 7, Zeile 11; Abbildungen 1-3 -----	1-10
	-/--	
<input checked="" type="checkbox"/> Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen <input checked="" type="checkbox"/> Siehe Anhang Patentfamilie		
* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen : "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist "E" frühere Anmeldung oder Patent, die bzw. das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist "L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt) "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht "P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist "T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden "Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist		
Datum des Abschlusses der internationalen Recherche		Absenddatum des internationalen Recherchenberichts
16. Juni 2016		29/06/2016
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Fax: (+31-70) 340-3016		Bevollmächtigter Bediensteter Lendfers, Paul

C. (Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	WO 2013/144850 A1 (ROLIC INTERNAT S A R L [LU]) 3. Oktober 2013 (2013-10-03) Seite 6, Zeile 3 - Seite 12, Zeile 23; Abbildung 1	1-10
A	----- FR 2 898 321 A1 (POMAGALSKI SA SA [FR]) 14. September 2007 (2007-09-14) Seite 5, Zeile 16 - Seite 10, Zeile 19; Abbildungen 1-3 -----	1-10

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/AT2016/000021

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 2157004	A1	24-02-2010	AT 488412 T 15-12-2010
			AU 2008246211 A1 11-03-2010
			CA 2645315 A1 21-02-2010
			CN 101654104 A 24-02-2010
			EP 2157004 A1 24-02-2010
			ES 2353629 T3 03-03-2011
			JP 2010047243 A 04-03-2010
			KR 20100023715 A 04-03-2010
			NZ 573040 A 26-03-2010
			RU 2008146165 A 27-05-2010
			US 2010043666 A1 25-02-2010

FR 2752803	A1	06-03-1998	KEINE

FR 2525169	A1	21-10-1983	KEINE

WO 2013144850	A1	03-10-2013	KEINE

FR 2898321	A1	14-09-2007	KEINE
