

# FUNIVIA magazine 2/2017

[www.funivia-magazine.com](http://www.funivia-magazine.com)

Seilbahnwirtschaft  
Technologie  
Verkehr

## LOEN SKYLIFT

Fast 1000 Höhenmeter überwindet die neue Anlage von DOPPELMAYR/GARAVENTA im Dorf Loen (Nordfjord/Norwegen) auf den Aussichtsberg Høven und ist eine der steilsten Pendelbahnen der Welt.

 Doppelmayr®

  
GARAVENTA



# Ein Berg für Kenner

**Umfassende Neuerrichtung der Bahnen-Infrastruktur am Jenner im Berchtesgadener Land: Leitner Ropeways liefert eine 10er-Bahn als Hauptzubringer und zwei kuppelbare 6er-Sesselbahnen in eine der traditionsreichsten Skiregionen Deutschlands.**

Es mutet fast wie ein Ballett an, wie die drei Baukräne an der Talstation der neuen Jennerbahn neben- und auch unter- und übereinander agieren: Ende Juni präsentierte das Führungsduo der Berchtesgadener Bergbahn AG, Betriebsleiter Wilfried Däuber und der seit vergangenem Sommer aktive neue Vorstand Michael Emberger – auf Einladung des Planungspartners AEP –, den wichtigsten Branchen-Fachmedien den aktuellen Stand des Projekts, das zu den wichtigsten Seilbahn-Investitionen in Deutschland zählt. „Der Kenner fährt zum Jenner“ lautete die traditionelle Werbebotschaft einer Anlage, die seit den frühen 50er-Jahren unter anderem Skifans mit einer sieben Kilometer langen Talabfahrt lockte. Wilfried Däuber: „In der ersten Variante der 1953/54 errichteten Bahn waren wir sogar gewissermaßen eine Kombi-Bahn. Die Verbindung von Sessel und Kabine auf einem Seil ist also keineswegs eine Erfindung der aktuellen Seilbahntechnik.“ Doch im Laufe der Jahrzehnte wurde die Situation immer schwieriger: Einem branchen- und regionsfremden Eigentümer waren seine jährlichen Renditen immer wichtiger als längst überfällige Reinvestitionsmaßnahmen bei den Bahnanlagen. Das änderte sich erst mit dem

Einstieg der Gemeinde Schönau am Königssee. Damit kam es zu einer Verlagerung des Interessenschwerpunkts auf die wichtige Rolle, die die Jennerbahn für den Tourismus im Berchtesgadener Land spielt.

Und so konnte nach Ende der Wintersaison 2016 endlich das Kernstück des Erneuerungsprozesses in Angriff genommen werden: faktisch eine (bis auf zwei Anlagen) völlige Neuerrichtung der gesamten bahntechnischen Infrastruktur am Jenner.

Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 47 Mill. Euro entsteht aktuell eine 10er-Kabinenbahn als Hauptzubringer, der die Fahrgäste in zwei Sektionen auf den rund 1800 Meter hohen Jenner-Gipfel bringt. Dazu kommen zwei neue 6er-Sesselbahnen, die Mitterkaser-Bahn, die vom Gipfel zur Mittelstation, und die Jennerwiesen-Bahn, die von der Mittelstation talwärts führt.

Die Transportkapazität allein des Hauptzubringers steigt damit auf 1600 Personen/Stunde. „Damit können wir jetzt endlich das große Potenzial an Jennerfans und Skifahrern im gewünschten Maße abholen und faktisch ohne Wartezeiten auf den Berg bringen“, so Däuber. Zur Bahntechnik ist noch zu sagen: An-



Nach einem durchaus emotionalen Abschied von der „alten Tante“ Jennerbahn im Frühjahr freut sich das Team um Vorstand Michael Emberger (l.) und Betriebsleiter Wilfried Däuber nunmehr auf das kommende Technik- und Marketing-Potenzial des südostbayerischen Traditionsberges. Rechts: Robert Wendlinger vom Planungspartner AEP.



Um trotz umfangreicher Infrastruktur (Restaurant, Sportgeschäft, Skidepot etc.) in einer überschaubaren Bau-Kubatur zu bleiben, wird eine zweiteilige Gebäudestruktur gewählt: die Bahn-Talstation im Hintergrund.

BILDER (3): ZOOMVPH



Die neue Bergstation auf 1800 Meter als Doppelstation für die zweite Sektion der 10er-Kabinenbahn und der 6er-KSB-Mitterkaser-Bahn.

statt der früheren 43 kommt man mittlerweile mit 19 Stützen aus. Die Fahrzeit für die rund 3300 Meter lange Strecke konnte von 26 auf 17 Minuten (ab Einstieg mit Stationsdurchfahrten) gekürzt werden. Den Zuschlag für das Gesamtvolumen der drei Anlagen bekam Leitner Ropeways. Emberger: „Das Prestigeprojekt, ein Ganzjahresgebiet im südbayerischen Raum komplett auszustatten, war den Leuten aus Sterzing und Telfs offenbar sehr wichtig, sodass sie uns mit ihren Angeboten überzeugt haben.“

Und Däuber ergänzt: „Zumal wir mit der Krautkaser-Bahn seit 2010 eine Leitner-Anlage am Berg stehen haben, mit der wir vollends zufrieden sind.“ Auch vom Direktantrieb, mit dem alle drei Bahnen

ausgestattet sind, erwarte man sich besondere technische Vorteile.

Emberger: „Aber letztendlich, auch wenn die Zahlen auf dem Tisch liegen, ist es immer eine Bauchentscheidung. Wir haben zusammen mit unseren Eigentümern zahlreiche Probefahrten in den unterschiedlichsten Anlagen der diversen Hersteller absolviert und wollten abseits von Technik und Kosten einfach unsere Eindrücke wirken lassen. So hat letztendlich auch der Komfort der EVO-Kabinen von Sigma eine wesentliche Rolle gespielt, weil wir ja nicht nur Skifahrern, sondern auch Familien, Senioren, Rollstuhlfahrern und Monoskifahrern (querschnittgelähmte Personen) das beste Angebot bieten wollen.“ Den kommenden

Winter müssen die Skisportler ausnahmsweise auf die Jenner-Pisten verzichten, denn eine Sommersaison hätte nicht ausgereicht, um das Gesamtprojekt mit Abbau der Altanlagen, Gebäuden, Streckenbau etc. durchzubringen. So findet die geplante Fertigstellung im kommenden Frühsommer statt. Perfekt zur Eröffnung der Sommersaison, die mit rund 70 Prozent ohnehin die Hauptsaison am Jenner ist, zumal man nunmehr noch besser einen Großteil der Königssee-Touristen – dem nach den Königsschlössern wichtigsten Ausflugsziel in Bayern – auch noch mitzunehmen hofft: „Es gibt ja bereits eine Kombi-Karte von Jenner-Bahn und Königssee-Schiffahrt.“



Ab der Sommersaison 2018 wird unter anderem eine 10er-Kabinenbahn als Hauptzubringer die Gäste in zwei Sektionen auf den rund 1800 Meter hohen Jenner-Gipfel bringen.

BILD: POLAK AND FRIENDS

## AEP & Salzmann: Arbeitsteilige Planung

Von der planerischen Seite wird das Gesamtprojekt von den beiden Spezialisten, der AEP Planung und Beratung aus Schwaz und Salzmann Ingenieure aus Bregenz, begleitet. Robert Wendlinger von AEP:

„Wie bei vielen anderen Projekten auch hat sich diese Arbeitsteilung sehr bewährt, also eine saubere Trennung zwischen der Seilbahn- und der Infrastruktur-Planung. Und so konnten wir 2015 die Ausschreibung in einer Kooperation mit Salzmann gewinnen. Als spezialisierter Technik-Planer hat unser Partner den Seilbahnbereich übernommen. Wir kümmern uns um die Ausschreibung und die Behördenabwicklung. Dazu übernehmen wir die Gesamtleitung der Baumaßnahmen, mit dem Pistenbau und sonstigen Gelände-Modellierungen, der Errichtung der Baustraße, der Energie- und Trinkwasserversorgung u. v. m.“