

MOUNTAIN Manager 4/17

Meinung:

Wilhelm Rinnerthaler, Stahl-Hacksteiner

Mountain-Manager 128

Hans Zintel, Blombergbahn



TechnoAlpin
ist die Garantie
für unsere
schneesichere
Zukunft.

Eduardo Valenzuela, Sierra Nevada

TechnoAlpin ist seit vielen Jahren unser Partner und ermöglicht es uns, den notwendigen Qualitätsschnee für unser Skigebiet zu produzieren. Sierra Nevada ist das südlichste Skigebiet Europas und kann dank dieser engen Zusammenarbeit nicht nur prestigeträchtige Wintersport-Großevents austragen, sondern die Zukunft seines Gewerbes sichern.

PASSION for SNOWMAKING



weitere Infos zur technischen Beschneigung und Anlagenbau
www.technoalpin.com



Lokalausweis am Jenner
mit AEP Planung & Beratung GmbH

Großer Aufbruch bei der Berchtesgadener Bergbahn AG

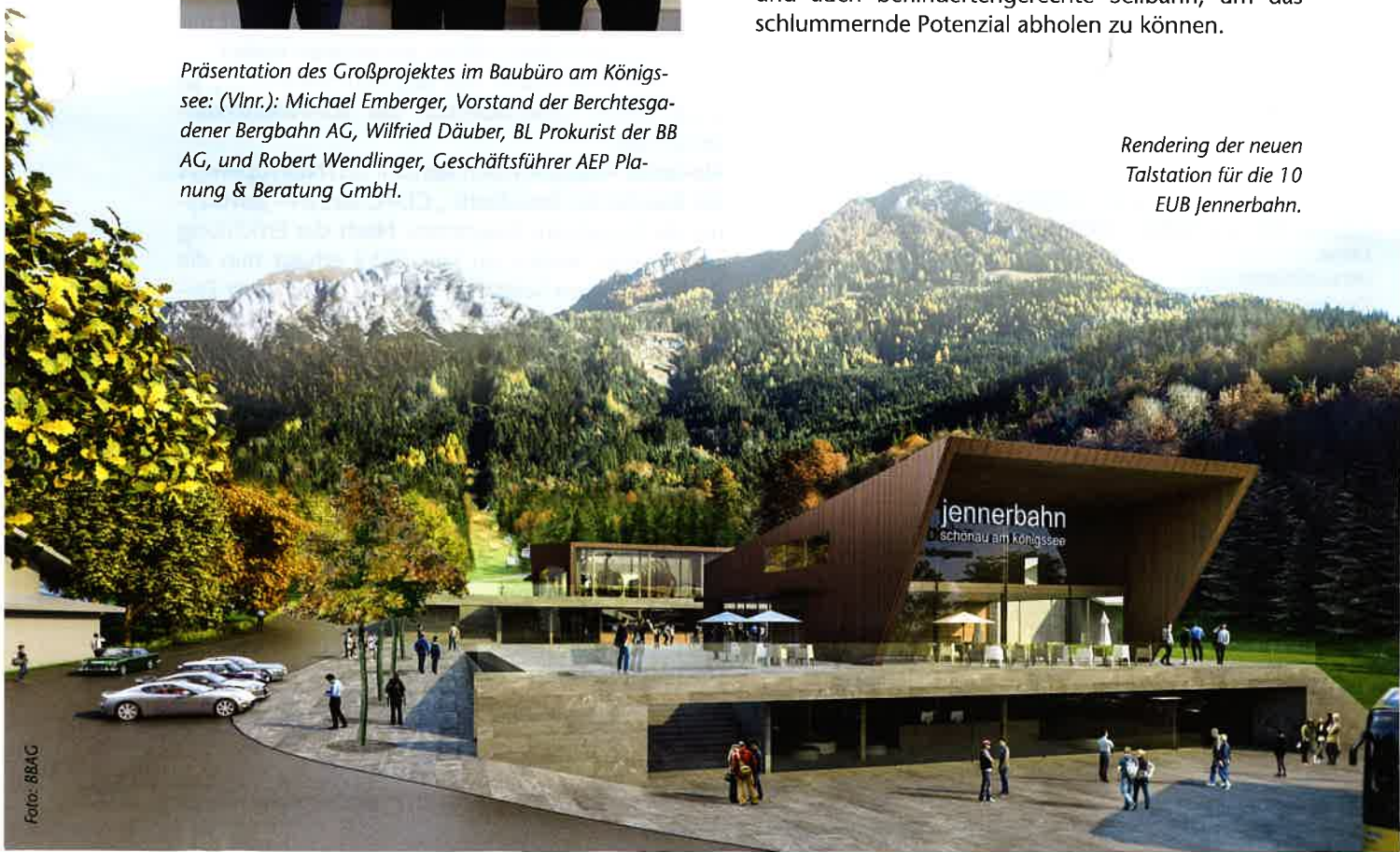
Die Berchtesgadener Bergbahn AG macht mit einer 47 Mio. Euro Investition den Jenner zum – weitgehend barrierefreien – „Erlebnisberg“. Die legendäre 2er-Kabinenbahn (!) Type VonRoll aus dem Jahr 1953 wird von einer Leitner 10er-Kabinebahn ersetzt, zwei Doppelsesselbahnen weichen zwei Leitner 6 SBK und umfangreiche Infrastruktur an den neuen Stationen samt Gastronomie und Kinderland wird realisiert. Mit der Planung wurden AEP Schwaz und Salzmann Bregenz beauftragt, die sich für dieses Prestigeprojekt zu einer Kooperation zusammengefunden haben.



Präsentation des Großprojektes im Baubüro am Königssee: (Vlnr.): Michael Emberger, Vorstand der Berchtesgadener Bergbahn AG, Wilfried Däuber, BL Prokurist der BB AG, und Robert Wendlinger, Geschäftsführer AEP Planung & Beratung GmbH.

Am 5. März war nach 63 Jahren der letzte Betriebstag der 3.320 m langen alten Jennerbahn am Königssee, der zu den drei beliebtesten Ausflugszielen in Deutschland gehört. Im Talkessel mit 19.000 Gästebetten zählt man im Sommer ca. 1,1 Mio. Gäste, davon rekrutierten die Bergbahnen bisher 230.000 Gäste als Kunden. Dieser Anteil soll künftig wesentlich gesteigert werden. Eine Kombikarte mit der Königssee-Schiffahrt gibt es ja bereits – nicht aber die notwendige Seilbahnkapazität, um längere Wartezeiten bei erhöhtem Besucherandrang zu vermeiden. Es braucht also unbedingt eine neue, komfortable und auch behindertengerechte Seilbahn, um das schlummernde Potenzial abholen zu können.

Rendering der neuen Talstation für die 10 EUB Jennerbahn.





Die neue Sesselbahn CD4C Szczyrk wird das gleiche Design haben wie die Anlage aus dem Jahr 2013 und mit gelben Wetterschutzhauben versehen.

Technische Daten CD4C Szczyrk – Jaworzyna

Länge:	1.576,65 m
Höhendifferenz:	406,1 m
Geschwindigkeit:	5 m/s
Kapazität:	2.400 P/h
Anzahl Sessel/Kabinen:	112
Anzahl Stützen:	10

Technische Daten CD6C Solisko – Hala Skrzyczenska

Länge:	1.615,41 m
Höhendifferenz:	349 m
Geschwindigkeit:	5 m/s
Kapazität:	2.400 P/h
Anzahl Sessel/Kabinen:	77
Anzahl Stützen:	11

Technische Daten CD6C Solisko – Hala Posrednia

Länge:	1.386,23 m
Höhendifferenz:	341 m
Geschwindigkeit:	5 m/s
Kapazität:	2.400/3.000 P/h
Anzahl Sessel/Kabinen:	66/83
Anzahl Stützen:	11

Technische Daten GD10 Parkovisko – Hala Skrzyczenska

Länge:	1.488,41 m
Höhendifferenz:	410 m
Geschwindigkeit:	6 m/s
Kapazität:	3.000 P/h
Anzahl Sessel/Kabinen:	51
Anzahl Stützen:	10

ropeways garantiert den nachhaltigen, zuverlässigen und geräuscharmen Betrieb der Anlage. Parallel zur neuen Sesselbahn mit gelben Wetterschutzhauben wird auch eine identisch ausgestattete Version in blau entstehen – die „CD6C Solisko – Hala Posrednia“.

Mit diesen umfangreichen Neuerungen erwartet man bei der Betreibergesellschaft SON (Szczyrkowski Ośrodek Narciarski S.A.) auch ein erhöhtes Gästeaufkommen: „Nach der ersten Ausbaustufe rechnen wir mit mehr als einer halben Million, im weiteren Verlauf des nächsten Jahres dann mit 800.000 Skifahrern“, so Július Vinter, Generaldirektor des SON-Mutterkonzerns TMR.

Als viertes Projekt in Polen steht für LEITNER ropeways der Bau der 4er-Sesselbahn „CD4C Szczyrk – Jaworzyna“ in Szczyrk am Programm. Nach der Errichtung der zweiten Sektion im Jahr 2013 erfolgt nun die Realisierung von Sektion 1, die eine bestehende 2er-Sesselbahn ersetzen wird. Auftraggeber ist die Betreibergesellschaft COS. Zu den Ausstattungsmerkmalen zählen DirectDrive, Einzelfußraster, das Seillage-Überwachungssystem CPS und – wie auch bereits 2013 – die Ausführung mit gelben Wetterschutzhauben.

In Szczyrk verfolgt man das Ziel, in den kommenden beiden Jahren auch alte Schlepplifte durch moderne Anlagen zu ersetzen. Außerdem sollen bestehende Pisten erweitert sowie neue Restaurants und Bars gebaut werden. In der Region entstehen dadurch neue wertvolle Arbeitsplätze, außerdem soll damit auch die Weiterentwicklung des Winter- wie auch des Sommertourismus gefördert werden.



Foto: BBAG

Rendering der geplanten Doppel-Bergstation



Foto: mak

Baustellenbesichtigung der Talstation mit Michael Emberger und Wilfried Däuber.

Nach eingehender Evaluierung der am Markt befindlichen Systeme waren die Verantwortlichen der Berchtesgadener Bergbahn AG unter Vorstand Michael Emberger und BL Wilfried Däuber zu dem Entschluss gekommen: Es soll eine 10er Kabinenbahn in zwei Sektionen von LEITNER ropeways werden – nach dem Vorbild der 10 EUB Dorfbahn in Gerlos. „Wir sind bei den Überlegungen davon ausgegangen, das Beste und Komfortabelste für den Fahrgast zu finden. Außerdem haben wir bereits gute Erfahrungen mit LEITNER ropeways bei der neuen Krautkaserbahn gemacht. Ein weiterer Grund für die Entscheidung war der Direktantrieb. Und Martin Leitner hat auch kein Hehl daraus gemacht, dass Berchtesgaden für ihn ein Prestigeprojekt ist, bei dem man sich vom Preis-Leistungsverhältnis her extrem bemüht.“

Die 60 Zehnerkabinen (plus ein Sonderfahrzeug für Flugdrachentransport) kommen ebenfalls aus dem Haus LEITNER und zwar werden es die neuen EVO-Kabinen mit Schiebetüren sein. Die EVO ist eine Symbiose der Kabinentypen „Symphony“ und „Diamond“ von SIGMA, die in Bauweise, Ausführung und Formgebung ein neues Zeitalter einläutet.

Kapazität verdreifacht, Zielgruppen erweitert

Die stündliche Kapazität wird durch den Neubau von 500 P/h auf 1.500 P/h gesteigert, die Fahrzeit von ehemals 26 Minuten auf 17 Minuten (samt Stationsdurchfahrt Mitte) bei unveränderter Trassenführung reduziert (1.170 m Höhendifferenz). Man rechnet aber deswegen nicht mit dem Dreifachen an Gästen auf dem Berg sondern mit Plus ca. 40%. „Wir wollen mit der erhöhten Kapazität vor allem die Stoßzeiten abfedern. Im Winter kamen da oft ab 10.00 Uhr einhalb Stunden zusammen, das geht heutzutage nicht mehr“, sagt BL Däuber. „Außerdem bringt eine 10 EUB mehr Komfort als z. B. eine 8 EUB und taugt auch für Behinderte (Rollstuhl, Monoskifahrer) und andere Gästeschichten wie Paragleiter.“

Im Frühjahr 2018 soll die neue 10 EUB Jennerbahn in Betrieb gehen, im Winter folgen die beiden erneuerten 2er-Sesselbahnen 6 SBK Mitterkaserbahn und 6 SBK Jennerwiesenbahn. Weiters wird an der Talstation

ein zweiteiliges Gebäude mit Sportshop, Mitarbeiter-Tiefgarage, Verwaltungsbereich, Skidepot und kleiner Gastronomie entstehen. Ebenfalls möglichst barrierefrei. Die Mittelstation wird den Antrieb für beide Sektionen sowie eine Teilgaragierung im unterirdischen Bahnhof plus kleine Gastronomie für die Wiederholungsfahrer und ein Kinderland beherbergen. Die Bergstation wird etwas Spezielles: Zusammen mit der Mitterkaserbahn-Sesselbahn teilt sich die 10 EUB ein Gebäude als Doppel-Bergstation. Das neue große Bergrestaurant mit 400 Innen und 400 Außenplätzen wird hier ebenfalls untergebracht und auf dem sogenannten „Vorplatz“ der Doppelstation die neue Jenneralmbar.

Planungskooperation von AEP und Salzmann

Bei der Evaluierung der Planungsfirmen ist die Berchtesgadener Bergbahn AG ähnlich vorgegangen wie bei den Seilbahnbauern. Das Rennen machte die Planungskooperation AEP / Salzmann, die beide erstmals in Berchtesgaden zum Zug gekommen sind. Wobei Salzmann für den seilbahntechnischen Teil zuständig ist und AEP für alles außerhalb der Maschinebautechnik – also die Oberbauleitung für die Pistenbaumaßnahmen im relativ steilen oberen Skigebiet bzw. Aufstiegsspuren für Ski-Tourengeher, das Energiekonzept, die Trinkwasserversorgung, die Feldverkabelung, sämtliche Geländemodellierungen und die Baustraße zum Gipfel – und das mitten durch den Nationalpark. Kein leichtes Unterfangen, ebenso wenig einfach sind in Bayern die Genehmigungsverfahren für ein solches Großprojekt. Bereits 2015 sind die Planungsleistungen für das Gesamtprojekt ausgeschrieben worden, die Genehmigung lag schließlich im November 2016 vor. Der Naturschutz wurde von Anfang an mit einbezogen.

Nun wird es eine komplette Sommer- und Wintersaison keinen Bahnbetrieb am Königssee geben – und dies bei straffem Zeitplan! „Das schmerzt zwar wegen der Einnahmenverluste, aber anders ist diese Großbaustelle nicht zu bewältigen“, erklärt Emberger. Das Ergebnis wird den Aufwand allemal rechtfertigen.

mak