Erste Bilanz

8 × 100 Tage neuer Bahnen in fünf Ländern

Politikern gewährt man in einem neuen Amt eine Schonzeit von 100 Tagen. So viel Zeit sollte man auch Betreibern neuer Bahnen lassen. Denn Kinderkrankheiten treten auch in der »Hohen Technologie« auf – gelegentlich noch häufiger als einst in der »simplen Mechanik«. Und dazu gesellen sich, zugegebenerweise, noch Gewöhnungsschwierigkeiten erstens des Personals mit den neuen Aufgaben und zweitens des Publikums mit dem neuen Transportmedium. Heute bringt MOTOR IM SCHNEE die 100-Tages-Berichte von acht Verantwortlichen modernster Anlagen, die auf den letzten Winter in Betrieb gingen – eine achter- und eine Sechser-EUB, zwei Pendelbahnen, drei kuppelbare 4 SB, davon zwei an einem Ort und gleich zwei Weltpremieren, der 3-S-Bahn in Saas-Fee und dem Doppelmayr-Sechsersessel.

Neue Hornbahn Kitzbühel:

Wir hatten keine aussergewöhnlichen Probleme. Die Sturm- und Schneefallphase über Weihnachten veranlasste uns, in wenigen Tagen bereits alle Varianten des Betriebes der beiden Teilstrecken durchzuspielen. Ebenso gleich in den ersten Tagen ein Leerfahren der Anlage bei 80 km/h Windgeschwindigkeit, das sicher zu bewältigen war.

Der grösste Pluspunkt war, dass gleich die erste Hochsaison über die Weihnachtsfeiertage gezeigt hat, dass alle Auslegungen wie Förderleistung, Zu- und Abgänge, Anstellbereich sowie der Skianschnallplatz am Berg absolut richtig liegen. Vor allem die Förderleistung als Zubringeranlage in ein in sich geschlossenes Skigebiet mit 1600 P/h passt genau. Weder die Pisten noch die Anlagen am Berg wurden überfüllt.

Bewährt haben sich auch die Investitionen, die dem äusseren Erscheinungsbild der Anlage zugute kommen. Vor allem die Talstation, die ja im geschlossenen Siedlungsraum in Kitzbühel steht, wird von Gästen und Einheimischen sehr gut angenommen.

Die Mitarbeiter fühlen sich bei der neuen Anlage wohl. Nicht zuletzt deshalb, weil der gediegene Standard auch im Bereich der Personalaufenthaltsräume und Diensträume voll durchgezogen wurde.

Leogang: Asitz-Achterbahn

Mit großer Freude und Genugtuung dürfen wir nach Fertigstellung und laufendem Betrieb der beiden Einseilumlaufbahnen bis Ende Februar, eine, in vieler Hinsicht positive, Bilanz ziehen.

Die Anlagen liefen seit Inbetriebnahme ohne jeglichen Zwischenfall. Sowohl in seilbahn- als auch in elektrotechnischer Hinsicht traten keine Mängel auf.

Als besonders wohltuend werden, von den Benützern die Fahrbetriebsmittel zum Sitzen hervorgehoben, bieten diese Kabinen doch den grösstmöglichen Fahrkomfort. Die Probleme mit dem Skieinstecken aussen an der Gondel und dem Einsteigen sind nicht im erwarteten Ausmass eingetroffen. Sicherlich war auch in dieser Zeit das Einsteigen noch etwas leichter, da noch nicht mit voller Geschwindigkeit gefahren wurde. (Bisher 4 m in der Sekunde – bei voller

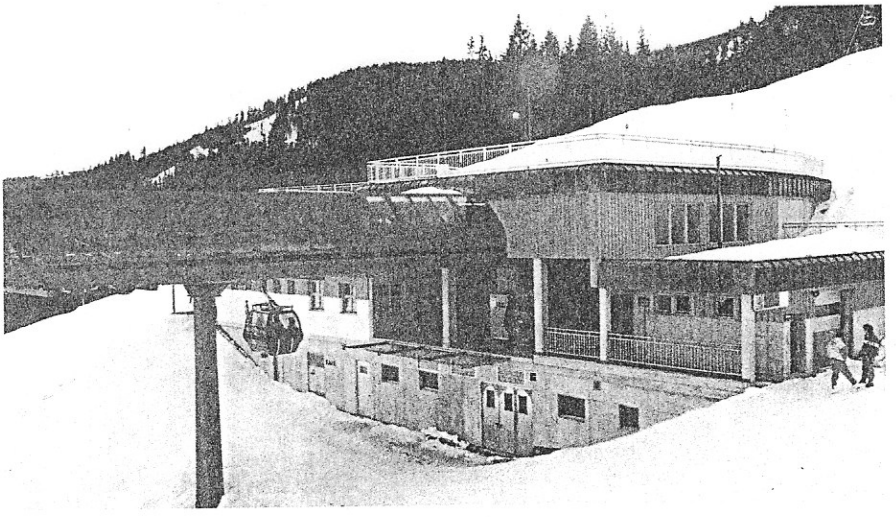
- *Kabinenbegegnung auf 2000 Meter Höhe: Die Fahrt auf der neuen dritten Sektion der Nebelhorn-Bahn wird zum echten Gipfelerlebnis.*
- *Rencontre des cabines à une altitude de 2 000 mètres: le voyage sur la nouvelle troisième section du téléphérique du Nebelhorn devient un véritable événement au sommet de la montagne.*
- *Cabin crossing at a height of 2000 metres – the trip on the new third section of the Nebelhorn system is now a real summit experience.*



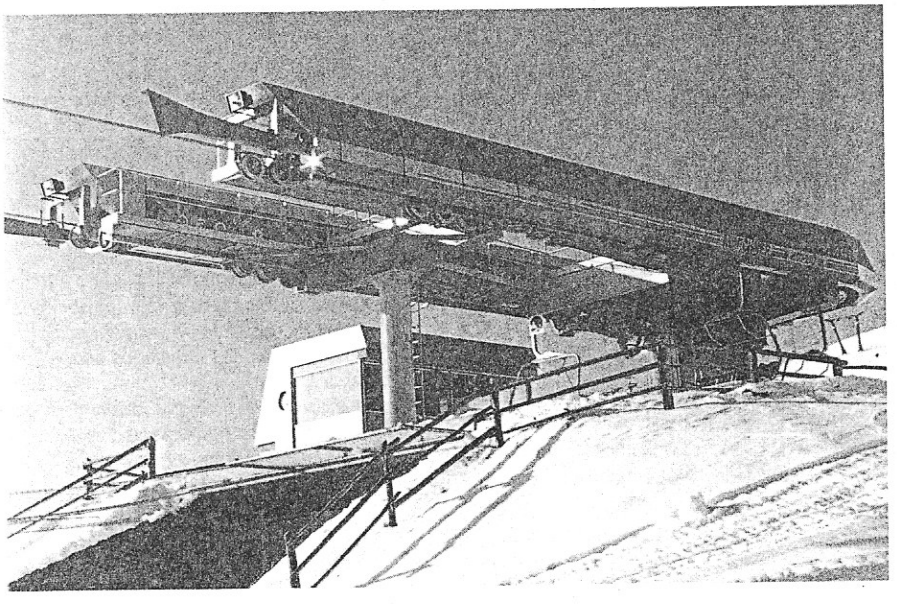
- *Die Garaventa-Vierersessel in Wangs-Pizol sind bei Skifahrern und Wanderern gleichermaßen beliebt.*
- *Les télésièges quatre places construits par Garaventa à Wangs-Pizol sont très estimés auprès des skieurs et auprès des randonneurs.*
- *The Garaventa four-seaters chairlifts in Wangs-Pizol are as popular with skiers as they are with hikers.*



- *Die Antriebs-Mittelstation der Leoganger Asitzbahn von Doppelmayr zählt mit ihrer »im-Berg-Tunnellösung« sicherlich zu den architektonisch interessantesten Vertreterinnen ihrer Art.*
- *Grâce à la solution architectonique de la station moyenne (station motrice) du télécabine monocâble Asitzbahn de Leogang, l'installation construite par Doppelmayr compte certainement parmi les représentants les plus intéressants dans leur genre.*
- *The drive middle station of the Leogang Asitzbahn from Doppelmayr is certainly one of the most interesting architektural representatives of its kind with its underground-tunnel-solution.*



- *Weniger ist mehr: Die ersten positiven Betriebserfahrungen mit dem Marchner-Lift in Olang, bestätigen die Betreiber darin, die Beförderungskapazität des modernen Kompakt-Vierers von Agamatic nicht voll auszuschöpfen.*
  Avec moins, l'on obtient davantage: la première expérience acquise au niveau du fonctionnement du télésiège Marchner à Olang fournit aux exploitants la confirmation pour leur décision de ne pas utiliser la capacité de transport maximum du télésiège compact moderne construit par Agamatic.
- *Less is more – the first positive operating experience with the Marchner lift in Olang convinced the operators that not using the full transport capacity of the modern compact four-seater chairlift from Agmatic was the right decision.*



Leistung 5 m in der Sekunde = 2400 Personen/Stunde)

Ein Vergleich mit den Beförderungen der beiden Teilstrecken (I. und II. Sektion) ist sicherlich nur bedingt möglich, hat sich doch die Förderleistung beim derzeitigen Stand (4 m/s) auf 1900 p/h um ⅔ gegenüber der Doppelsesselbahn erhöht.

Im Winter 1990/91 zählten wir bis Ende Februar bei den beiden Doppelsesselbahnen 600 349 Beförderungen. In diesem Winter waren es 1 119 140 Personen bergwärts. Das entspricht einer Steigerung von 518 791 Beförderungen = 86,4 %.

Die Beförderungszahlen im Winter 1990/91 bis Ende Februar entsprachen in etwa einem vieljährigen Durchschnitt. Bis zu diesem Zeitpunkt waren ja im Winter 1990/91 die Schnee- und Pistenverhältnisse in Ordnung, das »Aus« des Winters und somit der Skisaison kam in Leogang Anfang März.

Die Zunahme der Tagesgäste fiel wiederum auf, besonders stark an Samstagen. Ebenso trat ein grosser Zustrom aus den Nachbargemeinden auf.

Sebastian Madreiter

Nebelhornbahn Oberstdorf, 3. Sektion zum Gipfel.

Probleme gab es überhaupt nicht, wenn man von den üblichen Kinderkrankheiten in den ersten Betriebswochen absieht. Gelegentliche Ausfälle in der Elektronik sind am Anfang üblich. Probleme bereiteten uns nur – wahrscheinlich auch in Zukunft – die starken Vereisungen des Zugseiles und der Gipfelstation. Hier sind noch Verbesserungen erforderlich, z. B. Abstreifvorrichtung für das Zugseil, eine Heizung am Bahnsteig bzw. in den Führungen der Schiebetore. In Anbetracht der wirklich überraschenden Verhältnisse, die klimabedingt sein könnten, wird die Firma Hölzl noch das eine oder andere Detail überarbeiten.

Die Wege der Rollstuhlfahrer mit den Aufzügen sind absolut problemlos. Hingegen müssen die Fussgänger einige Treppen steigen. Den einen macht es nichts aus, den anderen stört es.

Die Einführung der Uraltfahrkarten nach dem Becker-Billett-System hat sich hervorragend bewährt.

Bei den Skifahrern besteht große Resonanz zur Benutzung der Anlage. Die Bereitschaft zum Skiabschnallen ist da. Ich hatte mit Schwierigkeiten gerechnet. Die Entflechtung des gesamten Skigebietes ist gelungen. An allen Anlagen haben sich die Wartezeiten deutlich verringert. Wenn es gelingt, die veralterten Sesselbahnen zu modernisieren, hätten wir keine Sorgen hinsichtlich der Förderkapazitäten mehr. Ich weiss aber, dass diesbezüglich die Möglichkeiten begrenzt sind.

Das Befördern von Behinderten, Gebrechlichen, ängstlichen Menschen und Kleinkindern ist ohne jegliche Probleme möglich, wobei auch zu erwähnen ist,