

FUNIVIA magazine 4/2019

www.funivia-magazine.com

Seilbahnwirtschaft
Technologie
Verkehr

Garaventa:

Die neue 70er-Pendelbahn der Bergbahnen Disentis AG von Sedrun/Salins über Cungiari auf den Cuolm da Vi vollendet die Skigebietsverbindung Andermatt-Sedrun-Disentis.

Seiten 4-6

THALER 
FEELGOOD FACTOR ... S. 13

 **Doppelmayr**[®]


GARAVENTA

SUPER LEISE. SUPER EFFIZIENT. SUPER UMWELT- FREUNDLICH.

Gut fürs Geschäft. Gut für die Umwelt.

Entdecken Sie heute schon die Technologie
aus der Welt von morgen: www.supersnow.com
Anfragen direkt an: SUPERSNOW GmbH,
buero@supersnow.com, +43 5417 51 010

 | SUPERSNOW





BILD: RICHARD SCHNABLER

Unterschiedliche Wege – das gleiche Ziel

In der Seilbahnwirtschaft stehen die Alpenländer, vor allem Österreich und die Schweiz, in einem Leistungswettbewerb.

Zum beiderseitigen Vorteil: Denn eine touristische Konkurrenz besteht ja nicht unbedingt in der Frage St. Moritz gegen Kitzbühel, Zermatt gegen Schladming etc.; auch nicht: Wallis gegen Tirol – oder eben: Schweiz gegen Österreich. Sondern das touristische Spannungsfeld lautet: Alpen ... gegen Thailand und Dominikanische Republik. Oder auch: Skifahren gegen Computer-Games & Shopping (die heutige Jugend geht ja nicht mehr deshalb einkaufen, weil sie irgendetwas braucht – sondern das „Shopping“ an sich ist beliebteste Freizeitbe-

schäftigung). Die aktuelle FvM-Ausgabe ist so etwas wie eine inoffizielle Schweiz-Ausgabe: Das Themenspektrum reicht von den aktuellen Bahnprojekten bis zu großen Unternehmerpersönlichkeiten der eidgenössischen Seilbahnwirtschaft.

Dr. Kurt Wieser,
„Funivia Magazine“



Mitglied von:

Aus dem Inhalt

Neuer Zusammenschluss

Disentis und Sedrun sind ab der Wintersaison 2019/20 endlich miteinander verbunden.

Seiten 4 bis 6

Attraktion im Kaunertal

Bis Oktober wird Doppelmayr am Kaunertaler Gletscher die erste 100er-Funifor Österreichs fertigstellen.

Seite 27

Seilspleiß am Kitzsteinhorn

Lokalausweis beim Seilspleiß der „K-onnection“, die Maiskogel und Kitzsteinhorn verbindet.

Seite 46

IMPRESSUM

„Funivia Magazine“ ist ein Fachmagazin der „Salzburger Nachrichten“ vom 13. September 2019.

Medieninhaber: Salzburger Nachrichten Verlagsges.m.b.H. & Co. KG, Tel. +43 662 / 8373-0, www.SN.at

Redaktion: Dr. Kurt Wieser, SN-Sonderthemenredaktion; Redaktionsmitarbeiter Schweiz: Roman Weissen, Tel.: +41 79 / 239 41 00

Projektbetreuung: Dr. Kurt Wieser; Projektkoordination: Mag. Corina Obermaier; Grafik: Kerstin Littke; Alle: Karolingerstraße 40, A-5021 Salzburg.

Titelseite: 70er-Pendelbahn der Bergbahnen Disentis AG, Foto: FvM/Wieser. Für einzelne Berichte wurden Druckkostenbeiträge geleistet.

Druck: Sandler print & packaging, Johann Sandler GesmbH & Co KG, Druckereiweg 1, A-3671 Marbach an der Donau.

OFFENLEGUNG GEMÄSS § 25 DES MEDIENGESETZES: „Funivia Magazine“ ist ein Fachmagazin, das von der Salzburger Nachrichten Verlagsges.m.b.H. & Co. KG herausgegeben, produziert und

verlegt wird. Copyright 2019 by „Salzburger Nachrichten“. Alle Rechte, insbesondere des Nachdrucks, sowie Druckfehler und Irrtümer vorbehalten.

Der besseren Lesbarkeit wegen wird in der gesamten Ausgabe die männliche Schreibweise verwendet, die für beide Geschlechter gleichwertig gilt.



**Die Einkaufsgemeinschaft
für Seilbahn- & Skiliftbetriebe**
in Österreich, Deutschland und der Schweiz
www.pool-alpin.com | www.pool-alpin.ch

**Mit
Webshop
für unsere
Mitglieder.**

Garaventa: Eine „gewichtige“ Seilbahn für Sedrun-Disentis



Nach dem Großprojekt zum Zusammenschluss der SkiArena Andermatt-Sedrun ist nunmehr der nächste Entwicklungsschritt erfolgt, um sich im Marketing zu den ganz „großen“ Skigebieten der Schweiz zählen zu können.

Ab der nächsten Wintersaison 2019/20 ist auch Disentis mit Sedrun verbunden – aber die neue Pendelbahn auf den 2203 Meter hohen Cuolm da Vi in Sedrun wurde bereits im Frühsommer eröffnet.

Es sei gerade für die Schweiz etwas ganz Besonderes, wieder einmal ein „Projekt auf die grüne Wiese stellen“ zu können (was in diesem Falle wörtlich zu nehmen ist), so Garaventa-Projektleiter Ueli Sutter beim FvM-Lokalausgleich in Sedrun. Soll heißen: Meist sind Seilbahnneubauten ja „nur“ der Ersatz bestehender Anlagen; aber bei einer Projektkonzeption tatsächlich bei null beginnen zu können sei eine ganz besonders anspruchsvolle Herausforderung (dass auf dem Gelände einmal ein 1er-Sessellift – der letzte der Schweiz – war, soll der Vollständigkeit halber nicht unerwähnt bleiben). Aber natürlich war dieses Projekt von praktisch allen Seiten gewollt, verbindet es doch, was schon längst zusammengehört: Die neue Pendelbahn der Bergbahnen Disentis AG von Sedrun/Salins über Cungiari auf den Cuolm da Vi vollendet damit die Gebietsverbindung Andermatt-Sedrun-Disentis. Sutter: „Und durch Einbinden von Naturschutzbehörden & Co. bereits in der Planungsphase konnte das gesamte Projekt höchst professionell, sprich kurz, abgewickelt werden.“

Im Rahmen des touristischen Zusammenschlusses der drei Skigebiete Andermatt, Sedrun, Disentis erhielt Garaventa den Zuschlag für den Bau dieser 70-Personen-Pendelbahn. Nach elfmonatiger Bauzeit schließt die Seilbahn damit die Lücke zwischen den Ski- und Wandergebieten Sedrun und Disentis.

Und allgemein ist der Publikumszuspruch zur neuen Anlage sehr hoch, enthält sie



Offene Stationen geben dem Fahrgast einen schönen Einblick in die Seilbahntechnik.

BILDER (3): FVM/WIESER

doch viele Komponenten, die gerade Seilbahnfans viel Freude machen: Nach dem Design-Prinzip „form follows function“ erachtet man die Seilbahntechnik als solche als „schön“ genug, um sie den Besuchern und Fahrgästen in offenen Stationen in ihrer ganzen Größe präsentieren zu können. Sogar technische Details, wie die Rollenketten zur Tragseilabspannung in der Talstation, werden hinter der gläsernen Stationsfassade zum attraktiven Blickpunkt.

Daher zum Stichwort „Abspannung“: Auch diese Komponente gehört zu einer „klassischen“ Seilbahn ja irgendwie dazu; in Sedrun sind sowohl das Trag- wie auch das Zugseil mittels Gewichten abgespannt – das Tragseil in der Tal-, das Zugseil in der Bergstation. Diese Lösung habe sich aber einfach aus den techni-

schen und wirtschaftlichen Parametern logisch ergeben, so Sutter: „Eine Hydraulik- oder Fixabspannung hätte sehr viel höhere Seilstärken nötig gemacht.“

Weitere technische Details: Dank fangbremsloser Technologie, moderner Sicherheitskomponenten sowie eines audiovisuellen Überwachungssystems kann die Seilbahn ohne Kabinenpersonal fahren und von einem Mitarbeiter aus der Talstation bedient werden. Die Steuerung wurde von der Frey AG aus Stans geliefert.

Um die Wasserversorgung der Gastronomie sicherzustellen, sind in beiden Kabinen Wassertanks integriert, damit Frisch- und Abwasser berg- und talwärts transportiert werden können. Weiters sind mit einer speziellen Last-Barelle Unterlasttransporte von bis zu 5,6 Tonnen möglich.

Der Maschinenraum mit Antrieb und die Spannung der Tragseile sind in der Talstation untergebracht. Dabei kommt, wie bereits erwähnt, die neueste Generation der Rollenketten von Garaventa zum Einsatz, die die Tragseile in der Talstation zum Spanngewicht von 115 Tonnen pro Fahrbahn ablenkt. Die Seilbahn verfügt über einen Zwischenausstieg bei der zweiten von insgesamt vier Stützen und erschließt damit auch den Bergbereich Cungiari, wodurch ein traditionsreiches Bergrestaurant und Ausflugsziel wieder reaktiviert werden konnte.

Betreiber Marcus Weber, Verwaltungsrat der Bergbahnen Disentis AG, zieht ein zufriedenes Fazit: „Die neue Seilbahn schließt die letzte Lücke unserer drei Skigebiete und erfüllt sämtliche Anforderungen, die wir als Betreiber an die Seilbahn gestellt hatten.“



Nach elfmonatiger Bauzeit wurde die Anlage im Frühsommer eröffnet und kann sich nunmehr bestens auf den Winter und ihre Aufgabe als Verbindungsbahn zwischen den Ski- und Wandergebieten Sedrun und Disentis vorbereiten.



Bei der Anlage kommt die neueste Generation der Rollenkette von Garaventa zum Einsatz.

Technische Daten

Höhe Talstation:	1479 m
Höhe Bergstation:	2203 m
Fahrbahnlänge:	2262 m
Höhendifferenz:	724 m
Anzahl Stützen:	4
Fahrzeit:	5,6 min
Fahrgeschwindigkeit:	8 m/s
Fahrzeugkapazität:	70 Personen
Förderleistung:	590 P/h
Zugseildurchmesser:	30 mm
Tragseildurchmesser:	45 mm
Antriebsleistung:	450 kW



**MENSCHEN MIT
TECHNIK BEWEGEN.**

www.freyag-stans.ch



**UM DEN DRACHEN AM
LUZERNER HAUSBERG RANKEN
SICH VIELE LEGENDEN.
DIE NEUESTE BESAGT, DASS
MAN IHN REGELMÄSSIG
FLIEGEN SIEHT.**

Am sagenumwobenen Luzerner Hausberg Pilatus soll vor langer Zeit ein Drache gelebt haben. Mit der neuen Luftseilbahn von Fräkmüntegg auf Pilatus Kulm wird dieser Drache zu neuem Leben erweckt. Der Dragon Ride bringt Menschen aus aller Welt nun noch schneller, komfortabler und mit atemberaubenden Aussichten auf den weltbekannten Ausflugsgipfel im Herzen der Zentralschweiz. Zum Fliegen gebracht hat den Drachen die Frey AG Stans. Nicht mit Dompteurkünsten, sondern mit höchster Kompetenz in Sachen Seilbahn-Steuerungen.



Die neue Pendelbahn von Sedrun/Salins über Cungiari auf den Cuolm da Vi vollendet die Gebietsverbindung Andermatt-Sedrun-Disentis.



Dank eines audiovisuellen Überwachungssystems kann die Seilbahn ohne Kabinenpersonal fahren und von einem Mitarbeiter aus der Talstation bedient werden – die Steuerung wurde von der Frey AG aus Stans geliefert.



In Sedrun sind sowohl das Trag- wie auch das Zugseil mittels Gewichten abgespannt – hier das Zugseil in der Bergstation.

BILDER (3): FVM/WIESER

Die Vorfreude steigt!

www.planai.at



Die neue 10er Gondelbahn auf die Schladminger Planai

Produktlinie
Förderleistung
Fertigstellung

D-Line von Doppelmayr
3.800 Personen/Stunde
Dezember 2019



Ski amade

4 BERGE SKI
SCHLADMING

Die vernetzte Seilbahn

Was braucht es, um den Alltag eines Seilbahnmitarbeiters zu vereinfachen und den Fahrgästen ein Plus an Komfort zu bieten? Die Antwort darauf ist in der fortschreitenden Digitalisierung zu finden, die in der Seilbahnbranche immer mehr Einzug hält.

Die Digitalisierung schafft auch in Seilbahnsystemen viele Vorteile. Intelligente Produkte und Services werden miteinander vernetzt, wovon Seilbahnbetreiber und Fahrgäste gleichermaßen profitieren – ganz im Sinne von SMART Ropeway. Mit den neuen Kabinen von CWA sowie der Seilbahnsteuerung Doppelmayr Connect hat die Doppelmayr/Garaventa Gruppe die technische Grundlage für eine innovative Informations- und Kommunikationstechnologie, kurz IKT, im täglichen Seilbahnbetrieb geschaffen. Denn sind diese Seilbahnkomponenten miteinander vernetzt, ist die nächste Entwicklungsstufe erreicht. Ergebnis ist einerseits ein Höchstmaß an Effizienz und Sicherheit beim Betrieb und andererseits ein noch nie da gewesener Komfort für Fahrgäste.

Kabinenfunktionen zentral steuerbar

Der Seilbahnmitarbeiter kann durch die intelligente Vernetzung Kabinenfunktionen wie Beleuchtung, Belüftung, Klimatisierung, Sitzheizung sowie Ein- und Gegensprecheinrichtung einfach und zentral über die Seilbahnsteuerung Doppelmayr Connect ansteuern – und das individuell für jede Kabine. Von der Tageszeit abhängig können in der OMEGA V oder der neuen 3S-Kabine ATRIA beispielsweise Helligkeit und Temperatur angepasst werden. Das bringt nicht nur im Skigebiet Vorteile, sondern auch für Betreiber von urbanen Seilbahnen in der Stadt.

Infotainment in der Kabine

Seilbahnbetreiber möchten ihren Kunden neben Komfort ein Plus an Service und Unterhaltung bieten – damit die Seilbahnfahrt zum unvergesslichen Erlebnis wird. Den Fahrgästen stehen in der Kabi-



BILD: DOPPELMAYR/GARAVENTA GRUPPE

ne viele Zusatzfunktionen und ein umfangreiches Infotainment-Angebot zur Verfügung. Freien Internetzugang oder Touristik-Informationen, wie beispielsweise Wetterdaten oder Pisteninfos, kann der Fahrgast individuell jederzeit nutzen und abrufen. Das umfangreiche Angebot für Fahrgäste beinhaltet auch interaktives Audio-Entertainment. So können Fahrgäste via Mobiltelefon ihre Lieblingssongs in der Kabine abspielen lassen. Darüber hinaus hat der Seilbahnmitarbeiter die komplette Seilbahn stets im Blick. Per Videoüberwachung sind Livebilder zu Stützenbauwerken, Fahrzeugen, Seilfeldern und Stationsgebäuden jederzeit verfügbar.

Modularität für mehr Freiheiten

Wie viel Technik in einer Kabine sein soll, kann jeder Kunde selbst entscheiden. Die neue Kabinengeneration von CWA ist modular aufgebaut und für eine Vielzahl von Optionen vorbereitet. Im durchgehenden Dachhimmel können sämtliche Elektrokomponenten verbaut und auch nachgerüstet werden. Kabel können bei Bedarf vom Dach ohne größeren Aufwand bis in den Kabinenboden gezogen werden. Auch die Sitzbänke sind standardmäßig für die Verkabelung vorberei-

tet. Für den Kunden ergibt sich dadurch eine einfache und kostengünstige Integration von Elektronikkomponenten – und das jederzeit. Alle Optionen wurden auf das Gesamtdesign der Kabine und der kompletten Seilbahn inklusive Seilbahnsteuerung abgestimmt. Erste Doppelmayr-Seilbahnen mit umfangreichen IKT-Funktionen werden im Winter 2019/2020 in Betrieb gehen.

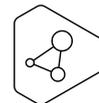
SMART Ropeway: Den Kunden im Fokus

Unter dem Leitbegriff „SMART Ropeway“ entwickelt Doppelmayr/Garaventa smarte, praktische und „mitdenkende“ Technologien, die den Seilbahnbetreibern und -fahrgästen zugutekommen. Dabei orientiert sich die gesamte Entwicklung am Kunden. Mit Innovationen wie beispielsweise der Seilbahnsteuerung Doppelmayr Connect wurde ein wichtiger Schritt im Digitalisierungsprozess Realität. Sie bringt nicht nur technisch viele Vorzüge, sondern ist im Alltag – durch neue Funktionen, intuitive Bedienbarkeit und einen übersichtlichen Aufbau – eine echte Entlastung für die Seilbahnmitarbeiter.

Mehr Infos: smarthropeway.com



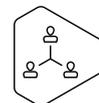
Service & Applications



Mobility & Experience



Advanced Connectivity



Relations & Reliability



Technology & Innovation



Service & Applications

Digitale Services & Applications erleichtern den Arbeitsalltag unserer Kunden. Der Betrieb und die Instandhaltung einer Seilbahnanlage werden optimiert und mit intelligenten Funktionen effizient unterstützt.

Inauen-Schätti: Rekorde beim Auf- und Abbauen



Seit Kurzem ist die neue 8er-Pendelbahn Tierfehd–Kalktrittli in Linthal in Betrieb. Die neue Kompaktbahn von Inauen-Schätti ist die Nachfolganlage der Windenbahn aus den 60er-Jahren und das vorläufig letzte Kapitel einer bewegten Seilbahngeschichte am Talschluss des Kantons Glarus.



Vor rund zehn Jahren wurde in Linthal Seilbahntechnikgeschichte geschrieben: Für den Bau des Kraftwerks Linth-Limmern wurde von Garaventa die leistungsstärkste Seilbahn der Welt errichtet. Und diese besticht durch diverse technische Superlative: So sind die beiden 25-Tonnen-Pendelbahnen für Material- und Personentransporte mit Aufnahmelasten von 40/30 Tonnen (BSB 1/2) und mit je vier Tragseilen mit Durchmessern von 90 Millimetern gespannt worden – wohl bis heute die dicksten Seilbahnseile, die jemals eingesetzt wurden. Die Montage der elektromechanischen Ausrüstung erfolgte in enger Zusammenarbeit durch die Inauen-Schätti AG; und für das Spezialunternehmen aus Schwanden war dies eine naheliegende Möglichkeit, mit der Bewältigung der logistischen Aufgaben in dem schwierigen Gelände seine besondere Leistungsfähigkeit und sein Know-how gerade für Spezialaufgaben unter Beweis zu stellen. Und es war beziehungsweise ist auch Inauen-Schätti, das nach der Fertigstellung des Kraftwerkprojekts den programmierten Rückbau der Seilbahnanlagen durchführt. Es ist ja ein besonderes Charakteristikum, dass Seilbahnanlagen (falls gewünscht oder geplant) relativ schnell und einfach auch wieder abgebaut werden können:

Ein Zwischenausstieg ist hier möglich – eine automatische Passerelle erlaubt die sichere Verbindung.

BILDER (3): FVM/WIESER



Die neue Kompaktbahn von Tierfehd nach Kalktrittli hält die Erinnerung an die große Seilbahngeschichte des Kantons Glarus lebendig.

- Die Bauseilbahn 1 (Schwerlastseilbahn 1. Sektion von Tierfehd nach Kalktrittli) wurde 2017/2018 zurückgebaut.
- Die Bauseilbahn 2 (Schwerlastseilbahn 2. Sektion von Ochsenstäfeli nach Muttsee) wurde 2016/2017 zurückgebaut.
- Die Personenseilbahn (Windenbahn von Tierfehd nach Kalktrittli) wird aktuell zurückgebaut.

Der „jüngste Zeuge“ der Seilbahngeschichte

Dafür wurde die neue Seilbahn von Tierfehd nach Kalktrittli im Frühling 2019 in Betrieb genommen und hält die Erinnerung an die große Seilbahngeschichte des Kantons Glarus lebendig. Mit der neuen Pendelbahn hat Inauen-Schätti einmal mehr sein Erfolgskonzept der Kompaktbahn umgesetzt: kleine und mittlere Pendelbahnlösungen, weitgehend aus Standardkomponenten der Seilbahntechnik zusammengesetzt – und damit auch in wirtschaftlicher Hinsicht sehr attraktiv. Und in technischer Hinsicht sehr flexibel: Man war zum Beispiel bestrebt, möglichst viele bauliche Komponenten der Schwerlastbahn weiter nutzen zu können: So wurde die Talstation der Schwerlastbahn redimensioniert, um als Stationseinrichtung für die neue Pendelbahn genutzt zu werden.

Seilbahn fahren im Do-it-yourself-Modus

Die neue Seilbahn, die für den Transport des Werkspersonals des Kraftwerks erstellt wurde und auch touristisch genutzt werden kann, erfüllt alle Anforderungen der Sicherheit und des Komforts für einen unbegleiteten Betrieb: Die Gäste kommen zur Station, lösen beim Automaten ein Ticket und steigen vom Perron in eine der beiden Kabinen, die dann nach automatisierter Lautsprecheransage auf die Strecke geschickt werden. Eine technische Besonderheit hat die neue Seilbahn aufzuweisen: einen Zwischenausstieg bei der ersten Stütze. Der Zwischenausstieg kann von Mitarbeitern des Kraftwerks und auch von geschultem Schutzhüttenpersonal von der Baumgartenalp benutzt werden, die mit einem entsprechenden Schlüssel diesen Arbeitsmodus aufrufen können: Die rote Kabine hält bei der Stütze; eine automatische Passerelle stellt die Verbindung zur Kabine her – und dann kann der Passagier auf der Treppe entlang der Stütze den benachbarten Felsvorsprung erreichen. Dort, wo damals die spektakulärste Stützenbaustelle der früheren Bahn war – und wo aktuell das Team von Inauen-Schätti die letzten Bestandteile der früheren Windenbahn abbaut ... um den Berg bald der Natur zurückgeben zu können.



„Kompakt sein“ ist das Erfolgsprinzip des technischen Konzepts für kleinere und mittlere Pendelbahnen – unter anderem durch den Einsatz von Standardkomponenten. Beim konkreten Projekt wurde die Technik entsprechend adaptiert, um die Gebäude der früheren Schwerlastbahn weiterhin nutzen zu können. ▶



Ein schöner Blick auf das Spannfeld zwischen Talstation und erster Stütze – die bei allen Seilbahnprojekten die spektakulärste Baustelle war.

BILDER (3): FVM/WIESER



Letzte Rückbauarbeiten von Inauen-Schätti, bevor der Berg wieder der Natur zurückgegeben wird.



Die neue Seilbahn erfüllt alle Anforderungen der Sicherheit und des Komforts für einen unbegleiteten Betrieb.



HOTEL ARLBERG *** LECH**
Skidepot mit 73 Trocknungsschränken auf 90 m²

Weitere Projekte:
BERGBAHNEN CIAMPINOI, WOLKENSTEIN
SCUOLA SCI MARMOLADA, CANAZAI
SKIDEPOT FISS, FISS
2.500 Trocknungsschränke für bis zu 7.500 Personen

ALLES AUS EINER HAND MEHR KAPAZITÄT UND HÖHERER KOMFORT FÜR IHRE GÄSTE

Erneuerungen und Modernisierungen des Verleihs, Erweiterung des Depots oder die komplette Umgestaltung Ihres Shops. Wir begleiten Sie gerne bei der Planung und Umsetzung mit dem Know how unseres erfahrenen Teams. Hochmoderne Technologie im Bereich Skituning und Trocknungssysteme, garantiert ein hohes Maß an Qualität und Effizienz für moderne Sportgeschäfte, Lift- und Seilbahnstationen.
It's time to create the feelgood factor.

- **BEDARFSANALYSE, KONZEPT & PLANUNG**
- **SHOP DESIGN / LADENBAU**
- **VERLEIHSYSTEME UND SCHUHTROCKNER**
- **SKIDEPOT / TROCKNUNGSSCHRÄNKE**
- **SKI & BOARD TUNING IN EINZIGARTIGER QUALITÄT**



Connect verbindet Analog mit Digital (und umgekehrt)



Die neu entwickelte Steuerung legt den Fokus auf die Bedürfnisse und Aufgaben des Anwenders.

BILDER (3): DOPPELMAYR/GARAVENTA GRUPPE

Die Benutzeroberfläche wurde in enger Zusammenarbeit mit Ergonomie-Experten entwickelt.

Seit mehr als 50 Jahren ist die Frey AG in Stans einer der international renommiertesten Anbieter für hochspezifische Seilbahnsteuerungen. Und doch beginnt im Zuge des Trends zu smarten Technologien erst jetzt so richtig „die Zukunft“ ...



Severin Heynen (Entwicklungsingenieur FUA Competence Center) präsentiert stolz die neue FUA4000 DS, mit der sich durch das Zugseil in den Kabinen der Seilbahnen ein IT-Netzwerk aufbauen lässt.

Beim Stichwort „Seilbahnen“ denkt man an: Kabinen, Stützen, Stationsbauten – und natürlich Seile. Aber so richtig „zusammengehalten“, respektive „zum Leben erweckt“, wird diese Technologie erst durch die elektronischen Steuerungssysteme: Sie sind das Gehirn einer

jeden Seilbahnanlage – und ihre Aufgaben werden immer umfassender und wichtiger.

Das Schlagwort „smart“ kennzeichnet, ausgehend von den neuen Kommunikationsmöglichkeiten, einen allgemeinen Trend in der Technik: anspruchsvoller in der Leistung, einfacher und komfortabler in der Bedienung.

Was bedeutet smarte Technik? Die Seilbahnsteuerung übernimmt zum einen immer mehr hochspezifische Aufgaben in der Steuerung, Überwachung und Dokumentation der Anlage.

Dabei geht es naturgemäß primär einmal um die Sicherheit: Die Entwicklung geht ja zunehmend zu einem unbegleiteten Fahrbetrieb; das heißt, die Bahnen fahren ohne Fahrpersonal – und müssen entsprechend „laiensicher“ gemacht werden. Videoüberwachung aller Bahnbereiche, Gegensprechanlagen in jeder Kabine, automatisierte Lautsprecherdurchsagen u. v. m. fallen in diesen Bereich. Aber auch Informationen von außen, wie zum Beispiel Wetterdaten, wer-

den erhoben und verarbeitet. Zum anderen führt die smarte Technologie zu immer mehr Einfachheit und gleichzeitig größerem Komfort – sowohl für den Fahrgast als auch für das Bedienungspersonal. Gab es bei den früheren Steuerungssystemen noch viele Knöpfe zu drücken oder Schalter zu drehen, so beschränkt sich eine moderne Anlage gerade einmal auf ein paar Hauptfunktionen (wie Nothalt etc.).

Die „Schalter & Knöpfe“ findet man heutzutage in den Bildschirmanzeigen der stylischen Touchpanels. Und diese Anzeigeform ermöglicht, sehr viel mehr Funktionen und Informationen anzuzeigen und durchzuführen.

Die Benutzeroberfläche wurde in Zusammenarbeit mit Ergonomie-Experten entwickelt: Die Kacheln kennt man heutzutage ja schon vom eigenen PC – die Menüführung der Steuerungssysteme ist vielfach selbsterklärend und damit intuitiv bedienbar.

Aber auch bei der tiefer gehenden Beschäftigung mit der Materie bleiben



Und so sieht die neue Connect-Steuerung aus, wenn auf der Anlage alles fertig ist.

doch die wichtigsten Informationen (Warnungen, Fehlermeldungen etc.) immer im Blickfeld des Aufsichtspersonals.

Zudem sei heutzutage „ein mühsames Blättern in irgendwelchen Betriebsanleitungen nicht mehr notwendig; weil die Anlage bei irgendeinem Vorfall bereits die möglichen Ursachen und Lösungsvorschläge präsentiert“, so Alessandro Beffa, Verkaufsleiter der Frey AG Stans, beim FvM-Gespräch.

Von zeit- zu zustandsorientierter Wartung

Die zunehmende Möglichkeit, die Anlage mittels spezieller Sensoren noch besser zu überwachen, werde auch bei der Revision und Instandhaltung zu effizienteren Möglichkeiten führen: „Derzeit gilt bei Kontrolle und Wartung ja noch eine zeitorientierte Überwachung der Anlage. Nach einer gewissen Zahl von Betriebsstunden, Kupplungsvorgängen, Seil-Biegewechsels etc. wird präventiv gewartet oder getauscht. Künftig werden spezielle Sensoren in allen Bereichen der Anlage eine zustandsorientierte Instandhaltung ermöglichen, weil ich als Betreiber dank der Überwachung jederzeit über den tatsächlichen Zustand einer Technikkomponente informiert bin: Die Wartungsintervalle sind also nicht mehr nach einem gewissen Zeitschema vorprogrammiert ... und damit ergibt sich ein erhebliches Einsparungspotenzial.“

In den Tiefen der Softwareprogrammierung

Die Frey AG Stans liefert im aktuellen Jahr rund 50 Anlagen aus: Ein Blick in die Werkhallen in Stans zeigt die verschiedenen Stufen der Entwicklungs- und Montagearbeit.

Die Schaltschränke mögen von außen alle gleich aussehen; aber im Inneren werden zuerst die verschiedensten Technikkomponenten aufgebaut und miteinander verbunden.

Aber das ist nur die Hardware: Die wahren Aufgaben und Leistungen liegen logischerweise in den Tiefen der Softwareprogrammierung, in die alle technischen Vorgaben ebenso eingearbeitet

werden wie Bedienungswünsche der Betreiber oder Komfortansprüche der Fahrgäste.

Nach der Programmierung werden die Systeme im Werk noch intensiven Funktionstests unterzogen, bevor sie zum Einsatzort ausgeliefert und installiert werden – wo dann noch einmal eine intensive Einschulungs- und Genehmigungsphase beginnt.

Also: Bei der nächsten Seilbahnfahrt nicht nur an Kabinengröße, Stützhöhe, Sitzheizung und WLAN denken, sondern auch an die vielen kleinen Boxen, Drähte und Kontrolllampen hinter den Türen der Schaltschränke. Sie haben es sich verdient ...



Die brandneue Connect-Steuerung der 10er-Gondelbahn Fiesch-Kühboden in Wallis steht im Testraum der Frey AG Stans bereit zur Werkprüfung.

BILDER (2): FvM/WIESER

Bartholet: Neue Premiumbahnen für die Schweiz

Mehr Komfort, Kapazität und ein exklusives Design – das zeichnet die drei neuen Bahnen aus, die Bartholet für die bevorstehende Wintersaison in den Schweizer Top-Resorts Gstaad, Flumserberg und Arosa bauen darf.

Moderne Seilbahntechnik im Zusammenspiel mit dem hochwertigen „Design by Porsche Design Studio“ verleiht den Bahnen einen einzigartigen Charakter. Nicht nur die komfortablen Sitze respektive Bänke eröffnen eine neue Dimension des Fahrgefühls, sondern auch die verkürzte Fahrzeit und die erhöhte Transportkapazität.

Gstaad: Panorama-Gondelbahn auf den Hausberg

Ab der kommenden Wintersaison ist die neue 1500 Meter lange Beförderungsanlage auf das Gstaader Eggli betriebsbereit. Dabei handelt es sich nach Narvik (NO) um die zweite 10er-Gondelbahn von Bartholet.

Die Bahn bewältigt die 500 Höhenmeter auf elf Stützen. Mithilfe des Schwerlasthelikopters Kamov wurden im Juli die Stützen und Rollenbatterien geflogen und montiert. Die Talstation wurde ebenfalls installiert. Der Aufbau der Bergstation folgte im August und der Seilzug Mitte September.

Die Anlage wird mit 20 luxuriösen Gondeln ausgestattet und befördert 1200 Personen in der Stunde. Die Gondeln zeichnen sich durch Sicherheitsverbundgläser und ein großzügiges Interieur-Design samt Sitzbänken, Einsprechvorrichtung, WLAN-Ausstattung

sowie eine Innen- und Außenbeleuchtung aus. Die dafür benötigte Batterie wird jeweils im Boden der Gondel eingebaut.

Flumserberg: Doppelt so schnell auf den Maschgenkamm

Mit der neuen 8er-Gondelbahn von Flumserberg Tannenboden auf den Maschgenkamm benötigen die Fahrgäste nur mehr halb so viel Zeit wie früher, nämlich lediglich zehn Minuten.

Die 3,2 Kilometer lange Bahn führt über 20 Stützen und überwindet eine Höhendifferenz von rund 600 Metern. Die neue Bahn ersetzt eine 4er-Gondelbahn auf praktisch derselben Streckenführung.

Die Talstation ist bereits seit Mitte Juli montiert und die Helikoptermontage der Stützen wurde mit dem zweimotorigen Mehrzweckhelikopter Super Puma durchgeführt. Die speziellen neuen Einhängenvorrichtungen von Bartholet erleichtern die Montage der Rollenbatterie mit dem Helikopter erheblich, sodass die Stützen und Rollenbatterien in nur zwei Tagen gestellt werden konnten.

Mit 105 Gondeln verfügt die Bahn über eine Transportleistung von 2400 Personen in der Stunde.

Arosa: Kuppelbare 6er-Sesselbahn

Ebenfalls nach Plan verlaufen die Bau-

Technische Daten



Dank spezieller Einhängenvorrichtungen an der Rollenbatterie wird die Montage mit dem Hubschrauber erheblich erleichtert.

BILDER (3): BARTHOLET

Flumserberg Maschgenkamm

Bahntyp: kuppelbare 8er-Gondelbahn

Höhe Talstation: 1397 m

Höhe Bergstation: 2015 m

Höhendifferenz: 618 m

Schräge Länge: 3223 m

Stützen: 20

Anzahl Fahrzeuge: 105

Fahrgeschwindigkeit: 6 m/s

Fahrzeit: 10 min 26 s

Förderleistung: 2400 P/h

Antrieb: 791,4 kW

Seil: 53 mm

arbeiten auf dem Brüggerhorn in Arosa, wo eine neue 6er-Sesselbahn den 2er-Sessellift Brüggerhorn ersetzt.

42 neue edle Sessel in der Premiumausführung „Design by Porsche Design Studio“ bringen ab Dezember innerhalb von fünf Minuten 1600 Passagiere pro Stunde auf den Berg in Arosa – sie überwinden dabei eine Höhendifferenz von 430 Metern.

Ausgerüstet mit Hauben und komfortablen gepolsterten Sitzen bietet die neue 6er-Sesselbahn mit einer Länge von 1287 Metern unvergleichbar mehr Fahrkomfort als die bisher älteste Sesselbahn am „Entspannungsberg“.

Im Sommer wird dank spezieller Vorrichtungen ein Bikebetrieb möglich sein. Dazu ist die Anlage auch für Nachtfahrtauglichkeit eingerichtet, sodass sich damit auch neue Einsatzmöglichkeiten am Abend eröffnen.

Technische Daten



Montage der Talstation: Die Bahn bewältigt die 500 Höhenmeter auf elf Stützen.

Gstaad-Eggli

Bahntyp:	kuppelbare 10er-Gondelbahn
Höhe Talstation:	1046 m
Höhe Bergstation:	1562 m
Höhendifferenz:	516 m
Schräge Länge:	1463 m
Stützen:	11
Anzahl Fahrzeuge:	24
Fahrgeschwindigkeit:	5 m/s
Fahrzeit:	4 min 53 s
Förderleistung:	1200 P/h
Antrieb:	418,1 kW
Seil:	52 mm

Technische Daten



Arosa: Vormontage der Talstation bei Bartholet in Flums und die Installation beim Kunden.

Arosa Brüggerhorn

Bahntyp:	kuppelbare 6er-Sesselbahn
Höhe Talstation:	2015 m
Höhe Bergstation:	2447 m
Höhendifferenz:	432 m
Schräge Länge:	1287 m
Stützen:	11
Anzahl Fahrzeuge:	42
Fahrgeschwindigkeit:	5 m/s
Fahrzeit:	4 min 41 s
Förderleistung:	1600 P/h
Antrieb:	394,7 kW
Seil:	46 mm

Vorsprung durch Innovation

- ➔ Snow Storage
- ➔ Snowfarming
- ➔ Schneedepot

- ➔ Gletscherschutz
- ➔ Permafrostschutz
- ➔ Permafrostschutzreparatur

Planung - Ausführung - Projektbegleitung, professionelle Gesamtlösungen, inklusive Zubehör wie:

Gletschervliese und ähnliche Membranfolien, Verbindungstechnik, Beschwerttechnik, Wickelapparate, Nähmaschinen, Starkwind-Schutzsysteme, Instruktion, Training, Projektschulung, Koordination und Projektbegleitung



Qualität, Service und Projektbetreuung EUROPAWEIT aus der Schweiz.

Snowfarming trifft den Puls der Zeit – Besuchen Sie unsere Homepage.

SSC SWISS SNOW CONSULT
(Ein Unternehmen der SMI Snow Makers AG Gruppe)

Rüttiweg 15, CH - 3608 Thun
Mobile: +41 (0)79 310 27 36
E-Mail: smi@snowmakers.ch
www.snowfarming.ch



Ökologisch korrekter Motorspaß im Schnee: Der Ziesel fand schnell seine Fangemeinde im Fun-Bereich.



Mattro-Gründer Alois Bauer: „Wir finden, dass sich Elektromobilität von herkömmlichen Mobilitätskonzepten unterscheiden muss – sonst löst man die Aufgaben nicht so nachhaltig, wie es für kommende Generationen wichtig ist. Daher gehen wir bei unseren Entwicklungen neue Wege.“

BILD: SCHUMBETA/TONY GIGOV

Ziesel Adventures: Elektromobilität mit Begeisterungsfaktor

Die Mattro GmbH mit Sitz in Schwaz ist Experte für den elektrischen Antriebsstrang von Fahrzeugen und mobilen Arbeitsmaschinen. Dieses Fachwissen wendet sie auch für ihre eigenen Raupenfahrzeuge wie den Ziesel an.

2006 gründete der Tiroler Alois Bauer ein Unternehmen mit dem Ziel, völlig neue Elektromobilitätskonzepte auf den Markt zu bringen. Nach zwei großen Kooperationsprojekten im Fahrzeug- und Akku-Bereich kam 2013 eine Eigenentwicklung auf den Markt – der Offroader Ziesel. Nur drei Jahre später wurde ein Re-Design dieses unkonventionellen Raupenfahrzeuges für die Straße realisiert.

Der Ziesel fand schnell seine Fangemeinde im Fun-Bereich. Das kraftvolle und doch so leise elektrische Fahrzeug beeindruckt mit seiner Manövrierbarkeit und Geländegängigkeit. Die Drive-by-Wire-Steuerung mit Joystick macht das Fahrzeug auch für Menschen mit Handicap interessant.

Diese Begeisterungsfähigkeit haben Tourismus-Unternehmen für sich entdeckt. Unter dem Namen „Ziesel Ad-

ventures“ wächst ein internationales Netzwerk mit individuellen Angeboten zu Elektromobilität, Barrierefreiheit, Team-Events, geführten Touren und Erlebnisparcours heran – perfekte Ausflugsziele für Menschen, die vom Ziesel begeistert sind.

**Perfekter Einsatz
im Sommer und Winter**

„Mehrere Faktoren machen den Ziesel



Das kraftvolle und doch so leise elektrische Fahrzeug beeindruckt mit seiner Manövrierbarkeit und Geländegängigkeit.

BILDER (2): MATTRO



Auch auf der diesjährigen Interalp in erregte der Ziesel einmal mehr höchste Aufmerksamkeit bei den Messebesuchern.

BILD: FVM/WIESER

auch für Seilbahn-Unternehmen interessant. Die Raupenfahrzeuge sind für den Einsatz im Berggelände wie gemacht. Sie können sowohl in der Winter- als auch in der Sommersaison eingesetzt werden. Da ist der Inklusionsfaktor für Menschen mit Handicap. Und nicht zuletzt können die Fahrzeuge außerhalb der Betriebszeiten vom Personal, zum Beispiel für Kontrollfahrten, eingesetzt werden“, meint Alois Bauer.

Die ausgezeichneten Fahreigenschaften des Ziesel ergeben sich aus der Kombination des beeindruckenden Drehmoments der Elektromotoren mit dem tiefen Schwerpunkt des Fahrzeugs und den Raupen. Diese sorgen durch ihre breite Auflagefläche für überraschend geringen Bodendruck. Das macht den Ziesel auch auf empfindlichen Böden einsetzbar.

Wichtig für Elektrofahrzeuge ist der Energiespeicher. Mattro setzt hier auf den klassischen Lithium-Ionen-Akku. Für den Mattro „Energy Pack“ wurde sogar ein eigenes Alu-Gehäuse konstruiert, welches die Schutzklasse IP65 gewährleistet. Die Akkus werden durch ein eigenes Batterie-Management-System überwacht und verfügen über eine integrierte Heizung.

Ein besonderer Vorteil ist das Wechselakku-Design. Bei Bedarf kann man den Akku tauschen – ohne Spezialwerkzeug. Investiert man in Zweit-Akkus,

können die Ladezeiten ausgelagert werden. Die Fahrzeuge selbst bleiben einsatzbereit.

Fertigungstiefe und Wertschöpfung

Mattro ist es wichtig, Fertigungstiefe und Wertschöpfung so weit wie möglich am Standort zu halten. Daher werden die Fahrzeuge und auch die Akkus direkt im Werk in Schwaz gefertigt.

Das Unternehmen hat seit seiner Gründung verschiedene Phasen durchlaufen. Seit Mai 2019 hat Mattro mit der deutschen HAWE Gruppe einen Hauptanteilnehmer, welcher wirtschaftlichen Erfolg mit Internationalität und Innovationsgeist verbindet. Die Kombination der Hydraulik-Kompetenz von HAWE mit der Elektromobilitätskompetenz von Mattro verspricht neue innovative Impulse für den Markt, besonders im Bereich mobiler elektrischer Arbeitsmaschinen.

Weiterführende Informationen zum Unternehmen und dem Angebot der Mattro GmbH kann man über die Webseite www.mattro.eu abrufen; und sich durch das Abonnieren eines der Social-Media-Kanäle des Unternehmens auf dem Laufenden halten.

Zum Ziesel Adventures Angebot gibt es eine eigenständige **Webplattform mit der passenden Adresse:** www.ziesel-adventures.com

Willy Garaventa: Seilbahnpionier & Unternehmerlegende



Der heute 85-jährige Seilbahnpionier Willy Garaventa bei der Präsentation seiner Biografie – mit Autorin Rebekka Haefeli (l.) und Verlegerin Denise Schmid.

BILDER (2): GARAVENTA

Die Seilbahnwirtschaft und ihre wichtigsten Proponenten zeichnen sich ja dadurch aus, dass sie eng mit entsprechenden Gründerpersonen und „Namen“ verbunden sind: Es gab – und gibt – also einen Herrn D., einen Herrn L., einen Herrn B. usw. Und es gibt einen Herrn G. – G wie Garaventa: Willy Garaventa.

Mitte August wurde in Goldau die Biografie „Willy Garaventa: Biografie des Schweizer Seilbahnpioniers“ präsentiert. Das viel beachtete Buch beschreibt Willy Garaventas Leben und die damit eng verknüpfte Erfolgsgeschichte der Garaventa AG.

Journalistin und Autorin Rebekka Haefeli brauchte einige Überzeugungskraft, um den heute 85-Jährigen, der noch immer als Ehrenpräsident der Garaventa AG amtiert, von der Idee einer Biografie zu begeistern.

Es hat sich gelohnt: Der „Hier und Jetzt“-Verlag erhielt Gelegenheit, die spannende Familien- und Firmengeschichte zu dokumentieren und zu publizieren.

Von der Schweiz in die Welt

Der Großvater Giuseppe Garaventa war Analphabet und kam im 19. Jahrhundert als italienischer Tunnelarbeiter in die



Die erste Generation gründet ein Unternehmen, die zweite Generation führt es zur Weltspitze: Karl und Willy Garaventa.

Schweiz. Mit dem Bau einfacher Transportseilbahnen legt der Vater Karl Garaventa in den 1920er-Jahren den Grundstein zum Erfolg des Familienunternehmens.

Und in der nächsten Generation gelingt rund 40 Jahre später der Sprung auf die Weltbühne: Garaventa-Seilbahnen sind bald nicht nur in den Schweizer Alpen, sondern in der ganzen Welt zu finden. Auf der Basis zahlreicher Interviews erzählt Autorin Rebekka Haefeli anschaulich die außergewöhnliche Biografie von Willy Garaventa und die damit eng verknüpfte Firmengeschichte. Ein spannender, reich bebildeter Beitrag zur Schweizer Seilbahngeschichte, der bis in die Gegenwart reicht.

Das Buch „Willy Garaventa: Biografie des Schweizer Seilbahnpioniers“ ist seit Juli im Buchhandel erhältlich.

Alpintechnik + Schneeanlagen

Rufen Sie uns an!

T +43 (0)5242 714 55



MEHR NÄHE.

Offenheit und Transparenz sowie ein aktives und vertrauensvolles Miteinander sind unser Rezept und prägen unsere Beziehungen zu Kunden, Partnern und Behörden.



MEHR FLEXIBILITÄT.

Schlanke Strukturen und ein engagiertes Team von 60 Ingenieuren und Spezialisten sorgen für eine effiziente und rasche Umsetzung Ihrer Projekte. Setzen Sie dabei auch auf unser Planungs-Know-how aus den Bereichen der Wasserwirtschaft, Energieversorgung und dem Bau von Straßen, Güterwegen und Sportanlagen.



MEHR VERANTWORTUNG.

Legen Sie Ihr Projekt mit gutem Gefühl in bewährte Hände. Mit viel Erfahrung und dem „Gewusst wie“ entwickeln, planen, organisieren und beaufsichtigen wir Projekte im Bereich „Alpintechnik und Schneeanlagen“.

Büro Österreich

AEP Planung und Beratung GmbH
Beratende Ingenieure
Münchner Str. 22 · A-6130 Schwaz
T +43 (0)5242 714 55
office@aep.co.at · www.aep.co.at

Büro Schweiz

AEP Planung und Beratung AG
Bahnhofstr. 3 · CH-9443 Widnau
T +41 (0)71 727 06 40
office@aep-ingenieure.ch
www.aep-ingenieure.ch

Kulturtechnik +
Wasserwirtschaft

Energieversorgung +
Umwelttechnik

Alpintechnik +
Schneeanlagen

Baumanagement +
Hochbau

Verkehrswege +
Freizeitanlagen

Super-Schnee am Pizol

Seit der Eröffnung der Firmenrepräsentanz im Tiroler Oberland und dem mit Jahresbeginn gestarteten Engagement des Brancheninsiders Oskar Schenk als Geschäftsführer von Supersnow Österreich ist Orange die aktuelle Modefarbe in der alpenländischen Beschneier-Szene.



Pizolbahnen-CEO Klaus Nussbaumer.

Und die Aktivitäten von Schenk und seinem Team, allen voran „Schnei-Legende“ Sepp Moser, zeigen auch bereits erste konkrete Erfolge. Was Oskar Schenk besonders freut: Mit dem Pizol konnte der erste Auftrag aus der Schweiz eingefahren werden – nicht zuletzt durch die Zusammenarbeit mit Pool-Alpin. „Funivia Magazine“ sprach mit dem Geschäftsführer vom Pizol, Klaus Nussbaumer, über die Überlegungen, die zu dieser Entscheidung einer Zusammenarbeit mit Supersnow führten:

Können Sie kurz die Schneesituation am Pizol beschreiben (Naturschnee, Klima etc.)? Welche Bedeutung hat das Schneemanagement für den Pizol?

Klaus Nussbaumer: Das Gebiet Pizol startet mit zwei Zubringeranlagen ab Bad Ragaz und Wangs über zirka 500 Metern Seehöhe – das Gebiet selbst wird zwischen 1000 und 2250 Metern Seehöhe betrieben. Dabei liegt der größte Teil des Gebiets auf 1500 Metern. Das Skigebiet liegt zudem in der Himmelsrichtung Nordwest bis Nordost und ist daher auch auf Jahrzehnte hinaus für den Skilauf prädestiniert.

Bitte schildern Sie die Entwicklung und den aktuellen Stand der technischen Beschneuerung am Pizol.

Klaus Nussbaumer: Die erste punktuelle Beschneuerung wurde 2004 errichtet und in den vergangenen Jahren wurde das System laufend ausgebaut: Die Hauptpisten können nunmehr von 1000 bis zirka 1800 Meter beschneit werden. Damit haben wir gerade in den kritischen Bereichen eine verlässliche Schneesicherheit. Insgesamt werden pro Saison in etwa 70.000 Kubikmeter Wasser verschneit. Und das Beschneuerungssystem soll nunmehr weiter verstärkt werden.

Welche kurz- und mittelfristigen Konzepte und Ziele sollen umgesetzt werden (Bahntechnik, Beschneuerung, Tourismus)?

Klaus Nussbaumer: Derzeit stehen der Ausbau der Beschneuerung und die Gastronomie im Vordergrund. Dazu wird das Sommerangebot weiter ausgebaut – aktuell mit dem Detektiv-Wanderweg der MounTeens. Damit erreichen wir mit unseren Anlagen 300 Betriebstage im Jahr.

Was ist hier in den nächsten Jahren an Investitionen geplant?

Klaus Nussbaumer: Wir planen einen neuen 80.000-Kubikmeter-Speicherteich mit einem zusätzlichen Leitungsnetz. Zum einen soll damit mehr Wasser in die bestehenden Systeme kommen; zum anderen wollen wir alle Hauptpisten bis 2250 Meter beschneien können. Die Vorprüfung des Projekts ist abgeschlossen und wurde im August 2019 zur Bewilligung eingereicht.

Mit welchen Anbietern haben Sie bis jetzt zusammengearbeitet? Mit welchen Technologien und Mit-

teln (Hoch- oder Niederdruck etc.)?

Klaus Nussbaumer: Man kann sagen, dass wir im Niederdruckbereich mit allen großen Herstellern zusammenarbeiten. In den vergangenen Jahren aber verstärkt mit der Schweizer Firma Bächler, da wir aus Gründen der Betriebskosten verstärkt auf Lanzen setzen.

Was sind die Gründe, nunmehr auch mit dem Anbieter Supersnow zusammenzuarbeiten?

Klaus Nussbaumer: Die aktuelle Anschaffung von Niederdruckmaschinen soll eine Ergänzung für einen bestehenden Strang sein, bei dem die Schächte für Lanzen zu weit auseinanderliegen. Die Erneuerung dieses Teils ist aber erst in einigen Jahren geplant, weshalb wir mit zusätzlichen Maschinen diesen Bereich ab dem kommenden Winter verstärken wollen. Im selben Zug werden verschiedene Leitsysteme vereinheitlicht. Bei der Ausschreibung haben wir mit allen namhaften Anbietern gesprochen und natürlich auch Erfahrungen aus anderen Gebieten eingeholt. Schlussendlich war es ein Abwägen der Angebote – und hier ist es für Supersnow eben am besten ausgegangen.

Was können Sie Ihren (Schweizer) Kollegen über die Zusammenarbeit und das Unternehmen sagen?

Klaus Nussbaumer: Die Akteure von Supersnow waren und sind sehr engagiert. Und an fachlichem Know-how fehlt es dem Team mit Oskar Schenk und Sepp Moser ja wohl sicherlich auch nicht. Aber schlussendlich braucht es bei einer Entscheidung, einem neuen Anbieter eine Chance zu geben, auch immer etwas Mut – und diesen haben wir am Pizol bereits mehrfach bewiesen.



Supersnow liefert zur aktuellen Saison zehn Propellermaschinen des Typs 900 A zur Integration in die bestehende Beschneigungsanlage: Dieser sehr kompakte Schnee-Erzeuger zeichnet sich durch enorme Wurfweite und beste Leistung im Grenztemperaturbereich aus. Und erfüllt damit die Anforderungen am Pizol zur Erzeugung großer Schneemengen und Beschneigung großer Flächen.

BILDER (3): SUPERSNOW



Nach Sepp Moser holt sich Supersnow ein weiteres Branchengestein für seinen Vertrieb. Das Gebiet Salzburg und Oberösterreich wird künftig daher von keinem Geringeren als Rupert Müller (r.) betreut – Supersnow-Geschäftsführer Oskar Schenk (l.): „Mit Rupert Müller ist es Supersnow gelungen, einen bekannten und erfahrenen Profi aus der Wintertechnikbranche für den Vertrieb der gesamten Beschneigungstechnik in diesem so wichtigen Verkaufsgebiet zu gewinnen.“



FREY AUSTRIA GmbH

Werner von Siemens Straße 9
A-6020 Innsbruck
Tel.: +43 512 289 100 - 0
office@frey-austria.at
www.frey-austria.at

FREY SMART CONTROL 4.0

DAS SEILBAHNLEITSYSTEM DER NEUESTEN GENERATION

INTUITIV

INNOVATIV

FLEXIBEL

Brixen i. Th.: Die wichtigsten VIPs sind die Kinder



Talstation-Visualisierung.

BILDER (2): A-B SEILBAHNPLANUNGSBÜRO

Skiwelt Brixen: Die neue Zinsbergbahn in Brixen i. Th. von Doppelmayr ersetzt die 4er-Sesselbahn aus dem Jahr 1987 – damals die erste Anlage in Europa mit Bubbles.

Als erste Kombi-Bahn in der Region Kitzbüheler Alpen erfüllt die neue 8/10-CGD Zinsberg die unterschiedlichen Bedürfnisse der Gäste – mit einer Besonderheit: Kinder unter sechs Jahren haben ihren eigenen Zugang.

Kombi-Bahnen vereinen ja zwei Vorteile:

- 8er-Sessel für die sportlichen Skifahrer, die nicht permanent die Ski abschnallen wollen – Sitzheizung und Watterschutzhaube sind obligat.
- Komfort und die Sicherheit der 10er-Kabinen (CWA) für Kinder, Fußgeher, Senioren, Rollstuhl & Kinderwagen etc. – nicht zuletzt für den Sommerbetrieb.

Brixen geht aber einen Schritt weiter, wie Geschäftsführer Rudi Köck ausführt: „Der bisherige 4er-Sessellift war ja eine unserer wichtigsten Aufstiegsanlagen und hatte offiziell jährlich 800.000 Fahrten; faktisch aber wohl eine Million angesichts der vielen kleinen Kinder, die ‚unten durchgeschloffen‘ sind.“ Gerade die große Beliebtheit der Zinsbergpisten bei Kindern und Skischulen macht es eben notwendig, hinsichtlich Komfort und Sicherheit der kleinen Gäste das Maximum umzusetzen. Dazu sei eine Kombi-Bahn ideal: „Die Skifahrer fahren direkt von der Piste zu; die Kabinennutzer können bequem zu Fuß einsteigen. Aber zuallererst können die Kinder unter sechs Jahren die

Kabinen betreten – in einem eigenen Zugangssystem, zusammen mit den Ski-Lehrern. Dazu werden wir noch Lösungen entwickeln, dass der Skilehrer die Ski der Kleinen vorab einsammeln kann und als Gesamtes in der Kabine deponiert, so dass die Kinder unbeschwert und stressfrei zusteigen können.“

Die Sonne liefert die Energie

Die neue Doppelmayr-Bahn wird im Vergleich zur bisherigen Sesselbahn um 400 Meter verlängert und damit am Berg eine direkte Verbindung zum Skigebiet von Scheffau ermöglichen.

Das optisch charakteristische Merkmal der Bergstation wird die Fassade sein, die zur Gänze mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet wird. Auch das ist seit Jah-

ren „gelebte Tradition“ bei den Brixner Bergbahnen: „Damit erzeugen wir ganzjährig Energie für den Eigenbedarf und speisen auch ins Netz ein.“

Technische Daten

8/10-CDG Zinsbergbahn – erste Kombi-Bahn in den Kitzbüheler Alpen

Fahrbetriebsmittel:	23 10er-Kabinen (CWA), 57 8er-Sessel
Förderleistung:	3400 P/h im Winter, 1035 P/h im Sommer (nur Kabinen)
Geschwindigkeit:	6 m/s
Hersteller:	Doppelmayr
Architekt/Planung:	A-B Seilbahnplanungsbüro – Martin Aschaber

Doppelmayr:

Wilder Kaiser rüstet auf

Skiwelt Westendorf: 8er-Sesselbahn ersetzt 3er-Sessellift

Nach über 12.000.000 Fahrten und 25.000 Betriebsstunden war für die 1983 erbaute Fleidingbahn Ende März Schluss – die Skiwelt Westendorf investiert 15,5 Millionen Euro in die neue 8-CLD/B Fleidingbahn mit Aussichtsinszenierung.

Mit 2730 Personen pro Stunde wird die Beförderungskapazität enorm gesteigert – und durch die neue Trassenführung erwartet Skifahrer eine längere Piste für noch mehr Pistenspaß. Oben angelangt, eröffnet sich den Skifahrern am höchsten Punkt der Skiwelt ein einzigartiges Panorama in einem ganz neuen Blickwinkel. Dazu entsteht an der Bergstation eine Aussichtsterrasse, welche mit dem beeindruckenden 360-Grad-Gipfelpanorama vom Wilden Kaiser über den Großglockner bis zu den Zillertaler Alpen zum Durchatmen und Verweilen einlädt. Die Aussichtsplattform wird in das Alpinorama-Gesamtkonzept mit dem Themenschwerpunkt „Runterkommen und Auftanken am Berg“ integriert.



Bergstation-Visualisierung.

Technische Daten

8-CLD/B Fleidingbahn Westendorf

Bahntyp:	8er-Sesselbahn mit Wetterschutzhaube und Sitzheizung
Schräge Länge:	1539,64 m
Geschwindigkeit:	6 m/s
Fahrzeit:	4,82 min
Förderleistung:	2730 P/h
Besonderheit:	Bergstation (1892 m) m. Aussichtsinszenierung (ganzj. geöffnet)
Investition:	15,5 Mill. Euro
Hersteller:	Doppelmayr
Architekt/Planung:	A-B Seilbahnplanungsbüro – Martin Aschaber

Skiwelt Hopfgarten-Itter: Neue Salvistabahn

Im Jahr 1986 wurde die Salvistabahn in Itter erbaut: die ersten beiden Jahre als Sessellift, 1989 wurde schließlich eine 4er-Gondelbahn zur Kraftalm errichtet. Nunmehr wird man mit einer neuen 10er-Gondelbahn die Kleine Salve erschließen. Talstation und Trassenführung bleiben unverändert; an der Kraftalm wird eine Mittelstation mit Zu- und Ausstieg errichtet, die neue Bahn wird insgesamt um 650 Meter länger sein. Im Talstationsgebäude wird die komplette Infrastruktur mit Sportgeschäft, Skiverleih und Skidepot erneuert.



Panoramagondel.

BILD: SKIWELT HOPFGARTEN-ITTER/SEILBAHNÜRO GRÖBNER

Technische Daten

10-MGD Salvistabahn Itter

Bahntyp: 10er-Gondelbahn
mit ferrariroten
Panoramagondeln

Geschw.: 6 m/s

Förderleistung: 2100 Pl/h

Länge d. Bahn: 2843 m

Fahrzeit: 10 min

Besonderheit: Zu- und
Ausstiegsstelle
an der Kraftalm

Hersteller: Doppelmayr

Architekt/

Planung: Seilbahnbüro Gröbner

Skiwelt Söll: Im kommenden Jahr eine neue Hexen-Bahn

Das 2002 eröffnete „Hexenwasser“ in Söll war die Mutter aller Sommerinszenierungen für Kinder am Berg. Aber woher bekam dieser mystische „Anders-Ort“ überhaupt seinen Namen? So viel können wir verraten: nach der Sage der Söller Hexen zu Juffing und Saukogel aus dem 16. Jahrhundert.

Nunmehr wird die Sage der zwei Schwestern in der „Hexerei“ wieder zum Leben erweckt. Balken für Balken wurde ein mehrere Jahrhunderte alter, denkmalwürdiger Bauernhof in diesem Sommer abgetragen, beschriftet und transportiert, um dann Stück für Stück an seinem neuen Standort mitten im Hexenwasser originalgetreu wieder errichtet zu werden.

Damit ist das wunderschöne alte Haus ein lebendiger Zeuge der Handwerks- und Wohnkultur früherer Generationen. Für die Besucher entstand eine neue Hexenzentrale mit Hexenküche, Hexenstube, Machkammer, Nähstube, Hexenbühne und Hexenwellness-Salon.

Und im nächsten Jahr kommt dann die neue Hexenwasser-Gondelbahn: „Fast so schön wie ein Flug auf dem Hexenbesen“ soll die Fahrt mit den Hexenwasser-Gondeln ab Juli 2020 werden.



Hexenwasser-Gondel.

BILD: BERGBAHNEN SÖLL

Seilbahn-„Gustostückerl“ am Kaunertaler Gletscher

Das ist eine „Vorpremiere“ des an Höhepunkten ja keineswegs armen Eröffnungsreignisses des Seilbahnherbstes in Österreich: Die erste 100er-Funifor Österreichs wird von Doppelmayr am Kaunertaler Gletscher im Oktober fertiggestellt sein.

Für die Gletscherskigebiete sind die Herbstwochen erfahrungsgemäß die wichtigste Saison des Jahres: Solange sich der kommende Winter in den Tälern noch nicht angemeldet hat, sind sie die Einzigen, die den gerade in dieser Jahreszeit so massiven „Schneehunger“ der Wintersportfans schon stillen können.

Mit einer besonderen Attraktion kann heuer der Kaunertaler Gletscher aufwarten: Der mehrere Jahrzehnte alte Doppelschleplift am Falginjoch am Kaunertaler Gletscher wird durch eine hochmoderne, komfortable Funifor-Seilbahn ersetzt.

Gerade das Stichwort „Funifor“ lässt ja die Herzen der Seilbahnfans höherschlagen, ist dieses System doch auch in Zeiten von 2- und 3-Seil-Systemen noch immer etwas ganz Besonderes – schließlich könnte man es faktisch ja als 6-Seil-Bahn bezeichnen.

Auf jeden Fall handelt es sich bei der Funifor um eine besonders windstabile und komfortable Kabinenseilbahn mit 4,6 Meter breiter Doppelseilführung. Die Kabine fasst bis zu 100 Personen und ist barrierefrei nutzbar.

Diese Stabilität war einer der Gründe für die Entscheidung der Betreiber, dieses spezielle System einzusetzen: Die Bahn kommt auf dem gesamten 2000 Meter langen Spannfeld zwischen Tal- und Bergstation mit lediglich zwei Stützen aus, wohingegen die beiden alten Schleplifte insgesamt 32 Stützen benötigten.

Trotz „nur“ zweier Stützen ist die Funifor das derzeit windstabilste System am Markt. Und zwischen den beiden Stützen liegen satte 1500 Meter freies Spannfeld. Dadurch wird allein schon die Fahrt mit



BILD: CARVATECH/NADESIGN

Besondere Stabilität: Dieses spezielle System kommt auf dem gesamten 2000 Meter langen Spannfeld zwischen Tal- und Bergstation mit lediglich zwei Stützen aus.

der Bahn zum Erlebnis. Ab Herbst 2019 schwebt man regelrecht über die Gletscherlandschaft hinweg.

Seilbahntechnik als „Show-Element“

Die Talstation befindet sich auf Höhe des Parkplatzes beim Gletscherrestaurant (zirka 2750 Meter), die Bergstation am Falginjoch auf 3113 Metern, dem höchsten Punkt des Skigebiets. Während die Schleplifte bisher die Distanz zwischen Tal- und Bergstation in rund zwölf Mi-

nuten zurücklegten, benötigt die neue Bahn künftig gerade einmal drei Minuten für dieselbe Strecke.

„Wir freuen uns sehr, dass wir das erste Skigebiet Österreichs sind, in dem diese spektakuläre 100-Funifor-Seilbahntechnik zum Einsatz kommt“, freut sich Franz Wackernell, Prokurist und Betriebsleiter der Kaunertaler Gletscherbahnen. „Es handelt sich um die windsicherste Seilbahn der Welt, die schon allein aufgrund der hohen Ingenieurskunst eine neue Attraktion in unserem Skigebiet darstellt.“

AEP: Macht den Jenner wieder zum „Kenner“-Berg

Nach einem mehrjährigen Ausbau wurde im Frühsommer mit der Eröffnung die zweite Sektion eines der wichtigsten Bergbahnprojekte Deutschlands abgeschlossen. Von Anfang in der Planung und Ausführung mit dabei: Das Team der AEP Planung und Beratung aus Schwaz.

Am Jenner, dem Hausberg von Berchtesgaden und direkt am weltberühmten Königssee gelegen, wurden in den vergangenen Jahren rund 60 Millionen Euro in den Umbau des gesamten Berges investiert: Nicht weniger als vier Seilbahnen, zwei Gastronomiebetriebe und drei Gebäudekomplexe wurden errichtet. Zusätzlich entstand eine umfangreiche Infrastruktur für die Optimierung des traditionsreichen Ski- und Wandergebiets.

Die Maßnahmen umfassten Abbruch und Neubau der Jennerbahn als 10er-Einseilumlaufbahn in zwei Sektionen inklusive dreier Gebäudekomplexe. Neu gebaut werden die beiden kuppelbaren 6er-Sesselbahnen Jennerwiesenbahn und Mitterkaserbahn. Zusätzlich werden umfangreiche Pistenbau- und Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt.

Die Planung und die Bauaufsicht rund um Piste und Seilbahn wurden in Kooperation von AEP Planung und Beratung GmbH und Salzmann Ingenieure aus Bregenz durchgeführt; wobei die AEP Planung und Beratung GmbH für die umfassenden Infrastrukturmaßnahmen und Pistenbauten im Gebiet verantwortlich war. Allein die Genehmigungsverfahren waren eine besondere Herausforderung, da 22 Verbände und Nichtregierungsorganisationen sowie mehrere Behörden eingebunden werden mussten.

Die Aufgaben von AEP umfassten die Ausschreibung und Überwachung sämtlicher Pistenbaumaßnahmen, der Errichtung der Baustraße, der Energie- und Trinkwasserversorgung sowie Geländemodellierungen. Besonders herausfordernd ist die Baustraße, die durch den



Zufriedene Gesichter bei den Investoren rund um Peter Hettegger (r.): Rund 60 Millionen Euro wurden in Seilbahn und Gastronomie am Jenner investiert.

BILD: FVM/WIESER



„Sortenrein“: Mit der zweiten Sektion der Jennerbahn kommen mittlerweile alle vier Aufstiegsanlagen aus Sterzing.

BILD: TV BERCHTESGADENER LAND

Nationalpark Berchtesgaden und über aufgelassene Bergwerksstollen führt.

Da das Skigebiet wie ein Keil in den Nationalpark Berchtesgaden hineinragt und sich somit in unmittelbarer Umgebung eines sensiblen Ökosystems befindet,

wurden sämtliche Infrastruktursysteme besonders schonend im Gelände des Skigebiets eingebunden.

Zusätzlich wurden die Baustellen für die Wanderer und Mountainbiker aufwendig gesichert.

Raiffeisen: Die Nr. 1 für Firmenkunden

Innovative Ideen und dynamische Unternehmerinnen und Unternehmer sind das Rückgrat der heimischen Wirtschaft. Mit einem Kreditvolumen von rund 10 Mrd. Euro ist Raiffeisen mit Abstand die Nummer eins, wenn es um die vielfältige Betreuung von Unternehmen in Stadt und Land Salzburg geht.



Firmenkundenchef Dr. Heinz Konrad: „Die Raiffeisenbanken stehen als Finanziere unternehmerischer Vorhaben zuverlässig zur Verfügung und sind damit der Garant regionaler Kreditversorgung und dementsprechend ein wirtschaftlicher Stabilisator.“

Für die Finanzierung ihrer Vorhaben brauchen die Unternehmen einen starken Partner. Ob klassischer Kredit, Leasing oder Factoring: Raiffeisen bietet eine breite Palette an Finanzierungsinstrumenten. Denn Gründe für Investitionen gibt es viele. Egal, ob groß oder klein, ob lokal, überregional oder international: Jedes Unternehmen investiert. Denn Investitionen sind eine wichtige Basis für wirtschaftlichen Erfolg und Wachstum. Die Salzburger Unternehmen setzen dabei in der Regel auf eine Hausbankbeziehung, auf räumliche Nähe und persönli-

che Kontaktaufnahme. Regionalbanken sind daher ein zentraler Baustein der finanziellen Infrastruktur und von großer Bedeutung für die regionale Wirtschaft.

Finanzierungslösungen mit Mehrwert

Raiffeisen Salzburg hat die passende Finanzierung – abgestimmt auf ganz unterschiedliche unternehmerische Pläne und Vorhaben – und berät zudem in Bezug auf Förderprogramme, den Weg ins Ausland oder Vorsorgelösungen.

Wir packen mit an ...

Raiffeisen lebt die Partnerschaft mit der Salzburger Wirtschaft, packt mit an und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg der heimischen Unternehmen. Firmenkundenchef Dr. Heinz Konrad: „Wir haben den Anspruch, nahe an unseren Kunden zu sein. Gerade in Zeiten der Digitalisierung ist dies eine Aufgabe, die nicht nur Offenheit und Sensibilität, sondern auch Innovationsbereitschaft erforderlich macht. Wir sind Partner der Salzburger Wirtschaft und begleiten unsere Firmenkunden, ob im Inland oder ins Ausland. Und wir tragen zu einem stabilen Finanzsystem bei.“

... als der Partner der Salzburger Wirtschaft

Mehr als 30.000 mittelständische Unternehmen sorgen in Salzburg für zwei Drittel der Arbeitsplätze. Raiffeisen steht sehr vielen dieser Unternehmen zum Teil schon seit Jahrzehnten als verlässlicher Finanzpartner zur Seite und ist mit einer dezentralen Struktur und Bankstellen im ganzen Land vor Ort für die Kunden da. Die Salzburger Raiffeisenbanken leben das Regionalitätsprinzip, verstehen sich als aktive wirtschaftliche und soziale Förderer der Region und ihrer Menschen und sind als Nahversorger tief im wirtschaftlichen Leben der Region verankert.



Als zuverlässiger Partner arbeitet Raiffeisen Salzburg eng und nachhaltig mit dem Mittelstand in unserer Region zusammen. V. l.: Daniela Malata (W&H Dentalwerk), Hermann Maier und GF Herbert Traschwandner.

BILDER (2): RVS

Raiffeisen Salzburg – die Nr. 1 bei Unternehmerinnen & Unternehmern.

*Warum wir auch für Sie die Nr. 1 sein können?
Finden Sie es heraus: salzburg.raiffeisen.at/erfolgswege*

Jetzt reinklicken und Hermann Maier als Zahntechniker erleben!

Snowfarming: Schnee „säen und ernten“



Gletscherschutz wird in Zeiten des Klimawandels immer wichtiger werden: Folgefonna-Gletscher in Norwegen. BILDER (2): WWW.SNOWFARMING.CH

Das „weiße Gold“ ist im buchstäblichen Sinne die Grundlage für den Erfolg im Wintersport. Effizientes Schneemanagement ist das Gebot der Stunde in den Skiregionen – und der Zukunftstrend Snowfarming hilft dabei.

Marco Bieri ist ein Urgestein der Schweizer Wintersportwirtschaft: Als einer der frühen Pioniere hat er die Notwendigkeit der technischen Beschneigung schon zu einer Zeit „gepredigt“, als die Eidgenossen noch vielfach glaubten, wegen der gut 1000 Meter mehr Seehöhe ihrer Gipfel das alles ohnehin nicht zu brauchen – und danach mitunter massiven Nachholstress in den Skigebieten hatten und haben. Man sollte also „Propheten“ glauben, auch wenn sie aus dem eigenen Land kommen.

Mit seinem jahrzehntelang gesammelten Know-how in allen Fragen rund um den Schnee widmet sich Marco Bieri nunmehr einem weiteren zukunftssträchtigen Branchentrend: Snowfarming (Schnee übersommern) und Gletscherschutz. Das aktuelle Thema Klimawandel und die damit verbundene Gletscherschmelze treffen Gletscherregionen hart, und aktiver Gletscherschutz sowie Permafrostschutz zwecks Erhaltung der Gletscher sind heute nicht mehr wegzudenken und ein absolutes Muss.

Es waren die Skandinavier, die damit begannen, den Schnee zu „übersommern“

– und damit erstaunliche Ergebnisse erreichten. Sodass dieses Snowfarming neben Schnee-Erzeugung und Präparierung zunehmend das dritte Standbein eines effizienten Snowmanagements wird. Marco Bieri bietet mit SSC Swiss Snow Consult Know-how und Equipment für erfolgreiche Schneedepotlösungen: „Unsere Komplettlösungen und Preise umfassen eine fundierte Planung, Beratung sowie Begleitung des Projekts und sämtliches benötigte Geotextil-Abdeckmaterial, inklusive Befestigungstechnik, Auf- und Abrolltechnik, Nähmaschine sowie Verbindungs- und Kleinmaterial. Textile Liftrassen und mobile Schneefangzäune gehören auch zum Angebot. Des Weiteren bietet SMI/SSC auch professionelle Instruktion und Ausbildung für effizientes, korrektes und windsicheres Verlegen, speditives Ausbringen und Wiedereinrollen sowie eine korrekte, funktionelle Lagerung des UV-beständigen Coverice an.“

Der „Schnee von gestern“ als Schnee von morgen

Es zeigen bereits zahlreiche Referenzpro-

jekte, wie gut Snowfarming mittlerweile funktioniert: „Gewisse Skigebiete präparieren jedes Jahr bis zu zehn Kilometer Skipiste mit ‚Schnee von gestern‘. Der übrig gebliebene Schnee wird nach Saisonende zu einem riesigen Hügel zusammengeschoben und mit Geotextil-Gletscherschutzvlies – auch Schneeschutzmatten genannt – abgedeckt und über den Sommer gelagert. Ein frühes und präzises Eröffnungsdatum der Skipiste im Herbst ist dadurch mit Sicherheit garantiert. Durch den vermehrten Verkauf von Saisonabonnements und den frühen Saisonstart sind nach dem ersten Eröffnungswochenende und der ersten Betriebswoche die Kosten für den Gesamtaufwand des Snowfarmings oft bereits abgedeckt.“

Der Einsatz geht vom Polarkreis bis in die Schweiz: So haben Bieri und sein Team im nordfinnischen Rovaniemi den Saisonstart mit übersommertem Schnee minutiös zu einem bestimmten Datum geplant: Das Schneedepot hat ein Volumen von zirka 30.000 Kubikmetern Schnee und wurde mit einer Zwei-Lagen-Vlies-schicht abgedeckt. Und in Lenzerheide

hat Bieri die Betreiber des Biathlonzentrums überzeugt: Der Schnee wurde im vergangenen Februar bei sehr niedrigen Temperaturen – und damit kostengünstig – erzeugt, im März dann eingepackt und steht für die Sportveranstaltungen zum kommenden herbstlichen Saisonstart zur Verfügung.

Zudem ist die SMI-Snow-Makers-AG-Gruppe offizielle Snowfarming-Partnerin für die Olympischen Jugend-Winterspiele Lausanne 2020: Die Snowfarming-Profis von SSC liefern kompetente Beratung sowie ein Gesamtkonzept und betreuen fachkundig Ausführung und Abdeckung des mit Schnee-Erzeugern erstellten Schneedepots von zwölf- bis fünfzehntausend Kubikmetern auf zirka 1000 Metern über dem Meer bei Les Grandes Roches in Le Brassus im Vallée de Joux.

Die Zeit des Selberherumprobierens sei vorbei. Marco Bieri: „Durch unsere Langzeiterfahrungen wissen wir, wie es funktioniert.“

Mehr Infos unter:

www.snowfarming.ch



Der Schweizer Marco Bieri verfügt über eine jahrzehntelange Erfahrung in allen Fragen rund um den Schnee (technische Beschneigung, Einsatz von Schneizusätzen etc.). Auf der diesjährigen Interalp präsentiert er sein aktuelles Betätigungsfeld: Snowfarming – und sorgte damit für großes Interesse bei den Schneeprofis. BILD: FVM/WIESER



Snowfarming wird der nächste Zukunftstrend im effizienten Ressourcenmanagement der Wintersportanbieter. Hier im Bild das Schneedepot von Rovaniemi (FI).

Metron P48 RC
Der funkferngesteuerte
Hybrid-Geräteträger.





Panoramavideos: Destinationsangebot im digitalen Schaufenster.

feratel: Zeit für Panorama

Live-Panoramavideos sind Information, Inspiration sowie Emotion – und mit feratel, dem richtigen Partner an der Seite, ein Muss für touristische Marketingstrategien.

Als aktuelle und authentische Informationsquelle sind Live-Panoramavideos Quotenbringer und gehören darüber hinaus längst zum guten Bild einer jeden Tourismusdestination: ob als Inspiration für den nächsten Urlaub, Entscheidungshilfe bei anstehenden Freizeitaktivitäten oder emotionale Erinnerungen an vergangene Reisen. Mit dem richtigen Partner an der Seite kann das komplette (Panorama-)Potential ausgeschöpft werden. Hier punktet die feratel media technologies mit moderner Technik, jahrzehntelanger Erfahrung, dem richtigen Know-how, hoher Innovationskraft und einer hervorragenden Medialeistung.

Zeit für Innovation

Seit über 25 Jahren ist feratel DER Partner im Bereich (Wetter-)Panorama. Stetiger Ausbau der Medialeistung sowie Weiter- und Neuentwicklung der Hard- sowie Software gewährleisten die hohe Qualität, die das Technologieunternehmen seinen Kundinnen und Kunden bietet.

So hat feratel seit Kurzem mit der „MediaCam Timelaps“ eine qualitativ hochwertige Kamera mit Zeitraffer-Funktion im Angebot – oder die beliebte „feratel webcams“ App (über 140.000 Down-

loads) mit einem kompletten Relaunch auf neue, starke Beine gestellt; ab sofort kostenlos in den Stores erhältlich.

Besonders deutlich zeigt sich der Innovationscharakter des Unternehmens beim Thema Artificial Intelligence: Als Mitbegründerin eines der größten Forschungsprojekte Österreichs im Bereich Künstlicher Intelligenz (bekannt unter dem Namen MindLab) steht die feratel media technologies an vorderster Front und eröffnet dem Tourismus zukunftsweisende Wege in die Digitalisierung. Zugleich veredelt der touristische Komplettlösungsanbieter in enger Zusammenarbeit mit Onlim, einem Spin-off der Universität Innsbruck, Intelligente Assistenten für den Tourismus und bringt damit Panoramavideos auf Amazon Alexa und Google Now.

Mit innovativen Lösungen auf Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft antworten ist somit definitiv eine Kernkompetenz von feratel.

Zeit für Höhenflüge

„Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein [...]“, besang einst Reinhard Mey die Faszination am Fliegen. Fast 50 Jahre nach seinem Hit kann beinahe

jede und jeder die Schönheit ihrer/seiner Heimat aus der Vogelperspektive genießen – modernen Drohnen sei Dank.

Zu den aktuell besten auf dem Markt erhältlichen Modellen zählt die DJI Mavic 2 Pro. Folglich nur allzu verständlich, dass gerade dieses Drohnen-Modell die technische Basis der feratel FlyingCam darstellt, denn nur die Besten verdienen diesen Namen.

Die damit produzierten Panoramaaufnahmen aus der Luft faszinieren, inspirieren und emotionalisieren. Für die entsprechende touristische Marketingnutzung liegen die Herausforderungen in der TV-tauglichen Übertragungstechnik und im Einhalten aller gesetzlichen Auflagen für unbemannte Luftfahrzeuge.

Gut, wenn dabei auf die Erfahrung und Expertise von feratel zurückgegriffen werden kann: Neben einer gründlichen Einschulung auf die FlyingCam erhalten zukünftige Pilotinnen und Piloten maximale Unterstützung und können je nach Wunsch auf eine Medialeistung zugreifen, die ihresgleichen sucht.

Zeit für Leistung

Ein Maximum an Seherzahlen für garantierte Chancen auf neue Gäste – dafür



BILD: SEILBAHN KOMPERDELL GMBH

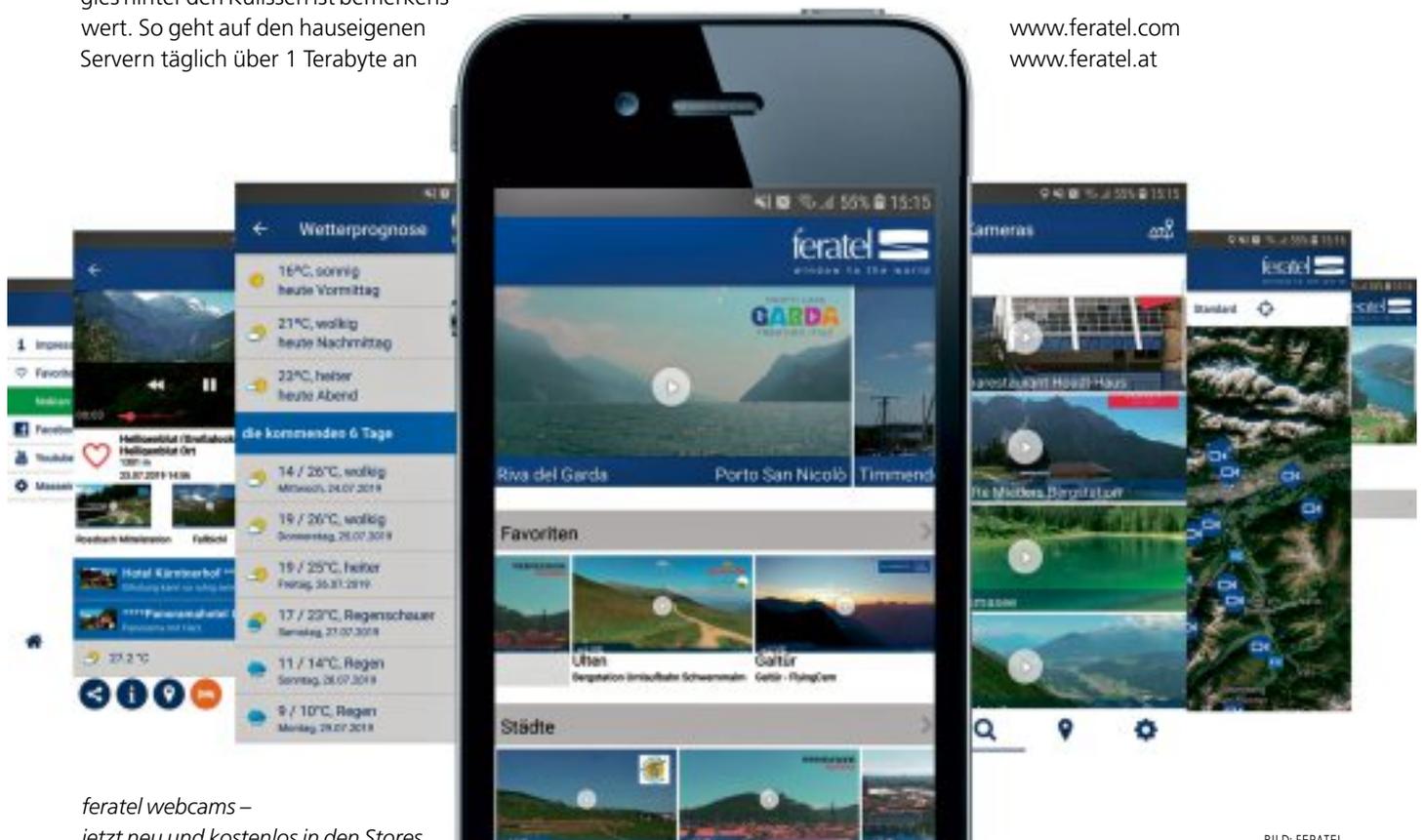
steht unter anderem die einzigartige Medialeistung von feratel: 17 öffentlich-rechtliche und private TV-Stationen in Europa (SRF, ORF, 3Sat u. v. m.), rund 230 touristisch relevante Online-Portale (z. B. Skiresort, Sneewhoogte, Webcams.travel oder bergfex), HbbTV, Connected TV (z. B. Amazon Fire TV, Apple TV oder Swisscom), Intelligente Assistenten (Amazon Alexa, Google Now) und die feratel-eigenen Kanäle feratel.com sowie feratel Webcams App. Empfangbar auf sämtlichen digitalen Endgeräten sind Panoramavideos mit feratel weltweit 24 Stunden rund um die Uhr nur einen Klick, Switch oder Touch entfernt. Aber auch die Leistung der feratel media technologies hinter den Kulissen ist bemerkenswert. So geht auf den hauseigenen Servern täglich über 1 Terabyte an

Daten ein. Diese werden von rund 800 Kamerasystemen europaweit direkt an den Standort Pfarwerfen im Salzburger Land gesendet, umgerechnet und über die Webserver wieder zur Verfügung gestellt. 78 Millionen Abfragen pro Tag stehen dem auf Seiten der User gegenüber und unterstreichen die starke Nachfrage nach dem Wettercontent auf Tausenden Webseiten, Smartphone- und Connected TV Apps sowie auch auf den digitalen Sprachassistenten Alexa und Co. Im Gesamtjahr 2018 haben 28,2 Millionen Userinnen und User laut Österreichischer Webanalyse (ÖWA) Panoramavideos von feratel online angeschaut und generierten so laut der Webanalytik-

Plattform PIWIK im genannten Zeitraum rund 426 Millionen Aufrufe. Hinzu kommen noch die bereits erwähnten 17 öffentlich-rechtlichen und privaten TV-Stationen, denen das Technologieunternehmen die Panoramabilder zuliefert und damit ein weiteres Millionenpublikum bedient.

Sie interessieren sich für das beste Live-Panorama und die stärkste Medialeistung? Möchten die Schönheit und Vielfalt Ihrer Region schon morgen einem Millionenpublikum rund um den Globus und auf sämtlichen Endgeräten präsentieren? Dann überlassen Sie nichts dem Zufall, vertrauen Sie auf Qualität, Erfahrung und Know-how: es ist **Zeit für feratel!**

www.feratel.com
www.feratel.at



*feratel webcams –
jetzt neu und kostenlos in den Stores.*

BILD: FERATEL

Klenkhart & Partner: Fellhorn als führender „Geheimtipp“

Das Allgäuer Skigebiet Fellhorn wurde von einem Testportal der Branche 2018 in der Kategorie „Geheimtipp“ zum führenden Skigebiet bis 40 Pistenkilometer gekürt.

Die Fellhornbahn GmbH betreibt gemeinsam mit der Kleinwalsertaler Bergbahn AG in Oberstdorf das länderübergreifende Skigebiet Fellhorn-Kanzelwand. Die Fellhornbahn II wird sowohl von Einhei-

mischen als auch von Gästen als Zubringerbahn bestens angenommen. Ein kleiner Wermutstropfen dabei: Die Wiederholungsfahrten blieben unter den Erwartungen und die Talabfahrt vom hinteren Teil des Skigebiets kämpfte sehr oft mit Schneesicherheit. Zudem wies der verbindende Skiweg von der See-Eckbahn zum Zwischeneinstieg der Fellhornbahn ein zu hohes Gefälle auf und wurde daher vom Großteil der Skifahrer nicht genutzt. Klenkhart & Partner wurden mit der Lösung dieser Problematik betraut. In einem dreijährigen Planungsprozess ist ein perfektes Projekt entstanden, das zur Zufriedenheit aller umgesetzt wurde.

Die Grundeigentümer und die Fachbehörden wurden von Anfang an in das Projekt involviert und so konnte nach Prüfung aller möglichen Varianten ein attraktives Projekt zur Errichtung der neuen, familiengerechten Skiabfahrt eingereicht werden. Das Genehmigungsverfahren für die neue Piste in der FIS-Klassifikation blau wurde rasch und ohne Einsprüche positiv abgeschlossen.

Die neue Skiabfahrt wurde sensibel in die Umgebungslandschaft eingebunden. Die hohen Planungsanforderungen konnten optimal umgesetzt werden und so wurde auch sofort mit der Rekultivierung begonnen. Rasenziegel wurden im Vorfeld sorgfältig abgetragen und danach in klein strukturierter Bauweise Schritt für Schritt wieder eingesetzt, sodass sich nach Bauende die Landschaft bereits wieder in einem hervorragenden Begrünungszustand befand.

Gleichzeitig wurde auch der alte Skiweg rückgebaut und renaturiert. Im Zuge der Arbeiten wurden in Koordination mit den Grundbesitzern und Behörden sämtliche Wanderwege und Fahrstraßen neu angelegt. Dadurch kann künftig eine klare Trennung zwischen touristisch genutzten Bereichen und den Wild-Ruhezonen durchgeführt werden. Das Gesamtprojekt wurde sowohl bautechnisch als auch wirtschaftlich vorbildlich realisiert. Die zahlreichen Modernisierungsmaßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt und haben sich bestens bewährt.



Die Skigebietsplaner Klenkhart & Partner aus Absam wurden von der Fellhornbahn GmbH, die gemeinsam mit der Kleinwalsertaler Bergbahn AG das länderübergreifende Skigebiet Fellhorn-Kanzelwand betreibt, mit der Lösung der diversen Pistenprobleme betraut.



Die neue Skiabfahrt wurde sensibel in die Umgebungslandschaft eingebunden.

BILDER (4): KLENKHART & PARTNER



Im Zuge der Arbeiten wurden sämtliche Wanderwege und Fahrstraßen neu angelegt. Dadurch kann künftig eine klare Trennung zwischen touristisch genutzten Bereichen und den Wild-Ruhezonen durchgeführt werden.



In einem dreijährigen Planungsprozess ist ein perfektes Projekt entstanden, das zur Zufriedenheit aller umgesetzt wurde.

Yanase: Schneefräsen mit „sibirischer“ Leistung

Von Japan ins Paznaun: Andreas Rudigier aus Kappl ist mit seinem Maschinenbau-Unternehmen RA Technik der Österreich-Repräsentant der leistungsfähigen Yanase-Schneefräsen aus dem Fernen Osten.



Andreas Rudigier und sein Team sind ein fachlich kompetenter und zuverlässiger Ansprechpartner in Sachen Schneeräumung in Österreich.

BILDER (2): FVM/WIESER



Auf der Fachmesse InterAlpin in Innsbruck: RA-Technik für effiziente Schneeräumung.

Der vergangene Winter hat ja wieder einmal gezeigt, was er so draufhat (wenn er will): Schneemengen, wie man sie auch in hochalpinen Lagen in dieser Masse noch nicht kannte ... und die auch routinierte Winterdienst-Profis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit brachten.

Die Konsequenz daraus: gute Verkaufszeiten für die Anbieter von Schneeräumfahrzeugen – weil Seilbahnunternehmen, Gemeinden etc. realisiert haben, dass man bei der Leistungsfähigkeit der Schneepflüge und -fräsen nicht am „falschen Platz sparen“ sollte. Andreas Rudigier von RA Technik: „Die Kunden haben realisiert, dass die billige kleine Schneefräse aus dem Baumarkt wohl nicht ausreichend sein wird.“

Da müssen einfach die „Profis“ ran – wie eben die Fahrzeuge von Yanase, dem renommierten Hersteller aus Japan. Warum Japan? „In klimatischer Hinsicht ist Japan durch seine geografische Nähe zu Sibirien seit jeher damit konfrontiert, mit

großen Schneemengen fertigwerden zu müssen. Schneeräumgeräte aus Japan kommen daher traditionell von international führenden Anbietern.“

Bis zu 240 Tonnen bewegter Schnee – pro Stunde

Als Hersteller von Schneefräsen ist Yanase seit dem Jahr 1970 aktiv. Und als Österreich-Vertragspartner bietet Rudigier die Qualität und Leistungsfähigkeit der Yanase-Maschinen im Alpenraum an: Das Produktspektrum des Herstellers reicht von 10 bis 44 PS. Damit gibt es für jede noch so anspruchsvolle Aufgabe das entsprechend starke Gerät.

Aber noch eindrücklicher als die PS-Zahlen sind die konkreten Leistungsdaten: Sie gehen von 50 Tonnen bis zu 240 Tonnen bewegtem Schnee – pro Stunde!

Damit ist klar, dass für jeden Profi-Einsatz das passende Gerät zur Verfügung steht. Für überall dort, wo (zu) viel Schnee zum Problem werden könnte: Straßen und

Parkplätze, Zugänge zu Hotels oder Berghütten, Sportflächen, aber auch große Dachflächen von Lagerhallen und vieles mehr.

Yanase spricht damit Seilbahnunternehmen, Hotels, Kommunen, Hausverwaltungen, Sportvereine an – aber natürlich auch Privatnutzer, denen die Arbeit mit der Schneeschaukel zu anstrengend geworden ist. Alle Yanase-Schneefräsen haben übersichtliche Bedienelemente, bieten außerdem höchsten Komfort und perfekte Sicherheit. Damit sind die Schneefräsen nicht nur für den Profibetrieb geeignet, sondern können auch von Einsteigern sofort betrieben werden.

Neben den Schneefräsen bietet RA Technik eine perfekte Service-Werkstatt und ein umfassendes Ersatzteillager, damit die Schneefräse bei anfallenden Reparaturen und beim jährlichen Service schnell wieder einsatzbereit ist. Rudigier: „Von der Zündkerze bis zur neuen Raupe – wir haben alles auf Lager.“



Das Leistungsspektrum der Yanase-Produkte reicht von 50 bis zu 240 Tonnen bewegttem Schnee – pro Stunde!

BILDER (3): RA TECHNIK/YANASE



In Japan müssen sich die Maschinen in einem besonders anspruchsvollen „sibirischen“ Klima mit erfahrungsgemäß enormen Schneemengen bewähren.



Made in Japan: Als Hersteller von Schneefräsen ist Yanase seit dem Jahr 1970 aktiv.

Kontakt

RA Technik
 Rudigier Andreas
 Gewerbepark Ulmich 692
 6555 Kappl
 Tel.: +43 664 / 4667095
 andreas.r@ra-technik.com

Ein halbes Jahrhundert Dachstein-Seilbahn

1969 war ein gutes Jahr: Die Mondlandung, Woodstock und die Dachstein-Seilbahn feiern heuer ein besonderes Jubiläum!

Bei einer Umfrage nach den bekanntesten Berg-„Persönlichkeiten“ vor einigen Jahren gehörte der Dachstein neben Everest, Mont Blanc und Matterhorn zu den berühmtesten alpinen Namen – lag also mit seinen knapp 3000 Höhenmetern vor zahllosen 4000er-Gipfeln in der Schweiz oder in Frankreich.

Es ist wohl Tradition auf der einen – schließlich kommt der Dachstein schon in der Titelzeile der steirischen Landeshymne vor – und auch die landschaftliche Erscheinung auf der anderen Seite, welche den östlichsten 3000er der Alpen so bekannt machten: Mit Torstein und Mitterspitz in einer charakteristischen Dreiergruppe, ist der Dachstein immer wieder auch der „Star“ zahlreicher Werbespots, wenn es darum geht, eine möglichst eindrucksvoll-typische Berglandschaft abzubilden.

Diese berühmten Gipfel auch touristisch zu erschließen lag in der optimistischen Aufbruchstimmung der 60er-Jahre gewissermaßen auf der Hand. Aber die fast 1000 Meter steil abfallenden Südwände des Dachstein-Massivs stellten die Seilbahnplaner vor bis dahin kaum gekannte Herausforderungen: Weitestes Spannungsfeld bei Pendelbahnen – so lautete damals die Vorgabe.

Die Pionierleistung

Nach dem Bau der Dachstein-Mautstraße von Ramsau aus wurde 1966 mit der Errichtung der Dachstein-Gletscherbahn begonnen. Betrieben wurde die Bahn ursprünglich von der oberösterreichischen Dachstein Tourismus AG, die ja auch auf der Nordseite des Dachstein-Massivs im oberösterreichischen Salzkammergut mehrere Seilbahnen betreibt.

Der Bau der Seilbahn stellte für damalige Verhältnisse eine technische Meisterleistung dar, da sie eben fast 1000 Meter



In den vergangenen 50 Jahren hat die Dachstein-Seilbahn rund zehn Millionen Menschen befördert.

BILD: DER DACHSTEIN/PLANAI

Höhenunterschied in einem einzigen Spannungsfeld überwinden muss.

Vor einer großen Herausforderung stand man damals auch beim Bau der Bergstation auf dem Hunerkogel, einem Nebengipfel des Dachsteins, dessen Gipfel weggesprengt werden musste; der Hunerkogel misst seither 2687 Meter (statt zuvor 2694 Meter). Mit der Eröffnung der Gletscherbahn wurden an den beiden östlichsten Gletschern der Alpen, Gosauer und Schladminger Gletscher, zwei Gletscherlifte errichtet und die Gletscherflächen zum Langlaufen genutzt.

„Naheliegenderes Investment“ der Planai-Bahnen

Im Jahr 2003 übernahmen die Planai-Hochwurzen-Bahnen die Dachstein-Gletscherbahn. Für das steirische Top-Skiresort aus Schladming, also von der „anderen Seite des Ennstals“, war der Dachstein eine „naheliegende“ Ergänzung seines Bahnangebots – und der Anstoß für die verstärkte Beschäftigung mit dem Sommertourismus.

Zunächst mussten die Planai-Bahnen in die technische Infrastruktur investieren: So wurde noch im selben Jahr eine Stromleitung zur Bergstation gelegt, so-

dass die Seilbahn 2004 von Diesel- auf Elektroantrieb umgebaut werden konnte. Neben der Bergstation wurde 2005 eine Aussichtsplattform, der Dachstein Sky Walk, eröffnet. Zwei Jahre später wurde dann die nächste Attraktion, der Dachstein Eispalast, ins Leben gerufen.

2013 erhielt die Bahn neue rundum verglaste Gondeln von Carvatech; eine der beiden ist die weltweit erste mit „Balkon“: Bei dieser besteht die Möglichkeit, bis zu zehn Personen am Dach im Freien auf einem aufgesetzten, ebenfalls verglasten Balkon unterzubringen. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste auf dem Balkon erfolgt über separate Treppen und Plattformen in den Stationen.

Die Geschwindigkeit wurde von 36 km/h auf 43 km/h erhöht, die jetzt um 2,2 Tonnen schwereren Gondeln fassen jedoch nur mehr 50 bis 55 Personen (Kabine Nr. 2 mit Balkon) bzw. 43 Personen (Kabine Nr. 1 ohne Balkon); die Einbuße bei der Beförderungsleistung durch die kleineren Gondelkapazitäten konnte durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit teilweise kompensiert werden.

Auch die 100 Meter lange Hängebrücke mit der „Treppe ins Nichts“ sorgt für eine weitere Attraktion der Gletscherregion.

Mein Berg – meine Seilbahn

Ein paar persönliche Anmerkungen: Für mich, wie für viele meiner Heimatgemeinde Ramsau, ist der Dachstein „mein“ Berg und die Aufstiegsanlage auch „meine“ Seilbahn.

KURT WIESER

Schon die erste Erinnerung hat sich gut angefühlt: Als Kinder bekamen wir nämlich schulfrei und wurden zum Föhnwächeln abkommandiert, als der österreichische Bundespräsident – damals Franz Jonas – in seinem schwarzen Mercedes 600 zur Eröffnungsfeier ankam. Und die Seilbahn selbst war natürlich die Hauptattraktion. Was uns aber auch besonders beeindruckte: Der jeweils diensthabende Maschinist, der in der Bergstation übernachtet und der von den Medien mitunter als „der einsamste Mann der Steiermark“ titulierte wurde, konnte



Bei der großen Jubiläumsfeier Anfang Juni am Dachstein (v. l.): Ernst Fischbacher (Bürgermeister v. Ramsau a. D.), Planai- u. Dachstein-GF Dir. Georg Bliem, Tourismuslandesrätin (Stmk.) Barbara Eibinger-Miedl, Dachstein-Königin Patricia Schrempf, Wirtschafts- u. Tourismuslandesrat (OÖ) Markus Achleitner und Bürgermeister Egon Höll von Obertraun.

auf seinem Arbeitsplatz auf 2700 Metern Seehöhe in den 70er-Jahren angeblich schon ein paar Dutzend Fernsehprogramme empfangen – für uns Kinder ein Traumjob!

Tatsächlich gab es einige Zeit später den ersten Ferienjob für mich: Als Teenager arbeitete ich zusammen mit einem verdienten Ruheständler als Parkplatzwärter bei der Talstation der Dachstein-Seilbahn – dass dies ein höchst verantwortungsvoller Job war, merkte man erst an dem Chaos, wenn man irgendeinen undisziplinierten Autofahrer übersehen hatte, der die Ausfahrten verstopfte. Und wenn am späten Nachmittag ein Fahrzeug am Parkplatz „liegen blieb“, war das oft ein erster Hinweis für die Bergretter!

Als Student hatte ich weniger gute Erinnerungen an den Dachstein: Für die Skilehrer-Ausbildung auf dem Gletscher musste in 14 Tagen ein straffes und umfangreiches Programm durchgezogen werden – und das im November, bei jedem Wetter!

Aber nunmehr seit rund 20 Jahren als Fachredakteur für die Seilbahnwirtschaft war es für mich natürlich immer wieder eine besondere Freude, von den zahlreichen Ideen und Innovationen auf „meinem“ Berg berichten zu können. So wie das Jubiläum im Juni eine ganz besondere „Familienfeier“ war!



Ja, die Schweizer haben's erfunden; aber am Dachstein wurde die Idee weiterentwickelt: die Möglichkeit, auf dem Dachbalkon einer Kabine ein ganz besonderes Fahrerlebnis zu haben.

BILDER (2): PLANAI/HARALD STEINER

Leitner in Neuseeland: Seilbahn am „heiligen Berg“



Ein Bild vom heurigen August: Während in vielen Teilen Europas sommerliche Temperaturen herrschen, wird am „schönsten Ende der Welt“ Ski gefahren.

Im August ist die neue Kabinenbahn „Sky Waka“ von Leitner Ropeways am Mount Ruapehu auf der Nordinsel Neuseelands feierlich eröffnet worden: Filmfans kennen diesen Gipfel aus dem „Herrn der Ringe“.

Für die Neuseeländer ist die Bahn die derzeit aufregendste Touristenattraktion des Landes: In weniger als fünf Minuten transportiert sie bis zu 2600 Personen pro Stunde über die Vulkanlandschaft im Tongariro-Nationalpark – als „heiliger Berg der Maori“ UNESCO-Weltnatur- und -Weltkulturerbe und einer der Drehorte der „Herr der Ringe“-Filmtrilogie.

Während in vielen Teilen Europas noch sommerliche Temperaturen herrschen, wird am „schönsten Ende der Welt“ Ski gefahren. Leitner hat für die diesjährige neuseeländische Wintersaison ein Seilbahnprojekt mit einem Investitionsvolumen von 15 Millionen Euro auf der Nordinsel realisiert. Beim Bau der neuen 10er-Kabinenbahn auf den Mount Ruapehu

stand man zu Beginn vor der Herausforderung, dass es sich dabei um einen durch Schlamm- und Schuttströme (Lahare) noch immer aktiven Vulkan handelt, der sich als heiliger Berg im Besitz des Stammes der Maori iwi befindet.

Somit erforderte nicht nur die Transportlogistik nach Neuseeland – das Material für die Bahn wurde mit Schiffen transportiert und war zwei Monate unterwegs –, sondern vor allem auch die topografische und kulturelle Ausgangslage vor Ort besondere Maßnahmen: Da das gesamte Gebiet außerdem zu einem Nationalpark zählt und damit geschützt ist, ist das Areal nicht mit Autos befahrbar. Daher errichtete Leitner Ropeways mittels Helikoptereinsatz eine temporäre Materialseilbahn, um die benötigten Bauteile der Kabinenbahn transportieren zu können.

Zudem spielte auch die Positionierung der Trasse eine entscheidende Rolle. Durch die auch in Zukunft bestehende Gefahr von Laharen mussten die Stützen an jenen Stellen errichtet werden, die als sicheres Gelände gelten. Auch die Höhe der insgesamt 14 Stützen musste dieser stets drohenden Naturgefahr angepasst werden.



Auch die besonderen Wetterbedingungen machten technische Adaptionen notwendig: Aufgrund möglicher Windspitzen von bis zu 275 km/h wurden in den Kabinen der Bahn jeweils 80 Kilogramm an zusätzlichem Stahl verbaut.

BILDER (2): LEITNER

Bergbahn AG Kitzbühel: Bestes Betriebsergebnis „aller Zeiten“

Zu seinem Zehn-Jahr-Jubiläum als Alleinvorstand der Bergbahn AG Kitzbühel konnte Sepp Burger Mitte Juni die erfolgreichste Bilanz in der 92-jährigen Unternehmensgeschichte präsentieren.



Der bisherige Alleinvorstand Sepp Burger (3. v. l.) übergibt mittelfristig an Walter Astl (4. v. l.), Anton Bodner (2. v. l.) und Peter Schörghofer (2. v. r.) – mit Zentralbetriebsratsobmann Andreas Hochwimmer (l.) und dem Kitzbüheler Bürgermeister Klaus Winkler (r.) als Aufsichtsratsvorsitzendem der Bergbahn AG Kitzbühel.

BILD: BERGBAHN AG KITZBÜHEL

Die Bergbahn AG Kitzbühel legt für das Geschäftsjahr 2017/18 eine erneut eindrucksvolle Erfolgsbilanz: Mit einer Steigerung des Gewinns (EBT) um mehr als 20 Prozent auf 7,25 Millionen Euro wurde nicht nur die Gewinnschwelle von sieben Millionen erstmalig durchbrochen, sondern auch das beste Ergebnis in der 92-jährigen Unternehmensgeschichte erzielt. Beim Cashflow konnte mit 18,8 Millionen nicht nur das Vorjahr um 1,4 Millionen übertroffen, sondern ebenfalls ein historischer Bestwert erzielt werden. Die überzeugende Marktperformance ist der Treiber des Rekordergebnisses. Die Beförderungserlöse in Höhe von 50,5 Millionen Euro wurden um beachtliche 7,5 Prozent zum Vorjahr und gar um 50 Prozent im Zehnjahresvergleich angehoben. Positiv zu vermerken ist, dass sowohl die Winter- (+7,7% zum Vorjahr)

wie auch die Sommererlöse (+6,1% zum Vorjahr) kraftvoll zu den Erlössteigerungen beitragen.

Generationswechsel wird eingeleitet

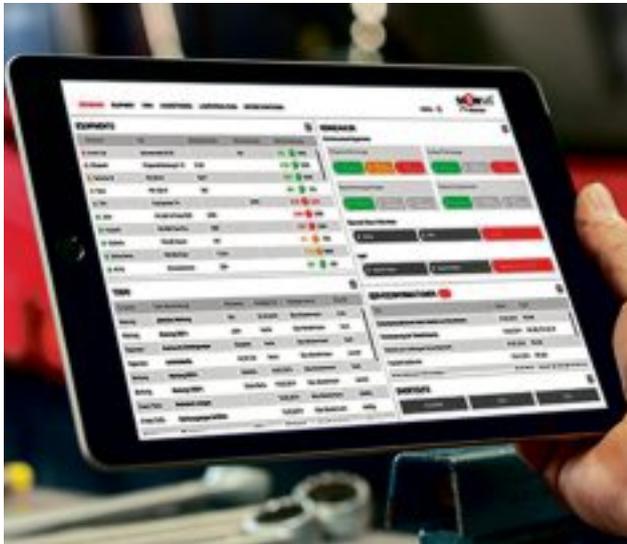
Der bisherige Alleinvorstand Sepp Burger wird sich voraussichtlich im Jahr 2021 in den Ruhestand zurückziehen. Daher wurde bereits der Generationswechsel in der Führung des Unternehmens eingeleitet: Die Kommando-Brücke wird neu mit zwei Vorständen und einem Prokuristen besetzt.

– Im neuen Managementteam wird Walter Astl, 61 Jahre, als Finanzvorstand mit seinen 40 Dienstjahren bei der Bergbahn AG Kitzbühel, davon zuletzt fünf Jahre als Einzelprokurist, reichhaltige Seilbahnerfahrung ein-

bringen und Kontinuität im Unternehmen sicherstellen.

- Anton Bodner, 59 Jahre, 27 Jahre lang handelsrechtlicher Alleingeschäftsführer der Studia Studentenförderungs GmbH, bringt langjährige Managementenerfahrung mit wertvoller Außensicht und als Kitzbüheler auch entsprechendes Lokalkolorit ein.
- Peter Schörghofer, 32 Jahre, übte sechs Jahre hindurch im wettbewerbsintensiven Motorracing eine verantwortungsvolle Marketingfunktion beim Salzburger Familienbetrieb Lechner Racing aus und soll mit internationalen, durchaus auch branchenfremden Ansätzen die Dynamik im Marketing der Bergbahn AG Kitzbühel weitersicherstellen.

SNOWsat: Viel mehr als Schneetiefenmessung



SNOWsat Maintain – der digitale Werkstattplaner.



SNOWsat GIS Daten Manager: Daten verwalten und anpassen.

Wer SNOWsat noch immer „nur“ mit Schneetiefenmessung gleichsetzt, nutzt nur einen Teil dieses Konzepts zum Pistenmanagement.

Denn SNOWsat bietet komplette Lösungen für digitale Skiwelten: klare Kommunikation zwischen allen Fahrzeugen einer Flotte, Planung des optimalen Schneevolumens und Pistenmanagement vom Feinsten – anschaulich und aussagekräftig.

Nunmehr schlägt Kässbohrer ein neues Kapitel auf – und präsentiert unter SNOWsat umfassende digitale Lösungen, um alle Prozesse im Skigebiet einheitlich zu steuern. Denn nur wer ein detailliertes Wissen über die Abläufe und die aktuelle Situation seiner Pisten und

Fahrzeuge hat, kann seinen Gästen eine optimale Pistenqualität bieten und von Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparpotenzialen profitieren.

Neue und bestehende Anwendungen werden bei SNOWsat ständig weiterentwickelt und optimiert, um die Pistenverantwortlichen in allen Bereichen ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen.

Hier zwei Beispiele für die neuesten SNOWsat-Lösungen:

SNOWsat Maintain

- Instandhaltung 360 Grad
- Sind alle meine Fahrzeuge und Equipments einsatzbereit?
- Welche Aufgaben liegen an?
- Welche geplanten Ersatzteilzugänge sind noch offen?

All diese und weitere Fragen beantwortet SNOWsat Maintain – eine IT-Cloud-Lösung, die die Instandhaltungsprozesse im Skigebiet noch effizienter gestaltet. Die intuitiv bedienbare Software liefert alle wichtigen Informationen zu Fahrzeugen, Zusatzgeräten und Anlagen – herstellerunabhängig, in Echtzeit und dank eigener App von überall abrufbar.

Damit ist SNOWsat Maintain die perfekte Lösung, um alle in der Werkstatt anfal-

lenden Aufgaben zu planen und auszuwerten. Es war nie einfacher, rund um die Uhr die kompletten Betriebsabläufe zu organisieren und zu optimieren.

SNOWsat GIS Daten Manager

In den Geo-Daten die Pistenränder anpassen, Positionen von Schneekanonen aktualisieren, Ankerpunkte für Pistenfahrzeuge markieren, neue Skilifte eintragen – für all das musste bisher eine Vermessungsfirma beauftragt werden.

Mit dem SNOWsat GIS Daten Manager kann man diese Daten nunmehr selbst aktualisieren. Die Geo-Informations-Daten eines Skigebiets enthalten alle räumlichen Daten wie Geländeprofil, Gebäude, Pistenränder, Schneekanonen, Schneebereiche etc.

Sie stellen die Basis für Baumaßnahmen im Skigebiet dar, ebenso wie für die SNOWsat-Fahrzeugansicht, die Berechnungen und die Statistiken von SNOWsat. Neben dem Im- und Export von Daten können bestehende Informationen angepasst und gegebenenfalls erweitert werden. Gleichzeitig werden sie auch in allen anderen SNOWsat-Komponenten aktualisiert – so kann der User jederzeit mit einer aktuellen Datenbasis arbeiten und planen.



Dank SNOWsat nicht nur perfekte Pisten, sondern auch ein effizienter und wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeugflotte. BILDER: KÄSSBOHRER (3)

Reform: Eine Fülle an Neuheiten für 2019

Der Spezialfahrzeughersteller aus
Wels überzeugt einmal mehr mit
leistungsfähigen Techniklösungen.



Boki H750 alpha

Das neue Reform-Kommunalfahrzeug Boki H750 alpha kann mit vielen Highlights punkten. Alpha, der Erste seiner Klasse, verbindet bewährte und neue Funktionen perfekt. Der Boki H750 alpha ist ein kompaktes und wendiges Fahrzeug für kommunale Einsätze für 365 Tage im Jahr.

Die Basis der Entwicklung stellten die bewährten Reform-Kommunalfahrzeuge dar, der neue Boki wurde jedoch einer kompletten Überarbeitung unterzogen. Mit seinem zulässigen Gesamtgewicht von 7500 kg ermöglicht der Boki eine hohe Nutzlast von bis zu 4000 kg und vergrößert dadurch die Einsatzmöglichkeiten noch einmal beträchtlich.



Metron P48 RC

Mit dem Metron P48 RC präsentiert Reform eine revolutionäre Weltneuheit. Der funkferngesteuerte Hybrid-Geräteträger verfügt über eine Vielzahl an Eigenschaften, die in dieser Form noch nie in einem Fahrzeug kombiniert wurden. Der Metron P48 RC ist der erste funkferngesteuerte Geräteträger mit einem echten Plug-in-Hybridantrieb. Das Fahrzeugkonzept baut auf einem Batteriepaket mit 8,5 kWh Kapazität, einem 48-PS-Kubota-Benzinmotor, einem direkt am Schwungrad angeflanschten Generator und vier elektrischen Radmotoren auf. Bedient wird der Metron über eine leistungsfähige, ergonomische Funkfernbedienung mit integriertem Farbdisplay.

BILDER (3): REFORM

Pistentech: Spezialist für Bully, Wolf & Bison ...

Eine neue Werkstatt und ein noch größeres Freigelände – davon profitieren nicht zuletzt die Kunden eines der international führenden Secondhandanbieter für Pistenfahrzeuge aller Marken.

Mehr Platz – bessere Möglichkeiten: Der Ausbau der Zentrale in Deisslingen/Schömburg, Deutschland, kommt nicht zuletzt den Kunden zugute: Auf einem Gelände von etwa 10.000 m² hat Pistentech nunmehr eine neue 500-m²-Werkstatt errichtet, in der alle Wartungs- und Reparaturarbeiten schnell und funktionell durchgeführt werden können.

Und im Außenbereich gibt es einmal mehr eine große Auswahl an Maschinen sämtlicher Hersteller zu besichtigen. Und sobald sich der Kunde für eine Maschine entschieden hat, wird sie nach seinen Anforderungen und Wünschen aufbereitet und letztendlich zum Kunden transportiert.

Von seiner Zentrale aus liefert Pistentech in mehr als 40 Länder weltweit und ist damit auch international einer der führenden freien Händler. Pistentech arbeitet also nicht nur in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Norditalien, sondern liefert auch nach Skandinavien, in die baltischen Staaten, nach Osteuropa, Russland, Asien und Lateinamerika. Dabei ge-



Auf einem neuen 10.000 m² großen Firmengelände bietet Pistentech eine noch größere Auswahl an Fahrzeugen aller Hersteller und Preiskategorien.

BILD: PISTENTECH

hört das professionelle Organisieren des Transports zum Kundenservice dazu; das heißt, Pistentech setzt eigene Lieferfahrzeuge ein und kümmert sich um alle Zoll-Vorschriften und Export-Dokumente.

„Als großer freier Händler kaufen wir jederzeit gerne Gebrauchtgeräte auf oder suchen für unsere Kunden weltweit nach speziellen Fahrzeugen“, so Pistentech-Geschäftsführer Antonios Karakikes.

ANZEIGE

**An- und Verkauf
gebrauchter
Pistenfahrzeuge**



Antonios Karakikes

Telefon +49 (0)7420 913 440
Mobil +49 (0)179 227 7011

Lager: Robert-Bosch-Str. 8
72355 Schömburg

PISTENTECH

www.pistentech.eu

Kitzsteinhorn: Eine „unendlich“ runde Sache

Der Seilspleiß ist bei jedem neuen Seilbahnprojekt immer ein ganz besonderer Termin: Entsteht hier doch die „Aorta“, die die Anlage in absehbarer Zeit „zum Leben erwecken“ wird.



Zwei Kabinen der neuen Atria, die am Kitzsteinhorn ihren weltweiten Premiereinsatz feiert, bieten dem Fahrgast eine ganz spezielle „Adlerperspektive“.

BILDER (2): FVM/WIESER



Kitzsteinhorn-Vorstand Norbert Karlsböck vor den „Resten“ des mehr als 9000 Meter langen Zugseils – diese werden aufbewahrt, um für Ergänzungsaufgaben zur Verfügung zu stehen.

Auch das Kitzsteinhorn-Team lud Anfang August Medienvertreter zum Spleißtermin für das Zugseil ein. Damit biegt die spektakuläre „K-connection“, die 3S-Bahn als Verbindung zwischen Kaprun-Maiskogel und dem Gletscherskigebiet am Kitzsteinhorn, in die Zielgerade der Fertigstellung ein: Offizieller Eröffnungstermin ist der 30. November.

Wie macht man aus einer kilometerlangen Seilstrecke eine „unendliche“ Schleife – und das alles unter dem Zug und Druck des tonnenschweren Seiles?

Gerade das Spleißen ist somit ein sehr „dankbares“ Thema für die Medien, gibt es doch optisch für Foto und Video sehr viel her: Da wird geflext, dass die Funken fliegen; Seile werden aufgedreht und Litzen herausgedrösel – um dann aufwendig wieder ineinander zusammengedreht zu werden. Und für diese ganzen Aktionen braucht es ein Dutzend Männer oder mehr, die der Drallkräfte der zig Me-

ter langen Stahl-„Boa“ Herr zu werden versuchen.

Und auch für den fachlichen Insider, der schon diverse Spleißaktionen redaktionell begleitet hat, erscheint es nach wie vor als faszinierende Tatsache, dass das Seil letztendlich tatsächlich „hält“, also ohne irgendeinen „Knoten“ die beiden Seilenden so verbunden werden, dass allein durch die Reibung der ineinander verdrehten Seilkomponenten dieses – im buchstäblichen Sinne – „Trägermedium“ die tonnenschweren Belastungen problemlos bewältigt.

Das Ganze ist naturgemäß das Ergebnis jahrzehntelanger bewährter Technik-erfahrung – und daraus resultierender exakt zu erfüllender Vorschriften. Technikleiter Günther Brennstener: „So muss die Länge des Spleißes dem 1200-Fachen des Seildurchmessers entsprechen – beim 46er-Zugseil demnach 56 Meter.“ Insgesamt hat der Schweizer Lieferant Fatzer

vier 56er-Tragseile mit einer Länge von 4780 Metern und das 46er-Zugseil mit einer Gesamtlänge von 9250 Metern geliefert.

Aber auch sonst gab es Anfang August bei der Talstation der „K-connection“ schon viel zu sehen: Da warten die Gehänge für die 32 Fahrzeuge schon im Garagierungsbahnhof auf ihre 32er-Kabinen.

Eine Kabine ist allerdings schon in der Station und präsentiert sich als das wohl „größte Überraschungsei“ der Welt: Obwohl die neue Atria-Kabine von CWA, die am Kitzsteinhorn ihre Weltpremiere feiert, auf der diesjährigen InterAlpin ausführlich vorgestellt wurde, gibt es am Kitzsteinhorn zwei spezielle Explorer-Kabinen, die für Vortragsfahrten zum Thema Nationalpark eingesetzt werden. Kitzsteinhorn-Vorstand Norbert Karlsböck verrät nur so viel: „Die Fahrgäste nehmen gewissermaßen eine ‚Adlerperspektive‘ ein.“

Vom Glemmtal aus direkt auf die Schmittenhöhe

Auch vom unmittelbaren Nachbarn, der Schmittenhöhe, lässt sich für die kommende Saison Epochales vermelden: Die lang angestrebte Seilbahnverbindung zwischen den beiden Pinzgauer Top-Resorts Zell am See und Saalbach-Hinterglemm.

Mit der neuen 10er-Einseilumlaufbahn „zellamseeXpress“ leitet die Schmittenhöhebahn AG eine neue Ära in der Geschichte des traditionsreichsten Seilbahnunternehmens im Bundesland Salzburg ein: Bereits vor vier Jahren erhielt die Schmittenhöhebahn AG die Baugenehmigung für eine Zubringerbahn von Viehhofen auf die Schmittenhöhe.

Der erste, obere und längere Streckenteil des „zellamseeXpress“ sowie die dazugehörige Tannwald-Abfahrt wurden bereits nach einjähriger Bauzeit im Dezember 2016 in Betrieb genommen. Im Dezember 2019 ist nunmehr die Eröffnung des unteren Teilabschnitts bis zur Winkelstation auf 1115 Metern Seehöhe angesetzt.

Herausfordernde Bauarbeiten

Die Errichtung der Sektion I des „zellamseeXpress“ stellt die beteiligten Projektpartner vor die eine oder andere Herausforderung. Vor allem der Bau der Stütze drei – eine von insgesamt sechs Stützen – in exponierter Höhenlage gestaltete sich herausfordernd, musste doch die 41 Meter hohe Stütze in einer Neigung von 20 Grad positioniert werden. Normalerweise werden derart hohe Stützen nur in gerader Bauweise errichtet.

Seilbahnarchitektur der Spitzenklasse

Verantwortlich für die Gestaltung der insgesamt drei Stationsgebäude des „zellamseeXpress“ zeichnet einmal mehr das mittlerweile auf Seilbahnen spezialisierte Architekturbüro Hasenauer Architekten aus Saalfelden, das dem tälerverbindenden Projekt vor der eigenen Haustür sein architektonisches Gesicht gibt. Während die Bergstation auf dem Salersbachköpfel



Ein alter Traum wird Wirklichkeit: „Die Verbindung der Schmitten mit dem Glemmtal stellt die Weichen für eine neue Skidimension“, freut sich Erich Egger, Vorstand der Schmittenhöhebahn AG (M.) – mit (v. l.): Rene Schuchter (Doppelmayr), Peter Onz (BL Schmittenhöhebahn AG), Gerald Stadler (Strabag AG), Hannes Mayer (Prokurist und technischer Leiter Schmittenhöhebahn AG), Sebastian Kroesen (Hasenauer Architekten) und Albert Herzog (Herzog Bau).

BILD: FVM/WIESER

auf 1920 Metern Seehöhe den Berg in den Mittelpunkt rückt, steht die im zeitgemäßen Design geplante Talstation in Viehhofen für die Verbindung der beiden Skigebiete.

Innovative Seilbahn der nächsten Generation

Mit einer Förderleistung von 2800 Personen pro Stunde werden die insgesamt 25 Kabinen der Sektion I auf einer Gesamtlänge von 535 Metern einen Höhenunterschied von rund 250 Metern überwinden – in weniger als drei Minuten. Die Fahrt über beide Sektionen von Viehhofen auf das Salersbachköpfel mit Pano-

ramablick ist in weniger als zwölf Minuten zu bewältigen.

„Neues Tal, neues Glück“

„Dass die Bauarbeiten für die Sektion I des ‚zellamseeXpress‘ so reibungslos voranschreiten, bringt uns unserem alten ‚Zeller Traum‘ nun rasch näher. Die Verbindung der Schmitten mit dem Skicircus Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn stellt schließlich auch die Weichen für eine neue Skidimension, entsteht doch so einer der größten und vielfältigsten Skiräume Österreichs“, freut sich Erich Egger, Vorstand der Schmittenhöhebahn AG.

Neues Kompetenzzentrum von Bruckschlögl in Bad Goisern

Bruckschlögl – Sunkid – Borer & Co.: Als Firmengruppe mit über 8500 erfolgreich realisierten Projekten in 70 Ländern einer der wichtigsten Branchenanbieter für den Wintersport und die Freizeitindustrie.



Das Führungsduo der Firmengruppe Bruckschlögl – Sunkid & Co.: Herbert Zopf, Geschäftsführer bei Bruckschlögl und CTO der Sunkid-Gruppe (l.), und Sunkid-CEO Emanuel Wohlfarter.

BILDER(4): FVM WIESER

Die Firma Bruckschlögl im oberösterreichischen Bad Goisern kann auf eine mehr als 130-jährige Firmengeschichte zurückblicken. Aber es war der Unternehmer Max B., der eine völlig neue Zielgruppe für die Wintersportwirtschaft entdeckte: Kinder, Skianfänger – und Nichtskifahrer.

Ohne ihn wären heute Phänomene und Produkte wie „Kinderland“ oder „Zauberteppich“ wahrscheinlich unbekannt: Mit seinen Kleinskiliften, Förderbändern, der umfassenden Ausstattung für Kin-

der-Gelände, Tube-Bahnen und vielem mehr machte er den kindlichen Spaß im Schnee zum obersten Erfolgsprinzip – und seine Firmengruppe zu einem der international wichtigsten Anbieter der Freizeitwirtschaft. Bevor er sie an seine Nachfolger weitergab.

Aber alles begann eben in Bad Goisern. Und mit dem neuen Kompetenzzentrum für Innovation, Konstruktion und Entwicklung geben Sunkid & Bruckschlögl ein kräftiges Zukunftssignal: Über 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entwi-

ckeln, konstruieren und produzieren vielfältige Anwendungen und Produkte in den Bereichen Förder- und Seilbahntechnik sowie im Anlagen- und Maschinenbau.

Innerhalb der Sunkid-Gruppe ist Bruckschlögl für die Entwicklung und Konstruktion sowie die hochqualitative Produktion und zuverlässige Montage aller Förderbänder und Lifte der Marke Sunkid verantwortlich. Darüber hinaus übernimmt Bruckschlögl den Prototypenbau und die Konstruktion vieler Fahrgeschäfte und Attraktionen für die globale Freizeitparkindustrie.

Herbert Zopf, Geschäftsführer bei Bruckschlögl und CTO der Sunkid-Gruppe, ist zu Recht stolz auf das neue Firmengebäude: „Unser neues Zentrum für Innovation, Konstruktion und Verwaltung ist sowohl von der Ausstattung als auch von den Räumlichkeiten her ein deutlicher Schritt in Richtung Zukunft.“

Auch Sunkid-CEO Emanuel Wohlfarter vom neuen Kompetenzzentrum zeigt sich beeindruckt. „Komfortable und mit modernster Technik ausgestattete Sitzungsräume, elektrisch höhenverstellbare Tische, die einen klassischen Arbeitsplatz binnen Sekunden in einen Stehtisch verwandeln, und viele weitere Raffinessen machen das Kompetenzzentrum zu einem Arbeitsplatz, der Höchstleistungen fördert und zugleich Freiraum und Erholungsmöglichkeiten bietet.“



Über 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entwickeln, konstruieren und produzieren in Bad Goisern vielfältige Anwendungen und Produkte in den Bereichen Förder- und Seilbahntechnik sowie im Anlagen- und Maschinenbau.



Ein aktuelles Highlight für den Kinderpark: ein Pistenbully aus Holz, der auch abseits der Pisten für Spaß bei den Kindern sorgen soll. Vor allem mit seinen „Zauberteppichen“, also Förderbändern für den Einsatz im Kinderland oder im Skigebiet, eröffnete das Unternehmen, gerade für den Wintersportnachwuchs, eine neue Dimension des Aufstiegskomforts.

Seilbahner-Generation 3.0

Der 13-jährige Patrick Bräunlinger aus Salzburg hat sich im elterlichen Garten ein stattliches „Seilbahnimperium“ eingerichtet.



Seilbahnen sind die große Leidenschaft des 13-jährigen Gymnasiasten Patrick Bräunlinger – eine Leidenschaft, die er mit selbst gebauten Projekten auslebt. BILDER (3): FVM/WIESER – PRIVAT

Es gab einmal Zeiten, da stand die Rigi-Bahn im Maßstab 1:18, zusammen mit Märklin und Carrera, ganz oben auf kindlichen Geschenke-Wunschlisten. Heute interessieren sich Jugendliche anscheinend mehr für Handys und Tablet-PCs. Aber wenn eine Seilbahn noch immer im Mittelpunkt des jugendlichen Interesses steht, dann aber richtig: Patrick Bräunlinger hat sich mehrere Miniseilbahnen zusammengesetzt; mit erstaunlicher tech-

nischer Nähe zu den großen Vorbildern. Denn mit Lego oder Playmobil haben die Anlagen im Garten der Familie Bräunlinger nichts zu tun – „möglichst alles selber machen“ lautet das Prinzip des 13-Jährigen. Und auch wenn die Materialien aus dem Baumarkt sind, so soll alles doch so nah wie möglich an die Realität der zeitgemäßen Seilbahntechnik herankommen: Die Stützenfundamente sind aus Beton, die Rollenbatterien federnd gela-

gert, die Schließbügel der Sessel öffnen automatisch. Mit Solarpaneelen werden die Stützen beleuchtet – und im Führerstand gibt es sogar einen Not-Aus-Button (freilich nur in seiner mittelbaren Funktion, da die Anlagen ja mit Handbetrieb laufen).

Im Winter wird aus dem Garten ein schönes Skigebiet mit Schneekanonen (die im Sommer fachgerecht abgedeckt sind) und perfekt präparierten Pisten.

Die erste der drei Anlagen hat Patrick noch mit seinem Großvater gebaut; mittlerweile arbeitet der 13-Jährige aber selbstständig in seiner eigenen Werkstatt im Gartenhaus. Und da die Großeltern in Gastein wohnen, haben die Anlagen auch namentlich ihre Vorbilder im Gasteinertal: So gibt es neben der Schlossalm in Hofgastein eben ein kleineres Pendant in der Stadt Salzburg – aber ebenso im charakteristischen Orange.

Was will Patrick einmal werden? Diese Frage beantwortet der Vater (der selbst in einer Bank arbeitet!): Aktuell besucht der Schüler das Gymnasium, macht also irgendwann einmal Matura. Und dann wahrscheinlich irgendein Studium? Irgendeines? Die Seilbahnwirtschaft sollte sich die Fußballwelt zum Vorbild nehmen: Da werden Jahrhunderttalente ja auch schon im jugendlichen Alter entdeckt und „verpflichtet“!



Man beachte die technische Detailtreue der Rollenbatterien – alles selbst gemacht mit Materialien aus dem Baumarkt.



Das typische Schlossalm-Orange weist darauf hin: Die realen Vorbilder der Seilbahnen sind im Gasteinertal zu finden.

Ihr kompetenter Partner bei allen Planungen in Skigebieten!

Seilbahnen

Skipisten

Schneeanlagen

Infrastruktur

Behördenverfahrens-Management

skiGIS

uvm...

www.klenkhart.at

**Alpine
Engineering**



by

**KLENKHART
& Partner
Consulting**

Klenkhart & Partner Consulting ZT GmbH · A-6067 Absam

T: +43 50226 · F: +43 50226-20 · e-mail: office@klenkhart.at

Leidenschaftlich in jeder Hanglage



Kompaktseilbahnen der Inauen-Schätti AG

Der Schlüssel zum Erfolg:
Individuelle Konfiguration auf Basis von Standardkomponenten.