

# FUNIVIA magazine 1/2022

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

Seilbahnwirtschaft  
Technologie  
Verkehr

## **Doppelmayr in Wagrain:**

Nach 38 Jahren wurde mit dem Neubau der „Flying Mozart“, eines der Hauptzubringer im Snow Space Salzburg, die bahntechnische und digitale Grundlage für erfolgreiches und nachhaltiges Arbeiten in den nächsten 50 Jahren gelegt.

**Seiten 4-7**

 Doppelmayr®

  
GARAVENTA

# Sitzplatzerkennung mit Lichtsteuerung



## KABINENBELEGUNG

Sie zeigt dem Bedienpersonal und den wartenden Fahrgästen mittels Bildschirmen an, ob die nächste Kabine frei oder belegt ist.



## LICHTSTEUERUNG

Nähert sich die Kabine einer Station, leuchtet die Kabine ohne Belegung in grün, bei mäßiger Belegung orange und bei voller Belegung rot.



## LICHT BEI NOTSTOP

Bei einer Notabschaltung der Seilbahn leuchten die leeren Kabinen grün, bei Belegung rot. Auch bei Nebel ist so die Belegung der Kabinen sichtbar.



Licht- und Musiksteuerung



Digitaler Glasboden



CCTV-System

# „Business as normal“ bitte!

Es wird Zeit, sich wieder um die Zukunft der Branche zu kümmern.

Nein, wir wollen nicht noch einmal ein Editorial über das C-Thema machen, sondern endlich wieder „business as usual“ erleben. Das bedeutet für die erste Ausgabe von „Funivia“ in diesem Jahr: Vorstellung der neuen Bahnprojekte aus Salzburg, Tirol und der Steiermark sowie dem Wallis, die zur aktuellen Saison eröffnet wurden.

Einmal mehr zeigt sich hier der unternehmerische Wagemut der Seilbahnbranche und Wintersportwirtschaft, auch in schwierigen Zeiten in die Zukunft zu investieren.

„Investieren in die Zukunft“ lautet auch die Devise etwa bei einer hier präsentierten Neuentwicklung, mit der Seilbahn und automatische Bussysteme eine perfekte Symbiose eingehen und eine attraktive Verkehrslösung als Antwort auf die Fragen des 21. Jahrhunderts bieten. „Zukunft“, das sollte uns nun alle interessieren, dafür gibt es jede Menge zu tun. Packen wir es an!



BILD: RICHARD SCHNABLER

Dr. Kurt Wieser,  
„Funivia Magazine“

Mitglied von:



## Aus dem Inhalt

### **Mozart fliegt wieder**

Eine der meistfrequentierten Seilbahnen im Skigebiet Snow Space Salzburg präsentiert sich ganz neu.

**Seiten 4–7**

### **Stabile Verbindungen**

Pidso: Als „Manufaktur“ für hochqualitative Antennen- und Kommunikationssysteme ist der österreichische Anbieter ein wichtiger Komponentenlieferant und bietet wertvolles Know-how „Made in Austria“ für die gesamte Welt.

**Seiten 20–22**

### **Der Bus fährt Seilbahn**

Eine neu entwickelte Hybridlösung von Leitner verbindet Seilbahnen mit autonom-fahrerlosen Transportsystemen und fördert den Einsatz von E-Mobilität im öffentlichen Verkehr.

**Seiten 36–37**

## IMPRESSUM

„Funivia Magazine“ ist ein Fachmagazin der „Salzburger Nachrichten“ vom 25. Februar 2022.

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; Produktmanagement: Mag. Corina Obermaier; Grafik: Kerstin Littke, Charlotte Mandusic; Lektorat: Johannes Kugler; Alle: Karolingerstraße 40, A-5021 Salzburg.

Titelseite: Flying Mozart/Snow Space Salzburg; für einzelne Berichte sowie für die Titelseite wurden Druckkostenbeiträge geleistet.

Druck: Samson Druck GmbH, Samson-Druck-Straße 171, A-5581 St. Margarethen.

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 2022 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 und Deutschland  
[www.pool-alpin.com](http://www.pool-alpin.com) | [shop.pool-alpin.com](http://shop.pool-alpin.com)



**Eine starke  
Gemeinschaft  
seit der  
Gründung  
1993**



Die Flying Mozart zählt mit über 1,3 Millionen Beförderungen pro Wintersaison zu den meistfrequentierten Seilbahnen im Skigebiet Snow Space Salzburg. Sie führt vom Tal direkt zu den Pistenanschlüssen nach Flachau oder Flachauwinkl.

BILDER (2): FVM/WIESER

# Doppelmayr in Wagrain: Mozart fliegt wieder



Die neue Station ist ein kompaktes lichtdurchflutetes Ensemble aus Holz, Glas und Stahl mit Tiefgarage und Skidepot.

## Nach 38 Jahren wurde mit dem Neubau eines der Hauptzubringer im Snow Space Salzburg die bahntechnische und digitale Grundlage für erfolgreiches und nachhaltiges Arbeiten in den nächsten 50 Jahren gelegt.

Die Flying Mozart ist eine Bahnlegende: Mit dieser Anlage direkt aus dem Ortszentrum von Wagrain begann gewissermaßen die „Neuzeit“ der Wintersportwirtschaft im Pongau. Denn diese Bahn aus den 80er-Jahren war auch das technische Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung: von der Drei-Täler-Skischaukel

über die Salzburger Sportwelt Amadé bis zum aktuellen Snow Space Salzburg, also der Skiregion von A bis Z (Altenmarkt bis Zauchensee).

Und die Flying-Mozart-Gondelbahn, die vom Kirchboden in Wagrain über zwei Sektionen auf das Grießenkareck führt, zählt mit über 1,3 Millionen Beförderun-

gen pro Wintersaison zu den meistfrequentierten Seilbahnen im Skigebiet Snow Space Salzburg.

Mit der Flying Mozart neu werden einmal mehr die Möglichkeiten der aktuellen Seilbahntechnik neu definiert: Mit einer Transportleistung von 4000 Personen pro Stunde gehören Wartezeiten endgültig der Vergangenheit an: In der Station warten vier Kabinen gleichzeitig auf die Einsteiger und die Anlage fährt mit der langsamstmöglichen Geschwindigkeit. Damit ist auch jeder Drängelstress nicht mehr notwendig.

Somit ist die Bahn in jeder Hinsicht der Maßstab für die Zukunft, wie Snow-Space-Vorstand Wolfgang Hettegger im FvM-Gespräch ausführte: „Allein bei der neuen Talstation zeigt sich, was wir uns unter Digitalisierung vorstellen. Der Gast kauft sein Ticket online, fährt mittels



Das technische Herzstück der Bahn ist die Mittelstation mit dem Garagierungsbahnhof für die 144 Kabinen. Und die neue Station ist nunmehr auf der gleichen Ebene zum Umstieg zur Verbindungsbahn G-Link.

Kennzeichenerkennung auf seinen reservierten Tiefgaragenplatz, nimmt aus dem Skidepot seine Ausrüstung auf und steigt direkt in die Bahn ein.“

Aber der Stand des Fortschritts in der aktuellen Seilbahntechnik zeigt sich noch

besser an der „Hardware“, etwa an den Stationsbauten: Gingen die Vorgänger noch mitunter über drei Stockwerke, so ist heute das Bauvolumen der Stationen optisch auf das absolut Notwendige reduziert. Oder anders gesagt: Das, was für

den Gast und Skifahrer sichtbar ist, wurde reduziert. Das zeigt sich vor allem an der Mittelstation, dem technischen Herzstück der Bahn. Denn natürlich brauchen die 144 10er-Kabinen einen entsprechenden Garagierungsbahnhof, aber die enorme Kubatur der Station ist weitgehend im Erdreich verschwunden.

Das wird besonders deutlich, wenn man sich der Mittelstation auf der Piste von oben nähert: Die Kabinen verschwinden bei der Einfahrt in den Untergrund und die gesamte Dachfläche der Station kann als Pistenfläche genutzt werden. „Es gehört zu unserer Auffassung von Nachhaltigkeit, dass wir keine riesigen Stationsbauten mehr in der alpinen Landschaft herumstehen haben sollten“, sagt Hettegger.

Und die Nachhaltigkeit zeigt mehrere Ebenen: „Wir haben einen Teil des Aushubmaterials der Station für den Pistenbau eingesetzt. Mit dem Effekt: Wir wollen zur Station hin immer eine gerade Pistenfläche erreichen, und das mussten wir bisher mit enormen Mengen an Technischnee bewerkstelligen. Diese Schneemengen können wir uns mittlerweile ersparen.“



Die Mittelstation von der Oberseite aus zeigt, wie der Großteil der Baukubatur eingegraben wurde. Die Kabinen verschwinden mit der Stationseinfahrt im Untergrund, das Dach der Station ist faktisch Pistenfläche.



Eine der besonderen Technikinnovationen, entwickelt von Loop21 und bei der Flying Mozart zum ersten Mal eingesetzt (siehe auch S. 18 f.): Eine Sitzplatzerkennung zeigt den Füllgrad der Kabine in der Mittelstation mittels farbiger LEDs an. Vier Kabinen im Langsammodus ermöglichen ein völlig stress- und drängelfreies Einsteigen.

BILDER (6): FVM/WIESER



Snow-Space-Vorstand Wolfgang Hettegger: „Digitalisierung für perfekten Ski-Komfort.“



Zwei der 144 Kabinen sind etwas Besonderes: eine barocke Innenausstattung und klassische Musik für den speziellen Einsatz.

## Technische Daten Flying Mozart

System:	Kuppelbare Einseilumlaufbahn mit 10er-Kabinen
Förderleistung:	4000 P/h
Kabinenanzahl gesamt:	144 (140 Standard + 2 Mozartkabinen + 2 Glasbodenkabinen)
Max. Fahrgeschwindigkeit:	6,5 m/s
Spurweite:	6,40 m
Durchmesser Förderseil:	56 mm
Fahrzeit:	10,8 min
Länge:	2983,23 m (Sektion 1: 999,6 + Sektion 2: 1983,63)
Höhenunterschied:	966,7 m
<b>1. Sektion:</b>	
Horizontale Länge:	999,6 m
Höhenunterschied:	315,5 m
Fahrzeit:	4,14 min
Motorleistung:	604 kW
Aufstellungsort Antrieb:	Zwischenstation
<b>2. Sektion:</b>	
Horizontale Länge:	1983,63 m
Höhenunterschied:	651,2 m
Fahrzeit:	6,66 min
Motorleistung:	952 kW
Aufstellungsort Antrieb:	Bergstation

# Koblenz: Beliebtheit der Seilbahn bestätigt

Es war eines der spektakulärsten Seilbahnprojekte des vergangenen Jahrzehnts: die Seilbahn bei Koblenz über den Rhein. Jetzt wurde in einer Bürgerbefragung die Beliebtheit dieser Anlage erneut bestätigt.



*Den deutschen Kaiser Wilhelm I. – rechts auf dem Reiterstandbild – hat es sicher auch gefreut: die spektakuläre Seilbahn beim „Deutschen Eck“, dem Zusammenfluss von Rhein und Mosel.*



*Die BUGA-Bahn war Deutschlands erste Dreiseil-Umlaufbahn, weil sie stützenlos hoch über der Wasserstraße geführt werden musste, um die Rhein-Schifffahrt nicht zu behindern.*

BILDER (2): DOPPELMAYR

Die Seilbahn Koblenz, auch BUGA-Seilbahn oder Rheinseilbahn genannt, wurde als Attraktion und umweltfreundliche Verkehrsverbindung zur Bundesgartenschau 2011 gebaut. Die Seilbahn verbindet seit Juni 2010 die Rheinanlagen in Höhe der Basilika St. Kastor mit dem Plateau vor der Festung Ehrenbreitstein. Sie war Deutschlands erste Dreiseil-Umlaufbahn und ist mit einer Förderkapazität von 7600 Personen pro Stunde (3800 Personen pro Stunde und Richtung) auch nach wie vor eine der leistungsfähigsten Seilbahn-Anlagen.

## Seilbahn gegen Bus

Bei den Planungen zur Bundesgartenschau 2011 stand Koblenz vor dem Problem, wie die weit auseinanderliegenden Kernbereiche der Gartenschau auf der linken Rheinseite und auf dem Ehrenbreitstein miteinander zu verbinden seien. Zur Debatte standen eine Bus-Verbindung oder eine Seilbahn über den Rhein. Ausschlaggebend für die Errichtung einer Seilbahn war deren positive Ökobilanz gegenüber einem Bustransfer der Besucher.

## Bürgerinitiative Pro Seilbahn – statt Abbau

Im November 2008 fiel die Entscheidung, die Kabinenseilbahn durch das österreichische Unternehmen Doppelmayr bauen zu lassen. Der Konzessionsvertrag sah allerdings vor, dass das Unternehmen die Seilbahn baut, betreibt und im November 2013 wieder abbaut. Der Abbau nach drei Jahren galt ursprünglich als notwendig, um den UNESCO-Welterbe-

Status der „Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal“ nicht zu gefährden.

Aber die Geschichte geht damit weit über die Technik hinaus. Als die Frage des möglichen Rückbaus der Seilbahn aktuell wurde, bildete sich eine Bürgerinitiative Pro Seilbahn, die bestrebt war, die Anlage über das geplante Abbaudatum hinaus zu erhalten und dafür allenfalls sogar eher auf den UNESCO-Welterbe-Status zu verzichten.

Eine repräsentative Umfrage unter 500 Koblenzer Bürgern Ende 2012 ergab, dass sich fast 90 Prozent für einen Weiterbetrieb aussprechen. Zusätzlich wurden mehr als 100.000 Unterschriften für das Fortbestehen der Seilbahn gesammelt. Vonseiten der UNESCO auf dem 7. UNESCO-Welterbetag im Juni 2011 wurde bestätigt, dass die Seilbahn Koblenz welterbeverträglich sei und bleiben könne – nach aktuellem Stand der Technik bis zum Jahr 2026.

Und die Beliebtheit der Seilbahn wurde nunmehr durch eine repräsentative Bürgerbefragung erneut bestätigt: Nahezu 100 Prozent der 2021 Befragten wünschen sich, dass die 3S-Bahn weiter betrieben und vollständig in das öffentliche Nahverkehrsnetz integriert wird.

Die Seilbahn ist nicht nur eine schnelle, leistungsfähige und zuverlässige Verbindung über den Rhein zur Festung Ehrenbreitstein, sondern auch eine große touristische Attraktion, die es so nur in Koblenz gibt. Sie ist inzwischen neben dem berühmten Reiterstandbild von Kaiser Wilhelm I. zu einem weiteren Wahrzeichen der Stadt am „Deutschen Eck“ geworden.

## Erste AURO Seilbahn Österreichs

Die neue Valisera Bahn in St. Gallenkirch ist die erste AURO Seilbahn mit autonomem Betrieb in Österreich. Tal- und Bergstation sind unbesetzt, im Ropeway Operation Center in der Zwischenstation hat ein Mitarbeiter die Anlage stets im Blick. Die Seilbahnbediensteten haben so mehr Zeit für die Bedürfnisse der Gäste. Vernetzt und autonom ist die Valisera Bahn wegweisend für die Seilbahn-Zukunft.

[doppelmayr.com/AURO](https://doppelmayr.com/AURO)





Die 10er-Kabinenbahn startet auf 2494 Metern und führt auf das Weißseejoch auf 3044 Metern.

# Barrierefrei in 3000 m Seehöhe

**Leitner am  
Kaunertaler  
Gletscher:  
Mit der neuen  
Weißseejochbahn  
wird die  
Attraktivität des  
Gletscherskigebiets  
weiter gesteigert.**

Man bezeichnet sie oft als die „schönste Sackgasse Tirols“: Mehr als 30 Kilometer schlängelt sich die Straße vom Inntal entlang des Kaunertal-Stausees in die 3000er-Region und der Kaunertaler Gletscher ist damit der einzige Gletscher der Alpen, der mittels Auto erreicht werden kann.

Diese Besonderheit ermöglicht dem Gletscherskigebiet ein spezielles Angebot für eine spezielle Zielgruppe: Seit Jahren ist der Kaunertaler Gletscher ein Hotspot für Monoski- und Rollstuhlfahrer, die trotz oder gerade wegen ihres körperlichen Handicaps begeisterte Skifahrer sind – bis hin zum Leistungssport und Rennlauf.

Am Kaunertaler Gletscher gibt es somit schon seit Langem konsequente Barriere-

freiheit vom Talboden bis hinauf auf über 3000 Meter Seehöhe. Auch die neue Weißseejochbahn ist logischerweise ebenso benutzerfreundlich gestaltet. Die Sportler können sich somit völlig ohne jede fremde Hilfe in und mit der Bahn bewegen: So gibt es auch in der neuen Anlage eine eigene Monobob-Lane für Monoskifahrer und Rollstuhlfahrer, also eine besonders gleitfreundliche Fahrspur für die Sportler.

## **Drei Mal bis zur Staatsgrenze**

Die 10er-Kabinenbahn startet im Bereich der Mittelstation der bestehenden Sesselbahn Ochsenalmbahn auf 2494 Metern und führt von dort auf einer Länge von knapp zwei Kilometern auf das Weißseejoch auf 3044 Metern. Somit



Die Ausstattung der Kabinen mit hochwertigem (Schladminger) Loden erspart die Sitzheizung.

BILDER (S): FVM/WIESER



Ein Drittel der Kubatur eingespart: Die Kabinen werden mittels Stichgleisen im Stationsgebäude so angeordnet, dass auch die Zustiegs- und Aufenthaltsbereiche für die Skigäste zur Garagierung genutzt werden können.

gibt es am Kaunertaler Gletscher nunmehr drei Bahnen, die die Gäste barrierefrei bis zur österreichisch-italienischen Staatsgrenze bringen.

Besonderer Wert wurde auch auf die ansprechende Architektur der Stationen gelegt. Die beiden Gebäude im Tal und auf dem Berg wurden dabei möglichst kompakt geplant, damit sie sich perfekt in die umliegende Bergwelt eingliedern.

„In Bezug auf platzsparende Stationsgebäude, Streckenführung und Situierung der Bergstation war der Bau der Weißseejochbahn für uns eine echte Herausforderung. Doch gemeinsam mit dem Leitner-Team konnten wir diese Herausforderungen sowohl technisch wie zeitnah innovativ und zukunftsweisend lösen“, erklärt Geschäftsführerin Beate Rubatscher-Larcher. ▶



Beste Zusammenarbeit: Die Idee zur Stationsgaragierung geht auf Hauptgesellschafter Hans Rubatscher zurück. Ausgearbeitet und umgesetzt wurde sie von der Firma Leitner. V. l.: BL Michael Stadelwieser, Michael Tanzer und GF Beate Rubatscher-Larcher.



Die beiden Gebäude im Tal und auf dem Berg wurden möglichst kompakt geplant, damit sie sich perfekt in die umliegende Bergwelt eingliedern.



Vor Weihnachten wurde die neue Bahn eröffnet: (v. l.) Kaunertal-Pionier Eugen Larcher, Michaela Gasser (TVB Tiroler Oberland), Armin Falkner (TVB Tiroler Oberland), Michael Tanzer (Leitner-Verkaufsleiter), Beate Rubatscher-Larcher (Kaunertaler Gletscherbahnen), Josef Raich (Bürgermeister Kaunertal) und Michael Stadelwieser (BL Weißseejochbahn).

BILD: KAUNERTALER GLETSCHERBAHNEN/BRAND MEDIA

### Neues Garagierungskonzept in der Station

So konnte rund ein Drittel der Kubatur bei der Talstation der Weißseejochbahn durch den Einsatz eines weltweit einzigartigen Garagierungssystems eingespart werden. Die Kabinen der 10-EUB werden dabei mit einem ausgeklügelten Leitsystem im Stationsgebäude so angeordnet, dass auch die Zustiegs- und Aufenthalts-

bereiche für die Skigäste zur Garagierung genutzt werden können. „Gegenüber herkömmlichen Stationsgebäuden brauchen wir so sehr viel weniger Platz. Damit sparen wir deutlich an Fläche und Kubatur“, freut sich Franz Wackernell, Betriebsleiter der Kaunertaler Gletscherbahnen.

Die Idee für das Garagierungssystem geht auf Hauptgesellschafter Hans Ru-

batscher zurück. Ausgearbeitet und umgesetzt wurde sie von der Firma Leitner. Die Weißseejochbahn ist zudem mit einem energieeffizienten Direktantrieb ausgestattet. Die Gebäudehülle wird 2022 mit einer PV-Anlage ausgestattet, die rund 40 Prozent des Energiebedarfs der Bahn abdecken kann. Die restliche Energie kommt aus Wasserkraft.

Zum eleganten Erscheinungsbild der Anlage trägt schließlich auch die besondere Farbgestaltung der technischen Komponenten bei: Anstatt des herkömmlichen Rot sind Antriebsscheibe und Direktantrieb auf speziellen Kundenwunsch als Sonderlackierung in elegantem Anthrazit gehalten.



Auch in der Weißseejochbahn gibt es eine eigene Monobob-Lane für Monoskifahrer und Rollstuhlfahrer, also eine besonders gleitfreundliche Fahrmatte für den Einstieg in die sowie den Ausstieg aus den Kabinen.

BILDER (2): FVM/WIESER

### Technische Daten

- 10er-Gondelbahn (10-EUB)
- 33 Kabinen
- 12 Stützen
- 2000 m Länge
- 550 m Höhenunterschied:  
Talstation in der Nähe der Mittelstation Ochsenalmbahn: 2494 m, Bergstation: 3044 m
- Fahrzeit: 6 min
- Fahrgeschwindigkeit: 6 m/s





Die mit 40 Millionen Euro größte Investition in der Geschichte des Skigebiets bringt die Gäste schneller und komfortabler hinauf auf knapp 1800 Meter.

BILDER (3): FVM/WIESER



## **Daten & Fakten Kreischberg 10er**

- Doppelmayr 10-MGD „Kreischberg“
- Länge: 3,8 km
- 903 m Höhendifferenz
- Talstation auf 868 m Seehöhe
- Mittelstation auf 1441 m Seehöhe
- Bergstation auf 1771 m Seehöhe
- 181 Gondeln CWA Omega V-10
- Förderleistung 4000 P/h
- Insgesamt 30 Seilbahnstützen



*Die breiten und sanften Kreischberg-Pisten ermöglichen auch Anfängern ein besonderes Wintersportvergnügen. Die Mittelstation ist das technische Herzstück der rund vier Kilometer langen Bahn. Rechts der Bahnhof für die 181 Fahrbetriebsmittel.*

# Das neue Orange am Kreischberg

**Doppelmayr im Murtal: Mit der neuen „Kreischberg 10er“ verdoppelt sich die Förderleistung von bisher 2000 auf 4000 Personen pro Stunde und mit fast vier Kilometern ist der neue Hauptzubringer die längste Seilbahn der Steiermark.**



Bereits zwei Mal war der Kreischberg Gastgeber von Weltmeisterschaften für die internationale Snowboarder- und Freestyle-Community, zuletzt im Jahr 2015.

Aber auch Genussskifahrer und Familien begeistern sich an den breiten Pisten, deren sanfte Hangneigungen auch dem Anfänger ein Wintersporterlebnis hoch oben auf dem Berg ermöglichen. ►

### Man spricht „Magyar“

Mit diesem Angebot spricht der Kreischberg Wintersportler aus dem Südosten Österreichs und darüber hinaus an: Rund ein Drittel der Skifahrer kommt aus Ungarn.

Und mit dem neuen Hauptzubringer und seiner Leistungskapazität um die 4000 Personen pro Stunde sind Wartezeiten nunmehr ein Fremdwort: Die mit 40 Millionen Euro größte Investition in der Geschichte des Skigebiets ersetzte die fast 30 Jahre alte 6er-Gondelbahn und bringt die Gäste künftig deutlich schneller und komfortabler vom Tal hinauf auf knapp 1800 Meter. Mit ihr be-

kommt das 42 Pistenkilometer große Skigebiet nach der Riegleralmbahn bereits seine zweite 10er-Gondelbahn.

### Traditionelle Zusammenarbeit

Kleines Detail in der Projektabwicklung: Da die beiden Vorgängeranlagen von dem österreichischen Traditionshersteller Girak kamen, gab es in der Betreuung insofern eine Kontinuität, als das neue Bahnprojekt vom Team des Doppelmayr-Standorts in Stetten (NÖ), vom ehemaligen Girak-Firmensitz aus, betreut wird. Die neue Kreischberg 10er ist nicht nur ein Quantensprung in Qualität und Komfort im Skigebiet, sondern auch ein

großer Impuls für die gesamte Tourismusregion Murau. „Wir werden keine großen Sprünge bei den Gästezahlen erwarten, wir wollen einfach ein kontinuierliches Wachstum haben. Und ein Wachstum, das genau zur Region passt“, sagte der Geschäftsführer, Karl Fussi. Und die neue Anlage ist – trotz Corona – von den Kreischberg-Gästen bestens angenommen worden, wie Geschäftsführer Reinhard Kargl im FvM-Gespräch ergänzt. Das zeige sich nicht zuletzt an der gestiegenen Zahl der Wiederholerfahrten in der ersten Sektion: Die Frequenz an der Talabfahrt habe sich mittlerweile fast verdreifacht.



181 CWA-Kabine im Kreischberg-Orange ermöglichen eine stündliche Förderleistung von 4000 Personen.



Hochwertige Großzügigkeit auch in den Stationseinrichtungen, wie zum Beispiel der „K-Lounge“, in der sich die Gäste und Kids erholen können, oder in der professionell ausgestatteten Versorgungsstation der Pistenretter.

BILDER (3): FVM/WIESER



Neben der Bahntechnik wurden entsprechend der Gesamtplanung von GF Reinhard Kargl auch zahlreiche bauliche Maßnahmen an den Stationen umgesetzt:

#### Talstation:

Großzügige überdachte Stationshalle – separate Zustiege für Ersteinsteiger und Wiederholungsfahrer, die von der Talabfahrt kommen.

- Neue Toiletten im Erdgeschoß
- Zusätzliche Liftkassen und ein Selfservice-Bereich mit Ticketautomaten

#### Mittelstation:

- Garagierung für 181 Stück 10er-Gondeln – mit einer Gesamtfläche von 2000 Quadratmetern
- Komfortabler Zu- und Ausstiegsbereich für Berg- und Talfahrer
- Kreuzungsfreie Zufahrt ins Tal
- Die Mittelstation der ehemaligen Bahn wird als Lagerhalle genutzt.

#### Bergstation:

- „K-Lounge“ – gemütlicher Aufenthaltsraum für Gäste
- Großzügiger Toilettenbereich
- Räumlichkeiten für Bergrettung zur optimalen Erstversorgung
- Gruppen-Skidepots
- Sportshop am Berg



# Axess

## COVID CERTIFICATE CHECK

### Der digitale Check gewährleistet den gesetzeskonformen Skibetrieb

Das System von Axess stellt sicher, dass nur Skifahrer mit einem gültigen Covid-Zertifikat (EUDCC) die Gates passieren. Die Tickets können wie gewohnt durch alle Vertriebskanäle verkauft werden. Erst durch das anschließende Freischalten werden sie aktiviert. Diese Aktivierung erfolgt im Self-Service-Verfahren am Axess **SMART POST 600** oder online auf der Aktivierungs-Plattform. Erst danach öffnen die Tickets das Gate. [teamaxess.com](https://teamaxess.com)



# AXESS



Ob du  
Platz  
hast ...

... oder nicht, zeigt dir das grüne oder rote Licht. Die von Loop21 entwickelte Sitzplatzerkennung wird bei der Flying Mozart in Wagrain das erste Mal eingesetzt.

Bei vielen Seilbahnanlagen ist ja gerade die Mittelstation die eigentliche Hauptstation. Am Morgen bringen zwar die großen Zubringer erst einmal die Menschen auf den Berg, aber für die zahlreichen Wiederholungsfahrten nutzen dann die Skifahrer den Zustieg mitten im Skigebiet. Bisher bedeutete das mitunter: Wenn von der Talstation die mehr oder weniger gefüllten Kabinen bei der Mittelstation ankommen, kommt es für die Skifahrer beim Zustieg zu einem Gerangel um die verbleibenden Plätze. Dieser Drängelstress ist nunmehr Vergangenheit, dank einer von Loop21 entwickelten Innovation, die bei der neuen

*Mozart fliegt: Zwei der 144 Kabinen sind etwas Besonderes im Geiste des Namenspaten.*



*Dank der Voranzeige ist ein entspanntes Einsteigen möglich.*

BILDER (5): FVM/WIESER

Flying Mozart das erste Mal eingesetzt wird: Die in die Mittelstation einfahrenden Kabinen überraschen die Fahrgäste mit einem besonderen Lichtspiel, das deutlich anzeigt, wie viele Plätze in dieser Kabine noch verfügbar sind.

Loop21 hat eine spezielle Sitzplatzerkennung entwickelt, die via farbige LEDs die Auslastung der Kabine anzeigt:

- Grün: Mehr als 50 Prozent Platz.
- Orange: Die Hälfte ist frei.
- Rot: Maximal noch ein Platz frei.

### LED statt Streckenbeleuchtung

Diese spezielle LED-Information ist Zusatznutzen, den Snow Space Salzburg für seine neue Hauptanlage bestellt hat. Ursprünglich wollte man eine Kabinenbeleuchtung, die unter anderem einen Nachtfahrbetrieb ermöglicht, ohne die Streckenbeleuchtung auf den Stützen. Snow-Space-Vorstand Wolfgang Hettegger: „Auch das gehört zu unserer Auffassung von Nachhaltigkeit, dass wir durch den Betrieb nicht die Nachtruhe der Wildtiere stören.“

## Seilbahnkabine als Multifunktions-Tool

- Individuelles Einsprechen in jeder Kabine
- Positionsbezogene Textdurchsagen (gesprochen von Hermann Maier)
- RGB-Beleuchtung im Dachhimmel
- Sitzheizung
- Kamera in jeder Kabine
- Erkennung Kabinenbelegung inkl. Visualisierung für Gäste und Bedienstete
- Visuelles Rescue-Management
- Temperaturmessung im Fahrgastraum inkl. Auswertung (Erkennung hoher Temperaturen im Sommerbetrieb)
- Gyrosensor in jeder Kabine mit Auswertung des Querschwenkverhaltens für den Betrieb in Extremsituationen (Wind)
- High-End-Soundsystem in jeder Kabine
- Nachtfahrbetrieb ohne Streckenbeleuchtung (auf Stützen) – wegen RGB-Beleuchtung innerhalb der Kabine



Mozart-Kabine: „Wir haben schon viele Anfragen für Hochzeitsfahrten.“



Loop21 hat eine spezielle Sitzplatzerkennung entwickelt – und diese zeigt via farbige LEDs den Befüllungsgrad der Kabine an.



Grün: Mehr als 50% Platz. Orange: Die Hälfte ist frei. Rot: Maximal noch 1 Platz frei.

# Pidso schafft stabile Verbindungen

Als „Manufaktur“ für hochqualitative Antennen- und Kommunikationssysteme ist der österreichische Anbieter ein wichtiger Komponentenlieferant und bietet zusammen mit seinen Industriepartnern wertvolles Know-how „Made in Austria“ für die gesamte Welt.



Christoph Kienmayer gründete 2006 die „Manufaktur“ für leistungsfähige Antennentechnologien. Renate Jaksic ist für das Marketing des Wiener Unternehmens zuständig.

BILDER (2): PIDSO



Es ist das Schicksal aller Anbieter von Steuerungs- und Kommunikationselektronik: dass sich die besonderen Aufgaben und Leistungen der Technologie in unauffälligen Standardgehäusen verstecken.

Im FvM-Gespräch erläutert Geschäftsführer Christoph Kienmayer die Stärken und Besonderheiten des von ihm im Jahr 2006 gegründeten Unternehmens, nicht zuletzt für den Einsatz in der Seilbahntechnik: „Unser Marketingkontakt ist ja aus einer besonderen Situation entstanden: Auf einer der aktuellen Titelseiten des ‚Funivia Magazine‘ haben wir entdeckt: Da ist ja unsere Antenne drauf.“

**Können Sie uns sagen, was man auf diesem Bild – der neuen Stadtseilbahn in Mexico City – genau sieht und welche Funktion diese Antennen haben?**

Christoph Kienmayer: Tatsächlich braucht es den Blick des technischen Insiders, um es zu erkennen: In einem weißen Gehäu-

se am Gehänge der Seilbahngondel ist jeweils eine Antenne in Seilrichtung schauend installiert, mit ihnen wird die gesamte Datenkommunikation zwischen den Kabinen und den Stationen abgewickelt. Aber es ist ja ohnehin erwünscht, dass man Antennen im Alltag möglichst nicht erkennen soll. Das hat sich ja auch bei der Entwicklung der Handys deutlich gezeigt, wo man mittlerweile überhaupt keine bzw. keine externe Antenne mehr sieht.

**Der Laie kennt Antennen ja allenfalls vom Radio oder dem Satellitenfernsehen. Können Sie kurz definieren: Was ist eine Antenne und was kann sie?**

Vereinfacht gesagt: Eine Antenne hat die Aufgabe, ein in einer Leitung geführtes elektrisches Signal in eine elektromagnetische Welle umzuwandeln und diese in das Medium Luft zu übertragen. Auf der Gegenseite wird es wieder entsprechend eingefangen, also empfangen und wieder in ein leitungsgebundenes elektrisches System eingeleitet. Eine Antenne ist also gewissermaßen ein zweifacher Transformator.

Eingesetzt werden drahtlose Antennen in erster Linie dort, wo keine leitungsgebundene Übertragung via Kabel, Lichtwellenleiter etc. möglich ist. Also zum Beispiel über größere Distanzen von Berg zu Berg, zu Flugzeugen, Schiffen, Drohnen und anderen Einsatzgebieten. Insbesondere gilt das dann, wenn sich Sender und Empfänger bewegen, wie eben in der Seilbahntechnik, wo die Kommunikation und Übertragung der



Der heimliche Titelbildstar: In der kleinen weißen Box am Kabinendach bei der neuen Stadtseilbahn in Mexico City wird die gesamte Datenkommunikation zwischen den Kabinen und den Stationen abgewickelt.

BILD: DOPPELMAYR

einzelnen Kabinen untereinander beziehungsweise zu den Stationen zuverlässig und mit hohen Datenraten erfolgen muss.

#### Wie erfolgte Ihr Einstieg in die Seilbahnbranche?

Unser erstes Projekt in der Seilbahnbranche war die Penkenbahn in Mayrhofen. Hier wurde dem Kunden rasch klar, dass man mit Standardlösungen die Probleme der Funkübertragung nicht lösen kann.

Muss einerseits, weil durch die Seillinie vorgegeben, die Abstrahlung horizontal in einem relativ engen Sektor erfolgen, so sollte andererseits vertikal – durch das Durchhängen des Seils bzw. den steilen Anstieg der Trasse vor den Seilträgern – eine besonders breite Richtcharakteristik ähnlich der Form eines Fächers eingerichtet werden. Denn es darf natürlich nicht sein, dass es beim Befahren auf der Strecke plötzlich zu Störungen in der Datenkommunikation, also zu Funklöchern

oder ganzen Datenabbrissen kommt. Systeme aus dem Katalog für dieses Problem gab es auf dem Markt nicht, also haben wir ein eigenes Produkt mit einem entsprechend passenden Antennenverhalten in der Abstrahlung entwickelt, das auch die benötigte Bandbreite für hohe Datenraten zur Verfügung stellen kann. Seither arbeiten wir kontinuierlich mit unseren Technikpartnern – Loop21 respektive Doppelmayr/CWA – eng zusammen und sind faktisch in allen wichtigen



Maßarbeit bei der Zwölferhornbahn in St. Gilgen: Durch die Seillinie vorgegeben, muss die Abstrahlung horizontal in einem relativ engen Sektor erfolgen, vertikal aber eine besonders breite Richtcharakteristik ähnlich der Form eines Fächers eingerichtet werden.

BILD: FVM/WIESER



Die neue V-Bahn in Grindelwald: Auch die aktuell leistungsfähigste 3S-Bahn verwendet Pidso-Technologie. Eingesetzt werden Antennen in erster Linie dort, wo keine leitungsgebundene Übertragung via Kabel, Lichtwellenleiter etc. möglich ist, besonders bei bewegten Objekten, wie Seilbahnkabinen.

BILD: GARAVENTA

Seilbahnsystemen in vielen Ländern der vergangenen Jahre präsent.

Weil es in fast allen Projekten unterschiedlichste Aufgaben zu erfüllen und Probleme zu lösen gibt. Die Aufgaben und Anforderungen an die drahtlose Kommunikation werden in den kommenden Jahren noch stetig steigen – Stichwort: neue WLAN-/Wi-Fi-Standards – für die Versorgung von allen Kabinen beziehungsweise Fahrgästen.

#### Wie wird die Zukunft aussehen?

Mit den Anforderungen steigen auch die Problemlösungsaufgaben: Das vorher erwähnte Beispiel der Bahn in Mexico City zeigt ja, dass die Bahn über sehr dicht bewohntes Gebiet mit Tausenden Menschen und vielen Haushalten fährt. Da gibt es naturgemäß in der drahtlosen Kommunikation zahllose Störstrahler. Unsere Aufgabe ist genau hier, eben mit den kundenspezifischen Antennen genau jenen Abstrahl- und jenen Empfangswinkel zu verwenden, die eine verlässliche und problemlose Verbindung

garantieren, und alle anderen Funksignale, die sonst noch um die Seilbahn „herumschwirren“, gar nicht einzufangen.

#### Welche Herausforderungen sind dafür zu bewältigen?

Dafür ist besonders hohe Qualität der Produkte gefragt: Sei es im Hochgebirge der Alpen mit Kälte und Schnee, sei es zum Beispiel in Südamerika mit Hitze und Luftfeuchtigkeit. Die Antennensysteme müssen absolut verlässlich funktionieren. Wie gesagt, solche Lösungen gibt es nicht von der Stange, auch oder vor allem nicht von irgendwelchen Massenproduzenten, die sich über Stückzahlen im Millionenbereich und allenfalls den Preis definieren.

Wir sehen uns als „Manufaktur“, die mit höchsten Qualitätsansprüchen in Handarbeit schwierigste kundenspezifische Anforderungen an spezielle Produktlösungen entwirft, entwickelt und produziert – von der Einzelanfertigung bis zur Anwendung von einigen Tausend Stück im Jahr.

Wir liefern die kundenspezifische Lösung nach Maß, die, wenn ein entsprechender Bedarf besteht, natürlich auch in Kleinserie produziert werden kann – immerhin sind wir ein luftfahrtzertifizierter Betrieb nach EN 9100.

#### Also gewissermaßen „Hand-made in Austria“?

Einer unserer größten Vorteile ist, dass wir alles im Haus haben, das wir für die Entwicklung dieser teilweise komplexen Antennen und Antennensysteme brauchen: Mechanik, Elektronik, Software, einen Maschinenpark für die Erstellung von Prototypen, Messlabor, Bestückung u. v. m. Somit konnten wir uns auch sehr unabhängig von Zulieferern und Logistikwegen etwa aus Fernost machen. Und wir können sagen, dass wir in diesem speziellen Marktsegment wohl international führend sind. Es wird somit, zusammen mit unseren Partnern, also in erster Linie Loop21 und Doppelmayr, wertvolles österreichisches Hightech-Know-how in weit mehr als 30 Länder der Erde geliefert.

# „Abhängen“ ... einmal anders!

Mit einem charmanten Lockdownprojekt will die Fotoagentur Wildbild „Good Vibes“ in Salzburg verbreiten. Die Idee: 52 Salzburger Künstler, vorrangig Artisten, werden mit 52 Salzburger Firmen, die als Paten fungieren, zusammengebracht.

Was dann passiert, ist künstlerischer „Drive“. Die Artisten interpretieren Produkte und Ambiente als kreativen Spielplatz – als ihre Bühne. Der Startschuss wurde in Filzmoos gesetzt. Bergbahnen-Eigentümerin Martina Moosleitner war von der Idee sofort begeistert und stellte die Papageno-Gondelbahn und den neuen Sixpack als Bühne für Luftartistin Pa-

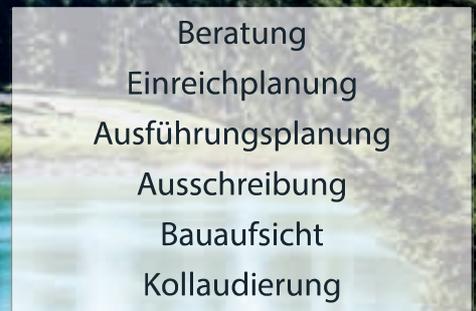
mina Milewska zur Verfügung. Auch die Bergbahnen-Vertreter von Zauchensee und Flachau haben bereits ihr Interesse an dem Projekt bekundet und wollen Ende Februar/Anfang März ebenfalls Bühne für Artisten sein.

Am Ende des Projekts, das Instagram unter [abovetheline2022](#) als Social-Media-Heimat hat, soll eine Ausstellung im



BILD: WILDBILD

Europark im Jänner 2023 stehen. Firmenpaten, die ebenfalls Bühne sein möchten, können sich unter [wild@wildbild.at](mailto:wild@wildbild.at) melden.



Beschneigungsanlagen - Kleinwasserkraft - Wasserbau - Infrastruktur

Speicher Hennesteck, Annaberger Liftbetriebs-Ges.m.b.H.; Foto: Fred Lindmoser



Mit der 6er-Sesselbahn Sixpack Mooslehen wurde ein hochwertiger Ersatz für eine 37 Jahre alte 2er-Sesselbahn errichtet.

# Neustart in Filzmoos

**Leitner im Pongau: Mit dem neuen „Sixpack Mooslehen“ setzt die Eigentümerfamilie ein starkes Signal, nicht zuletzt gegenüber den großen Ski-Amadé-Nachbarn.**

19.30 Uhr, direkt vor der wichtigsten Nachrichtensendung des Landes, der beste (und wohl auch kostspieligste) Werbeplatz, den das österreichische Fernsehen bieten kann. In den Wochen vor Weihnachten wurden die Österreicher an diesem Werbeplatz darüber informiert, dass in Filzmoos eine neue Sesselbahn eröffnet wird.

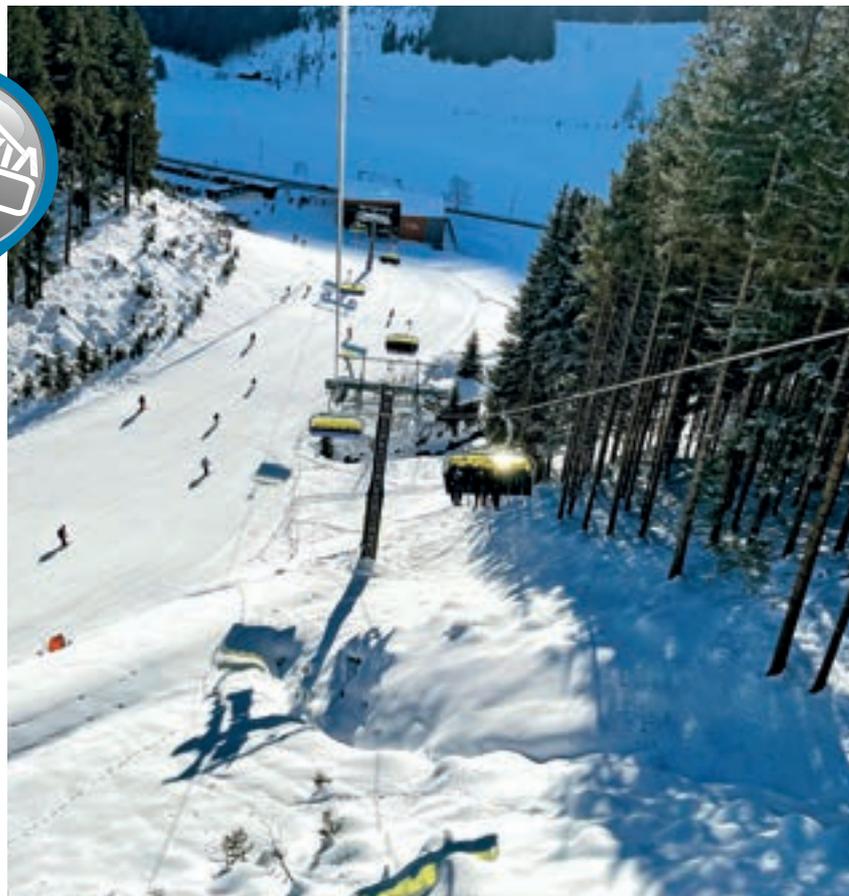
„Wenn man etwas macht, muss man es gleich richtig machen“, so lautet das unternehmerische Credo von Matthias Moosleitner, seit rund zwei Jahren neuer Eigentümer und Geschäftsführer der Bergbahnen Filzmoos.

In seiner beruflichen Lebensleistung hat Moosleitner wohl schon sehr viel richtig

gemacht. Gehört sein Unternehmen doch zu den führenden Bauunternehmen mit den Schwerpunkten Kiesproduktion, Transportbeton, Erdbau, Baurecycling etc. und zu den führenden Anbietern in Südostbayern und Österreich. Aber Seilbahner zu sein, habe man in den vergangenen zwei Jahren im Eilzugtempo lernen müssen. Durch den familiären Bezug kenne man Filzmoos seit Jahren als Urlaubsdomizil.

Und habe in den vergangenen Jahren mit Bedauern zusehen müssen, wie das kleine Skigebiet zunehmend kaputtgespart werden sollte. Dabei biete es doch optimale Bedingungen für alle Könnertklassen – vom Anfänger über den Genuss-

skifahrer bis hin zum Profi. Und es ist natürlich auch für Familien ein traumhaftes Skigebiet. „Außerdem liegt Filzmoos auf einer Seehöhe von über 1000 Metern und ist als Schneeloch berühmt, sodass wir hier auch in Zeiten des Klimawandels noch viele Jahre Schnee haben werden.“ Als aber dann überhaupt eine Einstellung des kleinen, feinen Skigebiets drohte, wurde es für Moosleitner zur moralischen Verpflichtung: Das müssen wir übernehmen! Diese Entscheidung fiel natürlich durchaus im Bewusstsein, dass hier in den kommenden Jahren noch viel Geld notwendig sein wird, um den Investitionsrückstau bei den acht Anlagen aufzulösen.



Der neue Sixpack Mooslehen hat eine Fahrgeschwindigkeit von 5,5 Metern pro Sekunde, eine schräge Länge von 1151 Metern, eine Dauerleistung von 365 kW und 43 6er-Sessel.

BILDER (3): BERGBAHNEN FILZMOOS/CHRISTIAN FISCHBACHER

„Aber wir haben ja vor Corona noch einen normalen Winter gehabt und gesehen, dass die verstärkte Werbung in die Tourismusmarke Filzmoos sofort Früchte getragen hat, und das unabhängig vom Verbund des Ski Amadé, der Filzmoos bis dato ja etwas links liegen gelas-

sen hat.“ Es ging einfach darum, neben der Hotellerie auch verstärkt Tagesgäste anzulocken. Und mit dem neuen Sixpack wurde damit ein (erstes) starkes Signal gesetzt. Mit dieser leistungsstarken und attraktiven Anlage können die Gäste noch vor dem Ort selbst abgefangen

werden, ein Erfolgskonzept, wie allein die Parkplatzbelegung beim FvM-Lokalzugenschein nach Weihnachten bestätigte. Mit der 6er-Sesselbahn Sixpack Mooslehen wurde ein hochwertiger Ersatz für eine inzwischen 37 Jahre alte 2er-Sesselbahn errichtet. Und damit ist es



Futuristisch und doch in die Landschaft passend. Die Talstation ist ein Blickfang. „Sieht aus wie Holz, ist aber keines und in 40 Jahren voraussichtlich noch genauso formschön wie heute.“ ▶



Auf dem Rossbrand, an der Bergstation der Papagenobahn, haben die Bergbahnen Filzmoos in ein neues Betreuungszentrum für die Langläufer investiert: Der Rossbrand bietet als Hausberg von Filzmoos eine einzigartige, bis zu 16 Kilometer lange Höhenloipe auf 1700 Metern Seehöhe.

BILDER (3): BERGBAHNEN FILZMOOS/CHRISTIAN FISCHBACHER



Voll des Lobes über die Zusammenarbeit mit dem Leitner-Team: Einmal mehr ist der Direktantrieb ein wesentlicher Entscheidungsgrund für Sterzing.



Mit der neuen Anlage in Filzmoos ist es Leitner gelungen, im Kerngebiet des Kartenerbunds Ski Amadé im übertragenen Sinne die Muskeln zu zeigen.

Leitner gelungen, im Kerngebiet des Kartenerbunds Ski Amadé im übertragenen Sinne die Muskeln zu zeigen. Die neue Anlage startet in einer Höhe von 1057 Metern und transportiert auf einer Länge von rund einem Kilometer 2000 Personen pro Stunde: 43 Premium-

sessel EVO mit kindersicheren Schließbügeln und Wetterschutzhauben sorgen dafür, dass die Gäste in Filzmoos ab dem kommenden Winter komfortabler und schneller zum Skivergnügen gelangen.

#### Mit Leitner sehr zufrieden

„Wir als Bergbahnen Filzmoos haben uns mit dieser innovativen Konstruktion von Leitner genau für die richtige Lösung entschieden. Die moderne Bauweise bildet eine perfekte Symbiose mit der neuen Marke filzmoos.ski.“ Allein der Direktantrieb funktioniert super: „Man sieht, dass sich die Bahn bewegt, aber man hört sie nicht.“

Über die Bahntechnik hinaus wurde mit dem Stationsgebäude ein Signal gesetzt, das weit über dem liegt, was man herkömmlicherweise von einer 6er-Sesselbahn erwarten würde, das bestätigt auch der betreuende Seilbahnplaner Stephan

Salzmann aus Bregenz. Neben einem Büro- und Kassenbereich entstehen im Bereich der Talstation ein Shop, Toiletten sowie Technikräume, ein Erste-Hilfe-Raum, ein Aufenthaltsraum für Busfahrer und eine Pistengerätegarage. Außerdem wurde in eine umfangreiche Energieversorgung via Erdwärme und Photovoltaik investiert.

## Technische Daten

Der neue Sixpack Mooslehen hat eine Fahrgeschwindigkeit von 5,5 Metern pro Sekunde, eine schräge Länge von 1151 Metern, eine Dauerleistung von 365 kW und 43 6er-Sessel. Die Fahrt erfolgt im Uhrzeigersinn, die 6er-Sessel sind mit kindersicheren Bügeln und einer Wetterschutzhaube ausgestattet.



Martina sowie die Herren Matthias (sen.) und Mathias C. Moosleitner (jun.): „Wir bieten genussvolles und leistungsfähiges Skifahren. Die Familientageskarte am Wochenende kostet gerade einmal 123 Euro (für zwei Erwachsene und zwei Kinder); eine Zweistundenkarte kostet 35 Euro – das ist sicher ein bestes Preis-Leistungs-Verhältnis.“

BILD: BERGBAHNEN FILZMOOS/WILDBILD

# Festspielen & fest arbeiten

## Eine erstaunliche Arbeitsmarktsynergie wurde von den Salzburger Festspielen und den Hochkönig Bergbahnen vereinbart.

Neue Wege am Arbeitsmarkt möchten die Salzburger Festspiele und die Hochkönig Bergbahnen gemeinsam gehen, um vielleicht ein neues Modell für Saisonkräfte etablieren zu können: Beide Betriebe sind auf Saisonmitarbeiter angewiesen, um einerseits unvergessliche Bühnenmomente und andererseits Skisport erlebnisse gestalten zu können. Sowohl die Salzburger Festspiele als auch die Hochkönig Bergbahnen können auf viele saisonale Arbeitskräfte zurückgreifen, die jede Saison wiederkommen. Der allgemeine und österreichweite Arbeitskräftemangel macht sich allerdings auch hier bemerkbar. Der alternierende

Mitarbeiterbedarf der beiden Unternehmen passt dabei perfekt zusammen: Während die Mitarbeiter der Hochkönig Bergbahnen ihre Hauptsaison von Dezember bis Ostern haben, werden bei den Salzburger Festspielen für die Pfingstfestspiele und die Salzburger Festspiele im Sommer Arbeitskräfte gebraucht. Und das Anforderungsprofil eines Stationsbediensteten weist dabei erstaunlich viele Schnittmengen mit dem eines Bühnentechnikers auf. Neben attraktiven Benefits bei beiden Arbeitgebern haben die Mitarbeiter den Vorteil, dass sie sich nur ein Mal bewerben müssen: Beide Dienstverträge wer-

den sofort vorgelegt und eine eventuell mühsame Stellensuche für die andere Saison gibt es nicht mehr. „Diese unkonventionelle Idee unseres Technischen Direktors Andreas Zechner verbindet das Beste beider Arbeitswelten. Die Festspiele sind während der Saison mit bis zu 5000 Mitarbeitern – davon 450 Techniker –, die den Erfolg der Festspiele ermöglichen, wichtiger Arbeitgeber im Bundesland. Um dies auch in Zukunft zu sichern, werden wir neue Wege der Mitarbeiterfindung ausprobieren“, sagt Lukas Crepaz, Kaufmännischer Direktor der Salzburger Festspiele.

„Auf den ersten Blick mag es für einen Außenstehenden nicht offensichtlich sein, was die Salzburger Festspiele mit den Hochkönig Bergbahnen verbinden kann. Doch bei genauerem Hinsehen ergeben sich zahlreiche Übereinstimmungen in unseren beiden Unternehmen. Wir versuchen auf die schwierige Situation am Arbeitsmarkt zu reagieren, um langfristig und nachhaltig Mitarbeiter zu binden. Dabei denken wir auch gerne einmal out of the box“, sagt Siegfried Plöbst, Geschäftsführer der Hochkönig Bergbahnen.



„Auf den ersten Blick mag es für einen Außenstehenden nicht offensichtlich sein, was die Salzburger Festspiele mit den Hochkönig Bergbahnen verbinden kann. Doch bei genauerem Hinsehen ergeben sich zahlreiche Übereinstimmungen in unseren beiden Unternehmen“, sagt GF Siegfried Plöbst.

BILD: HOCHKÖNIG BB

### Arbeitgeber x 2

Bei den Hochkönig Bergbahnen sind insgesamt 120 Mitarbeiter im Winter beschäftigt (davon über 50 Mitarbeiter ganzjährig). Die Salzburger Festspiele gelten als das größte und bedeutendste selbst produzierende Musik- und Theaterfestival der Welt in den Bereichen Oper, Konzert und Schauspiel. Die Festspiele sind aber auch bedeutendes Wirtschaftsunternehmen im Salzburger Raum und damit gerade in der Sommersaison ein wichtiger Arbeitgeber. Über 250 ganzjährig Beschäftigte und bis zu 5000 Mitarbeiter und Künstler in der Sommersaison bringen täglich ihre Liebe zur Kunst, ihr Fachwissen und ihr außerordentliches Engagement ein.



Kultur & Wintersport (v. l.): GF Siegfried Plöbst (Hochkönig Bergbahnen), Festspielpräsidentin i. R. Helga Rabl-Stadler, Lukas Crepaz (Kfm. Dir. Festspiele).

BILD: SF/ANNE ZEUNER



Die modernen Zutrittssysteme verbinden modernste Hardware mit smarten Softwarelösungen.



Axess PICK UP BOX 600: Ticketausgabe im unkomplizierten und kontaktlosen Selfservice.

BILDER (4): AXESS

# Axess: High-Tech Upgrade in Russlands Skijuwel

**Auch nach den Olympischen Winterspielen 2014 entwickelt sich Russlands Wintersportjuwel Krasnaya Polyana ständig weiter. Der aktuellste Neuzugang im Resort: eine All-in-one-Lösung für Ticket-Verkauf, Skiverleih und Skischule.**



*Das AX500 Smart Gate NG Flap Paddle ADA eignet sich besonders gut für extrabreite Zugänge. Die extralangen Schwenkarme im Paddle Style ermöglichen einen komfortablen und barrierefreien Zugang für Gäste.*

## **Ein Skiresort vom Feinsten**

Nur gut eine Autostunde östlich von Sotchi, dem Schauplatz der Olympischen Winterspiele 2014, liegt das Skigebiet Krasnaya Polyana. Das Resort wurde 2009 eröffnet und für die Spiele mit Milliardeninvestitionen ausgebaut. Nach der Austragung der alpinen Skirennen 2014 in der Region entwickelte sich Krasnaya Polyana auf allen Ebenen und wurde zum Wintersportresort mit exklusiven Hotels und 30 Kilometern an modernen Pistenanlagen. Im Sommerhalbjahr bietet sich das Resort als attraktive Bike-Area an. Doch nicht nur das Pisten- und Trail-Angebot sind auf internationalem Topniveau.

## **Moderne Zutrittstechnik von Axess**

Für den digitalen Umschwung in Krasnaya Polyana wurde nach einem maßgeschneiderten System verlangt, das alle Facetten des Skigebiet-Managements vereinheitlicht.

„Das Resort wollte eine All-in-one-Lösung für die Software. Skipass-Verkauf, Verleih und Skischulen sollten künftig zentral durch ein System verwaltet werden können. Die Herausforderung bestand darin, das Ganze in die vorhandene Kundenweblösung zu integrieren“, erklärt Kirill Brunin, der mit seinem Team von Axess Russland für die Abwicklung des Projekts verantwortlich war.

Nur dreieinhalb Monate nach Beginn der Umsetzung war die Lieferung und vollständige Installation des Systems bereits abgeschlossen.

## **Zufriedene Skigebietsbetreiber & Skigäste**

Der Vorteil fürs Skiresort-Management liegt auf der Hand: Alle Verkäufe sowie die Organisation sämtlicher Teilbereiche im Resort geschehen nun mit deutlich weniger Aufwand und deutlich mehr Übersicht. Das spart Zeit im Alltag, lässt effektiveres Management zu und reduziert Kosten in der Verwaltung.

Doch auch für die Skigäste bedeutet das neue System ein großes Plus an Bequemlichkeit. POS-Verkaufsstellen wurden in allen Hotels, allen Verleihstationen und an den Talstationen angebracht, wodurch Skitickets, aber auch Kurse und Verleihmaterial flexibler gebucht werden können.

## **Einfacher Zutritt & Organic Card**

Mit den erworbenen digitalen – oder an der PICK UP BOX ausgedruckten – Tickets gleiten die Gäste kontaktlos durch die ebenfalls neu installierten 34 Smart Gates zum Skivergnügen. Wer sein Ticket druckt, bekommt mit der Axess BARCODE CARD ORGANIC zudem eine umweltfreundliche Karte in die Hand, die komplett aus Papier besteht und nach der Nutzung einfach im Altpapiercontainer entsorgt werden kann. Ein Beispiel dafür, wie Digitalisierung und ökologisches Engagement einen Unterschied machen können.



Bei idealen Bedingungen kann mit diesem Wasservorrat die Grundbeschneigung des Skigebiets in nur vier Tagen erfolgen.

BILDER (2): ZÖSCHG & GROSS

# Schnee & Energie mit Sicherheit

**Zöschg & Groß: Das Grazer Planerteam rund um Alexander Zöschg und Martin Groß gilt als Spezialist in allen Fragen „rund ums Wasser“ und hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Schlüsselprojekte in der technischen Beschneigung und/oder Energiegewinnung realisiert.**

Alexander Zöschg: „In den vergangenen Jahren haben wir bereits zahlreiche Projekte als Gesamtplaner betreut, wie zum Beispiel die Erweiterung der Beschneigungsanlage Annaberg (NÖ) mit dem Speicher Hennesteck, die Erweiterung der Beschneigungsanlage Lachtal mit der Pumpstation Tanzstatt oder die Neuerrichtung der Beschneigungsanlage Planneralm.“

Und Martin Groß ergänzt: „Unsere Kernkompetenzen sind Beschneigungsanlagen und Kleinwasserkraftwerke, weshalb wir auch mit dem ‚Beschneigungs-E-Werk‘, einem innovativen Projekt der

Riesneralm Bergbahnen, betraut wurden. Bei diesem Projekt wurde die Pumpstation in das Krafthaus des Kleinwasserkraftwerks integriert. Für die Beschneigung wird das Triebwasser des Kraftwerks verwendet.“

Der selbst erzeugte Strom kann ganzjährig im eigenen Netz für den Betrieb des Skigebiets verwendet werden – nur Überschussenergie wird in das Netz eingespeist.

## **Grundbeschneigung in vier Tagen**

Als aktuelles Referenzprojekt kann der neue Speicherteich in Rußbach gelten,



Im November 2021 wurde der neue Speicherteich mit einem Fassungsvermögen von 70.000 Kubikmetern fertiggestellt.



*In der Winter-Hochsaison naturgemäß nur mehr halb gefüllt: Der neue Speicherteich Franzlalm gilt als Garant für die zukünftige Schneesicherheit der Pisten in der Skiregion Dachstein West.*

BILD: BB DACHSTEIN WEST

der nunmehr Schneesicherheit und Qualität der Pisten in der Skiregion Dachstein West sichert. Mit einer Förderleistung von 200 Litern pro Sekunde gilt der neue Speicherteich Franzlalm als Garant für die zukünftige Beschneigung der Skipisten. „Mit unserem Beschneigungsteich können wir bei idealen Bedingungen in nur vier Tagen eine Grundbeschneigung von 35 Zentimetern erreichen“, erklärt Rupert Schiefer, Geschäftsführer der Skiregion Dachstein West. „Somit wird von Rußbach über die Edtalm bis zur Höhen-Abfahrt eine qualitative und hochwertige Schnee-Auflage gewährleistet und auch die Verbindung Gosau–Rußbach–Annaberg ist gesichert.“

Im November 2021 wurde der neue Speicherteich auf 959 Metern Seehöhe mit einem Fassungsvermögen von 70.000 Kubikmetern fertiggestellt. Die Befüllung des Teichs erfolgte über die Bestandsleitung des Rußbachs. Mehr als 165 Zapfstellen stehen für die Schnee-Erzeuger nunmehr zur Verfügung. Der Speicherteich und 43 neu angekaufte Schneekanonen (Demaclenکو) ergänzen optimal das bestehende Angebot.

### **Riesneralm: Beschneigung & Energie**

Das steirische Familienskigebiet Riesneralm bei Donnersbachwald hat schon vor einigen Jahren genau das realisiert, wovon ansonsten in der Beschneierszene meist nur gesprochen wird: die Kombination von Beschneigung und Energie-



*Zöschg & Groß waren auch federführend in der Planung und Umsetzung des Beschneigungskraftwerks Riesneralm: Mit den Turbinen des Kleinwasserkraftwerks wird doppelt so viel Energie erzeugt, wie für den Eigenbedarf des Seilbahnunternehmens gebraucht wird.*

BILD: RIESNERALM



*Riesneralm-GF Erwin Petz (r.) und BL Siegfried Kalsberger haben das umgesetzt, wovon die anderen oft nur reden: Beschneigung und Energieerzeugung.*

BILD: RIESNERALM



Erweiterung der Beschneigungsanlage Annaberg (NÖ) mit dem Speicherteich Hennesteck.

BILD: FRED LINDMOSER

erzeugung. An sich liegt diese technische Synergie ja auf der Hand: Schließlich wäre es doch höchst sinnvoll, die aufwendige Infrastruktur (Speicherteich, Rohrleitungen, Pumpwerke etc.) nicht nur im Winter für die Schnee-Erzeugung zu nutzen, sondern auch im Sommer für Leistung und Umsätze zu sorgen. 2019 wurde mit dem Projekt begonnen und schon 2020 drehten sich das erste Mal die Turbinen des Kleinwasserkraft-

werks. Mit dem Wasser aus dem Donnersbach wird damit nunmehr doppelt so viel Energie erzeugt, wie für die eigene Beschneigung gebraucht wird. So dient etwa die Hälfte der rund 6 GWh Ökostrom Jahreserzeugung, die vom neuen Wasserkraftwerk im Verbund mit dem bestehenden Kraftwerk Hinterwald geliefert werden, zur Eigenbedarfsdeckung der kompletten technisch-touristischen Infrastruktur des Skigebiets.

Der Überschussstrom wird ins öffentliche Netz eingespeist und verschafft der Riesneralm somit ein vom Skibetrieb unabhängiges und beständiges Zusatzeinkommen.

Und die Planung und technische Umsetzung erfolgte durch das spezielle Know-how von Zöschg & Groß: Die Betreuung des Projekts umfasste die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Herstellungsüberwachung.



Neuerrichtung der Beschneigungsanlage Planneralm: Herzstück dieser für das Skigebiet existenziell wichtigen Anlage ist der 50.000 Kubikmeter große Beschneigungsteich Panoramassee.

BILD: ZÖSCHG & GROSS

# Generationswechsel bei Calag

## Mit dem Jahreswechsel übergab Kurt Späti die Geschäftsführung der Calag Carrosserie Langenthal AG an seinen Sohn Michael.

Damit übernimmt Michael Späti (34) die operative Firmenführung des Langenthaler Fahrzeugbau- und Karosseriebetriebs. Kurt Späti selber bleibt operativ in der Firma tätig und kümmert sich weiterhin um die Leitung der Bereiche Finanzen und Administration.

Kurt Späti übernahm die Calag im Jahr 2004. Unter seiner Führung entwickelte sich die Calag von damals 98 Mitarbeitenden kontinuierlich weiter und beschäftigt heute über 200 Mitarbeitende,

verteilt auf drei Standorte. 2012 bezog die Firma den von Kurt Späti angestoßenen, großzügigen Neubau an der Chaseralstraße in Langenthal.

### Geplanter Generationswechsel

Der Wechsel in der Geschäftsleitung bei der Calag wird bereits seit einigen Jahren sorgfältig vorbereitet. So ist Michael Späti bereits seit 2008 in diversen Rollen in der Firma tätig und leitete zuletzt den Bereich Marketing und Verkauf. Seit 2018

ist er zudem Mitglied der Geschäftsleitung und er wurde in den Verwaltungsrat gewählt.

„Natürlich ist es schön zu wissen, dass die Nachfolgeregelung planmäßig verläuft und so in der Familie bleibt“, sagt Kurt Späti. „Wir haben die Calag in den letzten Jahren gut auf die Herausforderungen der Zukunft ausgerichtet und ich bin zuversichtlich, dass die Erfolgsgeschichte der Calag unter der neuen Führung weitergehen wird.“

*Die Calag Carrosserie Langenthal AG ist ein Langenthaler Traditionsunternehmen, das sich seit der Gründung im Jahre 1888 zu einem in der Schweiz führenden Anbieter im Bereich Fahrzeugbau und Karosseriearbeiten entwickelt hat. Für die Seilbahnbranche ist wichtig, dass die Calag die unternehmerische Nachfolge des renommierten Kabinenherstellers Gangloff übernommen hat und somit der aktuelle und künftige Ansprechpartner für alle Gangloff-Kunden und -Projekte ist.*



Als eidg. dipl. Treuhandexperte und Buchhalter wagte Kurt Späti (links) 2004 den Quereinstieg ins Karosseriegewerbe und trieb die Weiterentwicklung der Calag voran. Michael Späti (rechts) leitete zuletzt den Bereich Marketing und Verkauf.



Zum Jahreswechsel erfolgte der bestens vorbereitete Generationswechsel von Kurt auf Michael Späti.

BILDER (3): CALAG

# Doppelmayr in Obergurgl: Mit verlängerten Gehängestangen

Die Talstation der neuen Rosskarbahn liegt direkt neben der Hohe-Mut-Bahn I im Ortszentrum.



*In sechs Minuten sind die Gäste auf 2600 Metern, an einem der höchsten Punkte im Skigebiet von Obergurgl-Hochgurgl.*



*Zusammen mit der Hohe-Mut-Bahn führt die neue Anlage direkt aus dem Ortszentrum. Das Hotel Edelweiss & Gurgl hat sogar einen eigenen Rolltreppenzugang zur Bahn.*

Damit wird die neue 10er-EUB zu einem der wichtigsten Hauptzubringer im „Diamanten der Alpen“.

Zusätzlich hat die Bahn eine Mittelstation, die sich zum Beispiel für Benutzer empfiehlt, die von der Verbindungsbahn Top-Express aus Hochgurgl kommen. Die Bergstation liegt direkt neben der Bergstation der Festkogelbahn.

Die Rosskarbahn ersetzt die ehemalige 4er-Sesselbahn Roßkarbahn auf gleicher Trasse. Die topmoderne Seilbahnanlage aus dem Hause Doppelmayr kann mit einer Förderleistung von 2400 Personen pro Stunde sowie einer geringeren Fahrzeit punkten. In unter sechs Minuten kommt man künftig vom Skiort hinauf zur Bergstation auf 2668 Metern.

Dank der D-Line-Technologie ist die Bahn zudem sehr windsicher und äußerst laufruhig. Durch die geschlossenen Kabinen können künftig auch Fußgänger und Nichtwintersportler ganz bequem zum

Festkogel fahren und dort die Aussicht von der großen Sonnenterrasse der Festkogelalm genießen.

## **Zwei unabhängige Sektionen**

Wie der frühere Sessellift hat auch die neue Bahn eine Mittelstation, sodass zwei Sektionen entstehen. Diese können künftig sogar unabhängig voneinander betrieben werden.

So wird es möglich, dass Skifahrer in der Vorsaison auch die Spitzenbedingungen auf den Pisten zwischen Mittel- und Bergstation genießen können. Außerdem kann man notfalls bei sehr starkem Wind im oberen Bereich nur die untere Sektion betreiben.

Technische Besonderheit: Wegen der besonderen Steilheit des Geländes unmittelbar nach der Talstation brauchen die Kabinen mehr Abstand zum Förderseil, deshalb sind sie mit einer verlängerten Gehängestange ausgestattet.



Zusammentreffen zweier Hauptzubringer: Die Bergstation liegt direkt neben der Bergstation der Festkogelbahn.



Die Mittelstation teilt die Anlage in zwei Sektionen, die unabhängig voneinander betrieben werden können. Durch die geschlossenen Kabinen der neuen Bahn können auch Fußgänger und Nichtwintersportler bequem zum Festkogel fahren und dort die Aussicht von der großen Sonnenterrasse der Festkogelalm genießen.

BILDER (5): FVM/WIESER



Vision: der ConnX-Einsatz, zum Beispiel in New York, in Kombination mit der Roosevelt-Island-Seilbahn.

BILDER (3): LEITNER

# ConnX von Leitner: Der Bus fährt Seilbahn

**Perfekter Mix für nachhaltige urbane Mobilität:  
Eine neu entwickelte Hybridlösung von Leitner verbindet  
Seilbahnen mit autonom-fahrerlosen Transportsystemen und  
fördert den Einsatz von E-Mobilität im öffentlichen Verkehr.**

Eine Zukunftschance der Seilbahnwirtschaft liegt im urbanen Bereich, also dem Einsatz von Seilbahnen auch in den Städten, wo sie neben (aber auch durchaus in Konkurrenz zu) Bus- und U-Bahn-Systemen Transportaufgaben im öffentlichen Verkehr übernehmen können.

Mit einer Neuentwicklung geht der Südtiroler Hersteller Leitner jetzt einen markanten Schritt weiter und sorgt mit einer einzigartigen Hybridlösung für noch

nie da gewesene Flexibilität bei der Weiterentwicklung öffentlicher Verkehrsmittel.

Das neue, von Leitner entwickelte und patentierte System ConnX basiert auf einer Seilbahn, bei der die Kabine in der Station an ein autonomes Fahrzeug übergeben wird, das dann auf einer eigenen Trasse weiterfährt. Kurz gesagt: Der Bus fährt Seilbahn. Oder (je nach Sichtweise): Die Seilbahn fährt Bus.

Mit der Innovation lassen sich einerseits

mögliche topografische oder bauliche Hürden mit einer Seilbahn einfacher überwinden, andererseits ist die Doppel­lösung auch für jene städtischen Bereiche eine attraktive Lösung, in denen eine durchgehende Seilbahnvariante aus unterschiedlichsten Gründen nicht realisiert werden kann.

ConnX soll somit auch wesentlich dazu beitragen, die Akzeptanz von Seilbahnen als öffentliche städtische Nahverkehrsmittel nochmals zu erhöhen und deren



*From Vision to Reality –  
die ConnX-Innovation  
auf YouTube.*

*Der autonom-fahrerlose Transport bietet mit dieser Doppellösung auch für jene städtischen Bereiche ein attraktives Verkehrssystem, in denen eine durchgehende Seilbahnvariante aus unterschiedlichsten Gründen nicht realisiert werden kann.*

Anwendungsbereich signifikant zu erweitern. Der Name „ConnX“ – basierend auf dem englischen Wort „connect“ – schafft dank seiner Kürze einen hohen Wiedererkennungswert und bringt den größten Nutzen des Systems, die optimale Verbindung zwischen seilgeführtem und terrestrischem System, zum Ausdruck.

„Unsere Unternehmensgruppe schafft mit ConnX wieder neue Maßstäbe bei der praxisorientierten Umsetzung technologischer Innovationen, die der Lebensqualität der Menschen sowie der Umwelt gleichermaßen einen großen

Nutzen bringen“, erklärt Anton Seeber, Vorstandsvorsitzender von Leitner und der Unternehmensgruppe HTI. „Diese Neuentwicklung positioniert uns noch deutlicher als Vorreiter bei der komplexen Umsetzung einzigartiger Technologieanwendungen. Diesmal im Dienste lebenswerter und nachhaltiger Städte.“

**Günstig im Bau,  
verlässlich in der Mobilität**

ConnX verstärkt die wesentlichen Vorteile von Seilbahnen und schafft in ökologischer, baulicher und finanzieller Hinsicht einen Mehrwert gegenüber den be-

stehenden Transportmitteln auf der Straße und der Schiene.

Neben der kurzen Bauzeit und geringen Investitions- und Betriebskosten bringt die Hybridlösung eine deutliche Reduktion von Lärmemissionen und schafft zudem eine effiziente Einsatzmöglichkeit für E-Mobilität im öffentlichen Verkehr. Durch die gleichmäßigen Fahrzeiten, die kontinuierliche Beförderung und die flexible Planungsmöglichkeit bei Haltestellen und Zwischenstopps werden auch die zentralen Anforderungen an ein funktionierendes Öffi-System uneingeschränkt erfüllt.



*Der entscheidende Moment: Die Seilbahn übergibt die Personenkabine an ein selbstfahrendes Transportsystem für die Straße/Schiene – ohne dass die Passagiere umsteigen müssen.*



Die Bergstation der Alpjochbahn: Der obere Teil des Skigebiets eröffnet ein anspruchsvolles Gelände für sportliche Skifahrer.



# Zwei aus einem Guss

**Doppelmayr in Hoch-Imst: Mit der Aufgabe, statt einer gleich zwei neue Anlagen bauen zu lassen, wurden die Imster Bergbahnen, laut Eigeneinstufung ein „Kleinst-Skigebiet“, zu einem interessanten „Großkunden“ für alle (drei) namhaften Seilbahnanbieter.**

Wintersport und Seilbahnwirtschaft in Tirol? Das ist nicht nur Zillertal oder Paznaun, Kitzbühel oder Arlberg. Sondern das sind auch Skigebiete wie die Bergbahnen in Hoch-Imst, die unter den großen Wintersportanbietern im Oberland eine touristische Nische gefunden haben, in der sie durchaus gut leben können. So hat Hoch-Imst eine wichtige Funktion als wintersportlicher „Nahversorger“ von Imst und ist damit Teil der kommunalen Infrastruktur der Bezirksstadt.

Dazu Hannes Staggl, der ehemalige Ob-

mann von Imst Tourismus: „Unsere Bergbahnen sind das wichtigste touristische Aushängeschild von Imst. Ich bin dankbar für diesen Schulterchluss von Stadt, Bergbahnen und Imst Tourismus. Gemeinsam schaffen wir eine wichtige Angebotsperspektive für die vielen Tourismusbetriebe unserer gesamten Region.“

## **Zwei Sesselbahnen ersetzt**

Wie in vielen traditionell-kleinen Skigebieten gehe es einfach darum, auch mit seinem Leistungsangebot immer die Komfort- und Sicherheitsansprüche der

Gäste erfüllen zu können. Wie eben in Hoch-Imst. In einem wirtschaftlichen Kraftakt wurden zur aktuellen Saison gleich zwei rund 30 Jahre alte Doppelsesselbahnen (eine davon kuppelbar; GF Bernhard Schöpf: „Eine technische Rarität, die es weltweit nur zwei Mal gab.“) durch zwei 10er-EUBs der aktuellen Generation ersetzt, und „damit sind wir wohl das modernste Kleinst-Skigebiet Österreichs“.

Die Betonung liegt dabei auf „zwei“. Und bei allen Nachteilen, die das ominöse Virus der gesamten Wintersportwirt-



Mit einer Geschwindigkeit von sechs Metern pro Sekunde befördert die neue U-Alm-Bahn Wintersportler und Fußgänger in nur acht Minuten von der Tal- zur Mittelstation.

BILDER (2): FVM/WIESER

schaft gebracht hat, gerade im Falle von Hoch-Imst waren es durchaus ein paar Vorteile, wie Geschäftsführer Bernhard Schöpf im FvM-Gespräch bestätigt: „Die Hersteller hatten in ihren Montageteams wohl Anfragen, aber vermutlich keine tatsächlichen Aufträge. Daher hat die Aussicht, bei uns tatsächlich gleich zwei Anlagen auf einmal installieren zu können, dazu geführt, dass sich die Anbieter sehr um uns bemüht haben und es letztendlich auch in finanzieller Hinsicht ein sehr gutes Angebot gegeben hat.“

### Bau in Rekordzeit

Nach einer sehr knappen Entscheidung ging der Zuschlag letztendlich nach Wolfurt. Doppelmayr installierte in Rekordbauzeit die 10-UB Untermarkter Alm und die 10-UB Alpjochbahn. Im Februar wurden die Projekte eingereicht, im Mai fanden die Bauverhandlungen statt, am 15. Dezember erfolgte die Abnahme und am 17. Dezember wurde eröffnet. Und das alles parallel zu einem bis in den August reichenden Sommerbetrieb. Schon die Namensgebung der beiden



Hoherfreut über den erfolgreichen Neubau (v. l.): Christian Schnöller (Imst Tourismus), Bürgermeister Stefan Weirather, Gebi Mantl (AR-Vorsitzender der Imster Bergbahnen) und GF Bernhard Schöpf.

BILD: IMSTER BERGBAHNEN/AGENTUR CN12 NOVAK

Anlagen zeigt, dass es zwei voneinander unabhängige Bahnen sind, also ohne Durchfahrt und nicht etwa eine Zweisektionenanlage. Freilich technisch baugleich und durch die Doppelstation in der Mitte mit dem Garagierungsbahnhof für

beide Bahnen miteinander verbunden. Bernhard Schöpf: „Wir sind ja in der besonderen Lage, dass wir zwei Drittel unseres Geschäfts im Sommer machen. Und die Wanderer, aber insbesondere die Nutzer des Alpine Coaster kommen bis

zur Mittelstation, hier brauchen wir die Kapazitäten. Während wir bei der U-Alm-Bahn drei Fahrbetriebszustände mit 1000, 1600 und 2000 Personen haben, sind es bei der Alpjochbahn 600 und 1000. Und mittels des gemeinsamen Bahnhofs können wir die Kabinen wechselseitig einsetzen und entsprechend sinnvoll auslasten.“

### Sportler und Familien

Während eben die obere Bahn ein durchaus anspruchsvolles Gelände für sportliche Skifahrer anbietet, werden mit der

unteren Bahn Familien mit Kindern, Skischulen und im Sommer Mountainbiker, aber auch Rollstuhlfahrer und Senioren angesprochen.

Denn gerade im Sommer gehe der Einzugsbereich der Gäste, also für Wanderer und Berggenießer, durchaus bis in den Raum München.

Und mehr denn je ist der mittlerweile 20 Jahre alte Alpine Coaster eine wesentliche Publikumsattraktion: „Viele, die bei uns als Kinder mit der Sommerrodelbahn gefahren sind, kommen jetzt wieder mit ihren eigenen Kindern zu uns, also als die nächste Generation.“

## Technische Daten

### Untermarkter-Alm-Bahn

- Typ: 10er-Einseilumlaufbahn
- Schräge Länge: 2323,72 m
- Max. Fahrgeschwindigkeit: 6,0 m/s
- Transportleistung: 1600/2000 (im Endausbau) P/h je Richtung
- Fahrzeit: 8 min
- Stützenanzahl: 13
- Fahrbetriebsmittel: max. 42–52

### Alpjochbahn

- Typ: 10er-Einseilumlaufbahn
- Schräge Länge: 1486,96 m
- Max. Fahrgeschwindigkeit: 5 m/s
- Transportleistung: 1000 P/h je Richtung
- Fahrzeit: 7 min
- Stützenanzahl: 8
- Fahrbetriebsmittel: 20
- Planung: Gaugelhofer & Ganyecz Seilbahnplanungs GmbH
- Baukosten gesamt: 20,5 Mill. Euro

*Csaba Ganyecz vom Wolfurter Seilbahnplaner Gaugelhofer & Ganyecz hat das Projekt technisch betreut und die besonderen Herausforderungen skizziert:*

- Die kurze Vorbereitungszeit: Wir haben unseren Planungsauftrag im Oktober 2020 erhalten und bis Ende Dezember war die öffentliche Ausschreibung bereits abgehandelt/vergeben.
- In zwei Monaten mussten wir die notwendige Infrastruktur entwickeln. Dabei mussten wir darauf achten, die Realisierung trotz der durch die Coronakrise reduzierten finanziellen Möglichkeiten zu ermöglichen.
- In technischer Hinsicht war die beengte Situation in der Talstation zu lösen: Schließlich wurde eine kleine Doppelsesselstation auf dem gleichen Standort durch eine wesentlich größere Kabinenbahn ersetzt.
- Eine weitere Herausforderung war die Bergstation Alpjoch: Die Baustelle war nur zu Fuß erreichbar und für den Bau musste eine Materialeisbahn eingesetzt werden.



Der gemeinsame Garagierungsbahnhof verbindet die beiden Bahnen.



Eine große Station, die tatsächlich zwei verschiedene Bahnen unter ihrem Dach vereint.

BILDER (3): FVM/WIESER

# Garaventa: Erste D-Line in Verbier



Die neue Bahn dient im Winter als Hauptzubringer ins Walliser Top-Skiresort.

BILDER (2): GARAVENTA/TÉLÉVERBIER

## Die neue 10er-Gondelbahn „Barnes Line“ bietet den Fahrgästen eine deutlich verkürzte Fahrzeit, eine erhöhte Förderkapazität und ein komfortables Fahrerlebnis.

Die 10er-Gondelbahn „Barnes Line“ im Skigebiet Verbier 4Vallées ersetzt eine im Jahr 1984 in Betrieb genommene 6er-Gondelbahn. Die neue Bahn dient im Winter als Hauptzubringer ins Skigebiet Verbier.

Die erste D-Line von Verbier befördert mit 3200 Personen pro Stunde fast doppelt so viele Fahrgäste wie die Vorgängeranlage. Die neue Anlage ersetzt eine der beiden bestehenden parallel verlaufenden Gondelbahnen, die Verbier mit Les Ruinettes verbinden. Die beiden nebeneinander verlaufenden Gondelbahnen ermöglichen eine kumulierte Beförderungskapazität von anfangs 4400 und später 4800 Personen pro Stunde.

### Industrieller Look & Barrierefreiheit

Da die Talstation aufgrund ihrer architektonischen Bedeutung unter Denkmalschutz steht, wurde die neue Seilbahn-

station in das bestehende Gebäude integriert. Die Tal- sowie die Bergstation sind in einem industriellen Look gehalten, der den Denkmalschutzbestimmungen entspricht.

Laurent Vaucher, CEO von Téléverbier, freut sich: „Mit der neuen Gondelbahn können wir Wintersportler schnell und komfortabel auf den Berg transportieren und steigern dadurch die Attraktivität unseres Skigebiets.“

### Technische Daten

#### 10-MGD „Barnes Line“, Verbier

- Schräge Länge: 1431 m
- Höhenunterschied: 666 m
- Förderleistung: 3200 P/h (3600 P/h Endausbau)
- Fahrgeschwindigkeit: 6 m/s



Die Talstation steht unter Denkmalschutz, daher wurde die Seilbahntechnik in das bestehende Gebäude integriert.



Leicht und agil – und nunmehr auch mit Winde –, ist der PistenBully 400 ParkPro W das perfekte Werkzeug für Pisten- und Parkpräparierung.

BILDER (2): PISTENBULLY

# PistenBully: Der neue 400er ist da

**Trotz schwieriger Zeiten ist es Kässbohrer gelungen, mit dem neuen PistenBully 400 die neue Generation der PistenBully-Familie zu komplettieren.**

Eine neue Generation mit optimiertem Bedienkomfort, sauberer Abgastechnik und ansprechendem Design. Was vom „alten“ 400 bleibt, sind die perfekt ausgewogene Kombination aus Kraft, Gewicht und Abmessungen und natürlich die perfekte Pistenqualität. Neu dazu

kommen zum Beispiel Assistenzsysteme, die das Fahren noch einfacher und effizienter machen, beim ParkPro erstmals eine Windeversion und neue, verbesserte Zusatzgeräte, die alles bieten, was man sich für die professionelle Präparierung von Snowparks wünscht.



*Anspruchsvolle Pistenpräparierung verlangt höchste Konzentration bei der Arbeit: Der PistenBully 400, der sich genauso einfach wie bequem steuern lässt, ist da genau das richtige Werkzeug.*



Lassen Sie sich beraten für Ihre individuelle Konnektivätslösung

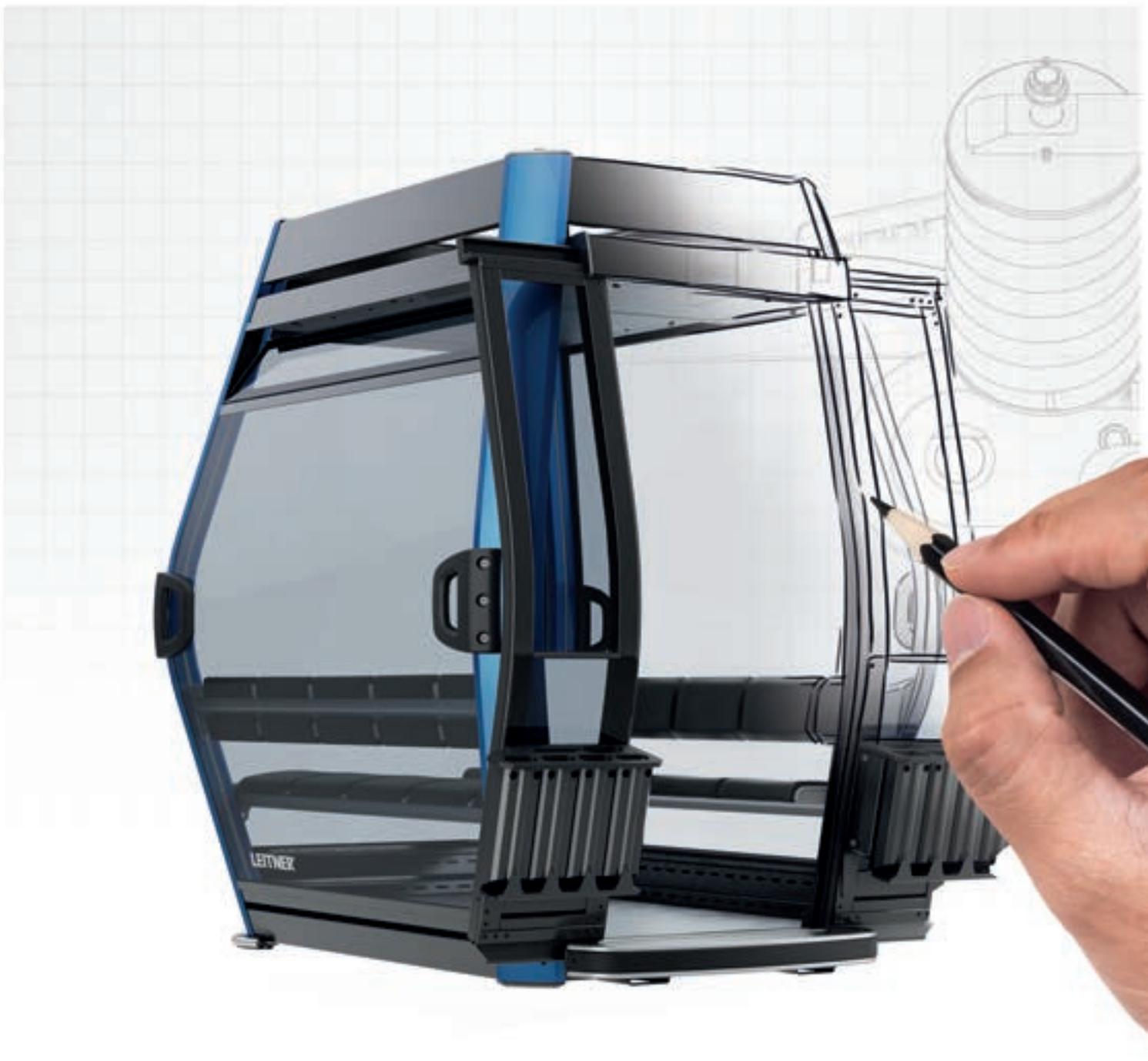
## UNIVERSALE ANTENNEN FÜR SEILBAHN UND INFRASTRUKTUR PROJEKTE

Pidso's Antennen bieten zuverlässige und ausdauernde Konnektivität, dank ihrer hohen Qualität und individuell optimierten Abstrahlcharakteristik.

Sie eignen sich sowohl für den Dauerbetrieb auf Seilbahn-Gondeln, um unter anderem die WLAN Versorgung in den Kabinen zu realisieren, sowie zur Lösung jeglicher Konnektivätsprobleme in der Bergstation. Unsere Antennen ermöglichen Echtzeit Audio-, Video- und Datenübertragung mit höchsten Datenraten Indoor und Outdoor, maßgeschneidert auf Ihre Infrastrukturanwendung.

Besuchen Sie uns unter [pidso.com](http://pidso.com)

**PIDSO**



*Die Premium Kabine Diamond EVO*

Individualität ist Teil unseres Standards.

Besonders viel Raum für Ihre Anforderungen: die neue Premium Kabine Diamond EVO in der modularen Bauweise von LEITNER. Sie macht unterschiedliche Ausführungen in Länge, Breite und Höhe möglich. Jetzt noch mehr Sitzkomfort im Einstiegsbereich durch automatische Schiebetüren mit höchster Stabilität für komplexe Skiköcher.

[www.leitner.com](http://www.leitner.com) | [#leitnerropeways](https://twitter.com/leitnerropeways)

**LEITNER®**