

FUNIVIA magazine 2/2022

www.funivia-magazine.com

Seilbahnwirtschaft
Technologie
Verkehr

**Doppelmayr Italia
am Rosengarten:**

Die neue Pendelbahn von Tiers
in Südtirol zum Hochplateau
unter dem legendären Rosengarten
bietet im buchstäblichen Sinne
beste Ausblicke.

Seiten 10-13



 Doppelmayr®


GARAVENTA

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 ZT GmbH · A-6067 Absam

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

KLENKHART
& Partner
Consulting

Schluss mit der Egokratie!

Es gibt Branchenprobleme am Loser, in Zürich und Tiers.

Die an sich positiven Instrumentarien von Bürgernähe und Mitbestimmung sind mittlerweile völlig ins Gegenteil umgeschlagen: Kaum gibt es irgendwo eine Idee oder Initiative, sofort bildet sich ein halbes Dutzend Initiativen, die dagegen sind, wie zum Beispiel am Loser im Salzkammergut. Vor mehr als einem Jahr wurde das Projekt einer Ersatzanlage auf den traditionsreichen Ausflugsberg vorgestellt. Jetzt, wo eigentlich die Bauarbeiten beginnen sollten, um rechtzeitig zur kommenden Wintersaison fertig zu sein, gibt es auf einmal Kritik und zusätzliche Behördenauflagen, die das Unternehmen in seiner gesamten Existenz gefährden.

Das Muster ist immer das gleiche: Bürger starten Initiativen und hängen sich dafür das schicke Mäntelchen der „ökologischen Vernunft“ um, oft im Verein mit den Zulassungsbehörden. Beispiel Umweltverträglichkeitsprüfung. Wie oft soll die Umweltverträglichkeit einer Seilbahn noch geprüft werden? Am Loser geht es um die Existenz eines Leitbetriebs für die gesamte Region, in Zürich ging es „nur“ um eine originelle Idee für eine zeitlich begrenzte Seilbahn über den See. Und nicht zuletzt Tiers: Da wird eine neue attraktive Seilbahn gebaut, in Betrieb genom-



BILD: RICHARD SCHNABLER

men, fährt erfolgreich einige Wochen und dann stimmt laut Behörden auf einmal etwas nicht, sie lassen den Betrieb (vorerst?) einstellen. Was kommt als Nächstes?

Dr. Kurt Wieser,
„Funivia Magazine“

Mitglied von:



Aus dem Inhalt

Richtungsweisend

Die neue Valiserabahn umfasst auch eine Markthalle, ein Sportgeschäft, eine zweistöckige Tiefgarage und ab Sommer ein Hotel. **Seiten 4–7**

Cabrio-Bahn in Südtirol

Die neue Pendelbahn unter dem Rosengarten bietet im buchstäblichen Sinn beste Ausblicke. **Seiten 10–13**

Auf leisen Seilen

Doppelmayr hat am Arlberg zwei neue Anlagen der jüngsten Generation gebaut. **Seiten 18, 19**

Sichere Sprengung

Wyssen 2K ermöglicht Lawinsprengungen ohne herkömmlichen Sprengstoff. **Seiten 40, 41**

IMPRESSUM

„Funivia Magazine“ ist ein Fachmagazin der „Salzburger Nachrichten“ vom 22. April 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: Charlotte Mandusic; Lektorat: Johannes Kugler; Alle: Karolingerstraße 40, A-5021 Salzburg.

Titelseite: Pendelbahn Tiers/Südtirol; Foto: Carezza Dolomites/Ivan Goller; 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 | shop.pool-alpin.com



**Eine starke
Gemeinschaft
seit der
Gründung
1993**

Richtungsweisend für die nächsten 40 Jahre



Seit Dezember ist in St. Gallenkirch die neue Valiserabahn unterwegs. Aber das ganze Projekt ist mehr als nur eine Seilbahn: Es umfasst neben einer Hochleistungsbahn im Silvretta Park Montafon auch eine Markthalle, ein Sportgeschäft, eine zweistöckige Tiefgarage und ab Sommer auch ein Hotel. Mit einer Investition von 70 Millionen Euro ist sie das größte Projekt in der Firmengeschichte.

„Wenn einen die Kollegen besuchen kommen, ist das immer ein sehr gutes Zeichen“, freut sich Peter Marko, GF der Silvretta Montafon, beim FvM-Lokalaugenschein. Und so konnte das Valisera-Team in den vergangenen Wochen immer wieder Delegationen von Seilbahnern aus der gesamten Branche empfangen, die ins Montafon pilgern, um diese neue Hochleistungsseilbahn zu besichtigen, die den aktuellen Stand der technischen Leistungsfähigkeit repräsentiert. Was die Seilbahner vor allem interessiert, ist die praktische Umsetzung der neuen Auro-Technik, die hier das erste Mal in

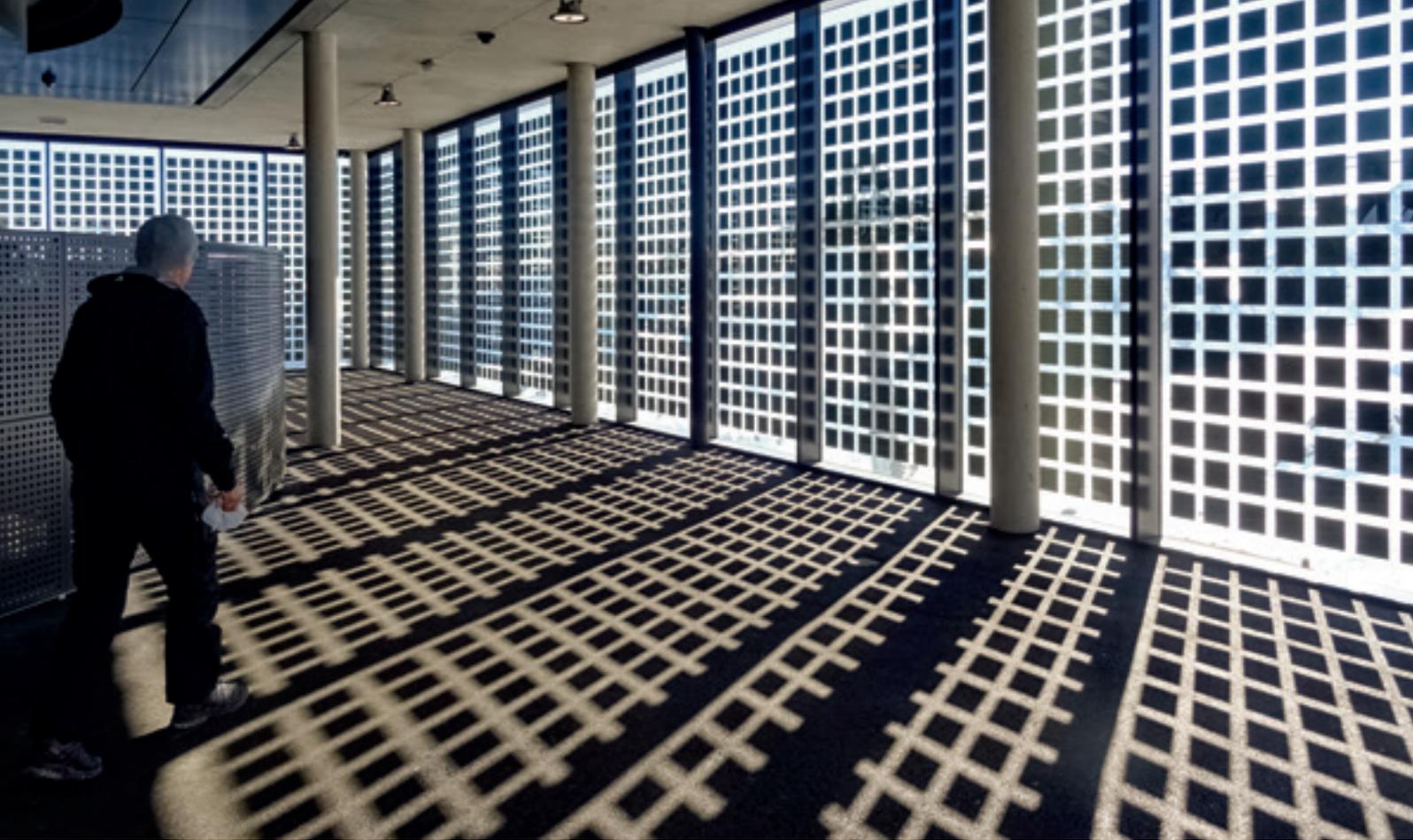
einer Zwei-Sektionen-Anlage installiert wurde. Das von Doppelmayr/Garaventa entwickelte System der „Autonomous Ropeway Operation“ realisiert das Optimum einer autonomen Seilbahn. In erster Linie bedeutet das einen minimalen Personalaufwand.

Von der Mittelstation aus gesteuert

Tatsächlich wird bei der Valiserabahn der gesamte Ablauf der Anlage von zwei Personen in der Mittelstation geleitet und kontrolliert, und zwar über zwei Sektionen, sodass weder in der Tal- noch in der Bergstation eine Aufsichtsperson sitzen

muss. Kameras und Sensoren sorgen für einen reibungslosen Ablauf und überwachen die Anlage, insbesondere beim Einstieg in die und dem Ausstieg aus den Kabinen. Aber auch Rolltore, Rolltreppen etc. werden von der Mittelstation aus gesteuert.

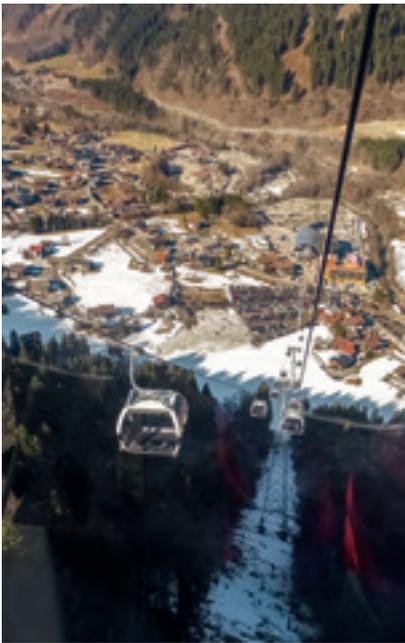
Im Normalbetrieb kann diese D-Line-Seilbahn also von einem einzelnen Stationsbediensteten und einem Maschinisten über das Ropeway Operation Center (ROC) im Kommandoraum der Mittelstation betrieben werden. Das oberste Prinzip gilt natürlich der Sicherheit: Die Bahn schaltet sich selbstständig ab, wenn ▶



BILDER (3): FVM WIESER



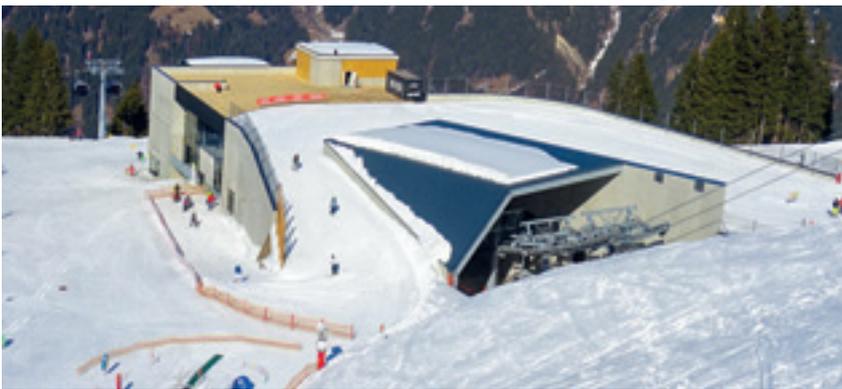
Die Bergstation im Zentrum des Skigebiets, ausgestattet mit einer leistungsfähigen Photovoltaikanlage.



Gerade der steile Anstieg nach der Talstation stellte das Salzmann-Team auch bei der neuen Bahn vor besondere Herausforderungen.



Die neue Talstation der Valiserabahn mit dem charakteristischen Folienbogen: „Durch diese vom Architekten Hans Obermoser realisierte Lösung wirkt die massive Kubatur der Station luftiger.“



Planerische Glanzleistung von Salzmann Ingenieure: die Mittelstation, von oben gesehen. Hier zeigt sich, dass die umfangreiche Kubatur der Station und des Garagierungsbahnhofs weitgehend im Untergrund „vergraben“ wurde. Das Stationsdach wurde zu wertvoller Pistenfläche.



Zukunftstechnologie: 600 Parkplätze in der Tiefgarage, darunter 50 Stellplätze für Elektrofahrzeuge und damit die größte E-Lade-Garage Vorarlbergs: „Dieser Service kann bei Bedarf in den nächsten Jahren permanent erweitert werden.“

etwas nicht dem Normalbetrieb entspricht, etwa wenn ein Passagier mit dem Skischuh hängen bleibt oder irgendein Gegenstand in die Fahrspur fällt.

In der Mittelstation befinden sich auch der Direktantrieb für beide Teilstrecken, der Bahnhof mit Schleifengaragierung sowie die hydraulische Förderseilabspannung für die zweite Teilstrecke, während die Abspannung für die erste Teilstrecke in der Talstation untergebracht ist.

Ein neuer Aspekt bei der Seilbahn sind auch die extralangen 10er-Kabinen von CWA. Diese sind bei der neuen Valiserabahn unter anderem deshalb vergleichsweise groß, weil nicht zuletzt wegen des autonomen Fahrgastbetriebs die Ski im Inneren transportiert werden. „Außerdem wäre bei zehn Personen eine Skiköcherlösung außen ohnehin nicht mehr stressfrei realisierbar“, sagt der Geschäftsführer.

Derzeit sind 128 10er-Kabinen im Einsatz (2800 P/h – Abstand B), diese Zahl kann aber im Endausbau bis auf 170 Gondeln erweitert werden (3600 P/h – Abstand A). „Innovation aus Tradition“ könnte das Motto der Betreibergesellschaft sein, denn bereits die Vorgängeranlage war eine legendäre Bahn, bei der vor 40 Jahren von Doppelmayr das erste Mal die Kuppelbar-Technik umgesetzt wurde. Demnach soll auch die neue Bahn wieder auf Jahrzehnte hin die Maßstäbe setzen.



Auro im Einsatz: Alle Bereiche der Bahn sind videoüberwacht. Das System schlägt bei Situationsabweichungen selbsttätig Alarm und bringt die Bahn sofort zum Stehen. Das Monitorbild aus dem entsprechenden Bereich erscheint sofort formatfüllend auf dem Bildschirm, damit das Personal sich unmittelbar einen Eindruck von der Situation machen kann.



Dieser Konturschalter tritt in Aktion, wenn die Kabinentür nicht korrekt geschlossen sein sollte.

BILDER (6): FVM/WIESER

Talstation als Multifunktions-Gebäude

Etwa die Hälfte der Investitionskosten von 70 Millionen Euro entfällt auf den Silvretta Park Montafon, einen modernen „Multifunktions-Gebäudekomplex“, der neben der Talstation eine Tiefgarage, ein Hotel, ein Sportgeschäft, das Skischulzentrum und gastronomische Einrichtungen beherbergt. „Unsere Vision war es, einen ganzjährigen Treffpunkt zu schaffen, also eine Begegnungszone mit Wohlfühlcharakter für Gäste, Einheimische und Mitarbeitende gleichermaßen“, sagt Peter Marko, Geschäftsführer der Silvretta Montafon.

Der Einstieg in die Valiserabahn kann über einen komfortablen Direktzugang erreicht werden. „Kurze Wege standen von Beginn an im Mittelpunkt der Planungen. Von der Tiefgarage mit zunächst 50 E-Ladestationen über ein Depot, einen großflächigen Sportshop, die Markthalle mit gastronomischem Angebot bis zur Bahn selbst: Mittels Rolltreppen ist man in kürzester Zeit von der Tiefgarage im Skidepot (2000 Depotplätze), beim Skiverleih (800 Verleihhausrüstungen), beim Ticketverkauf (beim Schalter oder am Automaten) und letztendlich in der neuen Gondel. Alles natürlich auch barrierefrei.“

Unter den insgesamt 600 Parkplätzen gibt es 50 Stellplätze für Elektrofahrzeuge. Nach Angaben der Silvretta Montafon Holding ist dies die derzeit größte E-Lade-Garage Vorarlbergs; dieser Ladeservice könne aber in den nächsten Jahren je nach Bedarf ständig erweitert werden, bestätigt Marko.

SALZMANN

INGENIEURE



PROJEKTENTWICKLUNG
SEILBAHN-GENERALPLANUNG
PROJEKTMANAGEMENT

Salzmann Ingenieure ZT GmbH
 Angelika-Kauffmann-Straße 5
 6900 Bregenz, Austria
 Tel. +43 (0)5574/45524-0
 www.salzmann-ing.at



Vielen Dank!

Visionen. Sie sind es, die uns immer neue Gipfel erklimmen lassen. Ideen, an denen wir festhalten und die uns über uns selbst hinauswachsen lassen. Es sind Ihre Visionen und Ihre Ideen, die wir 2021 umsetzen durften. Weltweit. Dieses Vertrauen ist auch unser Antrieb für die Zukunft. Und dafür sagen wir danke.

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



Cabrio-Zeit am Rosengarten



**Die neue
Pendelbahn
vom Tierser Tal in
Südtirol zum
Hochplateau unter
dem legendären
Rosengarten bietet
im buchstäblichen
Sinne beste
Ausblicke.**

Es ist mittlerweile eine Seltenheit, dass noch eine wirklich neue Seilbahn installiert wird, also nicht nur ein Ersatz einer bestehenden Anlage. „Das wird wohl eine der letzten Neuerschließungen in Südtirol sein“, glaubt Florian Eisath, CEO ▶

Insgesamt befördert die Kabine 60 Personen, bei kompletter Nutzung der Terrasse entsprechend 50 + 10.



Eines der wenigen wirklich neuen Seilbahnprojekte und die erste „Cabrio“-Bahn Italiens.

BILDER (2): CAREZZA DOLOMITES/IVAN GOLLER



Luftseilbahn Dragon Ride,
Pilatus, Luzern/Schweiz

© Urs Wyss

**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 Ausflugs Gipfel 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.



Der namhafte Südtiroler Architekt Werner Tscholl hat die Tal- und die Bergstation einfach und formschön gestaltet.

von Carezza Dolomites, beim FvM-Lokal- augenschein.

Die Idee, vom benachbarten St. Zyprian/ Tiers eine Verbindungsbahn zum Rosengarten zu errichten, war im buchstäblichen Sinne naheliegend und wurde seit 20 Jahren ins Auge gefasst. Aber erst mit dem 2008 erfolgten Einstieg des Techno- Alpin-Mitbegründers Georg Eisath begann die „Neuzeit“ des traditionsreichen Familienski- gebiets. So wurde zum Bei- spiel im Vorjahr mit der neuen 10er- Kabinenbahn König Laurin am Fuße des Rosengartens eine neue Ära eingeleitet. Und nunmehr eine ganz spezielle Pendel- bahn: Als erste „Cabrio“-Bahn Italiens bietet sie eine neue Anbindung ins Ski- gebiet Carezza und zur faszinierenden Landschaft unter dem Rosengarten.

400 Personen pro Stunde

Die 3,7 Kilometer lange Pendelbahn mit 60 Plätzen startet in St. Zyprian/Tiers am Rosengarten und bringt Skifahrer und Wanderer zur Frommer Alm. Sie dient damit als reiner Zubringer ins Skigebiet. Die hauptsächliche Funktion erfüllt die Anlage jedoch durch den Sommerbe-

trieb, für den man sich mit der neuen Seil- bahn zusätzliches Potenzial erwartet, wenn die Gäste aus dem Nachbartal des Eggentals kein Auto mehr brauchen, um zum Rosengarten zu kommen.

Eine der beiden Kabinen verfügt über einen Panoramabalkon, der über einen eigenen Zugang im Stationsgebäude erreicht werden kann. Dieser ermöglicht es zehn Personen gegen Aufpreis, die Fahrt im Freien zu verbringen und dabei den Blick auf den Rosengarten „mit dem Wind in den Haaren“ zu genießen. Der Höhenunterschied der Anlage beträgt 628 Meter.

Dieses für den Fahrgast ganz spezielle Fahrerlebnis bietet eben die Cabrio-Ein- richtung auf dem Dach der einen Kabine. Das vom österreichischen Kabinenbauer Carvatech gelieferte Fahrzeug ist erst die dritte Umsetzung dieser besonderen Idee. Die erste Cabrio-Kabine wurde 2013 am Dachstein installiert, die zweite 2018 in Wengen-Männlichen in der Schweiz.

Zehn Personen können also auf dem Dach den besonderen Ausblick auf die weltberühmten Bergmassive der Dolo-

miten genießen. Insgesamt befördert die Kabine 60 Personen. Wird die Terrasse komplett genutzt, muss die Zahl in der Kabine selbst entsprechend reduziert werden (also 50 + 10).

Eine technische Besonderheit: Die An- lage fährt ohne Fangbremse, hat also an der Kabine keine Vergusskegel, sondern eine gespleißte Zugseilschleife, deren Klemmung alle 200 Betriebsstunden am Seil versetzt werden muss.

Technische Daten

- Talstation: 1124 m
- Bergstation: 1752 m
- Höhenunterschied: 628 m
- Länge: 3700 m
- Geschwindigkeit: 9 m/s
- Fahrzeit: 6,50 min
- Förderleistung: 400 P/h



BILDER (8): CAREZZA DOLOMITES/IVAN GOLLER, FVM/WIESER



Zehn Personen können auf dem Dach einer Kabine einen besonderen Ausblick auf die Landschaft der Dolomiten genießen.



Die Stationen verschwinden unterirdisch im Gelände, sichtbar bleiben nur die Ein- und Ausgänge.



Die Anlage fährt ohne Fangbremse, hat also eine gespleißte geschlossene Zugseilschleife.



Die Frey AG Stans hat die komplette Fernüberwachungsanlage und die Kabinensteuerung an Doppelmayr Italia geliefert.



Leitner: Zahlreiche Seilbahnprojekte

Italiens Skigebiete haben sich zur aktuellen Saison mit modernen Anlagen von Leitner perfektioniert.



Im Südtiroler Skigebiet Drei Zinnen Dolomites hat Leitner bereits im Jahr 2020 die moderne Kabinenbahn Helmjet errichtet. Die zwei Kilometer lange Bahn mit den Luxuskabinen Symphony 10 war aufgrund der Covidbestimmungen des Winters 2020/21 im Sommer 2021 erstmalig in Betrieb.

BILDER (6): LEITNER



Im Skigebiet Ravascletto – Monte Zoncolan kann der bekannteste Gipfel der Region, der 1750 Meter hohe Monte Zoncolan, mit der neuen 6er-Sesselbahn Giro d'Italia erreicht werden.

So wurde in einem der bekanntesten und markantesten Gebirgsmassive der Dolomiten eine 10er-Kabinenbahn errichtet, die die Pisten der Tofane in Cortina mit jenen des Skigebiets Cinque Torri verbindet. Auf einer Länge von 4,5 Kilometern führt die neue Anlage mit dem Namen „Cortina Skyline“ mit 52 Kabinen auf zwei Sektionen über eine Mittelstation in Cianzopè. Das Projekt ist ein essenzieller Baustein für die weitere touristische Entwicklung der Region um Cortina d'Ampezzo und hat auch in Hinblick auf die Olympischen Spiele 2026 eine wichtige strategische Bedeutung.

In Cortina hat Leitner heuer ein weiteres Projekt realisiert: Im Bereich Ra Valles, am Fuße der Tofane, wurde eine 4er-Sesselbahn mit Wetterschutzhauben aus einem anderen Skigebiet neu positioniert.



In Alta Badia kommen die zwei Sesselbahnen La Brancia und Costoratta zum Einsatz, die Leitner bereits im Jahr 2020 gebaut hatte, die aber aufgrund der Covidbeschränkungen im darauffolgenden Winter geschlossen bleiben mussten.



Die neue 6er-Sesselbahn Giro d'Italia im Skigebiet Ravascletto – Monte Zoncolan ist die erste Anlage dieser Bauart in Friaul-Julisch Venetien.

Unweit von Cortina, im Südtiroler Skigebiet Drei Zinnen Dolomites, hatte Leitner bereits 2020 die moderne Kabinenbahn Helmjet errichtet. Die zwei Kilometer lange Bahn mit den Luxus-kabinen Symphony 10 war aufgrund der Covidbestimmungen des Winters 2020/21 im Sommer 2021 erstmalig in Betrieb.

Auch in der Wintersportregion Alto Sangro in den Abruzzen konnten sich die Gäste auf eine neue 10er-Kabinenbahn von Leitner freuen. Die neue Anlage Fontanile im Skigebiet Monte Pratello Rivisondoli ersetzte eine 4er-Sesselbahn und ermöglicht nunmehr doppelte Förderkapazität und mehr Fahrkomfort sowie Windstabilität für eine Verkürzung der Fahrzeit um ein Drittel.

Insgesamt fünf neue Schleplifte mit einem starken Fokus auf Skianfänger hat Leitner zur aktuellen Saison realisiert. ▶



In Kolfuschg im Südtiroler Gadertal kann die 8er-Sesselbahn Sodlisia bei einer Länge von 785 Metern bis zu 3600 Personen pro Stunde befördern.

Wyssen 2K[®] Ladung



Sprengen
ohne
Sprengstoff

www.wyssenavalanche.com



Das größte Skigebiet Zentralitaliens hält an seiner Ausbaustrategie fest. Alto Sangro in der Provinz L'Aquila in den Abruzzen mit insgesamt 100 Pistenkilometern umfasst die Orte Roccaraso, Rivisondoli und Pescocostanzo. Im 1236 Meter hoch gelegenen Roccaraso errichtete Leitner die neue 10er-Kabinenbahn Pallottieri im Bereich von Aremogna.



Auch in der Wintersportregion Alto Sangro in den Abruzzen durften sich die Gäste im laufenden Winter auf eine neue 10er-Kabinenbahn von Leitner freuen: die neue Anlage Fontanile im Skigebiet Monte Pratello Rivisondoli.

BILDER (4): LEITNER

Es sind nicht nur die großen Projekte, die beachtet werden müssen. Sondern Leitner beweist seine technische Kapazität auch immer im Kleinen und hat zur aktuellen Saison zahlreiche Schlepplifte installiert:

- In Ratschings kann die neue Anlage Abrahamwiese im Tal als Übungslift für Skischulen und Anfänger genutzt werden.
- In Gitschberg ersetzt der auch von der Skischule genutzte „Pobist“ einen bestehenden Schlepplift und sorgt für die Modernisierung der Anbindung von Meransen an das Skigebiet.
- Der Skilift Maders wird als neuer „Dorflift“ von Feldthurns Kindern und Anfängern die ersten Schwünge vor der Haustür ermöglichen.
- In Ladurns wird im Bereich der Mittelstation der neuen Kabinenbahn (s. S. 30) der neue Schlepplift Holzstube für zusätzliches Angebot sorgen.
- In Pfelders wird der „Zeppichl“ als Ersatz für einen bestehenden Schlepplift samt Erneuerung der Skipiste für zeitgemäße Beförderung und noch mehr Skispaß sorgen.



In einem der bekanntesten und markantesten Gebirgsmassive der Dolomiten wurde eine 10er-Kabinenbahn errichtet, die die Pisten der Tofane in Cortina mit jenen des Skigebiets Cinque Torri verbindet.



Auf einer Länge von 4,5 Kilometern führt die neue Anlage mit dem Namen „Cortina Skyline“ mit 52 Kabinen auf zwei Sektionen über eine Mittelstation in Cianzopè.



BILDER: ©: ADOBESTOCK/ANNA VEIČKOVSKY, CHRISTINE WUJE, INFO@EXTIVARS.COM

feratelPanorama: einfach märchenhaft!

Es war einmal vor langer Zeit, da strahlte ein österreichisches Medienhaus Videoaufnahmen vom Gipfel eines Berges aus. Das Panorama-Fernsehen war geboren.

Wenn sich Aladdin von Dschinni einen Blick in die Ferne wünscht, Cinderella beim Streaming den königlichen Ball vergisst oder Dornröschen bereits vor dem Schlaf von fremden Ländern träumt, dann hat höchstwahrscheinlich der Panorama-Pionier feratel die Videos im Spiel.

Denn feratel bringt Panoramen von über 800 Standorten in bestechender Optik auf alle digitalen Endgeräte. Und das u. a. auch über das hauseigene Panorama-Portal feratel.com: Übersichtlich und modern präsentieren sich dort die Streams aus aller Herren Länder, gekleidet in modernes Design und innovatives Format. Channels mit verschiedenen Themen laden bereits auf der Startseite zum Durchklicken und Swipen ein. Anders als des Kaisers neue Kleider sind Panorama-Streams von feratel echt, authentisch und aktuell. Täglich von Tausenden Menschen bewundert, sind sie wahrscheinlich die ehrlichste Werbung im Tourismus. Die Kleider sind wichtig, machen aus einem Aschenputtel allerdings noch keine Prinzessin. Es sind die inneren Qualitäten,

die letztlich den Unterschied machen und überzeugen müssen. Hier schöpft feratel aus Jahrzehnten an Erfahrung, dem richtigen Know-how und einem Distributionsnetz, das selbst böse Hexen das Staunen lehrt: über 250 touristisch relevante Online-Portale, HbbTV, Connected TV (z. B. Amazon Fire TV, Apple TV, Magenta TV oder Swisscom), die feratel-eigenen Kanäle feratel.com und [feratel](http://feratel.com) Webcams App, intelligente Assistenten wie Amazon Alexa sowie 15 nationale und internationale TV-Stationen in Europa, denen feratel die Panorama-Videos technisch zuliefert. Panorama-Streams von feratel erreichen garantiert sogar Rapunzel in ihrem einsamen Turm.

Und wenn Frau Holle ihr Bett schüttelt, schaut die Schneekönigin am liebsten den neuen YouTube-Livestream „SkiTV“ von feratel. Von St. Anton am Arlberg bis Schladming in der Steiermark, von den majestätischen Dolomiten bis zu den höchsten Schweizer Gletschern, von Winterberg im deutschen Sauerland bis zur Sierra Nevada in Spanien – die besten Skigebiete Europas, täglich von 7 bis 17

Uhr live in Full-HD. Untermalt von musikalischen Highlights, die besser als die Bremer Stadtmusikanten klingen.

Aber am Ende fragten sich selbst Schneewittchen und die sieben Zwerge wieder: Wer hat wohl das Schönste im ganzen Land? Im Sommer 2021 wurde diese Frage in einem Online-Voting erstmals für Deutschland beantwortet und Dresden zum schönsten Stadtland, Wernigerode zum beliebtesten Freizeitland sowie St. Peter-Ording zum eindrucksvollsten Wasserland gekürt.

Das Voting zum schönsten Panorama Österreichs wurde erst vor wenigen Tagen beendet: Das Ergebnis wird auf www.feratel.at veröffentlicht.

Schlussendlich weiß es der gestiefelte Kater ganz genau: feratel schreibt Panorama-Geschichten für eine erfolgreiche Zukunft im Tourismus. Wer dabei sein und zur Heldin ihrer eigenen Geschichte werden will, muss keine Frösche küssen, sondern einfach nur den Kontakt zum Pionier des Panorama-Fernsehens suchen. Und wenn sie nicht gestorben sind, dann streamen sie noch heute.



Die Bergstation der Zugerbergbahn ist komplett unterirdisch angelegt – mit direktem Zugang zum Restaurant Balmalp. Dort sind aufgrund der Nachtfahrgenehmigung auch am Abend Veranstaltungen möglich.

BILDER (6): FVM/WIESER

So leise wie möglich

Doppelmayr am Arlberg: Im Skigebiet Lech/Zürs wurden die beiden traditionsreichen Sesselbahnen, die Zugerbergbahn und die Madlochbahn, durch Anlagen der neuesten Generation ersetzt.

Damit wurden zwei wichtige Verbindungsbahnen zwischen Lech, Zürs und Zug modernisiert und auch die beiden legendären Skirunden „Run of Fame“ und „Der Weiße Ring“ deutlich aufgewertet. Die Madlochbahn im Skigebiet Zürs wurde nach mehr als 12,5 Millionen Fahrten durch eine 6er-Sesselbahn mit Sitzheizung und Wetterschutzhauben ersetzt, die Wintersportler künftig in fünf Minuten zur Bergstation auf das Madlochjoch auf 2446 Metern Seehöhe bringt. Eine Besonderheit der neuen Bahn sind die Wetterschutzhauben. Auf diesen werden die Siegerinnen und Sieger des Ski-

rennens „Der Weiße Ring“ zu sehen sein. Bei der neuen Zugerbergbahn handelt es sich um eine 10er-Kabinen-Umlaufbahn mit Panoramafenstern – selbstverständlich eine D-Line-Anlage der neuesten Generation. Sie halbiert die bisherige Fahrzeit und bringt die Gäste in weniger als fünf Minuten zur auf 2105 Metern gelegenen Bergstation bei der Skihütte Balmalp. Die Kapazität der neuen Bahn liegt bei 2400 Personen pro Stunde. Bei dieser Bahn sei besonderer Wert auf Laufruhe gelegt worden, sagt Christoph Pfefferkorn, kaufmännischer Leiter der Skilifte Lech, beim FvM-Lokalaugen-

schein. „Nicht zuletzt, um unseren Mitarbeitern im neuen Wohnheim eine möglichst ungestörte Lebensqualität zu ermöglichen, wurde bei dieser Bahn das derzeit technisch maximal Mögliche getan, um Lärm und Vibrationen möglichst zu eliminieren.“

Eine Komponente dazu ist der erstmalige Einsatz des neuen Performa-Seils von Fatzer, bei dem durch Einlage eines Hartkunststoffs zwischen den Litzen die Lauffläche vergrößert und damit die Vibration durch den Drall verringert wurde.

Die Bergstation der Zugerbergbahn sowie der Gondelbahnhof der Talstation sind komplett unterirdisch angelegt. Zudem ermögliche die Bauweise eine effiziente Raumnutzung, betont Pfefferkorn. Auf dem unterirdischen Gondelbahnhof der Talstation gibt es eben zusätzlich ein neues Wohnhaus für 36 Seilbahnmitarbeiter, die jeden Morgen mit der Zugerbergbahn zur Arbeit fahren können.

Von der Bergstation gibt es einen direkten unterirdischen Zugang zum Restaurant Balmalp. Über eine Rolltreppe kommen Gäste also auch ohne Ski trockenen Fußes von der Gondelbahn in die Skihütte. Dort sind aufgrund der Nachtfahrgenehmigung in Zukunft auch am Abend Veranstaltungen möglich.



In memoriam: Der Arlberg-Mastermind Michael Manhart hat der langjährigen Branchenlegende Franziska Thurner für die jahrelange Zusammenarbeit und Freundschaft eine Kabine versprochen. Leider hat sie diese nicht mehr selbst gesehen!



Die Talstation wird aus sicherheitstechnischen Gründen auf die gegenüberliegende Seite eines Sees versetzt. Zürs-Vorstand Philipp Zangerl: „Durch die Versetzung der Talstation wird die Zufahrt zur neuen Bahn erheblich erleichtert und gleichzeitig eine Engstelle entschärft.“



Die beiden neuen Stationen der Madlochbahn werden frei stehend ausgeführt und mit einer Stahl-Glas-Konstruktion überdacht.



Bestmögliche Laufruhe unter anderem durch den erstmaligen Einsatz des neuen Förderseils von Fatzer: Durch eine Hartkunststoff-Einlage wird die Lauffläche vergrößert und damit die Vibration verringert.



Bestmögliche Raumnutzung: Der Garagierungsbahnhof in der Talstation ist unterirdisch angelegt. Darüber wurde ein neues Wohnhaus für mehr als 30 Mitarbeiter errichtet.

„Gesunden-Untersuchung“ für Seilbahn-Motoren

Der Sommer ist für viele Seilbahnen die Zeit der **Wartung, Revision und Kontrolle der Anlagen**. In allen Fragen **rund um Service und Wartung von Elektromotoren** sind **Thomas Demmelbauer und sein Team vom Elektromotor-Spezialisten Höglinger** der wichtigste Ansprechpartner.

„Bis in den Mai sind wir eigentlich schon wieder ausgebucht“, sagt Thomas Demmelbauer beim FvM-Gespräch. Das bedeutet, für viele Seilbahn-Unternehmen ist die jährliche Überprüfung ihrer Antriebstechnik eine selbst auferlegte Pflicht, damit man beruhigt in die nächste Saison gehen kann.

Vor mehr als 30 Jahren wurde von Adi Höglinger ein Unternehmen gegründet, das seither einen ganz besonderen Stellenwert bei den Seilbahnen und für Betriebsleiter hat.

Und seit rund fünf Jahren sind – gewisser-

maßen in der dritten Generation – Thomas Demmelbauer und sein Team in Sachen Kontrolle, Service & Wartung von Elektromotoren unterwegs. Auf den wöchentlichen Touren werden bis in den Herbst hinein die diversen Seilbahn-Aufträge abgearbeitet. „Aber allein für das Zillertal reicht ja eine Woche bei Weitem nicht aus.“

Vorbeugende Kontrolle

Das Erfolgsprinzip bleibt das gleiche und deshalb wurde der Name „Höglinger Elektromotoren“ gewissermaßen als

Qualitätsmarke beibehalten, weil er eben einen besonderen Stellenwert bei den Seilbahnern hat. Als ausgewiesener Spezialist für alle Formen von Seilbahn-Motoren und Antriebstechnik, und damit als „Doktor“ für alle möglichen Technik-Probleme, die bei den Bergbahn-Unternehmen auftreten könnten.

Dabei ist der Name „Demmelbauer“ auch in Wirtschaft und Technik um nichts weniger renommiert. Das Familien-Unternehmen mit Sitz in Riedau im Innviertel in Oberösterreich beschäftigt sich seit 1920 mit Service und Reparatur von Elek-



„Wenn Not am Motor ist“, ist das Höglinger-Team allenfalls auch mit „Blaulicht“ zu den Seilbahn-Unternehmen unterwegs.



Thomas Demmelbauer und sein Team: umfassende Fachkompetenz zu allen Fragen rund um Elektromotoren und Antriebssysteme.

BILDER (S): HÖGLINGER/WIESER



Höglinger liefert „ins Haus“ – auch wenn dazu mitunter Hubschrauber-Einsatz notwendig ist.

tromotoren. Als Spezialist für Reparatur und Service von Antriebssystemen ist Demmelbauer der Reparatur-Partner im Hintergrund, also gewissermaßen die Bodenstation für die Außendienst-Einsätze. Die kommenden Monate sind die Hauptsaison für das Unternehmen: für die regelmäßige Wartung und (vorbeugende) Kontrolle der Elektromotoren, Lagertausch, Kollektor-Service und vieles mehr.

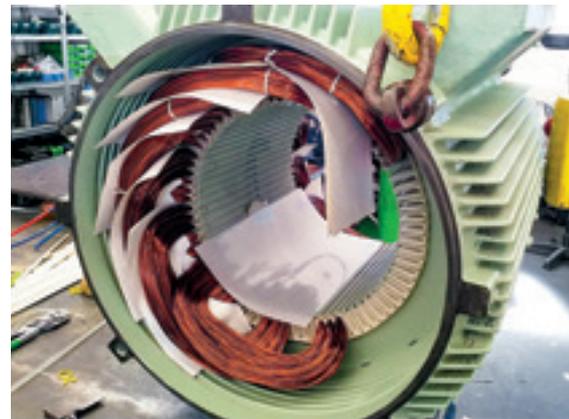
Was für den Menschen also die Gesunden-Untersuchung darstellt, sind für eine technische Anlage die Prüfungsprotokolle und Serviceempfehlungen der Fa. Höglinger Elektromotoren. Demmelbauer: „Wir prüfen also im Auftrag der Kunden alle Motoren der Seilbahnen mit den ganzen Nebenantrieben: die Motoren in

der Beschneidung, Pumpenlager etc. Bei den Motoren selbst werden die Isolationswerte, Lager und Schwingungen, bei Gleichstrom-Motoren das Kollektorbild und die Kohlebürsten überprüft.“

Umfangreiches Ersatzteillager

Aus den Prüfdaten erstellt Demmelbauer ein Protokoll mit seinen Empfehlungen, ob also mit dem Motor alles in Ordnung ist oder was in nächster Zeit an Maßnahmen zu tun sei, bis hin zur Generalüberholung, sei es vor Ort oder in der Demmelbauer-Werkstatt.

„Als Spezialisten finden wir immer eine Lösung. Nicht zuletzt durch unser Depot an Ersatz- oder Leihmotoren oder durch unser umfangreiches Ersatzteillager“, betont der Firmenchef.



Seit mehr als 100 Jahren ist das Familien-Unternehmen Demmelbauer in Riedau i. I. Spezialist für Reparatur und Service von Antriebssystemen und damit gewissermaßen die Bodenstation für die Außendienst-Einsätze bei den Seilbahn-Kunden.

Jetzt Kontroll-Termine vereinbaren!

Wie gesagt, wird das Höglinger-Team über die Sommermonate im Auftrag der Kunden die Technik überprüfen, damit Betriebsleiter entspannt in die nächste Saison starten können. Demmelbauer: „Viele der Seilbahn-Unternehmen nutzen unseren Service schon routinemäßig jedes Jahr, aber natürlich stehen wir Neukunden jederzeit zur Verfügung.“

Wegen einer Termin-Vereinbarung bitte kontaktieren:

Höglinger Elektromotoren GmbH
Leitzstraße 84, A-4752 Riedau
Telefon: +43 7764 81302 0
Mobil: +43 664 148 40 12



Oft genug findet sich eine rasche Lösung des Problems durch das umfangreiche Lager an Ersatz- und Mietmotoren.



Die Flying Mozart ist der Hauptzubringer in Wagrain und damit eine der wichtigsten Anlagen im Snow Space.



Valiserabahn: Salzmann Ing. verantwortete die Gesamtplanung der Anlage „ab der ersten Stütze“: Eine besondere Herausforderung war einmal mehr die starke Steigung unmittelbar nach der Talstation.

Salzmann: Leuchtturmprojekte zum Jubiläum

Heuer verzeichnet Salzmann Ingenieure ein besonderes Firmenjubiläum. Gefeierte wird beim Bregenzer Seilbahnplaner mit Projekten wie der Valiserabahn im Montafon, der Flying Mozart im Snow Space oder dem Sixpack in Filzmoos.

1972 hat Anton Salzmann sein Unternehmen gegründet und damit faktisch einen neuen Beruf erfunden: Seilbahnplaner.

Aber 50 Jahre als solches sind mehr als eine Zahl, denn die zweite Generation kommt auch bei zahlreichen Projekten zum Tragen – wie aktuell bei der Flying Mozart oder der legendären Valiserabahn. Im Montafon war Salzmann bereits vor 40 Jahren involviert, wie Stephan Salzmann im FvM-Gespräch erläutert: „Die Valiserabahn war 1981 die erste kuppelbare 6er-Einseilumlaufbahn von Doppelmayr und hat in 40 Jahren praktisch Kultstatus erreicht. Und das Nachfolgeprojekt ist eine 10er-Kabinenbahn in zwei Sektionen, die auch die erste Auro-Seilbahn in Österreich ist.“

Dafür hat Salzmann Ing. die Gesamtplanung der Anlage ab der ersten Stütze verantwortet: „Sowohl von seiner Förderleistung – im Endausbau 3600 Personen pro Stunde – als auch von Länge, Höhenunterschied und Steilheit handelt es sich hier um ein absolutes Großprojekt.“ Auch die Zwischenstation entspricht mit einer überbauten Fläche von 3900 Quadratmetern und einer Kubatur von 38.000 Kubikmetern diesen Dimensionen, bleibt aber aufgrund der unterirdischen Anordnung dezent. „Eine weitere Besonderheit war, dass wir sehr lange die Vorgabe hatten, im Rodungsbereich der bisherigen Anlage bleiben zu müssen. So

eine schmale Spur war bei einer modernen, entsprechend breiteren Seilbahn natürlich nicht machbar. Auch die Steilheit der früheren Bahn würde heute nicht mehr möglich sein. Also mussten wir eine ganz speziell hohe Seilführung finden, die über dem Baumbestand verläuft.“

Fliegender Hauptzubringer

Auch im Salzburger Pongau ist das Salzmann-Team seit vielen Jahren aktiv: Mit der Flying Mozart wurde das bahntechnische Herzstück im Salzburger Snow Space realisiert (s. FvM 1/22).

Der „fliegende Mozart“ verdankt seinen Namen der Begeisterung rund um den „Amadé“-Film in den 80er-Jahren und war damit wohl auch Namenspathe für den langjährigen Namen der Skiregion: Die neue 10er-Kabinenbahn Flying Mozart 1 ersetzt die alte 10er-Gondelbahn gleichen Namens.

Zusammen mit der zweiten Sektion Flying Mozart 2, in der man ohne Umstieg weiterfahren kann, erschließt sie als Hauptzubringer die Strecke von Wagrain zum Grießenkareck. Wie bei der Valiserabahn ist auch hier die Mittelstation das tatsächliche Zentrum der Anlage, nicht zuletzt deshalb, weil sie zusammen mit dem G-Link, der das Grießenkar mit dem Grafenberg verbindet, zur entscheidenden Drehscheibe für den Gästeaustausch im gesamten Fünf-Täler-Skigebiet des Snow Space wird.



Mit einer beispielgebenden Lösung einer 6er-Sesselbahn begann mit der aktuellen Saison der touristische Neustart in Filzmoos.

BILD: BB FILZMOOS

Neustart in Filzmoos

Zudem konnte Salzmann zur aktuellen Saison ein weiteres Mal im Pongau aktiv sein. Denn mit dem neuen Sixpack Mooslehen in Filzmoos setzt die Eigentümerfamilie rund um Matthias Moosleitner ein starkes Signal – nicht zuletzt gegenüber den großen Ski-Amadé-Nachbarn.

Deshalb hatte der Auftraggeber in seinen Anforderungen ein Maximum dessen bekommen, was bei einer 6er-Sesselbahn möglich ist: „Mit dem Sixpack Mooslehen wurde ein hochwertiger Ersatz für eine inzwischen 37 Jahre alte

2er-Sesselbahn errichtet. Die Sesselbahn stellt das Tor ins Skigebiet Filzmoos dar und soll vor allem Tagesgäste anziehen. Wir als Planer waren hier neben der Genehmigungsplanung vor allem in der Detailplanung gefordert. Der Planungszeitraum war sehr kurz, der Detaillierungsgrad hoch und der Bauherr sehr anspruchsvoll.“

Neben diesen drei Neubauprojekten hat Salzmann Ingenieure 2021 auch mehrere Konzessionsverlängerungen und Umbauten planerisch begleitet, allen voran den großen Umbau der 8-EUB Golmerbahn auf Level-Walk-in-Kabinen.



Der Sixpack Mooslehen stellt das Tor ins Skigebiet Filzmoos dar und soll vor allem Tagesgäste anziehen.

BILD: BB FILZMOOS



Auch bei der Flying Mozart war es die Herausforderung, die umfangreiche Kubatur der Mittelstation möglichst im Untergrund verschwinden zu lassen.



Bei der Mittelstation der Valiserabahn musste das Problem gelöst werden, die Skifahrer von der (bergauf) linken Pistenseite zur rechten Bergauf-Bahntrasse zu bringen – die Lösung: Das Stationsdach wird als Pistenfläche genutzt.

BILDER (4): FVM/WIESER



1972 gründete Anton Salzmann sein Planungsbüro. Im Jahr 2000 gab er das Unternehmen an die nächste Generation weiter, brachte aber bis vor fünf Jahren sein umfangreiches Fachwissen in die Planerarbeit ein.

BILD: SALZMANN



Seit 2013 wird die Technologie zur Schnee-Erzeugung bei Plusgraden angewandt. Mit diesem Know-how wurde KTI zum Weltmarktführer dieser Sparte.

BILDER (5): DEMACLENKO

DEMACLENKO: Beschneieung bei Plusgraden

DEMACLENKO ist ab sofort offizieller Vertriebspartner von KTI-Plersch Kältetechnik GmbH, dem weltweit führenden Hersteller im Bereich der Scherben- und Platteneis-Technologie.

Dadurch sichert sich DEMACLENKO das internationale Vertriebsrecht der seit Langem etablierten SNOWPRO, einer

schlüsselfertigen Container-Lösung für die effiziente Beschneieung bei Plusgraden. Gegründet im Jahr 1986, ist die KTI-

Plersch Kältetechnik GmbH ein zu 100 Prozent familiengeführtes Unternehmen mit Hauptsitz in Deutschland und einer starken internationalen Ausrichtung.

Als Erfinder der ersten containerisierten, schlüsselfertigen Kälteanlagen hat KTI bereits auf der ganzen Welt erfolgreich Projekte realisiert. Zur umfangreichen Produktpalette gehört auch SNOWPRO (von einem Mitbewerber bisher als SnowFactory vertrieben), eine Beschneieungsanlage, die unabhängig von Temperaturen und Wetter ganzjährig zur Schneeproduktion genutzt werden kann.

Dank der neu besiegelten Partnerschaft mit KTI ist DEMACLENKO nunmehr international lizenzierter Vertriebspartner und kann seinen Kunden auf diese Weise noch eine weitere Produktlinie für die immer gefragtere Beschneieung bei Plusgraden anbieten.

30 Jahre Know-how

Die erste Anlage zur Scherbeneis-Produktion wurde von KTI bereits 1987 ausgeliefert und kam damals primär bei der Beton- und Minenkühlung zum Einsatz. Seit 2013 wird die Technologie auch bei



Michael Walleter (Head of Sales & Technology, Member of the Board KTI, I.) und Andreas Lambacher (CEO DEMACLENKO) freuen sich auf die künftige Zusammenarbeit.

Anlagen zur Schnee-Erzeugung bei Plusgraden angewandt. Über die Jahre ist aufgrund der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Optimierung ein umfangreiches Know-how gereift, das KTI zum Weltmarktführer dieser Branche macht. So wurde neben der Scherbeneis-Technologie auch die Platteneis-Technologie für die Beschneigung adaptiert, was die Vorreiterrolle und den Pioniergeist von KTI auf diesem Gebiet deutlich unterstreicht. Diese Technologie garantiert einen noch effizienteren und sparsameren Betrieb sowie eine noch bessere Präparierbarkeit des Schnees.

„Dank der neuen Vertriebspartnerschaft mit KTI steht uns eine Produktpalette zur Verfügung, mit der wir alle Anforderungen optimal abdecken können“, freut sich Andreas Lambacher, CEO von DEMACLENKO: „Die verbauten Komponenten stammen komplett von europäischen Herstellern, wodurch eine schnelle Verfügbarkeit der Anlagen sowie höchste Qualität und Langlebigkeit garantiert werden können. Die Kunden profitieren von der langjährigen Erfahrung, dem umfangreichen Know-how und der professionellen Kundenbetreuung. Außerdem ist KTI der einzige Anbieter, der auch die Platteneis-Technologie für die Schnee-Erzeugung bei Plusgraden einsetzt. Das stellt ein absolutes Novum am Markt dar und eröffnet neues ungeahntes Potenzial für die Beschneigung bei Plusgraden.“

„Wir freuen uns, dass wir ab sofort mit einem der erfolgreichsten, technologisch führenden und innovativsten Unternehmen im Bereich der Beschneigung und Schnee-Erzeugung partnerschaftlich zusammenarbeiten – dem Unternehmen DEMACLENKO“, sagt Caroline Walleter-Pfersch, geschäftsführende Gesellschafterin der KTI-Pfersch Kältetechnik GmbH: „Zusätzlich zu unserem eigenen Vertrieb nimmt das Unternehmen DEMACLENKO die gesamte Angebotspalette von KTI im Bereich der Beschneigung bei Plusgraden in sein Vertriebsportfolio auf und vertreibt die Produkte weltweit. Wir gehen mit gebündelten Kräften in den Markt und beginnen eine langfristige, für beide Partner erfolgreiche Zusammenarbeit.“

Die Anlagen sind fix in Containern verbaut und in verschiedenen Größen und maximalen Produktionsmengen pro Tag erhältlich. Das Angebot reicht von 70



Schneeproduktion bei Plustemperaturen, die Königsdisziplin in der technischen Schnee-Erzeugung.



Fix in Containern: Die Anlagen sind in verschiedenen Größen und Produktionsmengen pro Tag erhältlich, von 70 bis 360 Kubikmeter.

über 100, 210 und 260 bis zu 360 Kubikmetern.

Die Anlagen können mit verschiedenen Kältemitteln betrieben werden und werden schlüsselfertig sowie 100 Prozent abgenommen geliefert. Das ermöglicht einen unkomplizierten Aufbau und eine schnelle Inbetriebnahme nach dem Prinzip „Plug & Play“. Außerdem erfüllt SNOWPRO sämtliche qualitativen Höchststandards, da es das einzige Produkt seiner Art ist, das ausschließlich aus Komponenten europäischer Lieferanten gefertigt wird. Der umfassende Kundenservice sowie die schnelle Versorgung mit Ersatzteilen runden das Gesamtpaket perfekt ab.

Zusätzlich zu den Anlagen von KTI ist auch Snow4Ever 200, der 2021 eingeführt wurde, weiterhin Teil der DEMACLENKO-Produktpalette. Somit bietet DEMACLENKO nunmehr das um-

fangreichste und kompletteste Angebot in der Beschneigung bei Plusgraden und kann hinsichtlich der Beschneigungsart sowie der Anlagengröße jeglichen Anforderungen und Kundenwünschen individuell und passgenau nachkommen.



„Plug & Play“: Die Anlagen werden schlüsselfertig geliefert. Damit werden ein einfacher Aufbau und eine schnelle Inbetriebnahme ermöglicht.



Im Angesicht des Ortlers

**Doppelmayr Italia hat die neue
10er-Kabinenbahn Kanzel im Südtiroler
Skigebiet Suldén installiert.**

Mit 3905 Metern ist der Ortler der höchste Berg Südtirols und entsprechend stolz erhebt sich der „König“ über dem Bergdorf Suldén.



Mit 3905 Metern ist der Ortler der höchste Berg Südtirols und entsprechend stolz erhebt sich der „König“ über dem traditionsreichen Tourismusort Suldén, der ja auch ein wichtiger Hotspot auf der Landkarte der Seilbahntechnik ist. Und die neue Kabinenbahn repräsentiert einmal mehr den aktuellen Stand von Technik und Komfort für die Gäste des Bergdorfs auf 1900 Metern Seehöhe. Der Kanzellift aus dem Jahr 1995 brauchte etwa elf Minuten, um die Wintersportlerinnen und Wintersportler zum Rifugio Pulpito auf 2350 Metern zu bringen. Während der Fahrt mit dem Sessellift hatte man genug Zeit, um den Ausblick auf die atemberaubenden Naturkulissen im Ortlermassiv zu genießen. Aber an kalten Tagen konnten es elf lange Minuten werden. Mit dem Ersatz der 2er-Sesselbahn durch eine moderne 10er-Gondelbahn von Doppelmayr wird der Komfort für Wintersportlerinnen und Wintersportler deutlich erhöht und man kommt doppelt so schnell nach oben. „Willkommen in der First Class“ lautet das Motto, denn die neue Umlaufbahn ist in Design und Funktion die neueste Generation von Seilbahnen des Spezialisten Doppelmayr.

Die Investition von neun Millionen Euro ist ein mutiger Schritt und ein weiteres Zeichen, dass der Besitzer der Seilbahnen Suldén, Werner Netzer, an das Skigebiet



Die neue Kabinenbahn erbringt eine Förderleistung von 1180 Personen pro Stunde.

BILDER (4): FVM/WIESER

Sulden glaubt. Das ganze Projekt ist im Einvernehmen mit dem Nationalpark Stilfserjoch abgesprochen worden, der neue Lift bringt auch landschaftliche Vorteile. Denn anstelle der bisherigen 22 Stützen beim alten Kanzellift stehen mit der neuen Bahn nur noch neun Stützen. Den bisherigen 122 Sesseln stehen heute 22 Gondeln gegenüber.

Das dürfte die Ski- und Snowboardfahrer im Winter und später die Wanderer im Sommer begeistern. Im Sommer sind es viele Senioren und viele Kinder, die sich an Wanderungen und an der Suldner Bergwelt erfreuen. Die neue Kabinenbahn kommt also auch den Wanderern als Transportmittel sehr zugute.



Auch für die Skischüler und Kinder – sowie die Wanderer im Sommer – bietet die neue Bahn perfekte Sicherheit und höchsten Fahrkomfort.

Technische Daten

Die neue 10er-Kabinenbahn Kanzel – Sulden am Ortler (Solda all'Ortles)

- Talstation: 1848 m
- Bergstation: 2350 m
- Länge: 1490 m
- Höhenunterschied: 502 m
- Geschwindigkeit: 6 m/s
- Fahrzeit: ca. 4,30 min
- Förderleistung:

1180 P/h Anfangsbau und
1500 P/h Endausbau (26 Kabinen)



Während der Fahrt kann man den Ausblick auf die atemberaubende Naturkulisse des Ortlermassivs genießen.



Eine preisgünstigere Alternative für etwas geringere Anforderungen.

BILDER (4): IMMOOS



Die elektronische Winkel-Akkubohrmaschine eröffnet neue Möglichkeiten.

Seilfahrgeräte von Immoos: Mit voller Power vorwärts

Der Schweizer Bergungsspezialist Immoos hat seine Produktpalette erneut ausgeweitet. Die leistungstärkeren Antriebe für die selbstfahrenden Seilfahrgeräte werden neben weiteren Neuerungen auf der Mountain Planet in Grenoble vorgestellt.

motorantrieb bewährt. Durch die immer größer werdenden Anforderungen kam der Motor jedoch vermehrt an seine Leistungsgrenzen.

Deshalb hat Immoos einen Elektromotor entwickelt, welcher wesentlich höhere Anforderungen erfüllt und dank eines leistungsstarken Akkus eine um ein Vielfaches größere Reichweite aufweist. Eine preisgünstigere Alternative für etwas geringere Anforderungen bietet Immoos mit einer weiterentwickelten Winkel-Akkubohrmaschine, die an das Seilfahrgerät angeflanscht werden kann.



Die neue optionale Sicherheitsbremse.

Die selbstfahrenden Seilfahrgeräte von Immoos sind in der Seilbahnbranche äußerst beliebt und mittlerweile schon über 2000 Mal im Einsatz. Erst kürzlich hat Immoos mit dem SS20 AWD ein neues Modell auf den Markt gebracht. Dieses wurde hauptsächlich für Einsätze mit hoher Beanspruchung und das Bergwärtsfahren konzipiert.

Das SS20 AWD ist noch verschleißfester als die anderen Modelle und hat eine bessere Traktion auf dem Seil, wodurch die Kraft von einem externen Antrieb besser auf das Seil übertragen wird. Das wiederum hat zur Folge, dass ökonomischer gefahren werden kann.

Nicht nur die Seilfahrgeräte werden laufend optimiert, auch bei den Antrieben ist Immoos innovativ und investiert viel Zeit und Geld in die Entwicklung neuer Produkte. Neben dem klassischen Antrieb mittels eines Akkubohrschraubers hat sich seit Jahren auch der Viertakt-

Neue Sicherheitsbremse

Angesichts der immer größer werdenden Anforderungen darf aber auch das wichtigste Kriterium, nämlich die Sicherheit, nicht vernachlässigt werden. Deshalb entwickelte Immoos auch eine neuartige Sicherheitsbremse, mit welcher Seilfahrgeräte und Laufwerke ausbeziehungsweise nachgerüstet werden können, um zusätzliche Sicherheit zu erhalten.

Dieses Gerät wird hauptsächlich in langen und steilen Seilfeldern zum Einsatz kommen – sowie beim Verschieben von Passagieren entlang des Bahnseils, wo ohne Redundanz gearbeitet wird.

Anlässlich der Fachmesse Mountain Planet in Grenoble (26.–28. April) wird Immoos diese und weitere Neuheiten präsentieren und vorstellen. Der Schweizer Bergungsspezialist überzeugt damit einmal mehr mit Innovationen und der gewohnt hohen Qualität.



Visualisierung des neuen Elektromotors.

OÖ Seilbahnen setzen auf Nachhaltigkeit

Nach zwei schwierigen Jahren blickten Oberösterreichs Seilbahnbetreiber am 24. März auf ihrer Fachtagung in Hinterstoder in die Zukunft.

Laut dem Obmann der OÖ Seilbahnen, Helmut Holzinger, wird ein Fokus der Branche auf der Nachhaltigkeit liegen.

„Die vergangenen zwei Jahre haben von allen Menschen und Unternehmen viel abverlangt. Unsere Betriebe waren für viele sehr wertvoll, haben wir doch allen ermöglicht, einfach und bequem in unsere herrliche Bergwelt zu gelangen und so ein paar entspannte Stunden abseits des oft anstrengenden Alltags zu erleben“, sagt Helmut Holzinger.

Entsprechend den Klimazielen und der generellen Ausrichtung der Wirtschaft hat es laut Holzinger Sinn, auch die Seilbahnbetriebe an den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit auszurichten. „Viele Branchenunternehmen agieren bereits zu 100 Prozent klimaneutral mit Strom aus Wasserkraft und dem Einsatz weiterer alternativer Energiequellen wie Photovoltaikanlagen etc. Als regionale Leitbetriebe liegt es an uns, den Fokus der Nachhaltigkeit auch gemeinsam mit Partnerbetrieben zu erweitern und umzusetzen – schlussendlich muss der gesamte Tourismus einbezogen werden“, betont Helmut Holzinger.

Wasserstoffantrieb als Zukunftstechnologie

Von punktuellen innovativen Projekten bis hin zu regionalen Initiativen gibt es bereits viel Herzeigbares in den Regionen. So wurde in Hinterstoder der Lynx HySnow vorgestellt. Dabei handelt es

sich um den ersten wasserstoffbetriebenen Skidoo, ein Forschungsprojekt von Rotax gemeinsam mit dem Wasserstoffspezialisten HyCentA Research. Der emissionsfreie und geräuschlose Antrieb soll in weiterer Folge auch auf Quads eingesetzt werden, die im Sommerseilbahnbetrieb stehen.



Helmut Holzinger, Obmann der Fachgruppe Seilbahnen der WKOÖ, setzt auf Nachhaltigkeit.

BILD: WKOÖ/HINTERRAMSKOGLER



Für alle Fälle

Immoos ist der kompetente
Partner für kunden-
spezifische Lösungen.



Premiumkabinen Diamond EVO für höchsten Fahrkomfort und Sicherheit für Familien.

BILDER (7): FVM/WIESER



Synergieeffekte: 100 Prozent der Pisten sind technisch beschneit und auch hier setzt man auf Südtiroler Qualität, wenn man auch in jüngster Zeit zunehmend die „Farbe“ gewechselt hat.

Einsatz vor der Haustür



Leitner in Ladurns:

Mit der neuen 10er-Kabinenbahn ist die Modernisierung des Familienskiagebiets am Brenner abgeschlossen.

Dass auch der neue Hauptzubringer in Ladurns eine Leitner-Anlage sein wird, ist im buchstäblichen Sinne naheliegend, ist der traditionelle Tourismusort im Pflerschtal doch kaum zehn Kilometer vom Firmensitz in Sterzing entfernt. Da somit die Anlagen in Ladurns vom Leitner-Team immer wieder gerne genutzt werden, um Kundendelegationen den praktischen Einsatz der aktuellen Tech-

nologien präsentieren zu können, repräsentiert der neue Hauptzubringer logischerweise ein Best-of der aktuellen Seilbahntechnologie aus Sterzing: Die mit Premiumkabinen Diamond EVO und DirectDrive ausgestattete Anlage bietet höchsten Fahrkomfort für die Gäste – bei einer deutlich verkürzten Fahrzeit gegenüber der bisherigen Anlage, einer kuppelbaren 4er-Sesselbahn aus dem Jahre

1999. GF Daniel Girtler über den Sprung von einer 4er-Sesselbahn zu einer 10er-Kabine: „Gerade für Familien, Senioren und nicht zuletzt für den umfassenden Sommerbetrieb sind der Komfort und die Sicherheit einer Kabine mittlerweile einfach unverzichtbar.“

Neben dem Bau einer neuen Mittelstation mit einseitigem Zu- und Ausstieg samt neuem Kinderland und Leitner-Schlepplift erfolgen gemeinsam mit dem Bahnbau noch weitere Erneuerungen. Mit dem Umbau der Talstation ist etwa die Integration eines Skiverleihs, Ski-depots, des Skischulbüros und neuer Ticketschalter verbunden. Zudem wird das Skigebiet rund um die Mittelstation um eine speziell für Anfänger konzipierte Skipiste erweitert.

Zusammen mit dem 2019 neu errichteten 6er-Sessellift Wasteneegg, der neuen Beschneiungsanlage und den neuen Pistenfahrzeugen ist die neue Kabinenbahn somit der krönende Abschluss der Modernisierung des Skigebiets.

Technische Daten

10er-Hochgeschwindigkeits-Kabinenbahn (kuppelbar)

- Talstation: 1140 m
- Bergstation: 1730 m
- Höhendifferenz: 575 m
- Länge: 1623 m
- Geschwindigkeit: 6 m/s
- Fahrzeit: 5,25 min
- Förderleistung: 2000 P/h



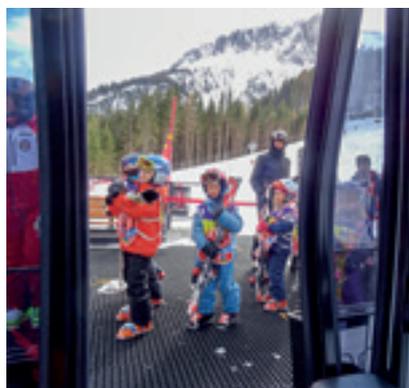
Technische Besonderheit: eine einseitige Mittelstation für den Zustieg in die Bergfahrt.



Referenzobjekt: Aus naheliegenden Gründen werden die Anlagen in Ladurns gern von Sterzing aus Kundendelegationen präsentiert.



Die neue 10er-Kabinenbahn ist der krönende Abschluss der Modernisierung des Skigebiets am Brenner.



Gerade für die kleinsten Skigäste bietet die neue Bahn optimale Voraussetzungen für den Skispaß.



In der Bergstation ist der Garagierbahnhof von der Station abgesetzt, um dazwischen eine Durchfahrt zum benachbarten Bergrestaurant zu ermöglichen.

Sunkids neuer Zauberteppich: Startklar für die nächste Generation



Seit der Gründung von Sunkid im Jahre 1996 ist die Optimierung bestehender sowie die Entwicklung neuer Transportlösungen ein zentraler Bereich des Unternehmens. Im Jahr 2022 wird eine neue Generation der Förderbänder mit vielen Innovationen aufwarten!

In enger Zusammenarbeit mit Kunden, Forschungsinstituten und spezialisierten Partner-Unternehmen kann Sunkid auch in Zukunft stetig noch bessere Personenbeförderungslösungen anbieten. So wurde in den vergangenen Jahren viel in die Neu- und Weiterentwicklung der Förderbänder investiert.

In diesem Jahr präsentiert Sunkid eine komplett neue Generation seines Förderbandes – die Type N.

Die Type N – Startklar für die neue Generation

Die Type N setzt einen neuen Standard in der Personenbeförderung. Sie vereint

beste Qualität mit optimaler Ressourcennutzung und höchster Benutzerfreundlichkeit: „Die völlig neu konzipierten Komponenten sind mit zahlreichen technischen Innovationen ausgestattet, welche zum einen zu einer noch rascheren Montage beitragen und zum anderen ein noch höheres Leistungsvermögen und langfristige Betriebssicherheit garantieren“ – Herbert Zopf, CTO Sunkid Unternehmensgruppe.

Außerdem bietet die neu integrierte Schaltanlage ein neues Usability-Konzept und setzt in puncto Wartung und Bedienung der Anlage neue Maßstäbe.

Noch einfachere und raschere Montage

Neu konzipierte, einheitliche und gewichtsoptimierte Mittelsegmente (in 4- oder 2-Meter-Modulen) erleichtern die Montage vor Ort maßgeblich. So sorgen zum Beispiel neue Hakensysteme und Verbindungsplatten zwischen und an den Segmenten für noch einfachere Montage und reduzierten Personal- und Werkzeugeinsatz.

Nachhaltige Logistiklösung

In den vergangenen Jahren gab es immer wieder verschiedene Ausführungen und Produkt-Typen. Durch diese Ausführungsbreite und -tiefe war einerseits die Produktion von Neuanlagen entsprechend aufwendig und andererseits natürlich auch das Ersatzteilwesen sehr umfangreich.

Mit der völlig neu entwickelten Type N wurde ein einheitlicher Standard geschaffen, mit dem Sunkid die gesamten Anwendungsbereiche (Skiförderbänder, Logistiklösungen, Sommeranwendungen, Wasserförderbänder etc.) in allen Varianten abdecken kann.

Dies ermöglicht raschere Projektumsetzungszeiten, reduzierte Anzahl von Bauteilen sowie einen einfacheren lebenslangen Kunden-Support einer Anlage.

Zusätzlich sind die neuen Bauteile noch besser stapelbar und können somit kompakter und mit weniger Lkw-Lademetern transportiert werden. In die Entwicklung sind 25 Jahre Know-how aus über 3900 weltweiten Installationen eingeflossen.

Zum Beispiel sorgt ein neu konzipierter Kunststoff-Gleittisch für eine Reduktion der Reibung und der Sogwirkung zwischen Fördergurt und Lauffläche. Seitlich auslaufende Kanäle ermöglichen zudem einen einfachen Wasserabfluss. Seitliche Fördergurt-Führungsrollen garantieren einen sauberen Gurtlauf und optimieren den Verschleiß auf der Seite des Fördergurtes.

Ein weiteres Highlight ist sicherlich die Fördergurt-Abdeckleiste aus Aluminium, welche in 5 Stufen höhenverstellbar ist und somit den perfekten Abschluss zwischen Gurt und Abdeckung ermöglicht. Dies wirkt sich alles in einer Reduktion der Reibung aus, wodurch der Energieverbrauch gesenkt werden kann. Zudem wird für eine noch längere Lebensdauer der Anlage gesorgt.

Integrierte Kabeltassen und zusätzliche Stauräume bei der Berg- und der Talstation sorgen für eine saubere Kabelführung und Schutz vor Umwelteinflüssen.

Auch die Überdachungs-Lösungen für

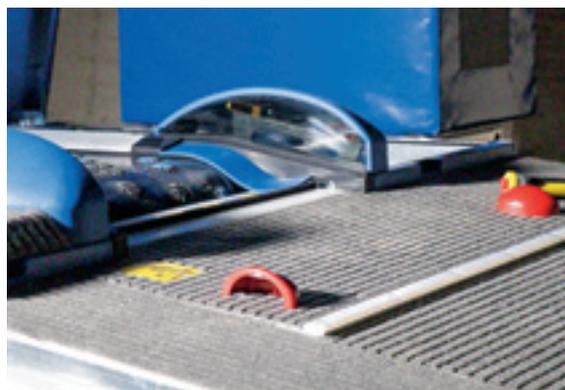
die Förderbänder wurden weiterentwickelt und fügen sich mit innovativen Designlösungen nahtlos in die neue Generation Type N ein.

Sicherheit als Maxime

Bei der Entwicklung wurde der Sicherheit für Passagiere, aber auch dem Wartungspersonal höchste Aufmerksamkeit geschenkt. So ist z. B. die Abdeckung für die doppelte Lichtschranke beim Ausstieg so geformt, dass das Risiko eines Hängenbleibens mit Gegenständen minimiert werden kann. Alle Abdeckungen, sowohl bei der Berg- als auch der Talstation, sind mit Sicherheitssensoren versehen und stoppen die Anlage sofort, sobald eine Abdeckung im normalen Betriebsmodus geöffnet wird.

Über einen speziellen Zustimmungstaster kann die Anlage im Wartungsbetrieb einfach und sicher vom Bedienpersonal betrieben werden.

Die Type N entspricht sämtlichen weltweiten aktuellen Behörden-Vorschriften. Die neue Förderband-Generation Type N wird von Sunkid erstmals auf der Mountain-Planet-Messe in Grenoble der Öffentlichkeit präsentiert. Zahlreiche Anlagen laufen aber bereits seit der heurigen Wintersaison 2021/22 im Alpenraum.

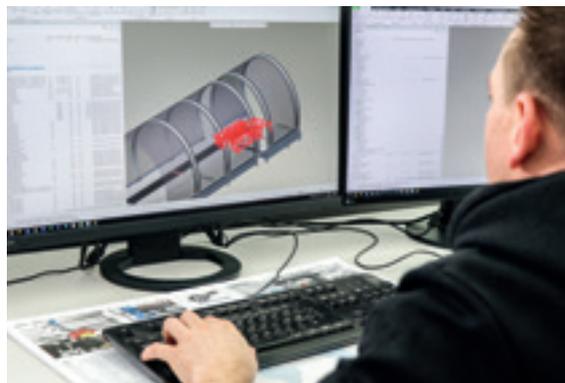


Neu konzipierte Lichtschranke beim Ausstieg.

BILDER (5): SUNKID



Komplett neu überarbeitetes Multi-Touch-HMI (Display).



Mitarbeiter bei der Konstruktion einer Type-N-Anlage.

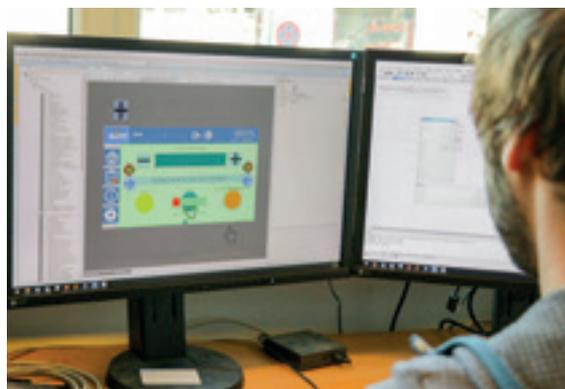
Maximale Bedienerfreundlichkeit mit Schaltanlage i-CONTROL®:

Das Herzstück der Type N ist die neue elektrische Steuerung i-CONTROL®. Diese neue Steuerung wurde im Winter 2020/21 bereits intensiv bei mehreren Anlagen getestet und wird von Sunkid bereits seit dem heurigen Winter 2021/22 serienmäßig bei allen Anlagen im Alpenraum eingesetzt.

Das neu entwickelte Bediensystem stellt den aktuellen Betriebszustand anschaulich und übersichtlich dar und führt den User einfach durch alle Funktionen.

Die Key-Features der i-CONTROL®:

- Multi-Touch-HMI (Display) mit allen relevanten Informationen für Betrieb, Wartung und Fehlerbehebung
 - Inklusive 4 unterschiedlicher passwortgeschützter Benutzergruppen mit jeweilig definierter Freigabe von Funktionen
 - Inklusive digitalen (dokumentierten) Wartungsplans der Anlage
- Fernzugriff auf die Elektrosteuerung über das Internet für Kunde und Hersteller (für erweiterte Kundenbetreuung)
- Regelmäßige Berichte per E-Mail über die wichtigsten Betriebsdaten (wie Auslastung etc.) an verschiedene Empfänger (Kunde oder Hersteller)



Neues Feature: Fernzugriff (Remote) auf die Elektrosteuerung.



Die neue Goldseebahn ist das Herzstück im kinder- und familienfreundlichen Goldpark.

BILDER (5): FVM/WIESER

Familien Spaß am Reschenpass



Die neue 6er-Sesselbahn ersetzte drei bisherige Schlepplifte.

Doppelmayr in Nauders: Die neue Goldseebahn ist das Herzstück im kinder- und familienfreundlichen Goldpark.

Seit Dezember bereichert die neue 6er-Sesselbahn das Wintersportangebot der Skiregion am Dreiländereck zwischen dem Tiroler Oberland, dem Südtiroler Vinschgau und dem Schweizer Engadin. Das Skiareal Goldpark mit der neuen Goldseebahn, der neuen Goldseepiste und der Snow-Base Bergkastel bildet das Herz des Skigebiets Nauders am Reschenpass.

Und die neue Bahn führt die Winterurlauber zur neuen familien- und kinderfreundlichen Goldseepiste. Auf der breiten und durchgängig blauen Piste hat man ausreichend Platz zum Skifahren, um den Urlaub auf dem Berg perfekt zu genießen.

Zum neuen Goldpark gehören zudem die

neue Snow-Base Bergkastel sowie das Nauderixland. Das neue öffentliche Areal am Bergkastel ist mit zwei hochmodernen, überdachten Förderbändern ausgestattet und eignet sich besonders gut für Anfänger und Einsteiger.

Die neue Anlage der familien- und kinderfreundlichen 6er-Sesselbahn ersetzte drei bisherige Schlepplifte. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 5,5 Metern pro Sekunde gelangen Wintersportler dann von der Talstation der Goldseebahn auf 2070 Höhenmetern in 3,1 Minuten zu den Skipisten.

Insgesamt können 2400 Personen pro Stunde mit der neuen Bahn befördert werden. „Und bereits die ersten Monate haben gezeigt, dass die Anlage hinsicht-



Sicherer Familienkomfort: gepolsterte Einzelplätze mit Nackenstütze und Sitzheizung – dazu eine eigene Kindersicherung.

lich Leistungsfähigkeit, Komfort und Sicherheit genau die von ihr erwarteten Voraussetzungen erfüllt und von den Menschen bestens angenommen wird“, sagt Marketingleiter Karl Folie beim FvM-Lokalausgesein.

Komfort & Sicherheit

Während der Fahrt ist maximaler Komfort angesagt, denn jeder gepolsterte Einzelplatz ist mit einer Rückenlehne inklusive Nackenstütze ausgestattet und

hat eine eigene Kindersicherung sowie Sitzheizung. Auch ein automatischer Schließbügel sorgt für zusätzliche Sicherheit.

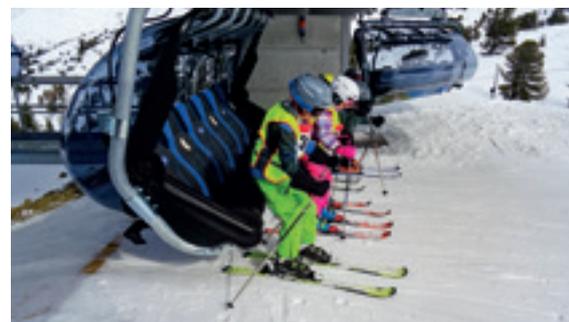
Die 6er-Sesselbahn im zeitlosen Design und mit den großflächig verglasten Front- und Heckwänden trägt zu Recht den Titel der „First-Class-Bahn“. Durch die Wetterhaube genießen Fahrgäste bei jedem Wetter eine geschützte Fahrt und darüber hinaus einen wunderschönen Panoramablick.



Mit einer Geschwindigkeit von 5,5 Metern pro Sekunde gelangen Wintersportler von der Talstation der Goldseebahn in 3,1 Minuten zu den Skipisten.

Technische Daten

- Kuppelbare 6er-Sesselbahn mit Bubbles
- Sitzheizung
- Wetterschutzhaube
- Kindersicherung an jedem Sitzplatz
- Automatischer Sitzbügel
- Max. Geschwindigkeit: 5,5 m/s
- Fahrzeit: 3,1 min
- 41 Sessel
- Förderleistung: 2400 P/h
- 9 Stützen
- Im Sommerbetrieb Fahrradtransport mit Bike-Clip am Sessel
- Talstation: 2070 m
- Bergstation: 2240 m



Eine klassische Wiederholeranlage: Insgesamt können 2400 Personen pro Stunde mit der neuen Bahn befördert werden.

Leogang: Letztes Puzzlestück wird fertig



Eine kuppelbare 8er-Sesselbahn wird kommende Saison die Gäste noch komfortabler auf den Hausberg – den Großen Asitz – befördern. Mit dem Bau der neuen Asitzkogelbahn wird die wichtige Verbindung zwischen der Saalbacher und der Leoganger Seite auf einen zeitgemäßen Standard gebracht.

BILD: MELZER & HOPFNER

Die Seilbahnplaner Melzer & Hopfner beim Neubau der 8-SBK Asitzkogelbahn, Leogang.

diesmal wieder State-of-the-Art-Technik mit zeitgemäßer Architektur kombiniert. Insofern stellt die Asitzkogelbahn einen weiteren Meilenstein für Leogang im Wettbewerb der Top-Wintersportregionen dar – die Baukosten für die Anlage betragen zirka elf Millionen Euro.

Technische Daten: 8-SBK Asitzkogelbahn

- Förderleistung: 3700 P/h
- Fahrgeschwindigkeit: 6,00 m/s
- Folgezeit: 7,78 s
- Gehängeabstand: 46,70 m
- Fassungsraum Sessel: 8 P
- Spurweite Strecke: 7,70 m

- Höhe Talstation: 1674,17 m ü. d. A.
- Höhe Bergstation: 1910,67 m ü. d. A.
- Höhenunterschied: 236,50 m
- Horizontale Bahnlänge: 755,00 m
- Schräge Bahnlänge: 793,85 m
- Mittlere Neigung: 31,32%
- Fahrzeit: 2,90 min
- Antrieb: Tal
- Abspannung: Tal
- Fahrzeuge: 44
- Stützenstandpunkte: 8

Motorleistung

- Betrieb: 403 kW
- Anfahren: 522 kW
- Seil-Dm.: 48 mm

Mit dem Bau der 8-SBK Asitz-Gipfelbahn 2008 und der 8-SBK Muldenbahn 2018 ist es den Leoganger Bergbahnen gelungen, die Asitzmulde in den vergangenen Jahren mit modernen Aufstiegshilfen auszustatten und den Fahrgästen Premiumqualität zur Verfügung zu stellen. In diesem Jahr steht nunmehr die Modernisierung der Aufstiegshilfe auf den Großen Asitz im Fokus: Die kuppelbare 6er-Sesselbahn Sportbahn 2000 wird nach über 20-jährigem Betrieb und mehr als 15.000.000 Beförderungen in Leogang abgebaut (und nachhaltig in Polen wiedererrichtet). In Leogang wird aber ab der Wintersaison 2022/23 eine kuppelbare 8er-Sesselbahn aus dem Hause Doppelmayr die Gäste noch komfortabler auf den Hausberg – den Großen Asitz – befördern. Mit dem Bau der neuen Asitzkogelbahn wird die wichtige Verbindung zwischen der Saalbacher und der Leoganger Seite in Sachen Kapazität und Komfort auf einen Stand gebracht, der den Anforderungen der kommenden Jahre entspricht. Mit der neuen Anlage werden nicht nur Wartezeiten der Vergangenheit angehören; es wird, wie bei jedem Seilbahnprojekt in Leogang, auch

Fertigstellung: Wintersaison 2022/23

Die Wintersportdestination Leogang bildet gemeinsam mit den Partnern Saalbach, Hinterglemm und Fieberbrunn den „Skicircus“, eine der führenden Wintersportregionen im Alpenraum. Gemeinsam werden in den vier Orten 70 Seilbahnanlagen und Lifte betrieben; dabei stehen den Gästen 270 Pistenkilometer – zum größten Teil technisch beschneibar – zur Verfügung. Und gemeinsam mit der Schmitenhöhe in Zell am See und dem Kitzsteinhorn in Kaprun bildet der Skicircus den Alpin-Card-Ticketverbund der führenden Pinzgauer Skiregionen. Um aber dieses hohe Niveau zu halten, ist auch der Skicircus laufend gefordert, sein System immer wieder aufs Neue zu hinterfragen und die Zeichen der Zeit zu erkennen: In den vergangenen Jahren hat der Skicircus daher sehr viel in die technische Infrastruktur investiert – die Qualität stellt höchsten internationalen Standard dar. Die Asitzkogelbahn ist eine der Schlüsselanlagen beim Gebietswechsel der Skigäste zwischen dem Leoganger und dem Glemmtaler Skiraum. Sie wurde bisher als kuppelbare 6er-Sesselbahn betrieben; aber deren Förderleistung war zuletzt für die aktuellen Anforderungen

zu gering. Zudem waren die Platzverhältnisse in der Talstation beengt. Es war also die grundlegende Aufgabe, den Talstationsbereich zu entflechten und damit attraktiver zu machen. Die Erhöhung der Förderleistung war ein weiteres Muss. Für diese anspruchsvolle Aufgabe engagierte man in Leogang die langjährigen Planungspartner Melzer & Hopfner aus Bregenz. Basierend auf einer Gesamtstudie des kompletten Leoganger Bereichs wurde letztendlich eine Hochleistungsbahn auf höchstem Niveau konzipiert. Die Talstation wurde nach Süden abgerückt, um mehr Platz für die deutlich höhere Transportkapazität zu schaffen. Die Bergstation liegt unverändert, hier wurden lediglich die Anbindungen an die bestehenden Pisten optimiert. Technisch repräsentiert die neue Bahn den aktuellen Stand modernster Seilbahntechnik: Die Fahrzeuge funktionieren vollautomatisch, also mit automatischem Schließen,

Verriegeln, Überwachen und Öffnen der Fahrbetriebsmittel. Damit ist es möglich, auch sieben Kinder mit nur einer Begleitperson zu transportieren. Die gepolsterten und beheizten Sitzbänke im eigenen Leogang-Design bieten höchsten Komfort und runden das Angebot ab.

Photovoltaik & Direktantrieb

Bei der Planung der neuen Asitzkogelbahn spielte das Thema Nachhaltigkeit eine bedeutende Rolle. So wird die südseitige Fassade der Talstation mit einer rund 100 Quadratmeter großen Photovoltaikanlage ausgestattet. Beim Antrieb fiel die Entscheidung auf einen besonders effizienten und stromsparenden Direktantrieb. Sämtliche Fahrzeuge der Anlage werden in der Talstation „stationsgaragiert“; somit konnte der Platzverbrauch der Gebäude auf ein Minimum reduziert werden. Dafür bieten die Gebäude einige architektonische High-

lights: Die baulichen Konzepte von Melzer & Hopfner wurden vom heimischen Baumeister Fred Waltl – W2 Manufaktur – architektonisch umgesetzt, um den einheitlichen Baustil bei den Leoganger Stationen mit den Materialien Glas, Stein und Anthrazitplatten herzustellen. So wird das aus dem Aushub gewonnene Gestein in Form von Gabionen als Fassadenelement weiterverwendet. Die Baugenehmigung für das Projekt erging bereits im August 2020, sodass erste Vorarbeiten bereits im selben Jahr erledigt werden konnten. Direkt im Anschluss an die aktuelle Wintersaison wird nunmehr mit den Bauarbeiten sowie dem Abtrag der bestehenden Anlage begonnen. Auf Basis fundierter Detailplanungen und Terminkoordination wird diese komplexe Baustelle in nur gut fünf Monaten abgewickelt sein, sodass die neue 8-SBK Asitzkogelbahn pünktlich zur Wintersaison 2022/23 in Betrieb gehen wird.

Garaventa baute größte Pendelbahn Chinas

Seit Dezember 2021 bringt die größte Pendelbahn Chinas ihre Ausflugsgäste zum beliebten Cliffwalk und der Wasserfallarena von Baoquan.

Die Region Baoquan in der Provinz Henan ist mit ihrem nationalen Waldreservat, den roten Felsschluchten des Taihang-Gebirges und den Wasserfällen ein attraktives Ausflugsziel. Eine neue Seilbahn schafft eine schnelle Verbindung auf die markante Erhöhung von Baoquan. Die beiden CWA-Kabinen mit einem Fassungsvermögen von 162 Personen bieten mit einem Glasbodenelement einen besonderen Ausblick: Während der Fahrt überqueren die Fahrgäste das Baoquan-Reservoir und einen Stausee, der zur Stromerzeugung in einem Pumpspeicherkraftwerk dient.

162-ATW Baoquan, Provinz Henan, China

- Kunde: Henan Baoquan Tourism Co., Ltd.
- Schräge Länge: 1100 m
- Höhenunterschied: 334 m
- Förderleistung: 2084 P/h
- Fahrgeschwindigkeit: 10 m/s



BILDER (2): FVM/WIESER





Zum Projekt gehören eine neue Schieberkammer, eine Notentleerung sowie eine neue Pistenverbindung auf einer Länge von 650 Metern. Die Pistenfläche wurde um zirka 1,2 Hektar erweitert.

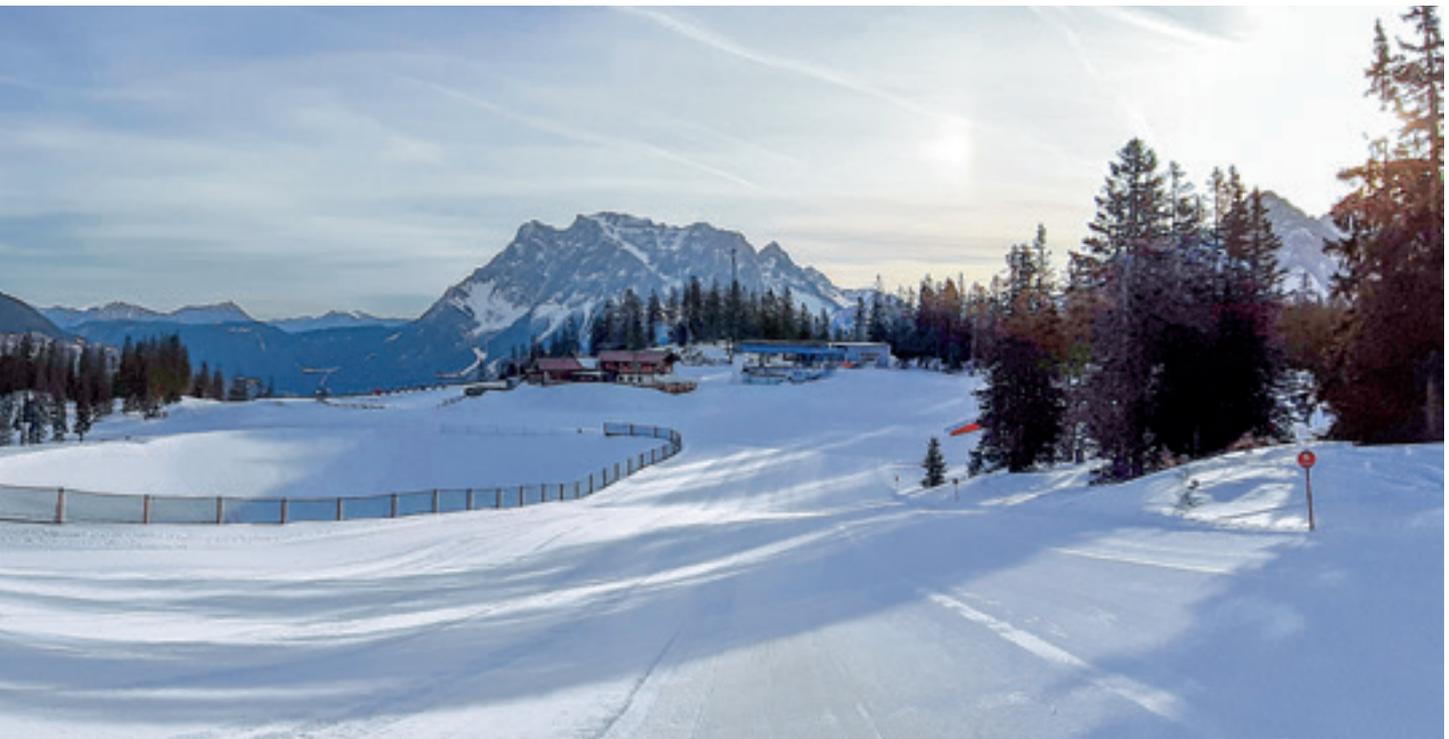
Neuer Teich für Lermoos

Die Berglifte Lermoos investieren gemeinsam mit den Planungsprofis von Klenkhart & Partner laufend in die Verbesserung der Infrastruktur.

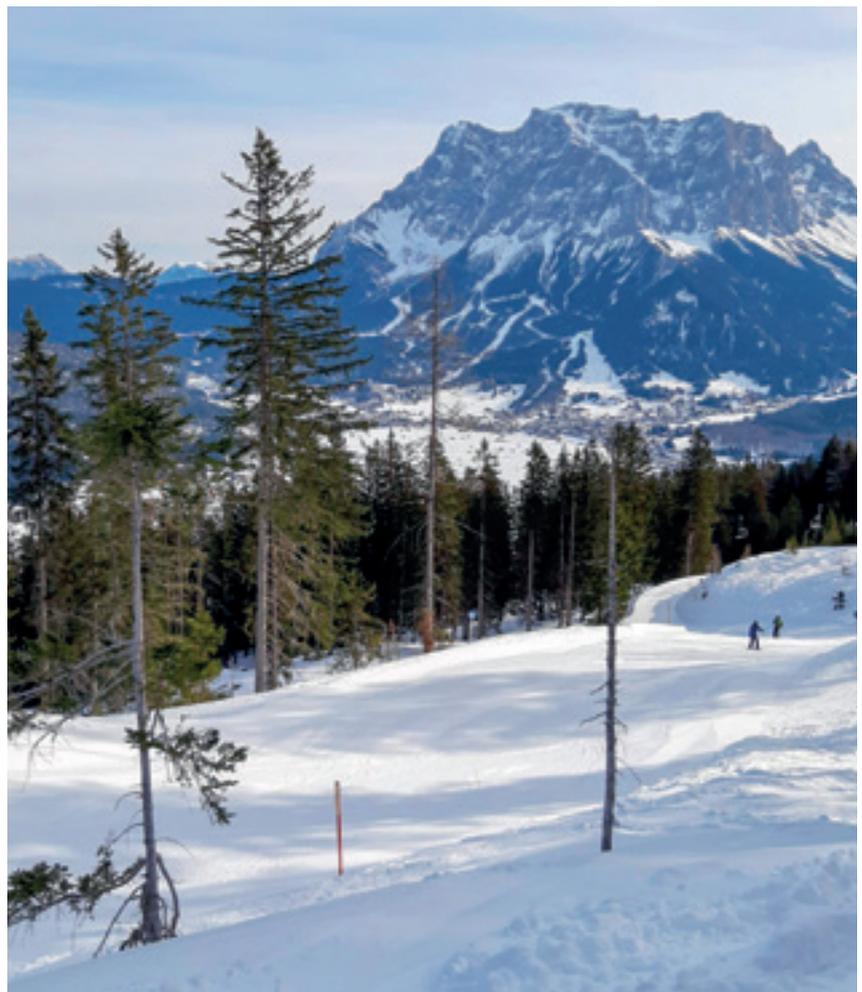


Der neue Teich Grubiglücke II wurde mit einem Fassungsvermögen von 46.000 Kubikmetern konzipiert.

Das Skigebiet Lermoos – Grubigstein verfügt über 27 Pistenkilometer, die sowohl bei Anfängern als auch Könnern gleichermaßen beliebt sind. Daher wird auch großer Wert auf die permanente Adaptierung und Aktualisierung des Wintersportangebots gelegt. Bereits 1996 beauftragten die Berglifte Giselher Langes Klenkhart & Partner mit der Planung und Errichtung einer Beschneiungsanlage. Seit damals sind die Profis aus Absam sowohl planerisch als auch beratend federführend bei den Infrastrukturverbesserungen im Skigebiet. Sukzessive wurden Anlagen erweitert bzw. technisch adaptiert. Mittlerweile ist der gesamte Pistenbereich mit einer Anlage zur technischen Beschneiung ausgestattet. Dadurch wurde auch die Errichtung eines zweiten Speicherteichs notwendig, um die Wasserbereitstellung für die Beschneiungs-



leitungen zu sichern. Der neue Speicherteich wurde in unmittelbarer Nähe zum Speicherteich Grubiglücke I angesiedelt. Dieser erfreute sich bereits bei den Sommergästen der Grubigalm höchster Beliebtheit. Der neue Teich Grubiglücke II wurde mit einem Fassungsvermögen von 46.000 Kubikmetern konzipiert. Zum Projekt gehören eine neue Schieberkammer, eine Notentleerung sowie eine neue Pistenverbindung auf einer Länge von 650 Metern. Die Pistenfläche wurde um zirka 1,2 Hektar erweitert. Alle Maßnahmen wurden so konzipiert, dass viele Arbeiten perfekt ineinandergreifen. So wurde zum Beispiel das Aushubmaterial des Teichs gleich für den Pistenbau verwendet, indem eine ausgeprägte Geländemulde damit aufgefüllt wurde. Die neue Piste im Bereich der Almabfahrt stellt eine zusätzliche Verbindung zwischen Bergstation und Mittelstation dar. Dort mündet sie in den bereits bestehenden Skiweg und entlastet dadurch die Pistenfrequenz im oberen Bereich. Diese Maßnahmen haben sich im heurigen Winter bereits bestens bewährt. Klenkhart & Partner zeichneten für die gesamte Projektsteuerung verantwortlich, was auch sämtliche behördlichen Einreichungen und die Ausschreibungen beinhaltete. Dazu kamen die technische und die kaufmännische Oberbauaufsicht.



Die neue Piste im Bereich der Almabfahrt stellt eine zusätzliche Verbindung zwischen Bergstation und Mittelstation dar.

BILDER (3): KLENKHART & PARTNER/BERGLIFTE GISELHER LANGES



Wyssen 2K: Sicherheit durch Innovation

Sprengen ohne Sprengstoff: Im Gegensatz zu herkömmlichen Sprengladungen, die immer das Risiko einer Detonation bergen, wird die Wyssen-2K-Ladung erst kurz vor dem Einsatz zum Wirkstoff.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Sprengladungen ist Wyssen 2K besonders sicher bei Einsatz und Lagerung.

Damit ist die Ladung besonders sicher und zugleich sehr einfach in der Handhabung. Welche Vorteile sich bei Lagerung und Transport zeigen, erläutert Andreas Egger, Entwicklungsleiter von 2K, im FvM-Gespräch.

Seit wann gibt es 2K?

Andreas Egger: Die Ladung wurde 2017/18 entwickelt und ist seit dem Winter 2018/19 im Einsatz. Bis heute

wurden mehr als 700 Ladungen zur vorbeugenden Lawinenauslösung genutzt.

Was war der Grund für die Entwicklung?

Es war uns wichtig, die Sicherheit bei der Ladungsvorbereitung zu erhöhen. Auch das Handling bei der Bereitstellung der Ladungen sollte vereinfacht werden. Insbesondere ist die Länge der Sicherheitszündschnur besonders wichtig. Außerdem sollte die Lagerung des Gefahrguts im Vergleich mit Sprengstoff wesentlich einfacher und sicherer sein. Daher hat unser Firmengründer Samuel Wyssen (der leider vor zwei Jahren bei einem Flugzeugunglück ums Leben kam – Anm. der Red.) noch die Entwicklung dieser Innovation eingeleitet.

Worin unterscheidet sich 2K von anderen Lawinensystemen?

Im Gegensatz zu herkömmlichen Sprengladungen, die immer das Risiko einer unkontrollierten Detonation beinhalten, wird die Wyssen 2K erst unmittelbar vor der Verwendung zu Sprengstoff. Falls bei einem Versager die Ladung nicht durch die Sprengkapseln zerstört wird oder nicht geborgen werden kann und im Gelände bleibt, wird diese innerhalb von längstens zwei Wochen wirkungslos.

Was heißt „ohne Sprengstoff“ konkret? Wodurch wird die Detonation ausgelöst?

Die Wyssen 2K besteht aus einer Flüssigkeit und einem Feststoff. Diese beiden Bestandteile werden erst unmittelbar vor dem Zünden zu einem detonationsfähigen Stoff vermischt. Bei der Lagerung und im Magazinkasten sind die beiden Stoffe getrennt im jeweiligen Behälter und können sich nicht mischen. Tests haben gezeigt, dass auch eine unbeabsichtigte Zündung der Sprengkapseln im Magazinkasten oder bei der Bereitstellung keine wesentlichen Schäden verursachte. Die Zündung erfolgt nach dem bewährten Prinzip mit der Sprengkapsel Nr. 8. Die Wyssen 2K mischt bei der Verwendung mit den Sprengmasten der Firma Wyssen Avalanche Control automatisch, nachdem sie den Magazinkasten verlassen hat.

Wie ist das System von den Kunden angenommen worden?

Das Feedback unserer Kunden ist sehr positiv. Die Bereitstellung der Ladungen konnte vereinfacht und der Zeitaufwand reduziert werden. Die erhöhte Sicherheit wird sehr geschätzt. Die Wirkung der Detonation ist gemäß Aussage der Kunden identisch mit herkömmlichen Sprengladungen und das System ist mit allen



Andreas Egger: „Bis heute wurde 2K in über 700 Ladungen zur vorbeugenden Lawinenauslösung genutzt.“



Lawinensysteme von Wyssen sind weltweit im Einsatz.



BILDER (6): WYSSEN

unseren Anlagen kompatibel. Daher ist es dem Kunden überlassen, für welches Produkt er sich entscheidet. Aber immer mehr Kunden wechseln auf die Wyssen-

2K-Ladung. Auch bei Kunden, die nicht über die nötige Infrastruktur für die Sprengstofflagerung verfügen, ist sie sehr beliebt.



Das 2K-System ist mit allen Wyssen-Sprengmasten kompatibel.

Einsatz in Saas-Fee

Albert Hegner, Pisten-Rettungsleiter im Skigebiet von Saas-Fee, über den Einsatz von Wyssen in der Walliser Top-Wintersportregion.

Welche Aufgaben hat die Lawinensicherung im Gebiet Saas-Fee?

Albert Hegner: Wir haben zum einen die Sicherung des Dorfes zu gewährleisten und auf der anderen Seite die Sicherheit des Skibetriebs auf den Pisten zu garantieren. Die Herausforderungen dabei sind, bei einer entsprechenden Wetterlage, also Schneefall und schlechter Sicht, so schnell wie möglich die Lawinensituation zu entschärfen.

Welche Technologien und Methoden setzen Sie ein?

Zum einen benutzen wir Helikopter für die Luftsprengungen per Hand und auf der anderen Seite die fixen Lawinensysteme, also die Sprengmasten von Wyssen sowie drei Sprengseilbahnen. So haben wir aktuell sieben Sprengmasten und auch eine Sprengseilbahn ist von Wyssen.

Die vier Wyssen-Sprengmasten auf der Mischabel-Seite werden vor allem für die Dorfsicherung eingesetzt. Die drei anderen Anlagen werden für die Sicherung der Pisten verwendet.



Die Wyssen 2K besteht aus einer Flüssigkeit und einem Feststoff: Diese beiden Bestandteile werden erst unmittelbar vor dem Zünden zu einem detonationsfähigen Stoff vermischt.

MELZER & HOPFNER



Studien | Seilbahntechnik | Hochbau | Bauleitung



12er Bahn
Fiss, Tirol



Lärchkogelbahn
Schladming, Stmk.



12er Kogelbahn
Hinterglemm, Sbg.



3K k-connection
Kaprun, Sbg.



Stuanmandlbahn
Gerlos, Tirol





Bartholet hat immer wieder besondere Seilbahninnovationen entwickelt, wie zum Beispiel die „Übereinander“-Seilbahn in Brest.

BILDER (3): FVM/WIESER



Ein besonderer Erfolg von Bartholet war die sogenannte Porsche-Kabine.

Bartholet wird Teil von HTI

Die Unternehmensgruppe High Technology Industries (HTI = Firmengruppe Leitner) hat den bisherigen Private Equity Fund Cedarlake Capital abgelöst und wird somit Mehrheitseigentümer und strategischer Partner des Schweizer Seilbahnherstellers Bartholet.



Der Standort Flums wird in die globale Struktur der HTI-Unternehmensgruppe integriert.

Die Gründerfamilie aus Flums bleibt nach wie vor im Aktionariat und Roland Bartholet führt weiterhin als VR-Präsident und CEO mit dem heutigen Management das Unternehmen. Das Schweizer Unternehmen mit seinen derzeit rund 450 Mitarbeitenden wird unter dem Namen „Bartholet“ bestehen bleiben und als Teil der Unternehmensgruppe HTI, unter deren Dach Leitner und Poma (seilgezogene Personentransportsysteme), Prinoth und Jarraff (Pisten- und Ketten-Nutzfahrzeuge), Demaclenko (Beschneigungsanlagen), Leitwind (Windkraftanlagen) und Agudio (Materialseilbahnen) vereint sind, seine Tätigkeit weiterführen.

Der Standort Flums wird in die globale Struktur der HTI-Unternehmensgruppe integriert, die bereits von Italien bis Österreich, von Frankreich bis zur Slowakei, von den Vereinigten Staaten und Kanada nach Indien, Deutschland und China reicht und somit mit ihrem umfangreichen Netzwerk den Kunden aller Welt zur Verfügung steht.



KOMPETENZ ALPINE INFRASTRUKTUR

Das umfassende Know-how aus Wasserwirtschaft, Energieversorgung, Umweltmanagement, Hochbau und Verkehrswegeplanung macht uns zu einem der führenden Unternehmen im Bereich Alpine Infrastruktur. Mit viel Erfahrung entwickelt, plant, organisiert und beaufsichtigt unser engagiertes Team von über 70 Mitarbeitern innovative Projekte im gesamten Alpenraum.



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

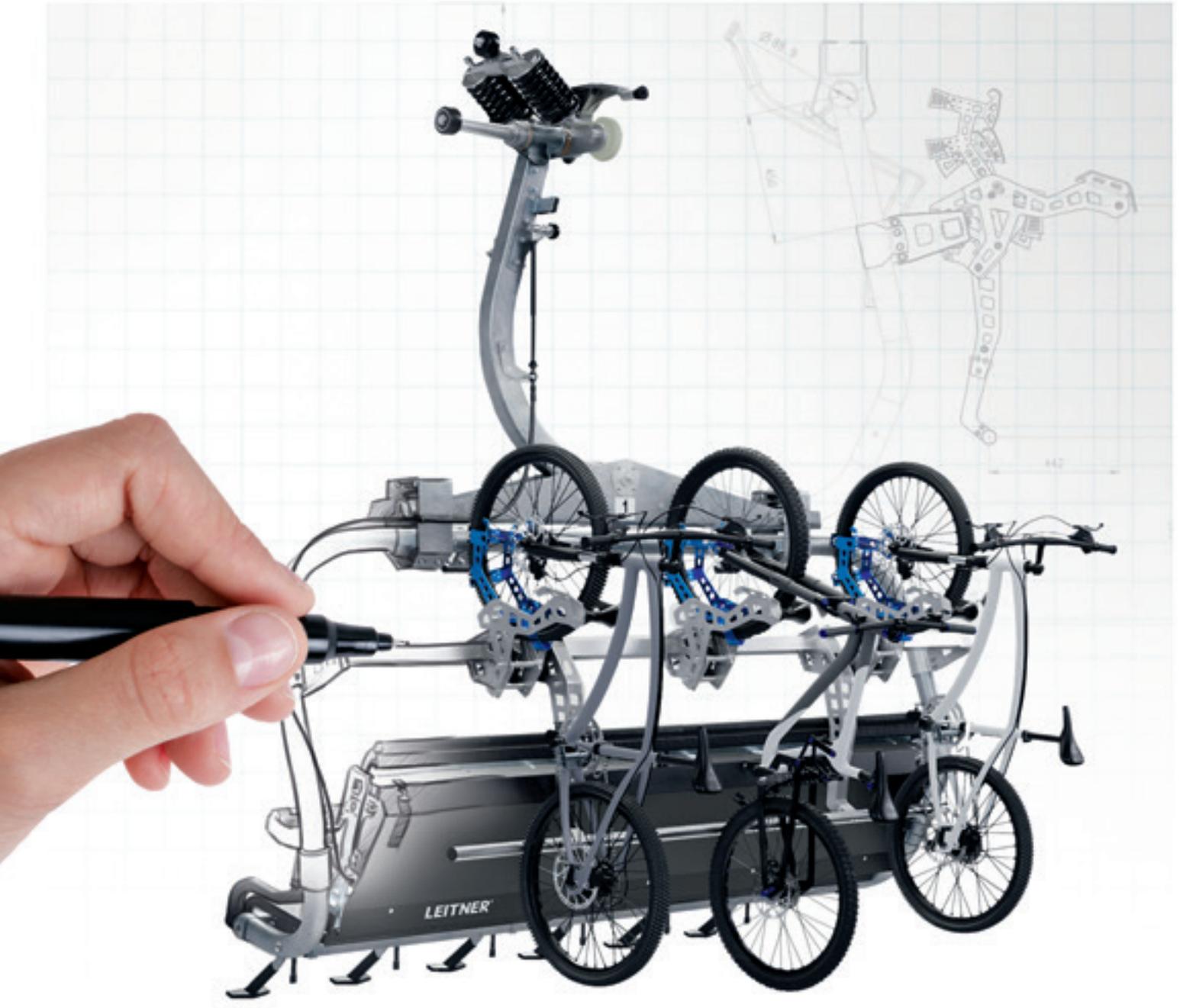
Kulturtechnik+
Wasserwirtschaft

Energieversorgung+
Umwelttechnik

Alpintechnik+
Schneeanlagen

Baumanagement+
Hochbau

Verkehrswege+
Freizeitanlagen



Die LEITNER Bike-Halterung

Individualität ist Teil unseres Standards.

Einfachste Montage und sicherer Transport von Fahrrädern jeder Größe: Die neue Bike-Halterung von LEITNER bietet je nach Sesselgröße Platz für zwei, drei oder vier Bikes und lässt sich mühelos an Modellen ohne Wetterschutzhaube montieren. Die Be- und Entladung kann ganz intuitiv vom Fahrgast selbst durchgeführt werden. Dank der Aufnahme am Sesselrahmen ist das Fahrzeug immer perfekt ausbalanciert und pendelt nicht zur Seite.

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

LEITNER®