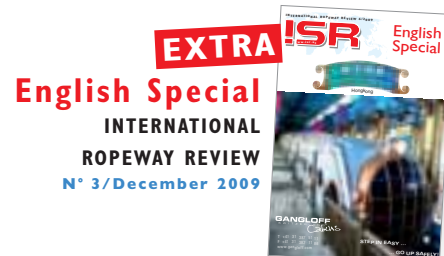


ISR

www.isr.at

ERSCHEINUNGSORT WIEN • VERLAGSPOSTAMT 1110 WIEN • P.b.b. • ZULASSUNGSNUMMER 02Z031057M



Erste 8er Sesselbahn der Steiermark in Schladming



www.leitner-lifts.com

LEITNER
ropeways

JUBILÄUM
50 JAHRE O.I.T.A.F.

INTERVIEW
STÄDTISCHE SEILBAHNEN
IM AUFWIND

SOCHI 2014
EXKLUSIVINTERVIEW &
MESSEBERICHT



Endlich Winter! Und der PistenBully darf raus.

Um diesen Arbeitsplatz beneiden Sie viele: PistenBully – das feuerrote Kraftpaket. Seit Jahrzehnten ein Synonym für höchsten Bedienkomfort, absolute Präzision und technische Bestleistungen. Alle Details sind bestens auf den Fahrer abgestimmt. Steigen Sie ein und überzeugen Sie sich.

KOMMENTAR

- 38** Leo Jeker: Standortgebunden – auf Stärken konzentrieren
- 48** Helmut Zolles: Alarmglocken im Wintertourismus?
- 52** Eugen Stark: Erfolgsfaktoren der Krisenkommunikation
- 54** Helmut Lamprecht: Im Würgegriff der Bürokratie
- 74** Christoph Haidlen: Müssen Pistenretter Unfalldaten erheben?

BMVIT

- 6** Walter Sedlacek: Der Sicherheitsbericht birgt vielschichtige Probleme
- 9** Übersicht der Beiträge des BMVIT, die bisher in der ISR erschienen sind

BAHNEN

- 10** Josef Nejez: Studie über städtische Seilschwebbahnen
- 11** Gespräch mit Michael Seeber, Präsident Leitner Technologies: Städtische Seilbahnen im Aufwind
- 12** Doppelmayr: 8er-Sesselbahn „Gampen“ – spezielle Einrichtungen zur sicheren Kinderbeförderung
- 14** Leitner: Weitere städtische Kabinenbahn in Kolumbien
- 16** Doppelmayr: 616 Mio. Euro Umsatz im Geschäftsjahr 2008/09
- 18** Tamás Schedér: Schlepplifte in Ungarn
- 20** Roman Gric: 60 Jahre kuppelbare Sesselbahn zur Schneekoppe
- 71** Roman Gric: Die Saison in Saas-Fee dauert 365 Tage im Jahr

INNOVATION

- 22** Markus Pitscheider: Ein- und Ausstieg bei Kabinenbahnen im Stillstand
- 24** Magnestick: Sichere Kinderbeförderung durch einen Magneten
- 25** GeroVari: Neues Reibwerkzeug für Gleitlagerbüchsen
- 47** Thaler: Unkonventionelle Designs und Lösungsansätze für die Seilbahnbranche

PISTE

- 37** Formatic: Jahrzehntelange Erfahrung auf Skandinaviens Eis und Schnee
- 38** Kässbohrer: Ungewohntes Umfeld für den PistenBully 300 GreenTech
- 39** Gespräch mit Jens Rottmair, Vorstandssprecher der Kässbohrer Geländefahrzeug AG, über zukünftige Projekte
- 40** Prinoth: Professionelle Fahrerschulungen – „for perfect pistes“

BESCHNEIUNG

- 42** ILF: Erweiterung der Schneeanlage Grünwald
- 43** Schneiakademie in Retz mit internationaler Beteiligung
- 44** TechnoAlpin: Modernste vollautomatische Beschneiungsanlage im Osten Österreichs
- 46** Buderus: Über 1000 Skigebiete verwenden Gussrohre aus Tirol

VERANSTALTUNG/ MESSE

- 26** Internationale Tagung der Technischen Aufsichtsbehörden (ITTAB) in Krakau
- 49** Tiroler Seilbahntag: Wirtschaftsfaktor Tiroler Seilbahnen
- 46** Alpitec/ProWinter 2010: Schlüssiges Konzept für starken Markt
- 51** Deutscher Seilbahntag: Service Offensive „Oberstaufen Plus“
- 52** Roman Gric berichtet von der Interlavex 2009 in Podbanské
- 54** Alpitec China/ispo China 2010: Wichtigste Fachmesse in China im B2B-Bereich
- 60** Exklusivinterview mit Leonid Tyagachev, Präsident des ROC, zur Situation der Olympischen Spiele Sochi 2014
- 62** Erste InterAlpin in Sochi im Vorfeld der Olympischen Spiele 2014
- 68** Ski Expo in Moskau: Drehscheibe für Investitionen

50 JAHRE O.I.T.A.F.

- 55** 50 Jahre O.I.T.A.F. – Die internationale Organisation für das Seilbahnwesen feierte in Rom
- 56** Heinrich Brugger: Bericht über die Tätigkeiten der O.I.T.A.F. seit der Gründung im Jahr 1959

Editorial 4
Impressum 26





**10 Pages
EXTRA
English
Special**

AUTOREN DIESER AUSGABE



Helmut Lamprecht



Josef Nejez



Heinrich Brugger



Eugen Stark



Leo Jeker



Erwin Stricker



Roman Gric



Helmut Zolles



Christoph Haidlen



Markus Pitscheider

EDITORIAL

Russland gibt Gas!

Nicht die Gaslieferungen nach Europa sind damit gemeint, sondern der gewaltige Einsatz aller Ressourcen in Sochi, damit die Olympischen Spiele 2014 planmäßig stattfinden können. Die ISR war bei der Interpin in Sochi Mitte November mediale Drehscheibe für Lieferanten und Skigebietsbetreiber. Im Exklusivinterview mit Leonid Tyagachev, Präsident des Olympischen Komitees der Russischen Föderation und Vizepräsident der FIS, erfahren Sie mehr über die aktuelle Situation in Sochi.

Die O.I.T.A.F. feierte im Oktober in Rom ihr 50-Jahr-Jubiläum. Was in diesen fünf Jahrzehnten durch die Tätigkeit der Internationalen Organisation für das Seilbahnwesen alles erreicht wurde, hat Dr. Ing. Heinrich Brugger in dieser Ausgabe zusammengefasst. An dieser Stelle einen herzlichen Glückwunsch an Heinz Brugger zum 25-Jahr-Jubiläum als Generalsekretär der O.I.T.A.F. und ein Dankeschön für die gute Zusammenarbeit mit der ISR.

Das Thema Ticketpreise ist pünktlich zum Saisonstart in allen Medien präsent. Schlagzeilen wie „Skifahren wird immer teurer“, ohne die Verbesserungen in punkto Technik und Komfort auch nur zu erwähnen, verwundert etwas. Sind doch die Redaktionen der Tagespresse regelmäßig bei den Pressekonferenzen der Skigebiete anwesend und sollten daher wissen, dass Investitionen, die dem Gast zugute kommen, auch verdient werden müssen.

Ich wünsche Ihnen eine erfolgreiche Wintersaison und zufriedene Gäste. Nachdem 2009 infolge des wirtschaftlichen Umfelds von Ihnen voller Einsatz gefordert war, gelingt es Ihnen hoffentlich Ende Dezember, etwas „vom Gas zu gehen“.

Ein geruhsames Weihnachtsfest und alles Gute für 2010 im Namen des Teams der ISR!

Herzliche Grüße

j.schramm@bohmann.at

28 BMVIT
Some basic thoughts on relations between the ropeway industry and the authorities

30 ROPEWAYS
Doppelmayr:
Net sales totaling EUR 616 million

32 Loipolder: Over 100 ropeways in 20 years

33 Interview with Michael Seeber,
President Leitner Technologies:
Urban ropeways going up

34 EVENT
Interview with Leonid Tyagachev,
President of the Russian Olympic
Committee

36 International Investment Forum in Sochi:
„Give up and you lose!“

O.I.T.A.F.
Seilbahnstatistik 2009
Statistische Daten der Seilschwebebahnen,
Standseilbahnen und Schlepplifte aus 28 Ländern.

€ 64,32
(inkl. MwSt., Versand
und Verpackung)

Bestellungen:
Eveline Schopper
Tel.: +43/1/740 95-222
Fax: +43/1/740 95-429
E-Mail: e.schopper@bohmann.at

www.isr.at

STEIRISCHE SEILBAHNTAGUNG

Ganz im Zeichen des Obmannwechsels stand die heurige Seilbahntagung in Gröbming. Nach 14 Jahren an der Spitze der Fachgruppe übergab KommR Dir. Albert Baier das Zepter an Karl Schmidhofer, selbst Geschäftsführer am Kreischberg.

Ing. Mag. Hainzl, Präsident der Wirtschaftskammer Steiermark bezeichnete Baier dabei als „Motor des Ennstals und darüber hinaus“. Die Verdienste für den Tourismus allgemein und die wichtigen Impulse, die Baier für die Österreichische Seilbahnwirtschaft gegeben hat, wurden in weiteren Statements durch Bundesrat Franz Perhab sowie Fachverbandsobmann Dr. Ingo Karl gewürdigt.

www.wko.at/stmk/seilbahnen

NEUBAU DER KABINENBAHN STÖCKALP – MELCHSEE-FRUTT

Die Sportbahnen Melchsee-Frutt ersetzen die 4er Kabinenbahn von der Stöckalp zur Melchsee-Frutt durch eine 15er Kabinenbahn. Den dazu lancierten Architekturwettbewerb hat das Architekturbüro Lussi+Halter Partner AG aus Luzern mit dem Projekt „Folle“ gewonnen. Um einen nahtlosen Übergang zu gewährleisten, haben die Sportbahnen Melchsee-Frutt entschieden, parallel zur bestehenden Bahn eine neue 15er Gondelbahn zu erstellen. Nach der Fertigstellung der neuen Anlage wird die alte Bahn entfernt. Die neue, leistungsfähige Kabinenbahn kann in Zukunft 1'325 Personen pro Stunde befördern. Die Gesamtkosten dieses Projekts betragen 30 Millionen Franken.

www.melchsee-frutt.ch

Ingenieurbüro Brandner



Karl-Schönherr-Strasse 8
6020 Innsbruck
office@ib-brandner.com
Tel.: +43/512/5633320
Fax: +43/512/5633324
www.ib-brandner.com

Planung - Geotechnik - Bauleitung
Seilbahnen und Lifte - Tragwerksplanung
SiGe-Planung - Umweltmediation

	<h3><i>Ropeway Technology</i></h3> <p><i>Made in Germany</i></p>
	Für internationale Projekte suchen wir erfahrene:
	Seilbahn-Entwickler (m/w) Für unser Büro in Lenggries (D)
	Seilbahn-Monteuere (m/w) Für unsere Vormontage in Lenggries (D) sowie internationale Montageleitung.
	Fließend in Deutsch und Englisch. Wohnung kann zur Verfügung gestellt werden.
	<p>Loipolder.com SEILBAHN TECHNIK An der Bretonenbrücke 8-9 D-83661 Lenggries info@loipolder.com phone +49 8042 50392-12</p>

www.ilf.com



FASZINATION ENGINEERING

SCHNEEANLAGENPLANUNG

- Interdisziplinäre Gesamtplanung aus einer Hand
- Beschaffung der Schlüsselkomponenten inkl. Ausschreibung und Vertragswesen am freien Markt
- Unterstützung der Örtlichen Bauaufsicht
- Leitung der Inbetriebnahme
- Zusammenstellung der Betriebs- und Wartungsunterlagen

ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH

Feldkreuzstraße 3
6063 Rum bei Innsbruck
Österreich

Tel. +43 (512) 24 12 - 0
Fax +43 (512) 24 12 - 5900
Email info@ibk.ilf.com

ILF
BERATENDE
INGENIEURE



Dipl.-Ing. Walter Sedlacek,
Seilbahntechniker,
BMVIT

DER SICHERHEITSBERICHT BIRGT VIELSCHICHTIGE PROBLEME

Über die Interaktion einzelner Fachgebiete im Zuge des seilbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens – die Problematik der unterschiedlichen Betrachtungsweisen von erforderlichen Maßnahmen

Seit dem Frühjahr 2004 gelten für Genehmigungsverfahren bei Seilbahnen die Bestimmungen des SeilbG 2003 idGF, welches neben der Erstellung von Sicherheitsanalysen für die für das betreffende Projekt zutreffenden Fachgebiete auch die Vorlage eines Sicherheitsberichtes verlangt. Die rechtlichen Grundlagen (insbesondere §§ 57 – 60 SeilbG 2003, Richtlinie R 1/04 vom 1. 4. 2004) seien nur zur Vollständigkeit erwähnt. Die Forderung nach der Erstellung von Sicherheitsanalysen und Sicherheitsberichten ist in der Richtlinie RL 2000/9/EG geregelt. Der Sicherheitsbericht wird in Österreich als öffentliche Urkunde betrachtet, damit ist der Kreis der Ersteller von Sicherheitsberichten auf jene (juristischen oder natürlichen) Personen beschränkt, die befugt sind, in technischen Fachbereichen öffentliche Urkunden zu erstellen (akkred. Stellen gem. AkkG idGF, Ingenieurkonsulenten gem. ZTG idGF).

Im Zuge der Beurteilung der Bauentwürfe durch die zuständigen Behörden wurde vermehrt die Unplausibilität und die Widersprüchlichkeit der im Sicherheitsbericht als erforderlich erachteten Maßnahmen (Auflagen) – sowohl innerhalb eines Fachgebiets als auch verglichen mit anderen Fachgebieten – festgestellt. So liegt die Tatsache vor, dass betreffend viele Auflagen der Sicherheitsbericht per se nicht schlüssig ist. Es ist jedoch die Aufgabe einer Auflage, techni-

sche Sachverhalte und Ausführungen eindeutig zu regeln. Diese Feststellung gilt nicht nur für die Gutachten von Sachverständigen, sondern auch für die in Gutachten zu Sicherheitsanalysen und Sicherheitsberichten festgehaltenen Maßnahmen.

Plausibilität bedeutet Stimmigkeit und Richtigkeit, plausibel bedeutet demzufolge etwa annehmbar, einleuchtend, nachvollziehbar. Widersprüchlichkeit (Kontradiktion) ist die Beziehung zweier oder mehrerer Aussagen, bei der von der Richtigkeit einer Aussage auf die Nicht-Richtigkeit der anderen Aussagen geschlossen werden kann bzw. wenn Aussagen offensichtlich kontradiktorisch sind. Meines Erachtens ist für Plausibilität die Widerspruchsfreiheit (sowohl innerhalb der Maßnahmen im Gutachten eines Fachbereiches als auch zwischen den auf den gleichen Tatbestand bezogene Maßnahmen in den Gutachten verschiedener Fachbereiche) eine zwingend notwendige Eigenschaft.

Ein Grundproblem mag in dem Umstand bestehen, dass eine Vielzahl von technischen Fachrichtungen denselben technischen Sachverhalt zu regeln versuchen (z. B. Seilbahntechnik, Hochbau, Arbeitnehmerschutz, Elektrotechnik). Gefahrenbilder werden daher von unterschiedlichen Personen als relevant erachtet, wobei die Betrachtung

auf Grund der individuellen Erfahrungen und Kenntnisse der Verfasser der Gutachten und (Sicherheits-)Analysen erfolgt. In Anlehnung an den seilbahntechnisch spezifischen Begriff der Schnittstelle sei in diesem Zusammenhang der Begriff der Interaktion angeführt, wodurch der Umstand beschrieben wird, dass Sachverhalte (Gefährdungsbilder und die daraus resultierenden Maßnahmen) mehreren Fachgebieten zugeordnet werden können und dadurch eine Überlapung von Fachgebieten hinsichtlich dieser konkreten Sachverhalte besteht, die es durch den Sicherheitsbericht als plausibel und widerspruchsfrei darzustellen gilt.

Diese Feststellung der vorhandenen Interaktionen sei in einer kurzen (nicht all umfassenden), empirisch erfassten Interaktionsmatrix veranschaulicht, wobei die Kennzeichnung mit x bedeutet, dass das angegebene Fachgebiet von dem Begriff (technischen Sachverhalt) berührt ist (d. h. dass die Gefährdungsbilder als relevant erkannt wurden und in den Sicherheitsanalysen betrachtet wurden).

In Tabelle 1 ist ersichtlich, dass ein technischer Tatbestand (z. B. Beleuchtung von Verkehrswegen) vier bis fünf unterschiedliche Fach-

Begriff	Fachgebiet						
	Seilbahntechnik	Hochbau	Brandschutz	Arbeitnehmerschutz	Elektrotechnik	Wildbach / Lawinen	Forsttechnik
Beleuchtung von Verkehrswegen	x	x	x	x	x		
Breite der Verkehrswege	x	x	x	x			
Steigung von Verkehrswegen	x	x		x			
Steigungsverhältnisse von Treppen	x	x		x			
Rutschsicherheit auf den Verkehrswegen	x	x		x			
Standsicherheit der Bauwerke	x	x		x			
Beleuchtung von Arbeitsstätten		x		x			
Belüftung von Arbeitsstätten		x		x			
Blitzschutz		x	x		x		
Sicherheit elektrischer Anlagen				x	x		
Kennzeichnungen auf Verkehrswegen	x			x			
Kennzeichnung von Einrichtungen			x	x	x		
Kommunikationseinrichtungen	x		x	x	x		
Bergung	x			x			
Schallschutz		x		x			
Absturzsicherungen	x	x		x			
Wärmeschutz		x		x			
Feuchtigkeitsschutz		x		x			
Sicherheit von Betriebsmitteln	x			x	x		
Notbeleuchtung, Fluchtwegbeleuchtung, Orientierungsbeleuchtung	x	x	x	x			
Anlage von Bergesteigen	x			x		x	
Rodung	x					x	x

Tabelle 1: Interaktionsmatrix zwischen ausgewählten Fachgebieten für ausgewählte technische Inhalte

bereiche berühren kann, womit die Anzahl unterschiedlicher Anforderungen an den selben technischen Tatbestand in gleicher Anzahl festgelegt ist, auch bei der Anwendung standardisierter Vorschreibungstexte.

Als Beispiel sei etwa der Begriff „Beleuchtung von Verkehrsflächen“ herangezogen. Entsprechend der in Tabelle 1 angegebenen Matrix besteht aus seilbahn-, hochbau-, arbeitnehmerschutz- und elektro-technischer Sicht Bedarf, diesen Sachverhalt zu regeln (z. B. bei Nachfahrten, großen Stationsgebäuden, im Allgemeinen aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes). Die erforderlichen Maßnahmen in den einzelnen Gutachten und Sicherheitsanalysen reichen von

1. unbestimmt und undefiniert in der Form von „ausreichender Beleuchtung der Verkehrsflächen“. Es kann so nicht entnommen werden, welcher Wert durch die Verfasser der Sicherheitsanalysen als „ausreichend“ angesehen werden.

2. über die Angabe der als erforderlich erachteten Mindestbeleuchtungsstärke in der Form „... mit mindestens 30 lx zu beleuchten“ oder „... mit mindestens 100 lx zu beleuchten“

3. und der Angabe einer beurteilungsrelevanten Spezifikation in der Formulierung von „... entsprechend der Bestimmungen in der ASiV ...“ oder „... entsprechend der Bestimmungen in ÖNORM EN 12464-1 ...“

4. bis zur detaillierten Angabe der Bestimmung in den Spezifikationen „... entsprechend den Bestimmungen unter Pkt. 5.3. in ÖNORM EN 12464-1 angegebenen Werte ...“ oder „... entsprechend der für Verkehrsflächen in ÖNORM EN 12464-1, Abschnitt 5.3 vorgesehenen Mindestbeleuchtungsstärke ...“.

Bedingt durch die unterschiedliche Sichtweise der Verfasser der Sicherheitsanalysen und die Übernahme der Maßnahmen in den Sicherheitsbericht besteht die Möglichkeit, dass zu einem einzigen technischen Sachverhalt zahlreiche technisch unterschiedliche Maßnahmen als erforderlich erachtet werden. (Rechtliche) Sicherheit für den Ausführenden, die Sachverständigen und die Behörde, dass alle normativen Bestimmungen eingehalten werden, besteht jedoch auf Grund der unterschiedlich determinierten Angabe von Maßnahmen zu einem technischen Sachverhalt durch mehrere Personen nicht. Diese (Rechts-)Unsicherheit führt letztendlich zu einer restriktiven und ablehnenden Haltung gegenüber der (zurecht) als erforderlich erachteten Maßnahme, teilweise zur zögerlichen Umsetzung (ggf. Nachbesserungen im Zuge des Betriebsbewilligungsverfahrens), so dass ggf. mit Mehrkosten zu rechnen ist. Aus sachverständiger Sicht fordern alle unredigierten Angaben in Sicherheitsberichten damit nur die Feststellung der Unplausibilität, Unvollständigkeit und der Widersprüchlichkeit heraus.

Insgesamt gilt es daher auf Grund der bestehenden Interaktionen, Widerspruchsfreiheit und Plausibilität im Sicherheitsbericht – insbesondere innerhalb der im Sicherheitsbericht angegebenen und aus den Gutachten zu den Sicherheitsanalysen entnommenen Maßnahmen – zu erzielen, was sich auch aus den Forderungen der Richtlinie, mit der die Verfassung von Sicherheitsanalysen und -berichten geregelt sind, ableiten lässt. Die Auflösung der Widersprüchlichkeit und die Herstellung der Plausibilität zwischen den einzelnen Fachgebieten erfolgt durch folgende Einzelmaßnahmen sowie deren Kombination in der Erstellung der Sicherheitsanalysen und des Sicherheitsberichtes:

1. Vermeidung undeterminierter Phrasen: Unbestimmte Ausdrücke wie etwa „ausreichend“, „hinreichend“, „entsprechend“ oder „zuverlässig“ ohne Angabe einer Fundstelle sind prinzipiell zu vermeiden. Der Verfasser der Sicherheitsanalyse oder des Sicherheitsberichtes hätte zu präzisieren, was als „ausreichend“, „hinreichend“ oder „entsprechend“ verstanden wird oder wie durch welche konkrete Maßnahme das Eintreten eines Gefährdungsbildes „zuverlässig verhindert“ wird.

2. Werden Annahmen zur Ermittlung von spezifischen Werten in Normen getroffen (Klassifikation von Bauwerken hinsichtlich Erdbebenlasten, Klassifikation von Bauwerken hinsichtlich Blitzschutz, Höhe von Absturzsicherungen, ...) so sind diese Annahmen nachvollziehbar anzugeben. Die alleinige Angabe des Ergebnisses zufolge der Bewertung einer Norm in einer Sicherheitsanalyse ist nicht plausibel.

3. Möglichst Angabe der Fundstellen und Verweise auf Spezifikationen (Gesetze, Verordnungen, Normen, Richtlinien), wobei zwecks zweifelsfreier Identifikation auf die detaillierte Bestimmung hinzuweisen sein wird, wenn in einer Spezifikation mehrere Regelungen zu einem Sachverhalt gegeben sind.

4. Einmalige Anführung der Auflage mit Verweis auf die betroffenen Fachgebiete.

5. Kumulationsmethode: Kumulative Formulierung der Maßnahmen mit Angabe durch den Verfasser des Sicherheitsberichts, welche Fachgebiete von der Maßnahme berührt sind. Der technische Inhalt aus verschiedenen Sicherheitsanalysen stammender Maßnahmen, die sich auf denselben technischen Sachverhalt beziehen, ist zu extrahieren und zu einer einzigen Maßnahme zusammen zu fassen (z. B. ausreichende Beleuchtung auf Verkehrsflächen: „Die kleinste Beleuchtungsstärke auf den Verkehrsflächen in den Stationen hat

den Bestimmungen der ASiV sowie der ÖNORM EN 12464-1 zu entsprechen.“).

6. Legistisch-administrative Vereinheitlichung: Die Behörde veranlasst, dass die betroffenen Fachbereiche die Auflagen harmonisieren, um Widersprüche zwischen den Maßnahmen der einzelnen Fachgebiete zu vermeiden. Da die Verfasser der Sicherheitsanalysen und Sicherheitsberichte jedoch nicht im Auftrag der Behörde arbeiten, sondern durch die Seilbahnunternehmen beauftragt werden, wäre eine administrative Vereinheitlichung prinzipiell nicht im Verwaltungswege, sondern nur über technische Komitees (z. B. als Empfehlungen des Fachnormenausschusses) möglich.

Am praktikabelsten und schnellsten umsetzbar erscheinen die unter den Punkten 1 bis 3 angegebenen Schritte; die unter Pkt. 4 angegebene Maßnahme ist nur praktikabel, wenn die Maßnahme zu einem Sachverhalt in den Sicherheitsanalysen in technischer Sicht gleich lautend ist und kann in einer Vielzahl der Fälle ebenfalls schnell umgesetzt werden. Die unter Pkt. 5 angegebene kumulative Festlegung im Sicherheitsbericht wird sich auf Grund des geringen Zeitbudgets für die Erstellung des Sicherheitsberichts und dem überproportionalen Aufwand bei der praktischen Umsetzung (Lesen und Bewerten der Spezifikationen, ...) als nicht praktikabel erweisen, stellen jedoch aus Sicht des Verfassers die beste Möglichkeit dar, Widersprüchlichkeiten zu verhindern, Plausibilität zu erzielen und genügt der Richtlinie über die Verfassung von Sicherheitsberichten, die fordert, dass Maßnahmen zusammenzufassen und zu bewerten und nicht (wie dzt. der Fall) einfach unredigiert abzuschreiben sind. Die in Pkt. 6 angegebene Vereinheitlichungsmethode ist theoretisch möglich, bedingt aber einen hohen Zeitbedarf.

Aus sachverständiger Sicht wäre den in den Punkten 1 bis 4 angegebenen Möglichkeiten der Vorzug zu geben, wobei keine Angabe zu einer einzigen Methode erfolgen kann, sondern die einzelnen Methoden dem Anlass entsprechend anzuwenden sind. Die Punkte 1 bis 4 zur Vermeidung von Widersprüchlichkeiten und zur Erreichung von Plausibilität sind somit bei der Erstellung von Sicherheitsberichten als best practice zu bezeichnen.

Es handelt sich um die individuelle Meinung des Verfassers des Artikels.

Dipl.-Ing. Walter Sedlacek
Seilbahntechniker
BMVIT

Folgende Beiträge des BMVIT sind bisher in der ISR erschienen:



Leiter der Abt. IV/SCH 3
(Seilbahnen und Schlepplifte)
Mag. Jörg Schröttner

AUSGABE 5/08

NEUERUNGEN IM SEILBAHNRECHT

AUSGABE 6/08

RICHTLINIE DES BMVIT ÜBER BERGEEINRICHTUNGEN VON SEILBAHNEN

AUSGABE 1/09

LED-ERLASS 2007



Amtssachverständiger
Abt. IV/SCH 3
Dipl.-Ing. Alfred Wöß



juristische Sachbearbeiterin
Abt IV/SCH 3
Dr. Bernadette Schuh

AUSGABE 2/09

VERORDNUNG ÜBER DAS WIEDERAUFSTELLEN EINER SEILBAHN (VWaSeilb 2009)

AUSGABE 3/09

ÖSTERREICHISCHER STAND DER TECHNIK, EINST UND JETZT



Amtssachverständiger
Abt. IV/SCH 3
Dipl.-Ing. Albert Seiser

Studie über städtische Seilschwebebahnen ...

... und die Entwicklung der letzten Jahre.

Einige Forscher an der West Virginia University haben sich bereits in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts mit der Frage befasst, warum Seilbahnen kaum als urbanes Verkehrsmittel zum Einsatz kommen. Als Hauptgrund gaben sie an, dass viele Verkehrstechniker und Ingenieure mit der Seilbahntechnik nicht vertraut sind und daher dazu tendieren, sie als Alternative auszuschließen, obwohl sie in bestimmten Fällen durchaus vorteilhaft eingesetzt werden könnten.

Auch heute noch sind die Ergebnisse der Studie betreffend Marktnischen, Vorteile und Nachteile von Seilschwebebahnen im Wesentlichen gültig. Sie seien daher wieder einmal in Erinnerung gerufen.

Abdeckung von Marktnischen

Seilbahnen können einige verkehrstechnische Marktnischen abdecken, deren Anforderungen andere Verkehrssysteme nicht erfüllen können. Das größte Potenzial für den Einsatz von Seilschwebebahnen im städtischen Bereich besteht unter folgenden Voraussetzungen:

- Die finanziellen Ressourcen sind stark eingeschränkt.
 - Es existieren natürliche oder von Menschenhand geschaffene Hindernisse, die – gekoppelt mit budgetären Grenzen – die Machbarkeit von Verkehrsmitteln mit festen Fahrbahnen begrenzen.
 - Eine rasche Baufertigstellung ist gewünscht.
 - Eine gerade Trasse steht zur Verfügung.
 - Es werden nur zwei Stationen gebraucht und es besteht der eindeutige Bedarf, die zwei Punkte möglichst direkt miteinander zu verbinden.
 - In der näheren Zukunft werden keine umfangreichen Erweiterungen erwartet.
- Von den genannten Voraussetzungen ist die wichtigste der Bedarf nach einer möglichst

direkten Verbindung zwischen zwei Punkten, auch wenn Zwischenstationen grundsätzlich möglich sind.

Vorteile

Die eingangs erwähnten Forscher der West Virginia University haben für das OITAF-Symposium 1988 ein Papier erstellt, in dem sie die Vor- und Nachteile von Seilschwebebahnen im Vergleich zu anderen Verkehrssystemen auflisteten. Als Vorteile nannten sie:

- Die Investitionskosten sind gering. Seilschwebebahnen haben die geringsten Investitionskosten verglichen mit Verkehrsmitteln auf festen Fahrbahnen (auf Basis Kosten pro Meile).
- Die Betriebs- und Instandhaltungskosten sind niedrig.
- Die Auswirkungen auf die Umwelt sind minimal. Seilbahnsysteme hinterlassen nur einen kleinen ökologischen Fußabdruck, erfordern wenig Raum für die Trasse und die Stützen, und können vergleichsweise leicht in bestehende Stadtstrukturen integriert werden.
- Die Beeinträchtigungen durch die Bau- durchführung sind bei Seilschwebebahnen minimal. Abgesehen von einigen Stations- und Stützenfundamenten sind entlang der Strecke wesentlich weniger Vorkehrungen zu treffen als für Verkehrssysteme mit festen Fahrbahnen.

Nachteile

An Nachteilen wurden angeführt:

- Die Erweiterbarkeit ist unmöglich oder bestenfalls schwierig. Da es bei der üblichen Seilbahntechnik schwierig ist, mehr als zwei Stationen zu bedienen, kann es sein, dass eine zukünftige Erweiterung zu anderen Stadtgebieten nicht machbar ist.
- Seilbahntrassen folgen üblicherweise einer geraden Linie. Winkelstationen erhöhen

einerseits die Kosten und verbrauchen andererseits relativ viel Platz, was im städtischen Bereich nicht wünschenswert ist. Wenn eine kurvige Trasse benötigt wird, sind Beton- oder Stahlfahrbahnen für selbstfahrende Fahrzeuge vorzuziehen (zwischenzeitlich haben sich auch seilbetriebene spurgeführte Fahrzeuge etabliert, über die die ISR laufend berichtet. Anm. d. Red.).

- Die Verfügbarkeit, obwohl hoch, ist nicht so hoch wie bei anderen Verkehrssystemen.
- Hohe Windgeschwindigkeiten und Gewitter können Betriebsstillstände verursachen, die bei anderen Systemen nicht vorkommen würden.
- Die Bergung wird als dramatisch und aufregend empfunden. Es ist unwahrscheinlich, dass vorsichtige Vertreter der öffentlichen Verwaltung damit zufrieden sind. Obwohl die Bergungsmaßnahmen als sicher und effizient gelten, betonen die Medien gerne ihren dramatischen Aspekt.
- Die Versicherungsprämien sind hoch. Das reduziert die Vorteile der niedrigen Betriebs- und Instandhaltungskosten.

Entwicklungen der letzten Jahre

Auch wenn die oben genannte Studie schon über 20 Jahre alt ist, stimmen die grundsätzlichen Aussagen auch heute noch, nur der Bekanntheitsgrad der Seilschwebebahnen als städtisches Verkehrsmittel scheint gestiegen zu sein, ist doch in den letzten Jahren eine ganze Reihe von derartigen Anlagen gebaut worden. Neben dem Pendelbahnsystem hat sich vor allem das bei längeren Anlagen leistungsfähigere Umlaufbahnsystem in Form der Einseil-Kabinenbahn etabliert. Die etwas geringere Verfügbarkeit dieses Bahnsystems gegenüber anderen Verkehrssystemen wird wegen ihrer Vorteile – siehe oben – in Kauf genommen.

Josef Nejez

Städtische Seilbahnen im Aufwind



Foto: Leitner

Michael Seeber
Präsident Leitner
Technologies

Die ISR führte mit Michael Seeber das folgende Gespräch über die Aktivitäten von Leitner im Bereich ÖPNV (öffentlicher Personen-Nahverkehr).

ISR: Welche Projekte im städtischen Verkehr sind derzeit bei Leitner in der Fertigstellung bzw. in der Planungsphase?

Michael Seeber: Wir errichten derzeit die historische Seilbahn von Roosevelt Island neu, im Herzen von New York. Und wir bauen eine MiniMetro in Kairo. Sie wird im nächsten Jahr die zwei Terminals am Flughafen verbinden.

Besonders faszinierend ist die vollständig in das Verkehrsnetz integrierte Kabinenbahn, die in Manizales mitten ins Stadtzentrum führt. Diese kolumbianische Stadt liegt in den Bergen auf 2.000 m Seehöhe in einem Kaffeeanbaugebiet. Seilbahnen haben sich in und um Manizales schon seit Jahrzehnten durchgesetzt, sei es für den Personen- als auch für den Kaffeetransport. Im Vergleich zu klassischen Verkehrsmitteln verkürzt sich die Fahrzeit in der Stadt mit unserer Bahn nun um mehr als die Hälfte.

Ein APM steht derzeit für den Wiener Hauptbahnhof zur Diskussion, und auch bei diesem spannenden Zukunftsprojekt kommt der Einsatz einer MiniMetro in Frage. Jene, die wir in Perugia errichtet haben, funktioniert einwandfrei und hat vor kurzem am Wochenende der Eurochocolate-Veranstaltung 75.000 Passagiere an zwei Tagen befördert.

ISR: Wie hoch ist die Verfügbarkeit, die üblicherweise von den Auftraggebern bei Bahnen im städtischen Verkehr verlangt wird?

Michael Seeber: Zuverlässigkeit steht ganz oben, eigentlich gleich wie in Skigebieten. In Perugia wies die MiniMetro im ersten Betriebsjahr eine technische Verfügbarkeit von 98,6 % auf. Das spricht für sich.

ISR: Wie ist die Akzeptanz der Nutzer bei den bisher realisierten Projekten?

Michael Seeber: Sehr hoch. Wir haben Zahlen von den Nordkettenbahnen in Innsbruck und der MiniMetro in Perugia vorliegen. Beide Anlagen verzeichnen äußerst positive Bilanzen. In Innsbruck steigerten die Nordkettenbahnen, nach Erneuerung der Pendelbahnen und dem direkten Anschluss mit dem Stadtzentrum, die Anzahl der Fahrten um 40 %. 91 % der Fahrgäste würden die Bahnfahrt weiterempfehlen. Die MiniMetro in Perugia beförderte in den ersten zwölf Monaten 3,5 Mio. Menschen und in Medellin, Kolumbien, hat unsere Seilbahn in einem Jahr sage und schreibe 19 Mio. Fahrgäste transportiert. Besser geht's nicht.

ISR: Haben Sie Informationen darüber, welche Eigenschaften oder Vorteile ihrer städtischen Anlagen von den Nutzern besonders

geschätzt werden?

Michael Seeber: Umfragen haben gezeigt, dass die Benutzer von Seilbahnen in Städten die kurzen Wartezeiten und die Sicherheit besonders schätzen. Auch die Innovation und Umweltfreundlichkeit werden als positiv empfunden.

ISR: Welches Entwicklungspotential sehen Sie bei den von Ihnen angebotenen Lösungen, um in Zukunft bei Projekten im innerstädtischen Bereich noch erfolgreicher zu sein?

Michael Seeber: Seilbahnen sollten in Zukunft schneller fahren und dadurch die Beförderungsleistung erhöhen. Und dann sollte man in bewohnten Gebieten auch dem Schallschutz noch größere Aufmerksamkeit widmen.

ISR: Wir danken für das Gespräch.



Foto: Sigma

Anbindung eines Vorortes der kolumbiatischen Stadt Medellin an eine U-Bahnstation mittels einer Kabinen-Einseilumlaufbahn.

Weltneuheit: Auf den mit speziellen Einrichtungen zur Kinderbeförderung ausgestatteten 8er-Sesseln dürfen bis zu sieben Kinder befördert werden.



Foto: Doppelmayr

Sichere Kinderbeförderung

Als Weltneuheit realisierte Doppelmayr in Serfaus die 8er-Sesselbahn „Gampen“, deren Sessel mit speziellen Einrichtungen zur Kindersicherung ausgestattet sind. Erstmals dürfen sieben Kinder ab einer Körpergröße von 90 cm mit nur einer Begleitperson befördert werden.

Serfaus ist seit langem für seine besondere Kinder- und Familienfreundlichkeit bekannt. Zum Saisonstart 2008/2009 wurde mit der Inbetriebnahme der Familienbahn „Gampen“ ein neuer Meilenstein gesetzt: Die knapp 700 m lange kuppelbare 8er-Sesselbahn wurde speziell auf die Beförderung von Kindern abgestimmt. Sie ist die einzige 8er-Sesselbahn, die sieben Kinder ab 90 cm Körpergröße mit nur einem Erwachsenen als Begleitperson befördern darf. Im Normalfall ist pro Kind mit einer Körpergröße unter 125 cm eine Begleitperson vorgeschrieben. Die Sessel – die übrigens auch für Erwachsene bequem sind – wurden vom österreichischen TÜV entsprechend geprüft und zugelassen.

Insbesondere für Skischulen ist dies eine enorme Erleichterung.

In enger Zusammenarbeit zwischen dem Team der Bergbahnen Serfaus, der Skischule Serfaus und Doppelmayr wurde diese Weltneuheit entwickelt. Zahlreiche Maßnahmen, die zum Teil zum Patent angemeldet wurden, sorgen gemeinsam für die sichere Kinderbeförderung:

- Doppel-Schließbügel mit einem verringerten Abstand zwischen Sessel und Schließbügel.
- Die Sicherheitsbügel schließen und öffnen automatisch. Sie können auf der Strecke nicht geöffnet werden.
- Am Schließbügel montierte Abweiser, wel-

che zwischen den Beinen der Kinder positioniert werden und diese dadurch noch besser gegen Herausrutschen gesichert sind.

- Spezielle Farbgebung, Gestaltung und Einteilung der einzelnen Sitze, um „automatisch“ die richtige Sitzposition zu finden.
- Verringerte Fahrgeschwindigkeit im Ein- und Ausstiegsbereich.
- Ein höhenverstellbares Förderband erleichtert das Einsteigen. Dieses ist mit einer Größenerkennung der Passagiere ausgestattet und hebt sich entsprechend an.
- Reduzierte Ein- und Ausstiegshöhe in der Berg- und Talstation.

Whistler 2010 und Sochi 2014 vertrauen auf den Weltmarktführer



In Whistler Blackcomb, einem der größten und bekanntesten Skigebiete Nordamerikas und Austragungsort der alpinen Bewerbe der Olympischen Spiele 2010, wurde die längste 3S-Bahn der Welt, die Peak 2 Peak Gondola eröffnet.

Mit einer Gesamtlänge von 4.400 m, einem Weltrekordseilfeld von 3.024 m und einem maximalen Bodenabstand von 436 m bricht die Peak 2 Peak alle Rekorde dieses Seilbahntyps.



Doppelmayr Seilbahnen GmbH
Rickenbacherstraße 8-10, Postfach 20
6961 Wolfurt / Austria
T +43 5574 604
F +43 5574 75590
dm@doppelmayr.com, www.doppelmayr.com



Weitere städtische Kabinenbahn in Kolumbien

Am 30. Oktober 2009 fand die offizielle Eröffnung einer 8er-Kabinenbahn von Leitner in Manizales statt.

In Kolumbien bewähren sich Seilbahnen seit Jahrzehnten als Verkehrsmittel für den Personen- und Materialtransport. Insbesondere in den letzten Jahren hat der Bau von Kabinenbahnen im städtischen Bereich einen beachtlichen Aufschwung genommen. Die neueste derartige Seilbahn ging in der Stadt Manizales in Betrieb.

Manizales, gegründet 1848 und nach einem verheerenden Großbrand 1925 als moderne Stadt wieder aufgebaut, ist mit 400.000 Einwohnern die Hauptstadt der kolumbianischen Provinz „Caldas“. Die auf 2.160 m ü. M.

gelegene Stadt liegt mitten im Haupt-Kaffeeanbauggebiet Kolumbiens. Sie schmiegt sich in die steile Berglandschaft, und dadurch bedingte Straßensteigungen von 25 % sind absolut keine Seltenheit. Deshalb sind in und um Manizales Seilbahnen seit Jahrzehnten ein beliebtes Transportmittel, sei es für den Personen- als auch für den Kaffeetransport. Immerhin gibt es in dieser Gegend Seilbahnsysteme mit einer Gesamtlänge von ca. 110 km. Die neue 8er-Kabinenbahn „Manizales“ ist vollständig an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und auch in das Fahrkartensystem integriert. Die

Talstation „Los Cambulas“ der neuen Kabinenbahn wurde am Eingang der Stadt zusammen mit einer neuen Busstation errichtet. Von dort führt die Fahrt stets über dicht besiedeltes Wohngebiet zur Mittelstation „La Fuente“ und weiter direkt ins Stadtzentrum, in welchem die Bergstation „Los Fundadores“ errichtet wurde. So können die Fahrgäste täglich von 6 bis 22 Uhr die über 2 km lange Strecke mit der neuen Bahn zurücklegen und brauchen dafür nicht halb so lang wie mit den traditionellen Verkehrsmitteln. Für ein komfortables Fahrvergnügen sorgen die 58 Diamond-Kabinen von Sigma, welche acht Personen Platz bieten und mit Licht, Radio und Belüftungssystem ausgestattet sind.



Fotos: Leitner



Interessante Stützenkonstruktion in Rohrbauweise: Der oberste Teil des Stützenschaftes verzweigt sich in zwei Rohrschäfte, die dann nochmals eine Gabelung in je zwei Stützenfüße aufweisen.



Mittelstation der
8er-Kabinenbahn von
Leitner in Manizales

TECHNISCHE DATEN

8ER-EINSEILUMLAUFBAHN IN MANIZALES

Seehöhe Talstation	1.888 m
Seehöhe Bergstation	2.128 m
Schräge Länge	1.880 m
Höhenunterschied	240 m
Stützenanzahl	13
Förderseildurchmesser	46 mm
Antrieb (unterflur)	Tal
Antriebsleistung	450 kW
Spanneinrichtung	Berg
Fahrzeuganzahl	58
Folgezeit	13,7 s
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeit	6,3 min
Förderleistung	2.100 P/h



Martin Leitner übergibt dem Bürgermeister von Manizales das Eröffnungsgeschenk

616 Mio. Euro Umsatz

Die Doppelmayr Holding AG verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008/2009 trotz schwieriger Marktsituation nur einen Umsatzrückgang von 9,4% zum Rekordergebnis des Vorjahres.

Michael Doppelmayr erläuterte anlässlich der Bilanzpressekonferenz am 18. November, wie sich der Umsatz von 616 Mio. Euro nach Regionen verteilt:

Österreich und Deutschland 30 %, Schweiz, Liechtenstein, Frankreich und Italien 20 %, USA und Kanada 20 %, andere europäische Märkte 7 %, übrige Welt 23 %.

138 Seilbahnprojekte wurden von 2.660 Mitarbeitern weltweit realisiert, darunter so spektakuläre Bahnen wie die Weltrekordseilbahn „Peak 2 Peak“ in Whistler Mountain oder die welthöchste Personenseilbahn in China mit der Bergstation auf einer Seehöhe von 4.843 m.

Mit einem Anteil von ca. 90 % sind die Seilbahnen für den Wintersport für Doppelmayr das wichtigste Geschäftsfeld. Als besondere Innovation des vergangenen Geschäftsjahres erwähnte Michael Doppelmayr die weltweit erste – behördlich genehmigte – kindersichere Sesselbahn in Serfaus (Tirol).

Im wichtigen Segment der Stadtseilbahnen konnte Doppelmayr in verschiedenen Städten Nordamerikas und Südamerikas Seilbahnen als moderne Transportlösungen realisieren. In Mexico City ging ein Cable-Liner-Shuttle-System der DCC (Doppelmayr Cable Car) am Internationalen Flughafen in Betrieb, zwei Anlagen in Las Vegas bzw. Venedig sind kurz vor der Fertigstellung. Weitere Aufträge in Caracas und Doha liegen im Zeitplan.

Doppelmayr bildet derzeit in Wolfurt 77 Lehrlinge in der eigenen Lehrwerkstätte aus. Diese vor 30 Jahren gegründete Institution bietet den Absolventen hervorragende Zukunftschancen im weltweit tätigen Unternehmen.

Für das nächste Geschäftsjahr rechnet Michael Doppelmayr mit einem ähnlichen Ergebnis wie zuletzt, da die derzeitige Auftragslage in Nordamerika und im Osten, mit Ausnahme von Sochi, weit unter dem Niveau der Vorjahre liegt.



Foto: J. Schramm

Hanno Ulmer und Michael Doppelmayr bei der Bilanzpressekonferenz 2009

Trotz der globalen Finanz- und Wirtschaftslage, die alle Branchen der Investitionsgüterindustrie beeinträchtigt, blickt Michael Doppelmayr mit Zuversicht in die Zukunft, da das Unternehmen mit seiner Produktpalette und in der strategischen Ausrichtung gut aufgestellt ist.

Projekte aus dem Geschäftsjahr 2008/2009:



28-TGD „Peak 2 Peak“, Whistler Blackcomb, Whistler, British Columbia, Kanada

Foto: Doppelmayr



Pendelbahn mit 25er-Kabinen „Lecco - Piani d'Erna“, Commue di Lecco, Italien



Standseilbahn mit 65er-Wagen „Interlaken-Harder“, Interlaken, Schweiz



RopeCon®-Förderband Simberi Allied Gold Limited, Papua-Neuguinea



Kuppelbare 4er-Sesselbahn „Les Gerats“, Flaine, Frankreich



24er-Funitel „Gletscherbus 1“, Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co KG, Hintertux, Österreich



Schlepplift „Gletscherlift Schladming“, Planai Hochwurzen Bahnen GmbH, Ramsau am Dachstein, Österreich



15er-Kabinenbahn „Constantine“, Entreprise du Métro d'Alger, Constantine, Algerien



Teller-Schlepplift „Imbi-Sonnenlift“, Steibis, Deutschland



Bauarbeiten im Bereich der Bergstation eines der „neuen alten“ Schlepplifte in Kékes



Bauarbeiten auf der Trasse im Skigebiet Kékes

Schlepplifte in Ungarn

Dipl.-Ing. Tamás Schéder, Sachverständiger für Seilbahnbau, berichtet über Aktivitäten im Bereich Schlepplifte, an denen er großteils selbst als Konstrukteur beteiligt war.

In Ungarn fehlen einfach die topografischen Voraussetzungen für Skifahren im großen Stil. Dennoch hat es im letzten Jahr eine deutliche Verbesserung des Wintersportangebotes in drei Skigebieten gegeben.

Skigebiet Eplény

Eine vergleichsweise sehr große Investition wurde im Skigebiet Eplény getätigt. Es wurde eine Beschneiungsanlage mit 4km Wasserleitungen, 50 Hydranten und 32 Schneekanonen gebaut. Zwei vorhandene Becken im Verlauf eines kleinen Baches wurden durch Einlegen einer Folie zu Speicherteichen umfunktioniert und eine Pumpstation gebaut.

Drei alte Schlepplifte aus Österreich haben ein „zweites Leben“ bekommen: Der ehemalige „Falmberglift“ aus Russbach, hergestellt von Swoboda, wurde hier wieder als Kurvenlift aufgebaut, Länge 718 m, Höhenunterschied 177 m. Der „Himmelbauerlift“ aus Tauplitz und der „Handlerlift“ aus Maria Alm, beide von Doppelmayr (Himmelbauerlift teilweise vom Lifthersteller Nemetz), wurden als Schlepplift mit zwei Teilstrecken aufgebaut, Längen je 500 m und Höhenunterschied je 95 m. In West-Ungarn sind diese Skipisten die einzige Möglichkeit zum Skifahren und sind daher sehr gefragt. Die Ski-

begeisterten kommen nicht nur von den nahe gelegenen Städten Veszprém, Zirc und Győr, sondern auch aus der Hauptstadt Budapest. Obwohl dieses Skigebiet nur auf einer Seehöhe von 300 bis 500m liegt – es ist ein Talbecken mit Nordhängen, in dem sich die kalte Luft hält –, sind ausreichend gute Bedingungen für die technische Beschneigung gegeben. Im Jänner 2009 wurden 36.000m³ Wasser in Schnee umgesetzt. (Mehr Infos auf www.skiarena.hu).

Skigebiet Kékes

Die zweite als Skigebiet bekannte Ortschaft ist „Kékes“ in Nordost-Ungarn mit dem höchsten Berg im Lande, 1.000m ü. M. Auch hier wurden zwei gebrauchte Schlepplifte neu aufgebaut: Auf dem Nordhang wurde im vorigen Jahr der ehemalige „Hohe Höhe I“-Lift vom Nassfeld eingesetzt, hier 450m lang mit einem Höhenunterschied von 150 m, und auf dem Südhang ging vor Weihnachten der „Hohe Höhe II“-Lift, auch vom Nassfeld, mit einer Länge von 768 m und einem Höhenunterschied von 113 m in Betrieb. (Mehr Infos auf www.matracentrum.hu). Natürlich wurden die gebrauchten Schlepplifte sorgfältig untersucht und saniert (Ultraschallprüfungen, magnetinduktive Prüfungen usw.) und von der Seilbahnbehörde genehmigt. Es war nicht ganz einfach, in Un-

garn Fachleute für die Inbetriebnahme von thyristorgesteuerten Gleichstrommotoren zu finden, aber letztlich ist es gelungen. Der eine Lift läuft noch immer mit dem originalen Schleifringmotor mit trockenen Widerständen beim Anlauf, die zwei kleineren haben statt der Anlaufwiderstände im Ölbad moderne Frequenzumrichter bekommen. Die Original-Motoren blieben erhalten, der Rotor im Schleifringmotor wurde kurzgeschlossen.

Skigebiet Sipark

Als letztes sei das Skigebiet „Sipark“ in Mátrazentistván genannt, auch im Mátra-Gebirge gelegen. Hier bemüht man sich, durch Investitionen in moderne Infrastruktur – neues Bergrestaurant, Snowtubing-Piste – zu punkten. Der Bekanntheitsgrad soll auch durch internationale Veranstaltungen gehoben werden; so fand hier Ende Jänner mit großem Erfolg der Internationale Kongress für Skilehrer (IVSI) statt. (Mehr Infos auf www.sipark.hu).

Die Betreiber der genannten Skigebiete sind optimistisch, dass es in Ungarn wieder mehrere gute Winter geben und der heimischer Skisport einen Aufschwung nehmen wird.

Tamás Schéder



PREMIUM-PRODUKT FÜR HÖCHSTE LEISTUNG

Johnson Controls Neige bietet Ihnen mit ihren energieoptimierten Hochleistungs-Schneeerzeugern die qualitativ beste Lösung für die Herstellung Ihres wichtigsten Produkts.

SNOW PROCESS

Johnson
Controls 

www.johnsoncontrolsneige.com



Fotos: R. Gric

Die Sesselbahn Sněžka ist heute die älteste noch im Betrieb stehende Bahn nach dem System Von Roll VR101 in Europa, im Bild die 2. Teilstrecke mit der Schneekoppe.

Nach dem Zweiten Weltkrieg suchte der einheimische Seilbahnhersteller František Wiesner aus Chrudim (nach der Verstaatlichung im Jahr 1948 Transporta Chrudim) eine preisgünstigere und leistungsfähigere Variante zu den früheren Pendelbahnen. Die wurde im Einkauf einer Lizenz zum Bau von kuppelbaren Doppesesselbahnen der Schweizer Firma Von Roll gefunden. So wurden Ende der 40er und im Laufe der 50er Jahre in der damaligen Tschechoslowakei insgesamt acht Teilstrecken von kuppelbaren Sesselbahnen mit der legendären VR101-Klemme gebaut (eigentlich waren es neun Teilstrecken, denn überdies wurde noch eine solche Bahn als nicht öffentliche Vorführungs- und Werksverkehrsanlage zwischen den beiden Werksgeländen in Chrudim gebaut).

Das Interesse an der Beförderung auf den höchsten Berg Tschechiens ist an schönen Ferientagen enorm.



Jubiläum einer „Museumsbahn“

Die kuppelbare Sesselbahn zum höchsten tschechischen Berg Sněžka (Schneekoppe) ist seit 60 Jahren in Betrieb.

Die erste dieser Bahnen

Als allererste dieser Bahnen wurde die Sesselbahn Sněžka in zwei Teilstrecken von Pec pod Sněžkou über die Zwischenstation Růžová hora (Rosenberg) zur 1.602 m hohen Schneekoppe gebaut (Bergstation 1.594 m ü. M.) und am 15. Jänner 1949 (1. Teilstrecke) bzw. am 1. Juli 1950 (2. Teilstrecke) eröffnet. Die Bahn war nach der Pendelbahn Janské Lázně – Černá hora (Baujahr 1928) und dem Einsessellift Špindlerův Mlýn – Pláň (Baujahr 1947) die dritte Seilbahn in Krkonoše (Riesengebirge). Heute gibt es hier 25 Seilbahnen.

Betriebliche Probleme

Die Antriebe für beide Teilstrecken befinden sich in der Mittelstation, die Bahn überwindet in zwei Teilstrecken mit den schrägen Längen von 1.560 m und 1.967 m Höhenunterschiede von 464 m und 240 m. Besonders die zweite, im offenen Gelände liegende Teilstrecke leidet am hiesigen arktischen Klima mit Raureifbildungen und mit Windgeschwindigkeiten bis über 200 km/h. Trotz einiger technischer Anpassungen in den 60er Jahren (Veränderung der Stützenverteilung

im windanfälligen Abschnitt nahe der Bergstation, erhöhte Förderseilspannkraft, Entfernung der windanfälligen Wetterschutzdächer von den Sesseln) führten und führen die Wetterbedingungen zu den häufigen Betriebsunterbrechungen der oberen Teilstrecke. Mehrmals verursachte der Sturm sogar eine Seilentgleisung, aber stets im Stillstand der Bahn, nicht im öffentlichen Betrieb.

Zukunft der „alten Dame“

Die Wartungskosten der alten Bahn sind hoch, und die Anlage wird nur dank des enormen Einsatzes der bahneigenen Werkstätte in Růžová hora in einem guten Betriebszustand erhalten. Nach dem jahrzehntelangen Betrieb unter der Flagge der ČSD, später ČD (Tschechoslowakische, bzw. Tschechische Staatsbahnen) wurde die Bahn im Jahr 1997 privatisiert. Dabei wurde die jahrzehntelang andauernde Diskussion mit der Verwaltung des Nationalparks Krkonoše über die Erneuerung dieser reinen Ausflugsbahn aktualisiert.

Im Jahr 2008 kam es nach intensiven Verhandlungen mit der Parkverwaltung schließlich zu einer Vereinbarung, die Bedingungen sind aber hart: Die neue Bahn wird die alte Trasse beibehalten, lediglich die Talstation wird um etwa 100 m Richtung Talsohle verlängert, die Stützenstandorte der 2. Teilstrecke müssen erhalten bleiben. Da die Seilbahn keine Wintersportanlage ist, darf die Förderleistung der neuen Bahn die heutigen etwa 250 P/h nicht überschreiten.

Unter diesen Voraussetzungen soll in nächster Zukunft mit Unterstützung durch EU-Mittel eine neue Bahn zur Schneekoppe die verdienstvolle „alte Dame“ ersetzen.

Roman Gric

In den mit dem Magnestick® System ausgestatteten Skigebieten macht es Spaß Kind zu sein



Ein Rückenschutz + Magnete in den Sessellift integriert
Sicherheits auf den Pisten = Sicherheit auf den Sesselliften



crédits photos : C.ARNAL

www.magnestick.net

Ein- und Ausstieg bei Kabinenbahnen im Stillstand

Dr. Ing. Markus Pitscheider, Amtsdirektor der Südtiroler Seilbahnbehörde, stellt einen interessanten Ansatz für den Betriebsablauf von Kabinen-Umlaufbahnen vor.



Foto: beige stellt

Dr. Ing. Markus Pitscheider

Der Ein- und Ausstieg

bei bewegten Kabinen verlangt den Fahrgästen einiges ab. Insbesondere der Einstieg birgt eine gewisse Hektik, und es ergeben sich die typischen Szenen: Eltern müs-

sen trachten, dass alle Kinder zusammenbleiben und nicht das kleinste Kind mit der folgenden Kabine alleine traurig hinauffährt; der Vater hat mehrere Skier zu tragen und muss gleichzeitig die Kinder in der Menschenmenge herumdirigieren.

Beim Aussteigen setzen ältere Menschen den ersten Fuß auf die Station, gefährlich nahe vor dem herankommenden Skiköcher, während der zweite Fuß mit der Kabine eine Rotationsbewegung mitmacht. Besondere Aufmerksamkeit brauchen Menschen mit psychophysischen Einschränkungen.

Die Ein- und Ausstiegsphase birgt also ein Restrisiko und erfordert die ständige Anwesenheit und Aufmerksamkeit des Stationsbediensteten. Es wäre wünschenswert, dass man bei stehender Kabine ein- und aussteigen könnte. Aber wie kann man den Ein- und Ausstieg bei stehender Kabine mit einer hohen Förderleistung vereinbaren?

Dafür gibt es ein neues Konzept, in dem die Fahrzeuge einer Kabinenbahn gruppenweise verkehren. Jede Fahrzeuggruppe wird nach dem Auskuppeln vom Förderseil im Stationsbogen angehalten, um den Ein- und Ausstieg im Stillstand zu ermöglichen. Kurz bevor die nächste Gruppe ankommt, werden die Türen geschlossen, die Fahrzeuge der Gruppe zeitgleich gestartet, beschleunigt und auf die Strecke geschickt.

Eine Gruppe kann aus zwei bis fünf Fahrzeugen bestehen. Der Mindestabstand zwischen den Fahrzeugen einer Gruppe kann beispielsweise 8s betragen, was auf der Strecke einem Fahrzeugabstand von 48m entspricht.

Der Mindestabstand zwischen den Fahrzeug-

gruppen entspricht der verfügbaren Stillstandszeit für den Ein- und Ausstieg sowie der Folgezeit zwischen den Fahrzeugen bei der Durchfahrt im Stationsbogen.

Grundsätzlich ist es möglich, den Bahnbereich vom Stationsbereich vollständig zu trennen, indem vor jeder Kabinenposition eine automatische Stationstür vorgesehen wird, die sich mit den Kabinentüren gleichzeitig öffnet und schließt. Somit ist eine direkte Aufsicht nicht mehr erforderlich, und es ist dem Stationsbediensteten erlaubt nebenbei zu kassieren, Auskunft zu geben usw. Die angegebenen geringen Stillstandszeiten und die daraus folgenden Förderleistungen sind nur möglich, wenn nie gleichzeitig alle Personen aus einer Kabine aus- und einsteigen müssen. Es ist glücklicherweise eine Eigenheit der Bergbahnen und auch der meisten urbanen Bahnen, dass das maximale Verkehrsaufkommen nie gleichzeitig in beiden Richtungen auftritt.

So kann man mit einer Drehkreuzregelung in einer Station jeweils nur die maximale Anzahl von Personen zum Bahnsteig durchlassen, die in einer Fahrzeuggruppe Platz nehmen können. Gleichzeitig kann man in der Gegenstation als Obergrenze nur ca. 25 % der Kapazität durchlassen. Um den Fahrgastfluss in beiden Stationen annähernd getrennt zu halten, werden die Fahrgäste in der Gegenstation so gelenkt, dass sie vorzugsweise in die letzten Kabinen der Fahrzeuggruppe einsteigen.

Zur Steuerung dieses vorgeschlagenen Konzepts braucht es ein- und ausfahrtseitig einen weiterentwickelten Abstandsgeber, der um 5 m länger ist als der heute übliche und der mehrere Aufgaben zu erfüllen hat. Er muss eine verspätete Abfahrt einer Kabine wieder aufholen können. Er muss die Fahrzeuge einer Gruppe so takten können, dass sie im Stationsumlauf und auf der Strecke einen regelmäßigen Abstand aufweisen. Er muss die Folgezeit zwischen den Fahrzeugen einer Gruppe nach der Einfahrt in die Station reduzieren und vor der Ausfahrt wieder vergrößern können, um durch diesen Trick die Haltezeit in der Station zu verlängern.

Vorteile eines Ein- und Ausstiegs im Stillstand

Komfort

- Keine Hektik beim Ein- und Aussteigen, keine Trennung der Familien und Gruppen.
- Bequemer Einstieg für Behinderte und Kinderwagen.
- Keine Traubenbildung, ruhiger Ablauf im Einstiegsbereich. Wie bei Pendelbahnen wird über die Drehkreuzregelung nur die höchste Anzahl von Personen pro Fahrzeuggruppe hineingelassen.

- Bei geringerem Verkehrsaufkommen braucht die Bahn nicht mit Höchstgeschwindigkeit gefahren zu werden, folglich erhöht sich die verfügbare Zeit zum Einsteigen.

Allgemeines

- Die Förderleistung kann relativ hohe Werte erreichen: 2.200 P/h bei 8er-Kabinenbahnen, 2.500 P/h bei 10er-Kabinenbahnen und bis zu 3.500 P/h bei 16er-Kabinen.

- Um ca. 20 % höhere Förderleistungen sind möglich, wenn die Fahrzeuggruppen in der Station zweimal anhalten, zuerst für den Aus-, dann für den Einstieg. In diesem Falle sind die Fahrgastströme getrennt und die Haltezeit kann entsprechend kleiner sein.

- Bei kleinen Förderleistungen (Sommerbetrieb) genügt die Aktivierung von nur einer oder zwei Haltepositionen.

- Die Kabinentüren könnten nur mit einer Verriegelung versehen werden, sodass sich die wenigen aktiven Schließmechanismen in den Stationen statt auf jeder Kabine befänden. Dies bedeutete weniger Wartung.

- Bei Mittelstationen können auf der Seite mit schwachem Verkehrsaufkommen alle Fahrzeuge mit geschlossenen Türen schnell durchfahren und nur das letzte einer Gruppe angehalten werden, dadurch Einsparung von Fahrzeugen.

Bei Abtrennung des Bahnsteigbereiches durch automatische Stationstüren ergeben sich zusätzlich folgende Vorteile:

Sicherheit

- keine Gefahrenpunkte für die Fahrgäste durch bewegte Kabinen.

Wirtschaftlichkeit

- Keine ständige und direkte Aufsicht im Einstiegsbereich (der Stationsbedienstete kann im Einstiegsbereich anderen Tätigkeiten nachgehen, wie Kassieren, Auskunft Geben, Kontrollieren, Instandhalten usw.).
- Personaleinsparung, insbesondere bei Ganzjahresbetrieb und Bahnen mit Mittelstationen.

Nachteile

- Etwas schwerere Streckenausrüstung (einige Rollen mehr, eventuell Verwendung von Wechsellastrollenbatterien statt standardmäßigen); im Normalfall bleiben Seildurchmesser und Motorleistung bei gleicher Förderleistung identisch; bei Zweiseilbahnen bleibt die Streckenausrüstung gleich.
- Zusätzliche Stationsautomatismen (Türautomatik, Haltekupplungen bzw. Motoren), die teilweise redundant auszuführen sind.
- Verlängerung der Fahrtzeit um ca. 30 s (Umfahren des Stationsbogens).
- Durchschnittlich längere Wartezeit vor der Abfahrt: 0 bis 60 s.
- Verlängerung der Stationen z. B. um ca. 5 m bei 2.200 P/h oder um ca. 2 m bei 1.800 P/h im Falle von 8er-Kabinenbahnen.
- Die bevorstehende Türschließung ist nicht so spontan und wird z. B. durch Ampeln und eventuelle Restzeitangabe angezeigt und zusätzlich mit einem Summton angekündigt.
- Falls Stationstüren vorgesehen sind: keine Möglichkeit für das Mitführen von Skiern auf externen Skiköchern. Für den Sommerbetrieb könnte man an einem Drittel der Ka-

binen den Skiköcher abmontieren bzw. den Zwischenraum eigens mittels Lichtschranken überwachen.

- Bei Schneefall und Eisbildung braucht es eine besondere Aufmerksamkeit bei den Stationstüren.

Verfügbarkeit

- Eine verspätete Abfahrt einer Gruppe kann auf den Strecken der Abstandsgeber wieder aufgeholt werden. Einfahrtseitig sind Staupositionen für die Kabinen der einfahrenden Gruppe vorzusehen. Bei Stau ist eine automatische Verzögerung der Bahn und bei dessen Auflösung eine automatische Beschleunigung einzuplanen. Sollte sich ein Stau nicht innerhalb einer Minute wieder auflösen, erfolgt eine Abschaltung.
- Bei Ausfall der Steuerungen der Abstandsgeber kann die Höchstgeschwindigkeit von 6,0 auf 5,0 m/s reduziert werden.

Single-Kabine für getrennten Ein- und Ausstieg

Um die durchschnittliche Wartezeit für die Fahrgäste vor der Abfahrt zu halbieren, kann zwischen den Gruppen eine Kabine alleine verkehren. Sie wird so getaktet, dass sie einfahrtseitig ca. 12 s nur für den Ausstieg der Fahrgäste anhält, nach der vorherigen Fahrzeuggruppe den Stationsbogen umfährt und dort ca. 22 s für den Einstieg nochmals anhält. Sie kann insgesamt länger stehen bleiben als die anderen Fahrzeuge, da sie die Strecken der Abstandsgeber schneller durchfährt. Grundsätzlich könnten auch zwei Single-Kabinen zwischen den Gruppen fahren.

Vorteile sind:

- die Halbierung der durchschnittlichen Wartezeiten für die Fahrgäste vor der Abfahrt der Fahrzeuge, die von den traditionellen Umlaufbahnen diesbezüglich verwöhnt sind; getrennter Ein- und Ausstieg;
- kürzere Fahrtzeit um ca. 30 s (der Fahrgast muss nicht den Stationsbogen umfahren, die Strecke der Abstandsgeber wird schneller durchfahren). Sie wird folglich zur beliebtesten Kabine, auch weil sie ca. 10 s vor der Fahrzeuggruppe startet. Gleichzeitig hilft sie den Ausstieg vom Einstieg getrennt zu halten;
- als Nachteil bleibt die Errichtung einer zusätzlichen Halteposition bei gleich bleibender Förderleistung zu erwähnen.

Schlussfolgerung

Eine Automatisierung des Ein- und Ausstieges, im Besonderen durch automatische Stationstüren, bringt einen Gewinn an Sicherheit und ist interessant für Kabinenbahnen mit Sommer- und Winterbetrieb bzw. mit Mittelstationen. Sie ist ein Muss für den urbanen Betrieb mit vielen Betriebsstunden und mit unsportlichem Publikum, das nicht gewohnt ist in bewegte Fahrzeuge einzusteigen. Förderleistungen bei 8er-Kabinenbahnen von 2.200 P/h und 2.500 P/h bei 10er-Kabinenbahnen sind möglich. Bei getrenntem Aus- und Einstieg können diese Werte um 20 % gesteigert werden. Das hier vorgestellte Modell erfordert keine technischen Neuerungen, die Neuheit liegt in der Organisation des Betriebsablaufs. Ich bin überzeugt, dass mit diesem Schritt die Seilbahntechnik der Bergbahnen auf urbane Bahnen übertragen werden kann.

Markus Pitscheider

Alpine Engineering

Gesamtplanung · Projektmanagement · Beschleunigungsanlage · Skipistenplanung

Alpine
Ski-WM 2011
in Garmisch-Partenkirchen

www.klenkhart.at

Klenkhart & Partner Consulting · A-6067 Absam · Salzbergstrasse 15

Telefon: +43 (0) 502260 · Fax: DW 20 · e-mail: office@klenkhart.at



Sichere Kinderbeförderung durch einen Magneten

Nach einer Test- und Entwicklungsphase, die sich über zwei Saisonen erstreckte, wurde das Magnestick®-System in zahlreichen Skigebieten der Alpen und Pyrenäen eingeführt.

Unter diesen Skigebieten finden sich bekannte Namen wie Arcalis (Andorra), Courchevel, Gourette, Megève, Méribel, Peyragudes, La Tania oder Valfréjus.

Heute werden die meisten alten Schleppliftnanlagen durch Sessellifte ersetzt. Diese sind zwar die zuverlässigsten und sichersten Transportsysteme, sorgen aber gerade bei Anfängern für eine gewisse Furcht. Für die Urlauber ist das Gefühl der Sicherheit auf den Pisten und auf den Liftnanlagen ein wichtiger Faktor. Liftbetreiber haben die Aufgabe, ihnen dieses Gefühl zu vermitteln – auch im eigenen Interesse, denn ein Kind, das nicht Ski fährt, wird sich im Erwachsenenalter nicht auf die Skipiste wagen.

Magnestick®-System

Das Magnestick®-System verbindet eine effiziente Lösung zur Optimierung der Sicherheit bei der Beförderung auf Sesselliften mit mehr Komfort und Wohlbefinden für die Skifahrer.

Wie funktioniert das System?

Das Magnestick®-System ist ein Rückenschutz, der speziell für Kinder entwickelt wurde und eine Metallplatte enthält, die an der Rückenlehne des Sessellifts – in die Magneten eingebaut wurden – haften bleibt. Das System wird beim Einsteigen des Kindes in den Lift aktiviert und beim Aussteigen automatisch deaktiviert.

Die Steppweste bietet noch zahlreiche andere Vorteile:

- Dank der leuchtenden Farben ist das Kind auf der Piste gut sichtbar.
- Die Weste schützt den Rücken des Kindes und bietet auch bei einem Sturz auf der Piste einen zuverlässigen Schutz.

Für das Magnestick®-System, ursprünglich in Zusammenarbeit mit Rossignol entwickelt, interessieren sich mittlerweile auch zahlreiche andere Hersteller – diese erwägen eine Ausweitung des Systems, beispielsweise dessen direkte Einarbeitung in die Skijacke bzw. die Entwicklung von Modellen für Erwachsene. Derzeit wird mit Prototypen gearbeitet, und erste Neuentwicklungen könnten schon in der kommenden Saison auf den Pisten zu sehen sein.

Welche Vorteile bietet das System?

- Magnestick® bietet Kindern Schutz und Eltern das Gefühl von Sicherheit; das System ist praktisch und einfach anzuwenden – es wird wie eine Startnummer über die Skijacke gezogen. Wie ein Helm kann das System für einen Tag oder eine ganze Woche geliehen werden.



Foto:Sommitel

Der Rückenschutz mit eingebauter Metallplatte wird über der normalen Skikleidung getragen.

- Auch Skischulen – Partner bei der Entwicklung des Systems – profitieren von der Magnestick®-Technologie. Das System bietet den Kindern im Skikurs Komfort und Sicherheit – dadurch wird die Arbeit der Skilehrer erleichtert und ein besseres Erlernen der Technik begünstigt.

- Magnestick® entspricht voll und ganz der Qualitätsinitiative, der sich zahlreiche Skistationen verschrieben haben. Das System ist ein zusätzlicher Service für die Kunden.

- Magnestick® ist für alle bestehenden oder neuen Sessellifte geeignet.



In der Rückenlehne des Sessels sind Magneten eingebaut.

Neues Reibwerkzeug für Gleitlagerbüchsen

Die Firma Hans Langesee Ges.m.b.H. bringt unter der Bezeichnung „GeroVari“ ein neues Reibwerkzeug auf den Markt, das die Instandhaltungsarbeiten an Kunststoff-Gleitlagerbüchsen von Rollenbahnen sowie Gehängelagerungen wesentlich vereinfacht.

Wenn im Rahmen der Instandhaltung von Kabinen- und Sesselbahnen Gleitlagerbüchsen ausgetauscht werden müssen, dann ist nach dem Einpressen der Gleitlager – wenn es sich um solche aus Kunststoff handelt – eine Nachbearbeitung mit Aufreiben auf den exakten Durchmesser der entsprechenden Achse erforderlich. Durch das Einpressen entsteht nämlich eine Verformung mit einer Verkleinerung des Durchmessers, bei der die Abweichung vom Sollmaß bis zu 1 mm betragen kann.

Das Aufreiben der Lagerbüchsen mit herkömmlichen Reibahlen (Abb. 1) ist – vor allem bei Gleitlagern am Stützenkopf – eine heikle Arbeit, die viel handwerkliches Geschick erfordert. Die Fa. Langesee hat über Verbesserungen nachgedacht und ein variabel einsetzbares Reibwerkzeug patentieren lassen, mit dessen Hilfe die genannte Arbeit wesentlich erleichtert wird.



Abb. 1: Zeichnerische Darstellung von herkömmlichen Reibahlen.

Das neue Werkzeug mit der Bezeichnung „GeroVari“ (Abb. 2) funktioniert grundsätzlich wie eine herkömmliche Maschinenreibahle. Es unterscheidet sich von diesen aber durch die speziell geformten, in sich gedrehten Schneiden, die die Oberflächengüte der Gleitlagerbüchsen nicht beeinträchtigen.

Ein weiterer Vorteil ist die variable Einstellung des Durchmessers: Er kann bis zu 0,3mm durch eine schiefe Ebene mittels einer Kegelscheibe mit Schraube verändert werden.

Auch die Führung durch die gesamte zylinderförmige Lagerung bringt große Vorteile. Dadurch wird die Symmetrie, Konzentrizität und Koaxialität gewahrt und garantiert eine einwandfreie Montage mit den dafür benötigten Bauteilen.

Der Antrieb für die rotatorische Bewegung, der für die Ausreibung der Gleitlager benötigt wird, erfolgt durch eine handelsübliche Bohrmaschine oder händisch mit einem Wendeisen. Abb. 3 zeigt das Ausreiben einer Gehänge-Lagerbüchse. Die Handhabung des neuen Reibwerkzeuges ist gegenüber der vom Seilbahnhersteller gelieferten Einheit um einiges einfacher. Die Zeitersparnis je Lager wird von der Firma Langesee mit bis zu zwei Drittel gegenüber der herkömmlichen Reibahle angegeben, und man kann das GeroVari alleine bedienen.



Abb. 2: Das neue Reibwerkzeug „GeroVari“.



Abb. 3: Das „GeroVari“-Reibwerkzeug im Einsatz



Lösungen für Ihren Erfolg !

Wir bieten Lohnfertigung für die Seilbahn- und Beförderungstechnik, die Maschinenbauindustrie, die Hydraulikindustrie, die Optik, Keilriemenscheiben u.v.m. mit vielen Zusatzleistungen.

Hans Langesee Ges.m.b.H. CNC Technik
A-6280 Zell/Ziller +435282/2245 www.langesee.at ISO9000

ITTAB 2009 in Polen

Die 59. Internationale Tagung der Technischen Aufsichtsbehörden (ITTAB) fand in der Zeit vom 14. bis 17. September 2009 in Krakau statt.

Erstmals war Polen das Gastgeberland für das jährliche Treffen der technischen Seilbahnaufsichtsbehörden. Zur Tagung, die von der Transporttechnischen Überwachung Polens (TDT) vorbereitet und geleitet wurde, waren vom Veranstalterland die Vertreter folgender Länder eingeladen (alphabetisch gelistet): Andorra, China, Deutschland, Finnland, Frankreich, Hongkong, Italien, Japan, Kanada, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz, Slowenien, Spanien, Südkorea, Ungarn, USA.

Die Behördenvertreter der Teilnehmerländer bei der 59. ITTAB üben die technische Aufsicht über mehr als 22.000 Seilbahnen aus, mit denen 2008 insgesamt mehr als 3,4 Mrd. Personen befördert wurden.

Neben der statistischen Erfassung aller Grunddaten, wie Anzahl der Seilbahnen (systembezogen unterteilt), Anzahl der beförderten Personen, Anzahl der Unfälle und besonderen Ereignissen, ist die ITTAB das Podium für den internationalen Erfahrungsaustausch unter den technischen Aufsichtsbehörden.

Ereignisse, Unfälle, technische Fragen

Ein wesentlicher Punkt der alljährlich stattfindenden Tagung ist die Erörterung und fachliche Bearbeitung von besonderen Ereignissen und von Unfällen, die sich im vorhergehenden Jahr bei Seilbahnen ereignet haben, sowie die Behandlung technischer Fra-

gen. Im Jahr 2008 wurden insgesamt 169 Unfälle und Ereignisse erfasst, 136 Personen wurden verletzt – in Anbetracht der oben genannten 3,4 Mrd. Beförderungen eine äußerst geringe Zahl.

Zu den technischen Fragen fanden meist sehr intensive Diskussionen statt, und nur durch die von der polnischen Seilbahnaufsicht souverän geführte Leitung der Tagung gelang es, die Terminvorgaben einzuhalten. Unter anderem wurden folgende Fragen erörtert:

■ Wie werden Sonderbeförderungsanlagen, die Seile als Trag- oder Zugelemente benützen, aber keine klassische Seilbahn sind, behandelt und welche technischen Regelwerke sind anzuwenden?

■ Entsprechen elektronische Seillageüberwachungseinrichtungen, die bereits das Entgleisen eines Förderseiles aus der Rille erkennen, dem Stand der Technik und sind diese daher behördlich zu fordern?

■ Welche Maßnahmen werden in den einzelnen Ländern gesetzt, um bei Schleppliften das Verhängen von losen Kleidungsstücken zu vermeiden?

■ Wie wird die Aufsichtstätigkeit der einzelnen Länder ausgeübt und wie kann dieses System optimiert werden?

■ Wie wird bei Ersatzteilen und Umbauten bei Seilbahnen vorgegangen, die vor und nach Inkrafttreten der Seilbahnrichtlinie errichtet wurden?

■ Wie kann die Qualität der derzeitigen Seilinspektionen optimiert werden?

Rahmenprogramm

Neben den fachlichen Erörterungen und Diskussionen wurden vom polnischen Veranstalter eine Exkursion nach Zakopane zur Besichtigung der dortigen Seilbahnen und der Technischen Universität Krakau durchgeführt, wobei die neuesten Schwingungsuntersuchungen an Seilbahnstützen und Seilüberprüfungsmethoden vorgestellt wurden. Bei der Tagung war auch noch genügend Zeit, um persönliche Kontakte zwischen den Tagungsteilnehmern neu zu knüpfen oder aufzufrischen, insbesondere bei den Besichtigungen des Benediktinerklosters Tyniec und der Salzmine Wieliczka in der Nähe von Krakau. Am Galaabend setzten naturgemäß die mitgereisten Damen den Glanzpunkt. Ein Wermutstropfen bei der Tagung war die Verabschiedung des langjährigen Vertreters Polens bei den Tagungen der ITTAB, Maciej Dulawa. Herr Dulawa hat mit seiner Persönlichkeit und immer guten Laune wesentlich zum Erfolg der ITTAB-Treffen beigetragen.

60. ITTAB in Luzern

Am Schluss der Tagung hat die Delegation aus der Schweiz (BAV und IKSS) die Teilnehmerländer zur 60. Tagung, die 2010 voraussichtlich in Luzern stattfinden wird, mit launigen Worten und Schweizer Schokolade eingeladen.

Peter Sedivy

IMPRESSUM/IMPRINT

Medieninhaber (Verleger) ● Owner: Bohmann Druck und Verlag, Gesellschaft m.b.H. & Co. KG, A-1110 Wien, Leberstraße 122, Telefon: +43(1)740 95-0, Telefax: +43(1)740 95-537, DVR 0408689

Herausgeber ● Publisher: Komm.-Rat Dr. Rudolf Bohmann

Geschäftsleitung ● Managing directors: Dr. Gabriele Ambros, Gerhard Milletich

Redaktion ● Editorial staff: Chefredakteur Mag. (FH) Josef Schramm (JS); Leitender Redakteur Mag. Christian Amtmann (CA); Fachtechn. Redakteur Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Josef Nejez (JN); Redaktionsassistentin & Anzeigenverwaltung Birgit Holzer; E-Mail: isrzv@bohmann.at, Internet: www.isr.at

Anzeigenverkauf ● Advertisement sales: Mag. (FH) Josef Schramm, Dietrich Kops

Layout & electronic Publishing: Markus Frühwirth, Michael Stanek, Thomas Weber

Umwelt ● Environment: Dipl.-Ing. Dr. Maria Nejez, Landschaftsarchitektin

Autoren und Mitarbeiter ● Authors and Contributors: Burgi Triendl-Schwetz, Innsbruck; Dr. Ing. Heinrich Brugger, Bozen; Dr. Gabor Kovacs, Zürich;

Prof. Dr. Dipl.-Ing. Gabor Oplatka, Zürich; Ing. Reijo Riila, Helsinki; Resham Raj Dhakal, Nepal (Gastkommentare geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für den Inhalt der Texte sind die jeweiligen Autoren verantwortlich.)

Frankreich ● France: Alain Soury-Lavergne, 40 chemin de Malanot, F-38700 Corenc, Tel. +33(0)476 88 03 10, E-Mail: a.soury-lavergne@experts-judiciaires.org

Italien ● Italy: Dr. Ing. Heinrich Brugger, Claudia de Medicis: 19, I-39100 Bozen, Tel. +39(0)471/300 347, Mob.+39 347 5907305, E-Mail: h.brugger@alice.it

USA – Canada: Beat von Allmen, 2871 South 2870 East, Salt Lake City, Utah 84109, Tel. +1(801)468 26 62, E-Mail: beat@alpentech.net

Tschechien, Slowakei und Polen ● Czech Republic, Slovakia, Poland: Dipl.-Ing. Roman Gric, Haškova 14, CZ-638 00 Brno-Lesná, Tel. +420/5/41 637 297, E-Mail: gric@seznam.cz

GUS ● CIS: Dr. David Patarala, Shertavastr. 18/16, Tbilissi-1060, Georgien, Tel. & Fax +995/32/373785, E-Mail: david.patarala@gmail.com; Maya Semivolosova

Rumänien und Bulgarien ● Romania and Bulgaria: Dipl.-Ing. Petre Popa jr., str. Lunga 53 c/7, RO-500035 Brasov, Tel. & Fax +40/268/5436 98, E-Mail: petre.popa@gmail.com

China ● China: Dr. Ou Li, Dr. Schober Str. 84 199, A-1130 Wien, Tel. +43(1)889 74 10, Fax+43(1)889 87 19, E-Mail: unicom@ao.at; Erwin Stricker, I-39012 MERAN-Bz, Postbox 144, Tel. +39(0)473/210220,

Fax +39(0)473/256220; E-Mail: erwinstriker@hotmail.com.

Autorisierte Übersetzer ● Translation: Dr. Chris Marsh, Andrée Pazmandy Lic. ès. L., Mag. Susanne Pauer, Mag. Hubert Rinner

Vertriebsleitung ● Dispatch manager: Interimsmäßig: Gabriele Huber, Tel.: +43(1)740 95-113, Erscheint 6 mal jährlich/published 6 times a year

Abonnementverwaltung ● Subscriptions: Anna Herzenberger, herzenberger.zv@bohmann.at

Inland ● Austria: Einzelpreis: € 19,60; Jahresbezugspreis: € 105,40 (inkl. 10 % MwSt).

Ausland ● Other countries: Einzelpreis/single issue: € 22,80; Jahresbezugspreis/6 issues/year: € 124,60 (inkl. MwSt, inkl. Porto u. Versandkosten).

Die Abonnementgebühr ist im Voraus zu entrichten. Das Abonnement ist spätestens 30 Tage vor Bezugsjahresende schriftlich kündbar.

Bankverbindungen ● Bank accounts: Bank Austria Creditanstalt AG 653-092-700; Österr. Postsparkasse 1732.755

Druck ● Print: AV + Astoria Druckzentrum, A-1030 Wien, Faradaygasse 6, **Druckauflage 1. Halbjahr 2009 ● Circulation 1st half-year 2009:** 6.150

BOHMANN
Verlagsgruppe



Jahrzehntelange Erfahrung auf Eis und Schnee

Im Land der tausend Seen entwickelt und erprobt, startet der Formatic 350 seine Karriere in den schneereichen Bergen Europas.

Bereits jahrzehntelange Erfahrung auf Skandinaviens Eis und Schnee zeichnen die Formatic-Fahrzeuge aus. Der Formatic 350 vereint dies mit modernster Technik, herausragenden Leistungsdaten und Top-Qualität. Der Formatic 350 bietet alles, was ein modernes Pistenpräparierfahrzeug bieten muss. Das geräumige Fahrerhaus sorgt für ein angenehmes Arbeiten und ist natürlich wie bei allen Fahrzeugen der Kässbohrer Geländefahrzeug AG ROPS-zertifiziert. Der Mittelsitz sorgt in Verbindung mit den groß dimensionierten Glasflächen für optimale Sicht auf Zusatzgeräte und Ketten. Neben dem Fahrer finden noch zwei Personen bequem Platz. Das Fahrzeug wird mit einer Hebelsteuerung gelenkt. Und der Formatic 350 ist beweglich – so beweglich, dass auch Arbeiten im Funpark zu seinem Einsatzspektrum zählen.

Leistungsstark und Gewinn bringend

Der leistungsstarke 6-Zylinder-Dieselmotor versorgt Fahrzeug und Zusatzhydraulik mit kraftvollen 350 PS. Die groß dimensionierten Hydraulikpumpen übertragen die bullige Kraft des Cummins-Dieselmotors direkt auf die Ketten. Ausgestattet mit den bewährten PistenBully-Original-Kombiketten steigt er damit mühelos jede Piste empor. Die Triflexfräse „Snowrobot“ mit hintereinander montiertem Zweifach-Finisher und hydraulisch klappbaren Seitenfinishern präpariert die einzelnen Spuren ohne erkennbare Übergänge. Die Zusatzgeräte des Formatic 350 lassen sich bis ins Detail über die vollproportionale „Load Sensing“-gesteuerte Arbeitshydraulik lenken und dank modernster On-



Fotos: Formatic

Einsteigen und Wohlfühlen –
der Fahrersitz des Formatic 350

Board-Elektronik können alle Funktionen mühelos angesteuert werden. Im Funpark vereinfachen die patentierte AutoTracer-Fräsenlenkfunktion sowie das Justieren und Abspeichern aller erforderlichen Funktionen und Einstellungen über die Can-Bus-Elektronik die Arbeitsabläufe um ein Vielfaches. Mit einem Kraftstoffverbrauch ab 20 l/h beträgt die Reichweite des Fahrzeuges bis zu zehn Betriebsstunden ohne neues Auftanken.

Gewinnspiel

Die Kässbohrer Geländefahrzeug AG verlost unter allen Kunden, die in der Saison 2009/10 einen Formatic 350 erwerben, eine Reise für zwei Personen nach Finnland, in das Land der tausend Seen. Nähere Informationen finden Sie unter www.formatic-by-k.com.

Formatic 350 – konkurrenzlos in
Preis, Ausstattung und Service



FACHKOMMENTAR

Foto: Savognin Bergbahnen AG



Leo Jeker

Wir wissen wenig über die Zukunft. Was wir aber wissen, soll uns stark machen. Den Sommer- und Winter-Bergtourismus traf es nicht so schwer wie z.B. den Städtetourismus oder die klas-

sischen Export-Industrien.

Antizyklische Investitionen sind gefragt. Unsere „Industrie“ ist standortgebunden mit langfristig guten Chancen. Wer standortgebunden ist, nimmt von Natur aus Rücksicht auf die regionalen Gegebenheiten und auf die Natur. Der Gast erwartet Authentizität. Ich bin überzeugt, dass der Alpenraum auch in Zukunft große Chancen hat: Im Winter mit weltweit exklusiven Schneesport-Angeboten und im immer wärmer werdenden Sommer mit höchst an-

Standortgebunden – auf Stärken konzentrieren

genehm „kühlen“ Angeboten.

So muss auch künftig unsere Vision sein: Erneuerung, Modernisierung und Ausbau unseres Angebotes. Wir wollen die Gäste verblüffen, begeistern. Dann sind auch unsere Mitarbeitenden und die einheimische Bevölkerung begeistert. So macht Arbeiten, eine perfekte Dienstleistung erbringen, Freude! Wir Bergler und unsere Gäste wollen keine künstlichen Traumwelten. Unsere Skiberge und unsere Sommerberge bieten authentische Erlebnisse in einer Natur pur. Wir leben von natürlichen Ressourcen. Es würde Schule und Politik gut anstehen, neben dem Schwimmunterricht auch Schul-Skikurse wieder für obligatorisch zu erklären. Was gibt es schöneres und gesünderes für eine Familie, als im Winter Pisten und Natur gemeinsam erleben und genießen zu dürfen. Auf der Piste sind zudem alle gleich, ob der König von Spanien oder der Handwerker aus München.

Konzentrieren wir Bergler uns auf unsere Stärken, unser Selbstbewusstsein. Für den kommenden Winter bin ich optimistisch.

Leo Jeker

Ungewohntes Umfeld

Die PistenBully der Kässbohrer Geländefahrzeug AG überzeugen nicht nur auf den Skipisten und Langlaufloipen der Welt als absolute Spezialisten. Immer wieder finden PistenBully einen neuen Einsatzort, der wie für sie geschaffen ist.

Der PistenBully 300 GreenTech

ist das ideale Fahrzeug für die Einbringung von Silage in einer Biogasanlage. Dank seiner Wendigkeit, der Schubkraft und seiner Präzision arbeitet der PistenBully wesentlich effizienter als Radfahrzeuge. Eine Investition, die sich langfristig lohnt!



Foto: Kässbohrer

Der PistenBully 300 GreenTech für die Einbringung von Mais-Silage

Und ein PistenBully hat noch mehr zu bieten: Die breite X-Track-Kette sorgt für ein problemloses Vorwärtskommen, erlaubt einen höheren und steileren Überbau der Silowände und verdichtet das Silagematerial durch die große Kettenauflagefläche optimal. Das mehrfache Überfahren einer Stelle durch die Laufräder der Kette und der dabei einsetzende Rütteleffekt verdichtet das Silagegut zusätzlich und bereitet dieses bestens für die Lagerung vor. Auch von Vorteil: Der niedrige Schwerpunkt des PistenBully erlaubt Schrägfahrten, da er das Abrutschen oder Kippen zur Seite verhindert. Mit dem serienmäßigen Frontwechselsystem können verschiedene Mäh- und Mulchgeräte angebaut werden. Optional kann der PistenBully auch mit einer Front- oder Heck-3-Punkt-Aufhängung ausgestattet werden. Mit dieser und einem Zapfwellenantrieb können weitere landwirtschaftliche und kommunaltechnische Anbaugeräte betrieben werden.

Eignung durch Studien bewiesen

Dies alles belegen Studien, die von unabhängiger Stelle durchgeführt worden sind: Ohne einen zusätzlichen Walzschlepper ist der PistenBully 300 GreenTech durchschnittlich 80 % schneller als ein Radschlepper. Während der Testphase wurde mit durchschnittlich 92 t/h ca. 2.000 t Frischmasse einge-

bracht. Ein konventioneller Radschlepper schafft dagegen nur 1.100 t Frischmasse in der gleichen Zeit, dies ergibt eine Stundenleistung von 50t. Dies sind die Fakten, doch die Studie belegen noch mehr:

Der PistenBully 300 GreenTech überzeugt nicht nur mit Schnelligkeit, sondern auch mit optimaler Verbringung der Silage. Die Qualität aller Silagen war einwandfrei. Sie waren unabhängig vom Ort der Probenahme und Lage im Silo gut vergoren und frei von Schimmel, Fäulnis und Fehlgärungen, insbesondere ohne Buttersäure und Nacherwärmung. Die Temperaturen im Silo lagen alle unter 20° C, teilweise unter 10° C.

Weitere Einsatzmöglichkeiten

Aber ein PistenBully fühlt sich nicht nur im Schnee oder beim Einbringen von Silage wohl. Je nach Ausrüstung des Fahrzeuges kann der PistenBully zum Beispiel auch Feuchtwiesen mähen, im Forst mulchen, beim Rekultivieren von Deponien helfen, Torf ausschieben, aber auch Fisch- und Garnelenteiche nach der Nutzung reinigen und für die weitere Nutzung vorbereiten.

Der PistenBully ist ein wahres Multitalent für den kommunaltechnischen und landwirtschaftlichen Bereich.

„Wir sind auf jeden Fall auf eine Expansion vorbereitet.“

Die ISR führte mit Jens Rottmair das folgende Gespräch über das 40-Jahr Jubiläum von Kässbohrer und zukünftige Projekte.

ISR: In diesem Jahr feiert der PistenBully sein 40-jähriges Jubiläum. Gibt es 2009 weitere Gründe zu feiern?

J. Rottmair: PistenBully ist eine starke Marke, die auch den entsprechenden Kult- und Funfaktor beinhaltet. Und das seit mittlerweile 40 Jahren. Darauf kann man als Unternehmen mit Recht stolz sein. Wir sind auch sehr stolz darauf, dass wir viele Mitarbeiter mit einem hohen Betriebszugehörigkeitsgefühl haben und somit mit Ihrer Erfahrung zum Erfolg des PistenBully beitragen. So konnten in diesem Jahr auch drei Mitarbeiter das 40-jährige Arbeitsjubiläum feiern, darunter auch unser Vertriebsleiter Hans-Peter Müller. „Gefeiert“ haben wir auch die Entscheidung unseres Hauptaktionärs Herrn Ludwig Merckle, sein Engagement in unserem Unternehmen fortzusetzen. Das gibt uns und nicht zuletzt unseren Kunden die Sicherheit und Zuversicht für die Zukunft. Man kennt seinen Partner und muss sich nicht auf Neues einstellen.

ISR: Sie haben heuer einen neuen Ersatzteil-Webshop lanciert. Wie sind die bisherigen Erfahrungen damit?

J. Rottmair: Die Implementierung unseres Ersatzteil-Webshops war ein neuer großer Schritt in Richtung Kundenzufriedenheit. Unser Service war immer schon sehr nah am

Kunden, aber mit dem Schritt ins Internet sind wir noch näher am Kunden. Die weltweite Resonanz ist für uns ein Zeichen, dass wir einen Schritt in die richtige Richtung gemacht haben. Über das Serviceportal können sich der Kunde und auch unsere eigene Serviceorganisation mit aktuellen Werkstattinformationen und Tipps rund um den PistenBully und Formatic versorgen und bleiben so immer auf dem aktuellen technischen Stand.

ISR: Wie sehen Sie die Entwicklungsmöglichkeiten in den osteuropäischen Märkten, speziell nach den Erfahrungen der Messen in Moskau und Sochi?

J. Rottmair: Natürlich sehen wir in Osteuropa einen Markt, der sich positiv entwickelt. Der Zuspruch auf beiden Messen war entsprechend gut. Man wird allerdings abwarten müssen, wie sich die Wirtschaft und im speziellen der Wintersportbereich in den osteuropäischen Ländern entwickelt. Wir sind auf jeden Fall auf eine Expansion vorbereitet.

ISR: Welche Initiativen setzt Kässbohrer im ökologischen Bereich?

J. Rottmair: Mit unserem PistenBully 600 mit dieselektrischem Antrieb sind wir eindeutig mit der richtigen Strategie unterwegs. Bitte haben Sie aber Verständnis, dass wir dazu noch nicht ins Detail gehen wollen. Immerhin handelt es sich momentan noch um

Foto: Kässbohrer



Jens Rottmair, Vorstandssprecher der Kässbohrer Geländefahrzeug AG

eine Studie. Nur soviel: Die Ergebnisse unserer Testfahrzeuge zeigen eindeutige Einsparpotenziale im Kraftstoffverbrauch. Außerdem bieten wir mit unseren PistenBully GreenTech inzwischen eine Auswahl an Fahrzeugen an, die in den verschiedensten Bereichen in Umweltschutz und Umweltpflege im Einsatz sind. So sorgen PistenBully GreenTech in Biogas-Anlagen für die fachgerechte und effektive Einbringung der Maissilage.

Seit 20 Jahren führendes Unternehmen im Bereich Skidepotausstattung. Optimale Aufbewahrungssysteme, trockene und warme Schuhe, Sicherheit und vieles mehr bieten die neuen Depotschränke mit integriertem Trockner.

Eurosnow – Qualität und Komfort für Ihre Gäste!

www.eurosnow.eu

Euroform K. Winkler GmbH
Daimerstrasse 32 - I - 39032 Sand in Taufers (BZ)
T +39 0474 678131 – info@eurosnow.eu





Professionelle Fahrerschulungen – „for perfect pistes“

Vom 19. bis 22. Oktober 2009 fanden am Stilfserjoch-Gletscher in Südtirol (Italien) zum ersten Mal die Prinoth-„Test Drive Days“ statt.

Interessierte Teilnehmer aus Italien, Österreich, Deutschland und der Schweiz nahmen an den von Prinoth exklusiv für Pistenfahrzeugfahrer organisierten Schulungen teil. Während eines zweitägigen Seminars hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, alles Wissenswerte über optimale Pistenpräparierung zu erfahren und dies anschließend direkt im

Pistenfahrzeug anzuwenden. In theoretischen Lerneinheiten wurde vor allem auf die Wichtigkeit eines soliden Grundaufbaues der Pisten und Funparks, deren tägliche Präparierung und Instandhaltung sowie auf wichtige Aspekte der Sicherheit auf Pisten eingegangen. Hochkarätige Referenten sowie qualifiziertes und erfahrenes Fachpersonal schulten

die Teilnehmer mit fundiertem Fachwissen. Tipps zu einer effizienten, kostengünstigen und zeitsparenden Fahrweise waren ebenso Teil des Programms wie die richtige Wartung und Instandhaltung der Pistenfahrzeuge. Ein weiterer Schwerpunkt der Schulung war die Anwendung im Pistenfahrzeug. In kleinen Gruppen konnten vier erfahrene Instruktoren



Interessierte Teilnehmer aus Italien, Österreich, Deutschland und der Schweiz nahmen an den von Prinoth exklusiv für Pistenfahrzeugfahrer organisierten Schulungen teil.

auf individuelle Kenntnisstände jedes einzelnen Teilnehmers eingehen und somit für jeden Fahrer ein effizientes Training ermöglichen. Ob beim Präparieren von breiten Pisten, beim Bezwingen steiler und anspruchsvoller Hänge oder beim Bau spektakulärer Jumps und Ramps, die Teilnehmer der „Test Drive Days“ konnten in unterschiedlichsten Situationen ihre Fahrkenntnisse trainieren und ihr Niveau steigern. Denn nur wer ein Pistenfahrzeug perfekt beherrscht, kann es auch optimal nutzen.

Die Prinoth-„Test Drive Days“ boten den Teilnehmern nicht nur eine professionelle und qualifizierte Ausbildung, sondern gaben ihnen die Möglichkeiten, mit anderen Fahrern aus unterschiedlichen Regionen des Alpenraums in Kontakt zu treten und Erfahrungen auszutauschen.

Angesichts der großen Nachfrage und der äußerst positiven Resonanz der „Test Drive Days“ wird Prinoth diese Art von Schulungen auch nächstes Jahr weiterführen.



Top-Referent:
Dr. Helmut Lamprecht

Fotos: Prinoth

Schneeanlage Grünwald 2009

Die Skiliftgesellschaft Sölden-Hochsölden GesmbH sichert die Talabfahrt vom Giggijoch durch eine wesentliche Erweiterung der Schneeanlage Grünwald.

Seit mehreren Jahren überlegte die Skiliftgesellschaft Sölden-Hochsölden GesmbH (im weiteren Text als SGSHS abgekürzt) den Umbau bzw. Neubau der bestehenden Pumpstationen der Schneeanlage Grünwald, um die wichtige Talabfahrt vom Giggijoch bis ins Tal mittels technischer Beschneigung bereits im Vorwinter zu sichern bzw. um die „Schlagfertigkeit“ der Schneeanlage durch Verstärkung der Pumpleistungen wesentlich zu verbessern.

Im November 2006 beauftragte SGSHS daher das Planungsbüro ILF Beratende Ingenieure ZT GesmbH, Abteilung Alpintechnik, mit der Ausarbeitung eines Erweiterungsprojektes, das zu Beginn 2008 bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde eingereicht wurde. Im Juli 2008 erteilte die Behörde die wasserrechtliche, naturschutzrechtliche und forstrechtliche Bewilligung. Nach Vorliegen der positiven Bescheide für die Erweiterung der Schneeanlage Grünwald entschied SGSHS das Projekt im Jahr 2009 umzusetzen. Zeitgleich wurden im Mai die Bauarbeiten an der bestehenden Wasserfassung Ötztaler Ache, an der bestehenden Pumpstation Rainstadt und an der zur Gänze neu zu errichtenden Pumpstation Grünwald begonnen. Erschwerend kam bei der Ausführung hinzu, dass der Umbau der Pumpstation Rainstadt unmittelbar in bzw. neben dem bestehenden Talstationsgebäude der 8er-Kabinenbahn „Giggijoch“ stattfand und daher die Platzverhältnisse extrem eingeschränkt waren.



Pumpstation Rainstadt neben der Talstation der 8er-Kabinenbahn „Giggijoch“ mit Feldleitungsverlegung im Bildhintergrund



Pumpenraum mit zwei parallelen Pumpensätzen und Teilen des Kühlsystems der Station Grünwald

Für die Pumpstation Grünwald, die anstelle der bestehenden Pumpstation errichtet wurde, musste vor Beginn der Betonarbeiten ein ca. 1 km langer Zufahrtsweg zum Teil über bestehende Pistenflächen und zum Teil über einen früheren Skiweg neu angelegt werden. Die Arbeiten für die Pumpstation Grünwald unterlagen daher einem strengen Zeitplan, der durch die ausführenden Firmen auch

trotz schwieriger Bedingungen eingehalten wurde. Somit konnte Anfang November 2009 die Inbetriebnahme der Schneeanlage Grünwald durchgeführt werden. Ab der neuen Pumpstation Grünwald, die ein leistungsfähiges Kühlsystem mit drei großen Kühltürmen und zwei darunter liegenden Wasserbehältern mit einem Gesamtvolumen von etwa 350 m³ enthält, wurde zur Versorgung

bestehender Feldleitungen und Schneeflächen in der Mittelzone des Skigebietes Grünwald eine ca. 500 m lange Transportleitung verlegt.

In der Hochzone des Skigebietes wurden zur Verstärkung der bestehenden Schneeflächen zusätzliche Feldleitungen im Bereich der Roten Piste Nr. 19 Oberer Teil und im Bereich der Schwarzen Piste Nr. 20 Oberer Teil geplant und im Jahre 2009 zum überwiegenden Teil auch realisiert.

Durch die im heurigen Jahr von SGSHS getätigte Investition für die wesentliche Erweiterung der Schneeanlage Grünwald mit einer Verdoppelung der Wasserleistung bei den Pumpstationen auf ca. 250 m³/h ergeben sich im Betrieb der Anlage wesentliche Vorteile durch die Möglichkeit der gleichzeitigen Beschneigung auf mehreren Pistenabschnitten. Dadurch kann bereits im Vorwinter eine durchgehend beschneite Talabfahrt entlang der bestehenden und neuen Ausbaustufen gesichert werden. SGSHS leisten somit einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Absicherung des wirtschaftlichen Erfolges des Wintertourismus in Sölden und im Ötztal.

Schneiakademie in Retz

Erfolgreich abgeschlossen wurde die 7. Österreichische Schneiakademie, die vom 21. bis 23. September im Hotel Althof in Retz (NÖ) tagte.

Die Österreichische Schneiakademie sieht sich als Plattform zum Erfahrungs- und Informationsaustausch und hat Schneier, Schneimeister, Pistenchefs, Betriebsleiter und Geschäftsführer von Skigebieten als Zielgruppe. Interessante Vorträge zu fachspezifischen Themen wie

- „Woraus besteht eine Schneileitung“,
- „Rechtssicherheit auf Pisten“,
- „Sinnhaftigkeit von Hubschraubereinsätzen“,
- „Schneien in der Praxis“,
- „Die neue Sicht für Kabinenbahnen“,
- „Vor- und Nachteile automatischer gegenüber manueller Schneianlagen“,
- „Speicherteichverordnung neu“,
- „Schneitätigkeit im Einklang mit den Behörden“ u. a. m.

gaben dabei den Seminarteilnehmern der Schneiakademie wichtige „up to date“-Infor-

mationen zu Bereichen aus ihrem Alltag als Pistenverantwortliche bzw. Schneier. Alle Vorträge dieses Jahres inklusive jener aus den Vorjahren sind unter www.schneiakademie.at downloadbar.

Eröffnet wurde die 7. Österreichische Schneiakademie vom neuen ehrenamtlichen Präsidenten, Ex-Vizekanzler Hubert Gorbach, welcher auf die Bedeutung gut entwickelter und mit der Natur im Einklang stehender Systeme von Beschneiungsanlagen und maschinellen Aufstieghilfen für das kleine Land Österreich als beachtlichen Teil der Tourismuseinnahmen hinwies.

Wie schon in den Vorjahren setzt die Schneiakademie jedes Jahr einen fachlichen Schwerpunkt. Heuer war dies das Klima. Vorträge wie „Der Wind und seine Auswirkungen“ von Ö3-Wetterfrosch Mag. Christian Huhndorf oder „Heiße Luft – Reizwort Klimawan-

del: Fakten – Ängste – Geschäfte“ von Dr. Reinhard Böhm von der Zentralanstalt für Meteorologie versuchten die Hysterie zu diesem Thema durch reale Fakten zu entschärfen. Internationalität ist ein wesentliches Merkmal dieser Veranstaltung. So kamen nicht nur die rund 60 Teilnehmer aus den Ländern Österreich, USA, Kanada, Kroatien, Deutschland, Rumänien, sondern es fand auch heuer wieder die schon traditionelle Vorstellung eines ausländischen Skigebietes statt. Diesmal war aus aktuellem Anlass Whistler Mountain in Kanada an der Reihe, wo 2010 die Olympischen Winterspiele ausgetragen werden. Abgerundet wurde das Fachprogramm mit einem Bildvortrag des Naturfotografen Wolfgang Haselmayr über besondere Naturereignisse in den Polarregionen.

Hans-Peter Heitzinger

Schneesicher!

Mit einer Versorgungsleitung aus duktilem Gusseisen und der längskraftschlüssigen VRS®-T-Verbindung bis 100 bar.



Buderus

TIROLER RÖHREN

www.trm.at

Buderus

G U S S

www.gussrohre.com



Modernste vollautomatische Beschneigungsanlage im Osten Österreichs



Für die Skischaukel Mönichkirchen-Mariensee hat TechnoAlpin als Generalunternehmer 2009 die modernste vollautomatische Beschneigungsanlage im Osten Österreichs realisiert.

Gerald Gabauer, Geschäftsführer dieses Skigebiets: „Wir haben damit im Osten von Österreich die modernste vollautomatische Beschneigungsanlage – und mit drei 4er-Sesselbahnen und drei neuen Pistengeräten das modernste Skigebiet Niederösterreichs.“

Die Ausgangslage

Nach der Fusion der beiden Skigebiete Mönichkirchen und Mariensee im Jahre 1999 gab es einen Einsessellift aus dem Jahre 1949 und Schlepplifte aus den frühen 70er Jahren mit einem Streckenangebot von der Baby-piste bis zur FIS-Piste mit insgesamt 13,2 km Länge.

Gerald Gabauer, seit 2000 verantwortlich: „Mein Ziel war es, das Skigebiet zu modernisieren. Die wirtschaftliche Situation war triste. Punktuell gab es auch schon technische Beschneigung – nur an gewissen exponierten Stellen – aber ohne durchdachtes Konzept.“

Mit der Erneuerung der Liftanlagen in den Jahren 2006 und 2007 – zwei kuppelbare 4er-Sesselbahnen und eine fixgeklemmte 4er-Sesselbahn – verdoppelte sich die Besucherfrequenz.

Durch den enormen Gästeansturm hat sich vor allem im Bereich der Panoramabahn gezeigt, dass die vorhandene Beschneigungsanlage nicht ausreichend ist. Bei ca. 6.000 Fahrten pro Tag waren die Pisten am Tagesende entsprechend mitgenommen.

Die Vorgaben

Gerald Gabauer: „Bei mangelndem Naturschnee und längeren wärmeren Perioden war die Pistenqualität nicht zu gewährleisten. Es war daher schnell klar, dass der nächste Schritt der Ausbau der Beschneigungsanlage im Bereich der Panoramabahn mit den Pisten 6, 7, 8 und 9 sein musste. Die Wintersaisonen 07/08 und 08/09 haben wir sehr intensiv genutzt, um die am Markt befindlichen Produkte zu testen. Wir haben von allen namhaften Produzenten Propellermaschinen hier gehabt, um diese im Echtbetrieb testen zu können.“

Die Vorgabe an die Firmen war:

- eine gewisse Schneehöhe in einem bestimmten Zeitraum zu erreichen,
- die neuen Maschinen sollten innerhalb kurzer Zeit einsatzbereit sein,
- die Ausstattung mit Schneerzeugern auf Turm,
- die Einbeziehung vorhandener Infrastruktur (Schneerzeuger, Pumpenhäuser, etc.),
- optimale Lösung der Schnittstellen.

Die Realisierung

Gerald Gabauer hat sehr genau evaluiert: „Die Firma TechnoAlpin, vor allem Bauleiter Thomas Faller und Projektleiter Markus Pfeifer, haben sich intensiv mit dieser Aufgabenstellung auseinander gesetzt und gute Lösungen angeboten. Vor allem dafür, wie das vorhandene Netz eingebunden werden kann. Ich

bin sicher, mit TechnoAlpin die beste Lösung gefunden zu haben.

Wir haben jetzt 27 Propellermaschinen auf Turm (fünf T60 und 22 M18 Automatic) sowie drei Automatik-Standmaschinen von TechnoAlpin im Einsatz. Maschinen wie die T60 mit höherem Wasserdurchsatz und größerer Wurfweite werden auf den breiteren Pisten eingesetzt, auf den schmälere Bereichen kommen die M18 zum Einsatz.



Gerald Gabauer, Geschäftsführer der Schischaukel Mönichkirchen-Mariensee, rechts, mit Markus Neudorfer, TechnoAlpin

Vier Kühltürme bei der oberen und drei bei der unteren Pumpstation gewährleisten die optimale Kühlung, damit im Grenztemperaturbereich mehr Schnee mit der gleichen Energieleistung erreicht wird.

Zur Steuerung der gesamten Beschneigungsanlage kommt das moderne Softwaresystem ATASSplus zum Einsatz. Die Beschneizeit ist auf 75 Stunden ausgelegt bei einer Feuchtkugeltemperatur von -5°C .

Was mir bei TechnoAlpin sehr gut gefallen hat, ist, dass auch gleich die erforderlichen Schutzmatten dabei sind.

Beschneit wird jetzt alles bei uns – also 100 % Beschneigung und dank TechnoAlpin in der richtigen Dimensionierung!“

Gerald Gabauer: „Ich bin sicher, mit TechnoAlpin die beste Lösung gefunden zu haben!“

Markus Neudorfer, Projektverkauf und Baustellenleitung bei TechnoAlpin, ergänzt: „Die ganze Anlage ist PC-gesteuert, hat Bluetooth-Schnittstellen und ist daher fernsteuerbar und programmierbar. TechnoAlpin kann auf Wunsch das System von Bozen aus fernwarten. Mit der 24-Stunden-Hotline von TechnoAlpin ist damit höchste Systemsicherheit gewährleistet.“

TechnoAlpin als Generalunternehmer

TechnoAlpin war bei diesem Projekt Generalunternehmer. Außer den Erdarbeiten und



Foto: G. Gabauer

Schischaukel Mönichkirchen-Mariensee

dem Bau des Speicherteichs wurden alle Komponenten der Anlage von TechnoAlpin errichtet, wie die zwei neuen Pumpstationen im Stil einer Holzhütte und alle Zuleitungen wie Gussrohre und Glasfaserkabel, etc.

Der Kostenrahmen konnte eingehalten werden, nachdem schon in der Angebotsphase eine sehr genaue Planung gemacht wurde. Baubeginn war Mitte August und die Fertigstellung Mitte November 2009 – also drei Monate Bauzeit!

Am 19. November 2009 wurde die Anlage bei 16°C Außentemperatur erstmals in Betrieb genommen.

Gerald Gabauer: „Wir sind stolz, dass wir in diesem relativ kleinen Skigebiet all diese Projekte realisieren konnten. Dank der Zusammenarbeit mit dem Land Niederösterreich und deren Wirtschaftsagentur ecoplus, den Gemeinden Mönichkirchen, Aspangberg St. Peter und Aspang sowie der Raika Süd Alpin konnten wir gemeinsam die Finanzierung für den Ausbau des Skigebietes sicherstellen.“

JS

ECKDATEN PROJEKT

- Lieferung und Verlegung von 2.000 m Gussrohren
- Lieferung und Verlegung von 2.250 m Glasfaserkabel
- Ausstattung aller Zapfstellen mit dem neuen Hydromat WO
- Errichtung der Pumpstation PS 100 (Holzkonstruktion in Fertigbauweise)
- 2 Pumpen mit einer Leistung von je 30 l/s bzw. 90 kW
- Teichbelüftung 0,8 m³/min
- Kühltürme: 1 x Cooltech 3600 und 1 x Cooltech 1800 (45 l/s)
- Errichtung der Pumpstation PS 200 (Holzkonstruktion in Fertigbauweise)
- 2 Pumpen mit einer Leistung von je 33 l/s bzw. 160 kW
- Teichbelüftung 0,8 m³/min
- Kühltürme 2 x Cooltech 3600 (60 l/s)
- Lieferung und Installation folgender Schneeerzeuger:
 - 5 x T60 Automatic auf Turm 3,5 m
 - 22 x M18 Automatic auf Turm 3,5 m
 - 1 x M18 Automatic mobil
 - 2 x T60 Automatic mobil
- Installation der Steuerungssoftware ATASSplus



Foto: G. Gabauer

Erstmalige Inbetriebnahme der Anlage am 19. 11. 2009 bei 16°C Außentemperatur

BESCHNEIUNG

Über 1000 Skigebiete verwenden Gussrohre aus Tirol

Buderus TRM sorgt mit Versorgungsleitungen aus duktilem Gusseisen für Schneesicherheit.

Klimaerwärmung – kein Schnee – keine Urlauber – kein Einkommen – keine Investition: Diese Kettenreaktion kann den wirtschaftlichen Niedergang einer Region bedeuten. Eine künstliche, örtliche Schneeerzeugung ist geeignet, diesem Problem erfolgreich zu begegnen.

Für die künstliche Schneeproduktion werden folgende Voraussetzungen benötigt:

- Temperaturen unter 0° C,
- Wasser in ausreichender Menge,
- Energie in Form von Druckluft oder elektrischem Strom,
- Technische Einrichtungen für die Wasserzerstäubung (Schneekanonen oder Lanzen).

Für Rohrhersteller ist in diesem Punkt die Frage der Wasser- und Druckluftversorgung und damit verbunden die Frage der erforderlichen Rohrleitungen unter Einbezug der spezifischen Eigenheiten, welche sich aus der Topographie und dem Leistungsprofil (Wassermengen) ergeben, von entscheidender Bedeutung.



Großes Lager an Rohren und Formstücken, schnelle Lieferungen möglich!

Schneeanlagen werden immer in alpinem und somit in technisch meist schwierigem Gelände eingesetzt. In Verbindung mit den erforderlichen hohen Drücken ergibt sich damit ein deutlich angehobenes Anforderungsprofil.

Die wesentlichen Anforderungen an das Rohrmaterial von Beschneiungsanlagen können wie folgt zusammengefasst werden:

- einfacher Einbau des Rohrmaterials im steilen Gelände auch mit nicht dafür ausgebildetem Personal (meistens wird das Personal der Liftbetreiber eingesetzt),
- Drücke bis 100 bar,
- längskraftschlüssige und bewegliche Verbindungssysteme für diese Drücke,
- Robustheit der Rohre – Langlebigkeit,
- Eignung des Rohrmaterials für tiefe Temperaturen.

Dieses Anforderungsprofil entspricht ideal dem Leistungsvermögen duktiler Gussrohre von Buderus TRM. Somit ist es sicher kein Zufall, dass der derzeitige Marktanteil an duktilen Gussrohren für Schneeanlagen in Österreich bei über 90 % liegt. Auch im übrigen Europa werden mittlerweile Gussrohrsysteme, Stahlrohrsystemen vorgezogen. Die etwas höheren Anschaffungspreise der Rohmaterialien werden hierbei sehr gerne in Kauf genommen. Geld kann hierbei beim Einbau, den Erhaltungskosten und durch die längere Lebensdauer eingespart werden. Duktile Gussrohre halten um einige Jahre länger als Stahlrohre. Der Einbau



Fotos: Buderus TRM

Verlegbar bei jedem Wetter.
Kein Schweißen notwendig!

der Rohre mit der schub- und zuggesicherten VRS-T-Verbindung erfolgt schnell und einfach.

Die Jahrzehnte lange Erfahrung sowie Skigebiete weltweit, welche auf duktile Gussrohre vertrauen, sprechen für sich. Skigebiete in Österreich (Kitzbühler Bergbahnen, Ischgl, St. Anton am Arlberg, ...), Schweiz (St. Moritz, Adelboden, Zermatt, ...), Italien (Cortina d'Ampezzo, Madonna di Campiglio, Wolkenstein, ...), USA (Aspen, Beaver Creek, Lake Louise, ...) vertrauen auf das Know-how von Buderus TRM.

Auch in Spanien, Norwegen, Deutschland, Südkorea, Island und noch in vielen anderen Ländern dieser Erde werden die Erzeugnisse des Tiroler Rohrherstellers ohne Probleme eingebaut und betrieben.

Auch im Osten und Südosten von Europa werden mittlerweile vermehrt duktile Gussrohre für die Wasserversorgung von Beschneiungsanlagen verwendet. So fiel die Wahl des Gebietes rund um Sochi, Rosa Khutor, in welchem die Olympischen Winterspiele 2014 ausgetragen werden, auf duktile TRM-Gussrohre.

Unkonventionelle Designs und Lösungsansätze

Vor kurzem ist mit der Firma Thaler ein neuer Produzent auf dem Markt erschienen.

Hermann Thaler überrascht mit unkonventionellen Designs und Lösungsansätzen für die Seilbahnbranche. Er entwickelt innovative Gesamt- sowie Einzellösungen für Infrastrukturen. Ziel ist es, die Gäste im Ski-gebiet zu verwöhnen und einen bleibenden Eindruck bei ihnen zu hinterlassen. Ob Gebäude in Metall- oder Holzkonstruktion mit sanitären Einrichtungen, Bistros für Kaffee, Kuchen und hochwertigen Imbiss, Shops für den Kauf einer Sonnenbrille oder den Skiverleih, die Liftkarte oder das Skidepot. Thalers Wurzeln sind mit der Kundenzufriedenheit verbunden. Entsprechend steht das Service am Kunden bei allen Ansätzen im Mittelpunkt. Aus 25 Jahren globaler Erfahrung wurde folgende Produktpalette entwickelt:

- Analysen, Planung und Visualisierungen,
- Gebäude in Systembauweise von 100 bis 1.000 m² – Produktionszeit sechs Wochen – zwei Wochen Montagezeit – mobil,
- Skiverleih- und Depotausstattungen – schlank – effizient und Platz sparend,
- Shopausstattung und Ladenbau – 30 m² Accessoireshop bis 500 m² – Sportshop,
- Schleif- und Tuninganlagen für Ski und Snowboards,
- Bars und Bistros – Convenience oder hochwertiger Imbiss,
- Software-Organisationslösungen für Buchung im Rental und in der Skischule.



Foto: Thaler

Kunden wie z. B. Sport Glanzer in Sölden, Alpinsport Center im Montafon oder Celso Sport in Bormio vertrauen auf die Kompetenz von Thaler und statten Ihre neuen Projekte mit Produkten dieser Firma aus.



ALPITEC 2010

7. INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR BERG- UND WINTERTECHNOLOGIEN

BOZEN, ITALIEN | 13. - 15. APRIL 2010

09.00 - 17.00 UHR

GEMEINSAM MIT:

PROWINTER 2010

10. INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR VERLEIH UND SERVICE IM WINTERSPORT

FIERABOLZANO  MESSEBOZEN

www.alpitem.it
MESSE BOZEN AG | Südtirol | Italien



SPONSORS + PARTNERS





Foto: beige stellt

Dr. Helmut Zolles, Zolles & Edinger GmbH, ehem. Generaldirektor der österreichischen Fremdenverkehrswerbung

Vordergründig scheint die Welt ja noch in Ordnung zu sein: Einen besseren Auftakt für die Skisaison als Sölden – weißer Schnee, blauer Himmel, tolle Stimmung – hätte es

nicht geben können. Auch Schnee ist zur rechten Zeit in den Städten gefallen, der erfahrungsgemäß sofort den Wunsch nach einem Skiurlaub und die Kauflaune für den Erwerb einer neuen Ausrüstung deutlich steigen lässt. Und erst die Statistik! Bei einem von der Österreichischen Hoteliervereinigung (ÖHV) angestellten Vergleich über die Entwicklung der Ankünfte in Österreich, Südtirol und der Schweiz in den vergangenen zehn Jahren konnte erneut die führende Rolle Österreichs im Alpenraum bewiesen werden. Bei den Deutschen ist Österreich mit Abstand das liebste Urlaubsziel – fast 70 % der Deutschen, die im Gebirge urlauben, kommen hierher. Auf den Rängen folgen die Schweiz und Südtirol mit jeweils ca. 15 %. Österreich konnte seinen Marktanteil im Untersuchungszeitraum stabil halten, die Schweiz hat klar an Südtirol verloren. Selbst im heurigen Sommer hat Österreich bei den Ankünften aus Deutschland um immerhin 1,3 % zugelegt.

Urlaub in der Heimat

Was den Urlaub im eigenen Land betrifft, liegt Österreich mit über 96 % Anteil bei den eigenen Landsleuten in einer kaum mehr zu steigernden Position. Auch Schweizer und Italiener bevorzugen den Urlaub in der heimischen Bergwelt, doch weitaus weniger deutlich als hierzulande. Immerhin liegt Österreich bei den Schweizern und den Italienern mit 11,2 bzw. 28 % Marktanteil an der sehr guten zweiten Stelle. Aber Statistiken sagen nur etwas über die Vergangenheit aus. Doch auch die aus Hotellerie und Seilbahnwirtschaft zu vernehmenden Prognosen für die kommende Wintersaison sind durchaus von verhaltenem Optimismus getragen.

Alarmglocken im Wintertourismus?

Dass es sich dabei nicht nur um ängstliches Rufen im Wald handelt, zeigen allein die 550 Mio. Euro, die von Österreichs Seilbahnwirtschaft heuer investiert wurden. Trotzdem: Die fröhliche Stimmung, sei sie nun echt oder aufgesetzt, kann das dumpfe Läuten der Alarmglocken im Hintergrund nicht ganz übertönen. Immerhin planen laut einer „market“-Umfrage in der kommenden Wintersaison 10 % weniger Österreicher als noch vor einem Jahr, mehr als einen Tag Urlaub zu machen. Es ist allerdings durchaus möglich, dass sich kurzfristig je nach Wetterlage doch wieder mehr Österreicher für einen Winterurlaub im eigenen Land entscheiden werden.

Interesse der Jugend am Skilauf

Gravierender sind da schon jene Tendenzen, die sich auch nach Abflauen der Rezession nicht so leicht umkehren lassen werden. Bei der Jugend in Österreich und in den angrenzenden Herkunftsmärkten geht das Interesse am Skilauf deutlich zurück. So nahmen in Österreich zur besten Zeit noch 250.000 Schüler an Skikursen teil, zuletzt waren es nur mehr 150.000 pro Jahr. Da eine Zwangsverpflichtung zum Schulsikurs, wie sie bis 1995 in Österreich noch existiert hat, dem heutigen Zeitgeist wohl nicht mehr entspricht, wird es darum gehen müssen, Lehrer, Schüler und Eltern mit wirklich attraktiven Angeboten von den Vorteilen einer Woche in Sonne, Schnee und frischer Bergluft zu überzeugen. Bei Familien mit Migrationshintergrund wird das besonders schwierig sein, doch man sollte nichts unversucht lassen, auch diese wachsende Gruppe anzusprechen. Als eben so wenig vorteilhaft für die Nachwuchspflege erweist sich die immer öfter zu beobachtende Einstellung kleiner Schlepplifte, an denen früher die einheimischen Jugendlichen nach der Schule ihre ersten Schwünge ausprobiert haben. Schüler und Schülerinnen aus der Gegend, die nur kurz einmal ein wenig schwingen wollen, sind nicht immer bereit, den Preis für eine im ganzen Skiverbund gültige Tageskarte hinzulegen.

Ticketpreise

Womit wir beim Thema Preis angekommen wären. Die Tatsache, dass bei Tageskarten die Schmerzgrenze von 40 Euro bereits erreicht wird, sollte zumindest Anlass sein, über besonders familien- und jugendfreundliche Angebote nachzudenken. Wo bei es nicht angehen kann, aus Preisaktionen resultierende Einbußen nur einseitig auf die Seilbahnwirtschaft abladen zu wollen. Gerade hier ist die oft beschworene, aber nicht immer wirklich realisierte faire Zusammenarbeit zwischen Regionalverbänden, Hotellerie, Skischulen und Seilbahnbetreibern vordringlich.

Erfolge durch Innovation

Doch was immer auf Österreichs Tourismus und Seilbahnwirtschaft noch zukommen wird – beide haben in den vergangenen Jahrzehnten Innovationsfreude, Investitionsbereitschaft und Flexibilität gezeigt und damit auch unbestreitbare Erfolge eingefahren. Mit dem gleichen Elan könnten neben Rückgewinnung der Jugend noch einige andere Zukunftsprojekte angegangen werden: Noch mehr Ski-Openings, noch mehr spektakuläre Skirennen nach Möglichkeit in der Nähe großer Städte, noch mehr Zusammenarbeit mit Skihallen in Europa und der ganzen Welt, um die Faszination des Sports und die Schönheit der Regionen, in denen er zu Hause ist, lebendig zu halten; das gezielte Bewerben von Ski-Wiedereinsteigern in der Altersgruppe 50+; und letztlich eine Sichtweise, die den Berg nicht nur als Sportgerät, sondern als Ort der Befreiung von Alltagszwängen und des Auslebens von Emotionen sieht und auch entsprechend darstellt. Nur so wird es auf Dauer möglich sein, der wachsenden Konkurrenz der Sonne- und Meer-Destinationen und der sich sprunghaft vermehrenden, immer luxuriöser ausgestatteten Thermen zu begegnen.

Helmut Zolles

Wirtschaftsfaktor Tiroler Seilbahnen

Am Montag, dem 12. Oktober 2009 fand im Kaisersaal in St. Johann i.T. der diesjährige Tiroler Seilbahntag statt.

Einmal mehr wurde auf der Tiroler Seilbahntagung die Gelegenheit wahrgenommen, die Bedeutung von Österreichs Seilbahnen für die Wirtschaft hervorzuheben. Die Tiroler bzw. österreichischen Seilbahnen sind mit dem Wintersport-Tourismus untrennbar verbunden. Sie sind dessen Motor. Mehr als 70 % der Winterurlauber kommen wegen des Skisports nach Österreich. Die Seilbahnunternehmen sind dazu auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für Tirol und Österreich, für die gesamte Tourismusbranche und für die Sicherung von Arbeitsplätzen, insbesondere der heimischen Bevölkerung in den alpinen Tälern. „Die Zahlen des letzten Winters haben einmal mehr die große Bedeutung der Seilbahnen und ihren positiven Einfluss auf die gesamte Tourismusbranche bewiesen“, betont Dipl.-Ing. Dr. Ingo Karl, Obmann der Fachgruppe der Seilbahnen Tirol und des Fachverbandes der Seilbahnen Österreichs. Dank der hohen Investitionen in die Technik und aufgrund der herausragenden Pistenverhältnisse und dem Komfort der Tiroler Seilbahnen war der Wintertourismus in der vergangenen Saison gesichert. Die Tiroler Seilbahnen sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und leisten direkt mit 570 Mio. Euro einen wesentlichen Beitrag zum jährlichen Volkseinkommen.

Zunahme bei technischer Beschneigung

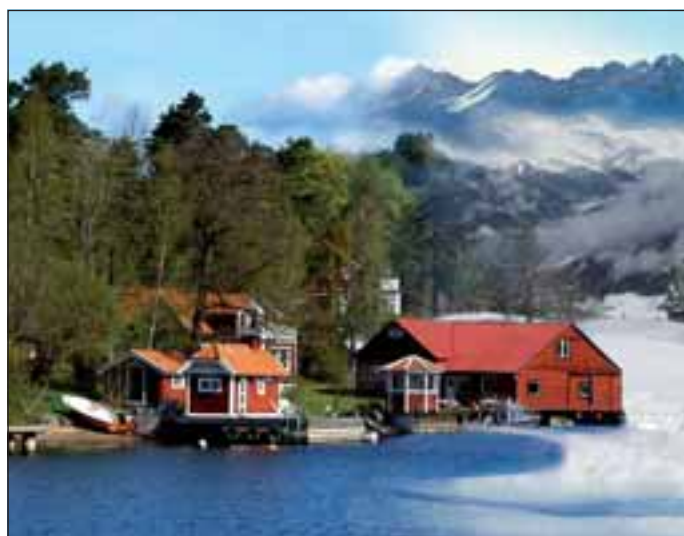
Die technische Beschneigung hat in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Für viele Regionen ist das Wintergeschäft von hoher existentieller Bedeutung, deshalb ist der Einsatz von technischer Beschneigung aus wirtschaftlicher Sicht unumgänglich. Für die Wintersportgäste sind optimale Pistenverhältnisse und damit eine ausreichende Schneedecke und Schneequalität Grundvoraussetzung – die technische Beschneigung ist somit für die Sicherung des Skibetriebes unverzichtbar. Die gezielte technische Beschneigung hat wesentliche positive Auswirkungen auf die Umwelt, da eine ausreichende Schneedecke den Boden isoliert, Bodenfrost im Frühjahr und im Herbst verhindert sowie den Boden in niederschlagsarmen Frühjahren durchfeuchtet. Zusätzlich schützt sie die Vegetation vor mechanischen Einflüssen und Verletzungen (z. B. durch Skikanten, Pistengeräte etc.). Technischer Schnee produziert kein Eis – sondern etwas härtere Pisten. Deshalb bieten beschneite Pisten gleichmäßig gute, griffige Schneequalität, die zu einem sparsamen Einsatz von Pistengeräten führt. Die technische Beschneigung hat in den letzten 15 Jahren den Wintersport mehr und mehr gesichert.

CA



Foto: C. Ammann

Vlnr: NR Franz Hörzl, Dr. Erik Wolf, Dr. Ingo Karl und Mag. Josef Ölhafen, Geschäftsführer der Fachgruppe der Seilbahnen, zeigten sich auf der Tiroler Seilbahntagung kämpferisch.



**Insel erprobt.
Berg erfahren.**

**Aus der eisigen Insellandschaft Finnlands
in die schneereichen Berge Europas.**

Jahrzehntelange Erfahrung auf Eis und Schnee – Formatic Pistenraupen gehören zu den Pionieren der Schneefahrzeuge. Der Formatic 350 vereint modernste Technik, herausragende Leistungsdaten und Top-Qualität!

Mit einem Formatic 350 im Fuhrpark gehören Sie zu den Gewinnern ...

www.formatic-by-k.com

Formatic[®]
BY KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG



MESSE

Schlüssiges Konzept für starken Markt

Vom 13. bis 15. April 2010 öffnen sich die Tore der Kombinations-Fachmesse Alpitec/ProWinter in Bozen.

Bereits sechs Monate vor der Doppelveranstaltung für Wintertechnik und Wintersport zeichnet sich ab, dass auch die dritte Auflage den nachhaltigen Erfolg dieses nach wie vor einzigartigen Branchentreffens fortführen wird: Waren es 2006 noch 287 Aussteller und 9445 Fachbesucher, präsentierten 2008 330 Aussteller ihr Angebot vor 9550 Besuchern. Ein ähnliches Ergebnis prognostiziert der Veranstalter Messe Bozen auch für das kommende Jahr, wobei insbesondere die ungebrochene Attraktivität der dann insgesamt 10. „ProWinter“-Ausrüstermesse (2009: 239 Aussteller; 5459 Besucher) für neue Spitzenwerte in Ausstellerbeteiligung und Besucherzuspruch sorgen könnte.

Gut platziert und terminiert

Maßgeblichen Anteil am Erfolg der Doppelfachmesse haben sicherlich der Veranstaltungsort und der auch im nächsten Jahr bewusst unmittelbar nach Saisonabschluss ge-

setzte Termin. Eingebettet in eine der führenden Wintersportregionen Europas bietet das Südtiroler Bozen knapp zwei Wochen nach Ostern 2010 beste Voraussetzungen für das Zusammentreffen von Branchenexperten aus den wichtigsten alpinen Wintersport- und Wintertourismusregionen. Als einzige Fachmesse im deutschsprachigen Raum ist Alpitec/ProWinter auch die ideale Plattform für Informationen über Neuerungen sowohl im technischen Bereich als auch bei Sporttrends im Hinblick auf das kurzfristig einsetzende Sommergeschäft oder weiter führende Investitionen auf die Wintersaison 2010/11.

Dabei zahlt sich vor allem das breit angelegte, durch den Doppelmessen-Charakter allerdings weiterhin räumlich und sektoriell klar strukturierte Angebot von Alpitec/ProWinter aus. Technisch Verantwortliche aus Skigebietsorganisation finden auf der Alpitec wiederum alle klassischen Wintertechnikbereiche vertreten. Neben den Schwerpunkten Aufstiegsanlagen, Beschneigungstechnik und Pis-

tenpflege werden auch im kommenden Jahr kleinere Übersnee- bzw. Ganzjahresfahrzeuge sowie Gerätelösungen zur Schneeräumung bzw. Sommerwartung präsentiert. Das Thema Pistensicherheit und Rettung bildet einen weiteren wichtigen Sektor, wobei sich bei den Segmenten Gästemanagement mit Zutrittskontrolle und Leistungsverwaltung und insbesondere Kommunikations- und Informationstechnologien schon erste Schnittstellen zum Leistungsangebot der parallelen Ausrüstermesse ProWinter ergeben.

Hat sich die ProWinter im gut terminierten Nachgang zu den großen Wintersport-Weltmessen inzwischen als fester Termin für den nationalen Ausrüstermarkt etabliert, nutzen auch immer mehr internationale Anbieter aus den Bereichen Skiservice und -verleih das Messeduo als professionelles Schaufenster, das Verantwortliche aus Seilbahnbetrieben, Skischulen oder aus dem Sport-Einzelhandel gleichermaßen anspricht.

Kurz nach Beginn der Anmeldephase verzeichnen die Veranstalter bereits großes Interesse der nationalen und internationalen Anbieter für die Präsentationen auf den jeweils vorgesehenen Hallenflächen. Neben großen internationalen Akteuren werden wiederum zahlreiche kleinere Ausrüster die Messe für einen Marktauftritt nutzen. Erstmals kooperiert hier Messe Bozen unter anderem mit der Tiroler Wirtschaftskammer, die einen Gemeinschaftsstand Nordtiroler Unternehmen plant. Laut Aussage der Messeleitung werden die Alpitec/ProWinter-Präsentationen wiederum ein hoch informatives Gesamtspektrum bieten, wobei sich schon heute eine stärkere Akzentuierung von Anlagen- und Maschinenteknik abzeichnet.

ALPITEC/PROWINTER

Datum: 13. bis 15. April 2010
 Öffnungszeiten:
 Dienstag und Mittwoch 9.00 bis 17.00 Uhr
 Donnerstag 9.00 bis 16.00 Uhr
 Eintritt: nur Fachbesucher
 Preis: 8 Euro, -50% bei Internetregistrierung
 Informationen:
www.alpitec.it + www.prowinter.it

AUSTRIA INNOVATIV

Faszination Zukunft – kompetent erklärt

Der „Bologna-Prozess“ ist derzeit in aller Munde. Doch was regelt eigentlich diese europaweite Vereinbarung genau? Und wo steht Österreich bei der Umsetzung des zweistufigen Studiensystems? Wer es genau wissen will, liest die aktuelle Austria Innovativ-Ausgabe.

Hintergründe – verständlich formuliert!



BOHMANN Verlagsgruppe

Sichern Sie sich noch heute Ihr GRATIS-ANSICHTSEXEMPLAR:
 Abo-Hotline: (+43 1) 740 95-466 oder abo@bohmann.at

Deutscher Seilbahntag

Der Wintersport ist ein Erfolgsmodell, in das Deutschlands Seilbahnen auch künftig investieren werden.



Foto: C. Amtmann

Vlnr: Peter Huber, Markus Müller, Peter Lorenz, Stefan Wirbser, Hans Höhener, Dr. Helmut Lamprecht und Hannes Rechenauer

Menschen weltweit würden durch Skirennen, Biathlon und nordischen Skisport auf diesem Weg erreicht. Eine vorläufige positive Bilanz kann der Verband auch beim Sommer 2009 ziehen. „Gerade die schönen Herbsttage haben unseren Betrieben sehr gut getan, berichtete Birgit Priesnitz, Geschäftsführerin des VDS. Rund 4 Mio. Sommergäste verzeichneten heuer die Bahnen, die in diesem Jahr rund 27 Mio. Euro investiert haben. Der Verband Deutscher Seilbahnen und Schleplifte (VDS) zählt in Deutschland 162 Seil- und vier Zahnradbahnen. Knapp zwei Drittel der Seilbahnen sind im Alpenraum zu

Hause. Im letzten Jahr beförderte die Branche über 8 Mio. Gäste und setzte über 100 Mio. Euro um.

Dieses Fazit zog das Forum Seilbahnen, das im Rahmen der Deutschen Seilbahntagung 2009 in Oberstaufen im Allgäu stattfand. Freilich, so der Tenor der im Verband Deutscher Seilbahnen und Schleplifte (VDS) engagierten Betriebe, bedarf es besonderer Anstrengungen, Investitionen und gezielter Marketingmaßnahmen.

„Oberstaufen Plus“

Wie eine solche Initiative aussehen kann, zeigt die Service-Offensive „Oberstaufen Plus“. Die Aktion, an der rund 300 Betriebe beteiligt sind, übernimmt Kosten, die anderenorts zusätzlich bezahlt werden müssen: Bergbahnen, Skipass, Erlebnis- und Freibäder, Sommerrodelbahn, Greenfee für Golfer und vieles mehr. Die Kosten tragen die teilnehmenden Gastgeber im Umlageverfahren. Das erzeugt nach Ansicht von Bianca Keybach, Geschäftsführerin der Oberstaufen Tourismus GmbH, einen Mehrwert für alle: Der Gast erhalte das Optimum an Leistung ohne Mehrkosten, der Gastgeber ein gewichtiges Werbeargument, die Leistungserbringer könnten mit festen Ausschüttungen besser kalkulieren.

Die Rolle der Bergbahnen

Die Bergbahnen spielen bei Projekten dieser Art eine besondere Rolle, betonte VDS-Vorstand Peter Huber, „Als Träger der touristischen Infrastruktur bilden sie den Kern des Leistungsangebots und sorgen für Attraktivität.“ In Zeiten der All-inklusive-Angebote möchten die Gäste auch im Winter kalkulierbare Leistungspakete kaufen.

Dass auch skisportliche Veranstaltungen positive Auswirkungen auf die jeweilige Region haben können, unterstrich Stefan Krauß, Marketingchef des Deutschen Skiverbandes. Wintersport erfreue sich bei den Fernsehzuschauern ständig steigender Einschaltquoten. 600 Mio.



Gewinn bringend.

Konkurrenzlos in Preis, Ausstattung und Service.

Der Formatic 350 überzeugt auf der ganzen Linie: Sein Preis ist unschlagbar, seine Einsatzmöglichkeiten vielseitig und seine Ausstattung top. Und der Service? Erstklassig – wie Sie es von einem Fahrzeug aus dem Hause Kässbohrer erwarten! Mit einem Formatic 350 im Fuhrpark gehören Sie zu den Gewinnern ...

www.formatic-by-k.com

Formatic[®]
BY KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

FACHKOMMENTAR



Dr. Eugen Stark
hofferr kommunikation
Innsbruck

Eigentlich hatte das bei der Bergeübung vor zwei Monaten wunderbar geklappt. Gerhard P., Geschäftsführer der Bergbahnen in einem bekannten Skigebiet, konnte kaum glauben, dass es seinem

Team zwei Stunden nach dem Lawinenabgang immer noch nicht gelungen war, eine Medienmitteilung herauszugeben. Dabei war es so wichtig zu erklären, dass die Lawine im freien Skiraum und nicht im Skigebiet abgegangen ist. Die Schlagzeile im Internet lautete „Lawinenabgang im Skigebiet.“

Erfolgsfaktoren der Krisenkommunikation

Es lag an scheinbaren Kleinigkeiten: Die am besten informierte Büromitarbeiterin war nicht erreichbar. Der Zugriff auf die Website war nur von ihrem PC aus möglich und kein Mitarbeiter kannte das Passwort. Und dauernd klingelte Gerhard P.'s Telefon. Die Journalisten am anderen Ende der Leitung waren schon sehr ungehalten. Ihr Ton ließ eine negative Berichterstattung erwarten. Erfolgreiche Krisenkommunikation kann nur dann gelingen, wenn wir Journalisten zu unseren Partnern machen und ihre Bedürfnisse bedienen. Darauf müssen sich Unternehmen vorbereiten.

Die Analyse erfolgreich kommunizierter Krisenereignisse zeigt ganz klar: Diese Seilbahnunternehmen haben nicht nur gute Medienarbeit gemacht, sondern vor allem das Umfeld ihres Unternehmens laufend und umfassend informiert. Neben Angehörigen und Mitarbeitern sind das vor allem Eigentümer, Kunden und die regionale Umgebung wie Tourismusverband, Vermieter, Geschäftspartner und Entscheidungsträger im Ort und in der Region.

Ein Krisenkommunikationskonzept ist nur dann gut, wenn es aktuell und auch in den Köpfen der Beteiligten verankert ist. Eine gewissenhafte Vorbereitung und ein individuelles Konzept tragen wesentlich dazu bei, Schaden von Unternehmen und Marke fern zu halten. Eine Krise klopft nicht an und bittet Sie um einen passenden Termin.

Eugen Stark

INTERLAVEX 2009

Vom 13. bis 15. Oktober 2009 fand in der Hohen Tatra/Slowakei in Podbanské im Hotel Permon die 12. Internationale Fachmesse für Berg- und Wintertechnik statt.

Die Fachausstellung

Interlavex 2009 wurde zusammen mit dem jährlichen, heuer schon 38. Treffen der slowakischen Seilbahner „Tage der Seilbahnen und Schleplifte“ veranstaltet. Der Seilbahnverband Lavex mit Sitz in Liptovský Mikuláš existiert bereits seit 1967. Zu den Tätigkeiten des Verbandes, der ohne jegliche Subventionen arbeitet, gehören neben den konkreten fachlichen Dienstleistungen für den Aufbau der Skigebiete und für

den Betrieb, die Instandhaltung und Überprüfungen der Seilbahnanlagen auch das Organisieren von Schulungen für die Mitarbeiter der Skigebiete und die Mitwirkung an der Bearbeitung von Normen, Richtlinien und Gesetzesvorlagen. Zu den Aktivitäten des Seilbahnverbandes Lavex gehört seit 1974 auch die regelmäßige Herausgabe der Seilbahn-Fachzeitschrift Lavex-Info, die an die Verbandsmitglieder und weitere Interessenten viermal jährlich versandt wird. Die Slowakische Fremdenverkehrsgesellschaft (SACR) in Zusammenarbeit mit Lavex bereitet bereits die aktuelle Ausgabe des slowakischen Skiatlas auf einem Datenträger vor. Seit dem Jahr 1992 ist Lavex auch Mitglied der OITAF.

Situation im Fremdenverkehr

In der Slowakei wurde am 1. Jänner 2009 als gesetzliches Zahlungsmittel der Euro eingeführt. In Tschechien, Polen, Ungarn und der Ukraine sowie auch in Russland, also in den



Dipl.-Ing. Roman Gric, ISR-Korrespondent (links) mit angesehenen Gästen am ISR-Infostand (vlnr): Dipl.-Ing. Michal Ševčík, Vertreter der Sektion Fremdenverkehr auf dem slowakischen Wirtschaftsministerium, Dipl.-Ing. Ján Gavalier, Vorstandsvorsitzender des Seilbahnverbandes Lavex, Dipl.-Ing. Dušan Mikloš, Vorstands-Stellvertreter von Lavex und Dipl.-Ing. Miroslav Grešo, Direktor von Lavex.

Ländern, aus denen die meisten Gäste in die Slowakei kommen, gelten nach wie vor die Nationalwährungen, deren Kurs in den Jahren 2008 und 2009 zum Euro mehr oder weniger gefallen ist. Dies führte dazu, dass, auch wenn die Preise in den slowakischen Gebieten im Vergleich zum Vorjahr fix geblieben sind, durch den ungünstigeren Kurs zum Euro die Slowakei plötzlich für die Gäste aus den meisten Nachbarländern viel teurer geworden ist. Selbstverständlich ist in diesen Zeiten, in denen sich viele von der Arbeitslosigkeit bedroht fühlen, auch die Lust zum Geldausgeben für touristische Erlebnisse geringer. Als Fazit dieser Umstände war der Rückgang an Einnahmen bei den slowakischen Seilbahnbetreibern von 5 bis 10% und bei der Hotellerie sogar von bis zu 30% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Der geringere Rückgang der Einnahmen der Seilbahnunternehmen im Vergleich zu den Unterkunftsanbietern ist nur dank der Tagesgäste aus dem Inland nicht größer geworden.

Die Ausstellung

Das Hauptthema des Fachseminars bei der Interlavex 2009 hieß dementsprechend „Ist die Wirtschaftskrise auch eine Fremdenverkehrskrise in der Slowakei?“ Eine eindeutige Antwort auf diese Frage konnten natürlich die Vortragenden nicht geben. Eine der Schwachstellen ist sicher die unzureichende Werbung der slowakischen Feriendestinationen im Ausland, weil die dazu freigegebenen Mittel bloß einen Bruchteil der in den Alpenländern üblichen Summen ausmachen. Sicherlich ist aber auch das Niveau der Dienstleistungen noch anzuheben. Positive Konsequenz der jetzigen Situation ist, dass viele Unternehmer in einer Region statt des bisherigen Konkurrenzwettkampfes viel enger zusammenarbeiten und gemeinsame Projekte und Angebote gestalten. Als weiterer Anziehungspunkt für die fehlenden ausländischen Touristen wurde eine Preisreduktion im Durchschnitt von etwa 15% für die kommende Saison angesagt.

Trotz dieser Umstände werden auch heuer in der Slowakei neue Investitionen in den Bergregionen getätigt, so z. B. baut Doppelmayr eine kuppelbare 4er-Sesselbahn und eine 8er-Kabinenbahn, Poma baut eine kuppelbare 6er-Sesselbahn und Tatrapoma eine fixe 4er-Sesselbahn. Heuer werden auch neue Beschneiungsanlagen gebaut, Pistengeräte angekauft und neue Pisten eröffnet. Die ISR wird darüber natürlich in einer der nächsten Ausgaben berichten.



Foto: R. Gric

Einige der Exponate am Freigelände vor dem Hotel konnten Mitte Oktober bei härtesten Winterbedingungen – ganz ungeplant – im Einsatz vorgestellt werden.



Foto: R. Gric

Das Freigelände direkt vor dem Hoteleingang war nur durch eine schmale und steile Rampe zu erreichen, die trotz der Räumungsarbeiten nach dem heftigen Schneefall unbefahrbar wurde. So mussten einige der hier ausgestellten Exponate nach der Messe mit diesem Autokran geborgen werden.

An der Messe waren 53 Aussteller aus acht Ländern präsent, die über 60 Firmen vertreten haben. Im Zuge der Neuerrichtung der slowakischen Vertretung von Leitner Ropeways in Bratislava im Jahr 2009 waren heuer zum ersten Mal an der Messe auch die Seilbahnen der Marke Leitner präsent. Somit sind alle großen Seilbahnherstellern in der Slowakei vertreten.

Die heurige Messe wurde durch einen extremen Einbruch arktischer Wetterbedingungen geprägt, die im Gebirgsvorland der Hohen Tatra ganz ungewöhnlich Mitte Oktober neben den Minustemperaturen in zwei Tagen auch eine Schneedecke von bis zu 50 cm gebracht haben. Auch wenn die Zufahrtsstrasse nach Podbanské stets geräumt und in befahrbar Zustand erhalten wurde, waren die Besucherzahlen bei den Tagesbesuchern geringer als in den vorangegangenen Jahren. Dies galt aber nicht für die Fachbesucher aus den Skigebieten und ebenso nicht für die Entscheidungsträger. Die Messe wurde auch von vielen Studenten besucht – z. B. von der Maschinenbauhochschule aus Liptovský Mikuláš, wo im 3. Jahrgang die Seilbahntechnik unterrichtet wird, wie auch von den Studenten der Hotelakademie.

Auch diesmal war die ISR an der Messe mit einem eigenen Infostand und mit den aktuellen ISR-Ausgaben präsent. Dies ist insbesondere den bereits seit zwanzig Jahren andauernden guten Kontakten der ISR zum Slowakischen Seilbahnverband zuzuschreiben.

Roman Gric



Perfekt für Sie!

Der Formatic 350 fordert keine Kompromisse.

Wirtschaftlich, zuverlässig und präzise – der Formatic 350 erfüllt alle Anforderungen, die Sie an eine moderne, leistungsfähige Pistenraupe stellen. Seine durchdachte Konstruktion führt bei jeder Schneebedingung zum gleichen Ergebnis: Zu einer perfekt präparierten Piste! Mit einem Formatic 350 im Fuhrpark gehören Sie zu den Gewinnern! Und mit etwas Glück gewinnen Sie beim Kauf eines Formatic eine Mitsommer-Reise für zwei Personen nach Finnland – das Geburtsland des Formatic 350.

Mehr dazu: www.formatic-by-k.com.

www.formatic-by-k.com

Formatic[®]
BY KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

Alpitec China 2010

Alles von A bis Z rund um den weißen Sport finden die Besucher der Kombinations-Fachmesse ispo china/Alpitec China vom 4. bis 6. März 2010 in Peking.

Die einzige chinesische B2B-Messe (Business to Business) im Bereich Wintersport und Bergtechnologien richtet sich an Geschäftstreibende der Branche und bietet ein umfassendes Produkt- und Informationsangebot. Während sich B2C-Messen (Business to Consumer) an den Endverbraucher, sprich den Wintersportler richten, zählen zum Besucher-Target der Alpitec China Skigebietsbetreiber und -besitzer und alle Mitarbeiter eines Skigebiets.

Fachmessen sind Produktschau, Branchentreffpunkt und Informationsplattform in einem. Auf der Alpitec China stellen chinesische und internationale Unternehmen folgende Produkte und Dienstleistungen aus: Aufstiegsanlagen und Zubehör, Geräte und Maschinen für den Pistenbau und die Pistenpflege, Beschneigungsanlagen, Kassensysteme

und Zutrittskontrollen, Survival-Ausrüstung und Bergrettungsutensilien, Zeitmessgeräte und Zubehör für die Ausrichtung von Wettkämpfen, Freizeiteinrichtungen für Snowparks, Maschinen und Materialien für die Reparatur und die Wartung der Wintersportausrüstung und vieles mehr für das Betreiben eines Skigebiets. Auf der Alpitec China können drei Tage lang Informationen und Erfahrungen ausgetauscht werden und am Freitag, dem 5. März 2010, werden im Rahmen der „Asia Pacific Snow Conference 2010“ folgende Themen aufgegriffen: Qualitätsmanagement als Erfolgsfaktor im Wintersport; Präsentation grundlegender Erfolgskonzepte und -faktoren zur qualitativen Weiterentwicklung von Skigebieten (z. B. Skischulen, Skiverleih) und der Faktor Fun (z. B. Snowparks und Events).



Foto: C. Ammann

ALPITEC CHINA

Anmeldungen und Informationen zur APSC unter:

alpitec@mimi-shanghai.com,
tel. 021-5058-0707-821

Datum: vom 4. bis zum 6. März 2010

Ort: CIEC (Chinese International Exhibition Center) 6# East Beisanhuan Road, Chaoyang District, Beijing 10028 P.R. China

Webpage: www.alpitec.cn

FACHKOMMENTAR



Foto: S. Gapp

Dkfm. Dr. Helmut Lamprecht

In politischen Sonntagsreden, aber besonders vor Wahlen wird stets der Abbau der Bürokratie gefordert, gepredigt und gibt es Versprechungen für einschneidende Verbesserungen. Doch wie sieht

die Realität aus? Man setzt Kommissionen ein, hält Sitzungs-Marathons ab, lässt „Berge kreischen“, doch die sogenannte „Wahrung des Besitzstandes“ gebärt bestenfalls ein „Mäuschen“, um dann wieder in den bürokratischen Alltag zurück zu fallen, ja gelegentlich den Würgegriff zu verstärken. Vor allem wenn sich die Gesetzeslage verdichtet, versteckt sich der Politiker gerne hinter dem Vollzugsbeamten und dieser wieder hinter dem Politiker – ein viel praktiziertes „Versteckspiel“. Und die Wirtschaft leidet geduldig weiter vor sich hin und hofft auf neue „Aktivitäten“.

Was hat dies mit Seilbahnen zu tun? Sehr viel sogar, denn die Unternehmen können seit Jahren dazu „ein garstig Lied“ singen, und mit Beispielen ließe sich ein ganzer Katalog aufstellen. Hier nun stellvertretend einzelne „Auswüchse“:

Beispiel technische Beschneigung: Warum gibt es u. a. in Südtirol, in Salzburg oder in der Steiermark keinerlei amtliche Terminvorgaben für den Beschneigungsbeginn,

Im Würgegriff der Bürokratie

während in Tirol dies kalendermäßig nach wie vor – trotz kürzlicher marginaler Verbesserung – erheblich eingeschränkt wird? Wozu braucht es diese behördliche „Bevormundung“ mit diversen Auflagen? Nur weil die „grüne Seite“ darin einen „Naturfrevel“ sieht? Oder traut man den Unternehmen nicht zu, den meteorologisch und kostenmäßig richtigen Zeitpunkt zu finden?

Beispiel Seilbahngesetz: Weshalb müssen für

einen Schlepplift mit niedriger Seilführung, so genannte Strick- bzw. „Rucksack“-Lifte beinahe gleichartige Projektunterlagen etc. eingebracht werden wie für Sesselbahnen? Nicht selten erfordert diese „Ungereimtheit“ Kosten von 20.000 Euro und mehr – bei einer Anlagen-Investition von vielleicht 80.000 Euro; abgesehen noch vom unterschiedlichen Verfahrensprozedere in den einzelnen Ländern auf Grund eines überstrapazierten Föderalismus?

Warum kann das in der Schweiz zwischenzeitlich eingeführte „Modell der weitgehenden Übertragung der primären Verantwortlichkeit auf das Seilbahnunternehmen“ nicht auch in Österreich praktiziert werden? Traut man dies den österreichischen Unternehmen nicht zu? Aufsicht und Kontrolle sind notwendig, aber bürokratische Bevormundung ist überflüssig! Besonders ausufernd für Seilbahnunternehmen ist „Sankt Bürokratius“ beim UVP-Gesetz und beim Naturschutz sowie den sich daraus ableitenden Verfahren. Doch darüber mehr in der nächsten ISR-Ausgabe.

Helmut Lamprecht

50 Jahre O.I.T.A.F.

Die internationale Organisation für das Seilbahnwesen, die O.I.T.A.F., feierte am 23. Oktober mit einer Sitzung des Direktionskomitees und einem Galaabend sowie am 24. Oktober mit einer Exkursion zu den Castelli Romani in Rom ihr 50-jähriges Jubiläum.

Rom, die Stadt mit einer bewegten Geschichte, war für zwei Tage Mittelpunkt der Seilbahnbranche. Fast alle Eingeladenen waren zur 119. Sitzung des Direktionskomitees und zum Galaabend gekommen.

Ein Auszug aus der Gästeliste: beginnend mit dem Präsidenten der O.I.T.A.F., Jean Charles Farauo, dem Vizepräsidenten Werner Inderbitzin, dem Generalsekretär Heinrich Brugger, den Mitgliedern des Direktionskomitees wie Hans Höhener oder Jörg Schröttner, den Prüfern wie Michael Seeber oder Roar Moe, den Präsidenten der Studienausschüsse wie Fredy Lang oder Michael Manhart

Von den Ehrenmitgliedern waren Artur Doppelmayer, Herbert Frank, Karl Trütsch, Jean Charles Simiand und Horst Kühschelm der Einladung nach Rom gefolgt.

Sandro Lazzari, Präsident der ANEF, Amadeo Fumero, Direktor des Transportministeriums in Rom, sowie Alessandro D'Armini, Sohn des Gründers der O.I.T.A.F., waren ebenfalls zur Jubiläumssitzung gekommen. Gilberto Greco, der aus persönlichen Gründen nicht kommen konnte, wurde vom Präsidenten und dem Generalsekretär am Vormittag besucht.

Die Sitzung des Direktionskomitees hatte unter anderem den 10. O.I.T.A.F.-Weltseilbahnkongress in Rio de Janeiro vom 25. bis 27. Oktober 2011 zum Thema. Neben Berichten der Studienausschüsse war das im Rahmen der SAM 2010 in Grenoble geplante O.I.T.A.F.-Seminar „Umwelt“ ein vieldiskutierter Schwerpunkt.

Die ISR – seit 50 Jahren Partner der O.I.T.A.F. – war zu dieser Jubiläumssitzung eingeladen, um die von ihr aktualisierte und nach zehn Jahren wieder neu aufgelegte O.I.T.A.F.-Statistik 2009 zu präsentieren. Mit statistischen Daten aus 28 Seilbahnländern ist diese Ausgabe die Grundlage für weitere Analysen, die dem Seilbahnwesen zugute kommen werden.

Beim Galaabend im Hotel Cicerone wurde vom Präsidenten Jean Charles Farauo die 50-jährige Geschichte der O.I.T.A.F. erzählt. Die Verdienste der bisherigen Präsidenten und Generalsekretäre wurde entsprechend gewürdigt, wobei die 25-jährige Tätigkeit von Dr. Ing. Heinrich Brugger besonders erwähnt wurde. Der nachfolgende Bericht über die Tätigkeiten der O.I.T.A.F. von 1959 bis 2009 wurde in mühevoller Kleinarbeit von Heinrich Brugger zusammengestellt.

Josef Schramm



Jean Charles Simiand, Ellen Brink, Jean Charles Farauo



Pierpaolo Siazzu, Sandro Lazzari, Giorgio Paolini, Heinrich Brugger



Peter Feuz, Fredy Lang, Pieter Zeilstra, Hans Höhener, Werner Inderbitzin



Herbert Frank, Horst Kühschelm, Jörg Schröttner

Bericht über die Tätigkeiten der O.I.T.A.F. seit der Gründung im Jahr 1959 anlässlich des 50-jährigen Jubiläums am 23. Oktober 2009

von Dr. Ing. Heinrich Brugger



Dr. Ing. Heinrich Brugger
Generalsekretär der O.I.T.A.F.
seit 1984

1957

1. Internationaler Seilbahnkongress in Rom
Bei diesem Kongress hat Frau Gertrude Stolpe, Mitarbeiterin der F.A.O. („Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation“, eine Organisation der UNO) ein viel beachtetes Referat über die notwendige Gründung einer internationalen Organisation für das Seilbahnwesen gehalten, wobei sie den Aufgabenbereich genau umschrieben hat. Damit war der Anstoß gegeben, eine solche Organisation zu gründen, wobei alle am Kongress teilnehmenden Vertretungen und Personen diese Idee unterstützten.

In der Folge wurden Prof. Pietro D'Armini und Prof. Gilberto Greco, leitende Beamte im Transportministerium in Rom, beauftragt, einen Statutenentwurf für eine solche Organisation auszuarbeiten.

1959

Nachdem der Statutenentwurf vorliegt, wird am 20. Januar 1959 die Gründungsversammlung und 1. Generalversammlung im Schiffsmuseum in Mailand einberufen. Daran nehmen insgesamt 27 Gründungsmitglieder aus folgenden Ländern teil: Italien (8), Frankreich (10), Österreich (2), Schweiz (2), Deutschland (3), Polen (1), Spanien (1). Sie kamen aus allen Bereichen des Seilbahnwesens: Aufsichtsbehörden, Betreiber, Hersteller und Einzelpersonen (Ingenieure).

Es waren darunter bekannte Namen wie D'Armini † (I), Schlägelbauer † (A), Jarisch † (A), Rebuffel † (F), Rumilly † (F), Winkler † (CH), Krolkowsky † (PL), Greco (I) usw.

Zum ersten Präsidenten der O.I.T.A.F. wurde einstimmig Prof. Dr. Ing. Pietro D'Armini, leitender Beamte im Transportministerium in Rom, für drei Jahre gewählt.

Zum ersten Generalsekretär wurde Prof. Dr. Ing. Gilberto Greco ernannt. Weil sich die O.I.T.A.F. unter anderem als Hauptziel die Ausarbeitung von technischen Empfehlungen für den Bau und Betrieb von Seilbahnanlagen gesetzt hat, sind folgende drei Studienausschüsse gegründet worden:

Studienausschuss für die Erarbeitung internationaler Seilbahnbestimmungen, Mitglieder: Carlevaro (I), Hennebert (F), Zuberbühler (CH), Winkler (CH)
Studienausschuss für die Seilbahnterminologie, Mitglieder: Zuberbühler (CH), Winkler (CH), Greco (I)

Studienausschuss für die Seile und magnetinduktive Seilprüfung, Mitglieder: Greco (I), Winkler (CH), Wolff (D)

Ernennung zu Ehrenpräsidenten der O.I.T.A.F.:

Prof. Dr. Ing. Anastasio Anastasi (I) und Dr. Ing. André Rebuffel (F)

1960

Gründung folgender weiterer Studienausschüsse:

Studienausschuss, der sich mit Seilen und Drähten beschäftigt

Studienausschuss, der sich mit den einzelnen Seilbahnelementen und Baugruppen beschäftigt

Verabschiedung „Technische Empfehlungen für den Bau von Zweiseilpendelbahnen“ (Heft Nr. 1)

1961

Verabschiedung „Technische Empfehlungen für den Bau von Einseilumlaufbahnen mit festen und kuppelbaren Klemmen“ (Heft Nr. 2)

Weitere Ernennungen von Experten in die 1960 gegründeten Studienausschüsse „Seile“ und „Seilbahnelemente“

1962

2. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in München

Wiederwahl von Prof. Pietro D'Armini als Präsident und Bestätigung von Prof. Gilberto Greco als Generalsekretär

Ernennung Ing. Rebuffel (F) zum Präsidenten des Studienausschusses „Seile“

Ernennung Ing. Wolff (D) zum Präsidenten des Studienausschusses „Magnetinduktive Seilprüfung“

1963

2. O.I.T.A.F.-Kongress in Paris

3. außergewöhnliche Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Paris
Gründung eines Studienausschusses für Kennzeichnung der Seilbahnen als Luftfahrthindernis, Mitglieder: Marhold (A), Fumet (F), Gross (D), Clayton (GB), Carlevaro (I), Perret (CH)

Aufgabenerweiterung des Studienausschusses für die Seilbahnterminologie auf statistische Seilbahndaten

Veröffentlichung einer Seilbahnstatistik im Rahmen des Kongresses

1964

Genehmigung der technischen Empfehlungen (Heft 1 und 2) durch die Europäische Wirtschaftskommission (EWK - ECE)

Ernennung von Dipl.-Ing. Schrödl (D) zum Präsidenten des Studienausschusses „Seilbahnelemente und Baugruppen“

Ernennung von Herrn Gross (D) zum Präsidenten des Studienausschusses „Kennzeichnung der Seilbahnen als Luftfahrthindernis“

1965

4. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in München

Wiederwahl von Prof. Pietro D'Armini als Präsident und Bestätigung von Prof. Gilberto Greco als Generalsekretär

Herausgabe des Dokuments „Die magnetinduktive Seilprüfung – Darstellung und Geräte“ (Heft Nr. 3)

Publikation der von Prof. Karl Bittner (A) ausgearbeiteten Seilbahnterminologie durch die ISR

Neue Ausgabe des überarbeiteten Heftes Nr. 1 (Technischen Empfehlungen für den Bau von Zweiseilpendelbahnen)

Gründung einer Arbeitsgruppe für die Seilschmierung im Studienausschuss „Seile“, Vorsitzender: Max Clayton (GB)

Gründung einer Arbeitsgruppe für die Sammlung statistischer Seilbahndaten im Studienausschuss „Seilbahnterminologie und statistische Seilbahndaten“, Mitglieder: Greco (I), Rumilly (F), Wolff (D), Zuberbühler (CH)

1966

Gründung des Studienausschusses „Materialseilbahnen“, Präsident: Ing. Maurizio Primo (I)

Herausgabe „Technische Empfehlungen für den Bau und Betrieb von Seilbahnanlagen für die öffentliche Personenbeförderung Teil 8: Betrieb“ (Heft 14)

1968

5. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Turin

Wiederwahl von Prof. Pietro D'Armini als Präsident und Bestätigung von Prof. Gilberto Greco als Generalsekretär

Verabschiedung des überarbeiteten Heftes Nr. 2 bezüglich der Einseilumlaufbahnen mit kuppelbaren Klemmen (Heft 2.2)

Gründung des Studienausschusses „Schriftumsammlung“, Präsident: Ing. Maurizio Primo (I)

1969

3. O.I.T.A.F.-Kongress in Luzern

6. außerordentliche Generalversammlung in Luzern



Prof. Pietro D'Armini
Präsident der O.I.T.A.F.
von 1959 bis 1971

Neuer Präsident des Studienausschusses „Seile“: Prof. Italo Bertolini (I)
 Neuer Präsident des Studienausschusses „Materialeilbahnen“: Ing. Max Clayton (GB)

1970

Neustrukturierung der Studienausschüsse auf Grund der Ergebnisse des Kongresses und der Generalversammlung in Luzern: Die bestehenden Studienausschüsse wurden aufgelassen und folgende Studienausschüsse samt untergeordneten Arbeitsgruppen neu gegründet:

Studienausschuss Nr. I: Technische Empfehlungen, Präsident: Ing. Paul Zuberbühler (CH)

Arbeitsgruppe: Ausarbeitung von technischen Empfehlungen für Zweiseilbahnen mit kuppelbaren Fahrzeugen, Vorsitzender: Ing. Paul Zuberbühler (CH)

Arbeitsgruppe: Ausarbeitung von technischen Empfehlungen für Materialeilbahnen, Vorsitzender: Max Clayton (GB)

Studienausschuss Nr. II: Eigenschaften und Prüfung der Seile, Präsident: Prof. Italo Bertolini (I)

Arbeitsgruppe: magnetinduktive Seilprüfung, Vorsitzender: Prof. Italo Bertolini (I)

Arbeitsgruppe: Dauerfestigkeit der Seile, Vorsitzender: Prof. Italo Bertolini (I)

Studienausschuss: Nr. III: Technische Angelegenheiten der Seilbahnen, Präsident: Dipl.-Ing. Friesenecker (D)

Studienausschuss Nr. IV: Juridische, administrative, wirtschaftliche und statistische Angelegenheiten, Präsident: Dr. Herbert Frank (A)

Herausgabe der „Empfehlungen für die Schmierung der Drahtseile von Seilbahnen“ (Heft Nr. 4)

1971

7. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in München

Wahl von Prof. Dr. Ing. Gilberto Greco zum neuen Präsidenten und Ernennung von Dr. Ing. Eugenio Massara (italienische Seilbahnbehörde) zum Generalsekretär

Ernennung zu Ehrenpräsidenten der O.I.T.A.F.: Prof. Dr. Ing. Pietro D'Armini (I), Dipl.-Ing. Paul Zuberbühler (CH)



Prof. Gilberto Greco
 Präsident der O.I.T.A.F.
 von 1971 bis 1984

1972

Bildung von folgenden Arbeitsgruppen im Studienausschuss Nr. III: Technische Angelegenheiten der Seilbahnen:

Arbeitsgruppe 1: Die Tragseilbremsung und Schwingungen der Seile

Arbeitsgruppe 2: Selbstfahrende Bergewagen

Arbeitsgruppe 3: Bergeeinrichtungen

Arbeitsgruppe 4: Der Windeinfluss auf die Seile

Arbeitsgruppe 5: Die elektrischen Einrichtungen für die Fernsteuerung, Vorsitzender: W. Ott (CH)

Arbeitsgruppe 6: Hydraulische Kraftübertragung

Zum neuen Präsidenten des Studienausschusses Nr. I „Technische Empfehlungen“ und der Arbeitsgruppe „Ausarbeitung von technischen Empfehlungen für Zweiseilbahnen mit kuppelbaren Fahrzeugen“ wird Dipl.-Ing. Fritz Winkler (CH) bestimmt

Zuweisung des Aufgabenbereiches „Seilbahn- und Seilbahnunfallstatistik“ an den Studienausschuss Nr. IV

1975

4. O.I.T.A.F.-Kongress in Wien

8. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Wien

Wiederwahl von Prof. Gilberto Greco als Präsident und Bestätigung von Dr. Ing. Eugenio Massara als Generalsekretär

Verabschiedung „Technische Empfehlungen für den Bau von Zweiseilumlaufbahnen mit zeitweilig am Zugseil befestigten Fahrzeugen“ (Heft Nr. 5)

Verabschiedung der „Studien und Vorschläge für Abseilgeräte von Seilschwebbahnen“ (Heft Nr. 7)

Gründung der Kontinentalen Sektion O.I.T.A.F.-NACS in den USA

Gründung einer Koordinierungsgruppe, die zwischen O.I.T.A.F. und O.I.P.E.E.C. den Erfahrungsaustausch pflegt und gemeinsame Studien über die Lebensdauer der Seile ausarbeitet, Vertreter der O.I.T.A.F. in der Gruppe ist Prof. Pietro D'Armini

Ernennung zum Ehrenpräsidenten der O.I.T.A.F.: Dr. Stanfel (A)

Neuer Präsident des Studienausschusses Nr. III wird Dipl.-Ing. Franz Zbil (D)

1976

Gründung einer Arbeitsgruppe für die Ausarbeitung neuer Statuten, zum Präsidenten der Arbeitsgruppe wird Dr. Herbert Frank (A) ernannt

Gründung einer Arbeitsgruppe „Schaffung eines Dokumentations- und Informationszentrums“, zum Präsidenten der Arbeitsgruppe wird Dipl.-Ing. Josef Wolff (D) ernannt

Herausgabe der „Studien und Vorschläge für elektrische und elektronische Geräte“ (Heft Nr. 6)

1978

9. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Turin

Wiederwahl von Prof. Gilberto Greco als Präsident und Bestätigung von Dr. Ing. Eugenio Massara als Generalsekretär

1979

Herausgabe des „Report about the state of investigation in the field of steel ropes“ (Heft Nr. 17)

Ernennung zum Ehrenmitglied der O.I.T.A.F.: Dipl.-Ing. Josef Wolff (D)

Zum neuen Präsidenten des Studienausschusses Nr. II „Eigenschaften und Seilprüfung“ wird Prof. Dr. Ing. Giorgio Paolini (I) bestimmt. Er wird nun die O.I.T.A.F. in der Koordinierungsgruppe O.I.T.A.F.-O.I.P.E.E.C. vertreten

1980

Verabschiedung der „Empfehlungen über den Bau und Betrieb von Güterseilbahnen und Kabelkränen“ (Heft Nr. 8)

1981

5. O.I.T.A.F.-Kongress in München

10. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in München

Wiederwahl von Prof. Gilberto Greco als Präsident und Bestätigung von Dr. Ing. Eugenio Massara als Generalsekretär

Veröffentlichung der O.I.T.A.F.-Seilbahnstatistik mit technischen Daten (Stand 1980) in Eigenregie

1982

Ernennung zum Ehrenpräsidenten: André Rumilly (F)

1983

11. außerordentliche Generalversammlung in Barcelona

Genehmigung der neuen Statuten der O.I.T.A.F.

Zum neuen Generalsekretär wird Dr. Ing. Andrea Marasca (Transportministerium Rom) ernannt

1984

12. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Wien

Wahl von Prof. George Derron (Schweizerischer Seilbahnbetreiberverband) zum neuen Präsidenten und Ernennung von Dr. Ing. Heinrich Brugger (Seilbahnaufsichtsbehörde der Autonomen Provinz Bozen (I)) zum neuen Generalsekretär



Dr. George Derron
 Präsident der O.I.T.A.F.
 von 1984 bis 1993

1985

Zum neuen Präsidenten des Studienausschusses Nr. I „Technische Empfehlungen“ wird Prof. Dipl.-Ing. Erwin Wrbka (A) bestimmt

1987

6. O.I.T.A.F.-Kongress in Grenoble

13. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Grenoble

Wiederwahl von Prof. George Derron als Präsident und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär

Neuer Präsident des Studienausschusses Nr. IV wird Dr. Horst Kühschelm

Ernennung zu Ehrenmitgliedern der O.I.T.A.F.:

Prof. Dr. Ing. Gilberto Greco (I), Hofrat Dr. Herbert Frank (A),

Dipl.-Ing. Fritz Winkler (CH)

1988

Reorganisation der Studienausschüsse: Folgende Studienausschüsse bzw. Arbeitsgruppen wurden bestätigt bzw. neu gegründet:
Studienausschuss Nr. I: Technische Empfehlungen, Präsident: Prof. Dipl.-Ing. Erwin Wrbka (A)
Arbeitsgruppe im Studienausschuss Nr. I: Schleplifte, Vorsitzender: Dipl.-Ing. Wolfgang Allgeuer (A)
Studienausschuss Nr. II: Eigenschaften und Prüfung der Seile, Präsident: Prof. Dr. Ing. Giorgio Paolini (I)
Studienausschuss Nr. III e: Elektrotechnische Anlagen bzw. Baugruppen von Seilbahnen, Präsident: Dipl.-Ing. ETH Ruedi Schüle (CH)
Studienausschuss Nr. III m: Allgemeine Probleme der mechanischen Baugruppen von Seilbahnanlagen, Präsident: Dr. Ing. Achille Bonini (I)
Studienausschuss Nr. IV: Juridische, administrative, wirtschaftliche und statistische Angelegenheiten, Präsident: Dr. Horst Kühschelm (A)
Studienausschuss Nr. V: Betriebsfestigkeit, Präsident: Dipl.-Ing. Esslinger (D)
Studienausschuss Nr. VI: Probleme im öffentlichen Betrieb, Störfälle und Bergung
Studienausschuss Nr. VII: Promotion für die Seilbahnen als Transportmittel, Präsident: Francis Couzet (F)
Publikation der O.I.T.A.F.-Seilbahnstatistik mit technischen Daten (Stand 1986) durch die ISR

1989

1. O.I.T.A.F.-Seminar „Hydraulische Spannvorrichtungen an Umlaufbahnen“ am 31. 3. 1989 an der ETH Zürich (CH)
Verabschiedung der überarbeiteten Empfehlungen „Technische Empfehlungen für den Bau von Einseilumlaufbahnen mit festen Klemmen“ (Heft 2.1)
Verabschiedung der „Empfehlungen für die Beförderungsbedingungen für Seilbahnen“
Gründung des Studienausschusses Nr. VIII: Qualitätssicherung bei Seilbahnen, Präsident: Dipl.-Ing. Dieter Krischke (D)

1990

14. Generalversammlung der O.I.T.A.F.
Wiederwahl von Prof. George Derron zum Präsidenten und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär
Publikation der O.I.T.A.F.-Seilbahnstatistik mit technischen Daten (Stand 1988) durch die ISR
Persönliche Kontaktaufnahme mit der EU in Brüssel bezüglich der notwendigen Verabschiedung der Seilbahnrichtlinie und eventuellen Einbindung der O.I.T.A.F. in die Arbeiten
Aufnahme der O.I.T.A.F. als permanentes Mitglied in beratender Funktion in das Technische Komitee Nr. 242 des CEN (TC 242), zuständiges CEN-Organ für die Ausarbeitung der Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen und Schleppaufzüge des Personenverkehrs
Ernennung zum Ehrenmitglied der O.I.T.A.F.: Max Clayton (GB)

1991

2. O.I.T.A.F.-Seminar „Zerstörungsfreie Prüfungen bei der Instandhaltung von Seilbahnen“ am 19. 4. 1991 in der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft in Wien (A)

1992

Unterbrechung der Arbeiten der Studienausschüsse Nr. III m, VI, VIII, weil sie im Rahmen des CEN TC 242 Normenentwürfe ausarbeiten. Die anderen Studienausschüsse, außer der Ausschuss Nr. IV, haben Ihre Arbeiten z. T. auf Grund ihres Einsatzes in den Arbeitsgruppen des CEN reduziert.
Verabschiedung „Technische Empfehlungen für den Bau und Betrieb von Schlepliften“ (Heft Nr. 10). Diese Arbeit wurde dem CEN zur Verfügung gestellt, das sie dann fast vollständig in die CEN-Normen integriert hat.
Verabschiedung „Technische Empfehlungen für die Bremsen des Antriebes von Seilbahnen“ (Heft Nr. 13)
Gründung der Arbeitsgruppe „Nicht öffentliche Seilbahnen“ im Studienausschuss Nr. I, Vorsitzender: Dipl.-Ing. Wolfgang Allgeuer (A)
Gründung des Studienausschusses Nr. IX: Touristische Aufstiegsanlagen und Umwelt, Präsident: Ekkehart Ulmrich (D)

1993

7. O.I.T.A.F.-Kongress in Barcelona 15. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Barcelona
Wahl von Karl Trütsch (Verband der Seilbahnersteller) zum Präsidenten und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär
Publikation der O.I.T.A.F.-Seilbahnstatistik mit technischen Daten (Stand 1992) durch die ISR
Ernennung zu Ehrenmitgliedern der O.I.T.A.F.: Prof. Dr. George Derron (CH), Ing. Roberto Jaumandreu (E)



Karl Trütsch
Präsident der O.I.T.A.F.
von 1993 bis 1999

1994

3. O.I.T.A.F.-Seminar „Sicherheitsmaßnahmen bei Seilrollen von Einseilbahnen“ am 27. 4. 1994 in Zürich (CH)
Auflösung der Studienausschüsse auf Grund der Tätigkeiten des CEN:
Nr. V: Betriebsfestigkeit
Nr. VII: Promotion der Seilbahnen als Transportmittel

1996

4. O.I.T.A.F.-Seminar „Total Quality bei Bergbahnen – Innovativer Weg in die Zukunft“ am 30. 9. 1996 in München (D)
16. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in München
Wiederwahl von Karl Trütsch zum Präsidenten und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär
Verabschiedung der „Empfehlungen für den Bau und Betrieb nichtöffentlicher Seilbahnen für die Beförderung von Personen und Gütern – Pendelbahnen-“, (Heft Nr. 11)
Neuer Präsident des Studienausschusses Nr. I wird Dipl.-Ing. Dr. Peter Sedivy (A)

1997

5. O.I.T.A.F.-Seminar „Zuverlässigkeit von Seilbahnen und Sicherheitsanforderungen mit besonderer Berücksichtigung der programmierbaren Steuerung“ am 16. 10. 1997 in Bozen (I)
Einführung folgender Neuerungen:
O.I.T.A.F.-Webseite im Internet mit neun Sprachen unter www.oitaf.org
Jährliche Organisation von O.I.T.A.F.-Seminaren
Herausgabe des Informationsheftes O.I.T.A.F. NEWS zwei Mal im Jahr
Gründung einer Arbeitsgruppe für die Überarbeitung der technischen Empfehlungen für Materialeilbahnen (Heft Nr. 8)
Teilweise Umstrukturierung und Änderung der Aufgabenbereiche der Studienausschüsse auf Grund der CEN-Arbeiten:
Studienausschuss Nr. I heißt nun „Seilbahntechnik und technische Empfehlungen“, Präsident: Dipl.-Ing. Dr. Peter Sedivy (A)
Arbeitsgruppe: „Nichtöffentliche Seilbahnen“: neuer Aufgabenbereich: Überarbeitung der technischen Empfehlungen für Materialeilbahnen (Heft Nr. 8), Vorsitzender: Dr. Ing. Achille Bonini (I)
Studienausschuss Nr. II: keine Änderung, Präsident: Prof. Dr. Ing. Giorgio Paolini (I)
Studienausschusses Nr. III m : der Aufgabenbereich „Allgemeine Probleme der mechanischen Baugruppen von Seilbahnanlagen“ wird aufgelöst, der Aufgabenbereich geht in den Studienausschuss Nr. I, Präsident: Ruedi Schüle (CH)
Studienausschuss Nr. III: Umbenennung in „Elektrotechnische Anlagen bzw. Baugruppen von Seilbahnanlagen“, Präsident: Ruedi Schüle (CH)
Studienausschuss Nr. IV: keine Änderung, Präsident: Dr. Horst Kühschelm (A)
Studienausschuss Nr. VI: Umbenennung in „Betrieboptimierung bei Seilbahnen und Schlepliften“, Präsident: Francis Couzet (F)
Studienausschuss Nr. VIII: „Qualitätssicherung bei Seilbahnen“ wird aufgelöst
Studienausschuss Nr. IX: „Touristische Aufstiegsanlagen und Umwelt“ wird aufgelöst, der Aufgabenbereich geht in den Studienausschuss Nr. IV

1998

6. O.I.T.A.F.-Seminar „Seilbahnen und Europa – wirtschaftliche, finanzielle und juristische Auswirkungen des Gemeinschaftsrechtes“ am 23. 4. 1998 in Grenoble (F)
Verabschiedung „Technische Empfehlungen für den Bau und Betrieb von Seilbahnen für die Beförderung von Gütern mit Nutzmassen bis 2000 kg“ (Heft Nr. 12)
Gründung der Arbeitsgruppe „Umweltforum“ im Studienausschuss Nr. IV, Vorsitzender: Techn. Rat Dipl.-Ing. Michael Manhart (A)

1999

„40 Jahre O.I.T.A.F.“ wird auf Einladung der ANEF in Rom mit einem Galaabend gewürdigt
7. O.I.T.A.F.-Kongress in San Francisco
17. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in San Francisco
Wahl von Dr. Horst Kühschelm (österreichische Seilbahnbehörde) zum neuen Präsidenten und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär
Publikation der O.I.T.A.F.-Weltseilbahnstatistik mit technischen Daten (Stand 1998) durch die ISR



Dr. Horst Kühschelm
Präsident der O.I.T.A.F.
von 1999 bis 2005

2000

8. O.I.T.A.F.-Seminar „Organisation der Arbeitssicherheit im Bereich der Seilbahnbetriebe“ am 27. 4. 2000 Grenoble (F)
Erweiterung des Direktionskomitees durch weitere mögliche fünf Mitglieder ohne Stimmrecht; es werden Vertreter Polens, der Slowakei und Sloweniens aufgenommen; die O.I.T.A.F.-NACS ist per Statut nun auch im Direktionskomitee ohne Stimmrecht vertreten.
Direkte persönliche Kontaktaufnahme in Peking mit chinesischen Behörden, Seilbahnbetreibern und Tourismusunternehmen bezüglich einer eventuellen Gründung einer asiatischen kontinentalen Sektion der O.I.T.A.F.
Verabschiedung der „Empfehlungen für den Bau und die Ausführung von Fahrgastförderbändern als Einstiegshilfe bei Sesselbahnen“ (Heft Nr. 16)
Verabschiedung der „Empfehlungen für den Bau und die Ausführung von Fahrgastförderbändern als Aufstiegshilfe für den Wintersport“
Neuer Präsident des Studienausschusses Nr. II wird Prof. Dr. Ing. Enrico Bazzaro (I)

2001

9. O.I.T.A.F.-Seminar „Auswirkung derzeitiger technischer Grenzen für die Erreichbarkeit von Seilbahnen“ am 12. 10. 2001 in Bozen (I)
Verabschiedung von „Empfehlungen für die Berücksichtigung von technischen Besonderheiten für Doppel-Einseilbahnen“ (Heft Nr. 18)
Neuer Präsident des Studienausschusses Nr. III wird Dipl.-Ing. Fredy Lang
Aufnahme der O.I.T.A.F. als „Stakeholder“ in den permanenten Ausschuss der EU bezüglich der Seilbahnrichtlinie 2000/9/EG

2002

10. O.I.T.A.F.-Seminar „Spezielle rechtliche und wirtschaftliche Fragen des Seilbahnwesens“ am 9. 10. 2002 in Innsbruck (A)
Gemeinsame Sitzung des Direktionskomitees der O.I.T.A.F. und der leitenden Organe der nordamerikanischen Sektion O.I.T.A.F.-NACS in Girdwood (Alaska/USA)
18. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Grenoble
Wiederwahl von Dr. Horst Kühschelm zum Präsidenten und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär
Neuer Präsident des Studienausschusses Nr. II wird Ing. Laurent Reynaud (F)

2003

11. O.I.T.A.F.-Seminar „Betriebsoptimierung bei Seilbahnen“ am 3. 10. 2003 in Bozen (I)
Verabschiedung des Juristischen Glossars (Heft Nr. 19)
Neustrukturierung des Studienausschusses Nr. II mit neuen Aufgaben

2004

O.I.T.A.F.-Veranstaltung „Runder Tisch über die Richtlinie 2000/9/EG – von der Theorie zur Praxis“ am 22. 4. 2004 in Grenoble (F)

2005

8. O.I.T.A.F.-Kongress in Innsbruck
19. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Innsbruck
Wahl von Jean Charles Faraudo zum neuen Präsidenten und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär
Verabschiedung der „Empfehlungen für den vorbeugenden Brandschutz bei Betrieb und Instandhaltung von Seilbahnanlagen“ (Heft Nr. 20)
Ernennung zu Ehrenmitgliedern der O.I.T.A.F.: Karl Trütsch (CH), Dr. Horst Kühschelm (A), Jean Charles Simiand (F)



Jean Charles Faraudo
Präsident der O.I.T.A.F.
seit 2005

2006

12. O.I.T.A.F.-Seminar „Eigenschaften und Überprüfung der Seile“ am 27. 4. 2006 in Grenoble (F)
Gründung der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe beim Direktionskomitee für die Ausarbeitung von Empfehlungen für das Versetzen von bestehenden Seilbahnen
Verabschiedung des überarbeiteten Heftes Nr. 8 „Empfehlungen über den Bau und den Betrieb von Materialseilbahnen im Umlauf- oder Pendelbetrieb, Kabelkranen und Materialstandseilbahnen“ (Heft Nr. 8)
Verabschiedung der Empfehlung „Beförderung von Kindern < 1,25 m auf Sesselbahnen“ (Heft Nr. 9)

2007

13. O.I.T.A.F.-Seminar „Sicherheit bei Seilbahnen; wie bleiben sie weiterhin ein sicheres Verkehrsmittel“ am 18. 4. 2007 in Innsbruck
Direkte Kontaktaufnahme in Rio de Janeiro mit Vertretungen aus den Bereichen Behörden, Normungsinstitute und Seilbahnbetreiber aus Brasilien, Venezuela, Chile und Argentinien bezüglich einer eventuellen Gründung einer südamerikanischen kontinentalen Sektion.
Verabschiedung der „Anleitung zur Nachschmierung von Seilbahnseilen“ (Heft Nr. 21)
Verabschiedung der „Empfehlung für das Erstellen von grundlegenden Sicherheitsaspekten für Seilbahnen im Umlaufbetrieb und Sicherheitsaspekte, die bei einer Sicherheitsanalyse von Bauteilen für eine Seilbahn im Umlaufbetrieb zu berücksichtigen sind“ (Heft Nr. 22)
Neuer Präsident des Studienausschusses Nr. II wird Ing. Eric Premat (F)

2008

14. O.I.T.A.F.-Seminar „Volks- und betriebswirtschaftliche Bedeutung der Seilbahnen“ am 27. 6. 2008 in Oslo (N)
20. Generalversammlung der O.I.T.A.F. in Oslo
Wiederwahl von Jean Charles Faraudo zum Präsidenten und Bestätigung von Dr. Ing. Heinrich Brugger als Generalsekretär
Verabschiedung der Empfehlungen „Umweltschutz im Seilbahnbereich“ (Heft Nr. 23)
Verabschiedung der „Empfehlung für das Versetzen von bestehenden Schleppliften mit hoher Seilführung und von Einseilumlaufbahnen mit festgeklammten oder betrieblich lösbaren Fahrzeugen für die Personenbeförderung“ (Heft Nr. 24)
Umwandlung der Arbeitsgruppe „Umweltforum“ in einen eigenen Studienausschuss Nr. VII „Umwelt“
Entscheidung, den nächsten O.I.T.A.F.-Weltseilbahnkongress im Jahr 2011 in Rio de Janeiro abzuhalten
Gründung des Organisationskomitees für die Ausrichtung des O.I.T.A.F.-Kongresses 2011 in Rio de Janeiro
Ernennung zum Ehrenmitglied der O.I.T.A.F.: Senator Komm.-Rat Prof. Dr. Ing. Artur Doppelmayr

2009

15. O.I.T.A.F.-Seminar „Richtlinie 2000/9/EG: Erfahrungen in der Anwendung der Richtlinie bei den elektrischen Einrichtungen bei Seilbahnanlagen“ am 24. 4. 2009 in Innsbruck (A)
Verabschiedung der „Empfehlung für das Erstellen von grundlegenden Sicherheitsaspekten für Zweiseilpendelbahnen und Sicherheitsaspekte, die bei einer Sicherheitsanalyse von Bauteilen für eine Zweiseilpendelbahn zu berücksichtigen sind“ (Heft Nr. 25)
„50 Jahre O.I.T.A.F.“ wird auf Einladung der ANEF in Rom mit einem Galaabend gewürdigt
Publikation der O.I.T.A.F.-Seilbahnstatistik mit technischen Daten (Stand 2006/2008) durch die ISR

Leonid Tyagachev
Präsident ROC (Russian Olympic Committee)
Mitglied des IOC Council (International Olympic Committee)
Vizepräsident FIS (Federation International Ski)



Fotos: E. Stricker



Exklusivinterview

Erwin Strickers sensationellen Kontakten ist dieses Exklusivinterview mit Leonid Tyagachev, Präsident ROC (Russian Olympic Committee), Mitglied des IOC Council (International Olympic Committee) und Vizepräsident FIS (Federation International Ski) zu verdanken.

ISR: Ihre Winterolympiade in Sochi 2014 rückt näher. Sind sie mit dem Stand der Entwicklung zufrieden?

L. Tyagachev: Ja, einerseits sehr zufrieden, mit anderen Dingen weniger. Das ist normal bei Großveranstaltungen dieser Art.

ISR: Die Weltwirtschaftskrise kommt Sochi sicher nicht gelegen. Haben Sie die Auswirkungen zu spüren bekommen?

L. Tyagachev: Sicher, aber jede Krise ist eine große neue Chance, wie in der Natur, wo Schwache auf der Strecke bleiben und andere gestärkt werden durch die Krise. Ich bin sicher, dass diese Winterspiele in Sochi 2014 auf alle Fälle auf der Siegerseite der Krise stehen werden.

ISR: Können Sie das ein bisschen spezifizieren oder näher erklären?

L. Tyagachev: Schauen Sie, unser damaliger Präsident Vladimir Putin hat diese Olympiade 2014 gewollt und hat sie durch seinen persönlichen Einsatz nach Sochi geholt. Es ist ausreichend bekannt, dass Vladimir Putin

hält, was er verspricht, und in diesem Falle ist genau dieser Wille und sein Wort der größte Garantiefaktor für den Erfolg.

ISR: Die Gerüchteküche verbreitet Verspätungen in der Bauphase der Infrastruktur.

L. Tyagachev: Das muss ich dementieren. Die Arbeiten gehen zügig voran. Der Flughafen ist praktisch fertig, die Straßen- und Bahnverbindungen sind im Soll, die Baulose der Stadien sind vergeben und auch die Aufstiegsanlagen und Pisten für die Skiwettbewerbe sind weit fortgeschritten.

ISR: Wie weit?

L. Tyagachev: Wir haben in Krasnaja Poliana Großartiges geleistet. Die besten Spezialisten der FIS sind vor Ort an der Arbeit, die Pisten wurden von Weltmeister und Olympiasieger Bernhard Russi entworfen. Die Bagger- und Bauarbeiten werden vom Weltcup-gesamtsieger Paul Accora und seiner Mannschaft persönlich überwacht. Dazu ist auch noch Skilegende Karl Schranz als persönlicher Berater unseres Präsidenten im Einsatz.

Straßen, Parkplätze, Wirtschaftsgebäude und Aufstiegsanlagen wurden zum Teil bereits fertig gestellt, andere Projekte wie z. B. die Kunstschneeanlage sind im Bau. Mehr hätte man in dieser kurzen Zeit nicht tun können.

ISR: Keine Probleme?

L. Tyagachev: Natürlich gibt es die auch, aber die sind ja dazu da, um gelöst zu werden. Allerdings gibt es bei Großveranstaltungen wie dieser immer unvorhergesehene Probleme jeder Art. Ob das ein geologisches Gutachten ist oder ein Bauunternehmen sich übernommen hat oder ob ein Zulieferer in Konkurs geht und eine Zahlung nicht rechtzeitig abgewickelt werden kann, das sind voraussehbare Probleme, die zu Verzögerungen führen können. Hier wird etwas Unglaubliches geschaffen, Sochi und die ganze Region Krasnodar bekommen eine Infrastruktur, von der sie Jahrzehnte Vorteile haben werden. Das sind schwere Eingriffe, die trotzdem zeitgemäß umweltverträglich und wirtschaftlich verantwortbar sind. Wir wollen keine Bau-



Erwin Stricker überreicht Leonid Tyagachev ein Buch von Luis Trenker



Leonid Tyagachev im Südtiroler Trachtenjanker

ruinen oder Geisterstädte hinterlassen, wir wollen aus den Fehlern der Vergangenheit lernen und trotzdem neue Maßstäbe setzen.

ISR: Wie wollen Sie das machen?

L. Tyagachev: Indem wir bauen für die Zeit nach der Olympiade. Zum Beispiel wird das zweite Eisstadion in einer sensationellen, modularen Stahlkonstruktion errichtet und nach den Spielen wieder abgebaut und in Sibirien an seiner endgültigen Destination hingestellt. So vermeiden wir ein überflüssiges Stadion in Sochi und haben bereits einen privaten Investor, der das Stadion in Sibirien dringend braucht.

ISR: Das klingt ja fantastisch!

L. Tyagachev: Menschen werden an den Taten gemessen, nicht an den Versprechen. Das gilt auch für uns, auch das Organisationskomitee in Sochi ist sich dessen voll bewusst und wird alles daran setzen, um diese Spiele so zu gestalten, dass Sochi, Krasnodar und ganz Russland den Erwartungen der Weltöffentlichkeit entspricht und gleichzeitig unseren Kindern eine heile Welt mit Stolz, fairem Sport, Bewegung und Verständnis der Völker hinterlassen können.

ISR: Besten Dank für das Gespräch und weiterhin alles Beste.

L. Tyagachev: Danke auch.

Das Interview führte Erwin Stricker

PORTRAIT

Leonid Tyagachev wurde in Sucholovo, 60 km nördlich von Moskau, am 10. Oktober 1946 geboren, wo er heute noch mit seiner Frau Svetlana und seinen zwei Töchtern mit Enkeln lebt.

Der Skisport ist gleichsam in seiner DNA, denn in den 60er Jahren war er ein erfolgreicher Skirennläufer und Skilehrer. Von 1973 bis 1990 hat Leonid Tyagachev als Trainer die erfolgreichste Skinationalmannschaft in der Geschichte Russlands als Headcoach der USSR aus dem Boden gestampft. Die russischen Skistars Nadja Patrakeeva, Vladimir Andreev, Alexander Zhirov und Valdimir Makeev sind ebenfalls in der Nähe von Shukolovo geboren und mit diesem Skiclub zu Weltcupsiegern geworden.

Revolutionäre Sommer-Ski-Camps an den Hängen der Vulkane in Kamtschatka sowie mentales Training waren Teil des Erfolgsrezepts von Leonid Tyagachev.

Über Jahrzehnte entwickelte Leonid Tyagachev gemeinsam mit seiner „rechten Hand“ Valentin Schirokov Shukolovo in ein richtiges Skigebiet. Heute stehen dort sechs Aufstiegsanlagen mit Schneekanonen, eine Beleuchtungsanlage für den Nachtskillauf, ein Wirtschaftsgebäude, ein Hotel mit einem Trainingszentrum und einem Skiinternat für 100 Schüler. Dort werden jetzt gerade zukünftige Meister für Sochi geformt und von Experten trainiert. Man möchte nichts dem Zufall überlassen.



Leonid Tyagachev mit seiner Frau Svetlana und seiner Tochter Larissa

Der russische Skipionier wurde 1996 von Boris Jelzin zum Minister für Sport und Tourismus Russlands befördert. Nach der Regierungsübernahme durch Vladimir Putin wurde er 1999 ROC Vizepräsident des Russischen Olympischen Komitees (ROC) und 2001 zum höchsten Sportfunktionär Russlands erkoren, zum Präsidenten des ROC. Dieses Amt bekleidet Leonid Tyagachev bis heute mit viel Einsatz, Fachwissen und vor allem Menschlichkeit. Leonid Tyagachev erhielt mehrere nationale Auszeichnungen und ist seit 2007 Senator der Russischen Föderation, er ist aktives Mitglied des IOC (Internationales Olympisches Komitee) und seit 2006 Vizepräsident der FIS (Internationale Skiföderation).



Erste InterAlpin in Sochi

Vom 11. bis 13. November veranstaltete Congress und Messe Innsbruck eine schlanke, exklusive InterAlpin in Sochi, Russland.

Ziel war, im Vorfeld der Olympischen Winterspiele, die 2014 in Sochi bzw. in der Region Krasnaja Poljana stattfinden, das entsprechende Know-how vor Ort präsentieren zu können. 58 ausgewählte Firmen aus zehn Nationen – darunter alle namhaften österreichischen und internationalen Unternehmen der Seilbahn- und Winterindustrie – nutzten diese exklusive Gelegenheit und präsentieren sich in einem 2.000 m² großen Zelt im Seehafen von Sochi.

InterAlpin goes Sochi

Seit vergangenem Juni, wo das Projekt „InterAlpin goes Sochi“ erstmals vorgestellt wurde, ging alles sehr schnell. Binnen kürzester Zeit waren die Standflächen des Messezelt ausgebucht. Hinsichtlich Organisation und Umsetzung der 1. InterAlpin Sochi ist den Veranstaltern somit fast Unmögliches gelungen. In derart kurzer Zeit eine Fachmesse mit all dem organisatorischen Aufwand in Russland

aufzuziehen, wurde bisher nicht für möglich gehalten. Trotz all dieser Professionalität gab es unter den Ausstellern jedoch auch kritische Stimmen. Sie thematisierten die überschaubare Besucheranzahl, die hinter den Erwartungen zurückgeblieben war. Man darf allerdings nicht vergessen, dass diese Pionierarbeit, nämlich internationales Know-how vom Rang einer InterAlpin den Russen direkt vor die Haustüre zu liefern, einen Lernprozess auf beiden Seiten (Veranstalter/Aussteller bzw. Besucher) erfordert.

Obwohl Russland nicht gerade als einfacher Markt gilt, erhoffen sich nach wie vor viele Unternehmen lukrative Aufträge im Kontext zu den Olympischen Spielen in Sochi. Gerade das Know-how der Unternehmen rund um die InterAlpin genießt in Russland sehr hohes Ansehen. Die Anbieter profitieren daher von einem nicht zu unterschätzenden Vertrauensvorschuss. Einige Unternehmen konnten bereits im Olympia-Austragungsort reüssieren und auch auf der InterAlpin Sochi wurden

zahlreiche Vertragsunterzeichnungen gefeiert. Laufen doch die Vorbereitungen für die Winterspiele in Sochi 2014 mittlerweile auf Hochtouren: Skipisten, Lifte, Eislaufbahnen und Stadien werden im Eiltempo aus dem Boden gestampft, wie wir uns bei einer Exkursion in die Skigebiete überzeugen konnten.

Hoher Besuch auf der InterAlpin Sochi

Geadelt wurde die Veranstaltung durch den Besuch einer offiziellen Delegation des IOC sowie des Organisationschefs der Olympiade in Sochi, Dimitri Tschernytschenko.

Das Medieninteresse war mit zahlreich anwesenden Journalisten ebenso beachtlich wie die umfassende Berichterstattung danach. Am Abend des Eröffnungstages gab es beispielsweise einen ausführlichen Bericht im staatlichen Fernsehen, der ebenso wie der Beitrag eines privaten TV Senders landesweit gesendet wurde.

Bereits jetzt denkt man über eine Fortsetzung der InterAlpin Sochi nach. Der Grundstein dafür wurde jedenfalls schon mal gelegt.

Christian Amtmann



WINTERSTEIGER



Norbert Meier (re) und Matias Koltsov präsentierten in Sochi die Produktpalette von Wintersteiger.

TECHNO ALPIN



Die Olympische Delegation zu Gast am TechnoAlpin Stand.

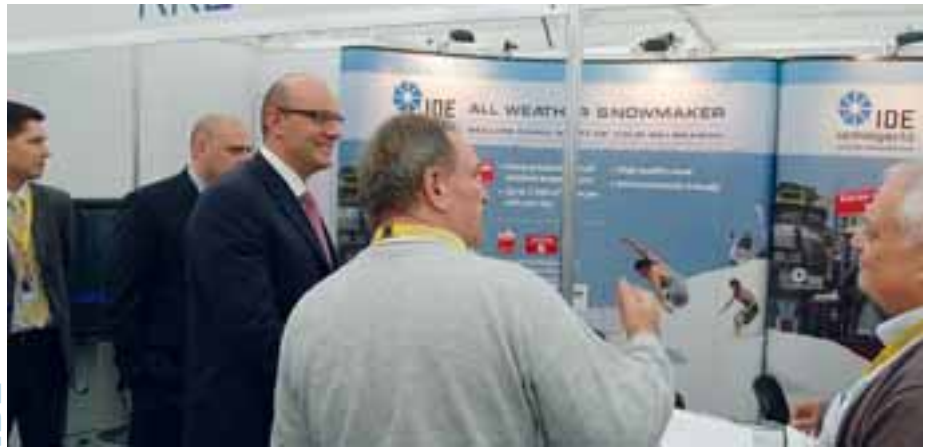


ARECO



Günther Praxmarer (li) und Johan Erling (ganz rechts) mit den zwei Russischen Vertretern für Areco

IDE



Für großes Aufsehen sorgte wie immer der IDE „ALL WEATHER SNOWMAKER“ Messestand.

Die Strategie von CARVATECH basiert auf drei Säulen. Innovation, Design und Sicherheit. Im Bild: Geschäftsführer Ing.Vockenhuber

INTERALPIN SOCHI

DOPPELMAYR



Michael Doppelmayr empfing eine offizielle Delegation des IOC mit dem Organisationschef der Olympischen Spiele, Dimitri Tschernytschenko, um die neuesten Entwicklungen zu präsentieren.



Doppelmayr hat bereits beachtliche 20 Seilbahnanlagen nach Sochi verkauft. Ein „Renner“ sind in Russland auch die VIP-Kabinen der Firma CWA, von denen bereits mehrere nach Sochi ausgeliefert worden sind. Im Bild vlnr: Rico Wehrli, CWA; Ekkehard Assmann und Valery Yashin, beide Doppelmayr

KÄSSBOHRER



Steve Junghans ist Experte für den Russischen Markt und verantwortlich dafür, dass die Verbreitung von „PistenBullys“ in Russland verstärkt zunimmt.

PRINOTH



Erfolg für Prinoth: Der ausgestellte Everest mit Winde wurde direkt auf der Messe an das Skigebiet Gornaya Karusel verkauft. Im Bild vlnr: Oskar Schenk, Martin Leitner, Danyal Sheikhov (Gornaya Karusel) und oben Johannes Michelotti (li) mit Igor Ignatkov(Gornaya Karusel)

LEITNER



Dimitri Tschernytschenko, Organisationschef der Olympischen Spiele in Sochi, zeigte sich beim Probesitzen vom „Everest“ begeistert.

INTERALPIN SOCHI

AXESS



Robert Gruber ist mit Axess bereits erfolgreich in Sochi vertreten. Links: Olga Nazarkina

WINTERTECHNIK



Wintertechnik ist schon längst erfolgreich in Russland vertreten.

BELLUTTI



Dimitri Tschernytschenko vom IOC im Gespräch mit Gerhard Reicher (re)

BUDERUS



Stefan Sterr (re) präsentierte in Sochi DIE Qualitätsmarke für Beschneigungsleitungen.

CHAIRKID



Die Experten für Einstiegsförderbänder: Manfred Huber und Bettina Schmitzberger

GORIMPEX



Russlandkennner: Volikov Anatole (li) und Andrey Boyarinov von GorimpeX

INTERALPIN SOCHI

MEINGAST



Robert Hübler (re), Experte für Pistensicherheit, mit seinem russischen Vertreter

NEVEPLAST



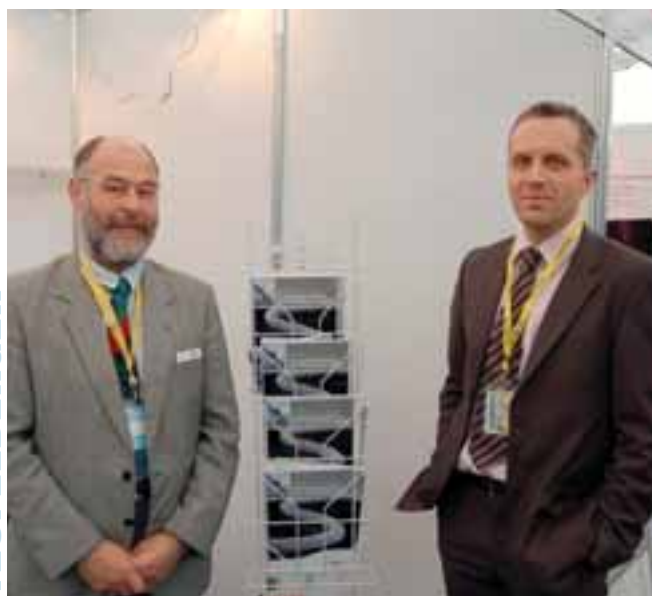
Viel Interesse gab es, wie immer, an den Neveplast-Produkten.

REICHMANN



Reichmann ist Garant für beste Maschinenqualität. Links im Bild: Dieter Miller

TEUFELBERGER



Teufelberger Seile für Sochi. Im Bild Hamid Besirevic (li) und Andreas Pointner

SUNKID



“Mr. Förderband“ Emanuel Wohlfarter (Mitte, hinten) auf der Interalp in Sochi

ALVENIUS



Lars Bergström (li) und Kenneth Färm präsentierten den Schneeerzeuger Alvenius.



Drehscheibe Moskau

Moskau oder Sochi?

Diese Frage stellten sich viele Marketingverantwortliche und Verkäufer aus der Seilbahnbranche dieses Jahr. Konkret ging es um die Entscheidung für eine der beiden größten Ausstellungsplattformen auf dem russischen Markt, die Ski Expo in Moskau oder die InterAlpin Sochi. Bekanntlich veranstaltete die Messe Innsbruck in der zweiten Novemberwoche die erste InterAlpin Sochi.

Binnen kürzester Zeit war die Ausstellungsfläche ausgebucht. (Bericht Seite 62). Einige Unternehmen entschieden sich für eine Teilnahme sowohl in Moskau als auch in Sochi und, so hört man, durchaus mit großem Erfolg. Mehrere Aussteller berichteten von der Ski Expo über sehr gute Kontakte und konkrete Verkaufsgespräche. Man hatte fast den Eindruck, dass für jene, die Moskau treu blieben, mehr vom „Kuchen“ übrig blieb.

Moskau ist mit 10,5 Mio. Einwohnern (plus weiteren 14,6 Mio. in der Agglomeration) die größte Hauptstadt Europas und damit Drehscheibe für Milliardeninvestitionen. Sochi ist Olympiahauptstadt – aber nur bis 2014.

CA



EIN BILD SAGT MEHR ALS TAUSEND WORTE!

Was macht ein Magazin aus, um Leitmedium zu werden?
 Themenführerschaft? Fundierte Recherche? Gelungenes Layout? Fachliche Exzellenz?

Es sind die Leserinnen und Leser, die dies entscheiden. Zum Beispiel Dimitri Tschernischenko, Präsident des Organisationskomitees Sochi 2014 - und damit einer der einflussreichsten Funktionäre bei der Vergabe von olympischen Projekten.

Werben in der **ISR** zahlt sich aus!



Auffällig war dieses Jahr dass sich immer mehr Ski-gebiete auf der Ski Expo präsentieren. Im Bild ein großes Skigebiet am Elbrus.

the loading experts »» www.chairkid.com



SKI EXPO

TECHNO ALPIN



Irmi Prader und Vicheslav Kalugin blieben der Ski Expo treu und wie man hörte durchaus mit Erfolg.

WINTERSTEIGER



Emanuel Mayringer, Norbert Meier und Koltsov Matias konnten mit der Vorführung der Wintersteiger-Produkte viel Aufmerksamkeit erregen.

WIEGAND



Vladimir Dening und Tobias Wald (re.) von Wiegand berichteten von hervorragenden Kontakten und möglichen neuen Projekten in Russland.

PRINOTH / LEITNER



Eduard Lazarenko, Johannes Michelotti und Dmitriy B. Shvayko sorgen erfolgreich für die Verbreitung von Prinoth Pistengeräten in Russland.

DOPPELMAYR / KÄSSBOHRER



Steve Junghans (Kässbohrer) und Valery Yashin (Doppelmayr) durften auf der Ski Expo natürlich nicht fehlen.

THALER



Hermann Thaler präsentierte innovative Einzel- und Gesamtlösungen für Skigebiete.

Die Saison in Saas-Fee dauert 365 Tage im Jahr

Saas-Fee ist das auch als „Perle der Alpen“ bekannte höchstgelegene Gletscherdorf im Saastal in 1.800 m Meereshöhe, eingebettet in einen großräumigen Talkessel unter den höchsten Schweizer Bergen der Mischabelkette mit dem höchsten innerschweizer Gipfel Dom (4.545 m ü.M.). Diese glitzernde Perle hat auch im Sommer viel anzubieten.

Saas-Fee ist autofrei schon seit dem Bau der Zufahrtstraße von Saas-Grund anfangs der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts. Als eine der insgesamt neun Schweizer autofreien Gemeinden ist Saas-Fee trotzdem bequem mit einem Personenwagen zu erreichen. Der großräumige Parkplatz und das siebenstöckige Parkhaus fangen alle Autos noch am Rande des Bergdorfes auf, die letzten einige hundert Meter durch das Dorf können zu Fuß oder mit Elektrotaxis überwunden werden. Somit konnte der romantische Charakter und die gewünschte Ferienruhe des typischen Walliser Bergdorfes bewahrt werden. Saas Fee verfügt heutzutage über eine breite Freizeitinfrastruktur und ca. 7.700 Gästebetten mit über 900.000 Übernachtungen jährlich.

Gestern...

Die Erschließung des Saastales begann relativ spät, die Straße von Saas-Grund nach Saas-Fee wurde erst im Jahr 1951 eröffnet. Hubert Bumann, Gründer der „Luftseilbahn Längfluh“ und später Gemeindepräsident von Saas-Fee, Direktor der nachfolgenden „Luftseilbahnen Saas-Fee AG“, Landeshauptmann und heute Ehrenpräsident der Saas-Fee Bergbahnen AG, erkannte bald das Potenzial „sei-



Foto: R. Gric

Die weltberühmteste 3S-Bahn, der Alpin Express, befördert in ihren 30er-Kabinen schon seit 15 Jahren bis zu 1.500 P/h zum Felskinn.

nes“ Dorfes und die Notwendigkeit des Aufbaues der touristischen Infrastruktur und insbesondere der Seilbahnen. So konnte 1954, bereits drei Jahre nach dem Bau der Straße, die erste Seilbahn zum Spielboden eröffnet werden (sie wurde als eine Zweiseil-Gruppenumlaufbahn mit 16 Kabinengruppen zu je zwei 4er-Kabinen gebaut).

Bald folgte ihre Fortsetzung mit der Pendelbahn zur Längfluh (1959) und die 2er-Kabinenbahn Saas-Fee – Plattjen (1963). Aber erst mit der 3.635m langen Pendelbahn zum Felskinn (Eröffnung 1969) und anschließend im Jahr 1984 mit der weltweit höchsten unterirdischen Standseilbahn, der Metro Alpin, wurde das einzigartige Gletscherskige-

BABYLIFT MULTILIFT SNOWTUBING® KARUSSELL



Multi Skiliftbau GmbH, Hauptstr. 1, D-83355 Grabenstätt, Tel.: 0049 8661-242/Fax -1472
E-Mail: info@multiskilift.de, Internet: www.multiskilift.de, www.snowtubing.ch

SUCHE/BIETE

Wir liefern: Schaltkästen nach neuesten Vorschriften für Skilifte 2-18,5 kW, nach EN, 2000/9/EG, CE, mit Frequenzwandler, selbstüberwachende Schleife, h-meter, FI, abschließbar, auch mit Stützenanzeige. FAX: 0049 8661 1472

Wir kaufen: gebr. Sessel-, Schlepplift-, Kleinlifte, reibungslose Abwicklung. FAX: 0049 8661 1472

Fotos: R. Gric



Die alte Felskinn-Pendelbahn bekam im Jahr 2006 einen neuen Antrieb und neue Kabinen.



Wagen für 115 Personen der Metro Alpin in der Talstation

biet oberhalb von Saas-Fee in den Meereshöhen von 3.500 m zugänglich gemacht. Ein weiterer Meilenstein der Seilbahngeschichte ist die als Alpin Express benannte, in den Jahren 1991 (1. Teilstrecke) und 1994 (2. Teilstrecke) eröffnete allererste 3S-Bahn der Welt. Sie hat die Felskinn-Pendelbahn entlastet, den Einstieg an das Dorf nähergelegt und bildet seit ihrer Vollendung den wichtigsten Zubringer ins Gletschergebiet.

... und heute

Das gesamte heutige Seilbahnangebot von Saas-Fee zu beschreiben würde den Umfang dieses Artikels bei Weitem sprengen. Von den Um- bzw. Neubauten der letzten Jahre ist der Ersatz der 2er-Kabinenbahn Plattjen durch eine moderne 6er-Kabinenbahn (Doppel-

mayr, 1999), der Ersatz einer Doppelsesselbahn durch die fixe 4er-Sesselbahn Längfluh (Garaventa, 2005) und der Bau der kuppelbaren 6er-Sesselbahn Morenia (Garaventa, 2006) zu erwähnen. Zugleich entstand bei der Zwischenstation des Alpin Express das großräumige Bergrestaurant Morenia. Im Zuge der Erneuerung der alten Felskinn-Pendelbahn wurde sie im Jahr 2006 mit einem neuen Antrieb von Garaventa und mit neuen eleganten 90er-Kabinen von Gangloff versehen. Neben den ständigen Erneuerungen der Seilförderanlagen wurden Beschneigungsanlagen von der Bergstation der Sesselbahn Morenia bis zur Talstation des Alpin-Express und die Beschneigung der Plattjenpisten gebaut.

Zu den dauerhaften Anziehungsmagneten im Bereich der Bergstation der Metro Alpin

(Mittelallalin, 3.445 m ü. M.) gehören das Drehrestaurant Allalin und der Eispavillon, eine über 5.000 m³ große Eisgrotte im Jahrtausende alten Feegletscher. Beim Mittelallalin öffnet sich auch das Sommerski- und -snowboardgebiet. Die Snowboardfahrer und Freeski finden im Snow-Park auch im Sommer sogar drei Funparks.

„Der ganzjährige Skibetrieb auf unserem Gletscher ist sehr aufwendig und verlangt neben der Pistenpräparierung und Gestaltung von Snowparks auch Baumaschinen zum Schließen von Gletscherspalten. Saas-Fee erfreut sich dank seiner Höhenlage zunehmender Nachfrage, nicht nur bei Trainingsgruppen, sondern auch für Fotoshootings und Events. Während der Gletscherskilaufr im späten Frühling eher ein Service für die Besucher ist, ist bei uns der herbstliche Skilauf

Foto: Saas-Fee Bergbahnen



Auf den Pisten am Feegletscher müssen nicht unbedingt nur die Ski- und Snowboarder sporteln. Das „Glacier Bike Downhill“-Rennen ist in Saas-Fee bereits Tradition.



Ronald Bumann, Leiter Technik, Support und Informationstechnologie (rechts) zeigte der ISR auch den Eispavillon am Mittelallalin.

besonders beliebt und zieht auch viele Gäste an. Wir sind aber vor allem ein Wintersportgebiet, die Einnahmen in der Wintersaison, die bei uns fünf Monate andauert, bilden etwa 80 % unserer jährlichen Erträge. Einen Zuwachs besonders bei den eintägigen Besuchern aus dem Deutschschweizer Raum hat seit Ende 2007 die Eröffnung der NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale mit dem Lötschberg-Basistunnel) verursacht, wodurch die Verbindung zwischen der Deutschschweiz und dem Mittelwallis um bis zu einer Stunde verkürzt wurde. Auch die Trainingspisten sind immer gut ausgebucht, praktisch alle Skinationen tummeln sich auf den Gletscherpisten von Saas-Fee“, teilte

Ronald Bumann, Leiter Technik, Support und Informationstechnologie der ISR mit. Saas-Fee und das ganze Saastal ist im Sommer mit unzähligen markierten Wegen aller Schwierigkeitsstufen ein Paradies für Wanderer, genauso wie auch für Mountainbiker mit über 70 km beschilderten Bike-Wegen. In den letzten Jahren wurde in Saas-Fee viel in den Sommertourismus investiert, wie z. B. in den Bau der neuen Outdoor-Wellness-Anlage mit Kneippkur, wo die Besucher eine Wasser-Tretanlage, Gussstation, Warmbad, Barfußpfad und weitere Installationen erwarten. Der vor einigen Jahren in Saas-Fee gebaute Abenteuerwald ist besonders bei den Kleinen beliebt. Auf den Parcours unterschiedlichen

Schwierigkeitsgrades bewegt man sich von Baum zu Baum und überwindet verschiedene Hindernisse, wie Hängebrücken und Lianen. Herzstück des Abenteuerwaldes bilden die beiden spektakulären Tyroliennes über die Feeschlucht. Saas-Fee verfügt auch über eine Sommerrodelbahn nach dem System Alpine-Coaster (Wiegand) namens Feeblitz.

Roman Gric

TECHNISCHE DATEN

KUPPELBARE 6ER-SESSELBAHN MORENIA (MIT WETTERSCHUTZHAUBEN)

Seehöhe Talstation	2.419 m
Seehöhe Bergstation	2.846 m
Schräge Länge	1.466 m
Höhenunterschied	427 m
Stützenanzahl	13
Antrieb	am Berg
Antriebsleistung (Dauerbetrieb)	477 kW
Förderseilspanneinrichtung	im Tal
Sesselanzahl	73
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeit	5,3 min
Förderleistung	2.500 P/h
Hersteller, Baujahr	Garaventa, 2006
Planung	Garaventa
Seilbahntechnik	Garaventa, 2005
Elektrotechnik	Frey
Förderseilhersteller	Fatzer

TECHNISCHE DATEN

PENDELBAHN SAAS-FEE – FELSKINN (ZWEISPURIGE PENDELBAHN MIT DOPPEL-TRAGSEILEN)

Seehöhe Talstation	1.843 m
Seehöhe Bergstation	2.989 m
Schräge Länge	3.635 m
Höhenunterschied	1.146 m
Stützenanzahl	5
Antrieb	im Tal
Antriebsleistung (Anfahren)	1.000 kW
Antriebsleistung (Dauerbetrieb)	700 kW
Zugseilspanneinrichtung	am Berg
Kabinefassungsraum	90 + 1 Personen
Fahrgeschwindigkeit im Feld	10,0 m/s
Fahrgeschwindigkeit über Stützen	7,0 m/s
Fahrzeit	8,8 min
Förderleistung	500 P/h
Seilbahntechnik, Baujahr	Von Roll, 1969
Planung, Umbau	Garaventa
Seilbahntechnik, Umbau	Garaventa, 2006
Elektrotechnik	Sisag
Seilhersteller	CIS, Brugg, Fatzer
Kabinehersteller	Gangloff, 2006

(Technische Daten Alpin Express siehe ISR 1/1992, S. 24 – 25 und ISR 8/1994, S. 30 – 31, Metro Alpin siehe ISR 2/1985, S. 88 – 90)



Im geheimnisvollen Inneren der über 5.000 m³ großen Eisgrotte am Mittelallalin werden immer neue künstlerische Objekte installiert, wie hier der Abusitz von Christa Zurbriggen, Saas-Fee.

TECHNISCHE DATEN

6ER-KABINENBAHN SAAS-FEE – PLATTJEN

Seehöhe Talstation	1.805 m
Seehöhe Bergstation	2.571 m
Schräge Länge	1.988 m
Höhenunterschied	766 m
Stützenanzahl	16
Antrieb	am Berg
Antriebsleistung (Dauerbetrieb)	546 kW
Förderseilspanneinrichtung	im Tal
Kabineanzahl	66
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeit	6,7 min
Förderleistung	1.200 P/h
Planung	Doppelmayer
Seilbahntechnik	Doppelmayer, 1999
Elektrotechnik	Sisag
Förderseilhersteller	Fatzer
Kabinehersteller	CWA

TECHNISCHE DATEN

FIXE 4ER-SESSELBAHN LÄNGFLUH

Seehöhe Talstation	2.638 m
Seehöhe Bergstation	2.923 m
Schräge Länge	1.164 m
Höhenunterschied	285 m
Stützenanzahl	11
Antrieb	am Berg
Antriebsleistung (Dauerbetrieb)	165 kW
Förderseilspanneinrichtung	im Tal
Sesselanzahl	115
Fahrgeschwindigkeit	2,3 m/s
Fahrzeit	8,4 min
Förderleistung	1.600 P/h
Planung	Garaventa
Seilbahntechnik	Garaventa, 2005
Elektrotechnik	Frey
Förderseilhersteller	Fatzer



Foto: beigestellt

Christoph Haidlen
Experte für Seilbahnrecht

Müssen Pistenretter Unfalldaten erheben?

In einem aktuellen, von mir bearbeiteten Fall ist ein bei einem Skiunfall Geschädigter auf eine neue „kreative“ Idee einer Schadenersatzhaftung gekommen: Er verklagte das Seilbahnunternehmen, da dessen Pistenretter den Namen des zweiten Unfallbeteiligten nicht notiert haben und ihm dieser daher unbekannt geblieben ist.

Der Sachverhalt war folgender:

Der (spätere) Kläger benutzte die Skipisten des Seilbahnunternehmens auf Basis eines abgeschlossenen Vertrages (Liftkarte). Nach seinen Angaben wurde er während einer Abfahrt bei einem Kollisionsunfall von einem zweiten Skifahrer im Bereich der präparierten Pisten verletzt. Der Verletzte behauptete, dieser zweite Skifahrer sei von hinten mit großer Geschwindigkeit gekommen und habe ihn dabei niedergestoßen.

Verletzung durch unbekanntem Wintersportler

Nach dem Unfall wurde die Pistenrettung des Seilbahnunternehmens alarmiert und begaben sich zwei Pistenretter zum Unfallort. Da der Kläger schwer verletzt war, begannen sie sofort mit der Erstversorgung. Weder während der Versorgung des Klägers, noch danach wurden die Pistenretter von einem der Anwesenden darüber informiert, dass der Unfall angeblich von dem – zu diesem Zeitpunkt noch anwesenden – zweiten Skifahrer verursacht worden war. Die Pistenretter notierten daher keine Daten des angeblichen Unfallverursachers und brachten den Verletzten in weiterer Folge zum Arzt. Der zweite Skifahrer entfernte sich nach der Versorgung des Klägers von der Unfallstelle, ohne dass dessen Identität geklärt worden war.

Der Kläger verklagte nun das Seilbahnunternehmen mit der Begründung, die Pistenretter seien verpflichtet gewesen, die Daten aller Unfallbeteiligten zu notieren. Dies sei – so seine Behauptung – die „übliche Vorgehensweise von Sanitätern der Bergrettung“, tatsächlich hätten die Pistenretter dies allerdings „vergessen“. Das Seilbahnunterneh-

men müsse ihm gegenüber auf Grund des abgeschlossenen Vertrages die Schutz- und Sorgfaltspflicht einhalten, die Notwendigkeit der Datenaufnahme des Unfallgegners (durch die Pistenretter) würde sich auf Grund dieser Pflicht ergeben. Da die Pistenretter die Daten des Unfallverursachers nicht notiert haben, könne er seinen Schadenersatzanspruch dem (angeblichen) Unfallverursacher gegenüber – mangels Kenntnis seiner Identität – nicht einfordern. Daher – so die Klage weiter – hafte das Seilbahnunternehmen für seine Schäden.

Keine Haftung wegen Nichtaufnahme von Unfalldaten

Das Seilbahnunternehmen – vertreten durch den Verfasser dieses Artikels – erkannte grundsätzlich an, dass die Schutz- und Sorgfaltspflicht auf Grund des Beförderungsvertrages von ihm zu beachten ist. Es argumentierte allerdings gegen die Klage, dass die Aufgabe des Pistenrettungsdienstes darin besteht, die Erstversorgung verletzter Wintersportler durchzuführen und für deren Transport in die Ordination eines Arztes bzw. zur Übernahme durch anderweitige Rettungsdienste (Rotes Kreuz, Rettungshubschrauber etc.) Sorge zu tragen. Weiters damit, dass es nicht Aufgabe des Pistenrettungsdienstes ist, die Namen und Daten der anwesenden Personen zu erfassen oder den Unfallhergang zu ermitteln.

Das Gericht schloss sich bei seiner Entscheidung zur Gänze den Argumenten des Seilbahnunternehmens an: Es sprach aus, dass die vertragliche Schutz- und Sorgfaltspflicht darin besteht, die Pisten zu sichern und zu präparieren, eine sichere Beförderung mit den Anlagen zu ermöglichen, einen Pisten-

rettungsdienst zu organisieren, etc. Das Gericht stellte aber ganz klar fest, dass die Aufnahme von Unfalldaten nicht Teil dieser Schutz- und Sorgfaltspflicht des Seilbahnunternehmens ist. Weder das Unternehmen, noch die Pistenrettung müssen polizeiähnliche Aufgaben oder polizeiliche Befugnisse erfüllen. Würden man von den Pistenrettern verlangen, die Daten der an einem Unfall beteiligten Personen aufzunehmen, würde dies eine unzulässige Ausdehnung ihrer Pflicht bedeuten („Überspannung der Schutz- und Sorgfaltspflichten“). Auf Grundlage dieser Argumente wurde die Klage zur Gänze (kostenpflichtig) abgewiesen.

Pistenrettungsdienst ist keine „Pistenpolizei“.

Dieses Verfahren zeigt wieder einmal, dass es nichts gibt, was es nicht gibt! Würden Gerichte einer solchen Argumentation, wie sie hier vom Verletzten vertreten wurde, folgen, so hätte dies eine unvorhersehbare Ausweitung der Haftung der Seilbahnunternehmen zur Folge: Jeder Verletzte könnte bis zum Ablauf der Verjährung (üblicherweise drei Jahre nach dem Unfall) behaupten, er sei von einem anderen Wintersportler verletzt worden, könne diesen aber nicht klagen, da die Pistenretter dessen Daten nicht notiert haben. Wie sollte man eine solche Behauptung dann mehrere Jahre nach dem Ereignis widerlegen?

Als Ergebnis dieses Verfahrens ist festzuhalten, dass Pistenretter keine Polizeiaufgaben erfüllen müssen, sondern – wie ihr Name schon sagt – für die Versorgung von Verletzten zuständig sind.

Christoph Haidlen
www.seilbahnrecht.at

5.000 EURO FÜR IHRE FORSCHUNG!

Forschung ist teuer und zeitintensiv – davon gehen heute noch viele KMU aus. Dass dem nicht so ist, beweist die Erfolgsgeschichte des Innovationsschecks!

Bis Oktober 2009 nutzten 2.830 Betriebe den Innovationsscheck und sind heute für die Zukunft gerüstet.

Das bringt Ihnen der Innovationsscheck:

- Forschung und Entwicklung
- Vorbereitung der Markteinführung
- Machbarkeitsstudien
- Aufbau/Verbesserung von (Forschungs-)Infrastruktur
- Vernetzung
- Technologietransfer
- Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen
- Genderaktivitäten
- Demonstrationsvorhaben



Innovationsscheck-Hotline:

T +43 (0)5 7755 -5000

innovationsscheck@ffg.at



FFG



FORSCHUNG AUSTRIA

Weitere Informationen: www.ffg.at & www.forschungaustria.ac.at

Durchgeführt wird das Programm von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft FFG, gemeinsam mit dem Verein 'FORSCHUNG AUSTRIA', im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend.

Holen Sie sich noch heute IHREN Forschungsvorsprung!



Name: _____

Anschrift: _____

Kontakt: _____

JA, ich möchte den 5.000 EUR Forschungsvorsprung nutzen!

Senden an: FORSCHUNG AUSTRIA, Leberstr. 122, 1110 Wien, office@forschungaustria.ac.at



TECHNOALPIN®
Snow experts

Vorsprung Schneileistung

Im Randtemperaturbereich fährt die T60 ihre Stärken voll aus. Sie startet früher und liefert im gesamten Arbeitsbereich hochwertige Schneequalität. Die Grundlage für perfekte Pisten während der gesamten Saison!



T60

New dimensions of snowmaking

www.technoalpin.com