

ISR

www.isr.at

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



AppStore

Infos zur technischen Beschneung und Anlagenbau finden Sie hier www.technoalpin.com



Enjoy.



Unsere Technik - Ihr Vorsprung.

TECHNOALPIN®
snow experts

**UMWELT-
MANAGEMENT**

GLETSCHERSKIGEBIETE IM WANDEL

**SEILBAHNEN
SCHWEIZ**

QUO VADIS?

**O.I.T.A.F. -
KONGRESS**

DAS PROGRAMM IN RIO

INHALT

KOMMENTAR

- 10** Leo Jeker:
Gegenwind gibt auch Aufwind
- 17** Helmut Zolles: Schweizer Vorgaben
- 29** Helmut Lamprecht: Der „Blick über den Zaun“ ... zum Nachbarn
- 66** Christoph Haidlen: Flächenberechnung in UVP-Verfahren

Foto: TechnoAlpin



Seite 38

ISR - INTERVIEW

- 5** Quo vadis SBS? Wie sehen Dominique de Buman und Ueli Stückelberger die Zukunft der SBS

- 20** Dipl.-Ing. Peter Huber: Die Seilbahnen Deutschlands im Fokus

BAHNEN

- 6** Leitner: Erste 10er-Kabinenbahn in Savognin in der Schweiz
- 9** Leitner: 4er-Kabinenbahn für die Schneekoppe im Riesengebirge

- 11** Garaventa: Neue „Stoosbahn“ mit futuristischem Fahrzeugkonzept

- 12** Garaventa: Erneuerung der 2. Teilstrecke der Parsennbahn

- 14** Garaventa: 8er-Kabinenbahn in Lenzerheide

- 16** Inauen-Schätti: Die Sigelbahn - eine weitere Kompaktseilbahn in der Schweiz

- 18** Doppelmayr: Drei neue Bahnen für Jasná in der Slowakei

- 22** Roman Gric: Seilbahnen mit Sommerbetrieb in Deutschland

PLANUNG

- 24** Ecosign: Studie als Grundlage für eine 10er-Kabinenbahn mit einer Verzweigung

- 26** Klenkhart & Partner: 20 Jahre „Planning in Skiareas“

Foto: Sufag



Seite 36

VERANSTALTUNG

- 27** X. O.I.T.A.F. Weltseilbahnkongress in Rio de Janeiro: Das Kongressprogramm

PISTE

- 32** Kässbohrer: 12. Internationale Gebrauchtfahrzeug-Show in Laupheim
- 34** Prinoth: „Clean Motion“ für ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit

- 35** Prinoth: Telfs als weltweite Service-Dreh Scheibe

BESCHNEIUNG

- 36** Sufag: Interview mit Rinaldo Kreuzer über aktuelle Projekte in der Schweiz
- 38** TechnoAlpin: Projektbilanz Schweiz mit großer Bandbreite

- 41** Johnson Controls: Gute Auftragslage in Nord- und Zentraleuropa

- 42** Demac-Lenko: Neu organisiert unter dem Dach der Leitner-Gruppe

UMWELT-MANAGEMENT

- 40** Ulrike Pröbstl/Alexandra Jiricka: Gletscherskigebiete im Wandel

TUBING

- 60** Sunkid-Borer: Einzige Ganzjahres-Tubingbahn in der Schweiz

WIRTSCHAFT

- 61** Fachverband der Seilbahnen Österreichs: Ausgezeichnete Österreichische Sommerbahnen

MARKETING

- 30** „snaps-Mountain“: Freie Rahmenbedingungen für alle
- 64** Klaus Grabler: Ohne Qualität kein Preis

Editorial	4
Impressum	47
Infos	65



Planning in skiareas!

www.klenkhart.at

6067 Absam · Tirol · Österreich · T: +43 50226 · F: Dv 20 · office@klenkhart.at





16 pages **EXTRA**

**English
Special**

BMVIT

44 Peter Sedivy: Ropeway engineering standards and their revision

ROPEWAYS

46 Leitner: First 10-passenger gondola in Switzerland

48 Leitner: An added stimulus for Czech winter tourism

CABINS

47 Sigma: Automatic people mover for Cairo international Airport

50 CWA: Taris stars at Interlpin

52 Gangloff: Presenting: the world's first double-decker cabriolet carrier ...

ACCESS CONTROL

49 Axxess: Austrian expertise for new ski areas in the Northern Caucasus

PLANNING

51 Ecosign: 10-seater aerial cableway with forked line

MARKETING

53 „snaps-Mountain“: No-strings mountain advertising frame

BUSINESS

54 NCRC: PEAK 5642 – an era of new achievements opens for the Northern Caucasus

O.I.T.A.F.

56 The 2011 O.I.T.A.F. Congress program

SNOWMAKING

57 Demac-Lenko: One-stop shopping for winter technology

58 Johnson Controls: Healthy order books

TUBBY SLOPES

58 Neveplast: Great success with four new Tubby slopes

AUTOREN DIESER AUSGABE



Klaus Grabler



Christoph Haidlen



Alexandra Jiricka



Josef Nejez



Peter Sedivy



Roman Gric



Leo Jeker



Helmut Lamprecht



Ulrike Pröbstl



Helmut Zolles

EDITORIAL

Vom Tatort Schweiz bis zum Zuckerhut in Rio

In der Schweiz wird es bald spannend. Der nächste Luzerner Tatort wird derzeit gedreht und dabei wird jemand verdächtig einen Mann aus der Seilbahnkabine gestoßen zu haben, glücklicherweise nur in diesem Kriminalfilm. Spannend ist es auch an den Börsen mit der ständigen Berg- und Talfahrt der Kurse, bzw. der Flucht vieler Anleger in den Schweizer Franken.



Josef Schramm
Chefredakteur

Zum Schwerpunktthema Schweiz finden Sie in dieser ISR Berichte über Berg- und Talfahrten mit realem Hintergrund. Diese innovativen Projekte bestätigen, dass in der Seilbahnwirtschaft mit Verantwortungsbewusstsein und Augenmaß zukunftsorientiert agiert wird.

Der Weltseilbahnverband O.I.T.A.F. hält im Oktober 2011 seinen 10. Kongress im Schatten des Zuckerhuts in Rio de Janeiro ab. Die ISR ist bei diesem Jubiläumskongress nicht nur mit einem erweiterten Redaktionsteam präsent, sondern auch aktiv am Kongress beteiligt.

Unser fachtechnischer Redakteur Prof. Joe Nejez moderiert die Session „Seilbahnen im urbanen Bereich“ und Prof. David Patarai, unser Korrespondent für Russland stellt eine neue Rechenmethode für die Seillinienrechnung vor.

Die langjährige Zusammenarbeit als offizieller Partner der O.I.T.A.F. feiern wir mit einer sechssprachigen Sonderausgabe, die zum Jubiläumskongress verteilt wird. Der Inhalt wird nicht verraten, damit es wie beim Krimi bis zum Schluss spannend bleibt.

Erfolgreiche Tagungen wünscht Ihnen

Seilbahnen Schweiz – Quo vadis?

Wie sehen Dominique de Buman, Präsident SBS, und Ueli Stückelberger, Direktor SBS, die Zukunft der Seilbahnen Schweiz.



Foto: SBS

Dominique de Buman
Präsident Seilbahnen Schweiz (SBS)

ISR: Welchen Herausforderungen müssen sich die Schweizer Seilbahnen in den nächsten Jahren stellen?

Dominique de Buman: Die Globalisierung hat den Tourismus und damit auch die Bereiche der touristischen Infrastruktur stark verändert. Der Tourismus ist weltweit mit jährlichen Wachstumsraten von 4 bis 5 % der am stärksten wachsende Wirtschaftssektor. Gemäß Prognosen der Weltorganisation für Tourismus wird der grenzüberschreitende Tourismus in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Die Seilbahnen der Schweiz sind die wichtigste touristische Leitbranche, vor allem des Wintertourismus, und erfüllen im Kontext dieser Entwicklung eine führende Rolle. Auf den politischen Ebenen von Bund und Kantonen müssen wir daher mit Nachdruck fordern, dass die Rahmenbedingungen für die Branche verbessert werden. Dies vor dem Hintergrund der Attraktivität und der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Seilbahnbranche für den Tourismus im Allgemeinen und für die Voralpen- und Alpengebiete im Besonderen. Ich möchte nur noch einen Aspekt erwähnen: Wir müssen in Zukunft ein besonderes Augenmerk auf die Jugend richten. Mit geeigneten Aktionen und Projekten müssen wir erreichen, die Jugendlichen wieder vermehrt für den Schneesport zu begeistern.

ISR: Wie sieht die Strategie von SBS (kurz-, mittel- und langfristig) aus?

Dominique de Buman: Seilbahnen Schweiz ist bestrebt, zusammen mit den Regionalverbänden und den Verantwortlichen der einzelnen Unternehmen die rund 10.000 Arbeitsplätze zu erhalten, das Bewusstsein für die Bedeutung der Seilbahnbranche zu stärken und die Bereitstellung von Ausbildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten weiterhin zu fördern. Das SBS-Ausbildungszentrum erfüllt hier eine zentrale Rolle. Seilbahnen Schweiz und ihre Mitglieder setzen auch in Zukunft die strategischen Akzente in Richtung Sicherheit, Qualität und Komfort für die Sommer- und Wintersaison sowie die Sicherstellung der Schneegarantie für die Wintersportmöglichkeiten. Der Verband will sich zudem auch in Zukunft auf allen Stufen für die Interessen der Branche einsetzen. Wir haben beim SBS ein kompetentes Mitarbeiterteam, das unter der neuen Direktion von Ueli Stückelberger beste Arbeit leistet.



Foto: SBS

Ueli Stückelberger
Direktor Seilbahnen Schweiz

ISR: Wie hat sich die Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden im Alpenraum entwickelt und welche Pläne gibt es für die Zukunft?

Ueli Stückelberger: Im globalen Tourismusmarkt steht die Seilbahnbranche zusammen mit den Tourismusanbietern für den Alpenraum und seine Einzigartigkeit. Jegliche europapolitischen Entwicklungen sind für uns somit aktuell und direkt relevant. Die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch, insbesondere auch was den Seilbahnsektor in seiner Vielfalt betrifft, sind von enormer Bedeutung. Viele Probleme, die sich uns in der Schweiz stellen, beschäftigen letztlich auch unsere Nachbarländer. Die allermeisten Fragestellungen, welche die Seilbahnbranche insgesamt betreffen, können wir partnerschaftlich und aus der grenzüberschreitenden Optik in jedem Falle besser beantworten. Die touristischen Bahnunternehmen als wesentlicher Teil der tragenden Infrastruktur alpiner Ferienregionen haben jedes Interesse daran, sich gemeinsam und mit Entschlossenheit für ihre ureigenen Anliegen einzusetzen. Ein Zeichen der hervorragenden Zusammenarbeit ist ja die alle fünf Jahre stattfindende D-A-CH-Seilbahntagung der Seilbahnverbände aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Wer weiß, vielleicht müssen wir das Intervall dieser Tagung verkürzen.

ISR: Ein wesentlicher Teil der touristischen Zukunft spielt sich somit im Alpenraum ab?

Ueli Stückelberger: Der Tourismus in den Alpenregionen hat aufgrund der Einmaligkeit ein bedeutendes Wachstumspotential. Bei den Seilbahnunternehmen waren seit jeher Innovation und Unternehmertum der Schlüssel für starke Regionen und einen wettbewerbsfähigen Tourismus. Das Engagement der Seilbahnunternehmen, getragen durch vorwiegend private Trägerschaften, verdient somit eine möglichst große unternehmerische Handlungsfreiheit und eine gezielte Unterstützung durch die öffentliche Hand, besonders wenn es um Innovation geht.

ISR: Welche Synergien ergeben sich aus Ihrer Funktion als Direktor von SBS und Verband öffentlicher Verkehr (VöV)?

Ueli Stückelberger: Tourismus, öffentlicher Verkehr und die touristischen Verkehrsträger, bei denen die Seilbahnen eine führende Rolle einnehmen, sind in der Schweiz seit jeher eng miteinander verbunden. Öffentlicher und touristischer Verkehr stehen wie in allen übrigen Alpenländern in einer direkten Abhängigkeit. Eine bewährte Symbiose! Dass ich diese beiden Verbände als Direktor führen kann, hat weitreichende Vorteile. Bei der Interessenwahrung kann ich gezielt die Aspekte beider Verbände einbringen, woraus natürlich Einfluss und Stärke genau so doppelte Wirkung haben. Beide Verbände können nur profitieren. Übrigens, zuhanden der Leserschaft der ISR folgende Feststellung: Die Schweiz erfüllt einen wichtigen Auftrag als Transitland für den europäischen Nord-Süd-Verkehr. Sie ist sich ihrer Verantwortung gegenüber Nachbarstaaten bewusst und hat seit jeher viel in den Ausbau ihres Schienen- und Straßennetzes investiert. Davon profitieren alle Länder im Alpenraum und damit auch die Seilbahnbranche. JS



Erste 10er-Kabinenbahn in der Schweiz

Nach der erfolgreichen Markteinführung der 10er-Kabinenbahnen am Kronplatz (Italien) und in Kitzbühel (Österreich) wurde Leitner von der Savognin Bergbahnen AG mit dem Bau einer solchen Anlage in der Schweiz beauftragt. Diese Premiere wird zum Start der Wintersaison 2012/13 realisiert.

Die Zeiten, in denen die Berge nur für Wanderer und Skifahrer attraktiv waren, sind längst vorbei. Im Winter nutzen neben Skifahrern und Snowboardern auch vermehrt Besitzer von Funsportgeräten, Rodler und Kinder das Angebot der Aufstiegsanlagen. Im Sommer sind es Biker, Familien mit Kinderwagen und ebenfalls Nutzer von Funsportgeräten, die transportiert werden wollen. Vor diesem Hin-

tergrund war eine entsprechend leistungsfähige und vielseitige Lösung für einen Bahn-Neubau wichtig. Dabei entschied man sich für die 10er-Kabinenbahn von Leitner. „Die optimale Erfüllung der umfangreichen Anforderungen sowie auch die Realisierung der ersten 10er-Kabinenbahn in der Schweiz sprachen für die Auftragsvergabe an Leitner ropeways“, so Vendelin Coray von der Savognin Bergbahn AG.

Die neue Bahn „Tignas-Somtgant“ wird eine 3er-Sesselbahn (Baujahr 1984) sowie einen Schlepplift (Baujahr 1962) ersetzen und eine Doppelfunktion als Zubringer- und Wiederholungsbahn wahrnehmen. Mit 38 Kabinen werden im Erstausbau bereits 2.000 Personen pro Stunde befördert werden, im Endausbau ist eine Förderleistung von 2.600 P/h geplant. Die Talstation der 10er-Kabinenbahn liegt auf



Foto: C. Antmann

Der ersten realisierten 10er-Kabinenbahn ...



... von Leitner in Südtirol (2009) folgt nun die erste 10er-Kabinenbahn in der Schweiz.

TECHNISCHE DATEN

10ER-EINSEILUMLAUFBAHN "TIGNAS-SOMTGANT"

(Klammerwerte: Endausbau)

Seehöhe Talstation	1.600 m
Seehöhe Bergstation	2.111 m
Schräge Länge	1.638 m
Höhenunterschied	511 m
Fahrzeuganzahl	38 (49)
Fahrzeit	4,6 min
Förderleistung	2.000 (2.600) P/h

1.600 m Seehöhe, die Bergstation auf 2.100 m. Besondere Anforderungen stellten auch das beschränkte Platzangebot im Bereich der Talstation und eine Berücksichtigung der Lärmemissionen in Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Bergrestaurants auf dem Dach der Garage der Bergstation. All diese Vorgaben können mit der neuen 10er-Kabinenbahn perfekt erfüllt werden.

Die zu ersetzenden Anlagen in Savognin



Fotos: Leitner



Der höchste Gipfel Tschechiens wird ab 2014 mit einer Seilbahn von Leitner Ropeways erreichbar sein. Im Bild die heutige über 60 Jahre alte Doppelsesselbahn zwischen der Mittelstation Růžová hora und der Bergstation Sněžka (Schneekoppe).

Foto: R. Gric

Neuer Impuls für den tschechischen Wintertourismus

Leitner Ropeways baut Kabinenbahn für die Schneekoppe im Riesengebirge.

Der höchste Gipfel Tschechiens wird ab 2014 mit einer Seilbahn von Leitner Ropeways erreichbar sein. Auf dem 1.602 m hohen Berg „Sněžka“ realisiert das Unternehmen zusammen mit der tschechischen Bau-firma BAK eine neue 4er-Kabinenbahn. Für Leitner ist es ein besonders attraktives Projekt, denn der populäre Gipfel zählt zu den wichtigsten touristischen Destinationen im Land.

Die Schneekoppe ist mit 1.602 m der höchste Gipfel des Riesengebirges und von ganz Tschechien. Über mehrere Jahrhunderte entwickelte sich der Berg zu einem der wichtigsten touristischen Ziele des Landes. Der Erstbesteiger soll ein venezianischer Kaufmann gewesen sein, der dort 1456 nach Edelsteinen suchte. Preußische Könige und der spätere US-Präsident John Quincy Adams standen auch schon auf der Schneekoppe. Heute ist der Berg an der tschechisch-polnischen Grenze mit dem meteorologischen Observatorium, seinem berühmten Postamt, der Laurentiuskapelle und der heimischen Gastronomie eines der beliebtesten Ausflugsziele der Region.

Die Schneekoppe ist im Sommer wie im Winter eine beliebte Destination. Diesem starken Interesse wird nun mit einer neuen Seilbahn Rechnung getragen. Leitner ropeways erhielt im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung zusammen mit dem tschechischen Bauunternehmen BAK den Zuschlag für den Bau einer 3,7 km langen 4er-Kabinenbahn. Auftraggeber ist die tschechische Stadt Pec pod Sněžkou. Das Budget beträgt rund 13 Mio. Euro.

Start der neuen Kabinenbahn im März 2014

Von Pec pod Sněžkou aus führt die neue Bahn, die im März 2014 in Betrieb genommen werden soll, in zwei Teilstrecken bis zur Schneekoppe. Mit einer Geschwindigkeit von 5,0 m/s werden die Kabinen nach knapp 13 Minuten Fahrtzeit die Bergstation beim



Foto: Leitner

Vertragsunterzeichnung (vlnr): Oliver Kirchheim, Sales Manager Leitner Ropeways, Alan Tomášek, Bürgermeister der Stadt Pec pod Sněžkou, Dušan Čížek, Geschäftsführer BAK

Gipfel erreichen. Die neue Anlage wird stilistisch als Replikat gebaut: Die Stützen werden im Design der über 60 Jahre alten Vorgängerbahn auf der identischen Trasse errichtet. Für Leitner ropeways hat dieser Auftrag auch besondere strategische Bedeutung. Die Schneekoppe hat in Tschechien große touristische Relevanz. Die Bahn ist die wichtigste

Anlage im gesamten Riesengebirge und hat eine lange Tradition. Der osteuropäische Markt besitzt durch sein starkes Wachstumspotenzial einen hohen Stellenwert. „Deshalb kann die neue Kabinenbahn zu einer wertvollen Referenz für Folgegeschäfte werden“, so Oliver Kirchheim, Sales Manager Leitner Ropeways.

TECHNISCHE DATEN

4ER-KABINENBAHN IN PEC POD SNĚŽKOU

	1. Teilstrecke	2. Teilstrecke
Schräge Länge	1.743 m	2.008 m
Höhenunterschied	510 m	295 m
Anzahl Stützen	17	18
Anzahl Kabinen	15	17
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s	5,0 m/s
Fahrzeit	5,9 min	6,7 min
Förderleistung	250 P/h	250 P/h

**Leo Jeker**

Verwaltungsrat Savognin
Bergbahnen, Großrat und
Alt-Standespräsident
Graubünden

Gegenwind gibt auch Aufwind

Die ganze Schweiz spricht vom Zerfall des Euro

und des US-Dollar und vom überbewerteten Schweizer Franken. Alles spricht von einer sehr schwierigen Zeit für die Exportindustrie und dass Importprodukte günstiger werden sollen. Auch der Tourismus ist zu einem wesentlichen Teil Export. Das Tourismusprodukt Schweiz ist aus vorerwähnten Gründen teurer geworden. Heute sind wir bei einer Wechselkursbedingten Preiserhöhung von über 25 % im Vergleich zum Vor Sommer. Und die Inland-Gäste können so günstigere Ferien im Euroraum machen. Die Wintersaison steht vor der Tür. Der Städtetourismus hat im Sommer 2011 dank Internationalität und stark diversifizierter Märkte nur leicht eingebüßt. Der Bergtourismus verlor wegen der Stärke des Franken und der ungünstigen Witterung in verschiedenen Regionen zweistellige Prozentpunkte.

Der Tourismus ist die viertwichtigste Exportbranche der Schweiz und sichert direkt 4,2 % der gesamtwirtschaftlichen Beschäftigung der Schweiz. Mit den indirekten Arbeitsplätzen zusammen gilt der Tourismus als einer der bedeutendsten Wirtschaftszweige der Schweiz. In den Bergtälern ist der Tourismus die Existenzgrundlage und die Querschnittsbranche erster Güte. Ohne Tourismus würde die Partnerschaft Tourismus und Landwirtschaft arg in Mitleidenenschaft gezogen. Der exportorientierte Tourismus ist standortgebunden und kann nicht wie ein Industriebetrieb ins Ausland verlagert werden. Der Schweizer Tourismus steht wieder einmal vor einer enormen Herausforderung.

Es ist eine paradoxe Situation

Solide Staatsfinanzen, geringe Verschuldung und klare Ausgabenpolitik führten zur Stabilität des Standortes Schweiz und zur Stärke der hiesigen Währung. Keine Frage, da

hat die Schweiz im Gegensatz zu etlichen Euroländern ihre Hausaufgaben schon längst gemacht. Die Ironie der Geschichte: Gerade die gute Wirtschaftslage und die Sicherheit sind zwei wesentliche Gründe für die Stärke des Franken. Der andere Grund ist die globale Wirtschaftslage, denn die Euro- und Dollar-Schwäche führt zu einer noch höheren, zu hohen Bewertung des Schweizer Franken.

Nun, was machen?

Alle sind gefordert. Primär einmal die Tourismusregionen, die Tourismusbetriebe und deren Verantwortliche. Aber auch Schweiz Tourismus und die kantonalen Tourismus-Organisationen. Ganz besonders aber die Schweizerische Nationalbank. Sie reagierte gerade noch im richtigen Moment und klug und hat sicher noch weitere „strategische Pfeiler im Köcher“. Der Bundesrat und das Bundesparlament – das Bundesparlament wird in der Herbstsession über das Hilfspaket und den dafür erforderlichen Budgetnachtrag beraten –, aber auch die kantonalen Regierungen und Parlamente der Tourismus-Kantone sind genau so gefordert. Immerhin lebt z. B. in Graubünden jeder zweite Erwachsene direkt und indirekt vom Tourismus. In den Kantonen Tessin, Bern, Wallis ist es ähnlich.

Die Märkte sind noch rascher als geplant breiter zu diversifizieren. Die Qualität muss nochmals gesteigert werden. Die Tourismus-Infrastruktur ist rascher zu erneuern und auszubauen. Alle Tourismusbetriebe und auch die öffentliche Hand müssen das Investitionstempo erhöhen. Es müssen neue Produkte entwickelt werden. Wir sollten uns ein Beispiel nehmen an den Kreuzfahrt-Angeboten – All-inklusiv-Angebote sind gefragt und geforderter denn je. Ohne Kosteneinsparungen wird es aber wohl kaum gehen. Der Industrialisierung des Bergtourismus sind allerdings Grenzen gesetzt. Ferientourismus ist geprägt vom Kontakt der

Mitarbeitenden zu den Gästen. Also neue Ideen entwickeln und umsetzen. Dies aber zusammen mit den Mitarbeitern. Sturm-erprobte Kapitäne wissen genau, wie in solchen Situationen die „Matrosen“ um sich zu scharen, sie zu motivieren sind, um sich noch besser am Markt zu etablieren. Gerade die Mitarbeiter haben die besten Ideen. Sie kennen das Buchungsverhalten und die Wünsche der Gäste und wissen, wie man die Gäste überraschen, verblüffen kann. Solche Mitarbeitende sind freundlicher, motivierter, aufgestellter, sind mit Herzblut dabei. Man muss das Feuer spüren.

Die drei Z

Ganz wichtig ist auch die Zusammenarbeit in der Region. Die drei Z sind überall existenziell: Ziele und Zusammenarbeit sichern die Zukunft.

Also nicht in Problemen, sondern in Lösungen denken, positives Denken und Handeln. In der Politik geht es primär darum, die Rahmenbedingungen für die Unternehmungen rasch und massiv zu verbessern. Jede Veränderung, jeder Wandel ist auch eine Chance. Wichtig und gut ist, dass das Tourismusbewusstsein in der Politik und bei den Behörden in den letzten Wochen und Monaten deutlich gestiegen ist. Der Standort Schweiz ist sicher gut, er muss aber noch besser werden. Durch eine kluge Strategie und Deregulierung wird er für alle attraktiver. Nutzen wir also die Gunst der Stunde: Keine neuen Gesetze und parallel dazu der konsequente Abbau der Regulierungsdichte. Geben wir auch den Tourismusbetrieben endlich mehr Luft, mehr Spielraum. Nur so können sie im schwierigen globalen Markt bestehen. Persönlich bin ich überzeugt, dass die gesamte Exportwirtschaft der Schweiz, also auch der Tourismus, gestärkt aus der jetzigen sehr angespannten Situation herauskommen wird. Gegenwind kann auch Aufwind und Nachhaltigkeit bedeuten!

Leo Jeker

Standseilbahn mit futuristischem Fahrzeugkonzept

Für die Sportbahnen Schwyz-Stoos-Fronalpstock AG stattet Garaventa die neue „Stoosbahn“ mit futuristisch gestylten Fahrzeugen aus: Die wegen der großen Neigungsunterschiede der Trasse erforderliche Neigungskompensation wird mittels zylindrischer Wagenabteile realisiert.

Projektstudie Fahrzeuge der „Stoosbahn“

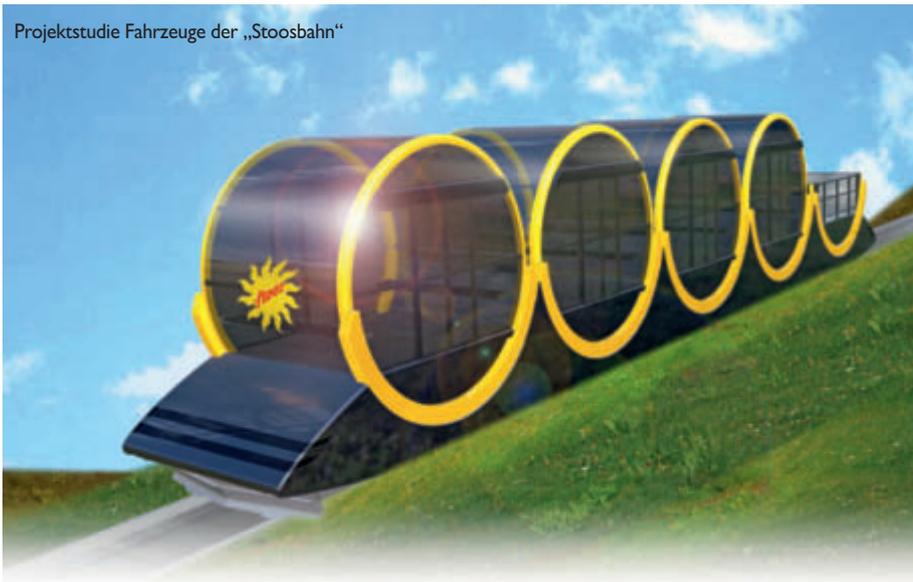


Foto: Garaventa

Die neue Standseilbahn vom hinteren Schlattli zum Stoos wird wie die bisherige Bahn mit zwei Fahrzeugen im Pendelbetrieb verkehren. Die Wagen mit einem Fassungsvermögen von je 136 Personen werden bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 10,0 m/s bis zu 1.500 Personen pro Stunde befördern. Der Antrieb ist in der Bergstation vorgesehen, in der Talstation wird eine Zugseilspannvorrichtung eingebaut. Ein Steilhang erfordert einen Trassenabschnitt mit einer Neigung von 110 %. Zudem wird ein rund 240 m langer Tunnel durchfahren werden.

Die Anlage verkehrt im Sommer- und Winterbetrieb bei Tag und Nacht und wird je nach Situation begleitet oder unbegleitet betrieben.

Innovatives Fahrzeugkonzept

Jeder der beiden Wagen verfügt über vier zylindrische Personenabteile. Eine Güterplattform in ähnlich runder Form ist bergseitig vorgelagert auf dem Fahrzeug montiert. Diese zylindrischen Einheiten sind in sich dre-

hend gelagert und formschlüssig gehalten. Folgt nun das Fahrzeug der Trasse, so dreht sich jedes Abteil in sich entsprechend der vorhandenen Neigung. Dank dieses innovativen Fahrzeugkonzeptes kann der große Neigungsunterschied elegant kompensiert werden, der Fußboden in den Abteilen bleibt immer horizontal. Die zentrische Drehbewegung beansprucht zudem keinen zusätzlichen Pendelfreiraum für die Neigungskompensation, wie dies etwa bei aufgehängten Kabinen der Fall wäre. Dadurch können unter anderem die Tunnelquerschnitte minimal gehalten

werden. Die Fahrgäste profitieren von einem großzügigen Fahrgastraum und freier Aussicht dank großer Fensterflächen. Die im Bild gezeigte Projektstudie stellt lediglich ein mögliches Konzept bezüglich Farbe und Form der Fahrzeuge dar. Dieses Konzept wird nun von der Sportbahnen Schwyz-Stoos-Fronalpstock AG zusammen mit Garaventa im Detail optimiert und den individuellen Bedürfnissen angepasst.

Keine Treppen mehr im Gästebereich

Die Neigungskompensation ermöglicht trotz der extremen Steilheit von 110 % in den Stationen horizontale Bahnsteige, es gibt keine Treppen mehr im Gästebereich. Die Ein- und Ausstiegszonen sind nun sowohl in der Tal- als auch in der Bergstation getrennt geführt. Ebenfalls ist der Personenbereich vom Güterbereich logistisch getrennt. Der Gästefluss ist somit stark vereinfacht und der Komfort durch das Wegfallen der Treppen entscheidend verbessert. Großzügige Türöffnungen erleichtern zudem den Ein- und Ausstieg.

TECHNISCHE DATEN

STANDSEILBAHN „STOOSBAHN“, Vergleich der bisherigen zur neuen Bahn

	bisher	neu
Wagenanzahl	2	2
Antrieb	Bergstation	Bergstation
Wagenfassungsraum	97 Pers.	136 Pers.
Förderleistung	1.000 P/h	1.500 P/h
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s	10,0 m/s
Min. Fahrbahnneigung	27 %	0 %
Max. Fahrbahnneigung	78 %	110 %
Neigungskompensation	nein	ja
Betrieb	begleitet	begleitet/unbegleitet

Davos: Erneuerung der Parsennbahn

Nach dem erfolgreichen Umbau der 1. Teilstrecke der Standseilbahn Parsenn im Jahr 2002 wurde von Garaventa im Jahr 2010 auch die 2. Teilstrecke bis zum Weissfluhjoch völlig erneuert.

Die Eröffnung beider Teilstrecken

der Standseilbahn Davos – Parsenn in den Jahren 1931 bzw. 1932 galt als Pioniertat im Bereich Erschließung der Alpen für den Skisport. Schon in den ersten Betriebsjahren wurden die erhofften Beförderungszahlen weit übertroffen. Die Bahn wurde im Laufe der Zeit mehrmals modernisiert, zum letzten Mal im Jahr 1978.

Im Gegensatz zur 1. Teilstrecke gab es an der 2. Teilstrecke – vom Höhenweg zum Weissfluhjoch – neben der Standseilbahn auch die im Jahr 2000 gebaute 6er-Sesselbahn „Parsenn Rapid“ mit einer Förderleistung von 2.600 P/h. Einer der Gründe für die Erneuerung der 2. Teilstrecke der veralteten Standseilbahn war, dass die Bahn auch der gesamten Ver- und Entsorgung der Gastronomiebetriebe und der Wintersportbahnen und nicht zuletzt auch des bekannten Institutes für Schnee- und Lawinenforschung SLF am Weissfluhjoch dient. Außerdem haben sich beide Standseilbahnen in ihrer 80-jährigen Geschichte mit einer Ausfallsquote von nur 4 ‰ als extrem zuverlässige Transportmittel bewährt. Dank der verfügbaren Förderleistung der 6er-Sesselbahn „Parsenn Rapid“ war es auch nicht nötig, die Förderleistung der Standseilbahn zu erhöhen.

Die auch für die neue Bahn beibehaltene Trassenführung aus den 30er Jahren stellt keinen einschneidenden Eingriff in die Landschaft dar, sondern passt sich natürlich und umweltfreundlich an das Gelände an. Dementsprechend ist die Bahntrasse sehr kurvenreich und auf einem Drittel wird sie durch eine Galerie und über Brücken geführt. Ähnlich wie bei der 1. Teilstrecke im Jahr 2002 (siehe ISR 1/2003, S. 46 – 47) wurde auf den bestehenden Unterbau (überwiegend aus saniertem Steinmauer-Tragwerk, teilweise mit Gewölben) der Oberbau aus Beton aufgebracht. Die Spurweite des Gleises wurde von 800 auf



Im Winter 2010/2011 konnten die Fahrgäste zum ersten Mal auch an der 2. Teilstrecke der Parsennbahn zum Weissfluhjoch mit diesen modernen Wagen von Gangloff fahren.



Der Transport eines der beiden 16 t schweren und 17 m langen Wagen der 2. Teilstrecke der Parsennbahn

Fotos: Davos Klosters Bergbahnen



Foto: R. Gric

Die umgebaute Mittelstation Höhenweg hat das Umsteigen der Fahrgäste und Umladen der Güter wesentlich erleichtert; links ein Wagen der ersten und rechts einer der zweiten Teilstrecke.

1.000 mm vergrößert, was zur Stabilitäts- und Fahrkomforterhöhung geführt hat. Dank der neuen gemeinsamen Mittelstation Höhenweg konnte das Umsteigen der Fahrgäste sowie auch der Warenumschlag wesentlich erleichtert und beschleunigt werden. Das Umsteigen für Rollstuhlfahrer kann nun ebenerdig im Bereich der oberen Wagenabteilung erfolgen. Das Aussehen der gegenwärtigen Wagen der

2. Teilstrecke entspricht selbstverständlich jener der von Gangloff für die 1. Teilstrecke entwickelten Wagen, durch die unterschiedliche Bahnneigung, den Wagenfassungsraum und die Spurweite (1.200 mm an der 1. Teilstrecke) sind die Wagen wieder individuelle Konstruktionen. Sie gehören schon der vierten Wagengeneration der Parsennbahnen an. Im September 2010 sorgte der Schwertransport

TECHNISCHE DATEN

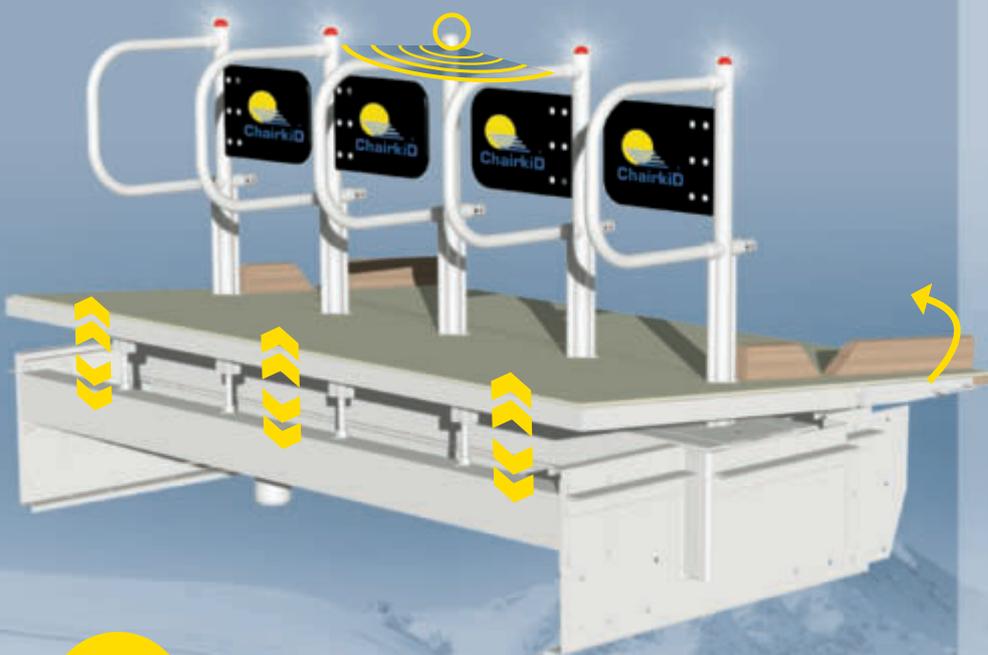
STANDSEILBAHN HÖHENWEG – WEISSFLUHJOCH

Seehöhe Talstation	2.214 m
Seehöhe Bergstation	2.663 m
Schräge Länge	2.214 m
Höhenunterschied	449 m
Spurweite	1.000 mm
Zugseildurchmesser	34 mm
Motorleistung (Anfahren/ Dauerbetrieb)	730/340 kW
Antrieb	Berg
Wagenfassungsraum	110 Pers.
Fahrzeuganzahl	2
Fahrgeschwindigkeit	9,0 m/s
Fahrzeit	5,0 min
Förderleistung	970 P/h
Hersteller, Baujahr	Garaventa AG Goldau, 2010
Elektronik	Frey AG Stans
Kabinenhersteller	Gangloff Cabins AG
Zugseilhersteller	Fatzer AG Drahtseilwerk
Montage	Inauen-Schätti AG Schwanden

der 16 t wiegenden Wagen auf einem Spezialtransporter im Hochgebirge für Aufsehen. In den gesamten Umbau der 2. Teilstrecke der Parsennbahn hat die Davos Klosters Bergbahnen AG rund 17 Mio. SFR (nach damaligem Kurs etwa 12 Mio. Euro) investiert. *RG*

NEW! ChairkiD »easy access«

the loading experts



Neu! ChairkiD »easy access«

Schranke:

- » Elektrischer Sicherheitsantrieb (m. Zahnriemen)
- » Schrankeneinheit verzinkt / Edelstahl
- » LED »stop & go« Regelung (optional)
- » Personenerkennung und -zählung (optional)
- » Servicefreundlich und wartungsarm

Rampe:

- » Holzauflage mit Schneevlies
- » Seitliche Führungsleisten
- » Neigung einstellbar (0% - 10%)
- » Klappbar für Service



New! ChairkiD »easy access«

loading gates:

- » low impact, high efficiency gate motors
- » galvanized / inox structure
- » »stop & go« LED lights (optional)
- » user detection eyes with counter (optional)
- » low maintenance & service reduced

loading ramp:

- » wood surface with snow fleece covering
- » side ski tip guides
- » adjustable ramp inclination (0% - 10%)
- » hinged ramp for quick & easy servicing



ChairkiD Fördertechnik GmbH
A-6300 Wörgl
Brixentaler Straße 59
Tel. +43-5332-76483
Fax +43-5332-73246
office@chairkid.com

ChairkiD North America, Inc.
1949C Willamette Falls Dr.
West Linn, OR 97068
phone: (503)-780-9036
fax: (360)-838-1749
office.usa@chairkid.com

Lenzerheide: High-tech-Kabinenbahn ersetzt zwei veraltete Seilbahnen



Die neue High-tech-Kabinenbahn Rothorn I in ihrer ersten Wintersaison. (Foto: Lenzerheide Bergbahnen AG)

Im Dezember 2010 wurde in Lenzerheide die erste Multimedia-Bergbahn, die 8er-Kabinenbahn Rothorn I von Garaventa, auf der Trasse Canols – Scharmoin eröffnet.

Die Bergbahnen in Lenzerheide können heuer mit Stolz auf ihre 75-jährige Geschichte zurrückblicken. Der Skizirkus begann bereits im Jahr 1936 mit der Inbetriebnahme der 16-plätzigigen „Funi“ (Schlittenseilbahn) von Val Sporz nach Tgantieni. Sie wurde schon im Jahr 1942 durch die leistungsfähigeren Schlepplifte Tgantieni und Piz Scalottas ersetzt. Die „Funi“ fand im Jahr 1945 wieder einen neuen Einsatzort in Valbella, wodurch die Erschließung der Gebiete von Stätzerhorn und Pradaschier gestartet wurde. Zu einem der wichtigsten Meilensteine der touristischen Erschließung in Lenzerheide gehört der Bau von zwei Pendelbahn-Teilstrecken von Canols über Scharmoin bis zum 2.865 m hohen Parpaner Rothorn im Jahr 1963, der auch die Ostseite des Tales erschlossen hat. Die bescheidene Förderleistung der Pendelbahn von 350 P/h konnte besonders auf ihrer ersten Teilstrecke mit viel Skifahrerverkehr schon bald den Beförderungsbedürfnissen nicht mehr entsprechen, und so wurde im Jahr 1975 zur Pendelbahn eine parallele

4er-Kabinenbahn mit 1.400 P/h eröffnet. Die 4er-Kabinenbahn diente im Winter sowohl als Zubringer- als auch als Beschäftigungsanlage und im Sommer als Zubringer ins Wandergebiet am Parpaner Rothorn. Nachdem beide Bahnen mittlerweile erneuerungsbedürftig geworden sind und eine Sanierung unrentabel gewesen wäre, haben sich die Lenzerheide Bergbahnen AG zum Ersatz beider Bahnen durch eine leistungsfähige 8er-Kabinenbahn entschlossen. Die Bahntrasse wurde beibehalten, lediglich die Talstation wurde etwas tiefer für einen bequemeren Zugang vom großräumigen Parkplatz versetzt. Im modernen Gebäude der neuen, dreigeschoßigen Talstation wurde im Erdgeschoß neben den Kassen ein großes Sportgeschäft mit Sport Rental Center eröffnet. Zum Seilbahneinstieg im ersten Geschoß gelangt man entweder vom Haupteingang per Rolltreppe oder direkt aus dem Sportgeschäft mit einem Lift. Das zweite Geschoß umfasst Büros der Lenzerheide Bergbahnen AG und künftig auch der Lenzerheide Marketing und Support

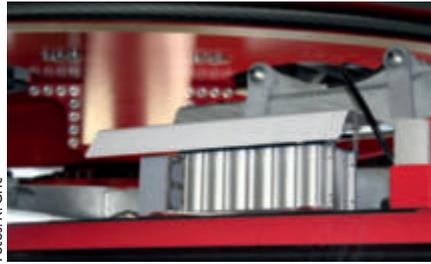
AG (im Jahr 2010 gegründete Organisation, die Marketingaufgaben von Lenzerheide Tourismus und der Lenzerheide Bergbahnen unter einem Dach vereint). In der teils um- und teils neugebauten Bergstation Scharmoin wurden neben dem neuen Abstellbahnhof der Kabinenbahn auch diverse Betriebsräume untergebracht. Das Gebäude erhielt unter Einbeziehung der Talstation der Pendelbahn zum Parpaner Rothorn ein neues einheitliches Erscheinungsbild. Alle Kabinen wurden mit einem drahtlosen Info-System in Form eines LCD-Bildschirmes zur Übermittlung von Mitteilungen aus dem Gebiet, Verkehrsinfos oder Werbung ausgestattet. Gespeist wird das System von den am Wagendach angebrachten wartungsfreien „SuperCaps“ (Doppelschichtkondensatoren), die bei jeder Stationsdurchfahrt der Kabine im Stationsumlauf durch ein mit dem Sitzheizungs-System identischen Stromanschluss geladen werden. Diese „Multimedia-Screens“ mit zusätzlichen Bildschirmen auch in den Wartehallen und Restaurants sorgen

für eine stets aktuelle Information der Gäste. Die heutige Förderleistung der Bahn mit 35 Kabinen entspricht etwa der Summe der Förderleistungen beider Vorgängerbahnen, durch das Hinzufügen von weiteren sieben Kabinen wird im Endausbau eine Förderleistung von 2.200 P/h erreicht werden.

Die im Jahr 2005 gegründete Lenzerheide Bergbahnen AG (entstanden durch Fusion der Lenzerheide Bergbahnen Danis Stätz AG und der Rothornbahn & Scalottas AG) betreibt heute 40 Seilbahnen und Schlepplifte und erschließt 155 km Pisten, davon ein Drittel mit technischer Beschneieung. Mit einem investierten Anlagenvermögen von knapp 236 Mio. SFR sowie einem Aktienkapital von 7,7 Mio. SFR ist die Gesellschaft eine der größeren Bergbahnunternehmen der Schweiz. In den gesamten Umbau der Rothornbahn 1 wurden rund 25 Mio. SFR (nach damaligem Kurs etwa 18 Mio. Euro) investiert.

Auf gutem Weg sind auch die Verhandlungen mit der Arosa Bergbahnen AG und der Gemeinde Tschierschen über die Verbindung der Ski- und Wandergebiete Lenzerheide und Arosa; bereits im Jahr 2011 wird über die Zonenplanänderung für eine neue Linienfüh-

Fotos: R. Gric



Zur Stromversorgung des Multimedia-Systems in den Kabinen dienen am Kabinendach angebrachte „Super-Caps“.



Die Mountain-Bikes werden an den Omega IV-8 LWI-Kabinen der Rothornbahn I mittels der neu entwickelten, direkt in den Skikorb montierten Träger „Bike Rack Varia“ von CWA transportiert.

rung der Verbindung abgestimmt. Im Laufenden sind auch die Planungen zur skifahrerischen Verbindung der Skigebiete an der Ost- und

TECHNISCHE DATEN

8ER-KABINENBAHN CANOLS - SCHARMOIN

(Klammerwerte: Endausbau)

Seehöhe Talstation	1.495 m
Seehöhe Bergstation	1.906 m
Schräge Länge	1.327 m
Höhenunterschied	411 m
Stützenanzahl	8
Spurweite	5,20 m
Förderseildurchmesser	47 mm
Antrieb	Berg
Spanneinrichtung (hydraulisch)	Tal
Motorleistung (Dauerbetrieb)	429 kW
Fahrzeuganzahl	35 (42)
Folgezeit	16,0 (13,1) s
Fahrtgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeit	4,6 min
Förderleistung	1.800 (2.200) P/h
Bahnhersteller	Garaventa AG Goldau
Baujahr	2010
Kabinen	CWA Constructions AG Olten
Elektronik	Frey AG Stans
Förderseil	Fatzer AG Drahtseilwerk
Montage	Inauen-Schätti AG Schwanden

Westseite des Tales sowie die Schaffung eines weiteren Einstiegsportals ins Gebiet in Churwalden.

Roman Gric

HÖCHSTLEISTUNG AUF DER PISTE.

SUFAG

SICHER SCHNEESICHER. SNOW FOR SURE.



Die neue Generation von Schneerzeugern trägt den Namen PEAK und setzt durch ihre unschlagbare Kombination aus Handlung, Wirkungsgrad und Geräuscentwicklung neue Maßstäbe in der Beschneieung.

www.sufag.com



Die Sigelbahn – eine weitere Kompaktseilbahn in der Schweiz

Die von der Inauen-Schätti AG erneuerte Alp-Sigel-Bahn im Pfannenstiel bei Brüllisau ermöglicht einerseits Personenbeförderung in zwei 6er-Kabinen mit Selbstbedienung, andererseits auch Milch- und Materialtransport mittels eines Lastengehänges.

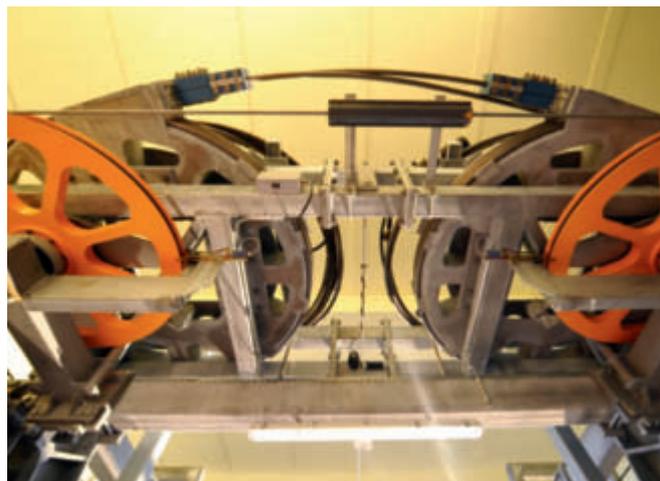
Die 1964 errichtete einspurige Pendelbahn von Brüllisau nach Alp Sigel dient primär der Erschließung der Alp sowie dem Milch- und Materialtransport. Die Sommergäste konnten bereits auf der alten Anlage in Selbstbedienung fahren, ermöglicht durch eine automatische Steuerung. Nachdem die alte Bahn im Juni 2008 nach einem Unfall nicht mehr repariert werden konnte, stand die Alpengenossenschaft vor der Entscheidung zwischen einer Bahnerneuerung und der Erschließung durch eine Straße. Die Entscheidung wurde im Sinne eines sanften Tourismus und der primären Funktion als Anlage für die Senner „pro Bahn“ gefällt. Die zulässige Fahrgastanzahl der beiden 6er-Kabinen wurde daher auch auf vier Fahrgäste limitiert (ergibt eine Förderleistung von ca. 50 P/h) und der gewerbsmäßige Personentransport auf die Zeit zwischen Mai und Oktober beschränkt.

Automatische Fahrt

Für die Bahnbetreiber war besonders wichtig, dass die Gäste auch in Selbstbedienung, wie mit der alten Bahn, fahren können. Eine automatische Steuerung ermöglicht diesen Fahrbetrieb „von Geisterhand“. Nur in Stoßzeiten wird die Bahn vom Tal aus bedient. Eine permanente Überwachung erfolgt mittels Videokameras und Monitor, ergänzt durch eine automatische Windwarnung, die bei Böen über dem Toleranzwert eingreift. Jeder Alarm wird sofort an diverse Mobiltelefone weitergeleitet. Die beiden Kabinen und das Lastengehänge sind außerdem mit Telefonen ausgestattet.

Antrieb und Bergung

Die Bahn hat einen elektrischen Hauptantrieb und einen Notantrieb mittels Dieselmotor, der direkt auf das Antriebsseil wirkt. Sollte die Kabine nicht in die Station zurückgeholt werden können, ist die Bergung mittels eines am Berg stationierten Bergfahrzeugs möglich. Die elektrische Steuerung kommt von der Firma Sisag, die beiden je 1.150 m langen Tragseile mit 33 mm Durchmesser und das 20 mm starke Zugseil wurden von Fatzer geliefert.



Zugseilumlenkung und Tragseilverankerung in der Bergstation

Bewährte Modulbauweise

Dank der vormontierten Module konnte die Kompaktseilbahn mitten im Winter in kurzer Zeit montiert werden. Die Inauen-Schätti AG sieht diese neue Bahn als Beweis für die bewährte Modulbauweise, weil mittels zertifizierter Anlagenteile der Aufwand in vernünftigem Rahmen gehalten werden konnte. Die Gesamtprojektkosten von 3 Mio. CHF sollen sich in 30 Jahren amortisieren. Für den Projektleiter Stephan Stoffel ist die im April 2011 eröffnete Bahn ein Vorzeigeprojekt. Eine ähnliche Anlage wurde 2010 in Ennenda (Kanton Glarus) eröffnet, weitere Bahnen sind erfolgreich in Südafrika und Thailand in Betrieb.

TECHNISCHE DATEN

PENDELBAHN „BRÜLLISAU – ALP SIGEL“

Höhe Talstation	937 m
Höhe Bergstation	1591 m
Schräge Länge	1.080 m
Höhenunterschied	654 m
Anzahl 6er-Kabinen	2
zul. Personenanzahl	dzt. 4
Anzahl Lastengehänge	1
Nutzlast	640 kg
Fahrgeschwindigkeit	5.0 m/s
Fahrzeit	5.3 min
Förderleistung bei 4 Pers.	51 P/h
Förderleistung bei 6 Pers.	77 P/h

SALZMANN
INGENIEURE

PROJEKTENTWICKLUNG SEILBAHN-GENERALPLANUNG PROJEKTMANAGEMENT

www.salzmann-ing.at

TOURISMUS



Schweizer Vorgaben

Helmut Zolles

Zolles & Edinger GmbH,
ehem. Generaldirektor
der österr. Fremdenver-
kehrswerbung

Gegen den verregneten Sommerbeginn können auch die Schweizer Touristiker nichts. Gegen den superharten Franken gibt es ebenso wenig ein Patentrezept, es wären denn diverse Rabatt-Aktionen, für die die Schweiz aber noch nie zu haben war. Im Übrigen kann Österreich von seinem westlichen Nachbarn einiges lernen: sei es die kühne Inszenierung der Alpenwelt mit moderner Architektur, sei es die Internationalisierung der Tourismusmärkte. Hierzulande gelten sie mittlerweile als unverzichtbar, doch ohne massive Aufstockung des Budgets der Österreich Werbung und ohne weitere Fernverbindungen im Luftverkehr wird es sich bestenfalls um eine Alibi-handlung handeln.

Nation Branding

Auch beim Nation Branding, d. h. einem abgestimmten Markenauftritt aller ins Ausland wirkenden Sektoren eines Landes, gilt die Schweiz als vorbildlich. Ein solches Vorhaben wurde in das kürzlich verabschiedete österreichische Regierungsprogramm aufgenommen, wohl aus der richtigen Erkenntnis heraus, dass sich ein kleines Land eher als die großen Player des Weltgeschehens selbst darum kümmern muss, international wahrgenommen zu werden. Die mit ihrem Schweizer Kreuz omnipräsente Eidgenossenschaft ist Österreich auf diesem Gebiet um Längen voraus. Nicht zuletzt deswegen, weil der letzte derartige Anlauf Österreichs, der immerhin eine flächen-deckende Verwendung des Austria-A für Exportwirtschaft und Tourismus erreicht hatte, ohne triftigen Grund vor einigen Jahren entsorgt wurde. Was aber dem Erfolg einer neuerlichen Initiative nicht im Wege stehen sollte.

Helmut Zolles

Fotos: Inauen-Schättli AG



Blick in die Wagenhalle der Bergstation



Die 6er-Kablen dürfen nur mit vier Personen besetzt werden.

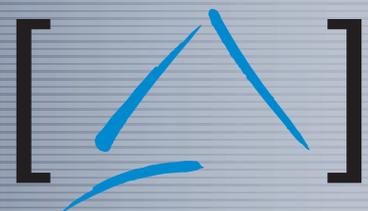


Beladung des Lastengehänges mit Milchkannen

EINE PARTNERSCHAFT DIE SICH RECHNET!

einfach - wertschätzend- funktional - www.pool-alpin.com

POOL-Alpin



Jasná – die größte Erneuerung eines Wintersportgebietes in der Slowakei

Tatry Mountain Resorts, a. s., Betreiber des größten Skigebietes im Land, modernisiert seit einigen Jahren mit Doppelmayr intensiv die Seilbahnen in Jasná. Nach einer 8er-Kabinenbahn und einer 6er-Sesselbahn ist bereits eine Funitel im Bau.



Neben der Bergstation der 8er-Kabinenbahn Grand-Jet Jasná wurde der Abstellbahnhof gebaut.

Fotos: R. Gric

Nach dem 2. Weltkrieg entstand im Gebirge Nízke Tatry (Niedere Tatra) am Talchluss von Demänovská dolina an den Nord- und Südhängen des Gebirgs-Hauptkammes ein neues Erholungs- und Skigebiet. Erschlossen und gleichzeitig mit den südlichen Hängen verbunden wurde das Gebiet über den Gipfel von Chopok (2.024 m ü. M.) durch eine Kette von vier kuppelbaren Doppelsesselbahnen mit den Sesseln quer zur Fahrtrichtung nach dem System Von Roll. Auch wenn diese Bahnen schon seit 1997 nicht mehr in Betrieb stehen, wurden schon vor der Wende und auch nachher am Cho-

pok-Nord und Chopok-Süd immer wieder weitere Schlepplifte und Seilbahnen gebaut. So gab es im Jahr 2008 im Gebiet eine 6er-Sesselbahn, vier 4er-Sesselbahnen, eine Doppelsesselbahn, eine 4er-Kabinenbahn und 18 Schlepplifte (siehe auch Berichte in ISR 5/2004, S. 42: 6er-Sesselbahn Rovná hoľa, und in ISR 1/2009, S. 63: 4er-Sesselbahn Biela Púť - Koliiesko).

Einzigartige Kabinenbahn

Die 4er-Kabinenbahn Otopné – Brhliská in Jasná war bereits seit 1983 in Betrieb. Diese

in der slowakischen Firma Tatrapoma nach der Lizenz von Poma gebaute Anlage konnte dem heutigen Komfort- und den Leistungsbedürfnissen – u. a. auch wegen ihrer für die früheren Poma-Bahnen typischen beengten 4er-Kabinen in Ei-Form – nicht mehr entsprechen und wurde nach 26 Betriebsjahren durch eine zeitgemäße 8er-Kabinenbahn ersetzt. Die Bahntrasse wurde um etwa 350 m in Richtung Tal nahe dem Grandhotel Jasná zum zentralen Parkplatz verlängert.

Weltweit einzigartig ist an dieser Kabinenbahn ihre farbige Gestaltung. Zum ersten Mal an einer Kabinenbahn wurden hier oran-



Stütze nahe der Bergstation Priehyba der 6er-Sesselbahn von Záhradky; auf dem Bild ist gut zu erkennen, wie wichtig eine leistungsfähige Beschneigungsanlage in einem schneearmen Winter ist.

gefärbte Kabinenfenster eingesetzt, die sehr gut mit der orange-schwarzen Farbgebung der Kabinen und der Stationen zusammenpassen. Diese Idee stammt vom technischen Direktor des Gebietes, Dipl.-Ing. Ján Štetka. Neben der Errichtung der Seilbahn wurde auch die Piste bis zur Talstation ausgebaut und die nötige Straßenkreuzung niveaufrei mit einem Straßentunnel gelöst. Neben Anbindungspisten an das bestehende Pistennetz wurde vor allem die bestehende schmale Um-

leitung des mittleren steilen Pistenabschnittes verbreitert, wodurch die ganze Piste entlang der neuen Seilbahn besonders bei Familien mit kleinen Kindern sehr beliebt wurde. Die bestehende Beschneigungsanlage wurde durch 35 neue Schneerzeuger ergänzt und auf die ganze Piste erweitert. Am gesamten Investitionsumfang von 13 Mio. Euro hat sich auch die EU mittels des Fonds für regionale Entwicklung beteiligt.

TECHNISCHE DATEN

8ER-KABINENBAHN OTUPNÉ – BRHLISKÁ (GRAND-JET)

(kuppelbar, Kabinen mit orangen Fensterscheiben)	
Seehöhe Talstation	1.111 m
Seehöhe Bergstation	1.422 m
Schräge Länge	1.961 m
Höhenunterschied	311 m
Stützenanzahl	12
Spurweite	5,2 m
Förderseildurchmesser	47 mm
Antrieb	Tal
Spanneinrichtung (hydraulisch)	Tal
Motorleistung	421 kW
Fahrzeuganzahl	63
Folgezeit	12 s
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeit	6,3 min
Förderleistung	2.400 P/h
Kabinenhersteller	CWA Olten
Bahnhersteller, Baujahr	Doppelmayr, 2009

Windstabile 6er-Sesselbahn

Die Modernisierung des Gebietes Jasná setzte sich auch nach dem Bau der Kabinenbahn in Otupné fort. Als Ersatz für einen Schlepplift wurde die 6er-Sesselbahn Záhradky – Priehyba mit orangen Wetterschutzhauben gebaut. Wegen einer stützenlosen Kreuzung der Slalom piste mittels eines einzigen Spannungsfeldes ergab sich die Platzierung der Stütze Nr. 5 in der Achse einer Schleppliftrasse. Deswegen mußte die Steuerung der Sesselbahn mit jener des Schleppliftes verbunden werden – bei einer etwaiger Seilentgleisung der Sesselbahn wird auch der Schlepplift automatisch abgeschaltet. Zu diesem Szenario kann es aber kaum kommen, weil diese Sesselbahn, wie auch die 8er-Kabinenbahn Grand-Jet, mit der Sicherheitseinrichtung gegen Seilentgleisung RPD ausgerüstet ist. Ähnlich wie an der 6er-Sesselbahn Tatranská

TECHNISCHE DATEN

6ER-SESSELBAHN ZÁHRADKY - PRIEHYBA

(kuppelbar, mit Einstiegsförderband und orangen Wetterschutzhauben; Klammerwerte: Endausbau)	
Seehöhe Talstation	1.042 m
Seehöhe Bergstation	1.383 m
Schräge Länge	1.285 m
Höhenunterschied	341 m
Stützenanzahl	13
Spurweite	6,1 m
Förderseildurchmesser	45 mm
Antrieb	Tal
Spanneinrichtung (hydraulisch)	Tal
Motorleistung (Anfahren/ Dauerbetrieb)	521/407 kW
Fahrzeuganzahl	45 (62)
Folgezeit	12,2 s (9,0 s)
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeit	4,7 min
Förderleistung	1.800 P/h (2.400 P/h)
Hersteller, Baujahr	Doppelmayr, 2010

Lomnica – Štart (siehe ISR 3/2011, S. 17 – 18) wurde zur Erhöhung der Windstabilität ein Drittel der insgesamt 45 Fahrzeuge als offene Sessel ohne Schutzhaube, aber mit Zusatzgewicht geliefert. Bei hohem Förderleistungsbedarf können diese Sessel kombiniert im Verhältniss 1 : 2 zu den Bubble-Sesseln fahren. Beim Garagieren sorgt die so genannte „schnelle Weiche“ für die korrekte Sortierung der Fahrbetriebsmittel zum entsprechenden Abstellgleis.

Um die Bergstation aus Windschutzgründen optimal in den Hang einbauen zu können, wurde die Bahn mit einem 90°-Ausstieg versehen. Auch im Tal steigen die Skiläufer mit Hilfe eines Einstiegsförderbandes in einem 90°-Winkel zur Bahnachse ein.

Die Sesselbahn hat schon während ihrer ersten Saison 2010/2011 bei den Skifahrern großen Anklang gefunden. Einer der Gründe für den Bau der komfortablen und windstabilen Sesselbahn auf der Trasse Záhradky – Priehyba war, dass diese Bahn als erste Teilstrecke einer erneuerten Seilbahnverbindung mit dem Chopok-Gipfel geplant ist. Nach dem Stilllegen der „urigen“ Von-Roll-Doppelsesselbahnen ist der Gipfel seit fast 15 Jahren nur mehr mit Schleppliften zu erreichen und somit auch der Übergang zu den Südhängen (oder umgekehrt) nur bei guten Schnee- und Wetterbedingungen möglich. Deswegen begann die Firma Tatry Mountain Resorts, a.s., bereits im Sommer 2011 auf der Trasse Priehyba – Chopok mit dem Bau einer Seilbahn nach einem der windstabilsten Seilbahnsysteme überhaupt – einer Funitel.

Roman Gric

DER BESTE SEIN VERPFLICHTET.

24. September 2011
12. Internationale
Gebrauchtfahrzeug-Show
in Laupheim

Sind Sie bereit? Für die weltweit größte Auswahl
an gebrauchten PistenBully. Dann besuchen Sie uns
in Laupheim.



Die Seilbahnen Deutschlands im Fokus

Interview mit Dipl.-Ing. Peter Huber, Vorstandsvorsitzender VDS (Verband Deutscher Seilbahnen) und Vorstand der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG



Foto: VDS

Dipl.-Ing. Peter Huber

ISR: Wie sieht die Sommerbilanz 2011 der deutschen Seilbahnen aus, besonders im Vergleich zum Vorjahr?

Dipl.-Ing. Peter Huber: Wer an Seilbahnen denkt, denkt zunächst vor allem an Wintersport. Viele deutsche Seilbahnen

sind jedoch ursprünglich zur Sommerfrische entstanden und haben auch heute im internationalen Vergleich ein festes Standbein in der Sommersaison. Bei über 20 % der deutschen Anlagen liegt der Schwerpunkt auf der Sommersaison, die restlichen 80 % haben zum Großteil einen Mischbetrieb aus Sommer- und Wintergeschäft. Die deutschen Seilbahnen haben witterungsbedingt im Sommer zwischen 140 und 180 Betriebstage.

Konkrete Zahlen zum Verlauf der Sommersaison 2011 liegen uns noch nicht vor, da die Seilbahnen in Deutschland vor allem in den traditionellen Wandermonaten September und Oktober – abhängig von der Wetterlage – sehr stark frequentiert werden. Bisher zeichnet sich jedoch ein sehr guter Verlauf ab. Im Vorjahr beförderten wir 4,2 Mio. Gäste und erzielten Netto-Verkehrseinnahmen in Höhe von 38 Mio. Euro.

ISR: Welche Bedeutung haben die Seilbahnen in Deutschland für den Tourismus und welche Wertschöpfung wird dadurch generiert?

Dipl.-Ing. Peter Huber: Die Erschließung touristischer Regionen mit Seilbahnen hat einen starken Einfluss auf deren wirtschaftliche Entwicklung. Schon bei der Entschlei-

dung für einen Urlaubsort spielen die Seilbahnen eine große Rolle, wie die dwif-Studie „Grundlagen Wintertourismus in Bayern“ im Auftrag des Bayerischen Wirtschaftsministeriums ergeben hat. Folgende wirtschaftsfördernde Multiplikatoreffekte zwischen Seilbahnunternehmen und Destination werden durch die dwif-Studie belegt:

1.000 Euro Löhne und Gehälter bei der Seilbahn schaffen in der Region ein Einkommen von:

■ 3.600 Euro im Berchtesgadener Land / ein Arbeitsplatz Seilbahn bedeutet 3,6 Arbeitsplätze in der Region;

■ 4.100 Euro im Werdenfeller Land / ein Arbeitsplatz Seilbahn bedeutet 4,1 Arbeitsplätze in der Region;

■ 6.200 Euro im Oberallgäu / ein Arbeitsplatz Seilbahn bedeutet 6,2 Arbeitsplätze in der Region;

■ 7.800 Euro im Arberland / ein Arbeitsplatz Seilbahn bedeutet 7,8 Arbeitsplätze in der Region.

Zwischen 40 und 52 % des Einkommens aus dem Tourismus stehen in diesen Regionen direkt oder indirekt in Zusammenhang mit einer Bergbahn, so die dwif-Studie.

ISR: Wo liegen die Schwerpunkte der Verbandsarbeit in den nächsten Jahren?

Dipl.-Ing. Peter Huber: Als Verband haben wir es zu einer unseren obersten Prioritäten gemacht, die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter stetig zu verbessern. Wir haben neue Qualifizierungsprogramme geschaffen, bestehende Angebote optimiert und auch in diesem Bereich die Zusammenarbeit mit den Verbänden in der Schweiz und Österreich gesucht. Sehr stolz bin ich darauf, dass wir in unserem verbandsinternen Intranet einen ganz neuen, innovativen Weg gegangen sind und ein

„Seilbahn-Wiki“ aufgebaut haben. Damit steht allen Seilbahnmitarbeitern eine umfassende Wissensplattform zur Verfügung, die ihnen zum Erfahrungsaustausch, zur Vernetzung und natürlich zur Weiterbildung dient.

Ein zentrales Thema der Verbandsarbeit ist und bleibt die Nachwuchsförderung. Wobei sich unser Hauptaugenmerk nicht nur auf den Skisport, sondern generell auf die Bewegung in den Bergen richtet. Deutschland hat im Sommer ja einen Standortvorteil dahingehend, dass bei uns traditionell die Sommersaison eine große Rolle spielt. Erfreulicherweise zeigen im Sommer zunehmend auch jüngere Zielgruppen ein immer größeres Interesse an Aktivitäten in den Bergen. Grundsätzlich können die deutschen Seilbahnen im Sommer wie im Winter mit ihrer Nähe zu Ballungszentren und den Wirtschaftsmetropolen punkten. Diese gute Erreichbarkeit kombiniert mit einem familienfreundlichen Preisniveau müssen wir noch stärker herausarbeiten.

Für die Zukunft sehe ich eine Verstärkung der Kooperationen vor allem im Bereich Lobbying, Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung des Bergtourismus und gemeinsamer Vermarktung unseres Produktes. Wir müssen unser Produkt gemeinsam so gut gestalten, dass ein Aufenthalt in den Bergen eine dauerhafte Alternative zu Fernreisen und den Sonnendestinationen darstellt.

Die Herausforderungen der Zukunft sehe ich vor allem bei Themen wie Ressourcenverbrauch, Nachwuchsförderung und rechtliche Rahmenbedingungen. Ziel muss es sein, zu einheitlichen, praxisgerechten und nachhaltigen Lösungen zu finden.

JS

X

INTERNATIONAL
INVESTMENT
FORUM SOCHI-2011



15-18 September 2011
RUSSIAN FEDERATION
KRASNODAR REGION
SOCHI

WELCOME!

www.forumkuban.com

Seilbahnen mit Sommerbetrieb



Fotos: R. Gric

Nesselwang im Allgäu ist zum ersten deutschen Gebiet mit zwei Teilstrecken von Kombibahnen geworden. Nach dem vollen Erfolg der Alpspitzbahn 1 mit 8er-Kabinen und 4er-Sesseln im Jahr 2006 wurde im Jahr 2010 auch an der zweiten Teilstrecke die ursprüngliche Einsesselbahn durch die Kombibahn Alpspitzbahn 2 ersetzt.

Beim Besuch vieler Seilbahnbetriebe in Deutschland spürt man es gleich – die Deutschen lieben ihre Seilbahnen, vor allem die verschiedenen oftmals hochbejahrten, aber mit moderner Steuer- und Überwachungstechnik nachgerüsteten Aussichtsbahnen in den Mittelgebirgen oder Seilbahnen zu den städtischen Hausbergen. Im heurigen eher regnerischen Sommer war es berührend immer wieder zu beobachten, wie sich die Seilbahnen gleich nach einem Regen wieder mit vielen Ausflüglern füllen. Auch wenn oftmals

die Bergstation viel bequemer mit einem PKW zu erreichen wäre, bevorzugen die Gäste das Fahrerlebnis mit der Bahn, denn die Seilbahnfahrt ist ein Ziel des Ausfluges, nicht nur der Berg allein.

Roman Gric

Der Kurort Bad Harzburg im Harz versteckt eine echte Seilbahnrarität – seit 1929 wird der hiesige nur 478 m hohe Burgberg durch eine Pendelbahn mit 18er-Kabinen erschlossen. Erbaut wurde die Bahn von der damals namhaften Seilbahnbaufirma Bleichert. Seither wurde das Aussehen der Bahn kaum verändert, da auch die neuen Kabinen im Jahr 1969 dem alten Muster sehr ähnlich nachgebaut wurden.



Die Aussichts-Doppelsesselbahn „Vierseenblick“ im Boppard nahe der Stadt Koblenz wurde im Jahr 1954 von der weniger bekannten deutschen Firma Hasenclever gebaut und wird bis heute in praktisch ursprünglichem Zustand zuverlässig betrieben. Dank der Fahrgeschwindigkeit von nur 0,7 m/s können die Fahrgäste fast 20 Minuten die herrliche Aussicht auf das Welt-Kulturerbe Mittelrheintal genießen.



In Thale (Harz) sind bereits die Vorbereitungsarbeiten zum Ersatz dieser 720 m langen Zweiseilumlaufbahn zum Hexentanzplatz voll im Gange. Die Bahn wurde von der tschechischen Firma Transporta im Jahr 1970 hergestellt, die heutigen Kabinen lieferte CWA im Jahr 1994. Die neue Seilbahn wird als 6er-Kabinenbahn (Einseilumlaufbahn) von Doppelmayr auf der bestehenden Trasse gebaut.



Bis zu unserem Besuch Mitte Juli 2011 hat die 3S-Seilbahn auf der Bundesgartenschau in Koblenz zwischen dem Ausstellungsgelände an der Festung Ehrenbreitstein und dem „Deutschen Eck“ mehr als 2,8 Mio. Fahrgäste über den Rhein befördert. Detailbericht siehe ISR 4/2010, S. 12 – 13.



Die „Waldecker Bergbahn“ mit ihren 28 2er-Kabinen wurde genau vor 50 Jahren von der deutschen Firma Pohlig (später Pohlig-Heckel-Bleichert) gebaut. Auf einer nur 650 m langen Trasse erschließt sie das Schloss und den Luftkurort Waldeck am Ufer der Talsperre Edersee – im Bild die Bergstation.



Diese 6er-Kabinenbahn von der Harzer Brau- und Wurstfabrik zum Wurmberg ersetzte im Jahr 2000 zwei Teilstrecken einer zweiplätzigen Von-Roll-Kabinenbahn aus den 60er Jahren in der gleichen Trasse. Die gegenwärtige Bahn hat eine Mittelstation (im Bild), verfügt aber über nur einen Antrieb und eine durchgehende Förderseilschleife.



Im Kurort Oberwiesenthal im Erzgebirge an der tschechischen Grenze wurde im Jahr 1924 eine Pendelbahn auf den 1.214 m hohen Fichtelberg gebaut, die heute als älteste deutsche Seilschwebbahn gilt und zum Wahrzeichen des Kurortes geworden ist. In den Jahren 1961/62 und 1987 wurde die Bahn grundlegend modernisiert.



Im Skigebiet Ochsenkopf im Fichtelgebirge wurden schon im Jahr 1968 die fixen Doppelsesselbahnen Ochsenkopf-Nord und Ochsenkopf-Süd gebaut. In den Jahren 1991 und 1997 wurden beide fixe Sesselbahnen durch kuppelbare Doppelsesselbahnen der Marke Leitner mit Wetterschutzhauben ersetzt. Beide Bahnen sind auch im Sommer in Betrieb, die nördliche Bahn bedient im Sommer mittels einer Mittelstation auch eine Sommerrodelbahn.



Parallel zur Pendelbahn wurde im Jahr 1999 diese 4er-Sesselbahn mit Wetterschutzhauben auf den Fichtelberg gebaut. Für die Seilbahn-technik zeichnete die Firma Girak-Garaventa in Zusammenarbeit mit der deutschen Firma Heuss verantwortlich. In den letzten Jahren werden auch mehrere Varianten einer Seilbahnverbindung zum naheliegenden tschechischen Klínovec (Keilberg, 1.244 m ü M.) diskutiert.

10er-Kabinenbahn mit einer Verzweigung

Die Jungfraubahn-Gruppe hat ein Konzept auf Basis einer Studie des Skigebietsplaners Ecosign zur künftigen Erschließung von Männlichen und Kleine Scheidegg erarbeitet.

Gemeinsam mit der Gondelbahn Grindelwald Männlichen AG (GGM) möchte die Jungfraubahn-Gruppe eine 10er-Kabinenbahn mit einer Trasse in Form eines Ypsilon bauen. Die bestehende Kabinenbahn der GGM, die zwischen Grindelwald Grund und Männlichen verkehrt, soll ersetzt werden.

Die neue 10er-Kabinenbahn wird ihre Passagiere dank einer Verzweigung sowohl nach Männlichen als auch nach Kleine Scheidegg befördern können. Dabei entscheiden die Gäste bereits an der Talstation in Grindelwald Grund, wohin sie fahren werden. Es ist vorgesehen, im Bereich Rothenegg eine zusätzliche Haltestelle der Berner-Oberland-Bahn zu bauen. Diese wird den Reisenden ermöglichen, von der Berner-Oberland-Bahn direkt auf die 10er-Kabinenbahn umzusteigen. Auf einem Rollband werden sie zwischen der neuen Haltestelle und der Talstation der Kabinenbahn hin- und herbefördert. Die Jungfraubahn-Gruppe geht davon aus, dass der Bau der Kabinenbahn und der Haltestelle insgesamt rund 80 Millionen CHF kosten wird.

Studie des Skigebietsplaners Ecosign als Basis des Projekts

Das Projekt geht aus einer Studie des Skigebietsplaners Ecosign hervor, die von den Gemeinden Grindelwald, Lauterbrunnen und den Bergbahnunternehmen der Jungfrau Region in Auftrag gegeben worden ist. Die Studie besagt unter anderem, dass es zu lange dauere, bis das Skigebiet Männlichen – Kleine Scheidegg gefüllt werden könne. Und sie zeigt auf, dass die Region die Zugänge zum Skigebiet bequemer gestalten muss, um sich im Wettbewerb behaupten zu können. Nun wird die Förderleistung erhöht, die neue Kabinenbahn wird 3.600 Personen in der Stunde befördern können. Zudem wird die Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr zwischen Interlaken und Kleine Scheidegg beziehungs-

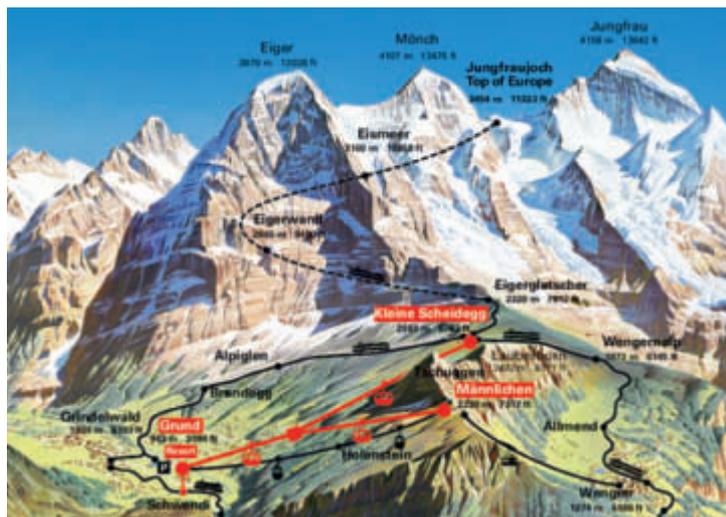
weise Männlichen um eine halbe Stunde verkürzt. So werden die Bergstationen ab Bern in zwei Stunden, ab Zürich in drei Stunden erreichbar sein. In der Nähe der Talstation der künftigen Kabinenbahn plant zudem ein Investor, ein Resort zu realisieren. Vorgesehen ist, dass rund 500 bewirtschaftete Betten geschaffen werden. Damit soll ein weiteres Problem der Jungfrau Region, der zunehmende Mangel an warmen Betten, behoben werden.

Inbetriebnahme für die Wintersaison 2015/2016 geplant

Die Jungfraubahn-Gruppe besitzt 28% des Aktienkapitals der GGM. Sie hat nicht die Absicht, eine Fusion der beiden Unternehmen anzustreben. Die GGM wurde eingeladen, das Projekt gemeinsam zu prüfen. Am 16. August 2011 wurde eine Informationsveranstaltung für die betroffenen Grundeigentümer und die Einwohner von Grindel-

wald durchgeführt. Ziel ist es, die neue 10er-Kabinenbahn in der Wintersaison 2015/2016 in Betrieb zu nehmen.

Auf der grafischen Darstellung des Skigebietes ist die Y-förmige Trasse der geplanten 10er-Kabinenbahn mit Verzweigung zu erkennen. (Grafik: Jungfraubahn-Gruppe)



ECOSIGN STUDIE

Im Oktober 2009 wurde Ecosign Mountain Resort Planners Ltd. von den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen und den vier Bahnunternehmen in der Skiregion Jungfrau/Schweiz beauftragt, eine technische Einschätzung der Skiregion Jungfrau vorzunehmen und alternative Masterpläne für die künftige Erschließung der Region auszuarbeiten. Die gesamte Region umfasst drei verschiedene Skigebiete und die Dörfer Grindelwald, Wengen, Lauterbrunnen und Mürren. Ecosign hat eine detaillierte Bestandsaufnahme und eine Analyse der Skigebiete Grindelwald First, Männlichen-Kleine Scheidegg und Mürren-Schilthorn und der entsprechenden Verkehrsflächen im Tal erstellt und in der Folge für jedes Gebiet zwei Konzepte vorgelegt – mit wesentlichen Verbesserungen für Verkehr, Transport und Landnutzung in der Gemeinde Grindelwald. Die verschiedenen Sanierungskonzepte von Ecosign werden derzeit noch von den Skigebieten und lokalen Gemeinden diskutiert; aber die Jungfraubahn-Holding hat vor kurzem beschlossen, eine der wichtigsten Empfehlungen von Ecosign umzusetzen und eine neue Hochleistungs-Kabinenbahn in Y-Konfiguration zu errichten, um schnellen und komfortablen Transport auf den Männlichen und die Kleine Scheidegg zu gewährleisten.

ski build expo

21 - 23 October 2011

Moscow

Gostiny Dvor

S e c t i o n :

- Access and control systems
- Groomers
- Video control systems
- Lifter systems and rope ways
- Alpine ski and all season resorts planning and development
- Staff training
- Safety and information equipment
- Equipment for rent and service centres
- Avalanche preventing equipment
- Toboggan Runs
- Climate control systems
- Snow making systems
- Industrial safety expertise
- Equipment estimation, selection and delivery

20 Jahre „Planning in Skiareas“

Klenkhart & Partner – vom Zweimann-Betrieb zum international erfolgreichen Unternehmen rund um Skipisten-Planungen und Infrastrukturmaßnahmen

Das Unternehmen wurde im Sommer 1991 von Dipl.-Ing. Christian Klenkhart in Innsbruck gegründet.

Christian Klenkhart, gebürtiger Wiener, studierte an der Universität für Bodenkultur in Wien Wildbach- und Lawinenverbauung. Die Arbeit beim Forsttechnischen Dienst für Wildbach- und Lawinenverbauung führte ihn nach Tirol.

1991 folgte der Schritt in die Selbständigkeit. Sein Mitarbeiter der ersten Stunde, German Feichter – ebenfalls in der Wildbach- und Lawinenverbauung beschäftigt – ist heute Mitgesellschafter.

1994 trat Dipl.-Ing. Christian Weiler aus Innsbruck nach seinem Studienabschluss in das Unternehmen von Christian Klenkhart ein. Christian Weiler absolvierte ebenfalls das Studium der Wildbach- und Lawinenverbauung an der BOKU Wien.

2000 erfolgte die Umwandlung des Einzelunternehmens in eine ZT-GmbH, mit den beiden geschäftsführenden Gesellschaftern Christian Klenkhart und Christian Weiler.

2007 erfolgte die Übersiedlung in das neue, selbst gebaute Bürogebäude in Absam, das den Mitarbeitern auf rund 600 m² ein entspanntes Arbeitsumfeld bietet.

Die Geschäftsfelder

„Alpine Engineering“ charakterisiert am besten das Tätigkeitsspektrum von Klenkhart & Partner. Dieses unterteilt sich in drei große Aufgabengebiete:

1. Planung in Skigebieten:

Hier werden von der Planung bis zur Ausführung alle technischen und Infrastrukturmaßnahmen konzipiert und umgesetzt. Einzig und allein Architekturaufträge werden gesondert vergeben.

- Consulting & Masterpläne,
- Seilbahnkonzepte,
- Skipistenplanung,
- Skifahrerstromanalysen,
- Beschneigungsanlagen,
- Speicherteiche,
- Infrastrukturmaßnahmen,
- Wasserver- und Entsorgungsprojekte.

2. Landschaftsschutz- und Landschaftspflegeaufgaben:

- Lawinenverbauungen,
- Wildbachverbauung und Erosionsschutz,
- Schutzwasserbauten.

3. Intelligente Informationssysteme:

skiGIS®: Mit und für Partner aus der Seilbahnbranche wurden Systeme entwickelt, die den Datenfluss und den effizienten Betrieb eines Skigebietes wesentlich erleichtern. skiGIS® ist ein geographisches Informationssystem, das speziell auf die Bedürfnisse von Seilbahngesellschaften abgestimmt wurde. Binnen Sekunden können auf einer kartographischen Bildoberfläche Informationen von Skipisten, Schneileitungen, Seilbahnanlagen usw. abgerufen und ausgewertet werden.

snowMeter®: Auf Basis der erst seit kurzer Zeit verfügbaren europaweiten Laserscandaten und modernsten GPS-Geräten von Trimble wurde exklusiv das Schneehöhen-Messsystem snowMeter® entwickelt. Mit diesem System ist es möglich, während der Pistenpräparierung cm-genau die Schneehöhen dem Pistengerätefahrer anzuzeigen und auch sofort nach Präparierung der Piste Schneehöhenkarten auszugeben.

Märkte und Projekte

Klenkhart & Partner ist vorwiegend im gesamten Alpenbogen (Österreich, Deutschland, Schweiz und Italien) tätig, konnte aber in den letzten Jahren auch zahlreiche Projekte in der Ukraine, Rumänien, der Türkei und vor Jahren auch in China an Land ziehen.

Zu den Highlights im besonders erfolgreichen Jahr 2010 gehörte zweifelsohne das Großprojekt anlässlich der Alpinen Skiweltmeisterschaften in Garmisch. Hier wurde die Infrastruktur rund um die Bergbahnen, die Pisten und die Beschneigungsanlagen WMTauglich gemacht.

Daneben konnte in Österreich sowie auch im benachbarten Ausland eine Reihe interessanter Projekte geplant und umgesetzt werden. Insgesamt wurden im Jahr 2010 Bauleistungen in Höhe von 26,5 Mio. Euro abgewickelt – d. h. Detailplanung, Behördenverfah-



Foto: C. Klenkhart

Dipl.-Ing. Christian Klenkhart,
Dipl.-Ing. Christian Weiler (vlnr)

ren, Ausschreibung, Ausführungsplanung und Bauoberleitung. Weitere Projekte sind derzeit in Deutschland, Schweiz, Österreich und der Türkei in Planung.

Insgesamt wurden in den letzten 20 Jahren ca. 1000 km Pisten, über 200 Beschneigungsanlagen und 50 Speicherteiche mit Größen von 10.000 m³ bis 200.000 m³ von Klenkhart & Partner im Detail geplant und in der Umsetzung begleitet.

Raumplanung und Landschaftsökologie

Klenkhart & Partner zeichnet vor allem ein raumplanerisches und landschaftsökologisches Bewusstsein aus. Der sparsame Umgang mit Ressourcen versteht sich dabei von selbst. Der permanente Dialog mit den Betreibern/Auftraggebern ist ein weiterer wichtiger Aspekt. Nach der Erstellung des Anforderungskataloges entstehen die ersten Machbarkeitsstudien, bevor es in die Detailplanung geht. Die oft schwierigen Hürden der Behörden- und UVP-Verfahren werden ebenso von Klenkhart & Partner betreut wie die Bauleitung und Überwachung bis hin zur Endabnahme.

Da die beiden Geschäftsführer auch über jahrelange Erfahrung in der Lawinen- und Wildbachverbauung verfügen, sind sie begehrte Partner im Hochgebirge.

VERANSTALTUNG

O.I.T.A.F.- Kongress: Das Programm

Was erwartet Sie beim X. O.I.T.A.F.-Seilbahnkongress 2011 in Rio de Janeiro?



In den letzten ISR-Ausgaben haben wir einen generellen Überblick über die Zielsetzungen und Themen gegeben, die beim X. O.I.T.A.F.-Seilbahnkongress in Rio de Janeiro eine wesentliche Rolle spielen werden. Nun folgt das detaillierte Kongressprogramm einschließlich der gesellschaftlichen Veranstaltungen.

Vorweg noch einige allgemeine Hinweise: Der Kongress findet vom 24. bis

27. Oktober 2011 in der Mittelstation „Urca“ der Zuckerhut-Seilbahn statt. Die Konferenzsprachen sind Englisch, Deutsch, Französisch, Italienisch, Spanisch und Portugiesisch.

Informationen über Einschreibung, Rahmenveranstaltungen, Ausflüge usw. finden Sie auf der Homepage des Kongresses <http://www.oitaf2011.com.br/> und www.oitaf.org.

Der Kongress steht unter dem Motto „Seilbahnen: sicher, umweltfreundlich, erfolgreich in die Zukunft“.

Montag, 24. Oktober 2011

Nachmittag: Einschreibung der Teilnehmer und Übergabe der Unterlagen (für O.I.T.A.F.-Mitglieder: Generalversammlung)
Abend: Begrüßungscocktail an der Mittelstation Urca

Dienstag, 25. Oktober 2011

Vormittag: Einschreibung der Teilnehmer und Übergabe der Unterlagen.
9:30 Uhr Eröffnung des Kongresses
10:30 Uhr (nach den Eröffnungszeremonien):

1. Session, „SEILBAHNEN IM URBANEN BEREICH“,
Moderation: Josef Nejez

Referate:

„Neue Möglichkeiten für Seilbahnen in der Stadt?“, Michael Potier – chargé d'études aménagement transport – Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de Lyon – Lyon – France

„Neue Konzepte für den Urbanen Transport am Beispiel der 8 MGD San Agustín in Caracas, Venezuela“, Fa. Doppelmayr/Garaventa – Andreas Rudolph und Betreiber

„MiniMetro Perugia/Italien – Die Akzeptanz des seilgezogenen Systems in der Stadt“, Fa. Leitner / Poma – Ermenegildo Zordan und

Innovative Steuerungen für Gipfelstürmer

**FREYAG
STANS**
SEILBAHN-STEUERUNGEN

*Swiss
Quality*



Auf Seilbahnsteuerungen und -antriebe von FREY AG STANS vertrauen weltweit viele bekannte Tourismus- und Sportregionen. Denn zwischen Himmel und Erde überlassen wir nichts dem Zufall.

Seit 1966 haben wir weltweit hunderte Projekte realisiert. Auf jedes einzelne Werk sind wir stolz.



Frey AG Stans, CH-6371 Stans,
info@freyag-stans.ch, www.freyag-stans.ch

Pendelbahnen Standseilbahnen
Gondelbahnen Sesselbahnen Spezialbahnen

VERANSTALTUNG

Betreiber der Bahn

„2 Mio. Fahrgäste in 6 Monaten: Die 3S-BUGA-Seilbahn in Koblenz – eine Erfolgsgeschichte“, Fa. Doppelmayr/Garaventa – Reinhard Fitz

„GD8 Medellin/Kolumbien – Ein Erfahrungsbericht über die sozialen Auswirkungen einer Seilbahn im urbanen Bereich“, Fa. Leitner/Poma – Christian Bouvier und Betreiber der Bahn

12:30 – 14:00 Uhr Mittagspause

Referate:

„Cable Liner Shuttle: Die intelligente Lösung für den urbanen Verkehr am Beispiel People Mover Venedig und weiterer erfolgreicher Projekte“, Fa. Doppelmayr/Garaventa – Thomas Pichler

„3S Ritten Bozen/Italien – Eine Erfolgsgeschichte“, Fa. Leitner/Poma – Klaus Erharter

„Algerien: Bereits vier Seilbahnen im urbanen Einsatz“, Fa. Doppelmayr/Garaventa – Peter Baumann und Betreiber

Pause

16:00 Uhr: 2. Session, „SEILBAHNEN UND TOURISMUS“,

Moderation: Jörg Schröttner

Referate:

„Die Bedeutung der Seilbahnen für die Sicherung regionaler Entwicklungen in Berggebieten“, Christian Bumann (Referent), Raphael Schönbacher – Verband öffentlicher Verkehr – Seilbahnen Schweiz

„Überblick über Wintersportgebiete weltweit“, Laurent Vanat – Laurent Vanat Consulting SARL – Genf – Schweiz

„Multifunktionalität von Seilbahnen und deren Zukunftsaussichten in Südamerika“, Francisco Sotomayor – Pro Andes Institute – Santiago – Chile

„Die gegenwärtige Situation und die entscheidenden Bewertungsindikatoren des Seilbahnbaus in China“, Zhang Qiang – Executive Vicedirector, National Center of Passenger Aerial Ropeway Safety Supervision and Inspection – Peking – China

Pause

„Seilbahnen in Nordamerika – Auswirkungen, Vorteile und Zukunftsaussichten“, Jim Fletcher, P.E. – Engineering Specialties Group – Boulder CO – USA

„Europäische Skigebiete: die Herausforderungen der Zukunft“, Laurent Reynaud – Domaines Skiabiles de France – Francin – Frankreich

Ende der 2. Session: ca. 18:00 Uhr

Abend: Folkloreabend

Mittwoch, 26. Oktober 2011

Vormittag: Fachbesichtigung der Seilbahn am „Morro do Alemão“

Nachmittag: Stadtrundfahrt

Abend: zur freien Verfügung

Donnerstag, 27. Oktober 2011

8:30 Uhr: Einführung zur Besichtigung der Seilbahn „Pão de Açúcar“,

Moderation: Ercilia Leite de Castro

Referate:

„Die Ausflugsbahnen auf den Zuckerhut“, Achille Bonini – beratender Seilbahningenieur – Rom – Italien

„Ein System der Wasserver- und -entsorgung am Seil“, Diego Scofano, Giuseppe Pellegrini – Cia. Caminho Aéreo Pão de Açúcar – Rio de Janeiro – Brasilien

9:00 – 10:15 Uhr: Fachbesichtigung der Seilbahn „Pão de Açúcar“

10:30 Uhr: 3. Session, „NACHHALTIGKEIT BEI SEILBAHNEN, UMWELT, SOZIALES UND WIRTSCHAFTLICHKEIT“,

Moderation: Julien Noël

Referate:

„Nachhaltigkeit in der Seilbahnplanung“, Andreas Brandner – Chartered Consulting Engineer – Innsbruck – Österreich

„Skigebietsnachhaltigkeit“, Kurt Ramskogler – Co. Lieco – Kalwang – Österreich

„Energiemanagement“, Erich Megert – SISAG – Altdorf – Schweiz

Pause

„Seilbahnen in der Stadt“, Denis Creissels – Creissels Technologies – Meylan – Frankreich

„Kabinenbahnen und Seilbahnen im städtischen öffentlichen Verkehr: Fehler der Vergangenheit und Strategien für die Zukunft“, Ryan O'Connor (Referent) & Steven Dale, Planning consultants – Wellington – Neuseeland

„Seilbahn: Architektur über Gestaltung und Nachhaltigkeit“, Laura Kienbach – Leibniz Univ. Hannover – Hannover – Deutschland

13:00 – 14:30 Uhr Mittagspause

14:30 Uhr: 4. Session, „TECHNIK UND SICHERHEIT“, Moderation: Peter Sedivy

Referate:

„Ermittlung der Lebensdauer von Tragseilen bei Material-Umlaufbahnen“, Pier Giorgio Graziano – beratender Seilbahningenieur – Torino – Italien

„Neue Rechenmethode für die Seillinienrechnung“, David Pataraja – Professor an der Georgian Technical University – Tblissi – Georgien

„Excel-Unterstützung beim Einsatz eines Bergeplans zur Rettung von Fahrgästen aus Seilbahnen“, Philippe Balzer – ingénieur Conseil en risk-management – Toulouse – Frankreich

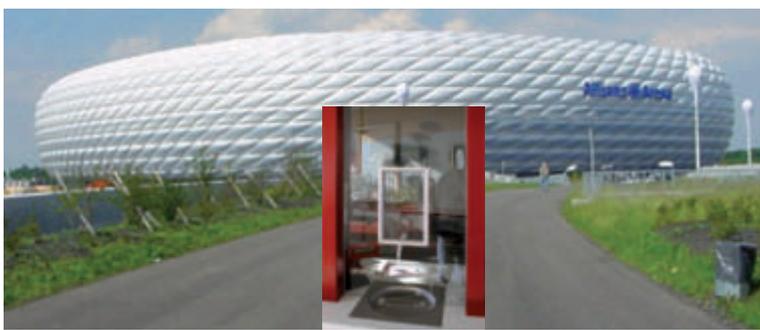
„Human Error: Menschliches Irren als Ursache von Vorfällen“, Gábor Oplatka – Prof. em. Dr. Dr. h.c. ETH – Zürich – Schweiz

Pause

„Neueste Entwicklungen im Seilbahnbau für urbane Anwendungen und Innovative Konzepte für Skigebiete“, Leitner/Poma

„Seilbahntechnik und Sicherheit im urbanen Kontext und für Winteranwendungen“, Doppelmayr/Garaventa

17:50 Uhr: Abschlussworte und Verabschiedung, Abend: Galaabend



Kassenschalter · Einbaukassen · Sprechöffnungen · Kipfenster
Zahlteiler mit eingebauter Heizung und/oder elektrischem Antrieb · Gegensprechanlage
Fahrscheinsysteme · Drehsperrn · Schalteranlagen · Skilift- und Bäderautomatisation

BILEXA AG
Sihlrainstrasse 18 · CH-8002 ZÜRICH
Tel. +41 44 208 20 20 · Fax +41 44 208 20 22
www.bilexa-ag.com · mail@bilexa-ag.com

TOURISMUS



Foto: S. Gaupp

Dipl.-Vw. Dr.
Helmut Lamprecht

Der „Blick über den Zaun“ ...

... zum Nachbarn und darüber hinaus macht neugierig, ist häufig notwendig, selten frustrierend, aber bietet manche Überraschung; man entdeckt Neues und Gemeinsames, bekommt Anregungen und wird inspiriert; erfüllt da und dort Erwartungen oder enttäuscht gelegentlich; schafft Vertrauen, eine Basis für neue Wege und kann Zusammenarbeit und Kooperation bewirken.

Was hat dies mit der Seilbahnbranche zu tun, wo nicht wenige Repräsentanten doch gern regional, national oder international ihre „eigene Suppe“ kochen wollen? Sehr viel sogar, wenn das Umfeld näher in Betracht gezogen wird. So wie jede Reise ein Gewinn sein bzw. Positives bringen kann – und sei es nur die Bestätigung des eigenen Weges – so unerlässlich ist es mehr denn je für die Seilbahnunternehmen und deren Verbände in den Alpenregionen, sich beim Nachbarn umzusehen.

Ja, es gibt bereits jahrelang funktionierende Beispiele wie die D-A-CH-Tagung der drei Seilbahnverbände im Fünf-Jahres-Rhythmus, die jährlichen Wintersymposien der Bergbahnen Graubünden mit der Tiroler

Fachgruppe der Seilbahnen, die jährlich abwechselnd praktizierten Treffen von Südtiroler und Tiroler Seilbahnvertretern, die alle zwei Jahre stattfindenden gemeinsamen Seilbahntage von Südtirol und Tirol etc. Sie alle haben einen Mehrwert, bringen Meinungs- und Erfahrungsaustausch, schaffen gemeinsame Plattformen.

Mögen die Ausgangslagen, Ausrichtung der Destinationen, Strukturen der Unternehmen etc. noch so unterschiedlich sein, gemeinsam aber sind die Probleme im internationalen „Wettbewerbs-Konzert“, in der Anpassung an die globalen Entwicklungstrends und an das veränderte Freizeitverhalten. Nur stichwortartig sei erinnert an

- das hoch aktuelle und vielschichtige Thema der Nachwuchsförderung im Schneesport,
- die betriebswirtschaftlichen Kernfragen des optimalen Ressourceneinsatzes, des Energie-Managements, der steil ansteigenden (Neben-)Kosten des Pistenbetriebes etc.,
- die ausufernde Bürokratie auf allen Ebenen, insbesondere aber im überzogenen Natur- und Umweltschutz,
- eine entsprechend positive Medienpräsenz

als Gegenstück zu den „Miesmachern“ des (Winter-)Tourismus,

■ eine gemeinsame globale touristische Vermarktung der Alpen bzw. Alpenregionen, wo es bisher eher Gegen- als Miteinander-Auftritte gibt und der „touristische Selbstläufer“ mittlerweile schwächelt, die Konkurrenz im Osten aber nicht schläft etc.

Schon angesichts dieser unvollständigen Problem-Palette täte es gut, sich abzustimmen, gemeinsame Allianzen und Kooperationen mit hoher Professionalisierung zu schmieden. Dazu braucht die Seilbahnbranche aber auch – als Überbau – ein gut vernetztes Zusammenspiel der Akteure aus Tourismus, Wirtschaft und Politik.

Auch dem einzelnen „Seilbäher“ könnte öfters ein „Blick über den Zaun“ nicht schaden. Gemeint ist jedoch hier nicht, sich auf einschlägigen Messen im Schnellverfahren durchzukämpfen, sondern vermehrt auch andere Skistationen vor Ort intensiv anzusehen. Das übliche Argument des Zeitmangels darf weder Ausrede noch Hindernis sein!

Dr. Helmut Lamprecht

Creative Design for World Class Resorts



ecosign
Mountain Resort Planners Ltd.

NORTH AMERICA
8073 Timber Lane P.O. Box 63
Whistler BC Canada V0N 1B0
tel: 604.932.5976
Fax: 604.932.1897
email: info@ecosign.com

ECOSIGN EUROPA
Konrad Doppelmayr Str. 17
Wolfrut Austria A-6960
tel: 043.5574.90.690.11
email: info@ecosign.at

ECOSIGN ASIA
3-16-12 Nishikasai Edogawa-ku
Tokyo 134-0088
tel: 81.03.3680.8276
email: ecosignasia@gol.com
website: www.ecosign.com

Freie Rahmenbedingungen für alle

Berge stehen für Weite und Freiheit. Doch wie steht es mit der Werbefreiheit einheimischer Unternehmen? Aus dieser Fragestellung heraus wurde „snaps-Mountain“ entwickelt, ein neues Rahmensystem für den Einsatz in Ski- und Winterkurorten.



Piktogramm: snaps-Mountain

Das neue Rahmensystem von „snaps-Mountain“ für den Einsatz in Ski- und Winterkurorten.

Die Winter werden milder und schneearmer und sonnige Destinationen machen den traditionellen Winterferienorten Konkurrenz. Es gibt viele Gründe, weshalb eine attraktive Bergkulisse und frische Luft alleine nicht mehr genügen, um den Tourismus anzukurbeln. Umso mehr sind Unternehmer in den Bergen darauf angewiesen, schnell und unkompliziert reagieren zu können, um für Ihre Angebote oder Dienstleistungen lokal zu werben. Dafür braucht es Werbeflächen, die nicht nur verfügbar, sondern auch bezahlbar sind.

Nomen est omen: „snaps-Mountain“ nennt sich ein neues Rahmensystem für den unkomplizierten Einsatz in den Bergen. Mit „snaps-Mountain“ kann jeder gezielt, bedarfsgerecht und unabhängig Werbung treiben.

Volle Wahlfreiheit

Das Rahmensystem „snaps-Mountain“ ist ganz ohne Verpflichtungen oder Auflagen zu bekommen. Im Klartext heißt das, dass die Rahmen dem Betreiber gehören und er in der

Verwendung völlig freie Hand hat. Ob er die Rahmen für eigene, ortsgebundene Werbung verwendet oder sie kombiniert an Fremdunternehmen vermarktet, entscheidet er selbst. Ein weiterer Pluspunkt des „snaps-Mountain“-Systems liegt im Druck der Plakate selber. Auch hier hat der Eigentümer des Rahmens im Gegensatz zu anderen Systemen absolut freie Hand. Er ist an keinen Vertrag gebunden, weshalb er seine Plakate beziehen und drucken lassen kann, wo er möchte. Dank dieser doppelten Wahlfreiheit – also Verwendung der Rahmen und Bezug der Plakate – bietet das System „snaps-Mountain“ Unternehmen in Berggebieten eine echte Alternative mit fairen Rahmenbedingungen.

Schnell montiert, schnell gewechselt

Das Rahmensystem „snaps-Mountain“ trägt den teilweise schwierigen Bedingungen und Platzierungen in den Bergen Rechnung und ist daher für eine leichte, bequeme und sichere Montage konzipiert worden. Der Rahmen aus hochwertigem Aluminium verfügt über praktische Klapp-Profile und ermöglicht somit einen schnellen und unkomplizierten Wechsel der Allwetterleichtplakate, auch als Hohlkammerplakate bekannt. Diese sind absolut witterungsbeständig und zu 100 % recyclebar.

Selbstverständlich sind die Rahmensysteme „snaps-Mountain“ nicht nur für den Wintereinsatz geeignet. Die meisten Skigebiete werden immer mehr auch im Sommer zu beliebten Destinationen, und die Seilbahnbetreiber, Hoteliers und andere Unternehmen bieten von Mountainbike-Touren bis zu Bergwanderungen oder Sommerrodeln eine breite Palette an Aktivitäten, die ebenfalls beworben werden möchten.

Hart im Nehmen

Das Rahmensystem „snaps-Mountain“ wurde vor der Markteinführung unter Extrembedingungen erfolgreich getestet. Das Ergebnis ist ein langlebiges Produkt, das durch robuste und stabile Bauweise überzeugt. Ein Rahmensystem also, welches sich perfekt für den Einsatz in den Bergen eignet.

Konzipiert wurden das Rahmensystem für Hohlkammerplakate im Format DIN A1. Diese bestehen aus Polypropylen und werden entsprechend der Druckvorlage mit hochwertigen UV-Farben bedruckt.

Ein günstiger Anbieter von Hohlkammerplakaten z. B. ist die Schweizer Onlinedruckerei Flyerline. Unter www.allwetterleichtplakat.ch können passende Hohlkammerplakate für das Rahmensystem „snaps-Mountain“ bestellt werden.

Fazit: In Verbindung mit dem Einsatz von Allwetterleichtplakaten eignet sich das System „snaps-Mountain“ nicht nur für den ganzjährigen Einsatz, sondern ist auch eine kostengünstige Alternative zu herkömmlichen Angeboten.

FACTS & FIGURES

„snaps-Mountain“

- Rahmensystem für das Plakatformat DIN A1
- keine Vertragsbindung für Plakatdruck
- Rahmen zur absolut freien Verwendung
- Eigenwerbung oder Vermarktung möglich
- konkurrenzlos preiswert
- langlebiger Einsatz im Außenbereich
- geringes Gewicht
- einfache Montage und Plakatwechsel
- eingesetzte Plakate sind witterungsbeständig und zu 100 % recyclebar

Weitere Informationen unter www.snaps.ch

m.arta-graphics.at

Pistengerät mit GPS-Komponenten von Trimble zur exakten, digitalen und zuverlässigen Schneehöhenmessung in Echtzeit!



Interesse?
Rufen Sie uns an:
snowMeter c/o
Klenkhart & Partner
Telefon: +43 50226
oder mailen Sie uns:
office@snowmeter.net

snowMeter



How deep is your snow?



Trimble
inside!

www.snowmeter.net

Planning in skiareas!

Mehr als 1000 km Pisten, über 50 Speicherteiche...



www.klenkhart.at

Klenkhart & Partner Consulting · 6067 Absam · Tirol · Österreich
Telefon: +43 50226 · Fax: DW 20 · e-mail: office@klenkhart.at

m.arta-graphics.at



Foto: Kässbohrer

Größte Auswahl – zu unschlagbaren Preisen

Bereits zum zwölften Mal lädt die Kässbohrer Geländefahrzeug AG zur Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show, am Samstag, den 24. September 2011 nach Laupheim.

Wer auf der Suche nach einem „neuen“ Gebrauchten ist, sollte auf jeden Fall am 24. September 2011 in das Kässbohrer-Werk in Laupheim kommen, denn dort findet der interessierte Besucher die weltweit größte Auswahl an gebrauchten PistenBully. Über 100 gebrauchte PistenBully zu attraktiven Konditionen stehen auf dem Werksgelände in Laupheim für die Kunden bereit und alle in bekannter Kässbohrer-Qualität. Kunden aus aller Welt treffen hier einen kompetenten Ansprechpartner, der sie bei ihrer Auswahl berät. In Laupheim findet garantiert jeder seinen „neuen“ Gebrauchten – natürlich direkt vom Hersteller. Individuell werden gebrauchte PistenBully nach den Vorstellungen und Wün-

schen ihres neuen Besitzers aufbereitet. Als Economy-, Standard- oder Premium-Fahrzeug. Für jeden genau das Passende. Denn die Anforderungen der Gebrauchtfahrzeug-Kunden sind sehr unterschiedlich. Egal, ob der Kunde lieber weitgehend selbst die Fahrzeuge aufbereiten möchte oder die Qualität der PistenBully-Werkstätten vorzieht und damit Garantie für sein Gebrauchtfahrzeug hat.

Economy-, Standard- oder Premium-Fahrzeug

Fahrzeuge der Kategorie „Economy“ werden technisch durchgecheckt und ein ausführlicher Prüfbericht erstellt, der den Kunden

INFOBOX

Wer gerne zur 12. Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show von Kässbohrer kommen möchte, meldet sich einfach bei Herrn Marc Celewitz an (Tel. +49/7392/900-422, Fax -445, E-Mail: marc.celewitz@pistenbully.com). Selbstverständlich können sich die Kunden auch bei Ihrer Landesvertretung anmelden. Die Kässbohrer Geländefahrzeug AG freut sich auf Ihr Kommen!

Für den Fall, dass Interessenten nicht zur 12. Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show kommen können: Unter www.pistenbully.com/used-vehicles/ findet man das ganze Jahr hindurch aktuelle Angebote.



Kompetente Beratung durch das PistenBully-Team

über den Zustand informiert. Die technische und optische Aufbereitung übernimmt der Kunde, der Kosten sparen will, selbst. Die Fahrzeuge der Kategorie „Standard“ erhalten eine Teilreparatur und sind somit sofort einsatzbereit. Ketten und Zusatzgeräte sind ebenfalls technisch in Ordnung. Für den anspruchsvollen Kunden gibt es die

„Premium“-Variante. Diese PistenBully sind nicht nur technisch komplett repariert, sondern sind auch optisch „wie neu“ aufbereitet. Dies schließt die Ketten und Zusatzgeräte natürlich mit ein. Auf Premium-reparierte PistenBully erhält der Kunde die Gebrauchtfahrzeug-Garantie der Kässbohrer Geländefahrzeug AG.

„PistenBully select“

In diesem Jahr stellt die Kässbohrer Geländefahrzeug AG etwas völlig Neues im Rahmen der Gebrauchtfahrzeug-Show vor. Die Branche wartet gespannt auf „PistenBully select“, denn die „Sterne“ sind zum Greifen nah. Ein Grund mehr, nach Laupheim zu kommen!

NEVEPLAST
ARTIFICIAL SHI SLOPES
Neveplast means skiing, snow/boarding and snow/tubing 365 day a year



100%
ARTIFICIAL SNOW
Neveplast the first plastic material as slippery as real snow

DESIGN e-ventti.com

Saubere Technologien



Mit dem Husky E-Motion setzt Prinoth auf diesel-elektrische Lösungen

Mit „Clean Motion“ bezeichnet Prinoth sein Bestreben, die Pistenpräparierung umweltfreundlicher und sauberer zu gestalten.

Durch den Einsatz innovativer Technologien können Effizienzerhöhungen und Leistungssteigerungen bei gleichzeitiger Emissionsreduktion und Ressourcenschonung erzielt werden. Mit der steigenden Notwendigkeit des Umweltschutzes und der Klimaschutz, ist es Prinoth ein besonderes Anliegen, ökonomische Aspekte mit nachhaltigem Wirtschaften zu vereinen.

Ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit

Prinoth stellt sich als einer der Innovations- und Technologieführer aktiv der Herausforderung, die Pistenpflege umweltverträglicher zu gestalten und präsentiert schon heute anwendbare, alltagstaugliche Lösungen. Mit dem Einsatz sauberer Technologien verbindet „Clean Motion“ die Ansprüche ökologischer

und ökonomischer Nachhaltigkeit mit einem gesteigerten gesellschaftlichen Verantwortungsbewusstsein.

Mit dem Husky E-Motion setzt Prinoth auf dieselektrische Lösungen, die voll einsatz- und alltagstauglich sind und den hydrostatischen Antrieb ersetzen. Damit sind bei gleichzeitiger Steigerung der verfügbaren Leistung und des Drehmoments am Antriebsrad Kraftstoffeinsparungen von bis zu 20 % möglich.

Darüber hinaus hat Prinoth mit dem neuen Leitwolf das weltweit erste Euromot III B konforme Serienfahrzeug auf den Markt gebracht. Mit einer Reduzierung des Stickstoffausstoßes um 50 % und einer Verringerung des Feinstaubpartikelausstoßes um 90 % macht Prinoth im Zuge seines „Clean Motion“-Vorhabens die Pistenpflege noch sauberer und umweltfreundlicher.



Fotos: Prinoth

Erreichbarkeit & Kundennähe

Telfs als Service-Drehscheibe für Prinoth



Foto: Prinoth

Ca. 20.000 unterschiedliche Artikel stehen im Ersatzteillager zur Verfügung. Rund 2.500 Palettenplätze und eine Größe von 1.800 m² gewährleisten die weltweite Versorgung der Kunden mit Ersatzteilen.

Mit der Niederlassung in Telfs hat Prinoth eine leistungsfähige Service- und Logistikzentrale inmitten der Alpenregion geschaffen. Das Ersatzteillager und Revisionszentrum für Pistenfahrzeuge sichert aufgrund der zentralen Lage Kundennähe und schnelle Erreichbarkeit.

Idealer Standort

„Telfs eignet sich aufgrund seines Standortes ideal als Service-Drehscheibe und weltweites Logistikzentrum. Innerhalb von zwei Stunden können wir fast jeden österreichischen Kunden erreichen“, erklärt Hans Maierbrugger, Verkaufsleiter bei Prinoth Österreich. So stehen im Ersatzteillager ca. 20.000 unterschiedliche Artikel zur Verfügung. Rund 2.500 Palettenplätze und eine Größe von 1.800 m² gewährleisten die weltweite Versorgung der Kunden mit Ersatzteilen. In den Wintermonaten bleibt das Ersatzteillager sieben Tage die Woche geöffnet. Zudem stellen ein Bereitschaftsdienst und ein Pickup-Service sicher, dass die Auslieferung von

Ersatzteilen innerhalb von 24 Stunden erfolgen kann und Kunden auf Vorbestellung dringend benötigte Ersatzteile auch direkt abholen können. Gleichzeitig werden jährlich bis zu 100 Gebrauchtfahrzeuge revidiert, die anschließend wieder in verschiedenen Skigebieten zum Einsatz kommen. Eine Vielzahl an Servicetechnikern, die vorwiegend im Außendienst tätig sind, warten mehr als 700 Fahrzeuge in Österreich und dem angrenzenden Ausland. Für die Sparte Utility Vehicles wird der Verkauf inklusive Kundendienst für den europäischen Markt ebenfalls von Telfs ausgehend organisiert.

Hohe Investitionen

Am Tiroler Unternehmensstandort der Leitner-Gruppe werden auch die Windkraftgeneratoren für Leitwind produziert und die Seilbahnsessel von Leitner Ropeways hergestellt, aktuell sind über 150 Mitarbeiter beschäftigt. Mit der erst kürzlich fertig gestellten Erweiterung der Produktionshalle wurden weitere 6 Mio. Euro in den Standort investiert.

Redaelli

SEIT ÜBER
100 JAHREN
SICHERHEIT
AN ERSTER
STELLE



Redaelli Tecna S.p.A.
Wire Ropes Division

Via A. Volta, 16
20093 Cologno Monzese (Milano, Italy)
Tel. +39 02 25307219 - Fax +39 02 25307212
wireropes@redaelli.com
www.redaelli.com

Projektbilanz Schweiz

Interview mit Rinaldo Kreuzer über die Sufag-Projekte in der Schweiz 2010/2011



Fotos: Sufag

Sufag Power vor der Eigernordwand



Rinaldo Kreuzer
Geschäftsleiter Sufag
Schweiz

ISR: Welche Projekte hat Sufag Schweiz 2010 realisiert?

Rinaldo Kreuzer: Für die Erweiterung der Beschneiungsanlage „Männlichen Grindelwald“ der Gondelbahn Grindelwald Männlichen AG (GGM) wurde Sufag als Lieferant für die komplette Be-

schneiungsanlage ausgewählt. Insgesamt wurden 36 Schächte, 26 Lanzen Sufag Power Plus im Master Satellitensystem, 5 Sufag Compact Power (davon 3 Gunlifter 4 m und 2 auf Turm 2.5 m) geliefert. Außerdem wurden von Sufag Schweiz die beiden neuen Pumpstationen „Läger“ und

„Ischlag“ errichtet und fünf Pumpen (mit 2 x 355 kW, 200 kW, 75 kW und 22 kW Leistung) sowie eine Kompressorstation mit 315 kW geliefert.

Ebenfalls 2010 wurde für die Bergbahnen Engadin St. Moritz AG die Beschneiungsanlage „Marguns Celerina“ mit dem Ausbau der Kühlstation „Schlattain“ die Schneileistung verbessert.

ISR: Welche Projekte werden von Sufag Schweiz 2011 realisiert?

Rinaldo Kreuzer: Als Folgeauftrag werden für die Bergbahnen Engadin St. Moritz AG die Steuerung und Visualisierung der Beschneiungsanlage Marguns Celerina durch einen Neubau optimiert.

Für die Gondelbahn Grindelwald Männlichen AG wird der Ausbau der Beschneiungsanlage Männlichen Grindelwald fortgesetzt.

Die komplette Beschneiungsanlage (38 Schächte, 30 Lanzen Sufag Power Plus, 4 Sufag Compact Power, 1 Sufag Compact ECO, 5 Gunlifter 4 m) kommt auch diesmal wieder von Sufag sowie eine zusätzliche Pumpstation mit einer 400-kW-Pumpe.

In der Gemeinde Lantsch/Lenz werden für die Beschneiungsanlage des Biathloncenters Lenzerheide 18 Schächte, Gussrohre, Kabelschutzrohre, Elektrokabel, eine Beleuchtungsanlage für Nachtlanglauf, eine Pumpstation mit Kühlturm) geliefert und errichtet. Für die Beschneiungsanlage Bodmi der Firstbahn AG Grindelwald werden 2011 vier Schächte sowie Gussrohre, Kabelschutzrohre, Elektrokabel geliefert.

Weitere Projekte 2011 sind: Der Neubau der Pumpstation „Ziel“ der Beschneiungsanlage „Lauberhorn“ für den Verein Internationale Lauberhornrennen Wengen, der Ausbau der



Ausbau der Kühlstation „Schlattain“ im Jahr 2010



Pumpstation „Läger“ der Beschneigungsanlage Grindelwald Männlichen

Beschneigungsanlage für die Bergbahnen Grösch – Danusa AG Grösch (5 Schächte, 2 Lanzen Sufag S10-4, ein Areco Supersnow) und der Ausbau der Beschneigungsanlage Bettmeralp Bahnen AG Bettmeralp (2 Sufag Compact Power, 6 Lanzen Sufag Power).

ISR: Wie wurde der auf der Interalpin präsentierte neue Schneerzeuger „Peak“ vom Markt aufgenommen?

Rinaldo Kreuzer: Die Energieeffizienz von Schneerzeugern ist seit Jahren ein Dauerthema. Da die Peak in diesem Bereich einen echten Fortschritt gemacht hat, kommt sie durchwegs positiv bei den Kunden an.

ISR: Welches Potential sehen Sie für den Schweizer Markt?

Rinaldo Kreuzer: Die Schlagkraft der Beschneigungsanlagen in der Schweiz muss in Zukunft erhöht werden, sei dies durch Neubauten, Nachbauten oder zum Teil bereits Ersatzbauten. Die Schneegarantie wird vom Gast nicht als tolle Dienstleistung angesehen, sondern als Grundvoraussetzung für eine Buchung gewertet. Daher müssen weitere Investitionen in die Schneegarantie getätigt werden. Der vergangene Winter hat es gezeigt, ohne Schnee steht nicht nur der Lift still, sondern auch die Betten bleiben leer.

JS

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



ReNatura®

Begrünungsmischungen für höchste Ansprüche!

Standortgerechte Saagutmischungen

- Alpinmischungen
- Montanmischungen
- Böschungsmischungen

Alpine Rollrasen

- Sofortiger 100%iger Erosionsschutz
- Zur Begrünung oberhalb der Waldgrenze

Organische Dünger und Kleber

- ReNatura® provideVerde
- ReNatura® Biodünger auf rein pflanzlicher Basis
- GeoTak – organischer Kleber

KONTAKT:

DI (FH) Christian Tamegger
9020 Klagenfurt • Kraßniggstraße 45
Telefon 0463 / 512208
Fax 0463 / 51220885
e-mail: office@saatbau.at



Kärntner
Saatbau

Spannende Projekte

Schweizer Skigebiete vertrauen auf TechnoAlpin.



Die neue Schneilanze V3 überzeugte in ihrer ersten Schneisaison. Der optimierte Lanzenkopf bleibt auch bei ungünstigen Windverhältnissen und Kälte eisfrei.



In Laax kommt die T40 bereits seit dem Vorjahr zum Einsatz. In diesem Jahr werden 45 weitere Propellermaschinen der Modelle T40 und T60 installiert. Alle verfügen über Flügel- und Rohrheizung, um auch bei widrigen Bedingungen schneien zu können.

Im vergangenen Jahr warteten die Schweizer Skigebiete zum Teil vergeblich auf Naturschnee. Nur Skigebiete mit Beschneigungsanlage konnten einen störungsfreien Winterbetrieb gewährleisten. Daher wird in der Schweiz heuer kräftig gebaut. „Die TechnoAlpin Schweiz AG darf in diesem Jahr wieder einige besonders spannende Projekte realisieren. Besonders stolz sind wir dabei auf die große Bandbreite. Vom großen Kartenverbund bis hin zum kleinen Familienskigebiet ist alles dabei“, erklärt Remo Bulgheroni, Leiter der TechnoAlpin Schweiz.

Laax setzt weiter auf TechnoAlpin

2010 wurde in der Weissen Arena Laax ein Großprojekt zur optimalen Versorgung des

Gebietes mit Trinkwasser, zur Nutzung der Wasserkraft für die Ökostromerzeugung und zur Erweiterung der Beschneigungsanlage gestartet. Das Projekt wurde von den Wasserwelten Flims, einem Verbund der Flims Electric AG in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Flims und den Bergbahnen umgesetzt. In diesem Jahr nun gehen die Bauarbeiten an der Beschneigungsanlage weiter. Das Los Grauberg 1b wird in Angriff genommen. 14 V3-Lanzen, sechs T40 und drei T60 sichern hier künftig das Skivergnügen. Wie schon im Vorjahr vertraut Laax auf den Einsatz von PE-Schächten. Nach den positiven Erfahrungen werden auf dem Abschnitt Grauberg 29 davon eingesetzt. Neu gebaut wird auch die Pumpstation Startgels. Sie verfügt über einen Rückspülfilter, zwei Pumpen mit einer Leistung

von je 200 kW und einen Kompressor mit einer Leistung von 250 kW. Pumpen und Kompressor werden mit sinusförmigen Frequenzumformern ausgestattet. Insgesamt gehen in diesem Sommer 45 Propellermaschinen nach Laax. Alle verfügen über eine Flügel- und Rohrheizung, damit auch bei widrigen Bedingungen Schnee in optimaler Qualität erzeugt werden kann. Einige der Lanzen in Laax verfügen über eine stufenlose Durchflussregelung, die durch den Hydromat WO ermöglicht wird. Eine weitere zentrale Pumpstation entsteht im Abschnitt Punt Gronda. Das Wasser kann von hier aus in drei Richtungen gepumpt werden. Damit wird die Wasserversorgung des gesamten Gebietes optimiert. Die Station verfügt über einen Rückspülfilter und leistet 400 kW bzw. 40 l/s. Auch für



Die neue Version der Steuerungssoftware ATASSplus überzeugte die Schweizer Skigebietsbetreiber auf Anhieb. Sie ermöglicht eine einfache Bedienung der Anlage und den effizienten Einsatz der vorhandenen Ressourcen.



Nach den positiven Erfahrungen im Vorjahr setzen die Verantwortlichen in Laax auch in der zweiten Ausbaustufe auf die PE-Schächte in Leichtbauweise.

BESCHNEIUNG

diese Pumpe ist ein sinusförmiger Frequenzumformer vorgesehen. Ebenfalls im Sommer realisiert wird der Abschnitt Alp Dado. Die bestehende Anlage wird durch eine parallele Pumpstation unterstützt, zwei Pumpen leisten je 400 kW bzw. 60 l/s, eine dritte 200 kW bzw. 65 l/s. Der Kompressor bringt eine Leistung von 132 kW. Insgesamt 32 Propellermaschinen werden auf diesem Abschnitt installiert.

Intelligente Beschneigung dank ATASSplus

Eines der Hauptanliegen der Weissen Arena war die Automatisierung der bestehenden Anlage sowie die optimale Nutzung der vorhandenen Ressourcen. Daher entschied man sich bereits im vergangenen Jahr für die TechnoAlpin-Steuerungssoftware ATASSplus. Diese wurde in diesem Frühjahr rundum erneuert. Alle Schneerzeuger lassen sich nun über den Gerätemanager bedienen. Mehrere Schneerzeuger können gleichzeitig ausgewählt und bearbeitet werden. Neu ist zudem die vereinfachte Suche sowie die Filtermöglichkeit. Damit kann auch bei großen Anlagen, wie jener in Laax, der Überblick bewahrt werden.

Das neue ATASSplus macht es auch möglich, dass mehrere Benutzer gleichzeitig im System arbeiten. In den verschiedenen Stationen kann so jeder Mitarbeiter optimal reagieren – ohne Verzögerung. Um auch von den Vorzügen der neuen ATASSplus-Version zu profitieren, unterzeichneten die Verantwortlichen in Laax einen Update-Vertrag für die Software. Alle künftigen Weiterentwicklungen werden damit automatisch in das System integriert.

Schlepplift „Pany“ wird schneesicher

In die Riege der Neukunden der TechnoAlpin Schweiz AG reiht sich der Schlepplift „Pany“ im Westen der Schweiz ein. Mit einem Schlepplift und vier Skipisten gehört der Schlepplift „Pany“ eindeutig in die Kategorie klein aber fein. Da TechnoAlpin für langfristige und flexible Lösungen steht, wurde auch hier besondere Rücksicht auf die lokalen Gegebenheiten genommen. Die Anlage wurde so konzipiert, dass ein weiterer Ausbau möglich ist. Gesteuert wird die Anlage über die Software ATASSplus, die einen schonenden Einsatz der Ressourcen gewährt. Damit ist die Durchflusslimitie-

rung bei den Schneerzeugern standardmäßig konfigurierbar. Die begrenzten Wasserressourcen des Schlepplifts „Pany“ werden so bei jeder Temperatur optimal genutzt. Zudem ermöglicht ATASSplus die Auswertung aller Daten. Temperaturverläufe, Wasserverbrauch oder Betriebsstunden können damit einfach zusammengefasst werden. Ein ausschlaggebender Grund für die Wahl von TechnoAlpin war auch die Stärke der snow experts im Randtemperaturbereich. Die Talstation des Schlepplifts „Pany“ liegt auf 1.330 m, die Bergstation auf 1.550 m. Zwei T40 und drei V3-Lanzen sichern ab der nächsten Saison im Familienskigebiet auch bei Randtemperaturen das Skivergnügen. Die Pumpstation leistet 110 kW und wird ebenfalls von TechnoAlpin geliefert.

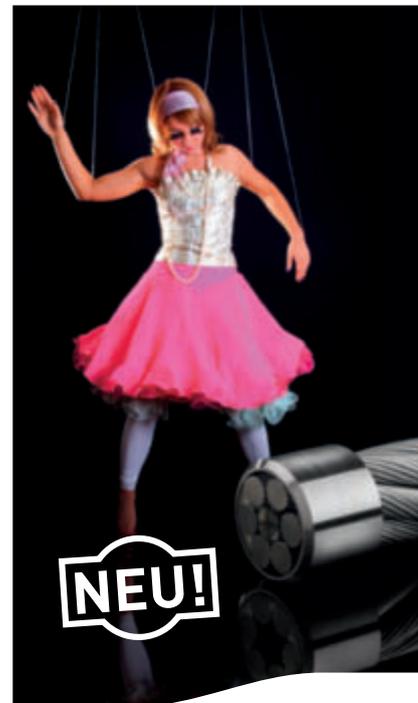
Fiesch-Eggishorn AG rüstet weiter auf

Nach den positiven Erfahrungen der vergangenen Jahre haben sich die Verantwortlichen im Walliser Skigebiet Fiesch-Eggishorn erneut für eine Zusammenarbeit mit der TechnoAlpin AG entschieden. In den nächsten Jahren werden nach und nach drei oder vier Ausbautetappen realisiert. Auf der Panoramapiste werden dabei sowohl Schneerzeuger als auch eine neue Pumpstation installiert. Die neue Pumpenanlage fungiert als Zubringer zum Speichersee und stellt die Redundanz zu der bestehenden Installation sicher. Sie erbringt eine Leistung von 50 l/s bzw. 400 kW und ist mit einem sinusförmigen Frequenzumformer ausgestattet. Ein 55-kW-Kompressor versorgt die neue Lanzenanlage auf diesem Abschnitt, auf dem 14 V3 mit zentraler Luft errichtet werden. Vorgesehen sind auch vier T40 mobil.

Beschneit wird in Zukunft auch die Rückfahrtspiste Brunegga/Brunni der 6er-Sesselbahn Talegga. Da diese Piste bei großen Naturschneemengen lawinengefährdet ist, wird in diesem Bereich auf mobile Beschneigung gesetzt. Zehn Schächte und eine T40 mobil sind für diese Piste vorgesehen. Im ungefährdeten Bereich wird zudem eine T40 auf 3,5-m-Lift fix installiert. In Vorbereitung sind Maßnahmen für die Beschneigung der neuen Piste Talegga. Das Skigebiet Fiesch-Eggishorn bildet gemeinsam mit Riederalp und Bettmeralp den Tarif- und Marketingpool Aletsch Arena. Gemeinsam bieten sie den Skifans 104 Pistenkilometer auf 1.925 bis 2.222 m ü. M. an.

DAS NEUE SOLITEC®

LÄSST DICH NICHT HÄNGEN



SOLITEC® - solide Technologie von TEUFELBERGER.

Unser Beitrag?

Fixierung der Litzen mit den von uns neu entwickelten Profiltrensen.

Der Vorteil?

Minimale Anfangsdehnung und eine hohe Lebensdauer.

Ihr Nutzen?

Sie ersparen sich am Anfang das „Setzenlassen“ des Seils und in weiterer Folge Wartungskosten.

Ihr Sparschwein wird sich freuen.

Teufelberger®

TOGETHER IN MOTION

TEUFELBERGER Seil Ges.m.b.H.
Böhmerwaldstraße 20, 4600 Wels, Austria
T +43 7242 615-0
www.teufelberger.com

Gletscherskigebiete im Wandel

Zukünftig „oben ohne“?

Tagung am 28. September in Klessheim bei Salzburg



Foto: beige stellt

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Ulrike Pröbstl
Institut für Landschaftsentwicklung, Erholung und Naturschutzplanung der Universität für Bodenkultur, Wien

Gletscher gehören zu den Naturphänomenen, die in Zukunft wohl am stärksten durch den Klimawandel betroffen sein werden. In den letzten 100 Jahren wurden deutliche Reduktionen der Gletscheroberflächen gemessen. Aktuelle Studien zeigen einen langfristigen Rückgang in der Fläche bis zu 52 %. Auch in der Gletschermasse wurden Verluste von bis zu 60 % gemessen im Vergleich zu Daten der letzten 150 Jahre (ÖBf 2007).

Glaziologen stellen jedoch auch starke Schwankungen und Unterschiede je nach geografischer Lage der Gletscher fest. Während die Mehrzahl der Gletscher einen nur langsamen, durchschnittlich gleichmäßigen Rückgang zeigt, gibt es einzelne „Rekordhalter“, die von Jahr zu Jahr exponentiell steigende Verluste aufweisen (Fischer 2011).

Da Gletscherdestinationen für den Tourismus eine wichtige Rolle spielen, müssen wir uns mit der zukünftigen Entwicklung dieser Regionen beschäftigen. Im Rahmen der alpenweiten Auszeichnung des „pro natura – pro ski“-Awards wurden 2011 zwei Gletschergebiete als auszeichnungswürdig befunden. Beide Gebiete konnten durch langfristig ausgerichtete Konzepte, umgesetzte Maßnahmen, klare Verantwortlichkeiten für eine Verbesserung der Umweltverträglichkeit und eine hohe Transparenz im Hinblick auf die Öffentlichkeit überzeugen.

Die Entscheidung, zwei Gletschergebiete auszuzeichnen, führte zu einer grundsätzlichen Auseinandersetzung mit dem Thema Gletscherskigebiet und einer möglichen Signalwirkung dieses Awards. Aus diesem Grund sprach sich die Jury dafür aus, die besonders anerkanntesten Leistungen der beiden Skigebiete zu würdigen, darüber hinaus soll jedoch ein weiterer Teil des Preisgeldes für eine interdisziplinäre Tagung verwendet werden, die sich mit der Zukunft und den speziellen Anforderungen der Gletscherskigebiete auseinandersetzt.

Ziel ist es, die öffentliche Aufmerksamkeit auf dieses Thema zu lenken und zu einer ausgewogenen Diskussion beizutragen. In diesem Zusammenhang stellt die Jury klar, dass bestehende Gletscherskigebiete zum aktuellen Angebot in den Alpen gehören und daher zu ihrem umweltverträglichen Betrieb beitragen müssen. Weitere Erschließungen werden jedoch übereinstimmend abgelehnt. Wichtige Themen in diesem Zusammenhang sind die Funktion der Gletscher in der saisonalen Entwicklung von Skigebieten – die frühere Eröffnung der Skisaison bringt hier eine wichtige Stimulation zur Destinationsentscheidung, während der Ganzjahresbetrieb von Experten zunehmend abgelehnt wird. Darüber hinaus ist es vorstellbar, dass Gletscherskigebiete auch im klassischen Winterbetrieb auf Grund ihrer Höhenlage längerfristig zunehmend Wettbewerbsvorteile nützen gegenüber durch den Klimawandel möglicherweise betroffenen niedrigeren Gebieten.

scherskigebiete auseinandersetzt.

Ziel ist es, die öffentliche Aufmerksamkeit auf dieses Thema zu lenken und zu einer ausgewogenen Diskussion beizutragen. In diesem Zusammenhang stellt die Jury klar, dass bestehende Gletscherskigebiete zum aktuellen Angebot in den Alpen gehören und daher zu ihrem umweltverträglichen Betrieb beitragen müssen. Weitere Erschließungen werden jedoch übereinstimmend abgelehnt.

Wichtige Themen in diesem Zusammenhang sind die Funktion der Gletscher in der saisonalen Entwicklung von Skigebieten – die frühere Eröffnung der Skisaison bringt hier eine wichtige Stimulation zur Destinationsentscheidung, während der Ganzjahresbetrieb von Experten zunehmend abgelehnt wird.

Darüber hinaus ist es vorstellbar, dass Gletscherskigebiete auch im klassischen Winterbetrieb auf Grund ihrer Höhenlage längerfristig zunehmend Wettbewerbsvorteile nützen gegenüber durch den Klimawandel möglicherweise betroffenen niedrigeren Gebieten.

Tagung in Salzburg

Anlässlich der Auszeichnung durch den „pro natura – pro ski“-Award sowie der Aktualität dieses Themas veranstaltet die Universität für Bodenkultur Wien in Zusammenarbeit mit der Stiftung „pro natura – pro ski“ deshalb am 28. September 2011 eine Tagung im Kavalierschhaus Klessheim (Salzburg).

In Salzburg diskutieren im Rahmen der Veranstaltung Wissenschaftler, Seilbahnunternehmungen, Vereine und Verbände, welche Wege eingeschlagen werden sollten. Ausgehend von der klimatologischen und glaziologischen Perspektive „Betroffenheit der Gletscher vom Klimawandel“ (Dr. Herbert Formayer, Universität für Bodenkultur Wien) sowie „die Zukunft der Gletscher in den Alpen“ (Dr. Andrea Fischer, Universität Innsbruck) werden neue Ansätze in der touristischen Ausrichtung vorgestellt. Vorträge dazu beschäftigen sich mit der „touristischen Bedeutung in Hinblick auf das Landschaftsbild“ (Dr. Felix Keller, Europäisches Tourismus-Institut) sowie „Kritik und Anforderungen aus Sicht des nachhaltigen Tourismus“



Foto: beige stellt

Univ.-Ass. Dipl.-Ing. Dr. Alexandra Jiricka
Institut für Landschaftsplanung, Erholung und Naturschutzplanung der Universität für Bodenkultur, Wien

(Dipl.-Ing. Matthias Beyer, mas|contour Tourism Consulting).

Am Nachmittag werden Managementmaßnahmen diskutiert, wie mit zukünftigen Herausforderungen konkret umgegangen werden kann – aus Sicht der alpinen Vereine, aber auch aus der Perspektive der Skigebietsentwicklung im hochalpinen Raum.

Erfahrungen aus zwei Skigebieten – „aus Sicht der Skiregion Kaprun/Kitzsteinhorn“ (Ing. Günther Brennsteiner) sowie „aus Sicht der Skiregion Schnalstal“ (Dr. Helmut Sartori) – zu Strategien und bereits ausgezeichneten Maßnahmen werden ergänzt durch Erfahrungen zu „Chancen und Grenzen der Renaturierung von alpinen Rasen über 2000 m“ (Dr. Florin Florineth).

In einem zusammenfassenden Beitrag zu „Möglichkeiten und Ansatzpunkte für nachhaltiges Skigebietsmanagement“ (Dr. Ulrike Pröbstl und Dr. Alexandra Jiricka, Universität für Bodenkultur Wien) sollen kontroverse Standpunkte, aber auch Perspektiven abschließend dargestellt und Entwicklungsoptionen für Gletschergebiete aufgezeigt werden.

Alexandra Jiricka, Ulrike Pröbstl

INFOBOX

Zukünftig „oben ohne“? – Gletscherskigebiete im Wandel - Tagung am 28. September 2011 von 9:00 bis 17:00 Uhr im Kavalierschhaus Klessheim (Wals/Siezenheim) bei Salzburg
Nähere Informationen und Programm:
www.skiaudit.info

Referenzen:

Fischer, A. (2011): Gletscherbericht 2009/2010. In: Bergauf 2/2011, Magazin des Österreichischen Alpenvereins, Innsbruck.

Österreichische Bundesforste AG (2007): Klimawandel und Artenvielfalt – Wie klimafit sind Österreichs Wälder, Flüsse und Alpenlandschaften?

Gute Auftragslage

Johnson Controls festigt seine Position in der technischen Beschneigung in Nord- und Zentraleuropa.

Der Betreiber des Skigebietes von Kubínska Hol'a (Slowakei, Oravská Magura Gebirge) hat Johnson Controls Neige (JCN) die Erweiterung der bestehenden Beschneigungsanlage in Auftrag gegeben. Das Projekt 2011 umfasst eine über 1.000 m lange Erweiterung der Anlage im oberen Bereich des Skigebietes, den Einbau eines Boosters und die Erneuerung der Wasserzufuhrversorgung. Für die Schneeproduktion im oberen Bereich der Pisten von Kubínska Hol'a werden ca. 20 Schneeschächte installiert. Die dazu ausgewählten Schneelanzen sind hauptsächlich Rubis Evolution R10 und einige Borax B6. Alle Lanzen werden durch YB-Ventile gesteuert. Die Wasserversorgung wird durch den Bau einer neuen Pumpstation zur Versorgung des bestehenden Stausees ausgebaut. Zusätzlich wird ein Booster errichtet, um den oberen Teil des Leitungsnetzes zu versorgen. Die Erweiterung der Beschneigungsanlage von Kubínska Hol'a ist der Beweis für das bestehende Vertrauensverhältnis zwischen dem Betreiber und JCN, die 2009 schon die erste Stufe der heuer zu erweiternden Beschneigungsanlage errichtet hat. Die Präsenz von JCN auf dem slowakischen Markt ist mit 21 errichteten Beschneigungs-

anlagen beachtlich. Die älteste ist 1997 in Jasna gebaut worden. Der Betreiber von Jasna wird heuer übrigens auch die bestehende Beschneigungsanlage mit über 3.600 m Feldleitungen für die Beschneigung des oberen Bereiches des Gebietes mit JCN erweitern. Das Projekt 2011 umfasst die Erweiterung der Pisten mit der Installation von 53 neuen automatischen Schneeschächten mit 20 Rubis Evo R6, 16 Rubis Evo R10, 14 Borax und 3 Safyr. Als Ergänzung wird auch ein Booster für die Wasserversorgung des neuen Abschnittes gebaut. Zweck der Erweiterung ist die Beschneigung der durch eine im Bau befindliche Seilbahn neu erschlossenen Pisten.

Johnson Controls in Skandinavien

In Skandinavien hat die schwedische Gruppe SkiStar, Eigentümer und Betreiber mehrerer Skigebieten in Norwegen und Schweden, JCN beauftragt, die Schneeproduktion ihres norwegischen Standortes Hemsedal zu optimieren. Diese Aufgabe erfordert ein äußerst präzises Know-how im Bereich der technischen Beschneigung. Das Projekt umfasst die Aufrüstung von fünf



Foto: Johnson Controls

Johnson Controls erweitert die Beschneigungsanlage des Skigebietes von Kubínska Hol'a um 1.000 m.

bestehenden Maschinenräumen und Pumpstationen der Anlage Hemsedal mit dem Ziel, die Produktionsleistung von 1.000 m³/h auf 1.900 m³/h zu erhöhen und die Wasserverwaltung zu rationalisieren, indem das Ressourcenmanagement dementsprechend neu konfiguriert wird. Im Rahmen dieses Projektes werden insgesamt vier Pumpen eingebaut, zwei neue und zwei Ersatzpumpen. Die neuen Pumpen werden mit Drehzahlregelung gesteuert. Die Steuerungssoftware Liberty wird ebenfalls mit neuen Funktionsparametern aufgerüstet, sodass der Betreiber über die gesamte vollautomatisierte Betriebs- und Produktionskonfiguration verfügt (Übertragen der Wasserressourcen von einem Bereich zu einem anderen, unterschiedliche Produktionsmodi etc.).



SummerWorld





BUTTERFLY



TOWER



NAUTICJET



SKYDIVE



LOOPFAMILY



ROTONDO



SOMMERTUBING

www.borer-lift.ch

www.sunkid.at

BESCHNEIUNG

Gesamte Wintertechnologie aus einer Hand

Demac-Lenko unter dem Dach der Leitner-Gruppe, neu organisiert und mit neuem Logo

Neues Logo und neuer Verwaltungsrat für Demac-Lenko: Wie bereits berichtet, übernahm die Leitner-Gruppe im Januar 2011 gemeinsam mit dem Südtiroler Beschneigungsunternehmen Demac 100% des weltweit im Bereich Beschneigungsanlagen tätigen schwedischen Unternehmens Lenko, einschließlich dessen Tochtergesellschaften in Österreich, Italien, USA und Kanada. Mit dieser neuen Partnerschaft wurde der Grundstein gelegt, die gesamte Wintertechnologie aus einer einzigen Hand zu bedienen und damit noch effizienter auf Kundenwünsche und Service eingehen zu können. Nun stehen die wichtigsten organisatorischen Rahmenbedingungen bei Demac-Lenko. Martin Leitner, Vorstandsmitglied der Leitner-Gruppe

und Verantwortlicher für den weltweiten Leitner-ropeways-Vertrieb, tritt als Präsident des Vorstandes auf. Roland Demetz verantwortet die Bereiche Forschung und Entwicklung sowie Produktion. Neu in der Führungsmannschaft ist Andreas Dorfmann, bis dato als Geschäftsführer am Kronplatz tätig, welcher sich künftig als Vorstand für Marketing und Vertrieb bei Demac-Lenko verantwortlich zeichnet. Neu auch das Logo; es verwendet Teile der jeweils bekannten Logos und verdeutlicht auch optisch die Verschmelzung des neuen Unternehmens. Die neue weltweite Verkaufsorganisation wird an das Leitner-Prinoth-Modell angelehnt und mit Zentrum in Telfs in Österreich aufgebaut. Zentrum für Forschung & Entwick-



Foto: Leitner Technologies

Die neue Führungsmannschaft von Demac-Lenko: Andreas Dorfmann, Martin Leitner und Roland Demetz (vlnr)

lung sowie Produktionsstandort wird Wolkenstein in Südtirol sein. Darüber hinaus bleibt Östersund in Schweden als Produktionsstandort sowie Verkauf Skandinavien erhalten.

Ziel ist es, Demac-Lenko innerhalb der nächsten Jahre zum Marktführer im Bereich Beschneigung zu etablieren und zu einem soliden Standbein der Unternehmensgruppe Leitner zu entwickeln.



GO-INTERNATIONAL ÖSTERREICH STAND AUF DER ISPO/ALPITEC CHINA 2012



Österreichische Beteiligung auf der größten Wintersportmesse Asiens

Die ISPO Winter China in Peking ist die größte und bedeutendste Wintersportmesse in Asien, und DER Treffpunkt für die chinesische Alpin- und Wintersportindustrie. Die Messe ist nicht nur Fixpunkt für Ressortbetreiber, Importeure und Händler, sondern auch ein wahrer Publikumsmagnet für chinesische Wintersportler. Aussteller aus aller Welt präsentieren im Rahmen der Messe ihre Produkte für den aufstrebenden asiatischen Sportartikelmarkt. Die Messe bietet eine professionelle Plattform für den Austausch und Kommunikation in der internationalen Welt des Sports zwischen Sportlern, Händlern und Herstellern. Auch 2012 wird die ISPO wieder gemeinsam mit der alpinen Infrastrukturmesse ALPITEC abgehalten, was der Veranstaltung zusätzliche Attraktivität verleiht.

Bereits zum vierten Mal wird Österreich 2012 mit einem go-international Österreich Stand auf der Messe vertreten sein und bietet auf diese Weise österreichischen Unternehmen eine ideale Plattform, um das enorme Potential des chinesischen Marktes auszuschöpfen. Bereits jetzt gibt es mehr als 300 Skigebiete in China, knapp 700.000 Chinesen beginnen jährlich mit dem Skisport. Von der qualitativ hochwertigen Sportausrüstung, der kälteresistenten Bekleidung, bis hin zu technischen Pistenausstattungen und Know-how zur Prozessoptimierung - der Bedarf an innovativen sowie qualitativ hochwertigen Produkten und Dienstleistungen „made in Austria“ ist entsprechend groß.

Eckdaten go-international Österreich Stand 2011:

Bekannte Unternehmen aus Österreich wie Fischer, Atomic, Head, Skidata, Doppelmayer, Hagan, Sufag, Zanier, Dee Luxe und Silhouette nutzten im Februar 2011 in Peking das Angebot, sich am go-international Österreich Stand auf knapp 200 m² dem anwesenden Fachpublikum eindrucksvoll zu präsentieren.

go-international Österreich Stand 2012:

Auch im Jahr 2012 wird österreichischen Unternehmen wieder die Möglichkeit geboten, sich zu günstigen Konditionen am go-international Österreich Stand der AUSSENWIRTSCHAFT ÖSTERREICH (AWO) zu beteiligen. Nutzen Sie unser umfangreiches Serviceangebot für Ihren weltweiten Geschäftserfolg und kontaktieren Sie uns!

Nähere Informationen:

Wirtschaftskammer Österreich
Mag. Marion Tschernutter
AWO-Messen
T +43 590 900 3500
E marion.tschernutter@wko.at



INTERLAVEX 2011

INTERLAVEX 2011
LIPTOV ARÉNA



4. – 6. Oktober 2011

**LIPTOV ARÉNA - Aquapark Tatralandia
Liptovský Mikuláš, Slowakische Republik**

Veranstalter:



LAVEX, Lanovky a vleky, M. Pišúta 5
031 01 Liptovský Mikuláš, Slowakische Republik
e-mail: lavex@lavex.sk, <http://www.lavex.sk>
Tel.: +421/44/5520 460, 5621 682, fax: +421/44/5522 017

**13. Internationale Ausstellung der Bergtechnologie
&**

40. Tage der Seilbahnen und Schlepplifte

- Straßen-, Kommunal- und Winterdienst
- Seilbahnen und Schlepplifte
- Pisten- und Loipenpflege, Pistensicherheit
- Beschneigung
- Kassen- und Zutrittssysteme
- Gästeinformation und Funkanlagen
- Arbeitssicherheit, Bergung und Rettung
- Arbeitsschutzmittel
- Sportartikel

Die einzige Ganzjahres-Tubing-Anlage der Schweiz

Das als ganzjähriger Anziehungspunkt für Familien bekannte Ausflugsziel am Pilatus erweitert sein Angebot mit einer Ganzjahres-Tubing-Anlage von SunKid-Borer.

Viele neue Projekte von SunKid-Borer befinden sich zur Zeit in der Umsetzungsphase. Aufgeteilt auf verschiedene Orte wie beispielsweise Anzère, Leukerbad, Crans-Montana oder Grindelwald werden in diesem Sommer/Herbst annähernd 1.000 m an neuem Zauberteppich auf Schweizer Boden installiert.

Ein Anfang des Sommers abgeschlossenes Projekt wurde bereits seiner Bestimmung übergeben: die von SunKid-Borer errichtete Ganzjahres-Tubing-Anlage am Pilatus. Nahe Luzern ist der Pilatus der ideale Erlebnisberg für Groß und Klein. Unter anderem erreichbar mit der steilsten Zahnradbahn der Welt, erschließt sich dem Besucher vom Gipfel aus eine atemberaubende Aussicht über die Seen der Umgebung sowie 73 alpine Gipfel. Am Berg trifft man nicht nur auf Sportler jeglicher Couleurs, sondern auch viele Familien schätzen das breit gefächerte Freizeitangebot für erholsame Stunden. Mit der Sommer-Rodelbahn, dem Pilatus Seilpark sowie dem Snow & Fun steht den Gästen ein umfangreiches Sommer- und Winterangebot zur Verfügung. Als Abrundung in Richtung des jüngeren Publikums (drei bis zwölf Jahre) entschieden sich die Betreiber nach zweijähriger Marktbeobachtung für eine Tubing-



Foto: D. Zibung - Pilatus Bahnen AG

Ein Zauberteppich mit Gliederkette bringt die Passagiere wieder zum Start der Tubinganlage.

Anlage von SunKid-Borer. Die eigentliche Umsetzung wurde dann im Frühsommer binnen zehn Wochen abgewickelt.

Die rasante Fahrt auf der 60 m langen Riesenrutschbahn mit drei eingebauten Steilwandkurven ist ein atemberaubender Spaß für Kinder und Erwachsene. Das Besondere an dieser Anlage ist nicht nur die ganzjährig geplante Nutzung, sondern auch eine neue Form der Tarifeinhebung.

Anstatt wie sonst üblich pro Fahrt zu bezahlen, können die Gäste beim Pilatus-Tubing den Tube für einen gewissen Zeitraum mieten. „Die Tubes können auf mehrere Personen übertragen werden. Durchschnittlich mieten zwei bis drei Personen einen Tube und wechseln sich gegenseitig ab“, zeigt sich Patrik Zibung als Leiter der Freizeitanlagen am

Drei Steilkurven auf der Strecke sorgen für jede Menge Action.

Pilatus sehr zufrieden mit diesem System. So lassen sich auch ältere Kinder oder Erwachsene zu einer Fahrt „hinreißen“ – und haben dabei großen Spaß.

Immerhin geht es direkt ab der Startrampe sofort zügig los. Drei Steilwandkurven sorgen entlang der Strecke für großen Spaß, da sich durch diese der Tube zu drehen beginnt. Am Ende der 60 m langen Strecke wartet dann bereits der 48 m lange Zauberteppich mit Gliederkette darauf, die Passagiere erneut nach oben zu befördern.

TECHNISCHE DATEN

GANZJAHRES-TUBING-ANLAGE PILATUS

Zauberteppich

Länge	48 m
Geschwindigkeit	bis zu 0,7 m/s
Steigung	16 %
Antriebsleistung	7,5 kW
Gliederkette	600 mm breit
Förderleistung	bis zu 1.900 P/h

Tubingbahn

Länge	ca. 60 m
3 Steilkurven	
Gefälle	ca. 14 % (ohne Startrampe)



Österreichs Seilbahnen im Sommer

Im Sommer 2010 konnten die österreichischen Seilbahnen 10,3 Mio. Sommergäste anlocken, welche 29,8 Mio. Beförderungen in Anspruch nahmen. An rund 26.000 Betriebstagen wurde ein Kassenumsatz von 95,6 Mio. Euro gemacht.

Insgesamt 204 Seilbahnunternehmen waren 2010 im Sommerbetrieb, davon sieben Unternehmen mit Gletscherbetrieb. Die Seilbahnen sind überwiegend Klein- und Mittelbetriebe (knapp 70 % der Unternehmen erzielen weniger als 4,5 Mio. Euro Jahresumsatz).

Dass sich dabei beim Kassenumsatz (minus 3,3 %) sowie bei den Betriebstagen (minus 3,4 %) moderate Rückgänge in etwa gleicher Höhe ergaben, lag vor allem an den Witterungsbedingungen. Denn während der Sommerferienzeit 2010 und generell im Sommer 2010 gestalteten sich die Witterungsverhältnisse teilweise nicht sehr seilbahnfreundlich. Bessere Vorverkäufe zu Beginn der Sommersaison und ein starker Oktober mit einem guten Einstieg in die Gletscher-Skisaison konnten die Umsatzrückgänge jedoch in Grenzen halten.

Bei den Ersteintritten verzeichnet die Branche einen relativ deutlichen Rückgang von 11,7 % auf 10,3 Mio. Euro. Unter Ersteintritten versteht man Gäste, die an einem Tag das erste Mal die Aufstieghilfen benutzen.

Sommer als zweites Standbein

Betrachtet man die Entwicklung über die gesamte Zeitreihe, so offenbart sich das Potenzial des Sommers, zu einem zweiten Standbein der Seilbahnbranche zu werden.

Alleine, dass sich die Ersteintritte (von 6,2 Mio. auf 11,7 Mio.) sowie der Kassenumsatz (von 50,3 Mio. auf 98,8 Mio. Euro) von Sommer 2001 auf Sommer 2009 nahezu verdoppelt haben, ist ein Beweis dafür, dass der Sommer in luftigen Höhen gefragt ist und Österreichs Seilbahnen auch in der warmen Jahreszeit deutlich an Bedeutung gewinnen.

Ausgezeichnete Österreichische Sommerbahnen

Mit der Initiative der „Ausgezeichneten Österreichischen Sommerbahnen“ konnte neben den Besuchereffekten auch eine umfassende Sensibilisierung bewirkt werden.

Die Zahlen sprechen für sich: Im Vergleich zu nicht-zertifizierten Sommer-Bergbahnen, die durchschnittlich 25.000 bis 35.000 Gäste in der Saison befördern, können „Ausgezeichnete Österreichische Sommer-



Ihre Seilschaft

Grosse, herausfordernde und professionelle Leistungen werden im Team erzielt. Wir sind Ihre Seilschaft von der Projektierung, Fabrikation, Montage bis zur Servicearbeit. Kundenwünsche sind unser Metier.



www.seilbahnen.ch



www.seilmontagen.ch



www.lawinenwaechter.ch

**INAUEN
SCHÄTTI**

Tschachen 1 · CH-8762 Schwanden · Tel. +41 55 647 48 68 · Fax +41 55 647 48 69
info@seilbahnen.ch · www.seilbahnen.ch

bahnen“ dank der Zertifizierung und ihrer Bemühungen um vielfältig und zusätzliche Erlebnisprogramme durchschnittlich 60.000 bis 100.000 Gäste (manche gar 160.000) in der Saison verzeichnen.

Qualitätssiegel

Das Qualitätsgütesiegel „Ausgezeichnete Österreichische Sommerbahn“ wird vom Marketing Forum des Fachverbandes der Seilbahnen Österreichs verliehen. Diesem Qualitätsnachweis geht ein umfangreicher Betriebs-Check durch einen externen Prüfer voran. Für die Zertifizierung muss jeder Be-



trieb einen mehr als 100 Punkte umfassenden Kriterienkatalog erfüllen, der die Basis für ein hochwertiges Angebot am Berg ist.

Spezielles Erlebnisangebot

Nach strengen Kontrollen dürfen mittlerweile 42 heimische Seilbahnen das Gütesiegel



Foto: WKÖ

führen. Diese sind in der „Arbeitsgruppe Ausgezeichnete Österreichische Sommerbahnen“ organisiert und führen gemeinsam österreichweite, aber auch regionale Marketingaktionen in Kooperation mit den Landestourismusorganisationen durch. Dabei richten sich die Seilbahnen an zielgruppenorientierten Themen aus, die von der Arbeitsgruppe Sommerbahnen entwickelt wurden.

„Jedem Gast sein individuelles Bergerlebnis“ – diesem Motto fühlen sich die „Ausgezeichneten Österreichischen Sommerbahnen“ verpflichtet. So ist jedem „Themenberg“ ein spezielles Erlebnisangebot zugeordnet, das sich auf unterschiedliche Gästegruppen konzentriert:

- Family-Berg
- Fit- & Gesund-Berg
- Abenteuerberg
- Panorama-/Naturerlebnisberg
- Genuss-Berg
- Kunst- & Kultur-Berg

Erfahrungsaustausch der „Ausgezeichneten Österreichischen Sommerbahnen“

Einmal pro Jahr treffen sich die Mitglieder der „Ausgezeichneten Österreichischen Sommerbahnen“ zu einer ERFA-Tagung mit dem Ziel, die Angebote einzelner zertifizierter Betriebe vorzustellen sowie im Rahmen einer Strategiesitzung zukünftige Maßnahmen zu beschließen und Experten für Vorträge zu spezifischen Themen einzuladen.

Bei der diesjährigen ERFA-Tagung, an der 45 Seilbahnbetreiber und -mitarbeiter von 21 ausgezeichneten Sommerbetrieben teilgenommen haben, wurden die attraktiven und

AUSGEZEICHNETE ÖSTERR. SOMMERBAHNEN

BUNDESLAND	BERGBAHN
Vorarlberg (4 zertifizierte Betriebe)	Bergbahnen Diedamskopf
	Dornbirner Seilbahn – Karren
	Klostertaler Bergbahnen – Sonnenkopf
	Pfänderbahn
Tirol / Osttirol (19 zertifizierte Betriebe)	Alpbacher Bergbahnen
	Alpinolino Westendorf
	Bergbahnen Brixen im Thale
	Bergbahnen Ellmau-Going
	Bergbahnen Fieberbrunn
	Bergbahnen Fiss-Ladis
	Bergbahnen Söll-Hexenwasser
	Hintertuxer Gletscher, Zillertaler Gletscherbahnen
	KaiserWelt Scheffau-Brandstadl
	Leoganger Bergbahnen
	Lienzer Bergbahnen AG
	Mayrhofner Bergbahnen – Ahornbahn
	Mayrhofner Bergbahnen – Penkenbahn
	Innsbrucker Nordkettenbahnen Betriebs GmbH
	Seilbahn Komperdell GmbH
	Spieljochbahn – Fügen
	Tannheimer Liftgesellschaft
Tiroler Zugspitzbahn	
Wintersport Tirol AG – Stubaitaler Bergbahnen	
Salzburg (12 zertifizierte Betriebe)	Aberg-Hinterthal Bergbahnen
	Rofanseilbahn
	Alpendorf Bergbahnen
	Gasteiner Bergbahnen – Schlossalmbahn
	Gasteiner Bergbahnen – Stubnerkogel
	Kodok, Reiterkogel – Bergbahnen Saalbach Hinterglemm
	Kohlmais, Montelinos Erlebniswelt – Saalbacher Bergbahnen
	Mountainbike-Park Flying Mozart – Bergbahnen Wagrain
	Grafenbergbahn – Bergbahnen Wagrain
	Rauriser Hochalmbahnen
	Schmittenhöhebahn
Kitzsteinhorn – Gletscherbahnen Kaprun	
Kärnten (3 zertifizierte Betriebe)	Gerlitzten Bergbahn
	Bergbahnen Nassfeld Pramollo AG
	Turracher Höhe GmbH
Steiermark (3 zertifizierte Betriebe)	Planai-Hochwurzten-Bahnen
	Mariazeller Schwebbahn – Mariazeller Bergwelle
	Schöckl Seilbahn
NÖ (1 zertifizierter Betrieb)	Bergbahnen St. Corona



ERFA-Tagung der „Ausgezeichneten Österreichischen Sommerbahnen“ am Kitzsteinhorn

erlebnisreichen Sommerangebote der Gletscherbahnen Kaprun und der Schmittenhöhenbahn in Zell/See besichtigt.

Dieses Jahr gab es interessante und themenbezogene Vorträge von Dr. Georg Hoffmann vom Oberlandesgericht Innsbruck zum Thema „Haftung am Sommerberg“ sowie von Jens Wiesehöfer von Deutschlands größtem Jugendreiseveranstalter RUF, der zum Thema „Professionelle Jugendangebote“ referierte.

Hohe Investitionen

Um dem Gast einen Mehrwert zu bieten, haben gerade die Gletscherbahnen Kaprun sowie die Schmittenhöhenbahn ihr Sommerangebot am Berg ausgebaut und dafür in den letzten beiden Jahren enorme Summen investiert.

■ Panorama- und Naturerlebnisberg Kitzsteinhorn – Gletscherbahnen Kaprun: Insgesamt 6,5 Mio Euro wurden in das neue und einzigartige Gletscher- und 3000er-Erlebnis Kitzsteinhorn investiert.

Auf gut 3.030 m wird den Gästen ein atemberaubender Ausblick auf die rundumliegende Bergwelt geboten. Außerdem bietet der Panorama- und Naturerlebnisberg seinen Gästen eine Erlebnisvielfalt durch Wanderung über den Gletscher zur Eisarena, einem Erlebnisbereich mit Iglus, Rutschbahnen, Spiel-Pistenbully, Ice-Bar und Schneestrand.

■ Family-Berg, Panorama-/Naturerlebnisberg Schmittenhöhebahn: Unweit der Areitbahn-I-Bergstation startet der Familien-Erlebnispfad Schmidolins Feuertaufer, der im Sommer 2010 eröffnet wurde. Die Investitionssumme für diesen erlebnisreichen Themenwanderweg beläuft sich auf etwa 300.000 Euro. Für den Ausbau von zwei weiteren Stationen und des Schmidolins Kletterparks wurden für diesen Sommer weitere 90.000 Euro investiert.

Die Auffahrt mit der stylischen Schmittenhöhebahn im Porsche Design bietet einen weiteren Höhepunkt der Ausgezeichneten Sommerbahn in Zell am See. Mit Wanderungen entlang der neu gestalteten Höhenpromenade mit ihren vielen Aussichtsplattformen und Schautafeln werden zahlreiche Attraktionen für die ganze Familie geboten.

Nähere Infos zu den „Ausgezeichneten Sommerbahnen“ unter: www.seilbahnen.at.



Seit über 40 Jahren

Kommando-, Technik- und Kassenkabinen nach Mass!

Vorteile

- Schlüsselfertig
- Form, Farbe und Grösse frei wählbar
- Brandschutzausführung

Hugo Wolf AG
Allmendweg 1+1a
CH-3662 Seftigen
Tel. +41 (0)33 345 26 66
Fax +41 (0)33 345 72 66
info@fiberglass.ch
www.fiberglass.ch



wolfskabinen

STEURER SEILBAHNEN

SO INDIVIDUELL WIE IHRE HERAUSFORDERUNG.

Jedes einzelne Seilbahnprojekt ist eine Pioniertat. Gemäß diesem Motto fertigt Steurer bereits seit 1924 maßgeschneiderte Seilbahn- und Transportlösungen, die sich zu 100 % nach den gegebenen Anforderungen, Zielsetzungen und Bedingungen vor Ort richten. Das ist Maßarbeit, die Qualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit transportiert!



Ludwig Steurer Maschinen und Seilbahnbau GmbH & Co KG
Hemessen 153 | 6933 Doren/Austria
Steurer Seilbahnen AG
Fabrikstrasse 9 | 8755 Ennenda/Switzerland
E-Mail: info@steuerer-seilbahnen.com
www.steurer-seilbahnen.com



Foto: Manova

Mag. Klaus Grabler

Ohne Qualität kein Preis

Leichter wird es nicht! Ein kleines Ratespiel zu Beginn: Wann fallen Schwächen im Angebot weniger auf, bei steigender Nachfrage oder stagnierender Nachfrage?

Nicht schwierig, klarerweise bei steigender Nachfrage.

Wächst ein Markt bzw. die Nachfrage, fällt für jeden automatisch genug ab und alle erfreuen sich an einem Stück vom Kuchen. Wird der Kuchen aber nicht größer und mehr wollen davon haben, werden die Stücke wohl kleiner. Nach guten Jahren mit Wachstumsraten bei den Ersteintritten verzeichnen wir in den letzten drei Jahren aber eine eher stagnierende Nachfrage; zwar auf hohem Niveau, aber dennoch nicht mehr wachsend. Zwar belegen unsere Studien ein nicht geringes Interesse am alpinen Wintersport in den unterschiedlichsten Märkten und auch bislang deutlich unterschätzte Skifahrerzahlen, doch treten auch immer mehr Mitbewerber mit immer besserem Angebot auf den Markt. Aktuell sieht es so aus, als würde das Angebot mindestens so schnell wachsen wie die Nachfrage.

Wer wird gewinnen?

Damit wird aber auch klar, dass man sich stärker mit dem Markt auseinandersetzen sollte. Wer wird zukünftig gewinnen? In welche Richtung gehen die Trends, was wird zukünftig entscheidend sein? Das sind Fragen, die ich auch immer wieder gestellt bekomme. Natürlich kann ich nicht in die Zukunft blicken, aber zumindest sachlich an die Frage herangehen. Dazu lohnt sich ein Blick auf den Markt – also die Kunden und ihre Entscheidungen für ein Skigebiet. Schließlich wird jedes Jahr viel investiert; wird ebenso viel überlegt, wie man den Markt richtig und effizient bearbeitet?

Das Kundenfundament: Qualität

Aus unseren Gästebefragungen in Skigebieten (SAMON) wissen wir, dass rund 40 %

der Gäste absolute Stammgäste sind, also jedes Jahr kommen. Das werden die wohl kaum tun, wenn das Skigebiet bzw. das Angebot vor Ort nicht gefällt. Damit ist aber noch lange nicht Schluss mit der Wirkung der Qualität vor Ort. Denn auf der anderen Seite haben wir je nach Skigebiet nur ca. 20 bis 40 % Erstbesucher, also Gäste, die tatsächlich das erste Mal in das Skigebiet kommen. Alle anderen, also fast drei von vier Gästen kommen bereits aufgrund der Erfahrung. Heißt das, dass also rund 70 % über Qualität kommen? Nein, das unterschätzt den Einfluss der Qualität noch. Warum? Ganz einfach, weil auch die Erstbesucher vielfach wegen der Qualität kommen. Wie das geht? Das funktioniert so, dass sie von Freunden, Bekannten oder der Familie hören, dass es da ganz wunderbar sei. Wer erzählt nicht gerne nach einem gelungenen Urlaub im Büro, am Stammtisch oder in geselliger Runde vom gelungenen Urlaub. Und das ist natürlich sehr fein fürs Marketing. Überzeugen wir die Gäste vor Ort, werden sie zu Promotoren und empfehlen uns weiter; viel glaubwürdiger als alle Agenturen und Marketingleute das zusammenbringen. In den heutigen Zeiten wird der Effekt noch stärker, man denke nur an die „social networks“, wo Empfehlungen ganz leicht an eine riesige Menge von „Freunden“ gelangen können.

„Fahrt dort nicht hin“

Umgekehrt bedeutet das aber auch eine Riesengefahr. Passt es vor Ort nicht, sind die Gäste nur noch viel mehr bereit, alle ihre Freunde vor einem Besuch zu warnen. Damit wird aber auch klar: Je mehr Promotoren und je weniger Negative wir vor Ort erzielen, desto leichter wird es am Markt werden. Die amerikanischen Skigebiete haben bereits aufgezeigt, dass diese Weiterempfehlungsraten ganz maßgeblich für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg sind. Das ist auch kein Wunder, denn Nachteile hierbei müssen durch verstärktes Marketing und Investitionen abgefangen werden. Ansonsten heißt es: Ist die Weiterempfehlung schlechter, wird man Marktanteile verlieren. Und das kann in Zeiten stagnierender Nachfrage tatsächlich sehr problematisch werden.

Messung von Kundenzufriedenheit

Umso erstaunlicher ist es, wie viele Bahnen sich nach wie vor den Luxus leisten, keinerlei Messung ihrer Servicequalität durchzuführen. Den Bahnen in Österreich stehen mit den Tools WEBMARK und SAMON Tools zur Verfügung, die um kein oder relativ wenig Geld die Marktwirkung überprüfen lassen; sei es hinsichtlich der Nachfrage- bzw. Marktanteilsentwicklung oder hinsichtlich der Kundenzufriedenheit und Weiterempfehlung bzw. der Ansatzpunkte für die Optimierung.

Net Promoter Score

In SAMON z. B. wird ein Wert ausgewiesen, wie viele Promotoren wir im Skigebiet zu Wege bringen und davon werden die Negativen abgezogen. Dieser Netto-Wert, genannt Net Promoter Score (NPS), zeigt dann auf, wie die zukünftige Nachfrage sich wohl entwickeln wird. Dies lässt sich dann für einzelne Märkte und Gästetypen differenzieren und somit klar Defizite oder Stärken erkennen. Wir haben bereits ausreichend Beispiele, wo ein Nachfrageeinbruch (in Segmenten) ganz klar aus diesem NPS abgelesen werden kann. Reagiert man früh und sieht sich die sensiblen Punkte bei den Gruppen mit niedrigem NPS an, kann man das gezielt verhindern.

Marketing gar nicht notwendig?

Einen Schluss sollte man dennoch nicht ziehen: dass Marketing deshalb gar nicht mehr notwendig sei. Erstens sind rund 20 bis 30 % der Gäste neu zu gewinnen, was natürlich auch über Werbung, Vertrieb und Verkauf geht, und zweitens ist auch bei Wiederbesuchern immer wieder ein Impuls zu setzen. Selbst zufriedene Kunden kommen nicht automatisch wieder. Sie benötigen Erinnerungen und Impulse, um die Entscheidung zu fällen, Unterstützung, dass sie das Richtige entscheiden etc.

Der Unterschied ist: Mit vielen Promotoren am Markt wird das deutlich leichter fallen als bei vielen Negativen!

Klaus Grabler

InKürze

... und jetzt noch schnell ins Internet www.isr.at

FORSCHUNGSOFFENSIVE IN ALPBACH

Doppelmayr verpflichtet sich gemeinsam mit zehn anderen renommierten Unternehmen zu 20 % höheren Forschungsausgaben.

Das ist der Inhalt der Deklaration "Innovationsland Österreich", die bei den Alpbacher Technologiegesprächen Ende August von Innovationsministerin Doris Bures und Vertretern der elf Betriebe unterzeichnet wurde. "Ich freue mich über diesen Schulterschluss zwischen Wirtschaft und Staat. Denn nur gemeinsam können wir zur führenden Forschungsation werden", so die Ministerin, die hofft, dass weitere Unternehmen diesem Beispiel folgen werden.



Foto: C. Klöbucsar

Im Rahmen der Technologiegespräche in Alpbach erklärte Christoph Hinteregger von Doppelmayr den neuen Sicherheitsbügel. Rechts Dr. Gabriele Ambros, Präsidentin Forschung Austria und geschäftsführende Gesellschafterin Bohmann Verlag, und links TU-Rektor Univ.-Prof. Dr. Peter Skalicky



Foto: beige stellt

JUBILÄUM

Johann Haselsberger feierte 70er

Johann Haselsberger

Am 31. Juli 2011 feierte Kommerzialrat Johann Haselsberger, der Geschäftsführer der Bergbahnen Scheffau Ges.m.b.H. & Co KG und Vorstand der Bergbahn Brixen im Thale AG, seinen 70sten Geburtstag.

Im Jahre 1972 wurde die Bergbahn Scheffau am Wilden Kaiser GmbH & Co KG gegründet, bei der er als alleiniger Geschäftsführer bestellt wurde. Bereits 1974 wurde in der heutigen SkiWelt Wilder Kaiser – Brixental auf Initiative von Johann Haselsberger ein gemeinsamer Skipass eingeführt. Neben vielen Vereins- und Funktionärstätigkeiten war Johann Haselsberger von 1990 bis 2005 Mitglied des Fachverbandes der Seilbahnen in der Bundeswirtschaftskammer. Im Jahre 2002 erhielt er die Auszeichnung „Kommerzialrat“ und heuer wurde ihm von der Gemeinde Brixen im Thale der Ehrenring verliehen.

AUSZEICHNUNG

Gian Franco Kasper erhält den Best of the Alps Award 2011



Foto: Best of the Alps

Gian Franco Kasper

Gian Franco Kasper, Präsident des Internationalen Ski Verbands (FIS), ist der Laureat des Best of the Alps Award 2011.

„Gian Franco Kasper hat sich in seiner beruflichen Tätigkeit mit großem Erfolg für die Sache des Tourismus und Sports engagiert. Verträglichkeit von Umwelt und Wirtschaft, Reformen, Ressourcenerhalt und Sicherheit liegen ihm dabei besonders am Herzen“ begründet Markus Tschoner, Präsident von Best of the Alps, die Auszeichnung und ergänzt: „Er ist eine große Persönlichkeit, die dem Sport mit Leidenschaft dient und er ist doch kein Funktionär. Er ist ein Visionär. Oder, wie er liebenswürdig in der Presse schon einmal genannt wird, ein „FIS-ionär“. Der Best of the Alps Award ist eine Auszeichnung der zwölf Mitglieder von Best of the Alps – Classic Mountain Resorts. Er wird jährlich an Persönlichkeiten für ihre außergewöhnlichen Verdienste um Sport, Tourismus und das kulturelle, gesellschaftliche und politische Leben in den europäischen Alpen verliehen. Der Best of the Alps Award 2011 wird am 15. Dezember 2011 in St. Moritz übergeben.

TODESFALL

Peter Loipolder verstorben



Foto: beige stellt

Peter Loipolder

Tief betroffen und voller Mitgefühl für seine Angehörigen trauert die Firma LST Loipolder Seilbahntechnik um ihren Chef, Peter Loipolder. Er starb nach schwerer Krankheit am 22. Juni 2011. Mehr als 100 Seilbahnen tragen bisher die Handschrift des bayerischen Unternehmers. So findet man Loipolder-Aufstiegshilfen von skandinavischen Skigebieten über mitteldeutsche Hänge bis zur Erlebnis-Seilbahn in Korea.

Bei allem Erfolg hatte Peter Loipolder immer ein offenes Ohr für die Nöte der „kleinen“ Lift-Betreiber.

So hat er mit seinem Erfindungsreichtum dazu beigetragen, dass viele kleine und „exotische“ Seilbahnen wirtschaftlich weiterbetrieben werden konnten. Er war Freund, Berater und Chef zugleich. Nun liegt es an seinem langjährigen Team unter der Leitung von Peter Glasl, das Erbe weiter zu tragen und die Geschäfte in seinem Sinne weiter zu führen.

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



Dr. Christoph Haidlen
Experte für Seilbahnrecht

Flächenberechnung in UVP-Verfahren

Wie berichtet (ISR 3/2011, S 56, bzw. mein Seilbahnrecht-Newsletter 02/2011 vom 10. 6. 2011), ist zuletzt eine Entscheidung des VwGH ergangen, in welcher geklärt wurde, welche Flächen einzurechnen sind, um die UVP-Pflicht eines Projekts zu beurteilen.

Auf Grund diverser Anfragen aus der Branche wird in der Folge die aktuelle Rechtslage zur Flächenberechnung gemäß UVP-Gesetz dargestellt.

Grundsatz

Nach den Bestimmungen des UVG-Gesetzes (UVP-G) ist nicht für jedes Skipisten-Projekt „automatisch“ ein UVP-Verfahren durchzuführen. Voraussetzung für die Einleitung eines Verfahrens ist, dass das Projekt eine gewisse Fläche übersteigt: Wird im Zuge der Erschließung eines Skigebietes eine Fläche von mindestens 20 ha bzw. bei in einem schutzwürdigen Gebiete von mindestens 10 ha in Anspruch genommen, so kommt das UVP-Gesetz zur Anwendung (Anhang 1 Z 12 UVP-G). Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass Skigebietszusammenschlüsse laut Absicht des Gesetzgebers immer als ein gemeinsames Vorhaben zu beurteilen ist, d. h. es sind dann sämtliche Flächen der beteiligten Skigebiete einzurechnen. Wird ein bestehendes Skigebiet erweitert, ist das UVP-G ab einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 % der oben genannten Flächen zu beachten, wenn laut Ansicht der Behörde, „mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen“ zu rechnen ist.

Gesetzliche Definitionen

Laut dem UVP-G ist ein Pistenneubau dann UVP-pflichtig, wenn dabei Flächen in Anspruch genommen werden, bei welchen das vorhandene Gelände verändert wird. Als „Pistenneubau“ gilt die planmäßige Anlage einer Landfläche, die zur Abfahrt mit Wintersportgerät vorgesehen ist, als „Gelände-Veränderung“ die dauerhafte Veränderung der Landschaft (z. B. durch Sprengung, Ro-

dung, Aufschüttung etc.). Noch nicht entscheiden wurde z. B. die Frage, ob auch das „Schwenden“ einer Almfläche als „Veränderung“ zu sehen ist.

Daneben besteht eine UVP-Pflicht bei Maßnahmen in Gletscherskigebieten. Auch die Zusammenrechnung von Flächen mit anderen oder früheren Projekten ist zu beachten (eine detaillierte Darstellung dazu würde diesen Rahmen sprengen). Ebenso sei kurz darauf verwiesen, dass auch andere Maßnahmen eines Seilbahnunternehmens, wie z. B. der Bau eines Beherbergungsbetriebes ab 500 Betten bzw. einer Fläche von mindestens 5 ha, die Errichtung öffentlicher Parkplätze/Parkgaragen ab 1.500 Plätzen oder großflächige Rodungen (ab 20 ha) dem UVP-G unterliegen.

Was ist die „in Anspruch genommene Fläche“?

Es ist somit entscheidend, wie groß die von einem Pistenbau betroffene Fläche (mit Gelände-Veränderung) ist. Aus diesem Grund kommt der Frage, welche Bereiche dabei einzurechnen sind, naturgemäß eine große Bedeutung zu. Aus der Tatsache, dass der Gesetzgeber keine genaue Definition geliefert hat, erklärt sich, dass sich die Behörden bereits in zahlreichen Verfahren mit dieser Frage zu befassen hatten:

Zu beachten ist, dass nicht nur die Pistenflächen selbst, sondern auch außerhalb gelegene Gelände-Veränderungen einzurechnen sind, wenn sie mit dem Pistenneubau in einem „räumlichen Zusammenhang“ stehen. Dies betrifft z. B. Aufschließungswege zum Pistenneubau, Böschungs- und Drainagierungsflächen außerhalb der Piste, etc. Lawinerverbauungen sind dann relevant, wenn sie zum Schutz der Piste angelegt werden. Dabei ist nicht nur die Fundamentflä-

che der Verbauung zu zählen, sondern die gesamte, von der Lawinerverbauung betroffene Fläche (= deren Außenumrandung). Entsteinungen sind dann zu berücksichtigen, wenn dadurch eine „maßgebliche Gelände-Veränderung eintritt. In diesem Fall ist dann nicht nur die Fläche der entnommenen Steine selbst, sondern die gesamte, von der Entsteinung betroffene Pistenfläche einzurechnen.

Bereits beurteilt wurde auch die Frage, wie mit dem Einbau von Überschussmaterial eines Bauvorhabens umzugehen ist. Sollte dieser Einbau auf einer bestehenden und bereits veränderten Piste erfolgen, dann ist diese Fläche nicht einzurechnen. Wenn dieses Material aber in einem bislang „unberührten“ Bereich eingebaut wird, wird auch diese Fläche hinzuzuzählen sein.

Bagger Spuren sind nur dann einzurechnen, wenn sie dauerhafte, negative Folgen haben. Sollten diese Spuren z. B. innerhalb einer Vegetationsperiode nicht mehr erkennbar sein, ist diese Fläche nicht zu berücksichtigen.

Wie in der Einleitung schon ausgeführt, liegt nun zur Definition einer „Seilbahn-Trasse“ die Entscheidung des VwGH vor. Diese ist deshalb von Bedeutung, da auch die von der „Trasse“ einer Seilbahn betroffene Fläche bei der Flächenberechnung zu berücksichtigen ist. Der VwGH hat ausgesprochen, dass nicht nur eine auf Stützen geführte Seilbahn, sondern auch eine ausschließlich bodenfern geführte Pendelbahn als „Trasse“ zu qualifizieren ist, daher sind auch die von ihr überspannten Flächen einzurechnen. Zusammengefasst lassen sich aus den Entscheidungen des Umweltsenates gewisse Grundsätze ablesen. Generelle Aussagen sind jedoch nur schwer möglich und ist jedes Projekt separat zu beurteilen.

Dr. Christoph Haidlen
www.seilbahnrecht.at



Beste Rahmenbedingungen!

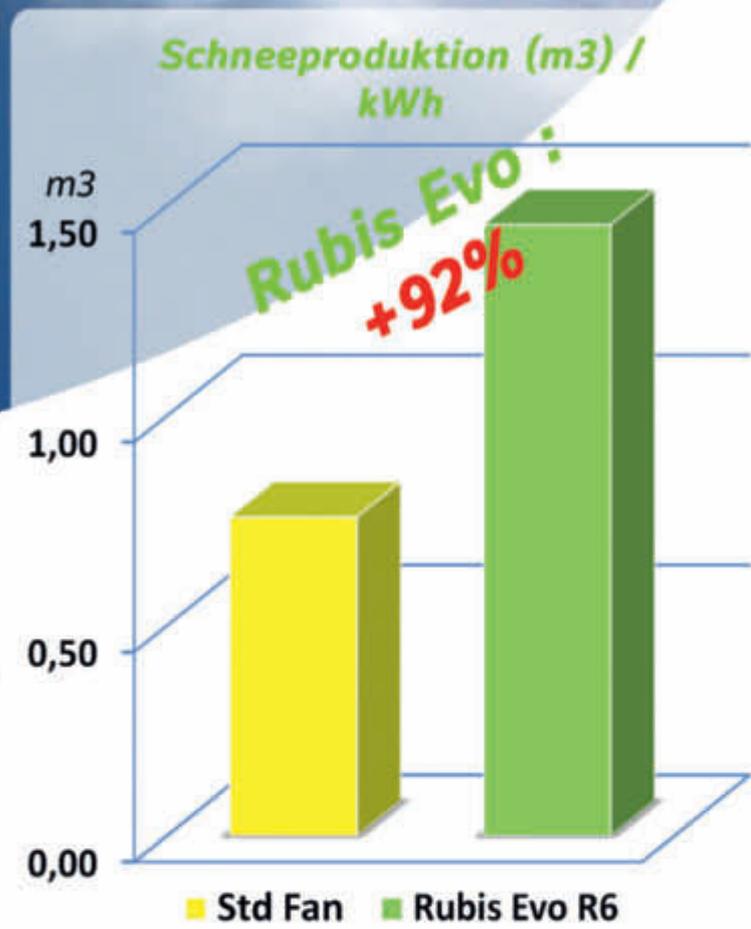
Möchten Sie in Ihrem Wintersportgebiet Ihr eigenes Wechselrahmensystem für Plakatwerbung? Dann wählen Sie unser innovatives Rahmensystem Mountain. Dank robuster Bauweise und extrem hoher Wetterbeständigkeit eignet es sich speziell für die Anbringung von Allwetterleichtplakaten an Seilbahnmasten. Das unkomplizierte Wechselrahmensystem ermöglicht einen einfachen und schnellen Austausch der Plakate.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.allwetterleichtplakat.ch

Allwetterleichtplakat ist ein Produkt von:

Flyerline Schweiz GmbH | Landstrasse 30 | CH-8595 Altnau | Telefon +41 (0)71 / 686 84 70 | Fax +41 (0)71 / 686 84 71

RUBIS EVO R6



92% mehr Schneeproduktion pro verbrauchter kWh durch die Rubis R6 Evo im Vergleich zu einer Standard-Propellerkanone (std Fan).

(Quelle: Test "Green" Projekt, Schwedischer nordischer Schiverband, 2011)