

3 | 2024



Internationale Seilbahn-Rundschau

OFFIZIELLES ORGAN DER OITAF



LEITNER®

OITAF-KONGRESS

Neue OITAF-Führungsriege
vorgestellt

SOMMER AM BERG

Innovative Konzepte und
Erlebnisversprechen



ENGLISH SPECIAL
International Ropeway Review
No. 2 | 2024

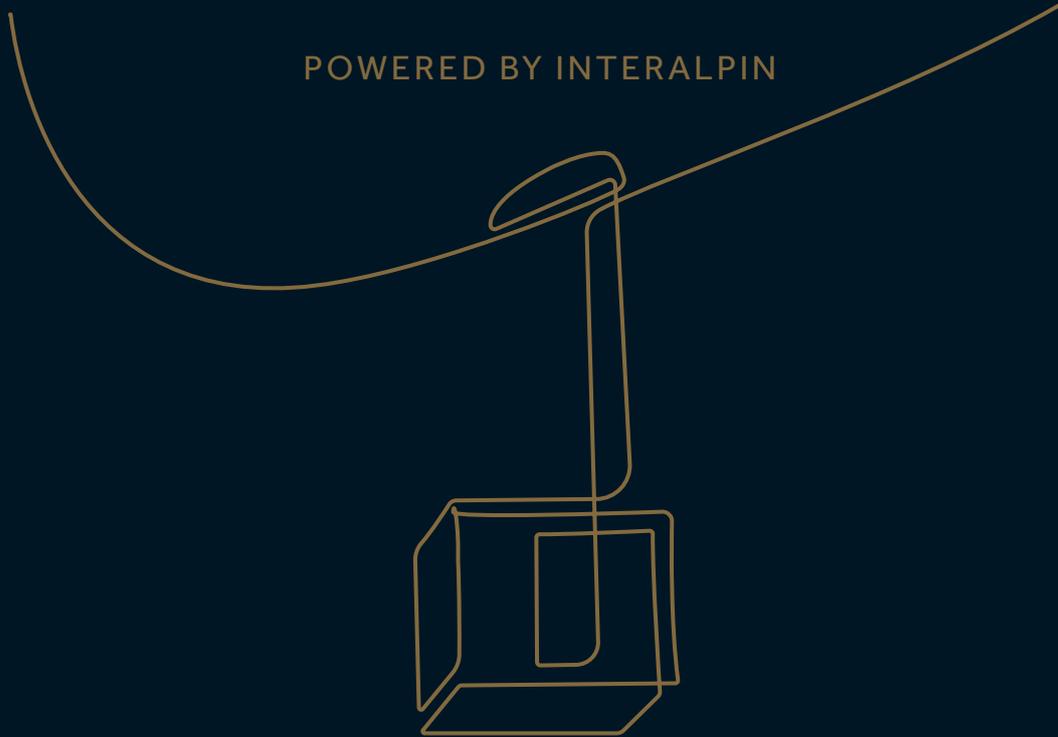




Internationale Seilbahn-Rundschau

ARCHITEKTUR AWARD

POWERED BY INTERALPIN



Die Internationale Seilbahn-Rundschau
zeichnet visionäre Seilbahnarchitektur im Rahmen der Leitmesse
Interalpin 2025 in Innsbruck aus.

SAVE THE DATE

Freitag, 9. Mai 2025





MAG. CLAUDIA MANTONA
Chefredakteurin

LIEBE LESERINNEN UND LESER!

Die seit der Covid-19-Pandemie wiederbelebte „Sommerfrische“ ist nach wie vor im Trend. Das gilt auch für Kurzurlaube, die Gäste bleiben kürzer, kommen aber häufiger als zuvor in die Berge. Zahlreiche Seilbahnunternehmen bauen ihr Sommergeschäft kontinuierlich aus. Was dabei alles den Bergbahngästen in Österreich und in der Tschechischen Republik geboten wird, erfahren Sie in dieser Ausgabe auf S. 6 ff. sowie S. 10 f. Für dieses Heft war das gesamte ISR-Team auf sehr vielen Fachveranstaltungen in Kanada, den USA, Deutschland, Italien, Frankreich, der Tschechischen Republik, Rumänien, Schweiz und Österreich. Einen ausführlichen Nachbericht über die Mountain Planet, die internationale Fachmesse, die der Raumplanung in Bergregionen gewidmet ist und dieses Jahr vom 16. bis 18. April in Grenoble (F) stattfand, lesen Sie im französischen Teil unserer nächsten Ausgabe (ISR 4).

ISR ARCHITEKTUR AWARD

Wir haben uns dazu entschlossen, unseren *ISR Architektur Award* wieder aufleben zu lassen. Innovative Architektur am Berg bei Neubauten und Umbauten nimmt eine wichtige Rolle im Gesamtkonzept ein und leistet einen Beitrag zur Identität der jeweiligen Destination. Besonders herausfordernd ist, ein ausgewogenes Verhältnis von Ästhetik und Funktionalität zu erreichen. Seilbahnbetreiber setzen in Zusammenarbeit mit ihren Architekten, Zivilingenieuren und Bauunternehmen beispielgebende Projekte um, die Design, Funktionalität, Innovation, Technologie, Wirtschaftlichkeit sowie Nachhaltigkeit meisterlich verknüpfen. Diese visionäre Architektur am Berg würdigt die Internationale Seilbahn-Rundschau mit dem *ISR Architektur Award*.

Ausgezeichnet werden aus allen Einreichungen herausragende und nachhaltige Projekte im deutschsprachigen Alpenraum (Deutschland, Österreich, Schweiz, Südtirol) in

den folgenden Kategorien:

- *Gesamtprojekt* (Neubau oder Umbau eines überwiegenden Teiles der seilbahnrelevanten Architektur),
- *Einzelprojekt* (Bergstation oder Talstation),
- *Außergewöhnlich nachhaltig* (ein Projekt, das sich in den Bereichen CO₂-Fußabdruck, verwendete Materialien, Energiegewinnung etc. besonders hervorhebt.)

Die mit renommierten Persönlichkeiten besetzte Jury vergibt die Platzierungen (je ein Sieger und zwei weitere Finalisten) in einem mehrstufigen Auswahlverfahren. Auf die Sieger wartet eine umfangreiche Berichterstattung in den Medien der ISR. Die feierliche Preisverleihung findet im Rahmen der InterAlpin 2025 in Innsbruck statt.

WELCHE UNTERLAGEN SIND EINZUREICHEN?

Die Projekte müssen bis zum Stichtag 31. Dezember 2024 fertiggestellt sein. Zur Beurteilung sind der Einreichung eine Beschreibung des Projekts sowie Fotos beizulegen. Genaue Informationen finden Sie ab ca. Mitte August online unter de.isr.at/singleview/article/architektur-award in den Teilnahmebedingungen. Einsendeschluss für die vollständig ausgefüllten Unterlagen ist der 31. Jänner 2025.

Ich bedanke mich bei allen, die am Entstehen dieser Ausgabe mitgewirkt haben, und wünsche Ihnen, geschätzte Leserinnen und Leser, eine interessante Lektüre mit der ISR 3/24 sowie eine profitable Sommersaison!

Ihre

Claudia Mantona
claudia.mantona@verlagholzhausen.at





20

SOMMER AM BERG

- 6 Sommeraktivitäten in BIlá und im Salzkammergut
- 10 Vielfältiges Freizeitangebot im Bergsommer 2024

OITAF

- 12 OITAF-Weltseilbahnkongress 2024 (1. Teil)

KOMMENTAR

- 15 Bergbahnen im Übergang zum Sommer
- 25 Tiroler Seilbahngrundsätze
- 39 Flexibilität am Berg

ISR-SEILBAHNGESCHICHTE(N)

- 16 APMs – Abgesang oder Auferstehung?

GÄSTEINFORMATION

- 19 Eine Kamera, ein Panorama, kein Kompromiss

AUSSERGEWÖHNLICHE SEILBAHLEN

- 20 Seilbahnen in Breuil-Cervinia (2. Teil)

PERSONAL & RECRUITING

- 23 Praxisnaher Seilbahnmaschinistenkurs

PLANUNG

- 24 Neue Attraktionen in Bayern
- 26 Zwölferkogel in Hinterglemm wird Ski-WM-fit

ISR-INTERVIEW

- 28 Veronika Scheffer: „Modern bleiben“

ELEKTRONIK & STEUERUNG

- 31 Alles unter Kontrolle
- 32 Erfolgreiche Digital Days

KARRIERE AM BERG

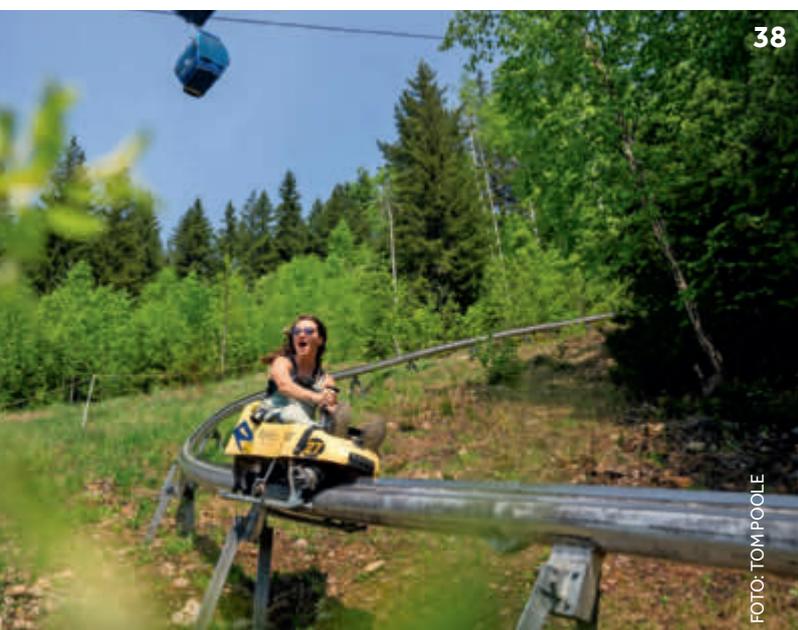
- 34 Lehrabschlussprüfung Seilbahntechnik – ein bedeutender Abschluss

VERANSTALTUNGEN

- 30 Erfolgreiche 50. Mountain Planet
- 36 Blick hinter die Kulissen beim „Customer Experience Day“
- 46 Österreichische Seilbahntagung in Graz
- 52 14. Gesamttiroler Seilbahntag in Ischgl



31



38

FOTO: TOM POOLE

ERLEBNISWELTEN AM BERG

- 38 „The Pipe Mountain Coaster“ als Top-Sommerattraktion
- 40 Vom Ausgangspunkt zum Ausflugsziel
- 42 Neuer Gästemagnet am Erlebnisberg Fulseck

KINDERMARKETING 

- 44 Erlebniswege sind gebaute Geschichten

BESCHNEIUNG

- 48 Die technische Beschneigung digital transformieren

PISTE

- 50 Eine Party ganz in Rot in Laupheim
- 54 Neues vollelektrisches Pistenfahrzeug präsentiert

SEILBAHNRECHT 

- 56 Freispruch nach tödlichem Sturz über den Pistenrand (Teil 2)

- 3 Editorial
- 45 Impressum



ENGLISH SPECIAL 

OITAF

- 58 2024 International OITAF Ropeway Congress

MOUNTAIN PLANET

- 61 International Report on Snow & Mountain Tourism

EVENT

- 62 NSAA National Convention & Tradeshow

EVENT

- 66 Carpathian Mountain Fair 2024



Sommeraktivitäten in Bílá und im Salzkammergut

ISR-REPORTAGE Für die ISR ist es schon zur Tradition geworden, zu Beginn der Sommersaison Berichte aus Gebieten mit hervorragenden Sommeraktivitäten zu veröffentlichen. Obwohl die in diesem Bericht vorgestellten Aktivitäten kaum unterschiedlicher sein könnten, haben sie eines gemeinsam: Sie sichern Arbeitsplätze im Sommer und verlängern die Saison für die gesamte Tourismusregion.



Von der Aussichtsplattform *5fingers* auf dem Krippenstein eröffnet sich die Aussicht auf Hallstatt, den Hallstättersee und das innere Salzkammergut.

Bílá ist eine Berggemeinde im Tal des Flusses Bílá Ostravice, etwa eine dreiviertel Autostunde von Ostrava, der drittgrößten Stadt Tschechiens, entfernt. Seit den 1960er-Jahren gilt Bílá als Geheimtipp für Erholung in der Bergbau- und Hüttenregion rund um Ostrava. Die sukzessive Entwicklung dieses kleinen, aber feinen Skigebietes wurde mit der Eröffnung der neuen 6er-Sesselbahn *Zbojník* der Doppelmayr-Gruppe im Winter 2023/2024 gekrönt.

Der letzte Winter hat gezeigt, dass die Wintersaison in diesem Gebiet mit der Bergstation in knapp 800 m Meereshöhe aufgrund der globalen Erwärmung und des ungünstigen winterlichen Wetterverlaufs deutlich kürzer dauern kann. Umso wichtiger sind die sommerlichen Aktivitäten für das Gebiet. Die neue 6er-Sesselbahn befördert im Sommer neben den Touristen auch Mountainbiker, denen am Berg mehrere Strecken zur Verfügung stehen. Familien mit Kleinkindern lockt vor allem der Kindersommerpark nahe der Talstation in Bílá. Zahlreiche Attraktionen wie Tubing mit Förderband, Trampolinspringen, aufblasbare Attraktionen, Wasserwelt, Hochseilgarten, Aquazorbing, Tretautos oder Kugelbahn mit Holzkugeln sorgen für ganztägige Beschäftigungsmöglichkeiten für

Kinder. Wie uns im Informationszentrum des Parks mitgeteilt wurde, ließ man sich hier beim Aufbau von den Attraktionen im *Sommer-Funpark* in Fiss inspirieren. Der ständig weiterentwickelte Kindersommerpark in Bílá wurde im Jahr 2015 als das beste touristische Produkt der gesamten Gebirgsregion ausgezeichnet.

WELTERBE DACHSTEIN/SALZKAMMERGUT

Im Salzkammergut ist im Sommer der Dachstein mit dem Krippenstein in der UNESCO-Welterberegion eines der Top-Ausflugsziele für die ganze Familie und bietet unvergessliche Erlebnisse – sowohl ober- als auch unterirdisch. Seilbahnen bringen die Besucher bis auf eine Meereshöhe von 2.100 m in eine der schönsten Wanderlandschaften Oberösterreichs. Touristisch am attraktivsten sind die drei Höhlen – die *Rieseneishöhle*, die *Mammuthöhle* und die aus dem Tal erreichbare *Koppenbrüllerhöhle*. Alle drei Höhlen wurden schon in den 1910er-Jahren für Touristen erschlossen.

In der *Rieseneishöhle* führt die Höhlentour durch eine fantastische und mit riesigen aus dem Höhleneis gebildeten natürlichen Skulpturen versehene Unterwelt des Dach-



Die aufblasbaren Attraktionen im Kindersommerpark in Bílá



Im Kindersommerpark in Bílá können die Kleinkinder auch Aquazorbing ausprobieren.



Die Tubingbahn mit Förderband von Sunkid in Bílá ist der Renner des Sommers.



Beliebt ist in Bílá auch die Holzkugelbahn. Über den Verkauf der Holzkugeln kann sich die Anlage bald refinanzieren.

steins. Die geführte Höhlentour wurde neu mit Multimedia-Shows, „Höhlenbären“ sowie mit einer 35 m langen Hängebrücke inszeniert. Jährlich werden in der Höhle an die 150.000 Besucher verzeichnet.

Von der Seilbahn-Mittelstation *Schönbergalm* kann auch die *Mammuthöhle*, eine der weltweit größten Karsthöhlen,

erreicht werden. Der Name *Mammuthöhle* wurde von den Entdeckern wegen der gewaltigen Ausmaße der unterirdischen Räume und Gänge in diesem Höhlensystem gewählt. Derzeit sind mehr als 70 km dieser Gänge erforscht, knapp ein Kilometer davon kann bei den Führungen durchwandert werden. Die wasserführende *Koppenbrüllerhöhle*

FOTOS: R. GRIC



Sunkid
sunkidworld.com

we move. you smile.
Zauberteppich: Das Original seit 1996.

sunkidworld.com | Tel.: +43 5412 68131 | info@sunkidworld.com



Bergstation *Krippenstein* der Dachstein-Seilbahnen. Links die 2007 neu gebaute Pendelbahn von der Schönbergalm, rechts die Pendelbahn zur Gjaidalm.



Die 35 m lange Hängebrücke in der Dachstein-Rieseneishöhle



Die Pendelbahn *Obertraun – Schönbergalm* (1. Teilstrecke) überwindet vor der Stütze Nr. 1 ein Seilfeld von 1.580 m Länge.

GESCHICHTE DER SEILBAHNSCHLIESSUNG DES DACHSTEINGEBIRGES

Im Oktober 1951 wurde als erste große Nachkriegspendelbahn in Österreich die erste Teilstrecke der Dachstein-Seilbahn von Obertraun auf die Schönbergalm eröffnet, die den Zugang zur *Rieseneishöhle* und *Mammuthöhle* wesentlich erleichterte. Fünf Jahre danach wurde der Krippenstein (2.070 m ü. M.) mit einer zweiten Teilstrecke der Dachstein-Seilbahn erschlossen, und im Jahr 1961 folgte schließlich die dritte Teilstrecke vom Krippenstein auf die niedriger gelegene Gjaidalm. Ende der 1950er-Jahre wurde über eine seilbahntechnische Erschließung des Hallstätter Gletschers mit zwei weiteren Teilstrecken von Pendelbahnen mit einer Mittelstation bei der *Simony-Hütte* bis zur heutigen Bergstation der *Dachstein-Südwandbahn* (Gletscherbahn Dachstein) nachgedacht, die allerdings nicht umgesetzt wurde. Die *Dachstein-Südwandbahn* als letzte der vier Pendelbahnen zwischen Hallstatt (Oberösterreich) und Ramsau am Dachstein (Steiermark) wurde im Jahr 1969 eröffnet. Die Pendelbahnen *Obertraun – Schönbergalm* (Teilstrecke 1) und *Schönbergalm – Krippenstein* (Teilstrecke 2) wurden im Jahr 2007 von Steurer neu gebaut. Modernisiert wurde auch die *Gletscherbahn Dachstein*.

liegt im Tal und ist durch einen kurzen Spaziergang entlang der Koppentraun erreichbar. Einen Besuch ist auch das Höhlenmuseum auf der Schönbergalm wert, wo man sich im *Sauwetterstation*-Kino einen Film über Höhlenlabyrinth ansehen kann. Auch ein Kletterparcours ist vorhanden, oder man nutzt einfach die zahlreichen Möglichkeiten zum Rasten.

In Zusammenhang mit der Ernennung der Region Hallstatt-Dachstein/Salzkammergut zum UNESCO-Weltkulturerbe im Jahr 1997 entstanden auch auf dem Krippenstein einige neue Einrichtungen. Nur wenige Gehminuten von der Bergstation entfernt wurde im Jahr 2006 die Aussichtsplattform *5fingers* 400 m über dem Abgrund mit einmaligen Tiefblicken auf Hallstatt, den Hallstättersee und das innere Salzkammergut errichtet. Die *Welterbespirale* am Gipfel des Krippensteins lädt zum Relaxen, Informieren und Genießen ein und dient als Fotopoint mit herrlicher Aussicht. Vor dem Bau dieser Attraktionen sind die Gäste überwiegend nur in die Mittelstation zu den Höhlen gefahren, jetzt fahren die meisten bis auf den Krippenstein – eine lohnende Investition.

Seit Sommer 2024 zählt der Dachstein/Krippenstein zu den *Besten Österreichischen Sommer-Bergbahnen* und überzeugte besonders in der Kategorie *Panorama & Naturerlebnis*.

Roman Gric



Seilbahnsteuerung: Warum Sie jetzt umsteigen sollten

Mit der modernen Connect Steuerung bringen Sie Ihre Bestandsanlage auf den neuesten Stand der Technik und sichern die Verfügbarkeit Ihrer Seilbahn ab. Das hat nicht nur einen positiven Effekt auf die Wirtschaftlichkeit Ihrer Anlage, sondern auch auf die Sicherheit und den Komfort im Betrieb. Mit einem Umstieg legen Sie zudem die Basis für wegweisende Technologien wie AURO (Autonomous Ropeway Operation). Entdecken Sie weitere Vorteile des Steuerungsumbaus auf unserer Website.



Vielfältiges Freizeitangebot im Bergsommer 2024

BESTE ÖSTERREICHISCHE SOMMER-BERGBAHNEN Sommerurlaub in Österreichs Bergregionen wird immer beliebter: Innovative Konzepte locken sowohl Erholungssuchende als auch Aktivurlaubende an.



Hoch hinaus im Bergsommer in Österreich, zum Beispiel mit den Innsbrucker Nordkettenbahnen

Die Nachfrage nach Sommerurlaub in Österreich ist groß, und gerade die österreichischen Bergregionen sind ein Magnet für Erholungssuchende und Aktivurlaubende. Die Tourismusregionen haben in den letzten Jahren enorme Innovationskraft bewiesen und eine vielfältige Angebotspalette entwickelt. „Österreichs Bergregionen bieten im Sommer eine Vielfalt an Aktivitäten. Unsere Gäste lieben die Landschaft sowie unsere Berge und schätzen die damit verbundenen Erlebnisse. Dabei sind die Seilbahnen ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg ganzer Tourismusregionen“, erklärt Franz Hörl, Obmann der österreichischen Seilbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich.

REGIONEN MIT BERGBAHNANGEBOTEN SIND BELIEBT

Die gezielte Weiterentwicklung des Bergsommers zieht Jahr für Jahr Urlaubsgäste aus den unterschiedlichsten Regionen an. Gleichzeitig ist sie ein entscheidender Treiber für die regionale Wirtschaft und sorgt für Jobs: Von insgesamt 17.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Seilbahnbranche sind knapp 8.000 ganzjährig angestellt. „Wir wissen, dass sich Regionen mit Bergbahnangeboten besser entwickeln als Regionen ohne Bergbahnen“, ergänzt Hörl. „Deshalb ist es im Sommer wie im Winter unsere Aufgabe, die Angebotsvielfalt konstant zu erweitern und innovativ weiterzuentwickeln, damit unsere Gäste weiterhin top zufrieden sind.“

Aktuelle Gästebefragungen zeigen, dass rund 80 % der Gäste äußerst begeistert sind vom Berg-Angebot. Die Attraktionen werden als erlebnisreich, genussvoll und einzigartig

BEISPIELE FÜR BERG-HIGHLIGHTS 2024

Niederösterreich

- Hochkar als einer der ersten Rad-Berge Österreichs und als Trailrunning-Paradies

Oberösterreich

- *Eisklang*-Konzerte in der Dachstein-Rieseneishöhle (Dachstein Krippenstein)

Salzburg

- Kugelbahnwanderweg mit einer Länge von über 2 km (Hochkönig)
- Single Trail *Alte Schmiede Trail* und Themenwanderweg *Waldbaden am Asitz* (Leogang)
- Panorama-Plattform *Kaiserblick* (Schmittenhöhe)

Steiermark

- *Wollis Kids Park* im Tal auch ohne Seilbahnnutzung (Hauser Kaibling)
- *Konzerte am Bergsee* (Mariazeller Bürgeralpe)

Tirol

- *Riesenwelt*-Entdeckerpass (Brixen im Thale)
- Erlebnisplätze und Wimmelspiel bei der *Fichtenwelt* (Zillertal)
- Ruheplatz in Form einer Riesenschale im *Triassic Park* (Steinplatte)

Vorarlberg

- *Silberpfad Silberschatzsuche*-App (Kristberg Montafon)

wahrgenommen. Mit Blick auf den aktuellen Sommer will man das Erfolgsrezept „Qualität und Erlebnis“ fortsetzen. Die Qualitätsinitiative des Fachverbands *Beste Österreichische Sommer-Bergbahnen* (www.sommer-bergbahnen.at) ist seit über 20 Jahren der Vorreiter in puncto Stärkung des Bergsommers und Weiterentwicklung qualitativvoller und abwechslungsreicher Bergerlebnisse, die im Einklang stehen mit der Natur, der Region und den Gästen. Das Gütesiegel vereint die Profis des heimischen Sommer-Berg-Tourismus und zählt mittlerweile 79 Mitglieder mit 96 Themenbergen. Nur Betriebe, die mindestens 100 Qualitätskriterien erfüllen, erhalten das Prädikat, eine der *Besten Österreichischen Sommer-Bergbahnen* zu sein.

GENUSS- UND ERLEBNISWANDERUNGEN, FAMILIEN- SOWIE BIKE-ANGEBOTE SIND IM TREND

„Abwechslungsreiche Erlebnisangebote am Berg sind ausschlaggebend dafür, dass die Sommergäste eine Destination auswählen und die Seilbahn zum Teil sogar mehrfach in ihrem Urlaub nutzen“, so Kornel Grundner, Sprecher der *Besten Österreichischen Sommer-Bergbahnen*. „Insbesondere Familien kommen wegen der Bergerlebnisse gerne auch ein zweites, drittes oder viertes Mal zurück.“

Eines der Haupt-Urlaubsmotive für einen Sommerurlaub am Berg ist nach wie vor das Wandern. Allerdings geht der Trend in Richtung Genuss- und Erlebniswandern mit gemütlichen Routen, zum Verweilen einladende Zwischenstopps oder App- bzw. Virtual-Reality-gestützte Rätseltouren. Familien wünschen sich Unterhaltung, spielerische Bewegung und Entdeckungstouren, bei denen Groß und Klein etwas lernen können. Bike-Angebote sind nach wie vor ein Dauerbrenner. Die Trails werden laufend ausgebaut sowie erweitert und ziehen inzwischen auch vermehrt internationale Gäste an.

Der Schwerpunkt liegt 2024 auf den Bereichen Sport, Familie und dem Thema Nachhaltigkeit: Action-Liebhaber dürfen sich auf neue Biketrails oder einen Ausbau der Mountaincarts freuen. Entspannungssuchende können beispielsweise Yoga am Berg, geführte Sonnenaufgangswanderungen oder Konzert-

highlights am Gipfel und viele weitere Angebote genießen. Die Kleinen können sich auf 1.600 m Seehöhe im Schaukel-park austoben oder Rätselwege entdecken.

WEITERENTWICKLUNG IM BEREICH NACHHALTIGKEIT

Die Mitglieder der Initiative investieren 2024 wieder in die Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks – etwa durch den Ausbau der Infrastruktur gemeinsam mit der Region für eine klimaneutrale Anreise, neue PV-Anlagen oder die detaillierte Prüfung der eigenen Verbräuche durch Nachhaltigkeitsberichte. Die *Besten Österreichischen Sommer-Bergbahnen* setzen aktiv Maßnahmen, damit die heimische Bergwelt umweltfreundlich erreichbar ist. Durch einen regelmäßigen Austausch und Kooperationen wird die Attraktivität für die Gäste in diesem Sinne gesteigert, zum Beispiel im Bereich der Mobilität über gemeinsame regionale Gästekarten inklusive kostenloser Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Auch Car-sharing-Angebote, Elektromobilität und Kombi-Tickets sind bei den Sommer-Bergbahnen seit Jahren Standard.

„Die *Besten Österreichischen Sommer-Bergbahnen* versuchen von Saison zu Saison, ihre Angebote auszuweiten. Der Weg zu unseren Bergen wird auch miteinbezogen. Wir wollen, dass unsere Gäste von der Haustür bis zum Gipfel klimaneutral unterwegs sein können“, bestätigt Grundner.

TS



Mountainbike-Spaß am Maiskogel in Kaprun (Salzburg)

FOTO: MIA MARIA-KNOLL.COM

PROMOTION

Der Gamechanger...



...im alpinen Tourismus

JETZT TESTEN!



SICHER. BEWÄHRT. ERFOLGREICH.



www.mountaincart.com

Immer mehr Seilbahnen und alpine Destinationen setzen auf den Publikumsrenner aus Oberbayern -Auswahl-



Mountaincart Gemeindeförderung Mitterbach, AT



Vancouver/Kanada, Veranstaltungsort des 12. OITAF-Weltseilbahnkongresses

OITAF-Weltseilbahnkongress 2024 (1. Teil)

OITAF Der 12. Weltkongress der OITAF (Internationale Organisation für das Seilbahnwesen) fand vom 17. bis 21. Juni 2024 in Vancouver/Kanada statt und war sowohl fachlich als auch gesellschaftlich ein schöner Erfolg. Das zentrale Motto lautete: *Ropeways – Smart Transport Solutions*.

Kennern der OITAF-Statuten wird bereits aufgefallen sein, dass der diesjährige Weltseilbahnkongress der OITAF – der Organisation, in der alle seilbahninteressierte Personen, Institutionen, Behörden, Hersteller und Seilbahnbetreiber in einem weltweiten Verband organisiert sind – statutengemäß nicht sechs Jahre, sondern pandemiebedingt sieben Jahre nach dem OITAF-Kongress 2017 in Bozen stattgefunden hat. Der scheidende OITAF-Präsident Mag. Jörg Schröttner, Leiter der Obersten Seilbahnbehörde im österreichischen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), war somit der einzige Präsident in der langen Geschichte der OITAF mit einer länger als sechs Jahre dauernden Amtszeit. Wir sind aber sicher, dass Jörg Schröttner auf diesen Rekord liebend gern verzichtet hätte. Die erste Veranstaltung des OITAF-Kongresses 2024 war

eine interessante Sightseeing-Tour für die Kongressteilnehmer in Vancouver am Vortag (17. Juni) der eigentlichen Arbeitssitzungstage. Der 18. Juni begann mit der offiziellen Begrüßung der ca. 190 Kongressteilnehmer aus der ganzen Welt durch den scheidenden OITAF-Präsidenten. Danach starteten die Vorträge, deren zentrales Motto *Ropeways – Smart Transport Solutions* durch folgende vier Themenkreise repräsentiert wurde:

- Entwicklung der Seilbahnen im urbanen und im touristischen Bereich,
- Betrieb von Seilbahnen,
- Seilbahntechnik – neue Entwicklungen,
- Dimensionen der Nachhaltigkeit.

Auf die Kurzfassungen der Referate kommen wir später zurück.



Das neue und alte OITAF-Führungsduo: Aureli Bisbe Lluch (2. v. li.) tritt die Nachfolge von Jörg Schröttner (1. v. re.) als OITAF-Präsident an, Nicola Barbolini (1. v. li.) übernimmt die Position des OITAF-Generalsekretärs von Markus Pitscheider (2. v. re.).

DAS NEUE OITAF-FÜHRUNGSDUO

Am Ende des zweiten Kongresstages (19. Juni) wurden während des exklusiven Gala-Dinners sowohl der frisch gewählte OITAF-Präsident Aureli Bisbe Lluch – ehemaliger Vorsitzender des renommierten spanischen Skigebiets Baqueira Beret – als auch der neue OITAF-Generalsekretär Nicola Barbolini vom Landesamt für Seilbahnen der Autonomen Provinz Bozen vorgestellt. Sie treten die Nachfolge von Jörg Schröttner als Präsident sowie Markus Pitscheider als OITAF-Generalsekretär an.

IM ÜBERBLICK

Aureli Bisbe Lluch, der neue OITAF-Präsident

Aureli Bisbe Lluch, Vorsitzender von Baqueira Beret, dem größten Skigebiet Spaniens, leitete diese Winter-sportdestination ab 1984 30 Jahre lang als General Manager. In dieses glamouröse Skigebiet kommt beispielsweise auch der spanische König sehr gerne zum Wintersport. Baqueira Beret befindet sich im Arantal (Val d'Aran) in der katalonischen Provinz Lleida. Das Winter-sportgebiet erstreckt sich auf einer Seehöhe von ca. 1.500 bis 2.510 m und verfügt dank seiner Ausrichtung in westlicher Richtung (Atlantik) während der ganzen Wintersaison über sehr gute Schneeverhältnisse. Vor seiner leitenden Tätigkeit in d Baqueira Beret hat der gebürtige Barceloner Aureli Bisbe Lluch, in La Molina, Espot, Vallter und Cerler gearbeitet. Der Wirtschaftsingenieur und in seiner Jugend Leistungsskifahrer war Präsident des Tourismusverbands der Ski- und Bergresorts in Spanien (ATUDEM) und ist derzeit Präsident des katalanischen Verbandes der Skigebiete und Aktivitäten in Muntanya (ACEM). Aureli Bisbe Lluch ist der erste Spanier, der zum OITAF-Präsidenten gewählt wurde. In seiner Ansprache betonte er das enorme Wachstumspotenzial der Seilbahnbranche, insbesondere als umweltfreundliches, nachhaltiges Verkehrsmittel auch in den Städten.

REFERATE DER ERSTEN SESSION

Vorweg sei festgehalten, dass die OITAF zwischenzeitlich die Referate in Form der von den Referenten vorbereiteten Texte und Powerpoint-Präsentationen auf der OITAF-Website online veröffentlicht hat. Die nachfolgenden Kurzfassungen der Referate dienen daher lediglich der inhaltlichen Orientierung – ein vertiefendes Nachlesen ist dann durch Abruf der Referatsunterlagen auf der OITAF-Website möglich.

Die Referate der ersten Session gehörten zum Themenschwerpunkt *Entwicklung der Seilbahnen im urbanen und im touristischen Bereich* und umfassten die nachfolgend beschriebenen Vorträge.

Die Förderleistung von Seilbahnen im ÖPNV (Klaus Erharter, Paul Abed)

Der Einsatz nachhaltiger Transportmittel ist eine Herausforderung, der sich Städte auf der ganzen Welt stellen müssen. Hier kann die Seilbahn eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternative darstellen. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, muss die Seilbahn bereits in der Planungsphase an die Bedürfnisse des ÖPNV angepasst werden. Der wichtigste Planungsparameter ist neben der Auswahl des Seilbahnsystems die Wahl der Förderleistung der Anlage. Die Förderleistung bestimmt maßgeblich sowohl den ökologischen als auch ökonomischen Mehrwert der Anlage. Sie bestimmt außerdem die Investitions- und Unterhaltskosten sowie die Akzeptanz der Seilbahn bei den Fahrgästen.

Um einen Überblick über die relevanten Planungsparameter zu gewinnen, wurde ein Erfahrungsbericht der 10er-Kabinebahn *Ecatepec* in Mexiko-Stadt erstellt, die seit 2016 als innerstädtisches Transportmittel in Betrieb ist. Basierend auf diesem Erfahrungsbericht wurde eine Simulation der täglichen Passagierströme und deren Auswirkungen auf die erforderliche Förderleistung durchgeführt. Dabei wurden auch die Möglichkeiten einer dynamischen Anpassung der Förderleistung an das Passagieraufkommen analysiert. Für die verschiedenen Förderleistungen wurde jeweils eine Ökobilanz nach ISO 14044 und ISO 14040 erstellt, um deren



Die Referenten: Klaus Eberharter und ...



Referentin Holly Foxcroft



... Paul Abed

ökologische Auswirkungen zu bewerten und damit wertvolle Entscheidungshilfen für die Planung von Seilbahnen im urbanen Raum zu liefern. Insbesondere werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Der tatsächliche Nutzungsgrad hat einen geringen Einfluss auf die Investitions- und Lebenszykluskosten.
- Eine genaue Analyse der zu erwartenden Verkehrsströme wird dringend empfohlen.
- Eine Unterdimensionierung der Förderleistung führt zu langen Wartezeiten und ist nahezu unmöglich zu beheben.
- Eine Überdimensionierung der Förderleistung lässt die Investitions- und Betriebskosten sowie den CO₂-Fußabdruck ansteigen.
- Eine geringfügige Überdimensionierung der Förderleistung sichert einen Spielraum für ein künftig höheres Verkehrsaufkommen. Dabei sollte die Anlage für eine höhere Fahrzeuganzahl und nicht für eine höhere Nennfahrergeschwindigkeit ausgelegt werden.

Burnaby Mountain Gondola: Herstellung der Rapid Transit Connection (Holly Foxcroft)

Kabinenseilbahnen, die Teil regionaler Verkehrssysteme sind, gibt es beispielsweise in Mexiko-Stadt, Barcelona oder Medellín. In Nordamerika ist ihre Verbreitung jedoch weit aus geringer. Dabei könnten Kabinenbahnen für den städtischen Nahverkehr mehr Menschen effizienter und komfortabler befördern, sie benötigen weniger Platz für die Infrastruktur, nutzen erneuerbare Energien und können im

Vergleich zu anderen ÖPNV-Projekten schnell gebaut werden. Im Beitrag wird untersucht, warum in Nordamerika angesichts ihrer zahlreichen Vorteile für Fahrgäste und Verkehrsbetriebe nicht mehr Seilbahnsysteme für den ÖPNV in Betrieb sind.

Antworten auf diese Frage und einen Überblick über einige der wichtigsten Überlegungen und Herausforderungen von Seilbahnen im städtischen Umfeld liefern die beim Projekt *Burnaby Mountain Gondola* (BMG) in der Stadt Burnaby in der Metropolregion Vancouver gewonnenen Erkenntnisse. Das BMG wurde erstmals 2009 als Erweiterung des bestehenden Schnellverkehrsnetzes konzipiert. Seit 2011 treibt *TransLink*, die regionale Verkehrsbehörde von Metro Vancouver, die Planung einer 3S-Bahn-Verbindung zwischen dem Schnellverkehrsnetz der Region und dem Gipfel des Burnaby Mountain mit der Simon Fraser Universität voran. Das Projekt befindet sich in der letzten Planungsphase vor der Umsetzung, eine baldige Finanzierung des Projekts scheint in Aussicht, ist jedoch derzeit noch nicht finalisiert. Bereits jetzt kann man aber resümieren, dass das multidisziplinäre BMG-Projektteam einen kollaborativen und ganzheitlichen Ansatz für die Projektplanung gewählt hat, der Einblicke in die Sichtweise eines Verkehrsunternehmens bei der Planung einer städtischen Seilbahn gewährt. Diese Überlegungen können hilfreiche Informationen für Verkehrsunternehmen darstellen, die über den Bau einer Seilbahn für den ÖPNV nachdenken.

Drei Vorträge über herausragende städtische Seilbahnen

Der Themenschwerpunkt *Entwicklung der Seilbahnen im urbanen und im touristischen Bereich* wurde mit drei Referaten über äußerst erfolgreiche städtische Seilbahnverbindungen abgeschlossen, und zwar

- die 3S-Bahn Téléo in Toulouse (F),
- die Pendelbahn in Brest (F) mit zwei übereinanderliegenden Fahrspuren,
- das EUB-Seilbahnnetz Cablebús in Mexico City.

Über diese Seilbahnanlagen haben wir in früheren ISR-Ausgaben bereits ausführlich berichtet.

WEITERE ARTIKEL FOLGEN

Unsere Berichterstattung über den 12. OITAF-Weltseilbahnkongress in Vancouver setzen wir in den nächsten ISR-Ausgaben fort.

JN/CM

Bergbahnen im Übergang zum Sommer



DR. HELMUT LAMPRECHT

Gerichtlich beeideter Sachverständiger für
Verkehrssicherungspflicht auf Skipisten
Ehem. Leiter der verkehrspolitischen Abteilung
der Wirtschaftskammer Tirol (WKT)
Ehem. Geschäftsführer der Sektion Verkehr
und der Fachgruppe Seilbahnen der WKT

Die abgelaufene Wintersaison 2023/24 zeigt inklusive der vom April vorliegenden Daten eine erfreuliche Entwicklung, zumindest in den höher gelegenen Skigebieten der Schweiz, von Westösterreich und Südtirol/Trentino – dort gab es sogar die bisher besten Ergebnisse. Weil März und April aufgrund der ungewöhnlich hohen Temperaturen schwächer als üblich waren – trotz eines günstigen Ostertermins – gingen sich vielfach keine neuen Gesamt-Höchstwerte bei den Nächtigungen, beförderten Personen und Umsätzen aus. Immerhin näherten sich die meisten Skigebiete der Alpen den Werten der Vor-Corona-Saison.

Die Monate Mai bis Oktober 2024 sollten nach der bereits allgemein festgestellten Reisefreudigkeit in allen Bereichen einen erfreulichen Verlauf nehmen. Diesbezügliche Prognosen sind jedoch schwer abzuschätzen: Einerseits können die Wetterentwicklungen und Wetterkapriolen nicht vorhergesehen werden, andererseits ist die geopolitische Weltlage derzeit die größte Unbekannte; man kann nur hoffen, dass hier die Vernunft siegt und nicht das vom und im „Osten“ mehrfach zitierte Kriegsszenario.

In den Sommermonaten sprechen viele Argumente für einen Besuch oder Urlaub in touristischen Destinationen der alpinen Gebiete. Es ist nicht nur das variantenreiche Bergerlebnis für Bewohner städtischer Agglomerationen sowie von flachen Gebieten an sich, sondern immer mehr auch die moderaten Temperaturen in Anbetracht von Hitzewellen in den Niederungen. Das Erholen und Genießen in der Bergwelt, die individuell frei wählbaren Bewegungsaktivitäten, von leichten Wanderungen bis zu extremen Touren etc. – in der Regel durch Bergbahnen ermöglicht –, spielen im Freizeit- und Urlaubsverhalten eine ebenso wichtige Rolle wie die verhältnismäßig kurze Erreichbarkeit im Vergleich zu Fernreisen. Damit haben inneralpine Gebiete in der Argumentationskette Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Zusammenhang mit dem ökologischen CO₂-Fußabdruck des touristischen Verkehrs ein – vor allem medial – wichtiges Plus.

Dank innovativer Bergbahnen ist der touristische Bergsom-

mer vom „kümmerlichen Dasein“ mit einstelligen Frequenz- und Umsatzanteilen – ausgenommen bei wenigen reinen Aussichtsbahnen – zum „Aufsteiger“ der vergangenen zwei Jahrzehnte mutiert; er verbessert seither die Jahresbilanzen der hier engagierten Unternehmungen. Früher war es eher ein Randgeschäft, heute ein zusätzliches Standbein mit positiven Auswirkungen auf die Wertschöpfung der alpinen Regionen. Vorreiter war u. a. die im Jahr 2000 gegründete und zur Erfolgsgeschichte entwickelte Plattform *Beste Österreichische Sommer-Bergbahnen* mit heute 79 zertifizierten Mitgliedern in sieben Bundesländern, 96 thematisch spezialisierten Bergen und ihren qualitätsgeprüften Angeboten, jeweils im Einklang mit Umwelt und Natur. Dadurch werden auch die drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales berücksichtigt.

Die „Sommerbahnen“, vom Stiefkind zum Musterschüler geworden, vollzogen mit kooperativen Partnern auch eine strategische Entwicklung vom reinen Transportunternehmen zum Komplettanbieter von Bergerlebnissen für Personen aller Altersgruppen, nicht zuletzt unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit. In diesen Monaten gibt es auch noch wesentlich weniger Vorhaltungen und Einwendungen von NGOs, den Umweltorganisationen sowie Bürgerinitiativen als vor und in der Wintersaison mit dem regelmäßigen, medial unterstützten, aber auf wenigen Fakten basierenden „Seilbahn-Bashing“. Trotzdem: Gebetsmühlenartig sollten die alpine Seilbahnwirtschaft sowie ihre Verbände immer wieder unaufgeregt und ohne „Kampfrhetorik“ aufzeigen und kommunizieren, dass die langfristige Sicherung der Berggebiete als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum für alle ohne Tourismus kaum möglich ist.

Die Zeit des Übergangs zum und während des Sommers bietet neben den notwendigen technischen Revisionen und betriebsinternen Abläufen auch die Gelegenheit, sich intensiv mit den vorhandenen Problemen der Branche auseinanderzusetzen. Hierzu zählen der demografische Wandel und die damit einhergehende Knappheit der Arbeitskräfte, die künftig durch den Einsatz von KI zumindest abgedeckt werden kann. Beispielsweise erkennen die seit 2020 immer häufiger in Betrieb gehenden AURO-Anlagen (Autonomous Ropeway Operation) mit der KI-gestützten Bildverarbeitung nicht nur Gefahrensituationen in Sekundenbruchteilen, sondern schaffen auch höhere Anlagensicherheit und entlasten bzw. reduzieren den Personalbedarf. Im Prinzip läuft der Betrieb solcher Anlagen ohne Stationsbedienstete; er wird von nur einer Person überwacht und betreut. Wichtige Themen sind unter anderem noch die Personalentwicklung, der Einsatz alternativer Kraftstoffe bei den Pistengeräten, wie zum Beispiel E-Fuels, neue Techniken bei den Photovoltaik-Modulen sowie die Effizienzsteigerung bei den Schneeerzeugern. Dazu zählen ebenso die Nachwuchsproblematik sowie der *ISR Architektur-Award* – alles Themen für meinen Kommentar in der nächsten ISR-Ausgabe.

Helmut Lamprecht

Dieser Artikel gibt die persönliche Meinung des Autors wieder.

APMs – Abgesang oder Auferstehung?



UNIV.-PROF. DIPL.-ING.
DR. TECHN. JOSEF NEJEZ
Technischer Fachredakteur der ISR

Im Zusammenhang mit seinen beruflichen Tätigkeiten im Bereich der Seilbahntechnik – als Universitätsassistent, Amtssachverständiger, Lehrbeauftragter, Gerichtssachverständiger und Technischer Fachredakteur der ISR – hat Prof. Josef Nejez die Entwicklungen im Seilbahnwesen in den letzten 50 Jahren persönlich beobachten können. Da kann er so manche Geschichte erzählen.

In den Jahren 1999 bis 2004 konnte ich mich über einen der interessantesten Auslandsaufträge in meiner Laufbahn als seilbahntechnischer Sachverständiger freuen: die Teilnahme an den Arbeitssitzungen für die *Automated People Mover Standards* (APM-Normen) der ASCE (American Society of Civil Engineers) als Konsultant des APM-Anbieters Doppelmayr Cable Car GmbH (DCC).

Es begann mit der Sitzung in San Francisco im Juli 1999, zu der ich im Mai 1999 nach der Vorstellung der *Mandalay Bay Tram* beim 7. APM-Kongress in Kopenhagen eingeladen worden war – für mich so etwas wie der „Sprung ins kalte Wasser“. Die Mitglieder des Normungsgremiums, etwa 25 an der Zahl, sprachen verschiedene englische Dialekte, und ich hatte zunächst große Mühe, den Diskussionen zu folgen, geschweige denn Fachfragen zu stellen bzw. Argumente vorzubringen. In die Basics der bisherigen Normungsarbeit hatte ich mich anhand des bereits fertiggestellten Teils 1 der APM-Normen eingeleitet, sodass ich wenigstens einordnen konnte, wovon gerade die Rede war.

Eine der Grundlagen für die Ausarbeitung der Teile 2, 3 und 4 der APM-Normen ist natürlich die Definition des Verkehrsmittels *Automated People Mover*. Die Original-Definition lautet: *An Automated People Mover (APM) is defined as a guided transit mode with fully automated operation, featuring vehicles that operate on guideways with exclusive right-of-way* (Ein APM ist ein spurgeführtes Verkehrsmittel mit vollautomatischem Betrieb und mit Fahrzeugen, die auf einem eigenen separaten Fahrweg verkehren). Die Definition sagt nichts über die Art des Antriebs für die APM-Fahrzeuge aus. Da gibt es die „großen“ APM-Systeme mit selbstfahrenden Fahrzeugen und die „kleinen“ seilbetrie-

benen Anlagen. Der Unterschied zwischen seilbetriebenen APMs und konventionellen Standseilbahnen liegt im vollautomatischen Betrieb. Bei den APMs gibt es also weder einen Wagenbegleiter noch einen Maschinisten, der nach Eintreffen des „Fertig“ aus der Gegenstation die Abfahrtstaste drückt, sondern es wird der automatische Fahrtablauf lediglich am Monitor im Kontrollraum überwacht. Dies bedingt zum Teil andere Sicherheitseinrichtungen für den Betrieb der APMs, als sie für Standseilbahnen vorgesehen sind – ein Unterschied, der bei der Entwicklung des *Cable Liners* von DCC eine wichtige Rolle gespielt hat.

WEITERE MEETINGS

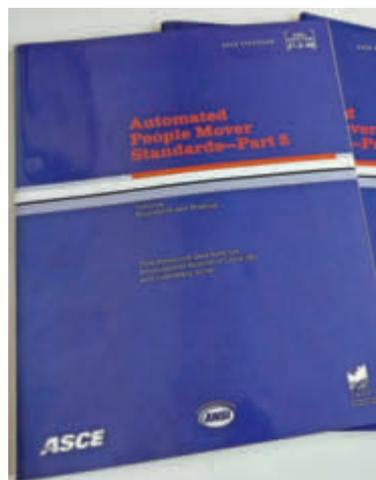
Mein Bericht an die DCC über die APM-Normungssitzung in San Francisco hatte zur Folge, dass ich zu den weiteren Sitzungen entsandt und in das ASCE-Normungsgremium als Mitglied mit dem Status *Friend*, d. h. ohne Stimmrecht bei Abstimmungen, aufgenommen wurde. Und so kam es, dass ich in den nächsten vier Jahren an acht weiteren Arbeitssitzungen des ASCE-Normungsgremiums teilnehmen konnte, sechs davon in verschiedenen Städten der USA (Jacksonville, Las Vegas, New York, Atlanta, Reston/Washington, Orlando und Tampa) und an einer in Paris.

Das APM-Normungsgremium war ähnlich zusammengesetzt wie die verschiedenen Technischen Komitees des CEN TC 242 für die Ausarbeitung der europäischen Seilbahnnormen. Es waren die Bereiche Hersteller, Planer, Betreiber und Behörden durch kompetente Ingenieure vertreten. Ich wurde sehr freundlich in ihrem Kreis aufgenommen und man hörte mir interessiert zu, wenn ich die eine oder andere Bestimmung der europäischen Seilbahnnormen in die Diskussion einbrachte. Ich fühlte mich bald wohl in dieser Runde. Auch das jeweilige Rahmenprogramm der Sitzungen – von Besichtigungen ausgeführter Anlagen bis zu stimmungsvollen Abendveranstaltungen – machte die Teilnahme am APM-Normungsgremium für mich zu einem unvergesslichen Erlebnis. In dieser Zeit wurden die Entwürfe zu den Teilen 2, 3 und 4 der *Automated People Mover Standards* der ASCE erarbeitet und die fertige Norm schließlich 2006 veröffentlicht. Man muss natürlich erwähnen, dass dieses Normenwerk nur für den nordamerikanischen Markt den Stand der Technik repräsentiert, aber es beeinflusst indirekt die Konstruktion der APMs, die von den Herstellern weltweit gebaut werden, weil die Hersteller möglichst einheitliche Anlagen liefern wollen.

den Teilen 2, 3 und 4 der *Automated People Mover Standards* der ASCE erarbeitet und die fertige Norm schließlich 2006 veröffentlicht. Man muss natürlich erwähnen, dass dieses Normenwerk nur für den nordamerikanischen Markt den Stand der Technik repräsentiert, aber es beeinflusst indirekt die Konstruktion der APMs, die von den Herstellern weltweit gebaut werden, weil die Hersteller möglichst einheitliche Anlagen liefern wollen.

STAND DER APMs IN EUROPA HEUTE

In Europa werden die seilbetriebenen APMs von den Genehmigungsbehörden nach den EU-Normen für Standseilbahnen behandelt. Soweit ich weiß, hat es da in der letzten Zeit keine nennenswerten Neuerungen gegeben. Derzeit stehen in Europa vier verschiedene Systeme von



Die fertigen *Automated People Mover Standards* der ASCE wurden 2006 publiziert.



Der *People Mover* in Venedig: einer der beiden Wagenzüge des eingleisig mit Mittelstation ausgeführten *Cable Liner Shuttles* von DCC im Weichenbereich



Gleis im Tunnel der *Skymetro* von Poma-Otis am Flughafen Zürich, aus dem fahrenden Zug fotografiert. Die Fahrzeuge gleiten bei diesem System mit Luftkissen auf einer glatten Betonfahrbahn.

seilbetriebenen APMs in Betrieb:

- der *Cable Liner Shuttle* von DCC seit 2003,
- das *Personentransportsystem (PTS)* von Poma-Otis seit 2003,
- die *Minimetro* von Leitner seit 2008,
- das *Minimetro-Shuttle-System* von Leitner seit 2011.

DIE CABLE LINER SHUTTLES VON DCC

Bei den bisher ausgeführten *Cable Liner Shuttles* von DCC handelt es sich meist um einspurige Standseilbahnen, bei denen ein Wagenzug im Pendelbetrieb zwischen den Endstationen verkehrt. Die Fahrzeuge sind mittels betrieblich nicht lös-

barer Klemmen mit dem Zugseil verbunden. Häufig werden zwei betrieblich unabhängige Anlagen parallel nebeneinander ausgeführt. Die erste Anlage dieses Typs war das *Mandalay Bay Shuttle* in Las Vegas, das im April 1999 in Betrieb ging. Es folgten die Anlagen *Airrail International Airport Birmingham* im März 2003, *Pearson International Airport Link* in Toronto im Juli 2006, *Mexico City International Airport* im Jänner 2007, *People Mover* in Venedig und *New Doha International Airport* in Katar. Zuletzt konnte ein zweiter Flughafen-APM in London im März 2023 in Betrieb gehen, der *Luton DART*. Das ist ein *Cable Liner Shuttle* zwischen dem Bahnhof *Luton Airport Parkway* und dem Flughafen *Terminal* des *London Luton Airport*.



DER NEUE **EVO 4.0**
GROSS IN DER LEISTUNG, KLEIN IM VERBRAUCH

8 l/s BEI NUR 14 kW

demaclenko.com

DEMACLENKO®



Strecke mit Zwischenstation der *Minimetro* von Leitner in Perugia



Im März 2023 ging in London das Cable Liner Shuttle *Luton DART* in Betrieb. Die DCC-Anlage verbindet den London Luton Airport mit dem Bahnhof St. Pancras International.



Die *Skylink Minimetro* von Leitner verbindet den Gewerbepark *The Squire* mit dem zugehörigen Parkhaus im Gelände der *Airport City Frankfurt (ACF)* (rechts unten ein ICE-Zug der Deutschen Bahn).

PERSONENTRANSPORTSYSTEM (PTS) VON POMA-OTIS

Neben einigen Anlagen in den USA ist in Europa seit 2003 auf dem Flughafen Zürich die *Skymetro* in Betrieb, ein APM nach dem *Personentransportsystem (PTS)* von Poma-Otis. Die Fahrzeuge gleiten bei diesem System mit Luftkissen auf einer glatten Betonfahrbahn. Die *Skymetro* dient dem Personentransport zwischen dem ursprünglichen Flughafengebäude und einem weiter entfernten neuen Terminal. Die Verbindung ist 1,1 km lang und besteht aus zwei Gleisen, jedes in einer eigenen Tunnelröhre geführt. Die Nennfahrgeschwindigkeit beträgt 13,3 m/s, die Fahrt zwischen den Endstationen dauert zwei Minuten.

Die Stationen sind als hohe Hallen ausgeführt, in denen Rolltreppen für die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Erdgeschoßniveau der Flughafengebäude und dem tief liegenden Bahnsteigniveau der *Skymetro* sorgen. Glaswände mit Bahnsteigtüren trennen den Bahnsteigbereich von den Gleisen. (Die Dorfbahn Serfaus in Tirol, im Jahr 1985 von Freissler-Otis und Waagner-Biró als Luftkissen-Standardseilbahn erbaut und 2019 von Leitner erneuert und auf U-Bahn Serfaus umgetauft, wird nicht vollautomatisch betrieben und erfüllt daher nicht dieses APM-Kriterium bzw. zählt daher nicht als Automated People Mover.)

DIE MINIMETRO VON LEITNER

Bei der *Minimetro* von Leitner handelt es sich um eine Stand-

seilbahn mit Umlaufbetrieb. Die bisher einzige Anlage dieses System wurde in Perugia (Italien) gebaut. Baubeginn war 2002, im Jänner 2008 ging sie in Betrieb. Das System der *Minimetro* ermöglicht mehrere Zwischenstationen entlang der Trasse und ist daher als Verkehrsmittel für den urbanen Bereich gut geeignet. Die Fahrzeuge sind mit kuppelbaren Klemmen am umlaufenden Zugseil geklemmt und werden im Bereich der Stationen mittels Verzögerungs- und Beschleunigungseinrichtungen bewegt, wie man sie dem Prinzip nach von den Umlauf-Seilbahnen kennt. In den Endstationen wechseln sie die Fahrtrichtung mittels Drehscheiben.

DAS MINIMETRO-SHUTTLE-SYSTEM VON LEITNER

Die einzige von Leitner gebaute und in Betrieb genommene APM-Shuttle-Anlage ist meinen Aufzeichnungen zufolge die *Skylink Minimetro* auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens aus dem Jahr 2011. Dabei handelt es sich um ein ca. 300 m langes eingleisiges Shuttle-System mit Ausweiche in Streckenmitte, das den Gewerbepark *The Squire* mit dem zugehörigen Parkhaus im Gelände der *Airport City Frankfurt (ACF)* verbindet.

ABGESANG ODER AUFERSTEHUNG?

Abgesehen vom im März 2023 in Betrieb gegangenen Cable Liner Shuttle *Luton DART* (Direct Air-Rail Transit) in London ist meinem Wissensstand nach seit 13 Jahren in Europa keine weitere seilbetriebene APM-Anlage mehr gebaut und in Betrieb genommen worden.

Die Erwartungen der Hersteller, dass die Stadtplaner derartige Systeme im urbanen Bereich vermehrt einsetzen würden, haben sich nicht erfüllt. Die Gründe dafür dürften vielfältig sein. Im verbauten Gebiet APM-Trassen zu finden, bereitet größte Schwierigkeiten, massive Widerstände bei Grundbesitzern und Anrainern sind vorprogrammiert. Auch die kommunalen Betreiber der vorhandenen ÖPNV-Systeme (Bus, Straßenbahn, U-Bahn) haben normalerweise wenig Freude mit neuen Verkehrssystemen. Und so kann man trotz der theoretischen Vorteile der APMs, die vor zwei bis drei Jahrzehnten in Vorträgen von Verkehrsexperten zum Teil euphorisch gelobt worden sind, zum Leidwesen der Hersteller eher von einem „Abgesang“ für die APMs sprechen. Eine „Auferstehung“ zeichnet sich derzeit nicht ab.

Josef Nejez

Eine Kamera, ein Panorama, kein Kompromiss

FERATEL Starke Hardware, innovative Software, ausgezeichnetes Service sowie eine imposante Reichweite bietet *feratelPanorama* – und das alles aus einer Hand.



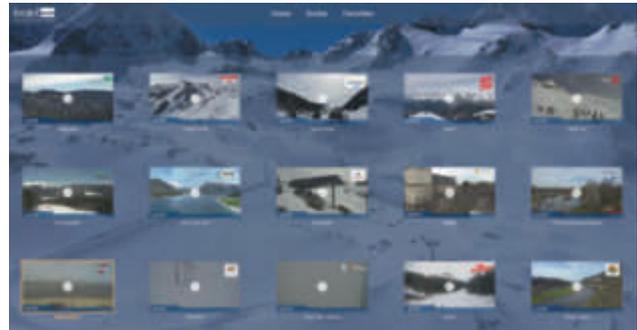
Die von feratel Inhouse entwickelte *MediaCam 5* ist der aktuelle „Goldstandard im Panoramastreaming“, betont man bei feratel.

Mit der neuesten Panoramakamera aus dem Hause feratel, der *MediaCam 5*, heben Destinationen ihr Panoramastreaming auf das nächste Level. Die Panoramakamera besticht mit brillantem 4K, rauscharmen Nachtaufnahmen, verbesserten Touren, natürlicher Farbgebung und einfachem Handling. Top-Destinationen wie Achenkirch, Cerler, Kaprun, Hochficht, Hoch-Ybrig, Kössen, Maikammer, Mauterndorf, Murau, Pal, Salzburg, Serfaus oder Zauchensee haben sie bereits im Einsatz. Leistung und Funktion stechen heraus, die *MediaCam 5* ist der nächste Evolutionsschritt bei visuellen Präsentationsmöglichkeiten und setzt neue Maßstäbe.

Für die *MediaCam 5* liefert feratel eine exklusive Software und Steuerungselektronik gleich mit – so wird die Kamera zur vollwertigen Broadcasting Station. Die fertigen ReLive-Panoramavideos präsentiert der neue *MediaPlayer v5* von feratel modern, benutzerfreundlich, übersichtlich und full responsive. Maximale User-Experience ist das Ziel: Neben dem hochwertigen ReLive-Video können unter anderem Points of Interest, Tipps, Zeitraffer, 360°-Panoramen oder Zusatzinformationen und mehr eingebunden sowie Videos aus vergangenen Tagen im Archiv nachgeschaut werden.

UMFANGREICHE MEDIA-LEISTUNG

MediaCam und *MediaPlayer* untermauern, warum feratel seit über vier Jahrzehnten in Europa zur Marktspitze zählt. Was mit einer Kamera begann, hat sich zu einem Netzwerk aus über 1.000 aktiven Standorten entwickelt. Diesen Erfolg verdankt das Unternehmen aber auch dem hohen Servicestandard, den es sich selbst als Anspruch auferlegt hat, betont feratel. Von der Auswahl des geeigneten Standorts über die Montage und Inbetriebnahme bis hin zur Distribution der Videos ist das Unternehmen der verlässliche Partner, wenn es um hochwertige Panoramen geht, so das Versprechen von feratel.



Neu im Distributionsnetzwerk: Android TV (Sony, Philips, Sharp, Metz, TCL, Toshiba ...)



Der *MediaPlayer v5* sorgt in jeder Größe für einen guten Eindruck.



Die Servicetechniker von feratel verstehen ihr Handwerk.

Darüber hinaus sticht vor allem die Medialeistung heraus: So verteilt feratel die gestochenen scharfen Videos ihrer *MediaCams* auf über 230 relevante Onlineplattformen, 43 mobile App-Anbieter, 14 Connected-TV-Lösungen (z.B. Amazon Fire TV, Apple TV, Magenta, A1 TV, Android TV ...), fünf Live-Streams auf YouTube, die eigenen Kanäle [feratel.com](https://www.feratel.com) und *feratel Webcams App* sowie einen Amazon Alexa Skill. Die technische Zulieferung an nationale und internationale TV-Stationen runden das Distributionsnetzwerk ab.

TS

Seilbahnen in Breuil-Cervinia (2. Teil)

ISR-REPORTAGE Seit 88 Jahren sind die Südhänge des Matterhorns/Cervino von italienischer Seite aus mit Seilbahnen erschlossen. Im 2. Teil der Geschichte um die Entwicklung der Seilbahnverbindung von Breuil-Cervinia auf die Testa Grigia berichten wir über die aktuellen Seilbahnen, die Ende der 1980er- und Anfang der 1990er-Jahre gebaut worden sind.



Breuil-Cervinia mit dem dominanten Cervino/Matterhorn und der 6er-Kabinenbahn auf Plan Maison

Bereits in den 1980er-Jahren war klar, dass die alten Pendelbahnen zwischen Breuil-Cervinia und der Testa Grigia (Plateau Rosà) der stetig steigenden Nachfrage des Wintertourismus an Förderleistung und Komfort allein nicht mehr gerecht werden können. Zwischen 1986 und 1991 wurden hier drei moderne Seilbahnen mit einer teilweise veränderten, an die Anforderungen des Skisports besser angepassten Trassenführung gebaut. Sie bilden heute nach ihren Modernisierungen den italienischen Teil der höchsten alpenüberquerenden Seilbahnkette *Matterhorn Alpine Crossing* von Breuil-Cervinia über Matterhorn Glacier Paradise (Klein Matterhorn) bis nach Zermatt oder umgekehrt.

BREUIL-CERVINIA – PLAN MAISON

Die Modernisierung fing mit dem Bau einer 6er-Kabinenbahn von Leitner an, die 50 Jahre später auf der Trasse der ersten Pendelbahn in Cervinia aus dem Jahr 1936 eröffnet wurde. Die neue Talstation befindet sich vor dem Stationsgebäude der alten Pendelbahn, für die Bergstation wurde die Bausubstanz der Vorgängerbahn teilweise weiterverwendet und in Richtung Berg verlängert. Zum ersten Mal in Italien fährt diese Kabinenbahn mit 5,0 m/s, was mit ihren 90 6er-Kabinen eine Förderleistung von 2.000 P/h gebracht hat.

Der aus zwei 400-kW-Hauptmotoren und zwei übereinander angeordneten Getrieben bestehende Antrieb befindet sich in der Bergstation, das Förderseil ist im Tal gewichtsge-

spannt. In den 6er-Kabinen saßen die Fahrgäste zu dritt Rücken an Rücken. Die Kabinen hatten eine Glasfaserschale-Karosserie in einem rundlichen Design mit zwei Drehflügeltüren. Im Rahmen der Bahnmodernisierung wurden diese Kabinen später durch die Kabinen *Omega III – 6* von CWA ersetzt, die bis heute in Betrieb sind.

Entsprechend der damals üblichen Bauweise erfolgt die Kabinenbeförderung in den Stationen mittels Kettenförderern, die auch die Kabinen um eine Etage tiefer zum automatischen Abstellbahnhof im Untergeschoss der Talstation be-



Das Gebiet ist im Sommer auch bei Mountain Bikern sehr beliebt. Im Bild: die Kabinenbahn Cervinia – Plan Maison



Garagierung der ursprünglichen 6er-Kabinen im Untergeschoß der Talstation in Cervinia



Talstation der Kabinenbahn Cervinia – Plan Maison mit Originalkabinen im Jahr 1992



Die Kabinenbahn Plan Maison – Laghi Cime Bianche mit den ursprünglichen 12er-Kabinen

fördern. Bei dieser Bahn wurden die im Jahr 1983 von Leitner entwickelten Klemmen eingesetzt, die nach den damaligen italienischen Vorschriften als Doppelklemmen auch für die 6er-Kabinenbahn eingesetzt wurden. Als Parallelbahn ist auf der Trasse Breuil-Cervinia – Plan Maison weiterhin auch die von Ceretti & Tanfani im Jahr 1965 eröffnete und von Hölzl modernisierte 80er-Pendelbahn in Betrieb. Besonders für den Transport sperriger Güter für die Restaurant- und Hotelbetriebe am Plan Maison ist diese Pendelbahn unverzichtbar.

PLAN MAISON – LAGHI CIME BIANCHE

Für die Fortsetzung der Seilbahnverbindung zwischen Plan Maison und der Testa Grigia (Plateau Rosà) wurde eine neue Trassenführung entlang der Talsperre *Diga del Goillet* gewählt. So wurde von Plan Maison im Jahr 1989 eine 2,3 km lange Kabinenbahn zur neuen Station *Laghi Cime Bianche* gebaut. Die Lage dieser Bergstation bietet eine bessere Vernetzung der Skipisten von Plateau Rosà und ermöglichte die Überwindung der restlichen 645 Höhenmeter der dritten Teilstrecke bis zur Testa Grigia mit einer stützenlosen Pendelbahn.

Die Kabinenbahn wurde als Einseilumlaufbahn mit Kabinen für zwölf stehende Personen gebaut, die sowohl ihre Ski- oder auch Snowboardausrüstungen in die Kabine mitnehmen. Mit 63 Kabinen und 5,0 m/s Fahrgeschwindigkeit er-

reicht die Bahn eine Förderleistung von 2.400 P/h. Die Stationsgeschwindigkeit beträgt 0,3 m/s, was einen stressfreien Ein- und Ausstieg der Fahrgäste mit ihren Sportausrüstungen ermöglicht. Die Kabinen wurden an ihrem inneren Kreisumfang mit schmalen Sitzflächen zum bequemen Anlehnen während der 7,6-minütigen Fahrt ausgestattet. Der Antrieb wurde, ähnlich wie bei der 6er-Kabinenbahn, mit zwei 330-kW-Hauptmotoren und zwei übereinander ange-



Auf der Trasse der 12er-Kabinenbahn Plan Maison – Laghi Cime Bianche mit Blick auf den Gebäudekomplex Plan Maison mit drei Seilbahnstationen, Hotel *Lo Stambecco* und Restaurants



Antrieb der 12er-Kabinenbahn Laghi Cime Bianche mit zwei 330 kW-E-Motoren (links) und zwei Getrieben (rechts)



In der Bergstation Laghi Cime Bianche der 12er-Kabinenbahn wird das Förderseil gewichtsgespannt. Die zwei roten Seilscheiben lenken das Spannseil in den Spannschacht um.

FOTOS: R. GRIC (4), LEITNER (2)

ordneten Getrieben ausgeführt, jedoch in der Talstation Plan Maison situiert. Das Förderseil wird in der Bergstation gewichtsgespannt. Bei einem eventuellen Ausfall eines der beiden Hauptmotoren kann die Bahn weiterhin mit 3,5 m/s und 840 P/h fahren. Auch diese Bahn hat Doppelklemmen und Kettenförderer für den Stationsumlauf. Später bekam diese Bahn im Rahmen der Generalrevision neue moderne *Diamond*-Kabinen von Sigma Cabins.

LAGHI CIME BIANCHE – TESTA GRIGIA (PLATEAU ROSÀ)

Als dritte Teilstrecke der Seilbahnkette zwischen Breuil-Cervinia und der Testa Grigia (Plateau Rosà) hat die Firma Hölzl im Jahr 1991 eine stützenlose Pendelbahn mit Doppeltragseilen und zwei 140er-Kabinen gebaut. Sie überwindet auf einer Länge von 2.229 m einen Höhenunterschied von 645 m und mit 12,0 m/s erreicht sie eine Förderleistung von 1.450 P/h. Der Antrieb befindet sich in der Talstation, die Bergstation bilden zwei Türme im Abstand der Bahnspurweite von 16 m mit Bahnsteigen, die in Form von Auslegern aus dem Bergkamm über die Tiefe herausragen. Die Tragseile sind fix verankert, das Zugseil wird am Berg gespannt.

Doppelmayr Italia als Nachfolger der Firma Hölzl hat im Jahr 2011 die 20-jährige Generalrevision dieser prestigeträchtigen Seilbahn durchgeführt. Es wurden die Antriebs- und Umlenkscheiben und die Laufwerke revidiert und zwei neue Antriebsmotoren und Getriebe des Hauptantriebs eingebaut. Auch eine komplett neue Steuerung wurde installiert.

Die bedeutendste und für die Fahrgäste sichtbarste Änderung sind die neuen Kabinen von Carvatech mit elegantem Design. In den beiden bis zum Boden verglasten Kabinen mit einem hervorragenden Ausblick auf das Monte-Rosa-Massiv und auf das Matterhorn hat man das Gefühl, in einer geschützten Terrasse ins Herz der Alpen zu schweben. Die Laufwerke und das Gehänge sind schwarz lackiert, die Kabine schwarz mit silbernen Konturen. Eine leichte Verminderung des Kabinenfassungsraums von 140 auf 125 Personen hat auch die Förderleistung der Bahn nach der Generalrevision von 1.450 auf 1.250 P/h reduziert.

Diese Pendelbahn bildet nicht nur das letzte Glied der alpenüberquerenden Seilbahnkette *Matterhorn Alpine Cros-*



Die Pendelbahn Testa Grigia mit Originalkabine der Firma Lovisolò

TECHNISCHE DATEN

Seilbahnen Breuil-Cervinia – Plan Maison – Laghi Cime Bianche – Testa Grigia (Plateau Rosà)

	<i>Cervinia – Plan Maison</i>	<i>Plan Maison – Laghi Cime Bianche</i>	<i>Laghi Cime Bianche – Testa Grigia</i>
Seilbahnhersteller, Baujahr	Leitner, 1986	Leitner, 1989	Hölzl, 1991 *)
Seehöhe Talstation	2.020 m	2.536 m	2.816 m
Seehöhe Bergstation	2.545 m	2.814 m	3.458 m
Schräge Länge	1.869 m	2.274 m	2.229 m
Höhenunterschied	525 m	278 m	645 m
Stützenanzahl	26	18	keine
Förderseildurchmesser	44 mm	48 mm	–
Tragseildurchmesser	–	–	68 mm
Durchmesser oberes Zugseil	–	–	40 mm
Durchmesser unteres Zugseil	–	–	37 mm
Spanneinrichtung	Tal	Berg	Berg (nur Zugseil)
Antrieb	Berg	Tal	Tal
Antriebsleistung	2 x 400 kW	2 x 330 kW	950 kW
Kabinenfassungsraum	6 Personen	12 Personen	140 + 1 Personen
Kabinenanzahl	90	63	2
Max. Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s	5,0 m/s	12,0 m/s
Fahrzeit	6,5 min	7,6 min	etwa 5,0 min
Max. Förderleistung	2.000 P/h	2.400 P/h	1.450 P/h

*) Im Jahr 2011/12 von Doppelmayr Italia mit neuen Kabinen von Carvatech für 125 + 1 Personen und einer Förderleistung von 1.250 P/h umgebaut

sing auf italienischem Boden, sie eröffnet auch den Zugang zu den Gletscherschlepliften auf dem Plateau Rosà und Theodulgletscher in der Schweiz. Nicht zuletzt ist sie Ausgangspunkt der roten *Piste Nr. 7 – Ventina*, die bis zur Talstation in Cervinia führt und mit ihrer Länge von 11 km die längste Piste auf der italienischen Seite ist.

AUSBAU DES SKIGEBIETS

Der Bau von Sesselbahnen begann im Gebiet mit der Doppelsesselbahn *Cielo Alto* von Leitner im Jahr 1972. Heute sind in Breuil-Cervinia im Winter neben den beschriebenen Kabinen- und Pendelbahnen acht überwiegend moderne Sesselbahnen in Betrieb.

„Mit der Eröffnung des *Matterhorn Alpine Crossing* änderte sich auch die touristische Vision von Breuil-Cervinia. In den letzten Jahren haben wir die Beschneiungsanlagen kräftig modernisiert und planen nun weitere Investitionen in Seilbahnen. Nach der Eröffnung der 6er-Sesselbahn *Gran Sometta* von Leitner im Jahr 2022, die die Anbindung von Valtournenche an das restliche Gebiet deutlich verbesserte, werden wir heuer die fixe 3er-Sesselbahn *Lago Goillet* durch eine moderne Anlage ersetzen. Geplant ist auch der Ersatz der Seilbahnen von Breuil-Cervinia auf das Plateau Rosà. Wir würden gerne auch hier 3S-Seilbahnen bauen. Für die Planung und Umsetzung dieses auf 120 Mio. Euro geschätzten Projekts erfolgte bereits eine Ausschreibung“, so Federico Maquignaz, Präsident von Cervino SpA.

Roman Gric



Derzeit verfügt die Pendelbahn Testa Grigia über moderne Kabinen für 125 Fahrgäste von der Firma Carvatech.



Das Laufwerk der Pendelbahn Testa Grigia ist mit acht Fangbremsen ausgerüstet, das obere und untere Zugseil ist mit dem Laufwerk mittels Trommelverankerung verbunden.

FOTOS: R. GRIC

PERSONAL & RECRUITING

Praxisnaher Seilbahnmaschinistenkurs

AUSBILDUNG Hoch hinaus mit Unterstützung der Arlberger Bergbahnen hieß es für die Schüler des Bildungszentrums LLA (Landwirtschaftliche Lehranstalt) Imst.

In Kooperation mit den Arlberger Bergbahnen und dem WIFI Tirol wurde auch dieses Jahr wieder die *Ausbildung zum Seilbahnmaschinisten* am Bildungszentrum der Landwirtschaftlichen Landeslehranstalt Imst durchgeführt. Die Schülerinnen und Schüler erhielten eine fundierte Grundausbildung in Theorie und Praxis in den vier Modulen *Seilbahnrecht*, *Hydraulik*, *Elektrotechnik* und *Seilbahntechnik*. Die Themen wurden zum Teil im landwirtschaftlichen Fachunterricht eingebaut bzw. von den Profis der Arlberger Bergbahnen – dem Technischen Leiter Manfred Merten, Betriebsleiter Franz Laimer sowie Betriebsleiter-Stellvertreter Alexander Nöbl – erläutert. Die Prüfung der vier Module erfolgte durch externe Prüfer und wurde direkt am Bildungszentrum der LLA Imst abgehalten. Die umfangreichen Unterlagen stellte das Wirtschaftsförderungsinstitut (WIFI) zur Verfügung. Neben der Ausbildung zum *Schilehrer-Anwärter* und der *Jagdprüfung*, welche als Zusatzqualifikationen zur landwirtschaftlichen Ausbildung mit Abschluss zum Facharbeiter angeboten werden, stellt die Ausbildung zum Seilbahnmaschinisten eine optimale Ergänzung für eine weitere Berufslaufbahn der Absolventen der LLA dar, betonen Direktor Prof. Dipl.-Ing. Thomas Moritz und sein Stellver-



Die jungen Seilbahnmaschinisten der Landwirtschaftlichen Lehranstalt Imst bei der *Gampenbahn* am Arlberg mit Dir. Thomas Moritz (1. v. li.), Abteilungsvorstand Walter Ostermann (7. v. li.), BL Franz Laimer (10. v. li.), Patrick Geir (WIFI, 1. v. re.), BL Stv. Alexander Nöbl (2. v. re.) und TL Manfred Merten (3. v. re.).

treter sowie Abteilungsvorstand Fachrichtung Landwirtschaft AV Prof. Dipl.-Ing. Walter Ostermann.

TS

FOTO: DIR. THOMAS MORITZ



Der neue Trailpark in Bischofsmais bietet familien- und anfängerfreundliches Fahrvergnügen.



Eine Fußgängerbrücke wird am Geisskopf künftig Parkplätze und die vielfältigen Trails sicher verbinden.

Neue Attraktionen in Bayern

KLENKHART Am Geisskopf im Bayrischen Wald entsteht mit Hilfe von Planer Klenkhart & Partner ein attraktives Angebot für Bike-Anfänger und E-Biker sowie ein behindertengerechter Trail. In Ruhpolding wird ein Konzept für Erlebnisangebote im Bergsommer umgesetzt.

Das Gebiet rund um den Geisskopf im Bayrischen Wald ist ein Anziehungspunkt für die Bike-begeisterte Szene. Die moderne 6er-Sesselbahn befördert die Biker stressfrei in die *MTB Zone Bikepark* nach oben. Im Downhill messen sich die Adrenalin-Suchenden auf verschiedenen Strecken mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden. In der Gemeinde Bischofsmais wurde der Ruf nach einem leichten Einsteigerpark als ergänzendes Angebot immer lauter. Das Planungsbüro Klenkhart & Partner erhielt den Auftrag zur Konzepterstellung für einen neuen Trailpark. Detailplanung und Genehmigungsverfahren liefen reibungslos ab, sodass bereits im Frühjahr 2023 der Startschuss erfolgte. Insgesamt können im Endausbau sechs Strecken mit einer Gesamtlänge von 14 km angeboten werden. Davon sind fünf Touren als sehr leichte und eine Route als leichter MTB bzw. E-MTB-Trail klassifiziert. Zusätzlich werden verschiedene Abschnitte auch barrierefrei errichtet. Alles wird so gestaltet, dass auch absolute Anfänger erste Trail-Erfahrungen sammeln und ihre Fahrkünste verbessern können.

Der etwa 3,5 km lange *Bibertrail* ist bereits fertiggestellt. Der behindertengerechte Trail wird sogar mit Handbikes befahrbar sein. Im Rahmen des Projekts wird zudem eine Fußgängerbrücke über die Kreisstraße zwischen einer vorgesehenen Parkplatzerweiterung und dem bestehenden Parkplatz der *Geisskopfbahn* errichtet. Diese Brücke stellt künftig eine sichere Verbindung der Trails beidseits der Straße dar. Diese drei Bauabschnitte gehen gemeinsam mit 1. August 2024 in Betrieb. Nach und nach folgen dann vier weitere Strecken, die durch die Wälder um den Geisskopf führen. Das gesamte Investitionsvolumen des Trailparks beträgt 2,3 Mio. Euro.

Ein großes Anliegen war den Planern und Auftraggebern, den Trailpark so ökologisch wie möglich umzusetzen. Ein zentraler Punkt des Konzepts ist die geordnete Lenkung innerhalb des Freizeit- und Erholungsprogramms. Dazu mussten sowohl die Interessen der Forstwirtschaft als auch des Tourismus unter einen Hut gebracht werden. Dabei geht es in erster Linie um den Schutz von Biotopflächen, Tierlebensräumen, Ruhezonen uvm., worauf bei der Trassierung besondere Rücksicht genommen wurde. Man nutzt die Infrastruk-

tur bereits bestehender Wege, passt sie an das Gelände an und fokussiert sich möglichst auf den Nahbereich der bereits bestehenden touristischen Infrastruktur.

NEUE ATTRAKTION FÜR DEN UNTERBERG

Die meine Bergwelt GmbH betreibt am Unternberg in Ruhpolding auf rund 20 ha ein Kleinstskigebiet mit drei Aufstiegs- hilfen und ca. 5,5 Pistenkilometern. Im Sommer ist bis dato nur die fix geklemmte Doppelsesselbahn in Betrieb. Um das Sommerangebot attraktiver zu gestalten, beauftragte man 2021 Klenkhart & Partner mit der Erstellung eines Masterplans. Für die Ganzjahresnutzung gibt es zahlreiche Ansätze, wirtschaftlich vertretbare Investitionen Schritt für Schritt umzusetzen. Der erste Meilenstein der Planung war die Errichtung eines Kletterwalds im Bereich der Talstation des Unternberg.

Auf ca. 7.900 m² entstand ein Parcours für Groß und Klein, der am 1. Mai 2024 seiner Bestimmung übergeben wurde. Klenkhart & Partner waren sowohl für die Projektsteuerung, Planungsmaßnahmen, die Abwicklung sämtlicher Behördenverfahren als auch für die Ausschreibung und Vergabe an Fachfirmen verantwortlich. Zum Klettern stehen acht Parcours zur Verfügung. Zwei davon sind für Einsteiger und Kinder gedacht, diese erreichen eine maximale Höhe von 4 m. Bei dieser Variante können an die 20 Kletteraufgaben absolviert werden. Zwei Einweise-Parcours helfen Kindern und Anfängern bei ihren ersten Schritten und Griffen. Die anderen sechs Parcours zeichnen sich durch unterschiedliche Schwierigkeitsstufen mit insgesamt 60 Routen aus, sodass auch jene, die eine sportliche Herausforderung suchen, auf ihre Kosten kommen. Hierbei geht es in luftige Höhen von bis zu 14 m.

Für die Ausgabe und Lagerung der Sicherungsgeräte wurde ein kleines, in die Landschaft integriertes Betriebsgebäude errichtet. Für das in Holzbauweise errichtete Haus setzte man bei der Fassade auf sägeraues Lärchenholz und eine dezente in dunklen Tönen gehaltene Dacheindeckung. Dies wurde auch bei den Fenster- und Türrahmen fortgesetzt.

Ulli Ambrosig/TS

Tiroler Seilbahngrundsätze



MAG. HANNES PARTH

Gründer und Ehrenobmann der internationalen Interessengemeinschaft Vitalpin
Ehem. Obmann-Stellvertreter des Fachverbandes der Seilbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich sowie der Fachgruppe Seilbahnen in der Wirtschaftskammer Tirol
Ehem. Vorstand der Seilbahn Silvretta AG, Ischgl
International bekannter Seilbahn- und Tourismusexperte

Bereits seit 2005 werden von der Tiroler Landesregierung Seilbahngrundsätze verordnet. Dieses Raumordnungsprogramm soll festlegen, nach welchen Grundsätzen die Errichtung von Seilbahnen und Skipisten in Tirol erfolgen soll und welche Kriterien konkrete Projekte erfüllen müssen, damit sie genehmigt werden können. Damit setzt sich dieses Programm das anspruchsvolle Ziel, die verschiedenen und zum Teil gegensätzlichen Ansprüche an den alpinen Raum im Sinne einer nachhaltigen „alpinen Raumordnung“ aufeinander abzustimmen. Diese Verordnung wurde jeweils von einer umfangreichen Runde erarbeitet bzw. novelliert. Dabei saßen sich in der Diskussion wenige Seilbahner und Vertreter aus der Wirtschaft einer Vielzahl von Entsandten der NGO und von sogenannten Experten, vorwiegend aus der „grünen Ecke“, gegenüber, denen es vor allem ein Anliegen war, möglichst restriktive Vorgaben und bürokratische Hemmnisse für die Seilbahnwirtschaft festzuschreiben. Wie schwierig es ist, hier den Standpunkt unseres Wirtschaftszweiges unterzubringen, habe ich als Entsandter der Fachgruppe selbst mehrmals erlebt.

Dabei gelten daneben selbstverständlich die ohnehin kaum mehr zu bewältigenden Regelungen der Naturschutzgesetze und des UVP-Verfahrens. Gerade die UVP hat sich zu einem bürokratischen Monster entwickelt, das weder für einen Betreiber noch für die Verwaltung überschaubar und aufgrund unzähliger Gutachten mit so hohen Kosten verbunden ist, dass es insbesondere für kleinere Gesellschaften weder vom Aufwand noch von den Kosten her vertretbar ist. Dies führt im Ergebnis zu einer Verweigerung des Zugangs zum Recht, was demokratiepolitisch bedenklich ist.

In nunmehr über 20 Jahren hat sich die Seilbahnwirtschaft mit den Tiroler Seilbahngrundsätzen arrangiert und gab damit auch den NGO die Sicherheit, dass es zu keinen Neuerschließungen und großflächigen Erweiterungen kommt. Es

sollten aber sinnvolle Verbindungsprojekte weiterhin möglich sein. Gerade Skigebietsverbindungen haben sich – wie anhand einer Vielzahl an positiven Beispielen im Alpenraum sichtbar – als wirtschaftlich sehr erfolgreich erwiesen und auch das Überleben kleinerer Gesellschaften durch Anbindung an größere Skigebiete gesichert.

Nun laufen die bestehenden Seilbahngrundsätze mit Jahresende aus und sollen von der Landesregierung auf weitere zehn Jahre fortgeschrieben werden. Das hat zu einem Aufschrei von Umweltverbänden, von NGO, dem Alpenverein bis zum Landesumweltanwalt geführt, wobei befürchtet wird, dass gesellschaftlichen Veränderungen oder dem Klimawandel nicht ausreichend Rechnung getragen würde. Auf der anderen Seite wurden alle von der Seilbahnwirtschaft in den Diskussionsprozess eingebrachten Änderungswünsche, wie etwa eine Vereinfachung der Verfahren, kategorisch abgelehnt. Und für Reinhard Klier, den Obmann der Tiroler Seilbahner, mutet es paradox an, als Kompromiss sogar für die Fortschreibung der einschränkenden Tiroler Seilbahngrundsätze argumentieren zu müssen, um nicht mit noch strengeren Regelungen und einem weiteren Bürokratieschub konfrontiert zu werden.

Im Zuge der Debatte wird von den NGO immer wieder mit dem Hinweis auf Naturzerstörung argumentiert und damit in der Öffentlichkeit Stimmung gemacht. Dabei sind in den letzten zwölf Jahren geringfügige Überschreitungen gerade einmal zwölfmal vorgekommen, beginnend bei wenigen Metern – und dies bei drei Verbindungen und neun Erweiterungen. Den dafür notwendigen bürokratischen Aufwand habe ich bei der technisch bedingten Abschwenkung der Trasse für eine Zubringerbahn auf einer kurzen Länge selbst erfahren dürfen.

Wenn von der Politik bei diversen Veranstaltungen gerne die Wichtigkeit der Seilbahnwirtschaft für den Wirtschaftsstandort Tirols betont wird, dann sollte es auch in der Öffentlichkeit ein Diskussionsklima geben, das nicht schon die Einreichung von Projekten a priori skandalisiert und damit eine negative Stimmung in der Öffentlichkeit erzeugt. Bereits die Einbringung eines Rechtsmittels gegen Entscheidungen wird, gelinde gesagt, als unmoralisch angesehen und damit der Rechtsweg als Grundvoraussetzung des Rechtsstaats abgesprochen. Dabei kommen, wie mir scheint, die schärfsten Kritiker aus Bereichen unseres Landes, die wenig mit dem angeblich überbordenden Tourismus konfrontiert sind. So spricht etwa Gerd Estermann, ein pensionierter Professor, bei Seilbahnern gerne von „Profitmaximierern“. Dabei haben Seilbahnen in den abgelegenen Tälern nicht nur eine große wirtschaftliche, sondern auch eine enorme soziale und gesellschaftliche Verantwortung für alle Bereiche des ländlichen Lebens. Dies aufzuzeigen, wurde leider in der öffentlichen Diskussion bisher völlig vernachlässigt.

Hannes Parth

Dieser Artikel gibt die persönliche Meinung des Autors wieder.

Zwölferkogel in Hinterglemm wird Ski-WM-fit

AEP PLANUNG UND BERATUNG GMBH 34 Jahre nach den FIS Alpine Ski-Weltmeisterschaften in Saalbach-Hinterglemm finden diese nun dort 2025 vom 4. bis 16. Februar erneut statt. Nach dem Motto „Ein Berg – alle Bewerbe“ werden sämtliche Rennen auf dem Zwölferkogel in Hinterglemm ausgetragen. Aus diesem Grund wird dieser schneitechnisch aufgerüstet, auch Pistenbaumaßnahmen werden durchgeführt. Dabei vertrauen die Hinterglemmer Bergbahnen auf die Kompetenz des Ingenieurbüros AEP aus Schwaz. Die ISR informierte sich am 11. Juni vor Ort über den Baufortschritt.



Die neue *Pumpstation Breitfussalm II* ist derzeit auf eine Wasserleistung von 315 l/s ausgelegt, aber ist auf einen Durchsatz von 420 l/s erweiterbar.

Die Weltcupstrecke am Zwölferkogel in Hinterglemm hat schon eine lange Tradition im alpinen Skirensport. Bei der WM 1991 wurden hier die Bewerbe Abfahrt, Super-G, Slalom und Kombination ausgetragen. Seit mehreren Jahren ist der Zwölferkogel ebenso Fixpunkt für diverse Europacup- und Weltcup-Rennen. Seit der Wintersaison 2016/17 ist die Strecke außerdem als offizielle Trainingsstrecke des Österreichischen Skiverbands ausgewiesen. Darüber hinaus werden dort auch Jugendski- und Behindertensportbewerbe durchgeführt. Hans Georg Bachmann, Geschäftsführer der Hinterglemmer Bergbahnen GmbH, erklärt: „Aus diesem Grund, sind die für die Ski-WM 2025 am Zwölferkogel erforderlichen Investitionen in Sachen technischer Beschneigung und Pistenbau keine ‚Eintagsfliegen‘, sondern nachhaltig.“

DIE TO-DO-LISTE

Ein Großteil der Rennstrecke war schon technisch beschneit, aber die Schlagkraft der bestehenden Beschneigungsanlage am Zwölferkogel reichte für eine effiziente technische Beschneigung der Ski-WM-Strecken in möglichst kurzer Zeit nicht mehr aus. Im Bereich der Damenabfahrt gab es noch gar keine technische Beschneigung, aus diesem Grund musste man auch diese Versorgung gewährleisten. Darüber hinaus waren im Hinblick auf die Ski-WM Pistenverbesserungsmaßnahmen auf den Rennstrecken erforderlich. Ing. Christoph Stock, Teamleiter im Bereich Alpinetechnik + Schneeanlagen bei der AEP Planung und Beratung GmbH, über die erforderlichen Maßnahmen: „Die *Beschneigungsanlage Zwölferkogel* wird durch zusätzliche Transport- und Feldleitungen, die neue *Pumpstation Breitfussalm II* und die neue *Transportschiene Hochalm-Breitfussalm* inklusive Erweiterung der *Druckreduzierstation Hüttenkaralm* ausgebaut. Dadurch, dass in diesem

Projekt 6 ha Pistenfläche neu dazukommen, wird die *Beschneigungsanlage Zwölferkogel* dann in weiterer Folge Pistenflächen im Ausmaß von 134 ha (anstatt zuvor 128 ha) bedienen. Letztes Jahr starteten im Juni die Bauarbeiten, und die Professionisten arbeiteten sich von der 12er-Kogel-Mittelstation (1.530 m ü. M.) hinauf bis zur Bergstation (1.984 m ü. M.) und konnten bereits einen Großteil des Projekts umsetzen. Auch der Baukörper der neuen *Pumpstation Breitfussalm II* wurde fertiggestellt, und dieses Jahr ab Februar erfolgte die hydraulische und elektrotechnische Ausrüstung. Aktuell liegt der Fokus der Projektumsetzung auf dem Abschnitt von der Mittelstation in Richtung Talstation (1.060 m ü. M.); dabei handelt es sich zum größten Teil um den Feldleitungsbaue. Aufgrund des Wetters rechnen wir damit, dass wir mit den Bauarbeiten im Juli starten können.“

Projekt 6 ha Pistenfläche neu dazukommen, wird die *Beschneigungsanlage Zwölferkogel* dann in weiterer Folge Pistenflächen im Ausmaß von 134 ha (anstatt zuvor 128 ha) bedienen. Letztes Jahr starteten im Juni die Bauarbeiten, und die Professionisten arbeiteten sich von der 12er-Kogel-Mittelstation (1.530 m ü. M.) hinauf bis zur Bergstation (1.984 m ü. M.) und konnten bereits einen Großteil des Projekts umsetzen. Auch der Baukörper der neuen *Pumpstation Breitfussalm II* wurde fertiggestellt, und dieses Jahr ab Februar erfolgte die hydraulische und elektrotechnische Ausrüstung. Aktuell liegt der Fokus der Projektumsetzung auf dem Abschnitt von der Mittelstation in Richtung Talstation (1.060 m ü. M.); dabei handelt es sich zum größten Teil um den Feldleitungsbaue. Aufgrund des Wetters rechnen wir damit, dass wir mit den Bauarbeiten im Juli starten können.“

PUMPSTATION UND FELDLEITUNGSBAU

Beim bestehenden *Speicherteich Breitfussalm* (Nutzinhalt: 90.000 m³) wurde die neue *Pumpstation Breitfussalm II* (TechnoAlpin) errichtet und gliedert sich in ein oberes System (Mittelstation in Richtung Bergstation) mit zwei Hauptpumpen (2 x je 60 l/s Wasserleistung mit je 630 kW Anschlussleistung) und ein unteres System (Mittelstation in Richtung Talstation) mit drei Vorpumpen (3 x je 105 l/s Wasserleistung mit je 160 kW



Arbeiten am Zwölferkogel seit 2017 zusammen (v. li. n. re.): Christoph Stock (Teamleiter Alpinetechnik + Schneeanlagen, AEP Planung und Beratung), Betriebsleiter Markus Schlosser (Hinterglemmer Bergbahnen) und Hans Georg Bachmann (Geschäftsführer Hinterglemmer Bergbahnen).

Anschlussleistung). Darüber hinaus wurde dort eine Kühlturmanlage mit vorerst drei 90-l/s-Kühltürmen, die jedoch auf insgesamt sechs 90-l/s-Kühltürme erweiterbar ist, installiert. D. h., die Kühlleistung wäre von den derzeitigen insgesamt 270 l/s auf maximal 540 l/s ausbaubar. Die neue Pumpstation Breitfussalm II ist zurzeit auf eine Wasserleistung von 315 l/s ausgelegt, im Endausbau wäre aber ein Durchsatz von 420 l/s möglich. Die Wasserversorgung erfolgt durch den *Speicherteich Breitfussalm*.

Beim Feldleitungsbau mit einer Trassenlänge von ca. 9 km kamen die duktilen Gussrohre von TRM in den Dimensionen von DN 125 bis DN 400 (bis zur Bergstation DN 300) zum Einsatz. Diese sind in der Regel für Druckstufen von bis zu 100 bar ausgelegt. Dazu Markus Schlosser, Betriebsleiter Zwölferkogel (Seilbahnanlagen, technische Beschneigung): „Um den Zeitplan einzuhalten, haben wir die Firma Swietelsky AG mit einem Trupp beim Feldleitungsbau unterstützt, da dieses Gelände ein Gefälle von 40 bis 45 % hat und wir während der Arbeiten auf wesentlich mehr Felsen gestoßen sind als erwartet.“

Der Wasserbedarf für die Pistenflächen am Zwölferkogel im Ausmaß von 134 ha beträgt in Summe 500.000 m³ pro Jahr, und für die FIS Alpine Ski-WM 2025 werden für die technische Beschneigung der Rennstrecken (Damen- und Herrenabfahrt) zusätzlich 70.000 m³ benötigt, um diese FIS-konform zu präparieren.

DIE TRANSPORTSCHIENE HOCHALM – BREITFUSSALM

AEP-Teamleiter Stock informiert: „Nach Vorgabe der FIS muss auf diesen Pistenflächen im Ausmaß von 35 ha eine Schneedecke von 100 cm aufgebracht werden. Um diese Auflagen zu erfüllen, führt der vorhandene Speicherteich Breitfussalm zu wenig Wasser. Deshalb wird dieses aus der benachbarten *Beschneigungsanlage Hochalm* entnommen und über eine lange Transportleitung, die man entlang einer Forststraße verlegt hat, zur neuen *Pumpstation Breitfussalm II* befördert.“

In weiterer Folge bedeutet diese Maßnahme auch eine Erhöhung der Schlagkraft der technischen Beschneigung, um die oftmals sehr kurzen Zeitfenster mit der idealen Schneitemperatur bestmöglich auszunutzen zu können. Des Weiteren fungiert die *Transportschiene Hochalm – Breitfussalm* zukünftig als Ausfallsicherheit der benachbarten *Beschneigungsanlagen Hochalm* und *Zwölferkogel*. In diesem Zusammenhang wurde auch die *Druckreduzierstation Hüttenkaralm* durch den Anbau eines Wasserbehälters mit 50 m³ Nutzinhalt und der Installation eines neuen Pumpensatzes mit 50 l/s Wasserleistung, 17 bar und 160 kW Anschlussleistung erweitert.

Im unteren Bereich der Ski-WM-Strecken am Zwölferkogel werden 50 bestehende Zapfstellen ersetzt und zehn kommen ganz neu hinzu. Bei den Schneeerzeugern sind die Hinterglemmer Bergbahnen „sortenrein“ und setzen auf TechnoAlpin. Vergangenes Jahr haben sie mit 28 mobilen Propellermaschinen (13 TR9, 15 TR10) aufgerüstet, dieses Jahr kommen weitere 45 mobile Propellermaschinen hinzu. Mit diesem Zukauf verfügt der Zwölferkogel in Summe über 321 Schneeerzeuger (55 Lanzen, der Rest Propellermaschinen). Aufgrund weiterer FIS-Vorgaben mussten auf der Rennstrecke am Zwölferkogel Pistenbaumaßnahmen durchgeführt werden.

PISTENVERBESSERUNGSMASSNAHMEN

Einerseits gab die FIS vor, dass die Damen- und Herrenrenn-



Zum Schutz von Amphibien- und Reptilienarten wurde im Vorfeld der Pistenbaumaßnahmen eine Absiedelung durchgeführt. Hierfür wurden rund 3.000 m Fang- und Sperrzäune aufgestellt und die rund 340 Stück aufgestellten Fangkübel täglich kontrolliert. Im Bild: Fangzäune im Bereich der Damenabfahrt.



Damenabfahrt: Im oberen Streckenabschnitt wurde eine Engstelle adaptiert, um die notwendige Pistenbreite sowohl für die Streckenführung, als auch für die Errichtung der erforderlichen temporären Sicherungsmaßnahmen mittels A-Netzen zu gewährleisten.

strecken getrennt verlaufen müssen und erst im Zielraum zusammengeführt werden dürfen. Dadurch, dass sich bislang die Pistenführung der Herrenrennstrecke in einem Bereich von ca. 100 m mit dem Streckenverlauf der Damenrennstrecke überschneidet, musste der Streckenverlauf der Herren in diesem Abschnitt geändert werden. Darüber hinaus wurde auf der Herrenrennstrecke bei der Osthang-Ausfahrt (oberhalb der Mittelstation der *12er-Kogelbahn*) die Piste um bis zu 50 m verbreitert, um hier im Rennen zur Geschwindigkeitsreduktion eine Kurve fahren zu können und ausreichend Sturzraum zu haben. Die zweite Pistenbaumaßnahme war im Bereich der Damenabfahrt. Im oberen Streckenabschnitt (oberhalb der Breitfussalm) wurde eine Engstelle adaptiert, um die notwendige Pistenbreite sowohl für die Streckenführung, als auch für die Errichtung der erforderlichen temporären Sicherungsmaßnahmen mittels A-Netzen zu gewährleisten.

Die Fertigstellung sämtlicher Arbeiten zur Erhöhung der Schlagkraft der technischen Beschneigung am Zwölferkogel wird Ende Oktober 2024 erfolgen. Die AEP Planung und Beratung GmbH zeichnete für die Planung, die Materienrechte, die Ausschreibung, die Ausführungsplanung, die technische und kaufmännische Oberbauleitung und das Controlling verantwortlich. Die Hinterglemmer Bergbahnen arbeiten mit dem Ingenieurbüro aus Schwaz seit 2017 am Zwölferkogel zusammen: „Die Zusammenarbeit ist unkompliziert, sehr flexibel und angenehm. Wenn wir Fragen haben oder etwas benötigen, dann können wir Christoph Stock anrufen und finden dann auf kurzem Weg rasch eine sehr gute Lösung“, sind sich Geschäftsführer Hans Georg Bachmann und Betriebsleiter Markus Schlosser einig.

Claudia Mantona

Modern bleiben

ISR-INTERVIEW Veronika Scheffer, Geschäftsführerin der Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH, im Gespräch über steile Karrierewege, Investitionsjahre, Sensibilität bei der Preisgestaltung und Notwendigkeiten am Arbeitsmarkt.



Mit der Wintersaison kann der Sommer noch nicht mithalten, aber „g'scheit Wandern“ in Zauchensee hat für immer mehr Gäste seinen Reiz.

ISR: Die Liftgesellschaft wurde 1964 gegründet, sie feiert dieses Jahr ein rundes Jubiläum. Die Herausforderungen heute sind andere als damals, ebenso die Anforderungen der Gäste. Was braucht es für viele weitere Erfolgsjahre?

Veronika Scheffer: Stimmt! Das halbe Jahrhundert haben wir groß gefeiert, die 60 Jahre lassen wir vorüberziehen (Anm.: schmunzelt). Für weitere Erfolgsjahre braucht es eine gute Zusammenarbeit mit allen Tourismusorganisationen in der Region und im Land bis hin zur Österreich Werbung. Alle müssen gemeinsam daran arbeiten, dass der Winter und die Lust auf Schnee in den Kernmärkten und bei unseren Zielgruppen modern bleiben. Wir müssen als Wintersportdestination Zauchensee attraktiv sein und maßvoll Investitionen vorantreiben. Die Skier Days zu erhalten oder noch besser zu steigern, ist eine zentrale Aufgabe. Dass wir in Ski amadé eingebettet sind, ist unerlässlich für ein kleines Unternehmen wie unseres. Sehr wichtig ist der technische Anschluss an unser Nachbarkisgebiet Shuttleberg Flachauwinkl sowie an Snow Space Salzburg.

ISR: Für Wachstum sind Investitionen unerlässlich. Was planen Sie?

Veronika Scheffer: Wir sind in der Planungsphase, um die Schwarzwandbahn, die 1987 errichtet wurde, zu erneuern. Das ist nicht ganz einfach, weil es einen nicht verrückbaren Standort gibt und wir daher im Vorfeld umfangreiche Maßnahmen setzen müssen. Der Bau soll 2025 erfolgen. Weiters sind in Richtung Roskopf zwei Anlagen zu erneuern. Wir kommen also wieder in die Investitionsjahre.

ISR: Wie schwer ist es, Kapital für solche Investitionen aufzustellen?

Veronika Scheffer: Wir sind ein privates Unternehmen mit einer kleinen Gesellschaftergruppe. Es ist herausfordernd,

weil wir das Investitionskapital aus den Unternehmenserlösen verdienen müssen.

ISR: Die allgemeine Teuerung belastet Menschen und Wirtschaft. Wie gut gelingt es, die Balance zu bewahren zwischen der notwendigen Weitergabe der Kosten und leistbaren Skitickets?

Veronika Scheffer: Wie Sie richtig sagen, Kosten müssen wir weitergeben, die Fixkosten im Skigebiet sind hoch. Zusätzlich wollen wir das Angebot weiterentwickeln. Es heißt, achtsam zu sein mit Preiskorrekturen nach oben, da sind wir alle zusammen gefordert. Angebote und Packages für Kinder, Jugendliche und Senioren sind ein wichtiges Werkzeug. Dynamic Pricing ist relevant. Wir schöpfen alles aus, um den Kunden entgegenzukommen, aber gleichzeitig den Umsatz zu erzielen, um uns als Skigebiet weiterentwickeln zu können. Die sensible Preispolitik betrifft jedoch nicht nur die Seilbahnen, sondern auch die Leistungspartner Hotellerie und Gastronomie.

ISR: Ihre Karriere ist eine Erfolgsgeschichte: Wann erfolgte Ihr Einstieg ins Unternehmen?

Veronika Scheffer: Ich habe in Klessheim die Tourismusschule absolviert und bin in den 1980ern über Jobs in der Gastronomie in der Skihütte in das Unternehmen eingestiegen. Das war Saisonarbeit, früher gab es in Zauchensee nur die Wintersaison. Im Sommer war ich im elterlichen Betrieb in Altenmarkt tätig. Ich hatte dann gute Lehrmeister, die Betriebsleiter, die mich ins Unternehmen eingeführt haben. Später wurde ich Prokuristin und seit 2011 leite ich die Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH als Geschäftsführerin.

ISR: Worauf sind Sie beruflich besonders stolz?

Veronika Scheffer: Dass wir das Unternehmen unter stürmischen Verhältnissen gut durch die Pandemie gesteuert haben. Ich musste niemanden entlassen und konnte alle Mitarbeiter halten, auch dank zweimal drei Monaten Kurzarbeit. Außerdem darauf, dass wir im Pandemiewinter unsere Anlage in Betrieb halten und den Einheimischen das Skifahren ermöglichen konnten. Das alles macht mich stolz!

ISR: Welche Ansprüche stellen Sie an sich selbst als Führungskraft?

Veronika Scheffer: Ich möchte eine ehrliche Unternehmenskultur vorleben. Es ist mir wichtig, in der Lage zu sein, Werte an unsere Mitarbeiter und Leistungspartner zu vermitteln. Ich getraue mich zu behaupten, dass ich das so lebe.

ISR: Wirtschaftliche Kennzahlen sind die Basis für ein gesundes Unternehmen. Was ist für Sie Erfolg?

Veronika Scheffer: Das eine sind die wirtschaftlichen Erfolge, mit denen man als Geschäftsführer positiv punkten kann. Das andere ist die Firmenkultur, die richtigen Mitarbeiter an der richtigen Stelle, der Umgang untereinander und die Menschlichkeit. Mir persönlich ist die Unternehmenskul-

tur sehr wichtig. Dazu gehört als eine Priorität nicht zuletzt die Zusammenarbeit mit den Leistungspartnern, den Grundbesitzern. Das muss passen, sonst passt gar nichts. Ein gutes Team im Hintergrund braucht man und das Vertrauen in der Zusammenarbeit – auch mit den Kollegen in der Seilbahnbranche.

ISR: Die Seilbahnbranche ist noch immer sehr männerlastig. Wie kann es gelingen, mehr Frauen für den Job zu begeistern – auch im Technikbereich und auf der Führungsebene?

Veronika Scheffer: Vielleicht gibt es bei Frauen noch eine gewisse Scheu vor Technikberufen, aber es gibt sie, die Interessierten, die sich in der Berufsschule in Hallein zur Seilbahnerin ausbilden lassen. Wir haben zum Beispiel eine Seilbahnerin, die jetzt das Rettungswesen übernommen hat. Die Führungsebene in der Branche ist tatsächlich noch sehr männerlastig, obwohl es einige Beispiele von Frauen an der Spitze gibt. Frauen haben andere Führungsstile, die wertvoll sind. Ich bin überzeugt: In Zukunft ist noch mehr weibliche Stärke in der Unternehmensleitung gefragt. Es gibt keinen Grund, warum eine Frau das nicht machen könnte. Im Endeffekt ist es jedoch sekundär, ob ein Mann oder eine Frau dem Team vorsteht – das Können und die Leistung zählen.

ISR: Ist es Ihnen auf Ihrem Karriereweg manchmal schwer gemacht worden?

Veronika Scheffer: Ehrlich gesagt, war der Weg schon steinig. Man hat es mir am Anfang nicht zugetraut, das behaupte ich auf alle Fälle – die Mitarbeiter nicht und die eigenen Gesellschafter auch nicht. Das habe ich gespürt. Damals sind manche Tränen geflossen. Ich musste mehr in Kauf nehmen, besonders fleißig sein und zeigen, dass ich es kann. Selbst heute noch bin ich im Winter sieben Tage die Woche im Unternehmen, um den Mitarbeitern zu zeigen, dass ich für sie und das Unternehmen da bin.

ISR: Wie gut gelingt es Ihnen, sich mit Ihrem Unternehmen am Arbeitsmarkt zu behaupten?

Veronika Scheffer: Es ist bei uns genauso schwierig wie anderswo. Da wir sehr „winterlastig“ sind – im Sommer haben wir 90 und im Winter inklusive Gastronomie 230 Mitarbeiter –, braucht man eine Menge Manpower, viele Stammsaisoniers. Zuletzt waren Mitarbeiter aus 13 Nationen bei uns engagiert. Wir nutzen auch das Angebot von Leasingfirmen und rekrutieren von überall her. In den letzten Jahren haben wir schöne Mitarbeiterwohnungen gebaut. Früher war es mit Arbeitskräften im Winter einfacher, weil in der Baubranche gestempelt wurde – das fällt jetzt flach.

ISR: Der Arbeitsmarkt bleibt also schwierig?

Veronika Scheffer: Das Problem, das die Gastro seit Jahren hat, haben wir auch in der Seilbahnbranche. Das wird sich trotz Arbeitslosigkeit nicht groß ändern, befürchte ich. Die Anforderungen sind gestiegen, wir haben jetzt sogar mehr Mitarbeiter als früher. Wir brauchen mehr Leute, um das zu tun, was wir



Veronika Scheffer, Geschäftsführerin der Zauchensee Liftgesellschaft Benedikt Scheffer GmbH: „Wir schöpfen alles aus, um den Kunden entgegenzukommen, aber gleichzeitig den Umsatz zu erzielen, um uns als Skigebiet weiterentwickeln zu können.“

tun müssen, damit der Gast zufrieden ist. Das Rekrutieren von Arbeits- und Fachkräften ist sicher die größte Herausforderung, die wir in Zukunft haben. So gut unsere Mitarbeiter sind und wir sie auf den Job vorbereiten, so gut wird das Unternehmen funktionieren.

ISR: Sie sind politisch engagiert und auch in der Wirtschaftskammer aktiv. Was braucht es aus Sicht der Arbeitgeber auf politischer Ebene, um Unternehmen besser zu unterstützen?

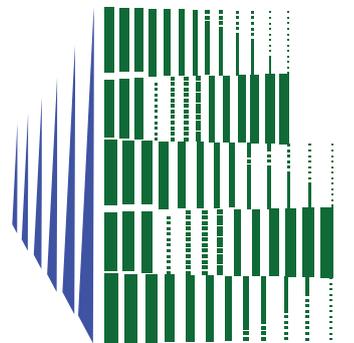
Veronika Scheffer: Die Politik ist gefordert, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass wir realistisch unsere Investitionen tätigen bzw. die Skigebiete aufrechterhalten können. Für die Menschen müssen die Rahmenbedingungen so sein, dass sie sich den Skitag überhaupt noch leisten

können – Stichwort Inflation. Es hilft uns nämlich nicht, wenn Unternehmen gute Rahmenbedingungen vorfinden, aber der Kunde sich das Erlebnis nicht mehr gönnen kann.

Danke für das Gespräch.

Thomas Schweighofer

Das Interview wurde Ende Mai telefonisch geführt.



INGENIEURBÜRO BRANDNER 

STAATL. BEF. U. BEEID. ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN
A-6020 INNSBRUCK | KARL-SCHÖNHERR-STRASSE 8
WWW.IB-BRANDNER.COM | OFFICE@IB-BRANDNER.COM

PLANUNG – GEOTECHNIK – BAULEITUNG

**SEILBAHNEN UND LIFTE
TRAGWERKSPLANUNG**

**PROJEKTMANAGEMENT
§20 PERSON NACH SEILBG 2003**

Erfolgreiche 50. Mountain Planet

BRANCHENEVENT Viele internationale Fachbesucher, zukunftssträchtige Innovationen und ein Abschied prägten die Mountain Planet in Grenoble (F) im 50. Jahr ihres Bestehens.



Feierliche Eröffnung der Mountain Planet 2024 mit dem Durchschneiden des Bandes durch (v. li. n. re.) Nathalie Faure (Département de l'Isère), Nathalie Béranger (Alpexpo), Stephanie Pernod (Région Auvergne-Rhône-Alpes), Louis Laugier (Département de l'Isère), Christophe Ferrari (Grenoble-Alpes Métropole), Henri Baile (Région Auvergne-Rhône-Alpes), Pascale Boyer (ANEM), Mélina Herenger (Tourisme Grenoble-Alpes Métropole), Sandrine Chaix (Région Auvergne-Rhône-Alpes), Jean-Luc Boch (La Plagne Tarentaise), Alex Maulin (Domaines Skiabiles de France) und Patrick Grand'Eury (Lumiplan Montagne-Tourisme).

Die internationale Fachmesse, die der Raumplanung in Bergregionen gewidmet ist, lockte vom 16. bis zum 18. April mit 20.000 Fachbesuchern (+17 %) deutlich mehr als bei der letzten Ausgabe nach Grenoble in die französischen Alpen. Besucher aus 67 Ländern wollten sich die Neuheiten der ausstellenden Unternehmen – darunter auch sehr viele große internationalen Marken – nicht entgehen lassen. Auch die Internationale Seilbahn-Rundschau (ISR) war mit einem Team rund um Chefredakteurin Claudia Mantona bei der Messe vertreten und konnte auf dem ISR-Messestand zahlreiche Gesprächspartner begrüßen, um sich mit ihnen über die Herausforderungen und Chancen der Branche auszutauschen.

ENTWICKLUNG DES SCHNEE- UND BERGTOURISMUS

Dominique Faure, Staatssekretärin für den ländlichen Raum in Frankreich, stellte im Rahmen der Mountain Planet die Kernpunkte einer Strategie vor, die von der französischen Regierung zur Unterstützung der Bergregionen bei ihrer Transformation hinsichtlich der sich verändernden klimatischen Bedingungen eingeführt wurde. Sie betonte, dass der Wintertourismus nicht am Ende sei, „er ist wichtig für die Regionen und auch, um den Wandel zu finanzieren, den es zu bewältigen gilt“. Dazu passend präsentierte der Schweizer Unternehmensberater und Experte für alpinen Tourismus Laurent Vanat die bereits 16. Ausgabe seines Internationalen Berichts zum Schnee- und Bergtourismus. Dieser traditionell zum Start der Messe vorgestellte Bericht zur weltweiten Entwicklung bildet die Wintersaison 2022/23 ab. Die Skiindustrie sei bei guter Gesundheit, betonte Vanat, und die Zahl der Skigäs-

te sei bis auf wenige Ausnahmen wie China, das im Untersuchungszeitraum noch von den Auswirkungen von Corona belastet war, stabil. Im Winter 2022/23 wurden weltweit wieder mehr als 370 Mio. Skifahrtstage verzeichnet. (Mehr zu diesem Bericht lesen Sie in dieser Ausgabe im englischen Teil auf Seite 61.)

ZUFRIEDENE BILANZ DER AUSSTELLER

Die Riege der Aussteller auf der Mountain Planet zeigte sich mit der Messeausgabe 2024 sehr zufrieden, wie diversen Statements zu entnehmen ist. „Durch die Zusammenkunft von internationalen Führungskräften und Delegationen aus zahlreichen Ländern hat unsere Messepräsenz fruchtbare Gespräche und die Festigung von Partnerschaften ermöglicht“, bilanzierte etwa Clément Nectoux, Geschäftsführer der Doppelmayer Gruppe Frankreich. Von einer „großartigen Ausgabe“ sprach Denis Ribot, Geschäftsführer von Leitner Frankreich und Prinoth Frankreich. „Eine Messe, die sich der aktuellen Herausforderungen bewusst ist und pragmatische Antworten auf die Problemstellungen von heute gibt, fernab von politischen Tribünen“, ergänzte er. Begeistert äußerten sich ebenfalls Kässbohrer-ESE-Geschäftsführer Gilles Fournier („Es war eine gute Gelegenheit, um unsere wichtigsten Produkte zu präsentieren“) und TechnoAlpin-Geschäftsführer Erich Gummerer („Unser Vertriebsteam konnte mehrere wichtige Projekte unter Dach und Fach bringen!“).

Ein emotionaler Moment war hingegen der Abschied der langjährigen Messe-Projektverantwortlichen Laurette Bonzy, die ihren wohlverdienten Ruhestand angetreten hat. Von den Ausstellern gab es ein herzliches „Merci Laurette!“ für die gute Zusammenarbeit.

Die nächste Mountain Planet 2026 findet vom 21. bis 23. April 2026 erneut in Grenoble-Alpexpo statt. Ein ausführlicher Messe-Nachbericht über die diesjährige Mountain Planet wird im französischen Teil unserer nächsten Ausgabe – der ISR 4/24 – publiziert.

CM/TS



Nahezu 20.000 Fachbesucher (+17 %) informierten sich über die neuesten Produkte und Dienstleistungen der Branche.



Mit *Connect* kann der Betrieb einer Bestandsanlage abgesichert werden.



Das Hauptmenü zeigt auf einen Blick alles, was ein Bediener braucht: den Zustand der Bremsen, Windwerte, Warnungen an der Anlage, Betriebsart etc.

Alles unter Kontrolle

DOPPELMAYR-GRUPPE Bei Modernisierungsmaßnahmen von Bestandsanlagen ist die Seilbahnsteuerung ein Kernelement. Die Steuerung *Connect* der Doppelmayr-Gruppe verbessert die Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit einer Anlage merklich.

Die Doppelmayr-Gruppe wuchs über die Jahre immer mehr zu einem Unternehmen, das seinen Kunden alles aus einer Hand bietet. Damit sind die Wege kürzer und es ist gesichert, dass Komponenten genau aufeinander abgestimmt sind. Im Bereich Digitalisierung und Vernetzung der Seilbahnwelt ist die Seilbahnsteuerung *Connect* ein zentraler Teil des Portfolios. Auch Bestandsanlagen können mit ihr auf den neuesten Stand der Steuerungstechnik gebracht werden. Ausfallzeiten werden somit minimiert, was sich wiederum positiv auf die Wirtschaftlichkeit der Anlage auswirkt.

Ein Steuerungsumbau stand im Sommer 2022 bei den Zillertaler Gletscherbahnen an, die Steuerung inklusive Stromrichter der 4er-Sesselbahn *Nordhang* im Skigebiet Mayrhofen wurde erneuert. Im Zuge der Umstellung gab es eine Optimierung der Ein- und Ausstiegsintervalle, ebenso des Parksystems. „Das war ein kleiner Eingriff mit großer Wirkung für den Komfort unserer Gäste“, betont Matthias Dengg, Mitglied der Geschäftsleitung Zillertaler Gletscherbahnen. Die Ziele, den Gästekomfort zu erhöhen, Abschaltungen zu reduzieren und den Personalbedarf beim Beschicken und Garagieren zu verringern, wurden erreicht. „Der Steuerungsumbau bei älteren Anlagen ist absolut empfehlenswert. Auch diverse Sicherheits- und Kontrollleinrichtungen werden so wieder auf den Stand der Technik gebracht“, kommentiert Dengg das Projekt.

Die Ziele, den Gästekomfort zu erhöhen, Abschaltungen zu reduzieren und den Personalbedarf beim Beschicken und Garagieren zu verringern, wurden erreicht. „Der Steuerungsumbau bei älteren Anlagen ist absolut empfehlenswert. Auch diverse Sicherheits- und Kontrollleinrichtungen werden so wieder auf den Stand der Technik gebracht“, kommentiert Dengg das Projekt.

BENUTZERFREUNDLICHKEIT UND SICHERHEIT

Ein Pluspunkt der *Connect* ist der Fokus auf die Benutzerfreundlichkeit, was etwa mit ergonomisch optimierten Bedienfeldern als auch der farblich sowie konzeptionell durch-



Der Steuerungsumbau war ein „kleiner Eingriff mit großer Wirkung“, betont Matthias Dengg von der Zillertaler Gletscherbahn.

dachten Visualisierung am Touchscreen erreicht wird. Für Inspektionen und Wartungstätigkeiten können die Benutzer auch ortsunabhängig mit einem Tablet auf das System zugreifen. Kabinenfunktionen, wie zum Beispiel Beleuchtung, Belüftung, Klimatisierung sowie Ein- und Gegensprechen, lassen sich ebenfalls zentral bedienen.

Die Seilbahnsteuerung der Doppelmayr-Gruppe nutzt außerdem moderne Technologien zur Überwachung und Abschaltung, mit deren Hilfe potenzielle Gefahren frühzeitig erkannt und abgewendet werden. Ein integriertes Deaktivierungskonzept sorgt für einen sicheren Weiterbetrieb der Anlage, selbst bei Ausfall von einzelnen Sensoren. Das Bedienkonzept verlangt eine nur kurze Einarbeitungszeit, der Arbeitsalltag für das Betriebs-

personal wird insgesamt erleichtert. „Durch einen Umstieg auf die *Connect* profitieren unsere Kunden von zahlreichen Vorteilen der neuesten Steuerungstechnologie. Dazu gehören, neben funktionalen Steuerungsoptionen, auch eine verbesserte Ersatzteilverfügbarkeit sowie mehr Sicherheit und Komfort im Betrieb. Im Zuge eines Steuerungsumbaus prüfen unsere Experten zudem automatisch jede Anlage auf mögliche Optimierungen und Synergien in Hinblick auf weitere Retrofit-Maßnahmen. Mit der *Connect*-Steuerung schaffen Betreiber beste Voraussetzungen für den autonomen Anlagenbetrieb“, fasst Alexander Klimmer, Gesamtvertriebsleiter Doppelmayr Seilbahnen, zusammen. Mit der *Connect*-Steuerung wurde die Basis für einen autonomen Betrieb der Anlage mit *AURO* der Doppelmayr-Gruppe (siehe ISR 1/2024, S. 18) geschaffen.

TS

Erfolgreiche Digital Days

VERANSTALTUNG Die Remec AG und die Sisag AG organisierten im Frühjahr für ihre Kunden die zur Tradition gewordenen *Digital Days*, die am 28. und 29. Mai 2024 in Schattdorf (CH) stattfanden.



Geballte Kompetenz (v. li. n. re.): Johannes Stadler (Geschäftsleiter Remec AG), Tobias Weiss (Fatzler) und Daniel Schuler (Remec AG)

Bei den zweitägigen *Digital Days* wurde der erste Tag von der Remec AG gestaltet. Das Eröffnungsreferat *Chancen und Gefahren der Digitalisierung* wurde von Marco Zraggen, dem Geschäftsleiter der Sisag AG, abgehalten. Dank der digitalen Vernetzung und mit Hilfe Künstlicher Intelligenz (KI) konnte die Sisag AG zur Erhöhung der Verfügbarkeit und der Aufrechterhaltung von Wissen beitragen, betonte Zraggen. Als konkretes Beispiel nannte er den Fahrgastbetrieb ohne Betriebspersonal, welcher nun in Zermatt bereits an zwei Seilbahnen erfolgreich eingesetzt werde. Das Ziel ist zum einen Personaleinsparung, zum anderen sollen die Mitarbeiter während des Bahnbetriebs anderen Tätigkeiten nachgehen können. Es verstehe sich von selbst, dass sich damit das Berufsbild des Seilbahnmitarbeiters verändert und die Betreuung der Gäste nicht mehr ohne Weiteres nachgegangen werden könne. Eine Gefahr sei auch, dass die Abhängigkeit von Systemen steigt.

Einen großen Vorteil bietet laut Marco Zraggen die papierlose Dokumentation der Instandhaltungssoftware *Sambesi* der Firma Remec AG. Mit diesem Instandhaltungsprogramm werden die Abläufe der Arbeiten des Technischen Leiters an der Seilbahnanlage abgelegt; außerdem können die notwendigen Unterlagen der Aufsichtsbehörde rasch zur Verfügung gestellt werden.

Die KI unterstütze bereits heute Systeme wie Dynamic Pricing oder die vorausschauende Instandhaltung und trage dabei zur Erhöhung der Betriebssicherheit sowie zur Optimierung von Personalkosten bei. Ebenfalls erhalte man Einblick über das Nutzerverhalten der Kunden, um Marketingstrategien anzupassen, was sogar Einfluss auf die Auslastungen der Anlagen haben könne. Deshalb sei jeder Anwender darauf bedacht, die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen, um die Vorteile optimal nutzen zu können, so die Ausführungen des Geschäftsführers der Sisag AG.

Risiken identifizieren und managen lautete der Titel eines weiteren Referats, welches von Edgar Welti und Stefan Sonderegger abgehalten wurde. Dabei erwähnten sie, dass das Risikomanagement bei Seilbahnen darauf abzielen habe, dass sowohl die juristischen als auch die technischen Anforderungen konsequent erfüllt werden, um ein gutes Vertrauensverhältnis aufbauen zu können.

Daniel Schuler präsentierte die Weiterentwicklung der Instandhaltungssoftware *Sambesi X*, die große Auswirkungen habe, denn die Architektur, Technologie sowie Benutzeroberfläche seien moderner geworden. Das Hauptziel der Modernisierung sei gewesen, dass die Kunden der Remec AG auch in zehn Jahren noch mit *Sambesi* zufrieden sind, erklärte Schuler. Im Laufe des letzten Jahres wurden bei einigen Stammkunden die ersten Module in die neue Architektur integriert und modernisiert. Für nächstes Jahr sind weitere Elemente geplant, wie zum Beispiel das Ersatzteilmanagement, welches laut dem Experten Bestandteil der Software werden solle.

EXTERNE REFERENTEN ÜBERZEUGTEN

Sehr gut angekommen sind bei den Besuchern auch die Referate der externen Vortragenden: Peter Vogtmann von Vogtmann Consulting präsentierte Lösungsvorschläge zum Thema *nachhaltige Störungsbehebung*. Tobias Weiss von Fatzler stellte *Trux* vor, ein Überwachungssystem für Stahlseile, das seit kurzem im *Sambesi X*-Programm integriert ist. Das Softwareprogramm bietet sich als Datenplattform an und soll so als Schnittstelle zu Drittsystemen in beide Richtungen genutzt werden. Derzeit verfügt das Instandhaltungsprogramm *Sambesi* bereits über mehrere Schnittstellen zu den bedeutendsten Lieferanten der Branche, so Weiss.

Nach einem schönen Abend in Flüelen am Vierwaldstättersee erläuterte Michael Arnold die Neuigkeiten des *SisControl*-



Martin Neumeyer (Marzilibahn, li.) und Raphael Matter (Gurtenbahn) sind treue Besucher der *Digital Days*.



Sisag-Geschäftsleiter Marco Zraggen (li.) und Markus Inhelder (Sales Manager von Westermo)

Cockpit-Programms der Sisag AG, welches auch ein webbasiertes und integrales Gäste-Informationssystem umfasst. Thomas Kempf stellte die digitalen Gästelenkungsmöglichkeiten innerhalb des *SisControl*-Programms vor. Neu ist, dass mit *SisMedia* auch das Park- und Pistenleitsystem gesteuert werden kann, wie es derzeit in Andermatt zur Anwendung kommt. Energiemanagement und Datensicherheit sind ebenfalls wichtige Themen bei der Sisag AG. So erläuterte Michael Arnold, wie der Verbrauch gemessen und visualisiert werden kann, um daraus Sparmaßnahmen ableiten zu können. Simon Jauch und Martin Arnold zeigten in ihrem Beitrag zum Thema *SisITServices Security & SisTop* auf, dass die Sisag AG auch über Kompetenz in puncto IT-Datenschutz-Anwendungen verfügt. Markus Inhelder von Westermo referierte über die *Wireless-Daten-Kommunikation bei Seilbahnbetrieben*, die bereits bei mehreren Seilbahnanlagen in der Schweiz zum Einsatz gekommen ist.



Ramon Russi (Verkauf Seilbahnsteuerungen, li.) und Martin Schuler (Leiter ICT-Projekte, Sisag AG)

ELEKTRONISCHE PERSONENZÄHLUNG BEWÄHRT SICH

Das Thema Fahrgastbetrieb ohne Bedienpersonal (FoB) ist immer wieder ein Bestandteil des Programms der *Digital Days*. So berichteten Ramon Russi und Martin Schuler vom jüngsten Umbau der Pendelbahn *Schattdorf – Haldi*, bei der bald der FoB eingeführt wird. Unterstützt wird diese Betriebsart mit Sensoren, Videokameras und seit neuestem auch mit 3D-Sensoren, die die elektronische Personenzählung in den Stationen vornehmen. Bei der Standseilbahn auf den Gurten in Wabern wurde die Betriebsart FoB in diesem Frühjahr erfolgreich eingeführt, ebenso bei der neuen Pendelbahn in Zermatt und dem *Flemxpress* in Flims.

Da diese beispielhafte Veranstaltung zwei Tage dauerte und das Abendprogramm bei ausgezeichnetem Wetter auch nicht zu kurz kam, konnte man sich sehr gut unterhalten und über die Erfahrungen der verschiedenen Produkte der Remec AG sowie der Sisag AG austauschen. Insgesamt nutzten rund 30 Besucher das spannende Programm der Veranstaltung zum Netzwerken. Die *Digital Days* waren einmal mehr eine gelungene Veranstaltung.

DAMIAN BUMANN



Der Geschäftsleiter der Sisag AG, Marco Zraggen (li.), und der Geschäftsleiter der Remec AG, Johannes Stadler, freuten sich über die gelungene Veranstaltung.

Lehrabschlussprüfung Seilbahntechnik – ein bedeutender Abschluss



**ING. ALOIS INNERHOFER,
MSc BEd**

Ausbildungs Koordinator
Seilbahntechnik des Fachverbands
der Seilbahnen Österreichs

Die Lehrabschlussprüfung (LAP) in Seilbahntechnik ist ein bedeutender Abschluss in der Berufsausbildung für Seilbahntechnik. Diese Prüfung markiert das Ende der Lehrzeit und bewertet die theoretischen sowie praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten der Lehrlinge.

Abgehalten werden die Lehrabschlussprüfungen in der unterrichtsfreien Zeit im Seilbahnkompetenzzentrum Hallein, da in diesem Zeitraum die seilbahntechnischen Einrichtun-

gen für die Abschlussprüfungen zur Verfügung stehen. Die Lehrabschlussprüfung Seilbahntechnik ist mit Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend (BGBl. II Nr. 438/2012) in mehrere Teilbereiche gegliedert und ist vor einer Prüfungskommission abzulegen. Diese Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern, die von der Wirtschaftskammer bestellt werden, und müssen sowohl eine Zertifizierung als auch eine Ausbilderprüfung vorweisen. In der Regel sind dies Seilbahnbetriebsleiter, die auch für die Lehrlingsausbildung in ihren Seilbahnbetrieben verantwortlich sind.

Weiters dürfen die Prüfer nicht im gleichen Seilbahnbetrieb wie die zu prüfenden Lehrlinge beschäftigt sein und es darf kein Verwandtschaftsverhältnis zum Kandidaten bestehen. Das erfordert Prüfer aus den verschiedensten Seilbahnunternehmen. Diese kommen aktuell von den Seilbahnbetrieben *Bergbahnen Maria Alm, Schmittenhöhe, Kitzbühel, Kitzsteinhorn, Sölden, Kühtai, Bayrische Zugspitzbahn, Kleinalpertsal, Silvretta Montafon, Bergbahnen Gastein, Hinterstoder, Dachstein Gosau, Seilbahn Eisriesenwelt, Snow Space*



Pro Prüfungstag werden maximal sieben Kandidaten geprüft wie hier im März 2024. V. li. n. re: Prüfer Ing. Siegfried Egger (Aberg Hinterthal Bergbahnen AG) und Prüfer Sebastian Steiner (Gletscherbahnen Kaprun AG) mit den Prüfungskandidaten Sebastian Posch (Steinplatte AufschließungsgesmbH & Co KG), Martin Mair (Olangar Seilbahn AG), Peter Pineider (Olangar Seilbahn AG), Daniel Mitterer (Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co KG), Timo Wendig (Silvrettaseilbahn AG), Patrik Kathrein (Fisser Bergbahnen GmbH), Stephan Erler (Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co KG), Vorsitzender Prüfungskommission Ing. Alois Innerhofer sowie Prüfer Ing. Christian Huber (Hochkönig Bergbahnen GmbH).

Salzburg, Schladming, Hauser Kaibling, Mühlbach Hochkönig und Tiroler Zugspitzbahn.

DIE AUFGABEN DER PRÜFUNG

Die Lehrabschlussprüfung ist in eine theoretische und eine praktische Prüfung unterteilt. Die theoretische Prüfung umfasst die Gegenstände *Seilbahntechnik*, *Technologie* und *Angewandte Mathematik*. Dieser Prüfungsteil hat schriftlich zu erfolgen und wird vor der praktischen Prüfung abgehalten.

Die Aufgaben werden so gestellt, dass diese in der Regel je fachspezifischem Teilbereich (Seilbahntechnik, Technologie, Angewandte Mathematik) jeweils in 60 Minuten durchgeführt werden können. Die theoretische Prüfung entfällt, wenn der Seilbahntechniklehrling die vierte Klasse Berufsschule positiv abgeschlossen hat.

Die praktische Prüfung umfasst die Gegenstände *Prüfarbeit* und *Fachgespräch*. Dieser Prüfungsabschnitt ist nach Angabe der Prüfungskommission im Rahmen der Bearbeitung eines betrieblichen Arbeitsauftrags durchzuführen.

Die Aufgabe hat sich auf die Bedienung, Wartung, Instandhaltung und Überprüfung von seilbahntechnischen Maschinen oder Komponenten unter Einschluss von Arbeitsplanung, Maßnahmen zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz bei der Arbeit zu erstrecken. Die einzelnen Schritte bei der Ausführung der Aufgabe sind händisch zu dokumentieren. Von der Prüfungskommission werden dem Prüfungskandidaten anlässlich der Aufgabenstellung hierfür entsprechende Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Außerdem hat die Prüfungskommission unter Bedachtnahme auf den Zweck der Lehrabschlussprüfung die Anforderungen der Berufspraxis und das Tätigkeitsgebiet des Lehrbetriebs jedem Prüfungskandidaten eine Prüfarbeit zu stellen, die in der Regel in sechs Stunden durchgeführt werden kann.

Für die Bewertung der Prüfarbeit sind folgende Kriterien maßgebend:

1. fachgerechte Arbeitsweise,
2. richtiger und maßgenauer Zusammenbau nach vorgegebenen Richtlinien,

3. richtige Montage und Funktionsfähigkeit,
4. fachgerechtes Verwenden der richtigen Werkzeuge und Messgeräte.

DAS FACHGESPRÄCH

Das Fachgespräch ist vor der gesamten Prüfungskommission abzulegen. Dieses hat sich aus der praktischen Tätigkeit heraus zu entwickeln. Hierbei ist unter Verwendung von Fachausdrücken das praktische Wissen des Prüfungskandidaten festzustellen. Im Fachgespräch soll der Prüfungskandidat zeigen, dass er fachbezogene Probleme und deren Lösungen darstellen, die für einen Auftrag relevanten fachlichen Hintergründe aufzeigen und die Vorgehensweise bei der Ausführung dieses Auftrags begründen kann. Die Prüfung ist in Form eines möglichst lebendigen Gesprächs mit Gesprächsvorgabe durch Schilderung von Situationen oder Problemen durchzuführen.

Die Themenstellung hat dem Zweck der Lehrabschlussprüfung und den Anforderungen der Berufspraxis zu entsprechen. Hierbei sind Werkzeuge, Demonstrationsobjekte, Arbeitsbehelfe oder Pläne heranzuziehen. Fragen über einschlägige Sicherheitsvorschriften, Schutzmaßnahmen, Unfallverhütung sowie über einschlägige Umweltschutzmaßnahmen und Entsorgungsmaßnahmen sind mit einzu beziehen.

Das Fachgespräch soll für jeden Prüfungskandidaten 20 bis maximal 30 Minuten dauern. Eine Verlängerung um höchstens zehn Minuten hat im Einzelfall zu erfolgen, wenn der Prüfungskommission ansonsten eine zweifelsfreie Bewertung der Leistung des Prüfungskandidaten nicht möglich ist. Je nach Notenstand der Prüfungsergebnisse kann die Lehrabschlussprüfung mit *Auszeichnung*, *Gutem Erfolg* oder mit *Bestanden* abgeschlossen werden.

Bei nicht bestandener Prüfung kann die Lehrabschlussprüfung wiederholt werden. Bei dieser Wiederholung sind nur die mit *Nicht Genügend* bewerteten Prüfungsgegenstände zu wiederholen.

Alois Innerhofer



Beratung, Planung und Ausführung von Skiliften, Förderbändern und Kindererlebnisparkanlagen



Blick hinter die Kulissen

HTI-GRUPPE Die Unternehmensgruppe High Technology Industries (HTI) lud zum *Customer Experience Day* in die Werkshallen in Sterzing (I). Rund 520 Interessierte aus der D-A-CH-Region, aus Skandinavien und weiteren Ländern folgten der Einladung und informierten sich über Neuigkeiten der Marken Leitner, Prinoth, Demaclenko, Skadii, Troyer sowie Leitwind.



Der *Customer Experience Day* bot spannende Aktivitäten, aufschlussreiche Präsentationen und reichlich Gelegenheit zum Networking für Kunden untereinander und mit dem HTI-Team.

Geballte Kompetenz der HTI-Gruppe wurde beim *Customer Experience Day* am 13. Juni 2024 am italienischen Hauptsitz in Sterzing präsentiert. Gäste aus acht Nationen haben die Gelegenheit für einen Blick hinter die Kulissen genutzt. Auf großes Interesse stießen die spannenden Fachvorträge zu hochaktuellen Branchenthemen, unter anderem zum autonomen Fahrbetrieb bei Kabinenbahnen mit dem *LeitPilot* von Leitner am Beispiel Rosskopf, zur *Clean Motion*-Philosophie von Prinoth oder zur Kombination von Wasserkraft und Beschneigungsanlagen (Demaclenko & Troyer). Auch wie die Digitalisierung zur optimalen Nutzung der Hardware beitragen kann (Skadii) sowie die Zukunft von Windenergie in Skigebieten (Leitwind) waren relevante Themen.

VIELFÄLTIGE FACH- UND PRODUKTINFORMATIONEN

Die Veranstaltung umfasste eine Reihe von Ausstellungen im Innen- und Außenbereich. Die einzelnen Business Units veranstalteten auch Führungen durch die modernen Produktionsanlagen, die regen Zulauf hatten. Diese boten einen aufschlussreichen Einblick in die innovativen Fertigungsprozesse



Das Interesse an den Produkten und Dienstleistungen der HTI-Gruppe war sehr groß. Im Bild: Besucher informieren sich über die Propellermaschinen von Demaclenko.



Begrüßten die zahlreichen Gäste (v. li. n. re.): Klaus Tonhäuser (Präsident Prinoth), Anton Seeber (Vorstandsvorsitzender HTI-Gruppe), Martin Leitner (Vorstandsmitglied HTI-Gruppe) und Andreas Lambacher (CEO Demaclenko).

und das Engagement der Gruppe für sehr hohe Qualität und Ressourceneffizienz. Vor allem die zukunftsweisenden digitalen Lösungen der verschiedenen Unternehmen und Geschäftsbereiche sorgten für Interesse. Es wurde ein detaillierter Überblick über die neuesten Produkte und Synergiepotenziale innerhalb der HTI-Gruppe vorgestellt. Umrahmt wurde der *Customer Experience Day* von einem traditionellen Frühschoppen, einem Grillfest und Live-Musik, sodass auch der persönliche Austausch und das gesellige Beisammensein nicht zu kurz kamen.

Die HTI-Gruppe engagiert sich weltweit in den Bereichen Seilbahnen (Leitner, Poma, Bartholet und Agudio), Pistenfahrzeuge, Ketten-Nutzfahrzeuge und Vegetationsmanagement (Prinoth und Jarraff), technische Beschneigung und Staubbindesysteme (Demaclenko und Wlp), digitalisiertes Skigebietsmanagement (Skadii), Windenergie (Leitwind) und seit kurzem auch Wasserkraft (Troyer). Die über 4.650 Mitarbeiter der Unternehmensgruppe HTI sind rund um den Globus verteilt in 21 Produktionsstandorten, 108 Niederlassungen und 138 Kundendienstzentren tätig.

CM/TS



Zwei Premieren nebeneinander: das erste elektrische Serienfahrzeug von Prinoth, der *Husky eMOTION* (li.), und das erste Pistengerät P 15 von Ernst Prinoth (Anfang der 1960er-Jahre).



Von *Prinoth Connect* über *Snowpark Services* und *Customer Services* bis hin zu *Skadii Flow* – der Zählung mit AI-Technologie – wurden die Gäste umfassend beraten.



Seit Februar 2023 gehört die Troyer AG zur HTI-Gruppe; das Wasserkraft-Unternehmen feiert Ende dieses Jahres seinen 90. Geburtstag. Im Bild links: Marcello Ciola (Verkauf Asien Troyer AG, 2. v. re.) und Tobia Walpoth (Abteilung Automation Troyer AG, re.) führten durch das Werksgelände.



Philipp Oberhuber (COO Demaclenko) erläuterte, wie man Wasserkraft und Beschneigungsanlagen kombiniert.



Welcher Leitwolf-Fahrer befördert die Kugel am schnellsten durch das Labyrinth?



Wie der autonome Fahrbetrieb bei Kabinenbahnen mit dem *LeitPilot* von Leitner am Beispiel der 10er-Kabinenbahn Rosskopf in Sterzing bis zur Wintersaison 2024/25 realisiert wird, erklärten Stefano Lorenzi (Verkaufs- und Projektmanagement Leitner, li.) und Paul Eisendle (Präsident Neue Rosskopf GmbH).



Die neue Transportkabine für Bison oder Leitwolf wurde für den Personentransport und die Materialbeförderung entwickelt. Sie bietet Platz für 15 Personen sowie deren Skier und sechs Snowboards.

Ihr kompetenter Partner bei allen Planungen in Skigebieten...

SEILBAHNEN. SKIPISTEN. SCHNEEANLAGEN. INFRASTRUKTUR. BEHÖRDENVERFAHRENS-MANAGEMENT. SKIGIS. UVM.

Klenkhart & Partner Consulting ZT GmbH · A-6067 Absam · T: +43 50226 · office@klenkhart.at · www.klenkhart.at

Alpine
Engineering
by
**KLENKHART
& Partner
Consulting**



Packende Abfahrten versprechen die beiden Mountain-Coaster-Strecken des Revelstoke Mountain Resort in British Columbia.

„The Pipe Mountain Coaster“ als Top-Sommerattraktion

SUNKID Die Sommersaison 2023 läutete das Revelstoke Mountain Resort in Kanada mit der Eröffnung einer zweiten Mountain-Coaster-Strecke, der *track #2*, ein.

Für Sommergäste sowie Durchreisende ideal am Highway 1 in British Columbia gelegen, erfreute sich der sogenannte *Pipe Mountain Coaster* bereits mit seiner ursprünglichen Strecke großer Beliebtheit. Mit der Erweiterung erwartet sich der Sunkid-Kunde einen weiteren positiven Schub für den Sommertourismus, dessen Aufschwung in den letzten Jahren eng verknüpft war mit dem Erfolg der populären Sommerrodelbahn. Als Highlight der von Juni bis September dauernden Sommersaison beschreibt die Ganzjahresdestination im Südosten British Columbias ihren Sunkid *Mountain Coaster* wie folgt: „Schnallen Sie sich an und spüren Sie den Wind in Ihren Haaren, wenn Sie auf dieser wilden Fahrt den Berg hinunterrasen. Diese aufregende Fahrt mit Haarnadelkurven, steilen Abfahrten und rasanten Geschwindigkeiten ist etwas, das Sie noch nie zuvor erlebt haben.“

Diese Beschreibung trifft sowohl auf *track #1* als auch die neue *track #2* zu, denn die zweite ist mindestens genauso adrenalingeladen wie die ursprünglich errichtete Strecke. Die neue Abfahrtsvariante mit rund 1,4 km Länge jagt ihre Fahrgäste gleich zu Beginn über Jumps und durch einen ersten von insgesamt zwei Tunnels. Es folgen ein Wave-Segment von knapp 25 m sowie lange Passagen durch teils enge Waldschneisen – mit rasanten Vollgas-Streckenabschnitten und mehreren Steilkurven. Für das passende Erinnerungsfoto mit vom Fahrtwind zerzausten Haaren sorgt ein Photopoint.

Dies alles können auch weniger sportbegeisterte Sommergäste nach einer Fahrt mit der Kabinenbahn bis zur Mittelstation erleben. Diese haben nun die Wahl zwischen den beiden Strecken – und bei der gebotenen Action sowie den unterschiedlichen Panoramaausblickten lohnen sich auch weitere Fahrten. Das Revelstoke Mountain Resort bietet spezielle Angebote für eine zweite Fahrt und sogar ein Erlebnispaket für die unbegrenzte Tagesnutzung.



track #1 und *track #2* starten jeweils von der Mittelstation der 8er-Kabinenbahn.

TECHNISCHE DATEN

Pipe Mountain Coaster track #2

Länge Talfahrt	1,4 km
Länge Bergtransport	970 m
Bergfördersystem	Kabinenbahn
Höhenunterschied	279 m
Durchschn. Neigung Talfahrt	20 %
Max. Geschwindigkeit	42 km/h
Rodel-Anzahl	30

TS

Flexibilität am Berg



EDGAR GRÄMIGER

Edgar Grämiger ist Geschäftsführer von grischconsulta Beratungen. Sein Tätigkeitsschwerpunkt sind Projekte im Bereich Bergbahnen, Transportinfrastruktur und Tourismus. Der Diplom-Bauingenieur und Betriebswissenschaftler der ETH Zürich hat vor seiner langjährigen Beratungstätigkeit im alpinen Tourismus zwei Jahre in Indien verbracht. Dort war er unter anderem auch für ein Bergbahnprojekt zuständig.

Das Saisonende ist fix geplant, aber es herrschen noch beste Schneeverhältnisse im April. Oder die umgekehrte Situation: Die Wintersaison soll offiziell starten, es ist aber noch kein weißes Gold in Sicht. Das Wetter macht, was es will, und die Klimaveränderung akzentuierte die Situation in den letzten Jahren zusätzlich. Hinzu kommen überraschende Krisensituationen wie eine Pandemie, Markturbulenzen und internationale Konflikte. Wie soll man da vernünftig planen können? Was, wenn die Planbarkeit seine Grenzen hat? Wie lange können sich Bergbahnen und Destinationen starre Betriebsstrukturen leisten? Das Stichwort heißt *Flexibilisierungs-Management*. Das Ziel ist, dynamisch auf schnelle Umfeldveränderungen zu reagieren und dies zu einer strategischen Erfolgsposition einer Bergbahn zu machen. Das bedeutet, dass alle Aspekte einer Unternehmung auf Flexibilität getrimmt werden: Betrieb, Öffnungszeiten, Personal, Arbeitsverträge, Einkauf, Marketing, Kommunikation, Ticketing, Kostenstrukturen, Kooperationen uvm. Es muss eine eigene *Flexibilitätskultur* im Unternehmen und in der ganzen Servicekette der Destination entstehen. Was „schon immer so gemacht wurde“, ist konsequent zu hinterfragen und aufzubrechen.

Dazu nachfolgende Denkanstöße:

1. *Hybride Saisonmodelle und Erlebnisse*: Ski- mit Sommerbetrieb ergänzen! Lagen mit genügend Schnee werden für den Skibetrieb geöffnet, Gebiete ohne Schnee bleiben für Sommeraktivitäten wie Biken und Wandern offen. Multioptionalität des Erlebnisraums für potenzielle Kunden in Übergangszeiten. Starre Saison- oder Betriebszeiten sind genauso zu hinterfragen wie „die Tatsache“, dass immer alle Anlagen durchgehend in Betrieb sein müssen.
2. *Optimierung des Personaleinsatzes*: Eine höhere Flexibilität setzt flexiblere Kostenstrukturen voraus. Fixkosten müssen auf Variabilität geprüft werden. Durch flexiblere Arbeitsverträge kann der Einsatz von Saisonarbeitern oder Teilzeitkräften besser an die Betriebssituation angepasst werden. Besteht ein System, um ad hoc Freelancer zu mobilisieren und sind diese für den Arbeitseinsatz geschult? Generell kann durch eine gezielte Mitarbeiter-schulung die Einsatzflexibilität erhöht werden.

3. *Dynamisches Pricing und Direktvertrieb*: Mit *Dynamic Pricing* können die Preise der aktuellen Nachfrage- und Angebotsituation angepasst werden. Um das zu ermöglichen, ist es sinnvoll, komplexe Ticketstrukturen zu vereinfachen (z. B. Reduktion von Abstufungen bei verbilligten Tickets). Die Ticketpreise können einfacher an das aktuelle Angebot und die jeweilige Nachfrage angepasst werden.
4. *Kooperationen und Partnerschaften*: Die Zusammenarbeit mit Substitutions-Möglichkeiten, wie unter anderem mit benachbarten Skigebieten oder Erlebnisbädern/SPA, mit Leistungspartnern wie Zubringern im öffentlichen Verkehr oder Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben, erleichtert Pauschalangebote in der Nebensaison. Partnerschaften ermöglichen einen besseren Risikoausgleich und innovativere Angebote.
5. *Digitale Technologien und Datenanalyse*: Wettersituation und Pistenzustand in Echtzeit überwachen und diese dann den Besuchern kommunizieren und im Online-Buchungssystem abbilden. Kennen wir die *Early Movers* im Markt und deren Bedürfnisse?
6. *Markt- und Kundendifferenzierung*: Wer zu einseitig im Markt ausgerichtet ist, verliert an Flexibilität und Resilienz. Alpine Destinationen, wie beispielsweise die Jungfrau-Region, zeigen, wie durch eine globale Marktdifferenzierung saisonale Abhängigkeiten reduziert werden können und sich die Jahresauslastung markant verbessern lässt.
7. *Nachhaltigkeit und effizienter Ressourceneinsatz*: Energiesparende Technologien – bei intelligenter technischer Beschneidung oder durch den Einsatz von erneuerbarer Solar- und Windenergie – reduzieren die fixen Kosten und erhöhen damit die Agilität der Unternehmung. Aber auch variable Verträge mit Lieferanten, unter Berücksichtigung der Saisonalität, haben Flexibilisierungspotenzial. Bei Investitionen in neue Infrastruktur ist auf die Skalierbarkeit zu achten.
8. *Unterhaltung der touristischen Infrastruktur*: Aller Flexibilisierung zum Trotz wird es immer Zeiten geben, in denen kein Bahnbetrieb möglich (z. B. Unterhalt, zu wenig Schnee für Skibetrieb, zu viel Schnee für Sommerbetrieb) und nur ein reduzierter Personalstand vor Ort ist. Damit die Destination auch während dieser Zeit ein Grundangebot am Berg bieten kann, können flexibel einsetzbare Mitarbeitende weiter Live-Statusinformationen über Wanderwege, Bikerouten oder die aktuelle Schneesituation zur Verfügung stellen.

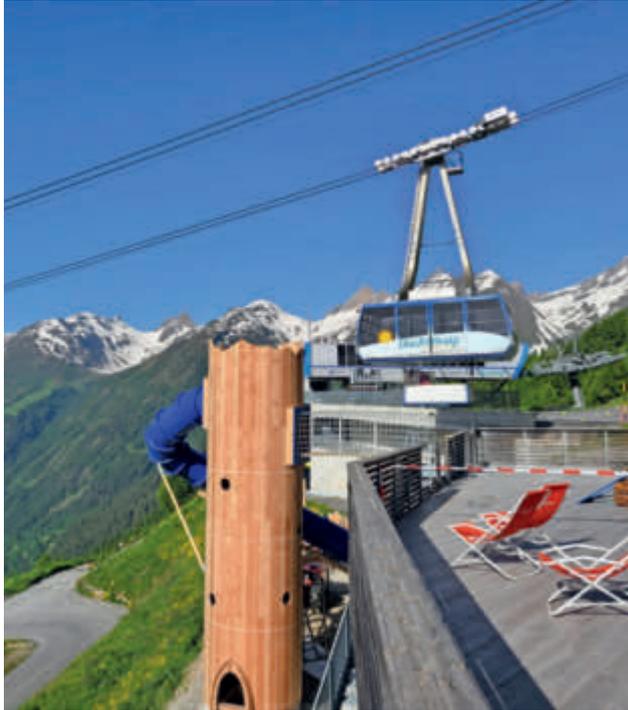
Es ist an der Zeit, „alte Zöpfe“ abzuschneiden und die Flexibilisierung zu nutzen, welche durch neue Technologien möglich ist. Die Flexibilisierung muss dem Gast einen Zusatznutzen bieten und er muss transparent und frühzeitig darüber informiert werden (z. B. mögliche Saisonverlängerung). Bergbahnen und Destinationen müssen schneller auf veränderte Situationen reagieren können und sich mit einem „Flexibilitäts-Management“ den wechselhaften Bedingungen stellen.

Edgar Grämiger

Dieser Artikel gibt die persönliche Meinung des Autors wieder.

Vom Ausgangspunkt zum Ausflugsziel

BORER LIFT AG So wie viele Bergbahnunternehmen haben auch die Lauchernalp Bergbahnen im Schweizer Kanton Wallis in den vergangenen Jahren zahlreiche Sommerattraktionen ins Leben gerufen. Ein im Juni 2024 von Borer auf zwei Ebenen errichteter Spielplatz bildet vorerst den Abschluss einer ganzen Reihe von Investitionen.

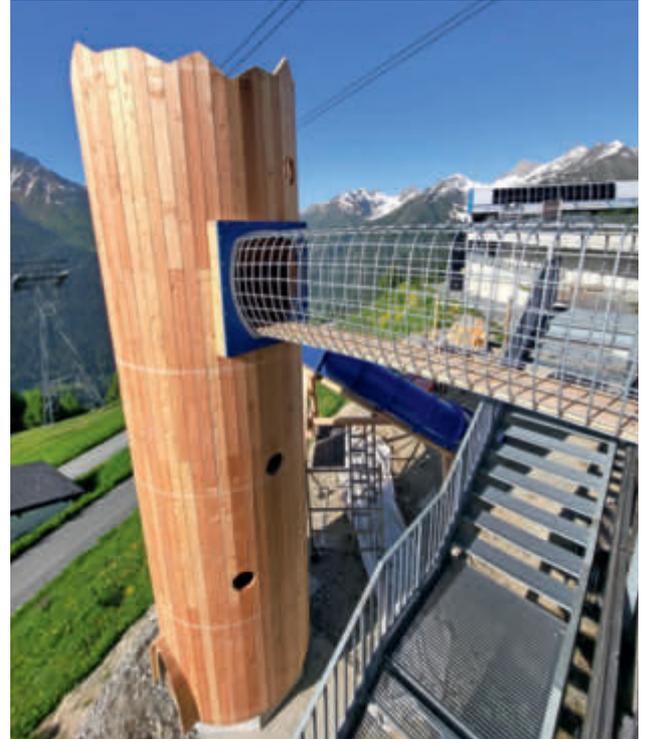


Der von der Borer AG errichtete Spielplatz befindet sich in unmittelbarer Nähe der Bergstation der *Luftseilbahn Wiler-Lauchernalp*. Er ist so positioniert, dass ihn Familien mit Kindern von der Seilbahn aus einfach „entdecken“ können.

Die Tourismusdestination Lauchernalp Lötschental ist im Winter wie im Sommer ein beliebtes Ziel von Familien. „Die Bergstation der *Luftseilbahn Wiler-Lauchernalp* ist im Sommer der Ausgangspunkt zahlreicher Freizeitaktivitäten in den Bergen – vom Wandern übers Mountainbiken bis zu Erlebniswegen für Kinder. Der neue Spielplatz von Borer soll dazu beitragen, dass der Bereich um die Bergstation von einem Ausgangspunkt zu einem Ausflugsziel wird. „Vor allem wollen wir dadurch auch die Attraktivität unseres Restaurants bei der Bergstation für Familien mit Kindern stärken“, erklärt Mathias Fleischmann, CEO der Lauchernalp Bergbahnen AG.

SPIELPLATZ AUF ZWEI EBENEN

Unter dem Motto „Familienerlebnis Lötschental“ ist die Errichtung des Spielplatzes der Abschluss einer Reihe von strategischen Maßnahmen der Lauchernalp Bergbahnen, um den Sommertourismus in dem Gebiet zu forcieren. Eine besondere Herausforderung bei der Planung war die Positionierung des Spielplatzes im Zusammenhang mit den relativ begrenzten Platzverhältnissen. Der neue Spielplatz verfügt über zwei Ebenen, die obere Ebene ist dabei in die Terrasse des Bergrestaurants integriert. Die beiden Ebenen sind über eine Rutsche und einen fast neun Meter hohen Turm miteinander verbunden. Zudem ist der Spiel-



Das zentrale Element des Spielplatzes ist ein nahezu 9 m hoher Turm, der die beiden Ebenen verbindet. Von der Terrasse der Bergstation ist der Turm über einen Kriechtunnel zugänglich.

platz so positioniert, dass ihn besonders Familien mit Kindern vor der Einfahrt der Seilbahn-Kabine in die Bergstation leicht „entdecken“ können.

GEMEINSAME PROJEKTENTWICKLUNG

„Die Lauchernalp Bergbahnen sind im Juli 2023 mit einer entsprechenden Anfrage zu uns gekommen. In der Folge haben wir den Bergbahnen ein Grundkonzept mit verschiedenen Spielgeräten vorgeschlagen, das wir dann gemeinsam weiterentwickelt und bis zur Detailplanung finalisiert haben,“ erklärt dazu Axel Halder, Geschäftsführer der Borer Lift AG. Mit seinem Spielplatz-Konzept und der entsprechenden Qualität hat sich Borer gegenüber anderen Unternehmen durchgesetzt.

ZÜGIGER ABLAUF

Die gemeinsame Planung des Spielplatzes ging zügig vonstatten. Nachdem die Lauchernalp Bergbahnen eine Anfrage an Borer gestellt hatten, gab es im August 2023 eine erste Besprechung vor Ort, bei der die Mitarbeiter von Borer auch das Gelände begutachteten. In der Folge wurden von Borer ein Richtoffert und erste Skizzen mit einem Planentwurf erstellt. Im September 2023 gab es eine exakte Vermessung des Geländes; danach wurde die Planungsphase bei Almholz, dem Partnerunternehmen von Borer, eingelei-



Vorbereitungsarbeiten im Mai 2024 auf der unteren Ebene des Spielplatzes: Eine besondere Herausforderung bei der Planung waren die relativ begrenzten Platzverhältnisse.

tet. Ein detailliertes Offert stellte Borer den Lauchernalp Bergbahnen dann im Oktober 2023. Nachdem dieses noch etwas angepasst wurde und Borer sämtliche Detailpläne ausgearbeitet hatte, erteilten die Lauchernalp Bergbahnen im Januar 2024 den formellen Auftrag. In den darauffolgenden Monaten Februar und März 2024 wurden noch einige Feinabstimmungen vorgenommen. In die Produktion bei Almholz gingen die neuen Spielplatzgeräte im April und Mai 2024, parallel dazu erfolgte die Abstimmung bzw. die Koordination in Hinblick auf Lieferung und Montage. Diese erfolgte dann im Juni 2024 – und mit Ende Juni 2024 war dann der neue Spielplatz auch einsatzbereit.

NEUN-METER-TURM ALS ZENTRALES ELEMENT

Ein zentrales Element des Spielplatzes bei der Bergstation der *Luftseilbahn Wiler-Lauchernalp* ist ein fast neun Meter hoher, mit einer Rutsche ausgestatteter Turm, der die beiden Ebenen des Spielplatzes miteinander verbindet. Die Kinder gelangen mittels eines Gitter-Kriechtunnels von der Terrasse zum Turm. Weitere Spielplatzelemente sind neben der Rute-

sche auch Schaukeln und ein Kletterbereich. Der Spielplatz richtet sich an Kinder im Alter zwischen drei und neun Jahren.

AN WINTERKONZEPT ANGELEHNT

Die Angebote des neuen Spielplatzes sind thematisch dezent an das Winter-Kinderland der Lauchernalp Bergbahnen angelehnt. Eine zentrale Figur dabei ist das Maskottchen *Loichi von der Lauchernalp*, über das es bereits zwei Kinderbücher gibt, in denen *Loichi* mit seinen tierischen Freunden zahlreiche Abenteuer erlebt. „Nachdem die Kinder auf der Lauchernalp mithilfe eines unserer Zauberteppiche das Skifahrenlernen, freut es uns besonders, dass wir für die Lauchernalp Bergbahnen nun auch ein Sommerkonzept umsetzen konnten“, erklärt dazu Axel Halder. Diese haben in den vergangenen Jahren ihre Angebote bei Sommerattraktionen deutlich ausgebaut. Neben der Planung und dem Bau von Spielplätzen bietet Borer unter anderem auch Sommerrodelbahnen, Tubes für den Sommer, Dry Slopes für den Wintersport ohne Schnee sowie Fahrgeschäfte für die ganze Familie an.

Dieter Krestel



Kinder gelangen rasch mittels Rutsche von der oberen auf die untere Ebene des Spielplatzes.



Errichtungsarbeiten des Spielplatzes im Juni 2024: Die obere Ebene des Spielplatzes wird in die Terrasse des Restaurants an der Bergstation integriert.

Neuer Gästemagnet

MOUNTAINCARTS Die Dorfgasteiner Bergbahnen im Salzburger Land bauen ihr Angebot für den Bergsommer konsequent aus. Seit neuestem machen Mountaincarts den *Erlebnisberg Fulseck* noch attraktiver.



Am Erlebnisberg Fulseck erweitern seit diesem Sommer Mountaincarts das Angebot für unbeschwertem Downhill-Spaß für die ganze Familie und den Freundeskreis.

Die Dorfgasteiner Bergbahnen luden Ende Mai Stakeholder wie Hoteliers, Grundeigentümer, Gastronomen, Partner sowie Interessierte aus dem Gasteiner Tal zu einer Informationsveranstaltung über die Sommerplanung am *Erlebnisberg Fulseck*. Das Angebot am Berg besteht im Wesentlichen aus Biketrails, Wanderwegen, Spielplätzen und einem Startplatz für Gleitschirmflieger. Ein zentraler Baustein des künftigen erweiterten Sommerangebots sind seit Saisonstart Mountaincarts; allein in Österreich setzen bereits mehr als 30 Destinationen auf Mountaincarts.

„Das Projekt Entwicklung des Sommertourismus am Berg haben wir bereits vor geraumer Zeit begonnen“, erzählt Ing. Matthias Egger, Vorstand der Dorfgasteiner Bergbahnen AG, im Gespräch mit der Internationalen Seilbahn-Rundschau. Vieles wurde mit der Errichtung des Spiegelsees vor 14 Jahren in Bewegung gebracht. Egger: „Gemeinsam mit den Großarler Bergbahnen, den Partnern auf der anderen Seite des Fulsecks, betrachten wir den Berg ganzheitlich und im Sinne der Gästebedürfnisse.“ Seit der vergangenen Wintersaison ist von Großarl aus die neue 10er-Kabinenbahn *Kieserl* (siehe ISR 6/2023, S. 38) in Betrieb. Sie ermöglicht und erleichtert Gästen das sanfte Bewegen am Berg. Man kann, ob man nun von Dorfgastein oder Großarl auf den Berg fährt, mit leichten Wanderungen die Gipfel erklimmen und mit den Bahnen pendeln.

Die Zusammenarbeit – neben den Großarler Bergbahnen auch im Talverbund mit den Gasteiner Bergbahnen – ist eng, betont der Bergbahnen-Chef. „Es gibt Mehrtages- bzw. Sommersaisonkarten für den Sommer. Diese gelten neben dem *Erlebnisberg Fulseck* für die drei Sommerberge der Gasteiner Bergbahnen *Schlossalm*, *Stubnerkogel* und *Graukogel*. Jeder dieser Berge bietet für sich betrachtet eigene Highlights und

verspricht besondere Momente. Und an den Wanderschaukel-Tagen werden zusätzlich Bahnen in Betrieb genommen. Das ist ein rundes Angebot“, so Matthias Egger.

PROBLEMLOSE ERWEITERUNG DES ANGEBOTS

Der *Erlebnisberg Fulseck* punktet mit einer Vielfalt an Angeboten, ist Egger überzeugt. Das passe gut in das Destinationsziel der Region Gastein mit Kernthemen wie Gesundheit, Thermen, Bergerlebnisse etc. Seit rund eineinhalb Monaten flitzen Mountaincarts vom Fulseck. „Das Thema Biken hat uns intensiv beschäftigt. In vertiefenden Besprechungen ist man aber zur Erkenntnis gekommen, dass wir in Dorfgastein hinsichtlich der Infrastruktur und dem Angebot für Biker noch nicht so weit sind, um das Thema konkret angehen zu können und zu wollen“, erzählt Egger. Gesucht habe man ein Angebot für Familien, das rasch aufgebaut werden kann, mit einem überschaubaren Risiko. Mountaincart kam genau zum richtigen Zeitpunkt, ab September 2023 startete dann gemeinsam die Entwicklung des Konzepts.

„Mitausschlaggebend war, dass wir die bestehende Infrastruktur nutzen können: Es mussten keine weiteren Wege errichtet werden, mit leichten Adaptierungen und Beschilderungen kann das bestehende Wegenetz genutzt werden. Mit den Grundeigentümern am Berg besteht glücklicherweise gutes Einvernehmen. Die ersten Erfahrungen nach etwa einem Monat Betrieb zeigen: Das neue Angebot macht sich bezahlt. Wir sind auf dem richtigen Weg“, so das erste Zwischenfazit von Egger zum neuen Angebot mit den Funsportgeräten. Positiv sei auch der „überschaubare Investitionsaufwand“, mit Anpassungen der 6er-Kabinenbahn lassen sich die Mountaincarts problemlos transportieren. Ab der Bergstation der Gipfelbahn Fulseck schlängelt sich die Mountaincart-Strecke

über eine Distanz von 4,8 km und über mehr als 550 Höhenmeter bis zur Mittelstation der Bergbahn.

DER SOMMER WIRD WICHTIGER

Bei der Informations- und Diskussionsveranstaltung in Dorfgastein hielt Mag. Markus Redl, Geschäftsführer von ecoplus Alpin, einen Impulsvortrag. Die Tochtergesellschaft der Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich ist unter anderem für die Errichtung, den Betrieb und die Professionalisierung von Bergbahnen an ausgewählten Standorten (Annaberg, St. Corona am Wechsel, Hochkar, Ötscher, Mönichkirchen-Mariensee) verantwortlich. Destinationen in Niederösterreich haben angesichts der geringeren Schneesicherheit auch gezwungenermaßen beim Bersommer-Angebot viel vorangebracht. Auf der *Erlebnisalm Mönichkirchen-Mariensee* zum Beispiel setzt ecoplus Alpin bereits seit über zehn Jahren Mountaintarts erfolgreich ein. Sie sind eines der zentralen Standbeine und Besuchermagnet des Sommerangebots. „Wir schauen uns international die Entwicklungen an, auch bei verwandten Einrichtungen wie Freizeitparks“, erklärt Redl. „Wir sind sicherlich Pioniere bei der digital unterstützten Besucherlenkung, haben einen sehr hohen Onlineanteil.“ Neben generell steigenden Temperaturen setzen im Winter den Skigebieten auch Föhnsturm- und Starkregenereignisse spürbar mehr zu. In Niederösterreich werde laut Redl an sehr milden Dezembertagen



„Nicht jedes Produkt kann auf jedem Berg bespielt werden. Eine Angebotsentwicklung geht nur im Einklang mit den Möglichkeiten am Berg und der Natur sowie den Interessen der Grundstückseigentümer“, betont Ing. Matthias Egger, Vorstand der Dorfgasteiner Bergbahnen AG.

ihres Jahresumsatzes im Sommer erzielen. „Davon sind die Dorfgasteiner Bergbahnen noch ein gutes Stück weit weg“, so Matthias Egger. „Wir machen uns Gedanken darüber, wie wir den Weg zur Ganzjahresdestination weiter bestreiten wollen. Die Potenziale dafür sind in der Region vorhanden. Gleichzeitig bleibt es wichtig, zuerst auf das eigene Unternehmen zu schauen und jene Produkte, die der Berg hergibt, anzupassen. Damit meine ich, dass nicht jedes Produkt auf jedem Berg bespielt werden kann.“ Eine Angebotsentwicklung gehe nur im Einklang mit den Möglichkeiten am Berg und der Natur sowie den Interessen der Grundstückseigentümer. Egger: „Es braucht den Weitblick, wie sich der Sommertourismus – in Zeiten des Klimawandels, den wir schon mehr als deutlich spüren und noch deutlicher spüren werden – in Zukunft darstellen soll.“

Markus Redl von ecoplus Alpin wiederum betonte, dass erfahrungsgemäß eine Ganzjahresstrategie der Bergbahnen von der Finanzierung durch Investoren oder Banken abhängt. Nur wer glaubhaft und überzeugend den Berg das ganze Jahr bespielen kann – oder auf dem Weg dorthin ist – und sich schnell und flexibel mit seinem touristischen Angebot an die jeweiligen (Klima-)Bedingungen anpassen kann, wird nachhaltig wirtschaften.

immer öfter ein Hybrid-Betrieb angedacht: Das heißt, der Skibetrieb auf beschneiten und fahrbaren Pisten läuft, und parallel dazu gibt es offene Bike-Trails wie in St. Corona am Wechsel oder Mountaintarts wie in Mönichkirchen-Mariensee. „Solche Beispiele eines Hybridbetriebs unserer Mountaintart-Kunden nehmen zu, wie unter anderen in Mutters südlich von Innsbruck“, führt Mountaintart-Geschäftsführer Manfred Jeßberger als weiteres Beispiel an. „Auch andere Destinationen, die häufiger mit Föhn- bzw. Inversionswetterlagen zu kämpfen haben, haben nach ihrer Bahn-Revision zum Saisonstart im Dezember Mountaintarts auf ihrer Rodelstrecke im Angebot, wenn Rodeln noch nicht möglich ist.“

DIE GANZJAHRESDESTINATION IST GEFRAGT

Beim OITAF-Kongress in Vancouver Mitte Juni war von den Bergbahnen der Region zu hören, dass diese bereits 50 %

Grapos® SOFT DRINKS

DIE SINNVOLLE ART GETRÄNKE AUSZUSCHENKEN.

GETRÄNKE + TECHNIK + SERVICE
EXKLUSIV AUS EINER HAND



Ihr Partner
FÜR NACHHALTIGEN
GETRÄNKEAUSSCHANK
UND INDIVIDUELLE
TECHNIK-LÖSUNGEN



www.grapos.com | www.schankomat.com



SEIT 2019 | EIN MIT DEM
ÖSTERREICHISCHEN STAATSWAPPEN
AUSGEZEICHNETES UNTERNEHMEN

Erlebniswege sind gebaute Geschichten



**MAG. URSULA
WEIXLBAUMER-NORZ**

Expertin für Kinder- und
Familienmarketing
kids&fun consulting

Was macht eine hervorragende Familiengeschichte aus? Wie verwende ich Storytelling, um einen Weg attraktiver zu gestalten oder einen neuen Erlebnisweg zu bauen? *Storytelling* (deutsch: *Geschichten erzählen*) ist eine Methode, bei der Wissen durch eine Metapher vermittelt und durch Zuhören aufgenommen wird. Zuhörer werden in die Geschichte eingebunden, damit sie den Inhalt leichter verstehen und selbständig mitdenken können. Dies führt dazu, dass das vermittelte Wissen besser verankert wird und ein unvergleichliches Erlebnis entsteht.

Packende Geschichten zu erzählen, ist heute beliebter denn je – denken Sie nur an die Begeisterung für Krimis und Serien wie *Game of Thrones*! Im Grunde unseres Herzens bleiben wir Kinder, wenn es um Geschichten geht. Wir wollen unterhalten werden, mit den Hauptfiguren mitfiebern und uns in die Handlung hineinversetzen.

Für eine fesselnde Handlung sind interessante Protagonisten, spannende Erzählstränge und überraschende Wendungen entscheidend. Eine lebendig erzählte Geschichte zieht die Aufmerksamkeit der Menschen leicht auf sich.

STORYTELLING: UNVERZICHTBAR IM TOURISMUS

Tourismusunternehmen haben die Kraft des Storytellings in ihrer Kommunikation, Werbung und im Marketing längst erkannt. Gerade im Tourismus ist es wichtig, markenrelevante und differenzierende Inhalte zu bieten. Geschichten sind das Herzstück jeder Marke. Kein Erlebnis sollte ohne eine durchdachte Geschichte gestaltet werden. Ein Erlebnisweg ohne Geschichten ist lediglich eine Ansammlung von Spielgeräten oder Informationstafeln. Kinderprogramme ohne Geschichten sind oft nur bloße Wissensvermittlung oder Spaß ohne Tiefe.

Jedes Skigebiet, jeder Themenweg und jedes Bergerlebnis braucht heute eine starke Geschichte. Aber wie entwickelt man diese? Welche Elemente sind entscheidend?

Im Mittelpunkt jeder guten Geschichte steht ein Held. Besonders für Kinderhelden gelten hier spezielle Regeln. Ein Beispiel: In einem Abenteuerpark in den Alpen könnte der Protagonist ein mutiger Superheld sein, der die Fähigkeit besitzt, mit Tieren zu sprechen und so das Bergleben in all seinen Facetten kennenzulernen. Diese Besonderheit spricht vor allem Jungen an und verleiht der Geschichte eine spannende und fantasievolle Note. An einem Erlebnisweg könnte die Heldin ein Mädchen sein, das durch ihre Wissbegier und Kreativität ihre Familie immer wieder aus schwierigen Situationen rettet.

Sie ist nicht nur mutig, sondern auch eingebunden in ein soziales Umfeld, was besonders Mädchen anspricht.

Die Geschichte des Helden sollte detailliert und persönlich sein. Beispielsweise könnte der Superheld aus dem Abenteuerpark in den Alpen von einer Familie stammen, die seit Generationen in den Bergen lebt und traditionelle Geheimnisse der Natur kennt. Seine Freundschaft mit einem sprechenden Adler könnte ihn in allerlei Abenteuer führen. Die Heldin am Erlebnisweg könnte eine besondere Beziehung zu Heilpflanzen des Waldes haben, die ihr helfen, die Natur zu bewahren.

Ein Held ohne Schwächen ist jedoch unglaubwürdig. So könnte unser Superheld aus den Alpen dazu neigen, sich in Tagträumen zu verlieren und dadurch manchmal zu spät zu wichtigen Ereignissen zu kommen. Die Heldin könnte Schwierigkeiten haben, ihre Kreativität zu kontrollieren und manchmal chaotische Situationen verursachen.

Neben dem Helden braucht jede Geschichte einen Antihelden, der den Helden vor Herausforderungen stellt. Im Abenteuerpark könnte dies ein mächtiger Sturm sein, der die Balance der Natur bedroht und den Jungen zwingt, seine Fähigkeiten voll auszuschöpfen. Am Erlebnisweg könnte es ein geheimnisvoller Naturgeist sein, der die Heldin vor Rätsel und Gefahren stellt.

Eine gut erzählte Geschichte folgt einem klaren Spannungsbogen. Der Anfang der Geschichte sollte eine emotionale Ausgangssituation bieten. Zum Beispiel könnte sich der Superheld aus den Alpen auf die Suche nach einem verlorenen Familienerbstück machen, das für das Überleben seines Dorfes entscheidend ist. Die Herausforderungen und Konflikte, die er dabei überwinden muss, sorgen für Spannung und Dramatik. Mit Hilfe seiner Freunde und seiner besonderen Fähigkeiten findet er schließlich einen Weg, die Natur und das Dorf zu retten. Die Geschichte endet idealerweise mit einem Happy End oder einer moralischen Lehre. Der Superheld aus den Alpen könnte lernen, dass Zusammenarbeit und Vertrauen in die Natur der Schlüssel zum Erfolg sind. Alternativ könnte das Ende offenbleiben und den Kindern Raum für eigene Fortsetzungen bieten, was ihre Fantasie anregt und zu neuen Abenteuern inspiriert.

EINBAU EINER FESSELNDEN GESCHICHTE

Um Familien auf einem Erlebnisweg am Berg zu begeistern, ist es wichtig, eine packende und interaktive Geschichte in einen Erlebnisweg zu integrieren und diese im wahrsten Sinn des Wortes einzubauen. Hier sind einige Schritte und Tipps, um eine Geschichte in einen Erlebnisweg zu integrieren:

1. Die Hauptidee und der Held der Geschichte

Wählen Sie eine Hauptidee, die zu Ihrer Region und den natürlichen Gegebenheiten passt. Der Held könnte ein lokales Tier, ein mutiger Entdecker oder eine magische Figur sein. Bleiben wir bei unserem Beispiel des Superhelden, der mit Tieren sprechen kann.

2. Einführung in die Geschichte

Starten Sie den Erlebnisweg mit einer Einführungstafel, die die Geschichte und den Helden vorstellt. Nutzen Sie eine ein-

ladende Sprache und bunte Illustrationen, um die Aufmerksamkeit der Familien zu gewinnen. Beispiel: „Willkommen im Tal der verborgenen Schätze! Begleitet Leo, den jungen Bergsteiger, auf seiner abenteuerlichen Reise durch die Berge und helft ihm, das Geheimnis des verborgenen Tals zu lüften.“

3. Stationen entlang des Weges

Gestalten Sie mehrere Stationen entlang des Weges, die verschiedene Kapitel der Geschichte erzählen. Jede Station sollte eine neue Episode oder Herausforderung für den Helden darstellen:

- **Station 1:** Der alte Weise – Leo trifft einen weisen alten Adler, der ihm den ersten Hinweis auf das verborgene Tal gibt. Die Besucher können hier ein Rätsel lösen oder eine interaktive Karte erkunden.
- **Station 2:** Die verzauberte Quelle – Leo findet eine magische Quelle, die ihm besondere Kräfte verleiht. An dieser Station könnten die Kinder durch ein Wasserspiel die Quelle aktivieren.
- **Station 3:** Der verwunschene Wald – Leo muss den verwunschenen Wald durchqueren, der von freundlichen Eulen bewohnt wird, die ihm Hinweise geben. Eine spielerische Aktivität könnte darin bestehen, versteckte Symbole oder Schätze im Wald zu finden.
- **Station 4:** Der gefährliche Abgrund – Leo muss einen gefährlichen Abgrund überwinden. Hier könnten Kletterelemente oder ein Hängebrückenparcours integriert werden, um die Spannung zu erhöhen.
- **Station 5:** Das verborgene Tal – Leo erreicht das verborgene Tal und findet den Schatz. Diese Station könnte ein gemütlicher Rastplatz mit einer Aussicht und einem großen, interaktiven Schatz sein, den die Kinder öffnen können.

4. Interaktive Elemente

Um die Geschichte lebendig zu machen, sollten die Stationen interaktive Elemente enthalten: Diese könnten QR-Codes sein, die zu kurzen Audio- oder Videoclips führen, in denen die Geschichte weitererzählt wird. Auch mechanische Spielereien wie drehbare Tafeln, Puzzles oder kleine Aufgaben, die die Kinder lösen müssen, um weiterzukommen, sind sehr beliebt und werden oft gebaut. Wichtig ist nur, dass sie zur Geschichte passen.



Eine fesselnde Handlung ist zentral für einen erfolgreichen Erlebnisweg.

5. Einbindung der Natur

Nutzen Sie die natürliche Umgebung des Berges, um die Geschichte authentisch zu gestalten. Lassen Sie die Kinder und ihre Eltern die reale Flora und Fauna entdecken, die Teil der Geschichte ist. Zum Beispiel könnte ein bestimmter Baum oder Felsen eine wichtige Rolle in der Geschichte spielen.

6. Abschluss der Geschichte

Am Ende des Weges sollte die Geschichte zu einem zufriedenstellenden Abschluss kommen. Eine große Tafel könnte das finale Kapitel der Geschichte erzählen und den Helden feiern. Es sollte auch Raum für eine moralische Lehre oder eine inspirierende Botschaft geben, die die Familien mit nach Hause nehmen können.

7. Fortsetzungsmöglichkeiten

Um wiederkehrende Besuche zu fördern, können Sie Andeutungen oder offene Enden in die Geschichte einbauen, die auf weitere Abenteuer hinweisen – beispielsweise könnte eine Tafel am Ende des Weges sagen: „Leos Abenteuer ist noch nicht vorbei. Was wird er als Nächstes entdecken? Kommt wieder und findet es heraus!“

8. Marketing und Kommunikation

Bewerben Sie den Erlebnisweg und die Geschichte über Ihre Marketingkanäle. Nutzen Sie ansprechende Geschichten in Broschüren, auf Ihrer Website und in sozialen Medien, um Familien neugierig zu machen.

Ursula Weixlbaumer-Norz

IMPRESSUM/IMPRINT

HOLZHAUSEN
Der Verlag



MEDIENINHABER (VERLEGER) • OWNER: Verlag Holzhausen GmbH, A-1030 Wien, Traungasse 14-16 (Postanschrift: Postfach 0037), Telefon: +43(1)740 95-0, Telefax: +43(1)740 95-537, DVR 4018640 **HERAUSGEBER • PUBLISHER:** Verlag Holzhausen GmbH **GESCHÄFTSLEITUNG • MANAGING DIRECTOR:** DDr. Gabriele Ambros, Silvija Stevanovic, BA **REDAKTION • EDITORIAL STAFF:** Chefredakteurin Mag. Claudia Mantona (CM); Fachtechn. Redakteur Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Josef Nejez (JN); Chef vom Dienst: Mag. Thomas Schweighofer (TS); Redakteur: Mag. Dieter Krestel (DK), E-Mail: isr@verlagholzhausen.at, Lektorat: Inga Herrmann, Internet: www.isr.at **ANZEIGENVERKAUF • ADVERTISEMENT SALES:** Dietrich Kops **LAYOUT & ELECTRONIC PUBLISHING:** CRM Medientrend GmbH **UMWELT • ENVIRONMENT:** Dipl.-Ing. Dr. Maria Nejez, Landschaftsarchitektin **AUTOREN UND MITARBEITER • AUTHORS AND CONTRIBUTORS:** Burgi Triendl-Schwetz, Innsbruck; Dr. Ing. Heinrich Brugger, Bozen; Ing. Reijo Riila, Helsinki; Resham Raj Dhakal, Nepal **SCHWEIZ • SWITZERLAND:** Damian Burmann, Obere Dorfstr. 58, CH-3906 Saas-Fee, Tel: +41(0)79 220 28 53 **ITALIEN • ITALY:** Dr. Ing. Heinrich Brugger, Claudia de Medicistr. 19, I-39100 Bozen, Tel. +39/0471/300 347, Mob.+39 347 590 73 05, E-Mail: h.brugger@alice.it **USA, KANADA • USA, CANADA:** Beat von Allmen, 2871 South 2870 East, Salt Lake City, Utah 84109, Tel. +1/801/468 26 62, E-Mail: beat@alpentech.net **TSCHECHIEN, SLOWAKEI, POLEN • CZECH REPUBLIC, SLOVAKIA, POLAND:** Dipl.-Ing. Roman Gric, Haškova 14, CZ-638 00 Brno-Lesná, Tel. +420 603 142 371, E-Mail: gric@seznam.cz **GUS • CIS:** Dr. David Patarai, Shertavastr. 18/16, Tbilisi-1060, Georgien, Tel. & Fax +995/32/373785, E-Mail: david.patarai@gmail.com; Maya Semivolosova **RUMÄNIEN, BULGARIEN • ROMANIA, BULGARIA:** Dipl.-Ing. Petre Popa jr., str. Lunga 53 c/7, RO-500035 Brasov, Tel. & Fax +40/268/5436 98, E-Mail: petre.popa@gmail.com **CHINA:** Dr. Ou Li, Dr. Schober Str. 84 199, A-1130 Wien, Tel. +43/1/889 74 10, Fax+43/1/889 87 19, E-Mail: unicom@aon.at **AUTORISIERTE ÜBERSETZER • TRANSLATION:** Dr. Chris Marsh (E), Andrée Pazmandy Lic. ès. L. (F), Dr. Werner Rappl (F), Mag. Alexander Scharfs (ES), Dr. Yasuko Yamamoto (J) **VERTRIEB & ABO • DISPATCH MANAGER:** Tel.: +43 1 361 7070 - 550, Erscheint 6 mal jährlich/published 6 times a year **ABONNEMENTS • SUBSCRIPTIONS:** abo@verlagholzhausen.at **INLAND • AUSTRIA:** Einzelpreis/single issue: € 30,00; Jahresbezugspreis/6 issues/year: € 149,50 (inkl. 10 % MwSt) **AUSLAND • OTHER COUNTRIES:** Einzelpreis/single issue: € 34,00; Jahresbezugspreis/6 issues/year: € 178,50 (inkl. MwSt, inkl. Porto u. Versandkosten), die Abonnementgebühr ist im Voraus zu entrichten. Das Abonnement ist spätestens 30 Tage vor Bezugsjahresende schriftlich kündbar. **BANKVERBINDUNGEN • BANK ACCOUNTS:** UniCredit Bank Austria AG: IBAN: AT70 1100 0083 5325 3100 **DRUCK • PRINT:** Donau Forum Druck Ges.m.b.H., Wien; **DRUCKAUFLAGE 2. HALBJAHR 2023 • CIRCULATION 2ND HALF-YEAR 2023:** 5.033 Exemplare/copies. **OFFENLEGUNG GEMÄSS § 25 MEDIENGESETZ:** http://de.isr.at/impressum

Österreichische Seilbahntagung in Graz

FACHVERBAND DER SEILBAHNEN IN DER WKÖ „Zukunft Skifahren“ war das Motto der diesjährigen Österreichischen Seilbahntagung, die am 17. April 2024 im Veranstaltungszentrum *Seifenfabrik* in Graz über die Bühne ging. Dementsprechend reichten die Themen der Vorträge vom Klimawandel bis zu den Möglichkeiten von Künstlicher Intelligenz.



Franz Hörl, Obmann des Fachverbands der Seilbahnen in der WKÖ, zog auf der Österreichischen Seilbahntagung eine grundsätzlich positive Saisonbilanz. Die Lust am Skifahren war auch im Winter 2023/24 ungebrochen, das Wetter und die Schneebedingungen hatten aber einen deutlichen Einfluss auf das Saisonergebnis.

Am Beginn der Österreichischen Seilbahntagung 2024 stand unter anderem eine Videobotschaft von Leonore Gewessler, Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Darin ermutigte die Grünen-Politikerin die Seilbahner, „innovative Wege“ zu gehen, lobte das bisher Erreichte und forderte, dass Nachhaltigkeit bei Seilbahnen zum generellen Standard werden müsse.

HÖRL ZOG POSITIVE SAISONBILANZ 2023/24

Wesentlich konkreter in Bezug auf die österreichische Seilbahnwirtschaft wurde in seiner Rede dann Fachverbandsobmann Franz Hörl, der vor allem einen Blick auf die Wintersaison 2023/24 warf. Angesichts der starken Schneefälle Anfang Dezember 2023 hätte man sich zwar mehr erwartet, dennoch sei man zufrieden, so Hörl. Die Nachfrage bis Ende Dezember 2023 entsprach in etwa jener der sehr guten Wintersaisons 2017 und 2018. Und auch der Jänner 2024 lag acht Prozent über dem Vorwinter und war „einer der historisch besten Jänner“. „Im Februar verlor der Winter vor allem durch die zunehmend höheren Temperaturen an Dynamik. Das Wetter blieb sehr warm, teilweise waren Betriebe bereits geschlossen – bei anderen haben zusätzlich Sturmtage die Betriebstage reduziert“, erläuterte Hörl den weiteren Saisonverlauf 2023/24. In einer ersten Hochrechnung ging der Fachverband der Seilbahnen in der WKÖ dennoch von 48,6 Mio. Skier Days bis Ende März 2024 aus. Bei guten Schneeverhältnissen sei die Nachfrage – trotz hoher Inflation – ungebrochen hoch gewesen: „Weder die Preise noch eine abnehmende Lust am Skifahren, sondern Wetter- und Schneebedingungen haben einmal mehr das Ergebnis nicht besser sein lassen“, so der Fachverbandsobmann. Insgesamt sei man „gut und richtig“ unterwegs.

STABILE ARBEITGEBER, ATTRAKTIVE LEHRBERUFE

Innerhalb der österreichischen Wirtschaft sehen sich die Seilbahnen als „stabile Konstante am Arbeitsmarkt“. Aktuell gibt es laut dem Fachverband in Österreich 17.100 Seilbahnmitarbeiterinnen und -mitarbeiter; 7.650 davon stehen in ganzjährigen Beschäftigungsverhältnissen. „Die Seilbahnunternehmen sind in der Region verankert, sie leben mit und für die Bevölkerung“, betonte Hörl. Dass das Thema Nachhaltigkeit im Fachverband der Seilbahnen einen wesentlichen Stellenwert hat, zeigte sich auf der österreichischen Seilbahntagung auch anhand der Vorträge.

NATURSCHNEE UND TECHNISCHE BESCHNEIUNG IM KLIMAWANDEL

Wie der Klimaforscher Andreas Gobiet von Geosphere Austria zu Beginn seines Vortrags *Naturschnee und technische Beschneigung im Klimawandel* feststellte, hat sich die Kommunikation zwischen der Seilbahnwirtschaft und der Klimaforschung in letzter Zeit deutlich verbessert. Gobiet erklärte eingangs den Zusammenhang zwischen der seit der Industrialisierung angestiegenen CO₂-Konzentration in der Atmosphäre und der globalen Erwärmung. In Österreich gehe die Erderwärmung schneller vonstatten, unter anderem weil die dämpfende Wirkung von Ozeanen fehle, so Gobiet. Wie der Klimaforscher in verschiedenen Szenarien ausführte, sei Skifahren in Österreich bis zum Jahr 2050 auf jeden Fall möglich: Die Natur-Schneedecken-Dauer hat in Österreich in Höhen um 1.000 m von 1990 bis zum Jahr 2020 bereits um 30 bis 40 Tage abgenommen, bis zum Jahr 2050 prognostiziert der Klimaforscher eine weitere Abnahme um rund zehn Tage. Ebenso hätten die potenziellen Beschneizeiten im Dezember von 1990 bis 2020 in Höhen von rund 1.000 m



Bei einer kurzen Podiumsdiskussion gegen Ende der Veranstaltung (v. li. n. re.): Moderatorin Christiane Varga, die beiden Klimaforscher Andreas Gobiet und Andreas Lederer (advantage-ai), Ulrike Domany-Funtan (fit4internet), Klaus Grabler (Manova) sowie Fabrice Girardoni (Bergbahnen Stuhleck).

um 10 % abgenommen, bis zum Jahr 2050 rechnet Gobiet mit einer Abnahme von weiteren 10 %. Anders sieht die Situation in rund 2.000 m Seehöhe aus: Hier haben sich die potenziellen Beschneizeiten im Dezember während der vergangenen 30 Jahre kaum verändert, auch bis zum Jahr 2050 geht er in diesen Höhen von keiner wesentlichen Abnahme der Beschneizeiten aus. Nach 2050 hänge der weitere Verlauf zunehmend von Maßnahmen gegen den Klimawandel ab. Mittelfristig – also in einer Zeitspanne von 30 bis 50 Jahren ab heute – werden die Auswirkungen des Klimawandels auf den Wintersport spürbar sein, lassen sich aber (abhängig von der Höhe) managen, so Gobiet. Wenn Klimaschutz-Maßnahmen ergriffen würden, komme es danach zu einer Stabilisierung. Bei einem weitgehenden Verzicht auf Klimaschutz-Maßnahmen sieht der Klimaforscher jedoch in 50 Jahren „sehr deutliche Auswirkungen, die den Wintersport in sehr vielen Gebieten stark negativ beeinflussen werden“. Wie vielfach festgestellt, wird dementsprechend die Relevanz von technischer Beschneigung weiter steigen.

KI IM WINTERTOURISMUS

Im anschließenden Vortrag *Schnee von Morgen – kann KI auch den Wintertourismus revolutionieren?* befassten sich Ulrike Domany-Funtan vom Verein fit4internet und Andreas Lederer von der Agentur advantage-ai mit den ungeheuren Möglichkeiten, welche der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) auch im Wintertourismus bietet. Moderiert wurde der gesamte Nachmittag von der Trend- und Zukunftsforscherin Christiane Varga, die außerdem einen Vortrag zum Thema *Regionen der Zukunft: lokal, multifunktional und kooperativ* hielt.

DAS HAT DOCH ALLES KEINE ZUKUNFT?!

Den letzten Vortrag hielten Klaus Grabler vom Marktforschungsunternehmen Manova und Fabrice Girardoni, Ge-

schäftsführer der Bergbahnen Stuhleck, in ihrer Funktion als Mitglieder des Seilbahn Think Tanks. Unter dem Titel *Das hat doch alles keine Zukunft. Oder doch?* präsentierten sie erste Überlegungen und Fakten zu einer Wintersportstrategie 2040. Die Zukunftsfragen für die Seilbahnbranche seien demzufolge:

- Wie halten wir die Einstiegsrate in den Skisport hoch? Allen voran im Zusammenhang mit Migranten, die einen immer größeren Anteil an der jungen Bevölkerung ausmachen.
- Wie erhöhen wir das Ausstiegsalter und welche Angebote können Skigebiete älteren Skifahrern machen, damit diese länger ihrem Sport treu bleiben?
- Welche Märkte können wir ansprechen?
- Wie gestalten wir unser Produkt so zielgruppengerecht, dass die Liebe zum Skisport – *Ski Love* – weiterhin so hoch bleibt?

Dieter Krestel



Angeregte Gespräche im Vorfeld der Österreichischen Seilbahntagung im Grazer Veranstaltungszentrum Seifenfabrik



Mehr Effizienz bei der technischen Beschneigung durch Migration auf eine neue Technologie wie *Snowvisual 4.0*

Die technische Beschneigung digital transformieren

DEMACLENKO Mit der vollautomatischen Steuerungssoftware *Snowvisual 4.0* bietet Demaclenko die passende Lösung für einen nachhaltigen, ressourceneffizienten und kostensparenden Betrieb der technischen Beschneigung.

In der Informationstechnologie bezieht sich der Begriff „Migration“ – kurz und einfach erklärt – auf den Wechsel von einer älteren zu einer neuen Technologie. Die Funktionalität des Systems wird dabei nicht verändert, seine Handhabung aber rationalisiert und optimiert. Im Zusammenhang mit der technischen Beschneigung betrifft dies die gesamte Datenverarbeitung und Kommunikation innerhalb des Beschneigungssystems. Erfolgt dessen Steuerung vollautomatisiert und wirtschaftlich über ein zentrales Prozessleitsystem, wie zum Beispiel mit *Snowvisual 4.0* von Demaclenko, hat das direkt positive Auswirkungen auf die Benutzerfreundlichkeit, Effizienz und Produktivität der Anlage.

BIS ZU 30 % WENIGER RESSOURCENVERBRAUCH

Kunden von Demaclenko profitieren von der langjährigen Erfahrung des Unternehmens bei der Implementierung, Modernisierung und Migration von vollautomatischen Steuerungssystemen für Beschneigungsanlagen und können aus einem breiten Angebot an verschiedenen



Alexander Vantsch, Head of Electrical Engineering & Automation bei Demaclenko, betont die Wichtigkeit der individuellen Betreuung bei Migrationsprojekten.

Ansätzen und bewährten Herangehensweisen schöpfen. Angeboten werden nämlich nicht nur innovative, ressourceneffiziente Schneeerzeuger und Anlagenkomponenten (also die Beschneigungshardware), sondern auch ausgeklügelte sowie sehr detailliert umgesetzte digitale Lösungen: namentlich die Beschneigungssoftware *Snowvisual 4.0*.

Erhebungen haben gezeigt, dass vollautomatisierte Anlagen – im Gegensatz zu semiautomatisch oder manuell gesteuerten – bis zu 30 % weniger Ressourcen benötigen. Ein vollautomatisches, einheitliches und ausgereiftes Prozessleitsystem wie *Snowvisual 4.0* ist demnach ein wichtiges Werkzeug für eine möglichst effiziente technische Beschneigung. Zusätzlich stellt die Software den reibungslosen Schneetrieb sicher und liefert dank Datensammlungen sowohl detaillierte Reports als auch Analysen für Optimierungen. So werde das Potenzial für eine ressourceneffiziente Beschneigung bestmöglich ausgeschöpft, betont Alexander Vantsch, Head of Electrical Engineering & Automation bei Demaclenko. „Wir wissen, dass jede Beschneigungs-

anlage einzigartig ist und jedes Migrationsprojekt seine ganz speziellen Herausforderungen und Rahmenbedingungen hat. Deshalb treten unsere Techniker und Ingenieure auch mit der notwendigen Sensibilität an derartige Projekte heran und finden im engen Austausch mit dem Kunden gemeinsam den richtigen und effizientesten Ansatz für die Modernisierung veralteter Steuersysteme“, ergänzt er.

OPTIMIERTE TECHNISCHE BESCHNEIUNG IN FLACHAU

Ein einheitliches und vollautomatisches Leitsystem auf dem neuesten Stand der Technik – das war das Ziel, das mit einem Projekt im Skigebietsteil Flachau des Snow Space Salzburg erreicht werden sollte. Dabei wurde die gesamte Beschneiungsanlage mit ihrer Infrastruktur (zehn Pumpstationen, fünf Schieberschächte, 320 Schneeerzeuger, 386 Schächte und andere) vollautomatisch in das Demaclenko-Prozessleitsystem eingebunden. Die gesamte Steuerung der Pumpstationen und Schieberschächte wurde komplett erneuert, die Software neu geschrieben sowie die gesamte Funkanlage integriert.

„Der größte Vorteil des vollautomatischen *Snowvisual*-Leitsystems ist, dass es die intelligente Steuerung und Überwachung der Pumpanlagen inklusive der automatisierten Schieberschächte übernimmt“, erklärt Wolfgang Hettegger, Vorstandsvorsitzender Snow Space Salzburg Bergbahnen. „Daraus ergibt sich ein intelligentes Wasserlinien- und Prioritätenmanagement, das unsere Mitarbeiter enorm entlastet.“ Die Visualisierung verschafft nun eine rasche und klare



„Die Umsetzung von Demaclenko entsprach exakt unseren Erwartungen – unser Team ist voll und ganz zufrieden“, so Wolfgang Hettegger, Vorstandsvorsitzender Snow Space Salzburg Bergbahnen.

Übersicht über den aktuellen Betriebsstatus der Anlage und vereinfacht die Arbeit maßgeblich. „Der Zugriff auf das Leitsystem ist zudem standortunabhängig möglich, was die Fahrzeit am Berg minimiert und somit auch Kosten spart“, so Wolfgang Hettegger. In Flachau war man mit der Umsetzung des Projekts von Demaclenko vollends zufrieden und die Erwartungen wurden „exakt erfüllt“.

TS

FOTO: SNOW SPACE SALZBURG



8er Gondelbahn | Design by Studio F. A. Porsche | Chongqing | China | 2022
Bartholet Maschinenbau AG | www.bartholet.swiss

 **BARTHOLET**

Eine Party ganz in Rot in Laupheim

KÄSSBOHRER Mit der *Pistenbully After-Work-Party 2024* feierte Kässbohrer gemeinsam mit Partnern und Freunden das Ende einer erfolgreichen Saison.

Mehr als 1.000 Teilnehmer aus der ganzen Welt besuchten Mitte Mai die *After-Work-Party* im Kässbohrer-Headquarter in Laupheim in Baden-Württemberg (D). „Es ist wunderbar zu sehen, mit welcher Begeisterung gefeiert wird“, begrüßte Christof Peer, CCO der Kässbohrer Geländefahrzeug AG, Gäste aus 30 Ländern.

Diesem wurde ein spannendes Programm geboten, wie unter anderem einzigartige Einblicke hinter die Kulissen des Unternehmens. An den 35 Werksführungen in verschiedenen Sprachen nahmen insgesamt rund 750 Personen teil. Großen Anklang fanden auch die verschiedenen Vorträge zu *SNOWsat* sowie dem Service und den Gebrauchtfahrzeugen von Kässbohrer. Die interessierten Kunden konnten ihr Wissen über die Fahrzeuge, *SNOWsat* und die *Pro Academy* weiter vertiefen.

DEMOFAHRTEN MIT VIEL POWER

Auch die Kraft des Powerbully wollten viele hautnah spüren und sich hinsichtlich potenzieller Einsatzmöglichkeiten beraten lassen. Die Demofahrten mit verschiedenen Pistenbully-Modellen stießen auf große Begeisterung und waren an allen drei Tagen nach kurzer Zeit ausgebucht. „Besonders gewinnbringend war das große Teilnehmerinteresse an den Kundenbefragungen. Die unterschiedlichen Meinungen und fachkundigen Impulse sind von sehr hohem Wert und helfen entscheidend dabei, aus den Produkten kontinuierlich das Beste herauszuholen“, betonte das Vorstandsteam Dr. Christian Oberwinkler (Technik & Produktion), Christof Peer (Vertrieb & Service) und Heiko Stähle (Finanzen).

Der beliebte Wettkampf, bei dem sich alles um die Geschwindigkeit und Schnelligkeit dreht, konnte auch heuer wieder begeistern. Denn schließlich hatten die Teilnehmer die Chance, als Hauptpreis einen Pistenbully zu gewinnen, der im eigenen Skigebiet für vier Wochen getestet werden kann.

Das große Highlight war für viele Besucher natürlich das Fest am Abend, für das die *Pistenbully After-Work-Party* berühmt-berüchtigt ist. Mit köstlichen Speisen und Getränken versorgt, wurde bis in die Nacht mit einer spielfreudigen Band und bei toller Stimmung das Ende der Saison gefeiert. Für Kässbohrer ist die *Pistenbully After-Work-Party* ein wichtiger Jahreshöhepunkt zur Pflege der Kundenbeziehungen.

CM/TS



Stefan Herrmann (Mitte), seit Jänner 2024 Leiter des Produktmanagements, flankiert von Marketingleiter Thilo Vogelgsang (li.) mit seinem Team – Patricia Röhl (2. v. li.), Sabine Denzler und Thomas Braun.



George Sarimpalidis (Leiter *Pro Academy*, 2. v. li.) und sein Team hatten bei den Demofahrten alle Hände voll zu tun.



Der Pistenbully spricht Kopf und Herz gleichermaßen an – ist man bei Kässbohrer überzeugt.



Felix Raubach, Alexander Hörger und Raimund Mayer (v. li. n. re.) informierten u. a. über die Pistenbully, die *Pro Academy* und *SNOWsat* und Co.



Unter Anleitung einmal selbst in einem Pistenfahrzeug fahren: Neue Erkenntnisse und fachkundigen Austausch gab es bei den Demofahrten. Diese waren innerhalb kürzester Zeit ausgebucht.



Den Pistenbully wurde auf den Zahn gefühlt.



Auf dem Weg zur Betriebsführung: In verschiedenen Sprachen wurde den Besuchern die hochmoderne Fabrik vorgestellt.



Partytime in Laupheim mit Spiel, Spaß, Networking, aber auch Wissensvermittlung

Beim Wettkampf matchten sich rund 150 Zweier-Teams in verschiedenen Disziplinen. Den Hauptpreis, einen kostenlosen Pistenbully für vier Wochen, gewann das Team BSA Sczcyrk aus Polen.

FOTOS: C. MANTONA (5), KÄSSBOHRER (3)

14. Gesamttiroler Seilbahntag in Ischgl

FACHGRUPPE DER SEILBAHNEN IN DER WK TIROL Am 3. April 2024 ging im gut besuchten Veranstaltungssaal der Silvretta Therme Ischgl der 14. Gesamttiroler Seilbahntag über die Bühne. Neben einem vorläufigen Saison-Rückblick war *Vor-Ort-Mobilität im Tourismus* das dominierende Thema bei den Vorträgen.



Helmut Satori (Präsident Verband der Seilbahnunternehmer Südtirols), Reinhard Klier (Obmann der Fachgruppe der Seilbahnen in der WK Tirol) und der Tiroler Tourismuslandesrat Mario Gerber (v. li. n. re.) betonten am Gesamttiroler Seilbahntag einmal mehr die Bedeutung der intensiven Zusammenarbeit zwischen Tirol und Südtirol.

Wie der Tiroler Fachgruppenobmann Reinhard Klier und Tirols Tourismuslandesrat Mario Gerber zu Beginn der Veranstaltung erklärten, könne man im Bundesland Tirol mit der Wintersaison 2023/24 trotz der immer wieder herausfordernden Wetterbedingungen durchaus zufrieden sein. Klier sprach von einer „turbulenten“ Wintersaison – im Hinblick auf die zu erwartenden Zahlen sei man in Tirol in etwa wieder auf dem Niveau vor Corona angekommen, auch wenn die Rekordzahlen der unmittelbaren Vor-Corona-Jahre noch nicht erreicht worden seien. Angesichts der generell schwierigen Rahmenbedingungen gehe es in der Branche eher darum, das jetzige Niveau zu stabilisieren und nicht immer weiter nach neuen Besucherrekorden zu streben.

NACHFRAGE NACH SKIFAHREN IST VORHANDEN

„Die Nachfrage nach Skifahren ist trotz Inflation da“, so der Tiroler WK-Fachgruppenobmann. Was die gestiegenen Skikartenpreise betrifft, lagen diese laut Klier in der Saison 2023/24 im Schnitt nur einen Euro über der durchschnittli-

chen Inflation der vergangenen fünf Jahre. Zu der nach wie vor relativ kritischen Medienberichterstattung sagte Klier, dass der Wintertourismus eine „mediale Projektionsfläche“ sei, weil man an diesem die Auswirkungen des Klimawandels besonders deutlich sehe. „Wir werden von den Medien besonders kritisch beobachtet und wahrgenommen, obwohl wir nicht bzw. nur zu einem sehr geringen Teil die Ursache für den menschengemachten Klimawandel sind“, betonte Klier. Darauf müsse man entsprechend reagieren.

GLEICHE THEMEN IN TIROL UND SÜDTIROL

Wie Helmut Satori, Präsident des Verbands der Seilbahnunternehmer Südtirols, anlässlich der Eröffnung des Gesamttiroler Seilbahntags erklärte, seien die Themen, Problematiken sowie die Schwerpunkte in Südtirol und Tirol dieselben. In beiden Ländern gebe es eine Diskussion zum „Übertourismus“, immer häufiger würden auch Einheimische Tourismus mit Umweltzerstörung und zu viel Verkehr verbinden.

Tirols Tourismuslandesrat Mario Gerber sprach sich dafür aus, mit der Bevölkerung einen intensiven Dialog zu führen. Im Hinblick auf die Verkehrsproblematik meinte Gerber, dass es einen engen Zusammenschluss zwischen Seilbahnwirtschaft und dem öffentlichen Verkehr benötige, wobei man ehrlich mit der Thematik umgehen sollte: Die Qualität des öffentlichen Verkehrs „muss passen“, zudem werde es nie gelingen, dass alle Gäste mit der Bahn anreisen.

NEUER VITALPIN-GESCHÄFTSFÜHRER PRÄSENTIERT

Den Dialog mit der Bevölkerung hat sich auch die alpine Interessengemeinschaft Vitalpin zum Ziel gesetzt. Nach dem Neustart sowie der Wahl des neuen Vorstands im Herbst 2023 wurde am Gesamttiroler Seilbahntag nun der neue Vitalpin-Geschäftsführer Mario Lutz präsentiert. Lutz hat das *Diplomstudium Internationale Wirtschaftswissenschaften* an der Universität in Innsbruck abgeschlossen und sich an der Universität von Siena (Italien) auf internationales Marketing und Management spezialisiert. Zudem erlangte Lutz einen Bachelor of Science in *Management and Economics*. Seit 2019 arbeitete er als Redakteur bei der Tiroler Tageszeitung. Seine neue Stelle als Vitalpin-Geschäftsführer hat Mario Lutz am 2. Mai 2024 angetreten.

GENERALREVISION SOLL VOR DEM SOMMER KOMMEN

Ein weiteres Thema mit Relevanz für Gesamtösterreich war der „Dauerbrenner“ Generalrevision. Wie Jörg Schröttner, Leiter der Obersten Seilbahnbehörde und Präsident der OITAF erklärte, sei die Verordnung fertiggestellt und dürfte voraussichtlich noch vor dem Sommer 2024 in Kraft treten. Im Hinblick auf den OITAF-Kongress im kanadischen Vancouver im Juni 2024 warb Schröttner noch für Teilnehmer (siehe Nachbericht zum OITAF-Kongress in dieser Ausgabe auf Seite 12).

HÖRL ZOG POLITISCHE BILANZ

Der österreichweite Fachverband der Seilbahnen in der WKO war in Ischgl durch seinen Obmann Franz Hörl vertreten. Dieser zog eine politische Bilanz über die vergangenen fünf Regierungsjahre, wobei er nicht mit Kritik an den in der österreichischen Bundesregierung vertretenen Grünen sparte. Dennoch habe man einiges erreicht, berichtete Hörl: Insgesamt wurden 44 Mrd. Euro an Förderungen in Zusammenhang mit Covid ausgeschüttet, bei der Novelle des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes („UVP-Novelle“) konnten wesentliche Punkte im Sinne der Seilbahnwirtschaft abgeändert werden und die Generalrevision wurde endlich auf Schiene gebracht. Dazu habe man erreicht, dass ein Seilbahngesetz mit Nachteilen für die Branche nicht zustande gekommen sei. „Manchmal ist es auch ein politischer Erfolg, etwas zu verhindern“, so Hörl.

VORTRÄGE ZUM THEMA MOBILITÄT

Bei den Expertenvorträgen stand das Thema *Mobilität im Tourismus* im Vordergrund. Bekannterweise geht ein Großteil der CO₂-Emissionen im Tourismus auf die An- und Abreise der Gäste zurück. Wie Alessa Heeß vom Kompetenzzentrum für Nachhaltigkeit der Tirol Werbung erklärte, sei Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen. Sie geht davon aus, dass der Verkehr insgesamt weiter zunehmen wird. Zudem ist der Verkehr der einzige Sektor in Österreich, in dem auch der Ausstoß von CO₂ weiterhin ansteigt. Um die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu forcieren, gehe es unter anderem darum, die bereits vielfach vorhandenen Angebote entsprechend zu kommunizieren. Martin Rabensteiner, Projektmanager Mobilität & Besucherlenkung bei der Südtiroler Landesagentur IDM, erklärte in seinem Vortrag, dass entsprechend dem Klimaplan der Südtiroler Landesregierung nach der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels der Anteil der mit der Bahn anreisenden Gäste auf 20 % gesteigert werden soll. Zentrales Instrument dafür sei die Südtiroler Gästekarte: Diese erlaubt Gästen die kostenlose Benutzung der regionalen öffentlichen Verkehrsmittel und wird von vielen Unterkünften gratis zur Verfügung ge-



Exzellente Pistenverhältnisse auf rund 2.800 m Seehöhe in Ischgl Anfang April 2024: In vielen Tiroler Skiorten verlief die Wintersaison 2023/24 zufriedenstellend. Besonders höhergelegene Skigebiete profitierten.

stellt. Welche Angebote das Mobilitätsverhalten der Gäste nachhaltig beeinflussen können, war auch Thema des Vortrags von Univ.-Prof. Markus Mailer von der Universität Innsbruck. Den Gästen sollte unter anderem vermittelt werden, dass die öffentlichen Verkehrsangebote einer Urlaubsregion übersichtlich, einfach zu verstehen und „gut geordnet“ sind. Einen interessanten Weg, um die Kundenbedürfnisse der Gäste direkt vor Ort zu erfahren, wählten die Professorinnen Ursula Scholl-Grissemann und Elisabeth Happ von der Privatuniversität UMIT Tirol: Bei sogenannten „Gondelgesprächen“ – Interviews in Seilbahnkabinen – wurden Gäste direkt vor Ort und „im Tun“ zu ihren Einstellungen im Hinblick auf klimafreundliches Verhalten und Mobilität am Urlaubsort befragt.

Mit Zeit zum Netzwerken und einer Führung durch die Silvretta Therme endete der 14. Gesamttiroler Seilbahntag.

Dieter Krestel

Kompetenz Alpine Infrastruktur

Unsere langjährige Erfahrung und das gebündelte Know-how aus verschiedenen Kompetenzbereichen machen uns zu einem der führenden Unternehmen im Bereich der alpinen Infrastruktur. Unser Team von engagierten und hochqualifizierten Ingenieurinnen und Ingenieuren entwickelt, plant, organisiert und überwacht innovative Projekte im gesamten Alpenraum.

AEP Planung und Beratung GmbH
www.aep.co.at

- Kulturtechnik + Wasserwirtschaft
- Energieversorgung + Umwelttechnik
- Alpintechnik + Schneeanlagen
- Baumanagement + Hochbau
- Verkehrswege + Freizeitanlagen
- Ressourcen + Verfahrensmanagement
- BIM + Digitalisierung



Wir machen Lebensräume lebenswert.

FOTO: D. KRESTEL

Neues vollelektrisches Pistenfahrzeug präsentiert

XELOM Im Jahr 2023 übernahm der Beschneungsspezialist TechnoAlpin ein Südtiroler Start-up, das sich mit der Entwicklung von elektrisch betriebenen, geländegängigen Nutzfahrzeugen beschäftigt, und hat es unter dem Namen *Xelom* neu strukturiert. Am 22. Mai 2024 wurde *Xelom* in Bozen einer breiteren Öffentlichkeit offiziell vorgestellt.



Ein *Snow Cat*-Modell wurde anlässlich der offiziellen Präsentation im NOI Techpark Südtirol ausgestellt.

Das seit kurzem zur TechnoAlpin Holding gehörende Unternehmen *Xelom* hat auf einer Pressekonferenz im NOI Techpark Südtirol in Bozen, neben anderen Produkten, ein neues, vollelektrisches Pistenfahrzeug präsentiert. „*Xelom Snow Cat* ist ein hochmodernes elektrisches Geländefahrzeug, das entwickelt wurde, um die Herausforderungen verschneiter Pisten sicher und effizient zu bewältigen und ein völlig neues Fahrgefühl zu bieten“, heißt es seitens des Unternehmens.

BIS ZU FÜNF STUNDEN BATTERIELEISTUNG

Die Energie bekommt die *Xelom Snow Cat* aus einer Hochleistungsbatterie mit einer Kapazität von 300 kWh, die einen au-

tonomen Betrieb von bis zu fünf Stunden gewährleisten soll. Kraftvolle Elektromotoren bieten mit einem sofortigen Drehmoment von 27.600 Nm eine entsprechend starke Schubleistung, die maximale Leistung gibt *Xelom* mit 510 kW an. Das Schnellladesystem unterstützt Leistungen bis zu 150 kW Gleichstrom, dadurch soll das Pistenfahrzeug in eineinhalb bis zwei Stunden wieder aufgeladen sein. Beim Abwärtsfahren wird Energie durch Rekuperation zurückgewonnen. Damit ist die *Snow Cat* für den ganztägigen Betrieb ausgerichtet und – wie *Xelom* betont – auch für den Einsatz unter schwierigsten hochalpinen Bedingungen geeignet. Neben Skihallen und Loipen soll das neu entwickelte Pistenfahrzeug demnach



TechnoAlpin-Geschäftsführer Erich Gummerer (li.) und Xelom-CTO Thomas Walsner bei der Präsentation der neuen *Xelom Snow Cat* im NOI Techpark Südtirol. Kunden werden auch beim Aufbau der Ladeinfrastruktur unterstützt.



Snow Cat verfügt über eine Batterieautonomie von bis zu fünf Stunden. In Skandinavien, Holland und Österreich wurde die *Snow Cat* bereits im Praxisbetrieb getestet.

auch in kleineren Skigebieten eingesetzt werden. Beim Kauf einer *Snow Cat* bietet Xelom auch die entsprechende Ladeinfrastruktur an.

FAHRZEUG RUND UM DIE BATTERIE ENTWICKELT

Die Entwicklungszeit von *Snow Cat* betrug von den ersten Entwürfen bis zum markttauglichen Produkt laut dem Unternehmen lediglich drei Jahre. Bei der Entwicklung der *Snow Cat* musste man nicht auf bestehende Produktlinien, Vorgaben oder eingespielte Denkmuster Rücksicht nehmen, betont Xelom.

Ähnlich wie Tesla im Automobil-Bereich habe man „auf der grünen Wiese“ etwas komplett Neues geschaffen. „Wir haben unser Pistenfahrzeug, so wie alle unsere Produkte, rund um die Batterietechnik entwickelt, welche für uns der Ausgangspunkt war“, erklärt dazu Thomas Waldner, CTO von Xelom. Ein wesentlicher Vorteil von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist auch der geringere Wartungsaufwand. Dementsprechend hat man bei der Entwicklung der *Snow Cat* versucht, so wenig hydraulische Pumpen wie nur möglich einzusetzen.

„Im vergangenen Winter hatten zahlreiche Skigebiete und -hallen in ganz Europa die Möglichkeit, die *Snow Cat* zu testen. Das Feedback war durchaus positiv, und der Markt ist bereit für diese neue Art der Mobilität. Es gab aber auch viele neue Impulse für die Weiterentwicklung“, erklärte dazu TechnoAlpin-Geschäftsführer Erich Gummerer anlässlich der Präsentation von Xelom. Derzeit sind bereits mehrere *Snow Cat*-Pistenfahrzeuge vorwiegend in Skihallen im Umlauf, die Serienproduktion ist angelaufen.

START-UP IM NOI TECHPARK SÜDTIROL

Das Unternehmen Xelom wurde 2019 unter dem Namen E-Powertrac im NOI Techpark Südtirol in Bozen mit dem Ziel gegründet, Lithium-Ionen-Batterie-betriebene Fahrzeuge für verschiedene Einsatzbereiche zu entwickeln. 2022 entstand aus einer Kooperation mit EmiControls, einem Unternehmen der TechnoAlpin-Gruppe, das erste marktreife Produkt *Dust Cat* für den Einsatz in Steinbrüchen und im Bergbau. Ein wesentlicher Grund für die Kooperation war, dass ein schwedischer Kunde aus dem Bergbaubereich nach einem elektrisch betriebenen Fahrzeug zur Staubbekämpfung verlangte.

TECHNISCHE DATEN

Xelom Snow Cat

Gesamtlänge Fahrzeug	4.816 mm
Gesamtlänge mit Fräse und Schild	8.930 mm
Fahrzeugbreite	2.800 mm / 3.200 mm / 3.500 mm
Gewicht Trägerfahrzeug	7.300 kg
Raupenketten	280 mm / 900 kg
Drehmoment sofortig	27.600 Nm
Maximale Leistung	510 kW
Batterieautonomie	bis zu 5 h
Batteriekapazität	300 kWh
Ladeleistung	150 kW

NACHHALTIGE ZUKUNFT

„Xelom passt perfekt in unsere Strategie für eine nachhaltigere Zukunft. Die Nachhaltigkeitsbemühungen unserer Gruppe sind vielfältig und umfassen verschiedene Bereiche – von der Reduzierung des Energiebedarfs bis hin zur verstärkten Nutzung erneuerbarer Energien. Mit unseren Produkten tragen wir wesentlich dazu bei, den ökologischen Fußabdruck von Skigebieten zu verkleinern. Im Bereich der Beschneidung haben wir in den letzten Jahren neue Maßstäbe gesetzt. Mit Xelom gehen wir jetzt noch einen Schritt weiter“, erklärt dazu TechnoAlpin-Geschäftsführer Erich Gummerer. Mit der Übernahme von Xelom durch TechnoAlpin wurde sowohl ein umfassender Umstrukturierungsprozess eingeleitet als auch das Team am Xelom-Standort im NOI Techpark Südtirol auf derzeit 27 Personen erweitert. Die in Bozen präsentierte Produktpalette umfasst neben dem Pistenfahrzeug *Snow Cat* und der *Dust Cat* zur industriellen Staubbekämpfung auch die vollelektrische Mähmaschine *Alpin 10* für steile Hanglagen im hochalpinen Bereich. Die Mähmaschine zeichnet sich laut Xelom durch ein Schnellwechselsystem der Batterie und die einfache Bedienung aus. „Alle bisher auf den Markt gebrachten Produkte *Snow Cat*, *Dust Cat* und *Alpin 10* bestechen durch ihre Geländegängigkeit, ihre außerordentliche Reichweite und ihren vollelektrischen Antrieb“, so Xelom-CTO Thomas Walsner.

DK



Das vollelektrische Kettenfahrzeug *Dust Cat* ist eines der ersten Produkte von Xelom. Es wurde für die Staubbekämpfung im Industriebereich entwickelt.



Das vollelektrische Mähgerät *Alpin 10* verfügt über ein Schnellwechselsystem für Batterien und wurde speziell für steile Hänge entwickelt.

FOTOS: XELOM, @DOC.SRL

Freispruch nach tödlichem Sturz über den Pistenrand (Teil 2)

In der letzten Ausgabe hatte ich über das Strafverfahren gegen drei Mitarbeiter eines Seilbahnunternehmens und deren Unternehmen berichtet. Ausgangspunkt waren mehrere Stürze in sehr kurzer Zeit auf einer vereisten Piste. Letztendlich konnte für alle Angeklagten ein Freispruch erreicht werden.



DR. CHRISTOPH HAIDLEN

Experte für Seilbahnrecht und Partner von CHG Rechtsanwälte
www.seilbahnrecht.at

Zum Sachverhalt verweise ich auf den Artikel in der vorigen ISR-Ausgabe 2/2024. Wie dort berichtet, konnten wir im Verfahren nachweisen, dass keinem der Angeklagten ein Vorwurf an diesen tragischen Unfällen gemacht werden kann, dass diese Situation nicht vorhersehbar war und die Unfälle daher leider nicht vermieden werden konnten. Die Staatsanwaltschaft hatte den Angeklagten auch vorgeworfen, dass die Unfälle durch eine Kontrollfahrt vor Betriebsbeginn und das Anbringen eines Fangzauns zu verhindern gewesen wären. Weiter wäre eine „falsche“ Markierung der Piste erfolgt.

KONTROLLFAHRT VOR BETRIEBSBEGINN

Laut Ansicht der Staatsanwaltschaft hätte eine Kontrollfahrt vor Betriebsbeginn durchgeführt werden müssen, dies hätte den Unfall verhindert: Sie vertrat die Ansicht, es müsste jede (Haupt-)Piste vor der Öffnung abgefahren werden. Auch diese Vorwürfe sind unrichtig: Einerseits kann vom Betreiber eines Skigebiets nicht verlangt werden, dass alle (Haupt-)Pisten vor Betriebsbeginn von den Mitarbeitern auf Ski abgefahren werden. Das würde – gerade in großen Gebieten – Stunden dauern und es könnten die Pisten dann wohl zum Teil erst am späteren Vormittag geöffnet werden. Außerdem gibt es (anders als z. B. für Seilbahnanlagen) keine Vorschrift, die zwingend Kontrollen vor Betriebsbeginn vorsieht. Auch erfolgen bekanntlich über den Tag verteilt laufend Kontrollen der Pisten (z. B. während der Präparierung, am Weg zum Arbeitsplatz, im Zuge von Absicherungsarbeiten etc.). In diesem Fall kam noch dazu, dass selbst eine Kontrollfahrt auf Ski den Unfall nicht vermieden hätte, da die Vereisung derart kurzfristig und nur sehr lokal aufgetreten ist. Als Ergebnis steht daher fest, dass keine generelle Pflicht besteht, alle (Haupt-)Pisten vor Betriebsbeginn durch Mitarbeiter auf Ski kontrollieren zu lassen.

ANBRINGEN EINES FANGNETZES

In dem Bereich des Pistenrandes, über welchen die Verunfallten – zum Teil – hinausgerutscht sind, war kein Fangnetz aufgestellt, was dem Betreiber von der Staatsanwaltschaft vorgeworfen wurde. Dazu konnten wir aber – durch Vorlage der Unterlagen der Pistenrettung und über Nachfrage bei der

Haftpflichtversicherung des Betreibers – nachweisen, dass sich in diesem Bereich bisher kein solcher oder vergleichbarer (schwerer) Vorfall ereignet hatte. Dieser Pistenrand stellt(e) daher keine besondere Gefahrenstelle dar und es war nicht damit zu rechnen, dass sich an dieser Stelle ein solcher Unfall ereignen könnte. Da mit solchen Unfällen in diesem Bereich nicht zu rechnen war, war es auch nicht notwendig, den Pistenrand mit einem Fangnetz abzusichern. Aufgrund der Erfahrungen aus diesem Vorfall muss dieser Pistenrand allerdings jetzt abgesichert werden: Sollte sich an dieser Stelle wieder ein solcher Vorfall ereignen, dann kann nicht mehr argumentiert werden, dass dies unvorhersehbar war. Der Pistenrand wurde nun mit einem Fangnetz abgesichert.

MARKIERUNG DER PISTE

Die Staatsanwaltschaft war auch der Meinung, dass diese – „rot“ markierte – Piste aufgrund ihrer Neigung – an der Unfallstelle – keine „rote“, sondern eine „schwarze“ Piste sei und dass sie daher „schwarz“ zu markieren wäre. Damit hätte man gewährleisten können, dass nur erfahrene Wintersportler die Piste benutzen. Zu dieser Ansicht ist die Staatsanwaltschaft aufgrund der Angaben des Sachverständigen gelangt. Dieser hat in seinem Gutachten allerdings nicht die Neigung der gesamten Piste beurteilt, sondern nur den Teilbereich der Piste „herausgenommen“, in dem sich die Unfälle ereignet haben. Betrachtet man nur diesen Teil der Piste, dann ergibt sich die Neigung, die einer „schwarzen“ Piste entspricht. Allerdings findet sich in den relevanten Regeln und Normen kein Hinweis darauf, dass so eine „Teilbetrachtung“ zulässig wäre. Die ÖNORM S 4611 (die diese Frage regelt) spricht davon, dass „die“ Piste zu betrachten ist. Daher kann man bei dieser Betrachtung nicht nur einen Teilbereich herausnehmen und dessen Neigung beurteilen, sondern es ist auf den gesamten Pistenverlauf abzustellen. Wir haben im Verfahren auch die Unterlagen der Kommission zur Erteilung des Pistengütesiegels vorgelegt und damit nachweisen können, dass auch diese Kommission keine Bedenken gegen die „rote“ Markierung der Piste hatte.

ZUSAMMENFASSUNG

Folgende Ergebnisse des Verfahrens sind für die gesamte Branche relevant:

- Sehr plötzlich und unvermutet auftretende Wetterphänomene können – trotz schwerer Folgen – unvermeidbar sein; wichtig ist, eine entsprechende Dokumentation vorzulegen.
- Es gibt keine generelle Pflicht zur Kontrolle aller (Haupt-)Pisten auf Ski vor Betriebsbeginn.
- Für die Klassifizierung von Pisten muss ihr gesamter Verlauf berücksichtigt werden.

Christoph Haidlen



MORE THAN

67

YEARS

CONNECTING THE
INDUSTRY

OITAF
2024 International
OITAF Ropeway Congress

—
EVENT
NSAA's National
Convention & Tradeshow



Vancouver/Canada, venue of the 12th International OITAF Ropeway Congress

2024 International OITAF Ropeway Congress (part 1)

OITAF The 12th International Ropeway Congress organized by OITAF (International Organization for Transportation by Rope), which was held in Vancouver/Canada from June 17 - 21, 2024, was a great success as a trade show and social event. The motto chosen for the 12th edition of the Congress was *Ropeways – Smart Transport Solutions*.

Those familiar with the OITAF statutes will have noticed that this year's international congress of the global association in which all individuals, institutions, authorities, manufacturers and operators with an interest in ropeways are organized did not take place after the usual six years following the 2017 OITAF Congress in Bozen/Bolzano. The longer-than-usual interval was a result of the Covid pandemic. That makes outgoing OITAF President Jörg Schröttner, head of the Austrian ropeway authority in the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology, the only President in the long history of OITAF to have been in office for more than six years – a privilege he would doubtless have been happy to forgo.

The first item in the program for participants at the 2024

OITAF Congress was an interesting sightseeing tour of Vancouver on June 17, i.e. the day before the first working sessions. June 18 began with an official welcome by the outgoing OITAF President for the approximately 190 attendees from all over the world. This was followed by the presentations, which were organized under the central motto *Ropeways – Smart Transport Solutions* in the following four subject groups:

- Development of ropeways in urban and tourist areas
- Operation of ropeways
- Ropeway technology, new developments
- Dimensions of sustainability.

For summaries of the various presentations, see below.



The incoming and outgoing OITAF leadership: Aureli Bisbe Lluch (2nd left), successor to Jörg Schröttner (1st right) as OITAF President, and Nicola Barbolini (1st left), OITAF Secretary General following Markus Pitscheider (2nd right).

OITAF'S NEW LEADERSHIP

At the end of the second day of the Congress (June 19), the newly elected OITAF President Aureli Bisbe Lluch, former general manager of the famous Spanish ski resort Baqueira Beret, and the new OITAF Secretary General Nicola Barbolini from the Regional Office for Ropeways of the Autonomous Province of Bozen/Bolzano were presented to the congress participants during the gala dinner. They succeed Jörg Schröttner as President and Markus Pitscheider as Secretary General.

THE NEW PRESIDENT OF OITAF

Aureli Bisbe Lluch

In 1984 Aureli Bisbe Lluch was appointed general manager of Baqueira Beret, the largest Spanish ski resort, and held that position for no less than thirty years. Spain's former King Juan Carlos and reigning King Felipe VI, for example, have been keen visitors to this glamorous winter resort. Baqueira Beret is situated in the Aran Valley (Val d'Aran) in the Catalan province of Lleida. The ski area is located at an altitude of between 1,500 and 2,510 meters above sea level and offers excellent snow conditions throughout the winter season thanks to its western exposure (Atlantic Ocean). Prior to his management role at Baqueira Beret, Barcelona-born Aureli Bisbe Lluch worked in La Molina, Espot, Vallter and Cerler. A trained industrial engineer and elite skier in his youth, he was President of the Tourism Association of Ski and Mountain Resorts in Spain (ATUDEM) and is currently President of the Catalan Association of Ski Resorts and Mountain Activities (ACEM). He is the first Spaniard to become President of OITAF. In his address, he emphasized the enormous potential for growth in the field of ropeways, particularly as an environmentally friendly, sustainable means of transport in mountain and urban applications.

PRESENTATIONS OF THE 1ST WORKING SESSION

Please note that OITAF has posted the presentations on its website in the form of the texts and PowerPoint files submitted by the speakers. The following summaries are therefore only intended as an overview of the contents. Readers wishing to read the full texts are referred to the documents on the OITAF website.

The 1st working session – under the heading Development of ropeways in urban and tourist areas – comprised the following presentations:

The transport capacity of a cable car system in public transportation

(Klaus Erharder, Paul Abed)

The need for sustainable modes of transportation is a challenge confronting cities all over the world. In this context, ropeways can be an environmentally and economically viable alternative. In order to meet the challenge, ropeway installations must be tailored to the needs of public transportation in the initial planning phase already.

In addition to the choice of ropeway system, the most important planning parameter is the required transport capacity. That is a key factor in terms of the ecological and economic added value delivered by the installation. It also determines the capital investment and maintenance costs of the ropeway as well as passenger acceptance.

To provide an overview of the relevant planning parameters, a report was compiled on operating experience to date with the Ecatepec 10-passenger gondola lift in Mexico City, which has been in operation as an urban link since 2016. Based on this experience report, a simulation was performed of the daily passenger flows and their impact on required transport capacity. The potential for dynamic adjustment of transport capacity to passenger volumes was also analyzed. A life cycle assessment in accordance with ISO 14044 and ISO 14040 was prepared for various transport capacities in order to assess their ecological impact and thus provide a valuable decision-making tool for ropeway planning in urban areas. The speakers' main recommenda-



The speakers: Klaus Eberharter and ...



The speaker Holly Foxcroft



... Paul Abed

tions to their audience can be summarized as follows:

- Capacity utilization has little influence on capital investment and life cycle costs.
- Precise analysis of anticipated passenger flows is imperative.
- Inadequate transport capacity means long queues and a problem that is almost impossible to rectify.
- Excessive transport capacity means higher capital investment and operating costs and a greater carbon footprint.
- A small reserve in transport capacity offers a margin for higher passenger volumes in the future. The system should be designed for an increase in the number of carriers rather than rated line speed.

Burnaby Mountain Gondola: making the rapid transit connection
(Holly Foxcroft)

Ropeways integrated into urban public transportation systems are to be found in Mexico City, Barcelona and Medellín, for example, while in North America they are relatively rare. And yet urban ropeways can transport more people more efficiently and comfortably, require less space for infrastructure, make use of renewable energy and can be built quickly compared to other public transportation projects. Holly

Foxcroft took a look at why more urban ropeway systems are not in operation in North America, given their many advantages for both passengers and transit operators.

To provide answers to this question and an overview of some of the key considerations and challenges of ropeways in an urban environment, the speaker presented insights gained to date from the Burnaby Mountain Gondola (BMG) project in the city of Burnaby in the Vancouver metropolitan region. The BMG was first proposed in 2009 as an addition to the existing rapid transit network. Since 2011, TransLink, Metro Vancouver's regional transportation authority, has been moving forward with plans for a tricable gondola linking the region's rapid transit network and the top of Burnaby Mountain with the Simon Fraser University campus.

The project is in the final planning phase prior to implementation, with positive prospects in terms of financing in the near future, although this has not yet been finalized.

However, it can already be seen that the multidisciplinary BMG project team has adopted a collaborative and holistic approach to project planning that provides insights into the perspective of a public transportation authority with regard to urban ropeway planning. Their findings can be helpful for operators who are considering the addition of a ropeway to their public transportation network.

THREE SUCCESSFUL URBAN ROPEWAY INSTALLATIONS

The session devoted to the Development of ropeways in urban and tourist areas concluded with presentations on three highly successful urban ropeway operations, namely

- the Téléo tricable gondola in Toulouse (F),
- the reversible aerial ropeway in Brest (F) with a vertical configuration for the two lines,
- the Cablebús gondola lift network in Mexico City.

These installations have been featured in detail in earlier issues of ISR.

OTHER PRESENTATIONS

Coverage of the 12th International OITAF Ropeway Congress in Vancouver will be continued in the next issues of ISR.

JN/CM

Snow and mountain tourism stays healthy

MOUNTAIN PLANET The latest International Report on Snow & Mountain Tourism shows that the ski industry is vital and visitor numbers are in line with the average of the last two decades.

The 16th edition of the International Report on Snow & Mountain Tourism was unveiled by Swiss consultant and alpine tourism expert Laurent Vanat during the opening session of Mountain Planet in Grenoble in mid-April. The report covers the 2022/23 ski season around the world and highlights long-standing trends. It lists and analyses data from nearly 2,000 ski resorts in 68 countries around the world that offer outdoor skiing in dedicated ski areas.

RECORD FIGURES – BUT NOT FOR EVERYONE

Despite some pre-formatted anti-ski ideology spread in recent years by mainstream media, politicians and part of the general public, skiing is not yet finished, says Laurent Vanat: Skiing is “still perfectly alive and will long remain so in most of the resorts that account for the lion’s share of ski business”. The dynamism of the skiing industry was demonstrated during the 2022/23 season by the relevant statistics. China was the only market where visitation was still impacted by Covid-19. In all other countries, the pandemic was a thing of the past, and skiers were back on the slopes. The 2022/23 winter season again clocked more than 370 million skier visits. This is in line with average developments over the last 20 years. Record attendance figures were achieved in several major mature markets. Compared to the 5-year pre-Covid-19 average, the 2022/23 ski season features highs and lows depending on the country analyzed. Canada, Italy and the United States, for example, had their best season on record in terms of skier visits, while Germany had its worse. Japan also reported sharp downturns.

INDUSTRY TRENDS AND TOURISM

The weather and snow conditions are naturally a major driver of visitation. Although the industry is aware of the climate change issues and is working hard to consolidate a 4-season logic where it makes sense, it is not an easy path and there are no short cuts to get there, says Laurent Vanat. The number of year-round programs and visitor uptake, however, is increasing significantly. In general, there has been a shift away from traditional guest services focussing on the sale of lift tickets towards an experience world on the mountain. Investments serve both to consolidate the ski business and to diversify activities.

Another major current trend is a rise in visitation derived from season passes in various countries. The 2022/23 season was the first time that around 50% of all US skier visits were by season pass holders. Innovative ticketing solutions are also in demand, and there is an ongoing trend towards dynamic pricing and alternative pricing models, such as pay per use. In Switzerland, for example, over half of lift tickets in 2023/24 were sold on the basis of dynamic pricing (with reference to 40 ski resorts). In the 2019/20 season, this figure was around 15%.



Laurent Vanat presenting the latest report on global winter and mountain tourism at the Mountain Planet trade show in Grenoble.

Free access to the full 2024 International Report on Snow & Mountain Tourism is currently limited to its contributors and supporters of the crowdfunding campaign. Hard copies of the report can be purchased online through the website of Laurent Vanat (www.vanat.ch).

Thomas Schweighofer



The NSAA divides ski country into six regions. While performance remained strong in several regions, all six regions experienced a decline in skier visits against last season's unparalleled numbers.

Fifth best winter season despite challenging weather

CONFERENCE 60.4 million skier visits at US ski resorts in the 2023/24 winter season made it the fifth best since records were first kept by the National Ski Areas Association (NSAA) in 1978/79. A report on the last winter season was one of the items on the program of this year's NSAA National Convention & Tradeshow, which was held on May 21-24 in Frisco, Texas. The choice of venue is one of the reasons why the number of participants – at 687, including 355 exhibitors – fell short of expectations. It was announced at short notice at the event that Kelly Pawlak is stepping down as NSAA President and CEO for personal reasons.

Many representatives of US ski resorts attending the NSAA National Convention & Tradeshow usually combine attendance at this popular and important industry gathering with a family vacation. For this reason, the event is very often held in an attractive vacation destination or hotspot. It seems that Frisco, an up-and-coming Texas city in the northern exurbs of Dallas, did not fill this role for many people. That at least is what was heard in the run-up to the big happening. But finding a suitable venue for an event with a large number of participants is not always easy, and the decision has to be made well in advance. This is how the NSAA usually did things before the Covid-19 pandemic. This time, however, the organizers had to wait longer with the search for a suitable location because of the problems caused by the pandemic, and they were only able to start work in 2022. As the NSAA was not the only organization looking for a venue for a large-scale event at the time, this proved to be difficult. For this reason, and also because of the NSAA's positive experiences with the Omni Group in the past, it was decided to hold the 2024 NSAA National Convention & Tradeshow at the new luxurious *Omni PGA Frisco Resort*, where everything revolves around golf.

This year, the program did not have a focus on one specific topic but covered a range of subjects including modern weather forecasting, the meaningful use of AI in snowsports resorts, ideas for developing a summer season, and the results to date of ski resorts' climate mitigation strategies. Despite the interesting program, the number of participants at the event – at 687 – was lower than in previous years, and several exhibitors were less than satisfied with the turnout.

On the penultimate day of the industry meeting, Thursday, May 23, it was announced that NSAA President and CEO Kelly Pawlak would be stepping down for personal reasons. She will continue in her role until a successor is found, which was not the case by the editorial deadline for this number of *ISR*. Kelly Pawlak began her tenure at NSAA in 2017 and guided the association and the greater ski industry through the pandemic, grew NSAA's staff of experts and programs, spearheaded DEI efforts, and raised her voice on climate advocacy. Prior to NSAA, Pawlak spent over 30 years at Mount Snow, VT. "It has been an honor to serve in this role and to work with the team at NSAA," Pawlak remarked. "I would stay until the day I retire if it weren't for the exceedingly strong yearning to be with family on the East coast."

60.4 MILLION SKIER VISITS

A regular and eagerly awaited item at every National Convention & Tradeshow is the *Kottke Report* produced by RRC



NSAA President Kelly Pawlak opened this year's NSAA National Convention & Tradeshow on Wednesday, May 22, saying, "Face-to-face networking and knowledge-sharing events like these are more important than ever in such times. Another piece of good news is that the 2023/24 winter season was the fifth best ever with 60.4 million skier visits." The following day, it was announced that Pawlak would be stepping down as NSAA President and CEO. A successor has not yet been found.



With 687 participants (332 visitors, 355 exhibitors), the attendance at the 2024 NSAA National Convention & Tradeshow in Frisco, Texas, was down on past events.



Receiving the Lifetime Achievement Award for long years of service to the NSAA and the US ski industry: Russ Coloton (center), who worked for Hunter Mountain, NY, for 44 years, most recently as GM, flanked by his friend and laudator Dennis Eshbaugh, President/GM Holiday Valley Resort, NY, and NSAA President and CEO Kelly Pawlak.



A Lifetime Achievement Award was also presented to Kenny Hess (center), prior to his retirement Director of Sports and Risk Management at Massanutten Resort, VA – pictured here with NSAA President Kelly Pawlak and laudator David Byrd, NSAA's Director of Risk and Regulatory Affairs.

Associates on behalf of the NSAA, which provides a detailed breakdown of the results for the past winter season. For the 2023/24 report, 220 out of a current total of 487 US ski resorts were analyzed.

With a total of 60.4 million skier visits, the season ranks as the fifth best on record. NSAA has been tracking skier visits since the 1978-79 season. "Some ski area operators described the season as a roller coaster, and I applaud those same operators for being flexible, reopening to take advantage of a late season storm or making snow in late March to squeeze in one more week," said Kelly Pawlak, NSAA President and CEO. As the winter season was still underway at some ski resorts at the time the survey was conducted, the number of skier visits is not yet final, although no significant changes are to be expected.

THIS SEASON IN CONTEXT

Following two consecutive seasons of record visitation, the start of the 2023-24 snowsports season was met with both anticipation and unseasonably warm temperatures, leading to a delayed start in many regions of the country. Despite that, US ski areas tallied over 60 million visits, which indicates the resilience of snowsports among renewed interest in outdoor recreation post-pandemic.

REGIONAL IMPACTS

The NSAA divides ski country into six regions. While performance remained strong in several regions, all six regions experienced a decline in skier visits against last season's unparalleled numbers. The Rocky Mountain region remains the most visited, reporting 26.7 million skier visits, followed by the Northeast at 12.4 million and the Pacific Southwest at 8.0 million. The Midwest was the fourth-most visited region, tallying 4.8 million visits despite also reporting the biggest decrease (26.7%). The Pacific Northwest region reported 4.2 million visits. The Southeast also reported 4.2 million and had the least change year over year.

SNOWFALL

This season, slightly below-average snowfall still yielded skier visit numbers that would have been considered high in a normal year prior to the pandemic. Average snowfall at ski areas nationally totaled 158", a departure from the previous season's 225" (a record snowfall year for several ski areas). The average length of season was 106 days, a decrease of only seven days from the previous season and a testament to the importance of snowmaking in a below-average snow year.

CAPITAL INVESTMENT

Capital investment for the 2023-24 season totaled \$754.3 million. Lift infrastructure continues to be a focal point for the US industry, with 99 new and upgraded lifts being installed at ski areas this past season. The average ski area reinvested \$29.20 per skier visit back into the resort. Next season's (2024-25) capital investment is projected to reach nearly \$500 million, including plans for 71 new and upgraded lifts.

SEASON PASS VISITATION REMAINS STRONG

Season passes remain the primary access product used by skiers and riders for the fifth consecutive season. Season pass holders made up 50% of visits nationally, with standard

day or multi-day lift tickets accounting for 31% of visits. The balance is claimed by frequency products, i.e. individual limited time tickets, (showing a 3 ppt increase this season), off-duty employees, etc. The large number of season pass holders translates into a decrease in average ski resort revenues, because they are cheaper than other ticketing options. Another cause for concern in the US is the historically low number of beginners enrolled in ski courses. On a positive note, the share of people of color among total visitation has increased.

The next National Convention & Tradeshow will be held May 11-14, 2025 in Marco Island, FL.

Claudia Mantona



For the next winter season, 71 ropeway installations will be built or upgraded in US ski resorts. Pictured from left to right: Doppelmayr, Leitner-Poma of America and MND cabins.



On the first day (May 22) of the 2024 NSAA Conference & Tradeshow, Benjamin Alexander gave the opening keynote. The former British DJ only learned to ski at the age of 32, and yet he managed to compete for Jamaica in the giant slalom at the 2022 Winter Olympics in Beijing, where he came 46th and therefore last: "If I can learn to ski at the age of 32 and take part in the Winter Olympics, then a 40 or 50 year old can certainly learn to ski just for fun."



Good vibes at the Final Night Reception (May 23) of the 2024 NSAA National Convention & Tradeshow in Frisco. The next National Convention & Tradeshow will be held May 11-14, 2025 in Marco Island, FL.



Keynote speaker Patrick Halgren, US ski racer (slalom) at the 2022 Paralympic Winter Games in Beijing after having lost his left leg in a motorbike accident in 2013, explained on the second day of the event (May 23) how he took courage after that traumatic experience and is now able to live his dream. However, he also emphasized how difficult it is to obtain the funding needed for professional ski racing.



A highlight of the After Work Party following the Final Night Reception was the concert given by the well-known Emerald City Band from Dallas, who put in an excellent musical performance and created a great atmosphere.



The Tradeshow was well attended in part.

Carpathian Mountain Fair 2024

INDUSTRY EVENT The second edition of the Carpathian Mountain Fair was held in Cheile Grădiștei resort, Romania, from June 5 – 7, 2024.

Local and international companies had the opportunity to present their latest mountain industry innovations and technologies. According to the organizers, the number of exhibitors was up by 40 % compared with the first edition.

The exhibitors once again included some well-known companies, from Doppelmayr to Kässbohrer and Mountaincart. The International Ropeway Review also had a stand. For the first time, the exhibitors also included Caiac Smile, an association that promotes skiing for people with disabilities. Today the association has 13 special ski devices for persons with disabilities (sit skis) and offers the services of 50 licensed ski instructors in several Romanian ski resorts for persons with special needs.

Because of last year's challenging winter season, the number of visitors to the trade show did not completely meet the organizers' expectations, but various business contacts were nevertheless made and partnerships established between exhibitors and visitors.

The venue was again the indoor skating rink of the Cheile Grădiștei all-season resort, which is centrally located in quiet and breathtaking mountain scenery 40 km from the city of Brasov. The resort has all kinds of summer and winter facilities for both families and athletes: alpine and nordic ski trails (homologated by FIS for winter and summer), a biathlon arena (homologated by the IBU for winter and summer), tubing, an alpine coaster, a swimming pool and spa center, an adventure park, mountain bike trails, various sport grounds and indoor facilities, and much else besides.

GENERAL ASSEMBLY WITH ELECTIONS

The Carpathian Mountain Fair was also the setting for the General Assembly of the Romanian Ropeway Association. Iancu Serbanescu was reelected as President and Mihaela Dobre was elected as General Secretary. Ionut Stancovici, President of Caiac Smile, made a presentation for the Romanian ropeway operators about the association's needs for facilitating skiing for persons with disabilities in more Romanian ski resorts. The organizers are now looking forward to the 3rd edition of the Carpathian Mountain Fair in two years' time.

Petre Popa



Operators from three ski resorts at the ISR booth: (from left to right) Alexandru Debreti and Laura Comosu (Azuga), Ioan Rufa (Poiana Brasov) and Ovidiu Gârbasea (Cheile Grădiștei)



Austrian Deputy Commercial Attaché Stephan Stürzer and Corneliu Jitaru (Doppelmayr) discussing future scope for cooperation with ISR's Petre Popa (from right to left).



Caiac Smile's Alin Huțanu explaining to Petre Popa how he uses the sit ski.



General view of the exhibition hall



Markus Böhringer, Kässbohrer's export manager (right) and ISR's Petre Popa



Partner mit Weitblick — ein guter Grund



Duktile Gussrohre sind mehr als nur Rohre für unseren Wassertransport. Sie garantieren Sicherheit in allen Bereichen. Auf der einen Seite sind sie langlebig sowie robust und damit das beste Produkt für eine sichere Wasserversorgung. Auf der anderen Seite bietet die lokale Produktion auch gesellschaftliche und wirtschaftliche Sicherheit. Regional produziert bedeutet nicht nur, dass lokale Arbeitsplätze geschaffen

werden, sondern auch eine bessere Versorgungssicherheit gegeben ist. Wer unabhängig von globalen Lieferanten agieren und lokale Expertise nutzen kann, wird vor allem in schwierigen Zeiten schnelle Lösungen finden. Genau aus diesem Grund arbeiten wir mit lokalen Zulieferern und setzen in allen Bereichen auf die langjährige Erfahrung unserer MitarbeiterInnen.

**Es geht um ein Miteinander und um ein Stärken unseres Zusammenlebens.
Nachhaltig für unseren Boden und sicher in allen Bereichen – mehr als ein guter Grund.**

Die sichere Wasserversorgung.
www.trm.at



Cooler Trainings bei 30 Grad.



Mit der PRO ACADEMY den Sommer sinnvoll nutzen.

Mit einem breit aufgestelltem Kursangebot ist die PRO ACADEMY 24 Stunden am Tag, 7 Tage in der Woche und 365 Tage im Jahr am Start. Das macht Fortbilden immer und überall möglich – und macht auch noch Spaß.

Ob Onlinekurse am fernen Strand, Webinare auf dem heimischen Sofa, Praxistrainings, Vor-Ort Beratungen oder individuell abgestimmte Trainings – einer ganzjährigen Ausbildung in Sachen PistenBully und SNOWsat steht nichts im Wege!

