

MOUNTAIN Manager

1/11

Meinung:

E. Werdenigg: Zeitgeist und Wintersport

Mountain-Manager 77:

J. Wilke, Ettelsberg-Seilbahn Willingen

Special:
WINTERSPORT

Keine Ersatzteile mehr
für Ihre bewährte Anlage?



20.000 lagernde Komponenten finden Sie auf
<http://shop.softwerk.at>



Ihr Automatisierungsspezialist

Tel. +43-7242/22 40 40-0, Fax +43-7242/22 40 40-100

E-Mail: shop@SOFTwerk.at



SAFYR

**RUBIS
EVOLUTION**

BORAX

Johnson Controls Neige
auf Ihre Beschneiung
abgestimmte Leistung

SNOW PROCESS

**INTER
FAB SNOW**
-business

www.interfab.cc

**Johnson
Controls** 
www.johnsoncontrolsneige.com



DER BESTE SEIN VERPFLICHTET.

Hoch hinaus.

Herausforderungen sind dafür gemacht, überwunden zu werden. Als Weltmarktführer für die Pisten- und Loipenpflege betrachten wir diese

Aufgabe als Ansporn und Verpflichtung zugleich. Und meistern sie mit wegweisenden Fahrzeugtechnologien, kundenorientierten Produkten und nachhaltigen Mobilitätskonzepten.



Wir sind 3S!



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

Chefredakteur
Dr. Markus Kalchgruber



Editorial

Weg zum Erfolg führt über die Emotion

Im letzten Editorial haben wir davon gesprochen, dass trotz der jüngsten Zunahme an Skier-Days die Nachfrage weiterhin angekurbelt werden müsse, um einer langfristig prognostizierten Stagnation entgegenwirken zu können. Denn die Ausfälle aus den klassischen Herkunftsländern, respektive bei der Jugend, können nicht ewig durch Osteuropäer oder Exoten kompensiert werden. Knapp einen Monat später wurde am 19. INTERSKI-Kongress in St. Anton folgende Kernbotschaft formuliert:

„Wir bekennen uns dazu, den Schneesport für möglichst viele Menschen zu öffnen! Unser gemeinsames Ziel ist es, noch mehr Menschen zum Schneesport zu bringen und ihnen ein positives Schneesporterlebnis zu vermitteln. Emotion und Leidenschaft sind der Schlüssel zu neuen Zielgruppen von Kindern bis zur Generation 50+. Wir setzen uns dafür ein, Barrieren abzubauen, um dieses Ziel zu erreichen. Schneesport soll leistbar bleiben und auch für Menschen mit Migrationshintergrund, aus bildungsfernen Milieus oder für Kinder in einem unsportlichen familiären Umfeld zugänglich sein. Zur Unterstützung streben wir einen Schulterschluss mit Partnern aus der Wintersportindustrie, aus der Tourismus- und Freizeitwirtschaft sowie aus Unterricht und Schulung (Vereine, Schulen, Universitäten) an.“

Anscheinend ist die Zeit reif für solche Erkenntnisse, daher er-eignen sie sich parallel in den verschiedensten Gremien, Insti-tutionen – und ja, auch Redaktionen!

Schneesport-Instruktor – mehr als ein Name

Unsere Gesellschaft befindet sich seit Jahren im Umbruch – nicht nur demografisch gesehen, auch psychologisch und moralisch. Diese Entwicklung verlangt nach einer dementsprechenden Antwort und davon ist kein Bereich ausgenommen, der Freizeitbereich schon gar nicht. Was sich früher als „Skilehrer“ bezeichnete, tritt heute als „Schneesport-Instruktor“ auf. Damit ist kein Marketing-Gag beabsichtigt und kein substanzloses Umtaufen in einen Zeitgeist-Begriff. Das ist ein Bekenntnis mit folgendem Inhalt:

„Schneesport ist mehr als nur Skifahren. Er beinhaltet Bewegung, Spaß und Erholung für Menschen jeder Altersgruppe. Der Markt verlangt daher nach hochmodernen Produkten mit einem Maximum an Convenience“, so Peter Aubrunner, Leiter der Technikkommission im Österreichischen Verband der Schneesportinstructoren. Das Erfreuliche an diesem Ansatz ist, dass endlich das mögliche Bergerlebnis im Winter neu interpretiert und breit ausgelegt wird: Schneesport ist ein einzigartiges Naturerlebnis! Wahrscheinlich hatte man früher keine andere Idee, als einen schneedeckten Berg mit Skiern abzufahren. Früher, als Schnee noch etwas Gewöhnliches, jedem aus eigener Erfahrung Bekanntes war. Inzwischen haben die nach-rückenden Generationen neue Erlebnismöglichkeiten mit dem Winterberg entdeckt – aber inzwischen haben auch viele Leute unserer Herkunftsländer, speziell aus den urbanen Ballungsräu-

men, keine Beziehung mehr zum Schnee. Es gibt eine stark rückläufige Winter-Affinität an sich!

Der Mythos vom Ski-Drill widerlegen

Deshalb haben wir es mit veränderten Spielregeln zu tun. Eine davon ist, dass sich ein schneller und einfacher Lernerfolg einstellen muss, damit heute etwas als Freizeitbeschäftigung eine Chance hat. Der Spaß oder die Freude müssen sich rasch einstellen, Frust braucht man nicht noch in einem weiteren Be-reich. Was liegt also näher, als die Ski-Lehrpläne zu überarbeiten und einen neuen Weg zu präsentieren: In 3 Tagen Skifahren lernen. Ganz einfach! Genau diese Botschaft wurde eben-falls am INTERSKI-Kongress verbreitet und auch der Beweis angetreten: 9 Journalisten, absolute Nichtskifahrer aus verschie-denen Nationen, fuhren nach 3 Tagen den Demo-Hang in St. Anton mit Spaß herunter. So zerbröckelt der Mythos, dass Ski-fahren schwer zu lernen ist. Und nur so können wir das große Potenzial von 38 Mio. Interessenten in Europa auch tatsächlich anzapfen!

Ingenieurbüro Brandner



Karl-Schönherr-Straße 8
6020 Innsbruck
office@ib-brandner.com
Tel.: 0512/563332
Fax: 0512/5633324



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

The NEW SHERPA.
Die Zugkraft der Zukunft.



4,8 TONNEN
ZUGKRAFT

INDIVIDUELLE LÖSUNGEN FÜR SICHERHEIT UND WOHLBEFINDEN.

Sicher und bequem: Das gilt für die Bergfahrt ebenso wie für die schwungvolle Abfahrt. Darum tun wir alles, um auch die Fahrt mit der Sesselbahn zu einem unbeschwerteren Erlebnis zu machen. Der optional erhältliche verriegelbare Überkopfbügel kommt bei LEITNER seit über 10 Jahren zum Einsatz und bietet mit oder ohne den beweglichen Fußrastern Sicherheit für Groß und Klein.



LEITNER AG - Hauptsitz
Brennerstraße 34 I-39049 Sterzing
Tel. +39 0472 722 111 Fax +39 0472 724 111
info@leitner-lifts.com www.leitner-lifts.com



hanomar communication

LEITNER[®]
ropeways

IMPRESSUM



Internationale Zeitschrift
für Berg- und Wintersporttechnik
und bergtouristisches Management

Verlag:

EuBuCo Verlag GmbH
Geheimrat-Hummel-Platz 4
D-65239 Hochheim/M
Tel. +49(0)61 46/605-142, Fax -204

Herausgeber:

Horst Ebel
Geschäftsleitung:
Horst Ebel, Tel. +49(0)61 46/605-100
Alexander Ebel, Tel. +49(0)61 46/605-141

Chefredakteur:

Dr. Markus Kalchgruber
Mobil +43(0)6 64/1 00 21 50
E-Mail: m.kalchgruber@aon.at
Habichtweg 16, A-5211 Lengau

Anzeigenmanagement gesamt:

Joyce Hoch, E-Mail: j.hoch@eubuco.de
Tel. +49(0)61 46/605-142

Anzeigenleitung:

Otto Roman Fosateder
Mobil +43(0)6 64/4 42 06 80

Verlagsbüro Österreich:

Scherenbrandnerhof-Str. 6, A-5020 Salzburg
Tel. +43(0)6 62/42 30 12
Fax +43(0)6 62/42 15 15

Redaktion Österreich:

Dr. Luise Weithaler
Tel. +43(0)6 62/88 38 32
E-Mail: weithaleripr@aon.at
Kirchenstr. 31, A-5020 Salzburg

Redaktion Schweiz:

Thorsten Block
Tel. +49 (0) 7 21/9 82 25 27
Fax +49 (0) 7 21/9 82 25 28
E-Mail: tbka68@aol.com
Gerwigstr. 22
D-76131 Karlsruhe

Produktionsleitung:

Frank Freitag, E-Mail: f.freitag@eubuco.de
Tel. +49(0)61 46/605-160

Layout:

Dagmar Wedel, Wiesbaden

Druck:

Frotscher Druck GmbH, Darmstadt

MM-online:

www.mountain-manager.com

Christian Schmickler

Anzeigenpreise:

Preisliste Nr. 35 vom 01.01.2011

Vertrieb:

Tel. +49(0)61 46/605-112
Fax +49(0)61 46/605-201

E-Mail: vertrieb@eubuco.de



Bezugspreise

Einzelpreise 9,- €
inkl. Versandkosten und ges. MwSt.

Jahresabonnement

8 Ausgaben, Deutschland: 64,- € inkl. Versandkosten und ges. MwSt./Europa: 74,- € inkl.
Versandkosten Übersee: 74,- € + Versandkosten

42. Jahrgang, 2011

ISSN 1618-3622

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit
Genehmigung des Verlages. Für unverlangt
eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr
übernommen.

MM-MAGAZIN

- Editorial
- Inhalt

WINTERSPORT

- Meinung: Erwin Werdenigg, Ski edelwiser: Zeitgeist verlangt
- neue Qualitäten im Wintersport
- Interski-Kongress 2011
- Langlaufen ist ein Wintersport mit Zukunft
- Chancen für den heimischen Wintersport
- Neue Sunkid Förderband-Überdachungen
- Mehr Sicherheit durch Slow Slopes
- Mit Rope Runner sicher erfolgreich
- BOBOs Kinder-Club

SKISERVICE & RENT

- Neue Referenzen bei Montana
- Steurer Systems: Skidepots in Schladming und Leogang
- Wintersteiger: Neue Easystore Shop-Möbel

ARCHITEKTUR & GASTRONOMIE

- Talstation Schmittenhöhebahn
- Die Tiroler Essklasse in der Skilounge Serfaus

NEUE BAHNEN

- Beeindruckende Investitionen im Glemmtal
- Leitner: Edelstein unter den Bahnen in Bramberg
- Doppelmayr: Funifor für Bezau
- Leitner: Hightech über den Dächern von New York
- Erschließung des Preuneggtals perfekt
- Standseilbahn Raschötz ersetzt Einersessel
- Aus der Schweiz für die Welt

MARKETING & MANAGEMENT

- 77. MM-Interview: Jörg Wilke, GF Ettelsberg Seilbahn
- GmbH & Co.KG, Willingen (D)
- Vorbericht TourismusForum Alpenregionen
- Die Zukunft der Skideestinationen
- Wie Murmli und Bär das Skifahren lehren
- Vorschau Prowinter 2011
- Snowtour in Südtirol

TECHNIK & WIRTSCHAFT

BESCHNEIUNG

- Jährlich 2 Mio. m³ SUFAG-Schnee auf der Reiteralm
- Volles TechnoAlpin-Programm für die Tauplitz
- Alpine Engineering aus Tirol bei der Ski WM 2011
- Ingenieurbüro AEP – Gesamtplanungen aus einer Hand

BELEUCHTUNG

- GIFAS ELECTRIC auch mit LED-Leuchten erfolgreich

SICHERHEIT

- 10erUmfrage: Bergekostenversicherung im Ticket integrieren?
- SKUS: Erfolge bei der Unfallverhütung
- 1. Kindersicherungssystem Magnestick
- SLF feiert 75 Jahre Jubiläum

ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

- PowerGIS Fachexkursion
- Prinoth: Mit Sherpa auf Nummer sicher
- Kitzbühel testet PistenBully 600 TwinPower

IHR PARTNER FÜR WERBUNG IN IHREM SKIGEBIET

+43 (0)512 27 92 60 | info@alpmmedia.at | www.alpmmedia.at





„Wintersport“ lautet das 18 Seiten starke Magazin-Thema dieser MM-Ausgabe. Den Auftakt bildet der Meinungsartikel von Erwin Werdenig mit dem Titel „Zeitgeist verlangt neue Qualitäten im Wintersport“, der sich ebenso mit den aktuellen Strömungen beschäftigt wie der Bericht über den Interski-Kongress oder die Studie „Potenzial für den Wintersport“. Weitere Beiträge widmen sich Neuheiten wie dem „Rope Runner“, Sunkid-Förderband-Überdachungen aus Holz oder dem Schweizer Versuch „Slow Slopes“.

Mehr darüber von Seite **10 – 27**

„Neue Bahnen“ werden traditionell in der ersten Ausgabe des Jahres schwerpunktmäßig berücksichtigt. In diesem Heft werden



6 Bahnprojekte sowie ein Überblick von Garaventa auf insgesamt 14 Seiten vorgestellt. Darunter befinden sich Umlaufbahnen in Hinterglemm, Bramberg und auf der Reiteralm genauso wie die erste FUNIFOR Österreichs in Bezau (Bild), eine Standseilbahn im Grödener Tal auf Raschötz oder die von POMA erneuerte Pendelbahn Roosevelt Island Tramway über den Dächern von New York.

Lesen Sie von Seite

36 – 49

INSERENTENLISTE

AEP Planung + Beratung	21	Kässbohrer	2
Alp Media	8	Kässbohrer Formatic	13
Brandauer Sommerrodelbahn	73	Klenkhart & Partner	9, 65
Brandner Andreas	4	Kristallturm GmbH & Co KG	17
Brigger & Käch	74	Leitner	6-7
Congress und Messe Innsbruck	33	LST Loipolder	53
CWA	57	MONTANA	23
Doppelmayr	3	Pool Alpin	12
Duktus Tiroler Rohrsysteme	61	Prinoth	5
Fatzer AG	59	Rope Runner	51
Figures & More	77	Qparks young mountain	25
Frey AG	18	Seilbahn.net	34, 78
Gaugelhofer & Ganyecz	76	SIGMA	11
GIFAS ELECTRIC	71	SOFTwerk	1
Holleis/Snopex	45	SUFAG	55
Hydrosnow GmbH	83	TechnoAlpin	69
Immoos GmbH	75	Wintersteiger AG	63
Interfab York	U4		
ITS Sport & Fun	19	Suche/Biete	
Jakob AG	81	Lingg, Werner	85



Für das 77. MM-Interview wurde Jörg Wilke, Geschäftsführer der Ettelsberg-Seilbahn GmbH & Co. KG in Willingen (D) ausgewählt. Obwohl hier die Skiberge nur 560–830 m hoch sind, entwickelt die Ettelsberg-Seilbahn ein stimmiges Angebot sowohl im Winter als auch im Sommer. Für Wilke ist die zentrale Herausforderung die ganzheitliche Weiterentwicklung sowie stetige Verbesserung der Infrastruktur.

Interview von Seite **50 – 53**



„Soll man eine Bergekostenversicherung im Liftticket integrieren?“, wollte die MM-Redaktion wissen und führte dazu eine 10er-Umfrage durch. Faktum ist, dass das Ver-

letzungsrisiko sinkt und jemand 1 300 Tage lang Skifahren müsste, um einen Unfall zu erleiden, der eine Bergung nötig macht. Weiters verfügen 90 % der Gäste bereits über eine Bergekostenversicherung, so dass ein generelles Integrieren dieser Leistung nicht sinnvoll ist.

Lesen Sie von Seite **70 – 74**

LEITNER ÜBERNIMMT GEMEINSAM MIT DEMAC DIE FIRMA LENKO

Laut Pressemitteilung vom 10. 2. beteiligt sich Leitner Technologies am Südtiroler Beschneiungsunternehmen Demac und übernimmt mit diesem gemeinsam 100 % des weltweit im Bereich Beschneiungsanlagen tätigen schwedischen Unternehmens Lenko, einschließlich dessen Tochtergesellschaften in Österreich, Italien, USA und Kanada. Die Firmengruppe Leitner vereint bekanntlich Seilförderanlagen, Pisten- und Nutzfahrzeuge, urbane Transportsysteme und Windenergie unter einem Dach und war bereits in den 80er und 90er Jahren im Bereich Beschneiungsanlagen tätig. Synergien auf hohem Niveau sowie internationale Standbeine zeichnen dieses Unternehmen aus. Die globale Ausrichtung von Leitner Technologies und somit die Chance zur Nutzung der internationalen Standorte wird für Demac gemeinsam mit dem schwedischen Unternehmen Lenko einen besonderen Vorteil für die Zukunft darstellen. Mit dieser neuen Partnerschaft wird die Möglichkeit geboten, die gesamte Wintertechnologie aus einer einzigen Hand zu bedienen, um noch effizienter auf Kundenwünsche und Service eingehen zu können.

Planning in skiareas...

BRANDNELI **snowmeter** Digital in real time
How deep is your snow?

www.klenkhart.at

KLENKHART Consulting

A-6067 Absam · Salzbergstr. 15 · T: +43 (0) 50226 · F: Dw 20 · office@klenkhart.at

Meinung

**Erwin Werdenigg, Firma Ski
edelwiser + Projektinitiator**



Zeitgeist verlangt neue Qualitäten im Wintersport

„Die Welt des alpinen Wintersports ist in Bewegung geraten – Snowboarder Freestyler und Carver freuen sich über gute technische Infrastrukturen in den Bergen. Aber werden diese Angebote auch den tatsächlichen Ansprüchen gerecht? Denn viele Gäste möchten die Berge nicht auf industrialisierte Hüttenaudi mit Musik- & Suppenkonserven im Pistenstau reduzieren. Sie sind auf der Suche nach einem tiefen Erlebnis, das mit ihrem zukunftsfähigen, urbanen Lebensstil im Einklang steht!“, meint Erwin Werdenigg, ehemaliger Liftbetreiber und in Folge Gründer des etwas anderen Skiherstellers „edelwiser“. Die MM-Redaktion fagte nach, wohin „die Reise gehen“ könnte.



Das Kühtai
ist Schauplatz
des experimen-
tellen Projektes
„Neuschnee“.

MM-Frage: „Herr Werdenigg, wie wird sich Ihrer Meinung nach der Wintertourismus verändern (müssen)?“

Werdenigg:

„Österreich hat seit den 1950er Jahren kontinuierlich an seiner führen-

den Anbieter-Position im Wintertourismus gearbeitet. Der Bewirtschaftungsraum Berg zeichnet sich durch nahezu perfekte Infrastruktur aus. Modernste Pisten-, Lift- und Be- schneiungsanlagen und bis ins Detail durchdachte Angebote der Gas-

tronomie stehen für die Gäste zur Verfügung. Trotz Krisenstimmung ist das Geschäft mit dem Schnee ziemlich stabil. Gleichwohl sind weitere Entwicklungsschritte gefragt. Moderner Tourismus bedeutet, sich über die klassischen wirtschaftlichen Bezugsgrößen hinaus zu orientieren und neue Wege einzuschlagen. Es geht um Schritte, die noch viel klarer in Richtung der tiefen emotionalen Bedürfnisse der Gäste gehen. Einige neue Bedürfnisse sind auf den Pisten bereits unübersehbar geworden. In den letzten 10 bis 15 Jahren haben sich große Teile der Wintersport-Bewegung radikal emanzipiert! Egal ob am Board oder mit Skis, der Style wird nicht nur durch modische Gestaltung, sondern besonders auch durch den Freestyle der Bewegung ausgedrückt. Elemente aus schneefernen Szenen, wie etwa der urbanen Rollsport-Bewegung, sind längst zum vertrauten Alpin-Bild geworden!

New-School Protagonisten zeigen atemberaubende Luftgänge und



Neue Qualitäten des Wintersports sollen den heutigen gesellschaftlichen Anforderungen gerecht werden.

markerschütternde Landungen, die sie mit der Coolness junger Schneekönige locker kommentieren. Adrenalin liegt in der Winterluft und ist auch aus dem Sprachschatz der Schnee-Industrie nicht mehr wegzudenken.“

MM-Frage: „*Es geht also um neue Qualitäten des Wintersports. Welche sind das genau bzw. wie erforscht man die Ansprüche moderner Gäste?*“

Wedenig:

„Es war ja höchste Zeit für die Schnee-Avantgarde! Nachdem das Bild nicht mehr ausschließlich vom uniformen Repräsentationsstil geprägt ist, können nun auch noch ganz andere Bedürfnisse Platz im Schnee nehmen. Unser Projekt ‚Neuschnee‘ z. B. beschäftigt sich mit der Schaffung eines Erlebnis-Klimas jenseits von Stress, Leistung, Erfolg und zunehmender Beschleunigung des täglichen Lebens. Es geht darum, gemeinsam mit den ‚Snow-Usern‘ – das sind Gäste gleichermaßen wie Anbieter – Lösungen für Bedürfnisse, Wünsche und Visionen zu erarbeiten. Getragen ist das gesamte Projekt von den Gedanken und Methoden moderner Kunst-, Design- und Bewegungs-Vermittlung. Unter dem Projekt ‚Neuschnee‘ ist konkret ein experimentelles Schnee-Labor zur Erforschung neuer Qualitäten des Wintersports zu verstehen. Es findet in der Tiroler Skidestination Kühtai unter der Leitung der ehemaligen Ski-Rennläuferin Nicola Werenigg-Spieß von 10.–13. 2. statt, die Projektpartner sind Kühtai Tourismus, die Universität für Angewandte Kunst in Wien, edelwiser Ski und das Skimagazin Kunstpiste. com. Wir wollen hier gemeinsam diese spannenden Fragen in experimenteller Weise erforschen und neue Impulse entdecken. Man könnte sagen, es wird ein Workshop für eine experimentelle Ski- und Bergerfahrung der besonderen Art.“

MM-Frage: „*Was kann man sich darunter vorstellen?*“

Wedenig:

„Der Workshop wird begleitet von Kunstpädagogen der Universität für angewandte Kunst, Wien und Ski-Experten, das winterliche Berg-Erlebnis wird vertieft, gewürzt, provoziert und in Frage gestellt. Spannende Installationen

SIGMA Kabinen

für die neue
Tramway in NEW YORK



Eine urbane Ski-Garage als Sinnbild für den urbanen Lebensstil der jungen Leute.

Sie suchen ein tiefes Erlebnis, das mit diesem Stil in Einklang steht.



und Experimente sorgen für eine sinnliche Erfahrung von Ski- und Schneewelten während dieser 3 Tage. Das Wintersport-Muster wird sozusagen zerlegt, die Teile verstreut und in neuer Form wieder zusammengesetzt! Es werden u.a. Wahrnehmungsspiele durchgeführt, bei denen akustische, optische und kinästhetische (Bewegungs-)Eindrücke erforscht werden. Ski-Stethoskope, Schwung-Synthesizer, Kurven-Schreiber und einiges mehr, wurden eigens für das Neuschnee-Labor vom Team Praxistest, der Universität für angewandte Kunst in Wien entwickelt. Die Synthese von spielerischer Auseinandersetzung mit Klang-, Video- und Medienkunst und der Bewegung im Schnee soll die ‚Ski-Motorik‘ als Funktionseinheit von Fühlen, Wahrnehmen, Erleben, Denken, Ausdrücken und Handeln verdeutlichen.“

MM-Frage: „Wozu diese Sensibilisierung der Wahrnehmung?“

Werdenigg:

„Die Sensibilisierung der Wahrnehmung ist für Lern- und Erkenntnisprozesse sehr bedeutsam und spielt

auch beim Skifahren eine entscheidende Rolle. Wie empfindet man z.B. sich selbst und die eigene Bewegung im Kontext mit Skis und Gleiten am Schnee? Diese Frage ist eigentlich das zentrale Thema des Ski-Workshops im Rahmen des ‚Projekts Neuschnee‘ im Kühtai. Unterschiedliche experimentelle Installationen sensibilisieren für eine veränderte bzw. erhöhte Wahrnehmung. Der Skifahrer kann sich in einem erweiterten Erlebnis-Raum bewegen und neue Bezüge zu Skis, Untergrund und Umgebungskräften herstellen.“

MM-Frage: „Welchem umsetzbaren Zweck soll das Ganze letztlich dienen“

Werdenigg:

„Durch den o. a. Prozess des lustvollen Wahrnehmens von Bergen, Schnee – egal ob Bruchharsch oder Pulverschnee – und Wetter (es gibt kein schlechtes Wetter!) mit allen 5 Sinnen entsteht ein Perspektivenwechsel, der letztlich einer nachhaltigen guten Beziehung aller Beteiligten im Wintertourismus dienen soll. Ein Tourismusverband wie Kühtai könnte dadurch z. B. das emotio-

nale Erlebnis dieses wunderschönen Freiluftsports mehr in den Vordergrund rücken. „Wir hoffen, uns dem Thema Skifahren von einer etwas anderen Seite zuwenden zu können. Viele Gäste kommen ja kaum mehr mit Schnee in Berührung und genießen einen Aufenthalt im Kühtai in vollen Zügen, da es nicht nur beschneite Pisten gibt, sondern man in einer verzauberten Winterlandschaft die Seele bauen lassen kann und sich so manche Kindheitserinnerung wieder einstellt“, sei TVB GF Mag. Wolfgang Suitner zitiert.

Der Zweck ist u. a. sich in den Kunden hinein zu fühlen, Produktentwicklung als einen offenen und interaktiven Prozess zu begreifen, bei dem man den Weg gemeinsam mit dem Kunden geht. Dieser interaktive und künstlerisch orientierte Ansatz hat in anderen Industrien bereits seinen festen Platz eingenommen. Es wäre also an der Zeit, diesen Weg auch im Tourismus zu beschreiten.

Das Projekt soll Ausgangspunkt sein für ein experimentelles Labor, das sich mannigfaltigen Forschungsanforderungen in multidisziplinärer Form annähert und in der Lage ist, in einem permanenten Prozess komplexe Fragen der Gestaltung touristischer Angebote und Verhaltensformen im Kontext mit den Vorstellungswelten von Konsumenten zu erfassen und daraus Maßnahmen für die Weiterentwicklung eines Geschäftes abzuleiten.“

MM: „Wir danken für das Gespräch.“

EINE PARTNERSCHAFT DIE SICH RECHNET!

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

POOL-Alpin



DER BESTE SEIN VERPFLICHTET.

Einer für alle.

Der Formatic ist mit Abstand der Beste seiner Klasse!

Er überzeugt mit seinen Leistungsdaten und seiner Top-Ausstattung inklusive PistenBully Qualitäts-Ketten, serienmäßigem Mittelsitz, Hebelsteuerung und wahlweise Lenkradsteuerung. Damit ist er die preisgünstige Alternative für perfekt präparierte Pisten! Und der Service ist so erstklassig wie Sie es von einem Fahrzeug aus dem Hause Kässbohrer erwarten.



Formatic®

BY KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrzeug AG

INTERSKI-Kongress 2011: Potenzial für die Zukunft!



Demofahrten anlässlich des INTERSKI-Kongresses in St. Anton begeisterten viele interessierte Zuschauer. Foto: INTERSKI

60 Jahre nach dem ersten INTERSKI-Kongress ging vom 15. bis 22. Januar 2011 die 19. Veranstaltung dieser Art über die Bühne. Austragungsort war zum zweiten Mal St. Anton am Arlberg. Das Resümee, das die Schneesportlehrer aus 38 Nationen nach einer Woche gemeinsamen Arbeitens ziehen konnten, war ausgesprochen positiv.

Hubert Neuper und Prof. Mag. Hubert J. Siller begeisterten in ihren Vorträgen.



Zwei hochkarätige Vorträge umrissen schon bei der offiziellen Kongress-Eröffnung ein wichtiges Kernthema, das sich durch die Veranstaltungswoche zog: Schneesport ist ein einzigartiges Naturerlebnis für Menschen jeder Altersgruppe und hat Potenzial für die Zukunft.

„Schnee ist das Jahrhundertglück, das Gold der Berge, aber ohne Emotion funktioniert weder der Schneesport noch der Wintertourismus“, so Prof. Mag. Hubert J. Siller, Leiter der touristischen Studiengänge am Management Center Innsbruck. Siller skizzierte seine Thesen über Schneesport und Wintertourismus unter dem provokanten Titel „Eine Symbiose ohne Zukunft?“ und nannte dabei die großen Herausforderungen, die auf Wintersport-Destinationen in aller Welt zukommen würden. Zum einen müsse sich der Schneesport auf extremere Wetterereignisse einstellen, was sich auf Planung, Organisation und Logistik auswirke. Zum anderen konstatierte Siller eine stark rückläufige Winter-Affinität quer durch alle Zielgruppen, was die Rahmenbedingungen für den Schneesport erschweren würde. „Hier sind Emotionen und

neue Produkte gefragt“, so Siller, „und wir brauchen ein emotionales und bequemes Produkt, mit dem wir vor allem auch Frauen sowie die ältere Generation ansprechen können.“ Dazu werde die Frage der Erreichbarkeit, die Lenkung der Verkehrsströme für den Erfolg von Wintersportdestinationen immer wichtiger.

Der zweite Referent der Eröffnungsveranstaltung punktete beim Publikum mit einem sehr emotionalen Plädoyer für Leidenschaft und Intuition im Schneesport. „Es gibt kein Patentrezept für Erfolg“, so Hubert Neuper, „aber mit Begeisterung und Leidenschaft, mit harter Arbeit und Bescheidenheit kommt man letztendlich zum Ziel. Und – man darf keine faulen Kompromisse eingehen!“

Schneesport und Emotion

Jeder Tag der INTERSKI-Kongresswoche stand unter einem speziellen Motto, zu dem Kernbotschaften formuliert wurden. So beschäftigte man sich etwa mit der Frage, wie man Emotionen für den Wintersport (wieder)wecken könnte. Schweizer Experten vertraten dabei die Mei-

nung, dass sich die Emotion im Wintersport mit einem schnellen und einfachen Lernerfolg einstelle, wobei der Schneesportlehrer eine bedeutende Rolle spiele. So müssten

Demonstrationsfahrt auf dem Demo-Hang des INTERSKI-Kongresses bewiesen neun Journalisten aus unterschiedlichen europäischen Ländern, dass man mit einem guten

gen Gebrechen“, so ein weiteres Ergebnis der Diskussionen unter den Experten.

Sicherheit, Gesundheit und Geborgenheit im sozialen Umfeld würden zu den zentralen Bedürfnissen von Menschen aller Altersgruppen in der ganzen Welt zählen. Die positiven Auswirkungen von Schneesport auf die physische und psychische Gesundheit seien wissenschaftlich ebenso belegt wie sein zentraler Beitrag im sozialen Umfeld. Freundschaften und Erinnerungen würden Schneesportler oft ein Leben lang prägen und geografische wie gesellschaftliche Barrieren gleichermaßen überbrücken. „Ich habe in meiner eigenen Skischule gerade erfolgreich einen Versuch abgeschlossen, Kinder mit Migrationshintergrund für den Wintersport zu faszinieren“, erzählte Erich Melmer, Präsident INTERSKI International. „Dabei bin ich nicht nur zu den Kindern gegangen, sondern habe auch deren Eltern herzlich eingeladen, ihre Kinder in meine Skischule zu schicken. Und wir haben sie alle für den Wintersport begeistern können.“ Melmers Tipp für die internationalen Schneesportlehrer des INTERSKI-Kongresses war es deshalb, in Familien mit Migrationshintergrund mehrere Generationen anzusprechen, um den Kindern und Jugendlichen die Unsicherheiten zu nehmen. „Skischulen müssen ihre Türen weit öffnen. Am Berg ist dann ohnehin jeder gleich und die Hemmschwellen verschwinden.“

Noch mehr Menschen für den Schneesport begeistern

Mit einer klaren Botschaft wurden die Diskussionsergebnisse des 19. INTERSKI-Kongresses in St. Anton am Arlberg schließlich zusammengefasst: Der Zugang zum Schneesport soll für Menschen allen Alters erleichtert werden. „Wir bekennen uns dazu, den Schneesport für möglichst viele Menschen zu öffnen“, so Erich Melmer, Präsident INTERSKI International, und Dr. Sepp Redl, Präsident INTERSKI Austria, „unser gemeinsames Ziel ist es, noch mehr Menschen zum Schneesport zu bringen und ihnen ein positives Schneesporterlebnis zu vermitteln!“ Die Kernkompetenz des Schneesportlehrers liege in der individuellen Abstimmung der Instruktion auf die Bedürfnisse und Fähigkeiten des Kunden, so der Tenor der Profis. Höchste Professionalität im sportlichen, technischen sowie im zwischenmenschlichen Bereich seien daher die Voraussetzung für erfolgreiche Schneesportlehrer. Darüber hinaus will INTERSKI langfristige Maßnahmen ergreifen, um den Schneesport leistbar zu halten. „Wir setzen auf einen Schulterschluss mit Partnern aus der Wintersportindustrie, aus der Tourismus- und Freizeitwirtschaft sowie aus Unterricht und Schulung.“ Zu Ende ging der INTERSKI-Kongress 2011 mit einer spektakulären Demo-Show, bei der Schneesportlehrer aus aller Welt ihr Können auf den bestens präparierten Pisten demonstrierten. Rund 3 000 Zuschauer im Zielstadion von St. Anton zeigten sich vom furiösen Finale begeistert. Und auch der nächste Austragungsort für den INTERSKI-Kongress 2015 steht schon fest. Im Rahmen der Generalversammlung konnte sich Ushuaia in Argentinien mit großer Mehrheit durchsetzen.

dwl



Erich Melmer, Präsident von INTERSKI International, wurde anlässlich der Generalversammlung in St. Anton einstimmig in seiner Funktion bestätigt. Fotos: dwl

die Lehrpläne individuell auf die unterrichtende Person abgestimmt werden.

Als ein weiterer Schwerpunkt der künftigen Arbeit wurde die Förderung der Jugend und der Wiedereinsteiger in höherem Alter deklariert. Während man junge Menschen mit Spaß und Abenteuer locken könnte, müsse man bei der Generation 50+ besonders auf deren körperliche Voraussetzungen achten. Eingeschränktes Sehen, eingeschränkte Bewegung und eingeschränktes Hören wären hier durchaus Themen, ein ganz spezielles Sicherheitsgefühl ausgesprochen wichtig.

Skifahren leichter lernen

Um zu demonstrieren, wie Skifahren erlernt werden kann, wurde ein höchst interessantes Projekt vorgestellt. Internationale Journalisten, die noch nie auf Skiern unterwegs waren, wagten den Eigenversuch. Die Fragestellung war, ob es in nur drei Tagen möglich sein könne, so Skifahren zu lernen, dass man auf leichten Pisten mit sehr viel Freude unterwegs sei.

Der Versuch konnte als gelungen gewertet werden. Im Rahmen einer

Schneesportlehrer ohne Probleme in drei Tagen sattelfest auf Skiern sein und Spaß am Sport gewinnen kann.

Hintergrund dieser Aktion war eine Studie der österreichischen Bergbahnen bzw. des Marktforschungsunternehmens Manova, die belegt, dass in den Nahmärkten Österreichs rund 38 Millionen Menschen großes Interesse an Skisport hätten. Allerdings könne man oft die Hemmschwelle des Lernens nicht überwinden, weil Skisport den Nimbus habe, schwer erlernbar zu sein. Dies wurde nun mit der anschaulichen Aktion im Rahmen des INTERSKI-Kongresses widerlegt, die Botschaft soll in Zukunft über die Internationalität des INTERSKI-Kongresses verbreitet werden.

Schneesport verbindet Menschen

„Wintersport verbindet Menschen und setzt Akzente gegen soziale Ausgrenzung. Schneesportlehrer weltweit setzen sich dafür ein, dass die Ausübung von Wintersport jedem Menschen zugänglich ist, unabhängig von Herkunft, Einkommen oder körperlichen wie geisti-

1. Leutascher Kamingespräch **Langlaufen ist ein Wintersport mit Zukunft**

Bereits seit mehr als 10 Jahren startet die Wintersaison in Leutasch in der Olympiaregion Seefeld mit dem „Sport Wedl Langlaufopening“. Im Dezember 2010 wurde im Rahmen eines Kamingespräches die touristische Bedeutung des Langlaufsports von einem prominent besetzten Podium erstmals auch theoretisch beleuchtet.



Hochkarätige Besetzung des 1. Kamingesprächs in der Leutasch (v.l.):

Andreas Adam (Präsident d. Europäischen Skimarathon Verbandes),
Markus Graf (Olympiaregion Seefeld),
Thomas Mößmer (BM Leutasch),
Moderation Ulrike Reisner, Sportmediziner Wolfgang Schobersberger,
Klaus Grabler (MANOVA) und
Andreas Reiter (ZTB Zukunftsbüro).

Foto: pro.media

Zukunftsforcher Andreas Reiter bestätigte dem Langlaufsport großes touristisches Potenzial. Gerade jene Zielgruppen, für die Themen wie Nachhaltigkeit, Umweltschutz etc. von Bedeutung sind, sehen den Langlauf als perfekte Alternative zum alpinen Skisport – genauso wie die „Silver Consumers“, die sehr stark zu „weichen“ Wintersportthemen wie Schneeschuhwandern oder eben Langlauf tendieren. Diese Zielgruppen verfügen über große Kaufkraft – der Preis ist hier nicht das erste Entscheidungskriterium für eine Urlaubsdestination. Dass es jedoch behutsamer Inszenierungen bedarf, um die Attraktivität des Langlaufens zu erhöhen, steht für Reiter außer Zweifel: Bühnen für die Natur, für passende Veranstaltungen sind nötig – genauso wie die Gestaltung von Lifestyle-Produkten, in denen der Langlaufsport integriert ist.

Das Profil schärfen

Marktforscher Klaus Grabler konnte aus seiner Recherche zum Thema eines bestätigen: Datenmaterial zum Thema Langlauf & Tourismus ist im Vergleich zum Alpinskilauf nur spärlich vorhanden: Schon allein die Erhebung, wie viele Langläufer es gibt, ist schwierig – für

Österreich liegen keine Daten vor. Provokant stellte er fest, dass Langlauf im Vergleich zum Alpinskilauf die wesentlich größere Nachfrage generieren müsste: Intensives Naturerlebnis, Abschalten/Erholen und Fitness stehen im Mittelpunkt des eher leicht erlernbaren Sports. Warum das nicht so ist, liegt seiner Ansicht nach daran, dass einerseits die emotionale Aufladung des Langlaufsports noch nicht gelungen ist und andererseits auch eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Zielgruppe fehlt: Nur wenn man genau weiß, welche Kundensegmente man ansprechen will, kann der Markt ausgeschöpft werden. So wie im Alpinbereich unterschiedliche Destinationen ganz unterschiedliche Werte ansprechen, müssen dies auch Langlaufdestinationen tun und so ihr Profil schärfen, um von

potenziellen Gästen am Markt wahrgenommen zu werden. Dass gerade für die kaufkräftige, aber anspruchsvolle Zielgruppe der Langläufer die Servicekette perfekt abgestimmt sein muss, versteht sich von selbst.

Die Notwendigkeit von Bühnen

Wie auch Andreas Reiter betonte Grabler die Notwendigkeit von Bühnen: Sind es im Alpinsport die Funparks, die Gastronomie und Ähnliches, braucht es diese Plätze auch für den Langlaufsport. Menschen wollen sich zeigen, ihr Können unter Beweis stellen und ihre Gruppenzugehörigkeit publik machen. Höhen- und Tourismusmediziner Wolfgang Schobersberger wiederum stellte pointiert fest, dass „Ge-

sundheit" im Urlaub kein Thema ist – sehr wohl jedoch wollen die Menschen fit und schön sein – und hier kann der Langlaufsport ansetzen. Aber auch für ihn ist die Integration in abgestimmte Urlaubsprodukte unumgänglich, um das Thema am Markt zu platzieren.

Andreas Adam, der Präsident des Europäischen Skimarathon Verbandes, verwies auf bereits existierende Bühnen für den Langlaufsport – die Skimarathons: Hier trifft der Spitzensportler aus dem Weltcup auf den ambitionierten Freizeitsportler – in einer perfekt inszenierten Umgebung. Die Skimarathons ermöglichen auch den Zugang zur fitnessorientierten Langlauf-Zielgruppe und stellen so einen wichtigen Ankerpunkt für die Lobbying-Bemühungen dar.

Leichter Zugang ist Trumpf

Einige Voraussetzungen, um den Langlaufsport touristisch aufwerten zu können, bestätigten alle Diskussionsteilnehmer: Eine sehr leichte Zu-

gangsmöglichkeit zum Sport – von der Verfügbarkeit von Leihaurüstungen für Kinder über schneesichere Loipen bis hin zur schnellen Buchungsmöglichkeit von gut ausgebildeten Langlauflehrern – ist eine Grundvoraussetzung für die Spezialisierung. Hier punktet die Olympiaregion Seefeld bereits jetzt – alle diese Voraussetzungen werden zu 100 % erfüllt. In der anschließenden Fragerunde zeigte sich, wie wichtig eine fundierte Auseinandersetzung mit dem Thema bzw. dass das Interesse gerade auf Medienseite groß ist: „Wir hatten in der Redaktion 20 Einladungen zum Thema Ski Alpin vorliegen – und nur zwei zum Thema Langlauf. Die Langlauf-Einladung habe ich gerne angenommen“, so einer der Medienvertreter. Für Gastgeber Markus Graf, Direktor der Olympiaregion Seefeld, stellte die hochkarätige Veranstaltung einerseits einen wichtigen ersten Schritt zur Angebotsoptimierung, andererseits eine überaus gelungene „Kommunikationsplattform“ rund um den Langlaufsport dar:



14 mit dem Loipengütesiegel ausgezeichnete Langlaufregionen in Tirol bündeln ab sofort die Vielfalt und Besonderheiten des Tiroler Langlaufwinters auf dem gemeinsamen Webportal: www.langlaufen.tirol.at Foto: Tirol Werbung

„Unser Angebot in der Olympiaregion Seefeld ist ‚top‘ und wird laufend weiterentwickelt und optimiert. Aber nur wenn wir mit unserer Kommunikation die potenziellen Langlaufurlauber erfolgreich ansprechen können, schließt sich die Servicekette. Gemeinsam mit engagierten Partnern aus der Industrie, den Sportverbänden und den Medien kann uns das gelingen, ist der Tourismusmanager überzeugt.“

DER KRISTALLTURM® – EINE NEUE DIMENSION DES KLETTERABENTEUERS



INNOVATION. NEUE ZIELGRUPPEN. EIN BOOMENDER SOMMERTOURISMUS. DER KRISTALLTURM® ÜBERZEUGT!

Der KristallTurm® wurde von der Handwerkskammer für München und Oberbayern als Innovationsprojekt ausgewählt und eingeladen, sich vom **16. bis 22. März 2011** auf der Internationalen Handwerksmesse in München – Halle A1 – zu präsentieren. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

www.kristallturm.de

Ihr Ansprechpartner:
Franziska Mattner
franziska.mattner@kristallturm.de

**KRISTALL
TURM**



Chancen für den heimischen Wintersport

Die Salzburger Tourismuswirtschaft sieht die Wintersaison 2010/11 mit großem Optimismus und kann auch der Zukunft des Wintersports positiv entgegenblicken. Das wurde bei der Tagung „Alpiner Wintersport – Zukünftiges Volumen und Potenziale“ in der Wirtschaftskammer Salzburg deutlich.



Bei der Skisporttagung in der WKS: v. r. Sparrenobmann Albert Ebner jun., Tourismusreferent LHStv. Dr. Wilfried Haslauer, WKS-Vizepräsidentin Andrea Stifter und SLTG-Geschäftsführer Leo Bauernberger. Foto: WKS/Neumayr

Seilbahnwirtschaft habe in die Wintersaison 2010/11 wieder 120 Mill. Euro investiert, wobei das Land in strukturschwächeren Regionen wie dem Lungau oder kleineren Liftgesellschaften mit speziellen Förderungsprogrammen helfe. Die Bedeutung des Tourismus für die Gesamtwirtschaft strich Sparrenobmann Albert Ebner jun. hervor. „Der Tourismus erwirtschaftet in Österreich mit 42 Mrd. Euro aktuell 15 % des BIP. Jeder fünfte Arbeitsplatz hängt direkt oder indirekt vom Tourismus ab. Allein in Salzburg werden jedes Jahr 24 Millionen Nächtigungen erzielt.“

Künftiges Potenzial

Dass diese Erfolgsgeschichte auch in Zukunft fortgeschrieben werden kann, wurde durch eine aktuelle Studie des Wiener Marktforschungsinstitutes Manova belegt. Sei man bis dato davon ausgegangen, dass es immer weniger Skifahrer in Europa gebe, so beweise die Studie nun das Gegenteil: Bei einer Bevölkerungszahl von 236 Millionen (alle 14– bis 70-Jährigen) in den untersuchten Märkten Deutschland, Österreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Tschechien, Rumänien, Polen und den russischen Ballungszentren gibt es insgesamt rund 53 Millionen Skifahrer (23 %). Das bedeutet, dass knapp jeder vierte 14– bis 70-Jährige in diesen Ländern Ski fährt. 13 % oder rund 32 Millionen sind dabei jedes Jahr auf den Pisten zu finden. „Es gibt sehr viele Skifahrer in Europa und es besteht noch weiteres Potenzial, sodass die Zukunft des Wintersports aus aktueller Sicht nicht in Gefahr ist“, betonte dann auch Studienautor Mag. Klaus Grabler von Manova. Das Land mit dem höchsten Skifahreranteil sei Öster-

Tourismusreferent LHStv. Dr. Wilfried Haslauer unterstrich zu Beginn der Veranstaltung die gute Stimmung in der Branche. „Im vergan-

genen Winter hat die Tourismuswirtschaft die drittbeste Wintersaison erreicht. Auch aktuell zeigt sich die Buchungslage sehr positiv.“ Die

Seilbahnsteuerungen für höchste Ansprüche



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

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



Pendelbahnen Standseilbahnen Gondelbahnen Sesselbahnen Spezialbahnen

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

reich mit 55%, wobei Tschechien mit 45% nur knapp dahinter liege. Deutschland sei das Land mit den in absoluten Zahlen meisten Skifahrern und zwar mit 16 Millionen alpinen Wintersportlern.

Das in der Studie erhobene zusätzliche Potenzial für den Wintersport sei ebenfalls enorm groß: Rund 38 Mio. Personen in den untersuchten Märkten könnten sich vorstellen, (wieder) mit dem Skifahren zu beginnen. Rund 10 Mio. davon können als enges Potenzial bezeichnet werden. Das Interesse wurde dabei unter ehemaligen Skifahrern (jenen, die das Skifahren aufgehört haben) und Skiverweigerern erhoben. Den höchsten Anteil an Interessierten gebe es in Polen, wo sich immerhin jeder Dritte (30%) vorstellen könnte, mit dem Skifahren anzufangen. In Großbritannien ebenso wie in Polen wäre theoretisch eine hundertprozentige Steigerung möglich. „Um dieses Potenzial auszuschöpfen, muss natürlich das richtige Produktpaket geschnürt werden. Für Anfänger und Wiedereinsteiger sind vor allem komfortable Lifte, Skischulen, ein funktionierendes Verleihwesen und Alternativprogramme im Ort entscheidend“, so Grabler weiter. „Skifahren gewinnt wieder an Akzeptanz und wird von den Menschen als großes Naturerlebnis gesehen. Wenn man ihnen dazu die entsprechende Dienstleistungsqualität bietet, ist hier in Zukunft sehr viel möglich.“ In puncto Qualität wären Österreich bzw. das Salzburger Land ohnedies bestens aufgestellt. Laut Studie sei man im Ländervergleich sowohl bei der Beherbergung als auch bei der Gastrono-

mie und den Liften spitze.

Ein weiterer Vortrag der Infoveranstaltung widmete sich den „Trends und Innovationen im Bereich neue Medien und eMarketing im Tourismus“. Reinhart Lanner, eMarketing-Experte der Salzburger Land Tourismus Gesellschaft (SLTG), stellte dabei die jüngsten Entwicklungen am Markt vor und skizzierte die mediale Zukunft im Jahr 2020. Grundsätzlich sei von einer weiteren rasanten Entwicklung der mobilen Kommunikation auszugehen. Laut Lanner werde das mobile Internet auf iPhones etc. in wenigen Jahren die stationäre Nutzung des Web überholt haben. Einen entscheidenden Einfluss auf das Buchungsverhalten der Gäste würden schon heutige Empfehlungen bzw. Bewertungen im Internet einnehmen. Für Tourismusdestinationen böten Social Media wie Facebook, Xing und Co die Möglichkeit, laufend aktuelle Informationen an die Gäste weiterzugeben bzw. die Wünsche der Gäste schon auf der Piste registrieren zu können.

Skihersteller auf Innovationskurs

Wie intensiv sich die Skiindustrie um Innovationen für den Wintersport bemüht, stellte Cri Maierhofer, bei Atomic für die Bereiche Freeride und Snowboard zuständig, anhand mehrerer neuer Produkte vor. Unter dem Motto „Powder to the People“ bietet Atomic mit dem Produkt „Bent Chetler“ einen neuartigen Freeski an, mit dem sich auch ungeübtere Skifahrer mühelos in Tiefschneehängen bewegen können. Eine besondere Innovation stellt

weiters das „Atomic-Splitboard“ für Tourengeher dar. Dabei handelt es sich um ein Snowboard, das in kürzester Zeit in zwei Tourenski samt Bindung umgebaut werden kann. „Mit unseren neuen Produktinnovationen sind wir sehr stark auf die Wünsche unserer Kunden eingegangen“, so Stefan Schwarz von Amer Sports, zu der auch Atomic gehört. Grundsätzlich würden sich die Skihersteller immer mehr von Massenskiproduzenten hin zu Markenartiklern bewegen. „Mit unseren neuen Produkten, die den Menschen das Fahren immer mehr erleichtern, helfen wir dem Tourismus, neue Gästegruppen zu erschließen und ehemalige Skifahrer wieder für den Wintersport zu begeistern“, betonte Maierhofer von Atomic.

Jugend stärker ansprechen

In einer anschließenden Diskussion mit Tourismusverantwortlichen wurde der Optimismus der Branche für die Zukunft deutlich: „Mit unserer Beherbergungsqualität und der einzigartigen österreichischen Gastfreundschaft werden wir im internationalen Wettbewerb auch in Zukunft die Nase vorne haben“, betonte Fachgruppenobmann Peter Hettegger vom Hotel Edelweiß in Großarl. WKS-Vizepräsidentin Andrea Stifter von Vorderegger Reisen in Zell am See unterstrich die Chancen, die sich durch die mobile Kommunikation ergeben. Vor allem Gäste aus Osteuropa ließen sich damit sehr gut erreichen und vom hochwertigen heimischen Tourismusangebot überzeugen. Roland Kindl vom Tourismusverband Obertauern unterstrich, dass sich auch eine schneesichere Destination wie Obertauern nicht auf seiner vorteilhaften Lage ausruhen dürfe. „Wir müssen Trends sehr rasch erkennen und dann professionell umsetzen. Denn Schneesicherheit können heute schon viele bieten.“ Peter Mitterer, Bürgermeister von Saalbach-Hinterglemm, appellierte an die Touristiker, die Jugend stärker anzusprechen. Vergünstigte Karten und professionell organisierte Schulskitage müssten noch mehr als bislang angeboten werden. SLTG-Geschäftsführer Leo Bauernberger freute sich, dass man mit den aktuellen Marketing-schwerpunkten in Deutschland und Osteuropa genau richtig liege. „Die Manova-Studie bestätigt unsere Aktivitäten am deutschen Markt wie in der Skihalle Neuss bei Düsseldorf sowie der Skihalle Moskau.“

Wir suchen im Auftrag eines unserer Mitglieder

Schischulleiter / Nachfolger
für die Saison 2011 (oder nach Vereinbarung)

- Büro, Sammelplatz, Kindergelände gut eingeführt mit ausbaubarem Potential
- Voraussetzung: Konzession oder in Ausbildung



Interessenten melden sich mit Bewerbungsunterlagen an:

INTERESSENVEREINIGUNG DER TIROLER SCHISCHULUNTERNEHMER

www.its-schischule.at, its.sport.fun@tirol.com

Neue SunKid Förderband-Überdachungen

2010 konnte SunKid in enger Zusammenarbeit mit seinen Kunden völlig neuartige Überdachungen installieren. Basierend auf den bewährten Konstruktions-Vorteilen der bisherigen SunKid Galerie wurden eindruckstarke Überdachungen entwickelt, die sich „auffällig unauffällig“ in das alpine Landschaftsbild integrieren.



Ein Highlight auf der neu gestalteten Kinderschneebahn in Serfaus ist die einem Stall nachempfundene SunKid Holzgalerie. Fotos: SunKid

Projekt „Holzstall-Überdachung SERFAUS“

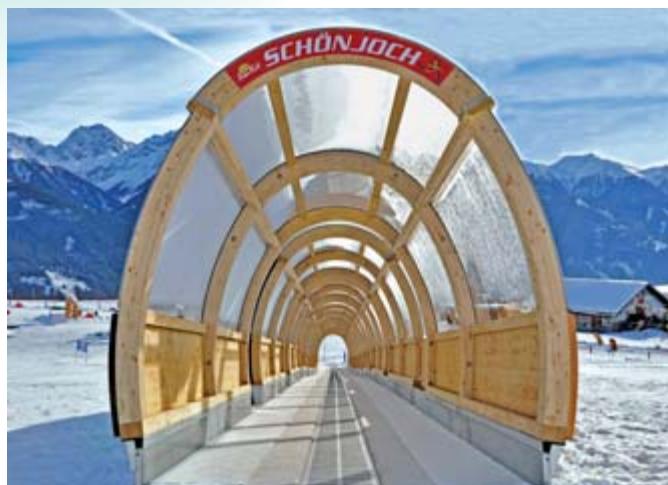
Die weltweit bekannte „Kinderschneebahn“ in Serfaus feiert heuer ihr 20-jähriges Jubiläum. Rechtzeitig dafür haben die Seilbahnen Komperdell, die Skischule Serfaus und der Tourismusverband Serfaus ein umfassendes Konzept zur Neugestaltung des 45 000 m² großen Areals erarbeitet, mit dem einmal mehr Akzente gesetzt werden. Die Hauptverbindung von der Kinderschneebahn zur Gondelbahn und dem Restaurant stellt ein 70 m langer Zauberdecke von SunKid dar. Diese Anlage kann die Gäste sowohl talwärts als

auch bergwärts, also in beide Richtungen befördern.

SunKid wurde vom Kunden vor die Aufgabe gestellt, diese Hauptader, die ganzjährig benutzt wird, mit einer Überdachung auszustatten, die sich optisch in das Gesamtkonzept der neuen Kinderschneebahn einfügt. So entwickelte SunKid gemeinsam mit seinem Partner Almholz eine Holzgalerie, die einem Tiroler Stall nachempfunden ist. Besondere He-

rausforderungen dabei waren zwei Seilbahnen, die knapp über der Galerie queren. In Zusammenarbeit mit der Tiroler Landesregierung wurde ein entsprechendes Sicherheitskonzept erarbeitet. Förderband und Holzgalerie wurden Anfang Dezember anstandslos behördlich genehmigt. Somit laufen seit Saisonbeginn 2010/11 in Serfaus 14 SunKid Förderbänder, davon die Hälfte mit Überdachung.

Die VARIOS Überdachung verbindet ästhetisch die Materialien Metall, Holz und Polycarbonat.



Projekt „SunKid Galerie Type VARIOIS in Fiss“

Auch mit dem Nachbarort Fiss, der Teil der Skidimension Serfaus-Fiss-Ladis ist, verbindet SunKid bereits eine jahrzehntelange intensive Partnerschaft. In Berta's Kinderland wurde heuer gemeinsam mit der Skischule Fiss-Ladis ein 60 m langes SunKid Förderband mit der neuartigen Galerie Type VARIOIS ausgestattet.

Die Grundidee der SunKid Galerie VARIOIS ist die flexible Kombination verschiedener Materialien. Ein solider vollverzinkter Metall-Unterbau trägt Holz-Leimbinder Elemente mit Polycarbonat Scheiben, die einfach und rasch vor Ort verschraubt werden. Hauptaugenmerk bei der Entwicklung dieser Galerie waren neben der Optik vor allem auch die einfache und platzsparende Lagermöglichkeit der Elemente (Transport bzw. Einlagerung im Sommer), die Anpassungsmöglichkeit an sämtliche Geländeformen ohne jegliche Zuschnitte, Anpassungen vor Ort sowie die einfache und leichte Montage/Demontage.

Die Galerie VARIOIS ist in der bewährten Modulbauweise gebaut. Der schwerste Teil wiegt 70 kg und kann somit von 2 Personen bewegt werden. Individuell gestaltbare Verkleidungen aus verschiedenen Materialien und Formen wie z. B. Lärchenschindeln, Holzleisten aller Art, Stein-Schieferplatten, Ornamente, Glasplatten, Riffelblech, hinterleuchtete Bilder, Drucke jeglicher Art und Form im unteren Bereich bieten eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten und sorgen für die individuelle Note.

Projekt „SunKid Duplex Galerie in Sierra Nevada – Spanien“

Die Anforderungen bei diesem Projekt waren nicht leicht. Es musste eine gemeinsame Überdachung von zwei parallel verlaufenden Förderbändern (ein SunKid Förderband und ein Kaser Skicarpet) für extremste Wetterbedingungen wie z. B. Windgeschwindigkeiten bis zu 210 km/h auf einer Seehöhe von 2 600 m in nur 3 Monaten von Grund auf neu konstruiert, gefertigt und montiert werden. Die SunKid Entwicklungsabteilung konstruierte eine „Duplex“ Galerie mit einer Innen-Durchfahrtsbreite von 330 cm und einer Innenhöhe von 250 cm. Auch bei dieser Galerie wurden verschiedene Materialien miteinander kombiniert.

Die Basis stellt wieder ein solider vollverzinkter Metall-Unterbau dar. Neuartige Aluminiumprofil-Halbbögen bilden die Grundstruktur der Überdachung. Der gesamte obere Bereich wird mit 5 mm starken Polycarbonat-Scheiben gefüllt. Im unteren Bereich sorgt eine imprägnierte Holzschalung für ein weiches und angenehmes Raumgefühl. Beim Einstieg und Ausstieg sind jeweils elektrische Rolltore angebracht. Alle 15 m gibt es seitliche Öffnungen, die mit Schiebe-türen verschließbar sind.



Die Holz-Aluminium Kombination der Galerie Duplex stellt ein optisches Highlight in jedem Skigebiet dar.

Alpintechnik + Schneeanlagen

www.aep.co.at

Rufen Sie uns an!
T +43 (0)5242 714 55

MEHR NÄHE.

Offenheit und Transparenz, sowie ein aktives und vertrauensvolles Miteinander sind unser Rezept und prägen unsere Beziehungen zu Kunden, Partnern und Behörden.

MEHR FLEXIBILITÄT.

Schlank Strukturen und ein engagiertes Team von 20 Ingenieuren und Spezialisten sorgen für eine effiziente und rasche Umsetzung Ihrer Projekte. Setzen Sie dabei auch auf unser Planungs-Know-how aus den Bereichen der Wasserwirtschaft, Energieversorgung und dem Bau von Straßen, Güterwegen und Sportanlagen.

MEHR VERANTWORTUNG.

Legen Sie Ihr Projekt mit gutem Gefühl in bewährte Hände. Mit viel Erfahrung und dem „Gewusst wie“ entwickeln, planen, organisieren und beaufsichtigen wir Projekte im Bereich „Alpintechnik und Schneeanlagen“.



Andreas Eller
Geschäftsführer/
Gesellschafter



Robert Wendlinger
Geschäftsführer/
Gesellschafter



Hans Glockengiesser
Geschäftsführer/
Gesellschafter



AEP Planung und Beratung GmbH
Ingenieurbüro • Kulturtechnik
Münchner Straße 22 • A-6130 Schwaz
T +43 (0)5242 714 55 • office@aep.co.at

www.aep.co.at

Kulturtechnik +
Wasserwirtschaft

Energieversorgung +
Umwelttechnik

Alpintechnik +
Schneeanlagen

Verkehrswege +
Straßenbau

Freizeitanlagen +
Sportplätze

Mehr Sicherheit durch Slow Slopes

Die Suva, die bfu und Seilbahnen Schweiz SBS fördern das gemütliche Fahren und die Sicherheit auf Skipisten. Im Rahmen eines drei Jahre dauernden Pilotversuchs wurden 2009/2010 sogenannte Slow Slopes, Langsamfahrerpisten für Genießer und Einsteiger lanciert. Nun sollen weitere Erfahrungen gesammelt werden. Falls die Slow Slopes zu erwarteten Verkehrsberuhigungen führen, sollen die neu markierten Pisten in möglichst vielen Skigebieten eingeführt werden.

Slow Slopes
sollen langsam
fahrende Skifahrer schützen.
Foto: Seilbahnen
Schweiz SBS



Langsamfahrer und Pistenflitzer, die sich in die Quere kommen: In den drei Destinationen Zermatt, Thyon und Grindelwald soll dieses Szenarium der Vergangenheit angehören. Im Rahmen eines Pilotversuchs werden vor Ort Pisten ausgeschildert, die ausschließlich für Langsamfahrerinnen und -fahrer reserviert sind. Diese sogenannten Slow Slopes sind ein Gemeinschaftsprojekt von Seilbahnen Schweiz, der Suva und der bfu.

Nichts für Pistenflitzer

„Die hohe Geschwindigkeit einiger Schneesportler wurde in den vergangenen Jahren in den Medien immer öfters zum Thema – einerseits haben sich die Rahmenbedingungen im Schneesport so verändert, dass die Leute schneller fahren, andererseits wird von Experten das Tempo als Unfallursache genannt“, so Samuli Aegerter, Verantwortlicher der Schneesportkampagne der Suva. „Mit der Schaffung von Slow Slopes wollen die Beteiligten einen Kontrapunkt setzen und die Sicherheit aber auch das langsamere Fahren auf den Skipisten fördern.“

Die Slow Slopes richten sich an alle gemütlich und langsam fahrenden Schneesportler. Auf Slow Slopes haben Pistenflitzer deshalb nichts verloren – hier fahren alle mit reduziertem Tempo und rücksichtsvoll. Das wirkt nicht nur verkehrsberuhigend, sondern hilft auch mit, die Zahl schwerer Unfälle zu verringern. Weniger Unfälle ist der Wunsch aller Beteiligten: der

Schneesporttreibenden, der Suva, der bfu und der Seilbahnbranche. Von allen Seiten erhofft man eine Sensibilisierung für das Thema Tempo auf Skipisten.

Positive Reaktionen in Grindelwald und Zermatt

Bereits vor sechs Jahren wurde in Grindelwald eine Langsamfahrerpiste mit dem Namen „Tempo 30 Piste“ installiert. Seither sind im Bereich dieser Piste rückläufige Unfallzahlen zu verzeichnen. Im vergangenen Winter hat Zermatt erste Erfahrungen mit Langsamfahrerpisten gesammelt. „Die Reaktionen darauf waren überaus positiv und die Pisten entsprachen einem Kundenbedürfnis“, betont Christen Baumann, CEO Zermatt Bergbahnen AG. Dass die Suva, die bfu und die Bergbahnen für die Aktion zusammenarbeiten, liegt für ihn auf der Hand. „Da die Slow Slopes in die Schneesport-Kampagne der Suva eingebunden sind, können wir wesentlich mehr Personen erreichen, als wenn lediglich einzelne Skiorthe die Pisten signalisieren.“

Die drei am Pilotversuch teilnehmenden Wintersportorte werden Slow Slopes auf stark frequentierten blauen Pisten anlegen, wo sich Einsteiger, langsam Fahrende und Schneesportschulen bevorzugt aufhalten. Damit Skifahrer und Snowboarder die Langsamfahrerpisten auch als solche erkennen, werden diese als „Slow Slope“ gekennzeichnet. Die Suva übernimmt während der Pilotphase einen großen Teil der Materialkosten. Wer auf den Slow Slopes schnell fährt statt langsam gleitet, wird vom Pistendienst zur Rechtsgewiesen. Dieser soll vor allem während Tageszeiten mit großer Personenfrequenz vermehrt zum Einsatz kommen. Samuli Aegerter betont jedoch, dass es nicht darum gehe, schnelleren Fahrern den Spaß zu verderben, sondern vielmehr darum, schwächere Schneesportler zu schützen. „Für geübte Fahrer stehen genügend anspruchsvolle Pisten zur Verfügung“, ist Christen Baumann überzeugt.

Gäste werden befragt

Am Ende der Skisaison wird eine erste Bilanz des Pilotprojekts gezogen. Unter anderem wird die Suva vor Ort eine Befragung durchführen. Außerdem werden die Erfahrungen der Pisten- und Rettungsdienste in die Auswertung einbezogen. Wenn die Slow Slopes einem Bedürfnis der Schneesportlerinnen und -sportler entsprechen und das Projekt zur Beruhigung auf den Schneesportabfahrten beiträgt, ist es das Ziel aller Beteiligten im Hinblick auf die Wintersaison 2011/2012 in weiteren Schweizer Schneesportdestinationen Langsamfahrerpisten anzubieten.

Infos: www.seilbahnen.org

MONTANA®

THE WORLD OF EXCELLENCE



MONTANA Serviceroboter

Ski- und Snowboard-Serviceanlagen für Steinschliff, Seitenkanten-Bearbeitung und Tuning für fahrbereite Ski in einem Arbeitsgang.



MONTANA abs

Flexible Aufbewahrungs-systeme für Ski, Boards, Schuhe, Helme und Stöcke.



MONTANA JETBOND

Skibindungseinstellgeräte für die präzise Bindungsmessung in weniger als zwei Minuten.



Österreich • Deutschland • Südtirol

MONTANA technology for wintersports GmbH
A-6700 Bludenz/Lorüns • www.ski-service.com

Schweiz • International

MONTANA SPORT INTERNATIONAL AG
CH-6370 Stans • www.montana-international.com

Der ultimative Flying-Fox ist Realität Mit ROPE RUNNER sicher erfolgreich

Der neue ROPE RUNNER für Sommer- und Winterbetrieb verkörpert den „ultimativen“ Flying-Fox und ist in puncto Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unschlagbar.

Fotos: Liebmann



Wer kennt sie nicht, die attraktiven Vergnügungsgeräte in der Destination Serfaus-Fiss-Ladis: den „Skyglider“ alias Fisser Flieger, die Riesenschaukel „Skyswing“ oder den jüngsten Coup

„ROPE RUNNER“ alias Serfauser Sauser? Der geistige Vater dieser vor allem für das Sommergeschäft hilfreichen Entwicklungen, Ing. Thomas Liebmann, agiert seit November 2010 in einer eigenen Firma namens Engineering Mechatronics GmbH in Piesendorf (Salzburg). Dadurch gelingt

eine rasche Weiterentwicklung des „ROPE RUNNERS“ zum High End-Produkt mit Serienreife. Schon jetzt ist dieser ultimative Flying-Fox mit Wirbelstrombremse und automatischer Abflugregelung konkurrenzlos sicher, effizient sowie wirtschaftlich!

Das seilgebundene Fluggerät Flying-Fox ist bekanntlich seit vielen Jahren ein Thema sowohl in der Outdoor- als auch in der Bergbahnbranche. Etliche Anwendungen verschiedener Herstellers sind im Einsatz. Aber keine kann sich mit dem neuen „ROPE RUNNER“, der wie eine Seilbahn betreibbar ist, messen. Tom Liebmann kommt aus der Seilbahnbranche, bei der Firma Rodlberger hatte er auch mit Materialseilbahnen zu tun und dementsprechend geht er an die Entwicklung der Vergnügungsgeräte heran.

„So eine Anlage muss sicher wie eine Seilbahn sein, so dass man keinen Haftungsausschluss hat und das Personal nicht aufwändig schulen muss. Die Mitarbeiter sollen keine Fehler machen können – etwa falsche Kommunikation via Funk, deshalb muss die Verantwortung soweit wie möglich zurückgeschraubt wer-

den. Das ist bei den Konkurrenzprodukten, die bisher am Markt waren, nicht der Fall“, erklärt Liebmann.

Know-how liegt in der Bremstechnik

Die zwei wichtigsten Kriterien sind die Bremssysteme – einerseits vom Seilroller selbst, andererseits für die Restgeschwindigkeit im Tal – und künftig auch das Start-Freigabe-System (in Serfaus noch nicht im Einsatz), das eine vollautomatische Streckenüberwachung ermöglicht. Insofern ist auch kein Bergauf-Fahren am Streckenende notwendig, der ROPE RUNNER fährt sogar zum Schluss mindestens noch 1° bergab, damit jeder Fahrgast hundertprozentig sicher ins Ziel kommt bzw. sich nicht vom Ziel entfernen kann. Sehen wir uns zunächst die Bremsysteme näher an. Die Seilroller des ROPE RUNNERS – 4 Größen für 4 Ge-

wichtsklassen von 30 kg bis 125 kg – verfügen über eine verschleiß- und wartungsfreie Wirbelstrombremse statt einer herkömmlichen Fliehkraftbremse! Erstere ist, wie Achterbahnen oder auch der Mountain Glider (Doppelmayr) zeigen, absolut sicher. Außerdem hat die bisher verwendete Bremstechnik maximal Streckenlängen bis 500 m bei Flying-Fox-Installationen zugelassen. Hingegen liegt die optimale Länge beim ROPE RUNNER zwischen 1 000 m und 1 500 m, wobei die Strecke dank der Wirbelstrombremse am Anfang sehr steil und zum Schluss schön flach gehalten werden kann. Folglich kann man anfangs sehr beschleunigen und am Ende optimal bremsen.

3 Tal-Bremssysteme stehen zur Wahl

Beim Streckenende kann man je nach Restgeschwindigkeit aus 3 Bremssystemen wählen:

- ▶ FUNrun bis zu 20 km/h und 2,2 m Bremsweg, mit Gummipuffern
- ▶ SMARTrun bis zu 40 km/h und 11 m Bremsweg; ein auskragender



Serfaus Stütze 4:
Tal und Bergstation mit Verbindungssteg
von einer Strecke
zur nächsten.

Arm, wo über ein Stahlseil mit Wirbelstrombremse und Federspeicher gebremst wird.

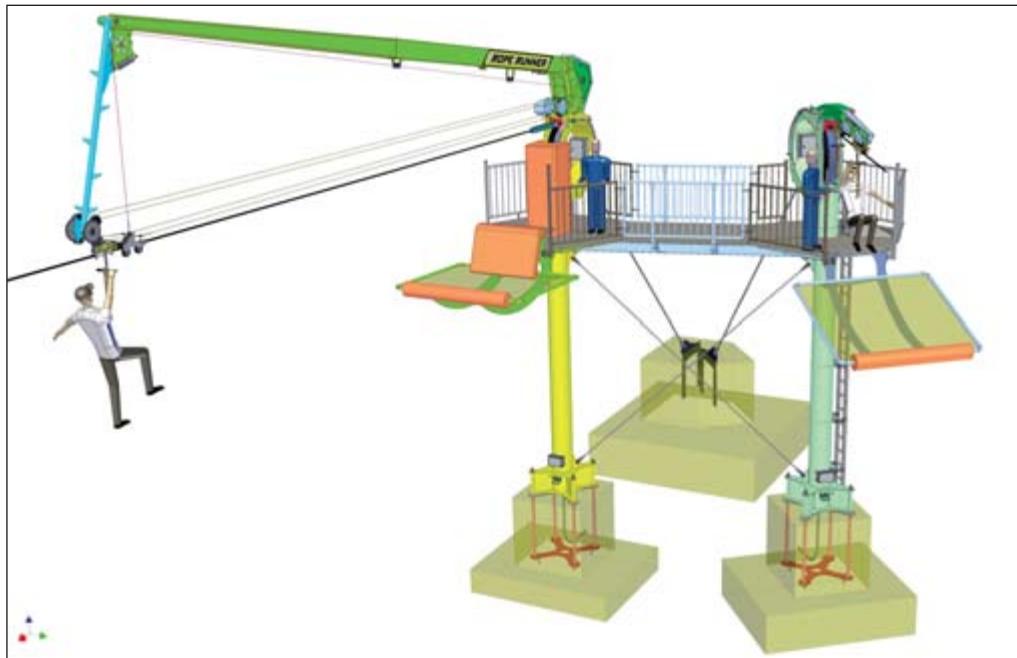
- ▶ HOTrun bis zu 80 km/h und 60 m Bremsweg; gleicht dem Brems-Prinzip für Jets auf Flugzeugträgern. Quer zum Tragseil sind 60 m vor der Talstation auf einer Rundrohr-Stütze Bremsseile mit Winde samt Wirbel-

strombremse sowie deren Feder speicher angebracht. Durch den sanften Aufbau der Bremskraft und einer maximalen Verzögerung von 1,2 g werden unangenehme Stöße vermieden. Weiters ist garantiert, dass jeder Benutzer genau über der Ausstiegsstelle landet und ein reibungsloser Ablauf ohne Kapazitäts-

**PERFEKTE PLANUNG
UMFASSENDE BETREUUNG
ZIELGRUPPENGERECHTE VERMARKTUNG**

QParks/ young mountain marketing gmbh
Humboldtstrasse 4 / A-8010 Graz
Tel.: +43 (0)316 677755
info@qparks.com | www.qparks.com


PARKS



Grafik Mittelstation mit XXL-Stützen für ein vollverschlossenes 26iger Seil, Bremssystem SMARTrun. Links Ankunft, rechts nächster Start.

Absolut sicher: das Start-Freigabe-System

Das Start-Freigabe-System wiederum verhindert einen ungewollten Abflug des Benutzers. Das Prinzip sieht zwei elektromechanische Schranken vor, die hintereinander über dem Tragseil in der Bergstation sitzen. Nur wenn sich niemand auf der Strecke befindet und das Tal-Bremssystem bereit ist, lässt sich der Schranken per Knopfdruck vom Betreuer öffnen. Nach dem „Seil-Flug“ muss der Seilroller in der Talstation vom Tragseil gehoben und mittels Knopfdruck die Bremssystem-Rückstellung veranlasst werden, damit

die zentrale Sicherheits-Steuerung via Lichtwellenleiter – im Tragseil integriert oder über LWL-Netz der Schneeeanlage – die Freigabe an der Bergstation erteilt. Außerdem findet eine Visualisierung der Strecken mittels zentraler Software samt Video-Überwachung aller Ein- und Aushängebereiche auf einem Bildschirm sowie eine richtungsabhängige Messung der Windgeschwindigkeit und Temperatur in den Stationen statt. Es gibt also keinen Funkkontakt zwischen den Stationen und somit keine Mißverständnisse unter den Mitarbeitern mehr. In der Zwischenzeit können der nächste und übernächste Benutzer in der Bergstation ihre Seilroller in das Start-Freigabe-System einfädeln und sich abfahrtsbereit in den Personen-Gurt setzen bzw. zum ersten Schranken rollen. Durch die

Bei den Komperdellbahnen in Serfaus hat sich der ROPE RUNNER – hier als Serfauser Sauser tituliert – bereits bewährt.



beiden Schranken wird sowohl die maximale Kapazität zur Gänze ausgenutzt als auch verhindert, dass 2 Personen gleichzeitig starten. Je nach Streckenlänge und Restgeschwindigkeit können so bis zu 30 Personen/Stunde abgefertigt werden.

Wirtschaftlicher Betrieb garantiert

Was das für die Wirtschaftlichkeit und Amortisationszeit bedeutet, hat Liebmann in Form von Musterangeboten ausgearbeitet. Ab 14 Euro pro Ticket für eine Kombination aus 2 Strecken (1 FUNrun und 1 SMARTrun) bei 210 gut besuchten Betriebstagen samt Wartung und inklusive Foto-Verkauf (Liftpictures) macht man bereits ein gutes Geschäft: die ca. 600 000 € Investition amortisieren sich in ca. 4 Jahren, bereits im ersten Jahr erzielt man 30% Gewinn vom Umsatz! In Serfaus verlangt man z. B. 25 € für alle 4 Strecken. Allerdings wäre es wirtschaftlicher, die Strecken mit einer Länge von ca. 1 000 m parallel zu setzen, um optimale Frequenzen zu erreichen und Bedienungs-Personal zu sparen. Etwa eine Highspeed-Strecke für Erfahrene und nebenbei 2 gemütliche für Familien: eine gerade den Berg runter, die andere quer zum Berg. „Der Gast möchte etwas Neues, aber vor allem Außergewöhnliches erleben“, beschreibt Liebmann den Trend.

Richtungswechsel sind nur durch Stationen machbar, Kurven sind nicht möglich, auch das Überfahren von Stützen aufgrund des hohen Tempos nicht (von 80 km/h bis zu 150 km/h möglich). Der Seildurchhang ist aber gering, daher ist man flexibel.

Fazit: Für einen wirtschaftlichen, sicheren Betrieb mit Kapazitätsgarantie gibt es kein vergleichbares System zum „ROPE RUNNER“ am Markt. Bereits heuer wurden 7 Anlagen (mit Streckenlängen bis zu 2000 m) geplant, darunter auch eine in der Schweiz und Korea. Generell ist großes Interesse an dieser neuen Flying-Fox-Variante zu verzeichnen, so dass sich Tom Liebmann für einen Auftritt auf der Branchen-Leitmesse Interalpin entschlossen hat. Zweifellos werden die Ersten einen Marketingvorteil genießen können... **mak**

Mama, Papa! heute hat mir Pinguin BOBO gelernt...

...wie ich ganz allein die Wellenbahn runterfahren kann ohne hinzufallen! Dieses Erfolgserlebnis im Skikurs vielen Kindern auf spielerische und didaktische Weise zu ermöglichen, hat sich der KINDER-CLUB® bereits vor 16 Jahren zum Ziel gesetzt. Seither hat Pinguin BOBO rund 4 Millionen Kindern das Skifahren beigebracht. Strahlende Kinderaugen und zufriedene Kunden haben dieses Konzept sogar international populär gemacht.



KINDER-CLUB

Dass es für einen solchen Erfolg mehr braucht als „nur“ ein Maskottchen versteht sich freilich von selbst. Zum einen hat der Urheber und Lizenzinhaber ITS Sport & Fun GmbH Innsbruck ein klar strukturiertes Lernprogramm, das auf jede Königsstufe abgestimmt ist, und zum anderen liegt die professionelle Umsetzung bei den 78 Skischul-Partnern, die mittlerweile nicht nur in Österreich, Deutschland und der Schweiz zu finden sind, sondern auch in Russland Fuß fassen. „Auch in dieser Wintersaison sind wir wieder um zwei weitere KINDER-CLUBs® gewachsen. Die Schneesportschule Venet-Imst mit Standorten in Hoch Imst und Zams in Tirol unter der Leitung von Harald Juen sowie die Ski & Sportschule Katschberg in Kärnten unter der Leitung von Gottfried Krabath bereichern die Franchise „Familie“ des KINDER-CLUB®, sagt Geschäftsführer Christoph Leithner.

Der Beliebtheitsgrad von Pinguin BOBO wächst somit stetig weiter, wobei wir den Fokus für 2011 auf ein noch klareres Lernprogramm so-

wie professionelle Aus- und Weiterbildung legen, um Kindern weiterhin einen spielerischen und erfolgreichen Zugang zum Skifahren anzubieten.

In der zweiten BOBO-Generation

Wir haben allerdings keine Zeit, um uns auf unseren Lorbeeren auszuruhen, denn wir befinden uns bereits in der zweiten glücklichen Pinguin BOBO-Generation. Jene Kinder, die damals von Pinguin BOBOs Charme verzaubert wurden, reisen nun aus nah und fern an, um auch ihren eigenen Kindern diese glücklichen Kindheitserinnerungen zu ermöglichen. Und da heißt es natürlich, sich auf die neuen Trends einzulassen. Und daher ist Pinguin BOBO auch im Social Media Bereich aktiv: www.facebook.com/kinderclub

zum täglichen BOBO-Tanz und beim Höhepunkt, dem Abschlussrennen, ist der Liebling der Kinder natürlich auch dabei.

Der KINDER-CLUB® bietet den Skischullehrern ein didaktisch abgerundetes Unterrichtskonzept, basierend auf einem 4-teiligen Hörspiel, das die abenteuerliche Geschichte von Pinguin BOBO und seiner Reise in die Alpen erzählt. Dies wird von speziellen Hilfsmitteln und Unterrichtsmaterialien unterstützt, um folgende fünfjährige Philosophie in die Praxis umzusetzen:

- ▶ Motivation
- ▶ Kinderpsychologie
- ▶ Sicherheit
- ▶ pädagogisches Lernen
- ▶ Naturschutz.

i Infos:

ITS – SPORT & FUN GmbH
Museumstraße 26a
A-6020 Innsbruck
Tel.: +43 (0) 512 / 570947 - 24
Fax: +43 (0) 512 / 570947 - 10
its.marketing@kinder-club.com
www.kinder-club.com
www.facebook.com/kinderclub

Seit nunmehr 16 Jahren garantiert Pinguin BOBOs KINDER-CLUB® strahlende Kinderaugen und zufriedene Kunden. Foto: ITS – SPORT & FUN

Erstklassige Referenzen für Rental Stations und Depots

Auch für die Saison 2010/2011 war MONTANA wieder maßgeblich an der Realisierung von innovativen Konzepten für Verleih, Werkstätte und Depot beteiligt.

MONTANA Produkte stehen für Funktionalität, Langlebigkeit und hervorragendes Design. Das Erscheinungsbild des Aufbewahrungssystems ist ein wichtiger Bestandteil eines jeden Shop-Konzeptes. So erfreuen sich die von MONTANA angebotenen Fronten aus Acryl immer höherer Beliebtheit, weil verschiedene Motive viele Möglichkeiten für eine individuelle Gestaltung geben. Jede von MONTANA geplante Mietstation, Werkstätte und das dazugehörige Depot wird individuell auf die Bedürfnisse des Auftraggebers zugeschnitten. Für die Umsetzung eines innovativen Geschäftskonzeptes bespricht der Kunde mit MONTANA zunächst seine Platzverhältnisse sowie die Menge an Miet- und Kundenartikeln. Dies ist die Grundlage für eine sorgfältige Planung, bei der insbesondere ein rationeller Ablauf realisiert wird. Die höchste Priorität jedes MONTANA Konzeptes besteht darin, die Wartezeit des Kunden auf ein absolutes Minimum zu beschränken. In der Planung arbeitet MONTANA mit innovativen Architekten zusammen, die ebenfalls über langjährige Erfahrung verfügen. Schließlich soll das Design der Einrichtung im Einklang mit der Architektur der Räumlichkeiten stehen. Das Resultat sind einzigartige, individuelle Geschäfte, in denen sich Kunden wohl fühlen und die Freude am Wintersport vermitteln.

Sport Rest, St. Michael/Lungau, Österreich

Der Shop mit Verleih und integrierter Skischule besticht durch seine Klarheit – das Motiv auf den Aufbewahrungssystemen bringt Sympathie und Emotion in das Gesamtkonzept. Die Pulte mit integriertem Lichtsystem fungieren als „Wegweiser“ für die Kunden.



Intersport Skihütte Trattler, Reit im Winkl, Deutschland

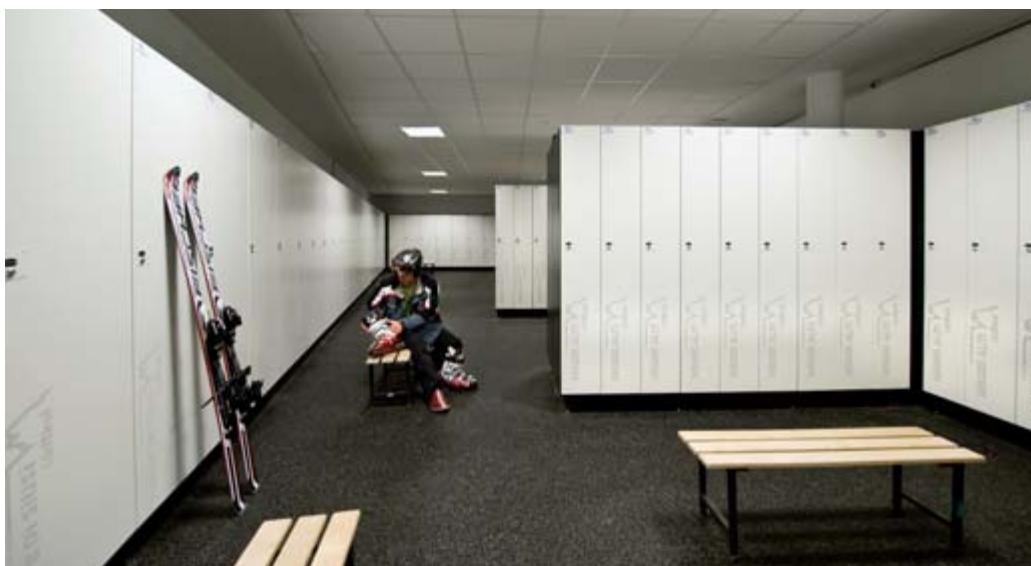
Dieser hochmoderne Skiverleih mit vier Einstellplätzen und drei check-in Terminals hat die bedruckten abs Fronten als wesentliche Designkomponente. Auch hier herrscht ein klares und aufgeräumtes Ambiente.





Sport Mitterer Leogang, Österreich

Die Rundungen verleihen dem Depot im Erdgeschoss eine besonders anmutige Atmosphäre. Die hochmoderne Technik mit Keyless-System sorgt für einen reibungslosen Ablauf bei gleichzeitig hoher Kapazität.



K&K Sport Seiseralm, Italien

Die Logo-Perforation mit Laser-technik ist der Eyecatcher in der edel gewählten Farbgebung weiß, schwarz und grau.



Fredy's Skishop AG Bellwald, Schweiz

Im neuen Skishop im „Haus zum Alpenblick“, unweit der Talstation Bellwald, beginnt für Ingrid und Fredy Bittel ein neues Kapitel in ihrer über 20-jährigen Erfolgsgeschichte. In edler Atmosphäre bekommen Wintersportler alles, was ihr Herz begeht. Dass man bei Fredy's Skishop besonders stolz auf den Service ist, zeigt die in das Ladenkonzept integrierte Werkstatt mit MONTANA Roboter.

STEURER SYSTEMS präsentiert neue Vorzeige-Projekte: Richtungsweisende Skidepots in **Schladming und Leogang**

STEURER SYSTEMS aus Altach – Marktführer für innovative Skischranklösungen – realisierte 2010 europaweit wiederum zahlreiche Skidepot-Projekte. Zwei besonders Erwähnenswerte im Alpenraum wollen wir unseren Lesern vorstellen: die richtungsweisende Skidepot-Lösung für den „Planet Planai“, das neue multifunktionale Talstationszentrum der Planai-Hochwurzenbahnen in Schladming (Berichtet in MM8/10) und das Skidepot für Sport Mitterer in Leogang bei der Asitzbahn, welches gemeinsam mit MONTANA-Österreich umgesetzt wurde.



Das neue Skidepot der Planai-Hochwurzenbahnen in Schladming bietet 1230 Stellplätze für die Skiausrüstung made by STEURER SYSTEMS. Fotos: Steurer Systems/lanxx.at

Der seit seiner Eröffnung am 26. 11. 2010 allseits bewunderte und viel beschriebene Planet Planai gilt als neues Wahrzeichen von Schladming, respektive der Alpinen Ski WM 2013. Beim heurigen Nachtslalom am 25. Jänner bestand das architektonisch einzigartige Bauwerk seine erste große Herausforderung bravurös.

Komfort-Aspekt steht im Vordergrund

Die gesamte Nutzfläche des Planet Planai beträgt 6500 m², wobei 520 m² auf das neue, zukunftsweisende Premium-Skidepot von STEURER SYSTEMS entfallen. Vertriebs- und Marketingleiter Helmut Domenig sagt dazu: „Der Tourismus-Trend geht ganz klar zu Skidepotlösungen mit Skischränken: jeder Depotkunde hat seinen eigenen Schrank, Verwehlungen und Diebstahl der Skiausrüstung ist nahezu ausgeschlossen. Mit dem einzigartigen eco-dry System von STEURER SYSTEMS genießt der Skigast trockene und vor allem vorgewärmte Skischuhe. Der Komfort-Aspekt für die Skidepot-Gäste steht im Vordergrund: erstmals wurde bei diesem Projekt bereits in der Gesamtplanung ein separater Familien- sowie ein 2-Personenbereich berücksichtigt.“ Insgesamt stehen 1230 Stellplätze für die Skiausrüstung, verteilt auf knapp 200 Stück Familienskischränke (bis zu 5 Personen) sowie auf knapp 250 Stück 2er Skischränke (für 2 Personen) den Skigästen für ihre Ausrüs-



Teilweise sind die Skischränke mit Fotofolie aufgeputzt.



Blick auf einen der 200 kundenspezifischen Familien-schränke mit Helmablagen. Der Familienbereich wurde separiert und großzügig dimensioniert.

weist dieses Skidepot einige weitere Besonderheiten auf: auch hier wurde das Lichtkonzept mit den energiesparenden LED-Hinweisschilder umgesetzt, einen weiteren Design-Aspekt setzt das Kundenlogo in den Türen sowie die kundenspezifischen Sitzbänke. Ein weiteres Highlight ist die kundenspezifische Depot-Zutrittslösung mit der Skikarte. Die Realisierung erfolgte im Dezember 2010 und ist ein Beispiel für eine gelungene Umsetzung individueller Ansprüche bzw. des Kundenstils.

Online-Schließsystem von Gantner Electronic

In punkto Schließsystem haben sich beide Kunden für ein modernes Online-Schließsystem via Skikarte entschieden. Hier bewährt sich die langjährige Zusammenarbeit zwischen STEURER SYSTEMS und GANTNER Electronic aus Schruns. Jeder Schrank ist bei diesem Online-System mit einem eigenen Leser ausgestattet und lässt sich berührungslos mittels Skikarte öffnen und schließen. Eine Stabilisierung in der Rush Hour ist ausgeschlossen und erhöht somit die Convenience für den Kunden maßgeblich. **mak**

i Infos: STEURER SYSTEMS
Steurer GmbH
Staudenstraße 34, A-6844 Altach
Tel +43 5576 76 363
Fax: +43 5576 76 363 0
office@steurer.info
www.steurer.info

tung zur Verfügung. Ski, Skischuhe und Stöcke finden in den Skischränken ausreichend Platz, auch Skihelme können bei Bedarf bequem verstaut werden.

Außergewöhnliches Farb- und Lichtkonzept

Abgerundet wird der gesamte Skidepotbereich durch ein ausgewogenes Farb- sowie ein einzigartiges Lichtkonzept. Energiesparende LED-Hinweisschilder erleichtern dem Skigast die Orientierung im Depot. Die Beleuchtung in Form des Planai-Logos auf den Skischranktüren setzt weitere Design-Akzente.

Mit diesem Premium-Komfort Skidepot der Extraklasse setzten STEURER SYSTEMS und die Planai-Hochwurzen-Bahnen Schladming neue Maßstäbe im Skidepotbereich und bestätigten wiederum ihre führende Position in diesem Segment.

„STEURER SYSTEMS hat uns ein innovatives und trotzdem erprobtes Konzept, welches unsere Visionen und Ziele für den Planet Planai umsetzt, geboten. Der Firma STEURER SYSTEMS und der Planai-Hochwurzen-GmbH eilt eine langjährige und gute Zusammenarbeit voraus und wir freuen uns darauf, unseren Gästen nunmehr ein Skidepot der neuen Generation anbieten zu können,“ äußert ein zufriedener Mag.

Ernst Trummer, Geschäftsführer der Planai-Hochwurzen-Bahnen GmbH.

Skidepot Sport Mitterer/Leogang

Die Skidepotlösung für das Sportfachgeschäft Sport Mitterer in Leogang ist ein Gemeinschaftsprojekt mit MONTANA Österreich. Der Shop liegt direkt bei der Asitzbahn und verfügt nun über 516 Skistellplätze bzw. 258 Skischränke, alle vom Typ S2 für zwei Personen mit jeweils speziellen Helm- und Kleidungshaken. Davon abgesehen



Sport Mitterer in Leogang orderte 258 maßgeschneiderte Skischränke mit Gantner Online-Schließmechanismus. An der Decke sind zur Orientierung beleuchtete LED-Schilder angebracht.

Foto: Montana/Sillaber

Die neuen Easystore Shop-Möbel von Wintersteiger Individualität ist Trumpf

Weltmarktführer Wintersteiger präsentierte auf der ispo 2011 eine

Premiere: die intelligente Modulbauweise der neuen Easystore Shop-Möbel. Dadurch sind bestmögliche Effizienz sowie ein optimierter Workflow im Shopbereich garantiert – individuell angepasst an das jeweilige Unternehmen!



*Die neuen Easystore
Shop-Möbel von Wintersteiger.
Beispiel Kassenkombination. Fotos: Wintersteiger AG*

Mit den neuen Easystore Shop-Möbeln ist Wintersteiger die optimale Verbindung von Design und Funktionalität gelungen: Das modulare Easystore-Möbelprogramm überzeugt in allen Bereichen und zwar für individuelle sowie benutzerfreundliche Shoplösungen. D. h. die Easystore Shop-Möbel werden individuell an die jeweiligen Kundenwünsche angepasst. Jedes der einzelnen Module bietet nahezu unbegrenzte Kombinationsmöglichkeiten bei bestmöglicher Raumausnutzung – so wird der Workflow im Shop und Verleih in jeglicher Hinsicht optimiert.

Beispiele für Pult
Funktional, Pult
Optimal und
Pult Maximal.

Geniale Verbindung: Ergonomie trifft Design

Design wird bei den Easystore Shop-Möbeln groß geschrieben: reduziert und geradlinig, dabei stabil und hochwertig trifft diese Linie genau den Nerv der Zeit. Zudem bieten die Shop-Möbel aufgrund ihrer ergonomischen Bauweise sowohl für Rechts- als auch für Linkshänder ein optimales Arbeitsumfeld. So sind Form und Funktionalität perfekt miteinander kombiniert! Es gibt drei unterschiedliche Möglichkeiten, um den individuellen Charakter jedes Unternehmens zu unterstreichen. Hierfür hat Winter-

steiger das so genannte Funktional-Optimal-Maximal-System konzipiert: Die Option „Funktional“ ermöglicht, das Einstiegsmodell in trendigem Weiß zu wählen. Eine größere Auswahl an Farben und Designs bietet die Option „Optimal“ und die Leistungsstufe „Maximal“ bedeutet eine projektbezogene Planung der Shop-Möbel.

Individuelle Leitsysteme: kaum Aufwand, große Wirkung

Der eigene Charakter eines Unternehmens kann zusätzlich mit dem individuell beschrifteten Kunden-



leitsystem unterstrichen werden. Dazu wird auf die Pylone, die das Grundmodul verschiedener Möbel bilden, ein Aufsatz mit der gewünschten Beschriftung angebracht – optional auch mit Beleuchtung. Ein gezielter Kundenfluss ist somit garantiert.

Ein integraler Bestandteil der Easy-store Shop-Möbel sind die Verkaufs-präsenter und Verkaufswände für Textilien und Accessoires sowie die Vorrwahlwände zur Produktpräsen-tation im Verleih. Ob ein- oder beid-seitig, für Sommer- oder Wintersaison: mit dem modularen Konzept lässt sich die Fläche so effizient wie möglich nutzen.

Fazit: Die neuen Easystore Shop-Möbel bieten sowohl Design, als auch Funktionalität und Flexi-bilität und sind somit „Alleskönn-ner“!

650 m² Service- und Verleihwelt auf der ispo

Auf der ispo präsentierte Winter-steiger von 6. bis 9. Februar 2011 auf 650 m² Standfläche die ganze Welt des Service und Verleihs. Ne-



ben den o. a. neuen modularen Ea-systore Shop Möbeln stellte der Spezialmaschinenbauer aus Ried im Innkreis sein gesamtes Maschi-nenprogramm, die Easystore Ver-leih-, Depot- und Trocknungssys-teme, die Easyrent Verleih-, Depot- und POS-Software sowie die Tu-

ning Tools POS-Linie und das um-fangreiche Zubehörprogramm aus. Für prickelnde Minuten sorgte auch dieses Jahr wieder die Präsentation des mittlerweile legendären Winter-steiger Servicekalenders beim tradi-tionellen Branchentreff am 6. Feb-ruar.

pd



Interalpin '11 *seit 1974

INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR ALPINE TECHNOLOGIEN

Die weltweit bedeutendste Fachmesse für Seilbahntechnik,
Beschneiung und Winterdienstgeräte!

4. – 6. Mai 2011
Messe Innsbruck

Interalpin '11 *since 1974

INTERNATIONAL TRADE FAIR FOR ALPINE TECHNOLOGIES

The world's most significant trade fair for ropeway technologies,
artificial snowmaking and ski area management!

May 4 – 6, 2011
Innsbruck Exhibition Centre

www.interalpin.eu



Modernität und Qualität

Am 9. Dezember 2010 wurde die neue Talstation der Schmittenhöhebahn/trassXpress mit dem neuen IS Schmitten Service- und Rent-Shop ihrer Bestimmung übergeben. Insgesamt hat die Schmittenhöhebahn AG 2010 rund 19 Mio. Euro in ihre Qualitätsoffensive investiert.



Strahlende Gesichter bei der Eröffnung der neuen Talstation (v. l. n. r.): US Skistar Julia Mancuso, Christoph Bründl, Dr. Wolfgang Porsche, Architekt Dipl.-Ing. Ernst Hasenauer, Bgm. Ing. Hermann Kaufmann, Dr. Hans-Michel Piech, Dr. Erich Egger, US Skigirl Sarah Schleper. Fotos: Faistauer/Schmittenhöhebahn AG

Die vorweihnachtliche Einladung von Schmitten und IS Schmitten zur Eröffnung der neuen Station nahmen zahlreiche Gäste an. Darunter fanden sich der gesamte Schmittenhöhebahn AG-Aufsichtsrat, der Zeller Bürgermeister Ing. Hermann Kaufmann, Bundesrat Franz Wenger, Architekt Ernst Hasenauer und sein Team, Andrea Stifter-Vorderegger und zahlreiche Touristiker und Partner aus der Region und vom US Damenskiteam. Alle Gäste waren beeindruckt vom neuen Angebot an Service-Einrichtungen, da die neue Talstation neben dem Service- und Rent-Shop auch Platz für 173 Skidepot-Kästen bietet.

Die neue Station vereint Funktion und moderne Architektur.

Die beiden „Hausherren“, Schmitten-Vorstand Dr. Erich Egger und IS

Schmitten-Boss, Christoph Bründl, zeigten sich zufrieden über das Ergebnis.

„Unsere Gäste gelangen nun bequem über Rolltreppen zu den neu gestalteten Kassen- und Infobereichen und dann weiter zu den Bahnen“, so Dr. Erich Egger. Christoph Bründl: „Wir sind froh, den hohen Service- und Qualitätsstandard des IS Servicenetzwerkes nun auch an der Schmitten-Talstation anbieten zu können.“

Neue Struktur

Um den Skifahrern mehr Platz bieten zu können, zog die Bahnverwaltung in ein neues Gebäude in Schütteldorf. Das Gestaltungskonzept für die Modernisierung des

Talstationsbereiches der Schmittenhöhebahn sah dann sowohl neue Strukturen als auch eine Neuorganisation des Areals vor.

Dazu Dipl.-Ing. Architekt Ernst Hasenauer: „Der bestehende Bürotrakt wurde großteils abgetragen und durch einen zeitgemäßen Neubau ersetzt. Weitere wesentliche Planungsziele waren eine deutliche Qualitätsverbesserung in den Zugangsbereichen, eine klare Trennung der Verkehrsbereiche sowie barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen. Kühn ausladende, nahezu schwebende Baukörper sollen der Dynamik des Sports und der Auseinandersetzung mit Natur und Berg baulich Rechnung tragen.“

Die Bauarbeiten wurden innerhalb von 6 Monaten durchgeführt, Kostenpunkt: 3,3 Mio. Euro.

Infos:
www.schmitten.at

DAS INFORMATIONSPORTAL
DER SEILBAHNBRANCHE IM INTERNET
SEILBAHN.NET
WWW.SEILBAHN.NET





Stefan Marquard, Mitbegründer der „Jungen Wilden“ der deutschen Kochszene, passt perfekt zum neuen Konzept der Skilounge Serfaus.

Foto: Bernhard Kühnstedt

Dem gastronomischen Erfolgskonzept der Ski Lounge Serfaus haben sich zwischenzeitlich viele Skigebiete angeschlossen. Getreu ihrer Taktik „immer einen Schritt voraus“ begannen die Verantwortlichen der Skilounge Serfaus daher das Konzept gemeinsam mit con.os Experten weiter zu entwickeln. Das Ergebnis ist erneut ein innovativer Weg – eine Fusion von Tiroler Regionalität mit neuartigen und mutigen Aufbereitungen, inszeniert und gestaltet vom „Jungen Wilden“ Stefan Marquard. Die Schaffung positiver Marketingeffekte ist dabei zentral.

Gastro-Erfolgskonzept neu inszeniert Die „Tiroler Essklasse“ in der Skilounge Serfaus

Die bekannte und vielfach prämierte Skilounge Serfaus läutete vor ein paar Jahren den Trend zu innovativen und neuartigen Gastrokonzepten in Verbindung mit dem Skisport ein. Mit der con.os tourismus.consulting gmbh wurde nun die nächste Stufe erkommen. Unter dem Motto „Tiroler Essklasse“ werden Tiroler Gerichte von Stefan Marquard neu inszeniert.

Statt Hummer aus Kanada und Tauben aus Bresse besinnt sich die Skilounge Serfaus hauptsächlich wieder auf Produkte regionaler Anbieter.

Foto: Seilbahn Komperdell GmbH.

Tiroler Küche neu inszeniert

„Stefan Marquard passt als Mitbegründer der „Jungen Wilden“ der deutschen Kochszene“ perfekt zum neuen Casual Konzept. Ganz nach dem Motto „alles anders als alle anderen“ steht Marquard für eine kreative und unkonventionelle Art des Kochens“, verrät Projektleiter Peter Grander BA von der con.os tourismus.consulting gmbh. Das Team der Ski Lounge Serfaus entwickelte gemeinsam mit dem Starkoch neue Gerichte, die ganz auf Regionalität und Leichtigkeit setzen. Grander: „Statt Hummer aus Kanada und Tauben aus Bresse besinnen wir uns hauptsächlich wieder auf Produkte unserer regionalen Anbieter. Der Gast will wissen, was ihm serviert wird und vor allem, woher es kommt.“

Beispielsweise gibt es Gerichte wie:

- ▶ knackige Bergkäse-Lasagne mit edler Schoko-Cilli Vinaigrette,
- ▶ geräucherte Bachforelle im Latexmantel mit Roter Beete und Rossminzsauerrahm,
- ▶ knuspriger Alm-Butterlachs mit Schweine-Popcorn auf Rahmwirsing
- ▶ Serfauser Bergbauern-Joghurt mit Tiroler Edel(e)schokolade und altem Rum.

Salat am Tisch shaken

„Das Service am Gast soll durch einfache Mittel forciert werden, so servieren wir die Salate nicht auf Tellern, sondern shaken sie am Tisch mit dem gewünschten Dressing und Toppings vor dem Gast, daraus entsteht z.B. der „Pflücksalatcocktail“, so Grander weiter. Aufgrund des neuen Nichtrauchergesetzes können auch keine Zusatzerlöse aus Rauchwaren mehr erzielt werden, anstatt Zigarren zum Wein werden jetzt edle Schokolade oder essklassige Bissen zu ausgesuchten Tropfen angeboten. Auch der Auftritt der Ski Lounge Serfaus präsentiert sich neu: Gemütlichkeit, besonderer Charme sowie ein perfektes Konzept beginnend beim Design über das Service bis zu authentischer Tiroler Küche mit Pfiff.

Die Skilounge Serfaus auf 1900 m mitten im Skigebiet Komperdell ist alpenweit einzigartig. Im Bild der Wintergarten mit Pistenblick.
Foto: Seilbahn Komperdell GmbH.



DOPPELMAYR/GARAVENTA:

Beeindruckende Investitionen im Glemmtal

2010 haben die Hinterglemmer Bergbahnen eine ganze Reihe an Modernisierungen auf den Weg gebracht. Kernstück dabei war die 8er-Einseilumlaufbahn „U-Bahn“, die DOPPELMAYR gebaut hat.



Die „U-Bahn“-Trasse führt über den Nightpark für Freestyler und den Anfängerbereich.

Fotos: Melzer & Hopfner

1945 wurde im Glemmtal der erste Skilift errichtet, 65 Jahre später verfügt der Skicircus Saalbach Hinterglemm Leogang über 55 Bahnen und Lifte, mit deren Hilfe 200 Pistenkilometer erschlossen werden, die zu 90 % beschneit werden können. Allein in den vergangenen 10 Jahren wurden über 204 Mio. Euro in die Infrastruktur investiert, zahlreiche Auszeichnungen bestätigen den hohen Qualitätsstandard, der im Laufe der Jahre erreicht wurde. Auch 2010/11 haben die Verantwortlichen wieder viel getan, um den Ansprüchen der Gäste Rechnung zu tragen. Investiert wurde in:

- ▶ eine Modernisierung der Flutlichtanlage,
- ▶ den Apréski-Tempel „Schwarzacher“,
- ▶ Aufzugsanlage vom Ort zum Übungsbereich,

▶ Pistenoptimierung und Pistenerweiterung sowie die
▶ 8 MGD „U-Bahn“ mit Sitzheizung. Die Bauzeit der 8 MGD, die von DOPPELMAYR realisiert und von der Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co. KG geplant

wurde, betrug 5 Monate, die Baukosten schlügen mit rund 6 Mio. Euro zu Buche. Ihrer Bestimmung übergeben wurde die 8 EUB am 17. Dezember 2010 im Rahmen der 60-Jahr-Jubiläumsfeier der Bergbahnen Hinterglemm.

Blick auf die Talstation.



Am Puls der Zeit

Die 8 EUB „Unterschwarzach-Bahn“, kurz „U-Bahn“ genannt, ersetzt einen Schlepplift, der den Anforderungen nicht mehr gerecht werden konnte. Für eine 8er-Einseilumlaufbahn hat man sich entschieden, weil sich die Unterschwarzachbahn direkt im Ortszentrum und beim Sammelplatz einer großen Kinderskischule befindet. Da deshalb natürlich auch zahlreiche Kinder befördert werden, fiel die Entscheidung für eine Kabinen- und gegen eine Sesselbahn.

Die Talstation wurde auf 1 059 m Seehöhe gebaut und ist direkt vom Ortszentrum aus mit einem Personenlift erreichbar. Im Tal wurde neben dem großzügig gestalteten Zutrittsbereich die Abspaltung platziert.

Die Trassenführung ist im Vergleich mit dem Schlepplift völlig neu und führt über den Kinder- und Anfängerbergbereich der Skiregion. Dazu der Generalplaner, die Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co.KG: „Es war schon eine ungewöhnliche Entscheidung, in einem Kinderland eine Kabinenbahn zu errichten. Eine ausgereifte Variantenstudie der langjährigen Planungspartner Melzer & Hopfner aus Bregenz überzeugte die Verantwortlichen, sodass die Entscheidung für diesen schwierigen Schritt einstimmig fallen konnte. Die Reaktion der Gäste ist unisono positiv und bestätigt den mutigen Schritt.“

Dazu wurde die Trasse im Vergleich mit dem Vorgängerlift verlängert. Grund dafür war laut Hinterglemm Bergbahnen die Absicht, „vor allem unseren Nachskifahrern eine



noch attraktivere & längere Flutlichtpiste mit verbessertem Licht bieten zu können“. Im Zuge der Bauarbeiten wurde nämlich auch die Flutlichtanlage erweitert und modernisiert. Die Leistung beträgt jetzt beachtliche 110 LUX, sodass die Pisten entsprechend hell ausgeleuchtet sind.

Auf der rund 1 000 m langen Strecke der „U-Bahn“ werden 8 Stützen passiert. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 6 m/s, sodass im Anfangsbau 2 400 P/h befördert werden können, im Endausbau sollen es dann bis zu 2 800 P/h sein.

Die Bergstation wurde auf 1 373 m errichtet. Hier wurde der Antrieb in Brückenversion platziert. Als Antriebsleistung werden im Anfangsbau rund 371 kW, im Endausbau 407 kW benötigt.

Das Seil mit einem Durchmesser von 47 mm steuerte Fatzer bei, die Kabinen verfügen über Sitzheizung und stammen von CWA. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt in einem ebenerdig ausgeführten Gebäude bei der Bergstation, das sich gut in die Umgebung einfügt.

Die moderne Flutlichtanlage in Hinterglemm.

Technische Daten 8 MGD-S „U-Bahn“ (Klammerwerte Anfangsausbau):

Talstation:	1 059,01 m
Bergstation:	1 373,01 m
Höhenunterschied:	314 m
Förderleistung:	(2 400) 2 800 P/h
Fahrgeschwindigkeit:	6 m/s.
Spurweite Strecke:	5,20 m
Schräge Bahnlänge:	1 000,55 m
Mittlere Neigung:	33,05 %
Fahrzeit:	2,92 min.
Antrieb:	Berg – Brücke
Abspaltung:	Tal
Anzahl Fahrbetriebsmittel:	(28 + 8) 33 + 9 St.
Anzahl Stützenstandpunkte:	8
Motorleistung Betrieb:	(371) 407 kW
Anfahren:	(457) 498 kW
Seildurchmesser:	47 mm

Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt am Berg.



Ausführende Firmen:

Seilbahntechnik/Elekrotechnik:	DOPPELMAYR
Generalplanung:	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft m.b.H. & Co. KG
Örtliche Bauleitung:	Prok. Ing. Sepp Schwabl, BL Toni Gensbichler
Förderseil:	Fatzer
Kabinen:	CWA

Edelstein unter den Bahnen

Mit einem Festakt wurde am 19. Dezember 2010 die „Smaragdbahn“ eröffnet. Damit hat nun auch Bramberg eine direkte Anbindung an die Ski-Arena Wildkogel.



Zwischen den Kitzbüheler Alpen und dem Nationalpark Hohe Tauern liegt die Urlaubs-Arena Wildkogel mit den beiden Gemeinden Neukirchen und Bramberg. Die neue „Smaragdbahn“, die von LEITNER gebaut wurde, verbindet das Ortszentrum von Bramberg (Senningerfeld) mit der Ski-Arena Wildkogel und macht wie in Neukirchen einen bequemen Direktanstieg in den Wintersport möglich, der mit 55 km Pisten und einer rekordverdächtigen 14 km langen beleuchteten Rodelbahn punktet.

Ideen zu dieser Anbindung wurden bereits seit den 70er-Jahren gewälzt, 2010 wurden sie umgesetzt. Investiert wurden rund 17 Mio. Euro. An der Finanzierung beteiligten sich neben den Wildkogelbahnen und dem Land sowohl die Bevölkerung in Form einer Bausteinaktion (550 000 Euro), örtliche Betriebe (2,65 Mio. Euro) und Banken (500 000 Euro) als auch die Gemeinde (3 Mio. Euro). Der Verkauf von Werbe-

flächen auf den Kabinen brachte ebenfalls 1,8 Mio. Euro.

Im Rahmen der Bauarbeiten zur Smaragdbahn wurden zwei neue Kinderbereiche an der Mittel- und Bergstation realisiert, Beherbergungsbetriebe und zusätzliche Infrastrukturprojekte sollen im Bereich der Talstation in den nächsten Jahren folgen. Dafür wurden bereits 50 000 m² Grundfläche für eine weitere touristische Entwicklung umgewidmet. Der Umwelt zuliebe wurde auf dem Wildkogel auch eine moderne Photovoltaikanlage gebaut, mit der rund drei Viertel jener Energie aufgebracht werden kann, die man für den Betrieb der Wildko-

gelbahnen benötigt. Die Aufgabe der „Smaragdbahn“ ist es natürlich vor allem, die bewährte Kabinenbahn in Neukirchen zu entlasten. Dazu soll „die Anzahl der Bustransfers verringert, die Talabfahrten attraktiver und das Kernskigebiet bis zur Mittelstation ‚Waxenegg‘ erweitert werden“, so Rudolf Göstl, Vorstand der Wildkogelbahnen AG. Weiters möchte man die Ersteintritte um rund 10 % steigern, die touristische Entwicklung der Region „Urlaubs-Arena Wildkogel“ durch zusätzliche Angebote und Gästebetten vorantreiben und Arbeitsplätze schaffen, um der Auspendelung entgegen zu wirken.

Der offizielle Spatenstich zur „Smaragdbahn“ erfolgte am 15. Juni 2010, abgenommen wurde die Bahn am 16. Dezember.

Die Details

Ihren klingenden Namen verdankt die 8er-Kabinenbahn einem Smaragdvorkommen im Habachtal, das als Europas einzig relevantes Feld gilt. Um dem Rechnung zu tragen, wurden die Kabinen von SIGMA in einer leuchtend grünen Farbe lackiert. Im Inneren der Fahrbetriebsmittel finden die Fahrgäste gewohnten Komfort, die Wintersportgeräte werden in Köchern an der Kabinenaußenseite transportiert. Die „Smaragdbahn“ wird in 2 Sektionen geführt, die in der Mittelstation „Waxenegg“ mit einer Durchfahrt gekoppelt sind. Für diese Bahnvariante hat man sich entschieden, weil zwar ein Großteil der Fahrgäste vom Tal direkt auf den Berg ins Kernskigebiet bzw. zur weltweit längsten beleuchteten Rodelbahn will, dennoch aber auch Wiederholungsfahrten möglich sein sollten – eine Idee, die von den Gästen mittlerweile auch intensiv genutzt wird.

Im Bereich der Mittelstation wurden der Antrieb für die 1. Teilstrecke mit 2 Gleichstrommotoren und einer Leistung von jeweils 380 kW (Drehzahl 1 541 U/min.) platziert sowie die hydraulische Spanneinrichtung für die Teilstrecke 2. Weiters befinden sich hier 2 Kommandoräume, ein Trafo- und ein Niederspannungsraum, eine Seilbahnhalle sowie sanitäre Einrichtungen.

Der erste Streckenabschnitt wurde völlig neu gebaut, mit der zweiten Teilstrecke wurde der 2er-Sessel-Schartenlift aus den 80er-Jahren ersetzt, der nach seinem Abbau nach Tschechien verkauft wurde. Die gesamte Strecke ist 4,4 km lang.

Die erste Sektion führt über 2 lawinengefährdete Bereiche, sodass eine aufwändige Linienführung mit zwei langen Spannfeldern notwendig wurde. Dazu wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Immoos ein spezielles Bergesystem entwickelt, mit dem die Fahrgäste im Notfall entlang des Seils sicher aus dem jeweiligen Gefahrenbereich gebracht werden können. Zusätzlich wurden die hohen Stützen im



In der Bergstation wurde der Antrieb für die Teilstrecke 2 platziert.



Blick auf die Talstation auf 826 m Seehöhe.

Grenzbereich der Lawinenareale mit dem Seillageüberwachungssystem CPS ausgerüstet. Die Trasse des zweiten Streckenabschnitts entspricht jener des früheren Doppelsessellifts.

In der Talstation wurde die hydraulische Abspannung für die Sektion 1 untergebracht, dazu ein übersichtlich gestalteter Zutrittsbereich mit Kassen. Architektonisch hat man auf eine harmonische Einbindung in die Umgebung Wert gelegt und in der Realisierung mit großzügigen Glasflächen gearbeitet, die dem Gebäude Leichtigkeit und ein offenes Raumgefühl vermitteln.

In der Bergstation wurde der Antrieb für den 2. Streckenabschnitt platziert. Zum Einsatz kommt hier ein Gleichstrommotor mit einer Leistung von 520 kW (Drehzahl 1 541 U/min.).

Befördert werden mit der „Smaragdbahn“ im Anfangsausbau 1 600 P/h, im Endausbau sind 2 000 P/h vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 6 m/s., die Fahrzeit vom Tal auf den Berg 12 min. 34 s.

Technische Daten GD8 „Smaragdbahn“

Seilbahnbau:	LEITNER
Kabinen:	SIGMA
Höhe Talstation:	826 m
Höhe Mittelstation:	1 624 m
Höhe Bergstation:	2 101 m
Höhenunterschied gesamt:	1 275 m
Schräge Länge:	4 400 m
Anzahl Kabinen:	96
Förderkapazität:	2 000 P/h
Fahrzeit (Sektion 1+2):	12 min. 34 s.
Anzahl Stützen:	23
Höchste Stütze:	24 m
Max. Überspannungshöhe:	61 m
Spurweite:	6,10 m
Abstand Kabinen am Förderseil:	108 m
Nennfahrgeschwindigkeit:	6 m/s.
Längstes Spannfeld:	400 lfm.
Antrieb 1. Sektion:	Mittelstation/2 Gleichstrommotoren mit je 380 kW Leistung (Drehzahl 1 541 U/min.)
Antrieb 2. Sektion:	Bergstation/Gleichstrommotor mit einer Nennleistung von 520 kW (Drehzahl 1 541 U/min.)
Abspannung 1. Sektion:	hydraulisch/Talstation
Abspannung 2. Sektion:	hydraulisch/Mittelstation
Verbauter Beton:	16 000 t
Verbauter Stahl:	ca. 800 000 kg
Arbeitsstunden:	120 000

DOPPELMAYR/GARAVENTA: Funifor für Bezau

Seit Anfang November 2010 ist die neue Seilbahn in Betrieb, die von Bezau zur Bergstation Baumgarten führt. Mit der Funifor, die erstmals in Österreich realisiert wurde, setzt man sowohl ein technisches als auch architektonisches Statement.

*Bezau hat die
erste Funifor
Österreichs. Foto:
Salzmann Inge-
nieure ZT GmbH*



Mehr als 50 Jahre war die alte Bezauer Seilbahn unfallfrei in Betrieb, 2014 wäre die Konzession endgültig abgelaufen. Schon seit rund 10 Jahren hatten sich die Verantwortlichen daher Gedanken gemacht, wie die Zukunft aussehen könnte. Viele verschiedene Möglichkeiten wie etwa der Ersatz der alten Bahn durch eine oder 2 neue Pendelbahnen wurden angedacht, Nutzung, Frequenz und Kosten kalkuliert und überprüft.

Eine neue Platzierung der Bergstation hinter dem Felsehturm brachte

schließlich die Entscheidung. Da durch die veränderte Streckenlänge die Mittelstation „Sonderdach“ tatsächlich nicht mehr in der rechnerischen Mitte lag, ein Ausstieg aber unbedingt als nötig erachtet wurde, entschied man sich für eine einspurige Bahn mit nur einer Kabine. Die Salzmann Ingenieure ZT GmbH war für die gesamte Seilbahnanplanung sowie die Seil- und Längenschnittberechnung zuständig. Dazu Dipl.-Ing. Stephan Salzmann: „Die Seilbahn Bezau ist eine klassische Ausflugsbahn mit vielen Betriebsta-

gen, geringer durchschnittlicher Auslastung und einem sehr gemischten Nutzerprofil. Projektziel war ein multifunktionales Seilbahnsystem, das geringe Betriebskosten mit komfortabler Beförderung vereinigt und die bestehende Zwischenstation am Sonderdach berücksichtigt. Das System der alten Bahn, eine Pendelbahn mit 2 abgewinkelten, ungleichen Teilstrecken, ließ sich aus Kostengründen im größeren Maßstab nicht realisieren, Umlaufbahnsysteme schieden ohnedies aus. Den Durchbruch brachte eine alternative Situierung der Berg- und Talstation, die eine geradlinige Trassenführung ermöglichte. Durch die Reduktion auf eine einspurige Pendelbahn wurde auch das Problem der ausmittigen Zwischenstation gelöst. Bei der Planung und Realisierung lagen die Herausforderungen vor allem in der formschönen und kostengünstigen Umsetzung des Architektenentwurfs und in der seilbahntechnischen Berechnung des komplexen Funifor-Systems.“

Für den Bau der Funifor, die in Österreich erstmals zum Einsatz kommt, zeichnete DOPPELMAYR verantwortlich. Die Beweggründe für das System bringt Fidel Meusburger, Geschäftsführer der Bergbahnen Bezau, auf den Punkt: „Die so genannte Funifor-Bahn hat den großen Vorteil, dass sie aufgrund der großen Spurbreite der 2 Tragseile extrem windstabil und mit einem sehr niedrigen Gehänge ausgestattet ist. Die Kabine hat eine Kapazität von 60 Personen, die Bahn eine Förderleistung von 360 Personen pro Stunde. Der Nachteil des höheren Energieaufwandes bei Bergfahrten wird durch Stromproduktion und Einspeisung ins VKW-Netz bei Talfahrten ausgeglichen.“

Ende Februar 2010 konnte die Bauverhandlung erfolgreich abgeschlossen werden, das Einreichprojekt für die erste Funifor in Österreich wurde vom BmVIT genehmigt. Investiert wurden insgesamt 8,5 Mio. Euro.

Technische und architektonische Highlights

Wie die Vorgängerbahn führt auch die Funifor von DOPPELMAYR von Bezau über die Mittelstation Sonderdach zur Bergstation Baumgarten, allerdings mit leicht veränderter Positionierung der Tal- und der Bergstation. Von der Bergstation aus gelangt man über eine neue Ski-Verbindung direkt in das familienfreundliche Skigebiet Andelsbuch-Niedere mit 20 km präparierten Skipisten, 2 Doppelsesselbahnen und 5 Schleppbahnen.

Die Talstation wurde auf 680 m Seehöhe errichtet. Hier wurden der Antrieb sowie die Abspaltung des Zugseils untergebracht. Durch die Linie 34 wurde die Talstation der Funifor an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden, sodass die Seilbahn im Stundentakt mit dem öffentlichen Bus erreichbar ist.

Die Mittelstation wurde auf 1 204 m Seehöhe gebaut, die Bergstation auf 1 645 m Seehöhe. Neu gebaut wurde im Bereich der Bergstation auch das Panoramarestaurant, für das ein Architekturwettbewerb durchgeführt wurde. Umgesetzt wurde das Siegerprojekt von Dipl.-Ing. Bernd Frick und Mag. Markus Innauer: „Das Seilbahnprojekt Bergbahnen Bezau muss als ganzheitliches Projekt am Berg gesehen werden. Ein Projekt, das sich mit seiner Schlichtheit an der Landschaft ori-



entiert und somit optimal in dieselbe eingebunden ist, sich sanft in die Landschaft integriert und sich auf das Wesentliche beschränkt. Die neuen Seilbahnbauten in Bezau zeichnen sich daher durch den sensiblen Umgang mit der sie umgebenden Natur aus.“

Das Restaurant verfügt innen über 150 Sitzplätze und 250 Sitzplätze auf der Terrasse. Auf dem begehbaren Dach hat der Gast einen beeindruckenden 360°-Rundumblick über den Bodensee, die Schweizer Berge und die Höhen des hinteren Bregenzerwaldes. Das Panoramarestaurant hat grundsätzlich die gleichen Öffnungszeiten wie die Funifor. Darüber hinaus besteht aber die Möglichkeit, auf Anmeldung Abendveranstaltungen mit Sonderfahrten durchzuführen.

Sowohl die Funifor als auch das Restaurant wurden behindertenge-

recht realisiert. Dazu wurden im Zuge der Bauarbeiten auch die Wasser- und Kanalleitungen von Bezau auf die Baumgarten verlegt sowie die Hochspannungsleitungen in die Erde verkabelt.

Die Funifor-Kabine stammt von CWA und bietet 60 Personen Platz. Die Fahrgeschwindigkeit der Bahn liegt bei 12 m/s, sodass 360 P/h befördert werden können. Auf der 2170 m langen Strecke, die in 5,2 min. zurückgelegt wird, werden 2 Stützen passiert.

Winterwanderer finden sowohl von der Mittelstation Sonderdach als auch von der Bergstation Baumgarten ausgehend ein abwechslungsreiches Wanderwegenetz. Ideal ist die Region auch für Paragleiter, Drachenflieger und Freerider. Für Rodelfreunde startet von der Bergstation aus eine 3,6 Kilometer lange Waldabfahrt Richtung Sonderdach. **dwl**

Auf 1 645 m Seehöhe wurde die Bergstation gebaut.

Fotos: BB Bezau

Im Tal wurden Antrieb und Abspaltung untergebracht.

Technische Daten FUF Bezau

Talstation:	680 m
Mittelstation:	1 204 m
Bergstation:	1 645 m
Schräge Länge:	2170 m
Fassungsvermögen Kabinen:	60 P
Fahrgeschwindigkeit:	12 m/s
Fahrzeit:	5,2 min.
Förderleistung:	360 P/h
Stützen:	2
Antrieb:	Tal
Abspaltung Zugseil:	Tal
Anzahl Kabinen:	1



LEITNER TECHNOLOGIES: **Hightech über den Dächern von New York**

Die Roosevelt Island Tramway gehört zu den Attraktionen von New York, die über die Grenzen der Stadt hinaus bekannt geworden sind. 2010 wurde die Pendelbahn erneuert und dem modernen Stand der Technik angepasst. Der Auftrag dazu ging an den französischen Seilbahnbauer POMA, der seit 10 Jahren zur Unternehmensgruppe LEITNER TECHNOLOGIES gehört.



Modernste Seilbahntechnik für den urbanen Raum demonstriert New York mit der Roosevelt Island Tram. Foto: LEITNER TECHNOLOGIES

1976 wurde die Roosevelt Island Tramway als Luftseilbahn gebaut, die Roosevelt Island mit Manhattan verbindet. Genauso wie die Portland Aerial Tram dient sie dem Personennahverkehr. Ursprünglich war die Seilbahn nur als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der geplanten U-Bahn gedacht. Deren Bau unter dem East-River verzögerte sich jedoch um einige Jahre, sodass sich die Roosevelt Island Tram bis 1989 zur Inbetriebnahme der New York Subway bereits zu einer Attraktion für Touristen und Einheimische entwickelt hatte, auf die man nicht mehr verzichten wollte. Nach mehr als 30 Jahren im Einsatz, in denen mehr als

60 Mio. Fahrgäste transportiert wurden, entschloss sich die Betreibergesellschaft Roosevelt Island Operating Corporation RIOC dann zu einer Modernisierung. Die Ausschreibung konnte POMA/LEITNER TECHNOLOGIES 2008 für sich gewinnen. Investiert wurden in der Folge 17 Mio. Dollar.

Die Durchführung der Bauarbeiten stellte POMA vor große Herausforderungen. So waren die Bauauflagen ausgesprochen streng, der zeitliche Rahmen knapp bemessen. Schließlich musste man u. a. die nahe gelegene Queensboro-Bridge in die Koordination und das Baumanagement einbeziehen. Die Verkehrswege der Umgebung, die täglich von Tausenden New Yorkern frequentiert werden, durften nicht behindert oder gefährdet werden. Nach 9-monatiger Bauzeit und der Abnahme durch das Department of Labour war es dann am 30. Novem-

ber 2010 so weit: Die neue Roosevelt Island Tramway konnte offiziell in Betrieb gestellt werden. Zu den Feierlichkeiten war auch Michael Seeber, Präsident LEITNER TECHNOLOGIES, nach New York gereist. Er betonte in seinen Grüßworten die Bedeutung der Bahn für den Einsatz von seilgezogenen Systemen im urbanen Bereich: „Dieser Auftrag bzw. die Realisierung dieses Projektes ist ein weiteres wichtiges Indiz dafür, dass Seilbahnen auf spezifische Mobilitätsbedürfnisse – in diesem Fall auf die Einbindung in das urbane Verkehrsnetz von New York – bestens eingehen und äußerst moderne und wirtschaftliche Lösungen für den öffentlichen Nahverkehr darstellen.“

Die Seilbahn wird von Leitner-Poma Of America Inc., der amerikanischen Niederlassung von POMA/LEITNER TECHNOLOGIES, auf Grundlage eines fünfjährigen Vertrags mit der RIOC betrieben und gewartet.

Technische Daten Pendelbahn New York

Seilbahnbau:	POMA/LEITNER TECHNOLOGIES
Länge:	960 m
Anzahl Kabinen:	2
Fassungsvermögen einer Kabine:	110 Personen
Förderleistung:	1 500 Fahrgäste/Stunde/Richtung
Nenngeschwindigkeit:	8 m/s. d. h. 30 km/h
Fahrtdauer:	ca. 3 min.
Gesamtkosten der Bauarbeiten:	17 Mio. Dollar



Die Fahrgäste schweben in SIGMA-Kabinen in nur 3 Minuten von Manhattan auf die Roosevelt Island. Foto: SIGMA

Höchstmaß an Sicherheit und Effizienz

Die Strecke zwischen Roosevelt Island und Manhattan ist 950 m lang und verläuft über zwei Stützen. Die Fahrzeit in den modernen SIGMA-Kabinen, die 110 Personen transportieren können, beträgt bei einer maximalen Geschwindigkeit von 8 m/s. (30 km/h) 3 Minuten. Damit ist die neue Pendelbahn um rund 1,5 Minuten schneller als ihre Vorgängerin.

In der Stunde können so 1 500 Personen pro Richtung befördert werden, wobei mit einer durchschnittlichen täglichen Frequenz von rund 5 000 Personen gerechnet wird. Die Position der vorhandenen Stationen wurde beibehalten, dazu die Position der 3 Stützen. So ist das Terminal in Manhattan direkt dem Queensboro Bridge Plaza vorgelagert. Die Station auf Roosevelt Island befindet sich an der Main Street, also am südlichen Ende der Insel.



Die Pendelbahn von New York benötigt keine Bergebahn, weil das System redundant ausgeführt wurde.
Foto: SIGMA

Eine technische Besonderheit der Roosevelt Island Tram ist es, dass es sich um zwei parallel laufende, von einander völlig unabhängige Systeme handelt. Jede der beiden Kabinen wird auf einer eigenen Strecke geführt und von einem eigenen Antrieb bewegt. Damit ist auch jede Kabine in der Lage, unabhängig von der anderen in jede gewünschte Richtung zu fahren.

Auf diese Weise können etwa beide Kabinen in der Rushhour in die gleiche Richtung bewegt werden, um dann dem erhöhten Fahrgaststrom gerecht zu werden. In betriebschwachen Zeiten ist man in der Lage, ein System für Wartungszwecke außer Betrieb zu stellen, während Personen in der zweiten Kabine weiterhin befördert werden können. So kann der Bahnbetrieb optimal an die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

Um den Bahnbetrieb und den Fahrkomfort auch bei hohen Windgeschwindigkeiten zu gewährleisten, laufen die Kabinen auf Doppel-Tragseilen, wobei die Spur extra breit gehalten wurde. Der Abstand zwischen den Seilen einer Kabine beträgt 4,2 m, jener zwischen den beiden Systemen 2,3 m. Diese Anordnung gewährleistet eine außergewöhnlich hohe Stabilität der Kabinen, auch das Ein- und Ausfahren in die Station verläuft ruhig.

Eine Bergebahn musste nicht vorgesehen werden. Durch die redundante Ausführung aller sicherheitsrelevanten Komponenten können die

Kabinen auch beim Ausfall einer Komponente sicher in die nächstgelegene Stationen gebracht werden.

Crystal Cabins von SIGMA

Bereits seit vielen Jahren sind die Diamond-Kabinen von SIGMA, des französischen Tochterunternehmens von LEITNER TECHNOLOGIES, im Alpenraum ein Begriff. So konnte der Hersteller sein Know-how in den größten Skigebieten Europas unter Beweis stellen. In den letzten Jahren ist es darüber hinaus gelungen, das Einsatzspektrum der Kabinen auf den Freizeit- und Transportsektor sowie Anwendungen im urbanen Bereich auszudehnen.

Von Medellín/Kolumbien, wo in SIGMA-Kabinen jeden Monat 1 Million Passagiere transportiert werden, über London, wo das futuristische Design der Wagons maßgeblich zum Erfolg des bekannten Riesenrades „London Eye“ beiträgt, bis nach Hongkong kann SIGMA beträchtliche Erfolge verzeichnen. So konnte man in den letzten 5 Jahren seinen Umsatz nahezu verdreifachen, wobei 75 % aus dem Export erwirtschaftet werden.

Der jüngste Coup mit 2 Vier-Sterne-Kabinen des Typs Crystal für die New Yorker Seilschwebebahn reiht sich nahtlos in die interessanten Aufträge der letzten Jahre ein. Die Kabinen bieten 110 Personen bequem Platz und profitieren von den weltweit gesammelten Erfahrungen. Breite Panoramafenster sorgen für einen unvergesslichen Ausblick auf die Skyline von Manhattan, die moderne Ausstattung der Crystal Cabins macht eine Fahrt zum Erlebnis.

Noch mehr urbane Bahnen

Das Interesse an urbanen Einsätzen für seilgezogene Systeme zeigt sich an einer Reihe neuer Aufträge. So wird LEITNER TECHNOLOGIES in Santiago de Cali/Kolumbien eine 10er-Kabinenbahn bauen, mit der 3 000 P/h befördert werden können. In Frankfurt baut LEITNER am Flughafen die „Skylink-Minimetro“. Hier soll eine Strecke von 300 m in nur einer Minute zurückgelegt werden. Zum Einsatz kommen werden 2 Kabinen, die jeweils 50 Personen Platz bieten. **dwl**

Melzer & Hopfner über neue 8EUB auf der Reiteralm **Erschließung des Preuneggtales perfekt**

Nach dem Bau der revolutionären Silver-Jet Bahn im Jahre 2005 setzte die Reiteralm in Pichl wiederum neue Akzente. Die Erschließung des Preuneggtales mit einer topmodernen 8-er Kabinenbahn von Doppelmayr setzt selbst im erfolgsverwöhnten Ennstal neue Maßstäbe. Die Anlage besticht sowohl technisch als auch architektonisch und legt die Latte für die Mitbewerber deutlich höher. Die Baukosten beliefen sich auf ca. € 8,5 Mio., die Bauzeit betrug 6 Monate.



Die neue 8 EUB Preunegg Jet auf der steirischen Reiteralm in Pichl erschließt skitechnisch ein ganzes Tal. Fotos: Reiteralm BB GmbH

Das Skigebiet Reiteralm ist eines der ältesten und gleichzeitig attraktivsten im Land Steiermark. Gemeinsam mit den Welt-Cup-Gebieten Planai-Hochwurzen, Hauser Kaibling und einigen kleineren Gesellschaften bildet man die Schladming-Dachstein-Region mit der 4 Berge-Skischaukel. Die Reiteralm ist ein sehr interessanter Skiberg, weil er neben Schneesicherheit auch ein

Pistenangebot für alle Gästebereiche bietet. Selbst der ÖSV und viele internationale Skiverbände schätzen die Qualität der Reiteralm als Trainingsgebiet. Die Zubringersituation ins Skigebiet wurde bereits im Jahre 2005 mit der spektakulären Silver-Jet Bahn an internationale Standards angepasst. Permanente Investitionen in Beschneiung und Pisten folgten in den darauffolgenden Jahren, so dass die Reiteralm österreichweit als richtungsweisendes Skigebiet gilt. Mit der Erschließung des Preuneggtales und der gleichzeitigen Aufwertung des östlichen Skigebietsbereiches um den ehemaligen Holzerlift gelang der Gesellschaft abermals ein sensationeller Coup.

Professionisten

Generalplanung:	Melzer & Hopfner Ingenieurgesellschaft mbH & Co.KG, Bregenz
Mitarbeiter:	Glanznig Harald
Seilbahntechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Elektrotechnik:	Doppelmayr, Wolfurt
Förderseil:	Fatzer, Romanshorn
Kabinen:	CWA, Olten
Örtliche Bauleitung:	BL Sieder Hubert BL Fischbacher Karl

Zusätzlich neue Piste geschaffen

Mit einer Gesamtinvestition von ca. € 15,Mio. – der größten seit Bestehen des Unternehmens – schuf die Gesellschaft eine topmoderne 8-er Kabinenbahn und eine neue Piste mit ca. 2,5 km Länge bzw. 20 ha Fläche. Selbstverständlich top beschneit (mit SUFAG-Schneemaschinen – vgl. Extra-Bericht) und damit eine aufsehenerregende Erweiterung des Skiraumes um 20 %. Die Verantwortlichen der Gesellschaft, allen voran der äußerst rührige GF. Mag. Wolfgang Habersatter, vertrauten wiederum den langjährigen Planungspartnern Melzer & Hopfner, welche mit einem ausgereiften Konzept überzeugen konnten.

Beide Stationsgebäude passen sich harmonisch in die umliegende Landschaft ein und erscheinen für den Gast wohltuend kompakt und stimmig – trotz riesiger Bauvolumina, die gekonnt ins Gelände eingebaut wurden.

Optimaler Fahrkomfort

Aber auch die technische Anlage besticht durch optimalen Fahrkomfort. Elegante 8-er Kabinen von CWA mit ebenem, rollstuhlgerechtem Einstieg sowie Stehhöhe bieten höchsten Standard. Als besonderes Komfortzuckerl sind alle Kabinen mit Lederpolsterung inkl. Sitzheizung ausgestattet – ein Novum in der Steiermark. Die seilbahn- und elektrotechnischen Komponenten stammen von Doppelmayr, das Förderseil wurde von Fatzer geliefert. Das technische Konzept sieht einen Brückenan-



Das Talstationsgebäude erscheint trotz großen Bauvolumens für den Gast wohltuend kompakt und stimmig.



Gekonnt ins Gelände eingebaut wurde auch die Bergstation auf 1740 m Höhe.

Technische Daten 8 EUB PREUNEGG-JET	
Förderleistung:	2403 P/h
Fahrgeschwindigkeit:	6,00 m/s
Folgezeit:	11,98 s
Gehängeabstand:	71,90 m
Fassungsraum Kabinen:	8 Pers.
Spurweite Strecke:	5,20 m
Höhe Talstation:	1042,61 m ü.d.A.
Höhe Bergstation:	1748,01 m ü.d.A.
Höhenunterschied:	705,40 m
Horizontale Bahnlänge:	2102,00 m
Schräge Bahnlänge:	2217,20 m
Mittlere Neigung:	33,56 %
Fahrzeit:	6,29 min
Antrieb:	Berg Brücke
Abspannung:	Tal
Anzahl Fahrbetriebsmittel:	62 + 8 Stk.
Anzahl Stützen:	15 Stk.
Motorleistung Betrieb:	734 kW
Anfahren:	905 kW
Seil Dm:	52/ 6x36/ 2160 mm

trieb am Berg und eine hydraulische Abspannung im Tal vor. Der Kabinenbahnhof ist im Tal platziert. Der Ausbau auf die besonders hohe Förderleistung von 2400 p/h soll dem

Gast einerseits viel Platz bieten und andererseits in Zukunft einen zusätzlichen Gästestrom bewältigen. Die Kollaudierung erfolgte am 10.11.2010 durch das BMVIT, die of-

fizielle Eröffnung fand am 11.12. 2010 statt. Zahlreiche Prominenz aus Politik und Wirtschaft unterstrichen mit ihrer Anwesenheit die Wichtigkeit des Projektes für die gesamte Region. Lobende Worte der Festredner galten als kleines Dankeschön an alle Verantwortlichen. **wm**

LIMITED EDITION

KraftClackel.

Der neue Bearcat Z1 Limited Edition ist ein echtes Zugptera - und allen schweren Aufgaben gewachsen.

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

SNOPEX
sa

CH-6828 Balerna
Tel. +41 91 646 17 33
Fax +41 91 646 42 07
sales@snopex.com
www.snopex.com

 **HOLLEIS**
SNOWMOBILES & QUADS

A-5751 Maishofen
Saalfeldner Str. 41
T 06542 / 683 46-0
E office@holleis.net
I www.holleis.net

Standseilbahn ersetzt Einersessel Mit Komfort zur Raschötz-Alm

Gemeinhin denkt man bei Ersatzbauten für betagte Einersessel an schnelle, frequenzstarke Umlaufbahnen aus den Vierer- oder Sechser-Katalogen der großen Hersteller. Aber eine eigens projektierte Standseilbahn? Mit der neuen Raschötz-Bahn in St. Ulrich im Südtiroler Grödner Tal beweist Doppelmayr-Garaventa einmal mehr, dass bodengebundene Systeme ihre langfristigen Wirtschaftlichkeitsvorteile gerade bei spezifischen Beförderungsansprüchen ausspielen können.



Die knapp 2400 m lange neue Raschötz-Bahn führt entlang des Naturparks Puez Odle. Die 280 m lange Stahlbrücke über den Taleinschnitt misst am höchsten Punkt etwa 20 Meter.

Eingehende Projektierung

Seit 1952 führt die Raschötz-Bahn aus dem Ortskern von St. Ulrich auf die knapp 2200 m hoch gelegene Raschötz-Alm. Sie bringt ganzjährig Wanderer in das attraktive Gebiet am Rande der Natura-2000-Schutzzone „Naturpark Puez Odle“ und Gäste zu den hochgelegenen Gastronomie- und Hüttenbetrieben, unter anderem auch das von der Gemeinde St. Ulrich neu erbaute „Schutzhäus Resciesa“ mit 50-Betten-Lager. Im Winter bedient sie mit der rund 6 Kilometer langen, beschneiten Naturrodelbahn ein wichtiges touristisches Angebot und ermöglicht Skifahrern über eine Anbindung an die nahegelegene Segeda-Bahn auch den Einstieg in die „Sella Ronda“.

Bis 2009 versah eine Einer-Sesselbahn diese wichtigen Zubringerdienste. Gut 25 Minuten dauerte die zugige Fahrt über rund 2400 m und entsprach damit nach Ablauf der Betriebsbewilligung nicht mehr den heutigen Anforderungen an Komfort und Sicherheit. Entsprechend handelten die Verantwortlichen der unabhängigen Sessellift Raschötz GmbH um Geschäftsführer und Hauptanteilseigner Peter Comploj und mach-

ten sich vor fünf Jahren mit Unterstützung ihres angestammten technischen Beraters Ing. Klaus Zuber auf die Suche nach einer tragfähigen Ersatzlösung. Technisch boten sich eine kuppelbare Einseilumlaufbahn, eine Pendelbahn und eine Standseilbahn an. In der Bewertung zählten neben wirtschaftlichen Aspekten vor allem der Landschaftsschutz und die spezifischen Betriebsanforderungen in St. Ulrich.

Das Rennen machte schließlich raumsparend und landschaftlich unauffällig das Konzept einer Standseilbahn. Die Technologie verkehrt stützenlos auf der alten Lifttrasse auf Gemeindegrund entlang der Naturpark-Schutzzone und ermöglichte die problemlose Realisierung der Stationsgebäude im bebauten Ortskern sowie unmittelbar an der beste-

henden Berginfrastruktur. Das Geländeprofil erwies sich mit Maximalsteigungen von rund 25 Grad (ca. 36 %) als ideal und erforderte lediglich den Bau einer 280 m langen Brückenquerung sowie eines 90 m langen Tunnels im Wohnumfeld der Talstation. Auch die für den Rodelbetrieb bei mangelnder Schneelage wichtige Mittelstation konnte im Gegensatz etwa zur Pendelbahnlösung leicht realisiert werden: sie liegt heute unauffällig zwischen den Ausweichen und bleibt im Sommer ungeutzt. In der Wirtschaftlichkeit punktete das bodengebundene Konzept gegenüber einem kuppelbaren System insbesondere mit langfristig geringeren Betriebskosten über eine ungleich längere Lebensdauer.

Rekordwerte bei Förderleistung oder Frequenz waren in St. Ulrich ohnehin nicht vorrangig, betrachtet man die Vorgaben des alten fixen Einersessels mit nominell 300 P/h – angesichts des überwiegenden Fußgängeranteils jedoch eher effektiv 200 P/h. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 10 m/s befördern die beiden 90-Personen-Waggons heute rechnerisch maximal 828 p/h in knapp 5 Minuten zum Berg – im Normalbetrieb von 6 m/s pendelt sich dies auf rund 500 p/h in etwa sieben Minuten ein. Dabei bieten gut zugängliche Perrons und die mit 2 x 4 Schiebetüren versehenen beheizten Gangloff-Kabinen einen hohen Komfort für die Passagiere und dank Klapp-Sitzbänken viel Platz für Rodel oder Bikes. Im Winter verkehrt die Bahn von 9–17 Uhr im Sommer von 8.30–18 Uhr. Bei Abendveranstaltungen im angrenzenden Chalet-Restaurant Raschötz-Alm fährt man auf Anfrage zusätzlich von 19–23 Uhr.



Die neue Bergstation passt sich harmonisch in die Architektur des bestehenden Chalet-Restaurants Resciesa ein. Das Haus steht unter der Leitung von Marianne Schenk, der Ehefrau von Peter Comploj, Geschäftsführer der Sessellift Raschötz GmbH.

Nur im Winter ist die Mittelstation zwischen den Ausweichgleisen besetzt. Der Zugang erfolgt durch die Unterführung für den Wander-/Rodelweg.

Ein Jahr Bauzeit

Den Zuschlag zum Bau der neuen Bahn erhielt Doppelmayr-Garaventa – genauer die Garaventa AG für die seilbahntechnische Konstruktion in Zusammenarbeit mit den Funitec-Steuerungsspezialisten von Doppelmayr-Italia für den elektromechanischen Teil. Antrieb und Steuerung der Anlage sitzen am Berg, wobei die Bahn im Ein-Mann-Betrieb aus den beiden Kommandoständen in Berg- und Talstation bzw. aus den Kabinen heraus gefahren werden kann. Die Datenkommunikation läuft über eine gemeinsam mit der neuen 20-kV-Stromversorgung verlegte LWL-Verbindung. Kabinen und Stationen werden per separater Videoinstallation überwacht.

Mit den umfangreichen Bauarbeiten nach Abbruch der alten Sesselbahn im September 2009 beauftragte die Gesellschaft regionale Unternehmen. So wurden alle Stationsbauten nach Plänen der ansässigen Architekten und Ingenieure Armin Kostner und Hannes Stuffer neu

erstellt. Aushub- und Fundamentarbeiten entlang der Trasse sowie den Bau der 280 m langen Stahlbrücke-Talquerung übernahmen die regionalen Spezialisten Wieser bzw. Raffel. Mit der Verlegung der Fahrbahn wurde die Leonhard-Weiss-Tochter Travetto betraut.

Mitte September 2010 konnte die neue Raschötz-Bahn für die letzten Sommersaison-Wochen ihren Betrieb aufnehmen – im Tal zunächst noch ohne betriebsfähigen Steuerstand im Stations-Rundbau, der erst Mitte Dezember fertig gestellt wurde. Rechtzeitig zum Start der Wintersaison erfolgte dann die Endabnahme der Komplettinstallation.

Gute Perspektiven

Rund 110 000 Fahrten verzeichnete der ehemalige Raschötz-Einersessel im Jahresmittel von Wintersaison (Mitte Dezember bis Mitte/Ende März) und Sommerbetrieb (Mitte Juni bis Mitte Oktober). Eine Frequenzsteigerung von 70 Prozent ist Grundlage für die langfristige Wirtschaftlichkeit der 10-Millionen-Euro-Investition. „Trotz eines für Saison sehr schlechten Wetters haben wir schon in den ersten Betriebswochen sehr gute Erfahrungen gemacht“, unterstreicht Peter Comploj. „Ab Weihnachten, mit der Eröffnung der Talstation und des Rodelbetriebs zur Mittelstation hat die Bahn dann richtig eingeschlagen. Bis Mitte Januar konnten wir bereits so viele Fahrten verbuchen, wie wir bisher in einer gesamten Wintersaison erreichten.“



Die Bergstation beherbergt die komplette Antriebs- und Steuerungseinheit mit Notstromversorgung.



Freuen sich über eine gelungene Startphase der neuen Bahn (v.l.): Betriebsleiter Edelbert Senoner und Raschötz-Geschäftsführer Peter Comploj. Fotos: P.Comploj (1), tb

Technische Daten

Schräge Länge:	2 388 m
Talstation:	1 300 m
Bergstation:	2 123 m
Höhenunterschied:	823 m
Maximale Steigung:	25,2°
Lage Antrieb:	Berg
Nennleistung:	700 kW
Fahrzeuge/Personen:	2 / 90
Geschwindigkeit max.:	10 m/s
Fahrzeit:	5 min
Förderleistung (max.):	828 P/h

tb

Garaventa zieht Bilanz

Neue Gipfel: Ab Sommer 2011 verwirklicht Garaventa mit der Cabrio-Bahn am Stanserhorn ein komplett neues Seilbahn-Konzept.

Aus der Schweiz für die Welt



Gut zwei Wochen nach der Mutter-Holding (wir berichteten) lud auch die Garaventa AG Mitte Dezember zur Bilanz-Pressekonferenz. Wie die Gesamtverantwortlichen der DOPPELMAYR-Gruppe zeigten sich auch die Goldauer „Spezialbahner“ allgemein befriedigt über den Geschäftsverlauf, der nach wie vor von einem starken Schweizer Heimmarkt, aber auch von weltumspannenden Aktivitäten in den vielfältigsten Seilbahntechnologien geprägt ist.

Seit 2002 zählt die Garaventa AG zur Doppelmayr-Gruppe. Mit Hauptsitz in Rotkreuz und insgesamt vier Standorten in allen Landesteilen ist das traditionsreiche Unternehmen weiterhin führend im Schweizer

Markt. „Von den 30 allein von Garaventa im Jahre 2010 weltweit realisierten Anlagen stehen 22 Anlagen in der Schweiz“, stellt Garaventa-CEO Istvan Szalai fest und unterstreicht damit die Bedeutung des

Heimmarkts für sein Unternehmen. Als internationales „Kompetenzzentrum“ für die großen Pendelbahn-, Standseilbahn- und Materialseilbahnsysteme ist Garaventa zudem umfassend weltweit aktiv: Gut 25 % des 2009/10 innerhalb der gesamten Doppelmayr-Garaventa-Gruppe erwirtschafteten Umsatzes von 603 Millionen Euro entfallen auf die Schweizer, was umgerechnet einem Umsatz von 200 Millionen Franken entspricht. Derzeit beschäftigt die Garaventa AG 364 Mitarbeiter – weltweit arbeiten rund 2600 Menschen in 33 Ländern unter dem Doppelmayr-Garaventa-Dach.

Bei aller Internationalität und global orientiertem Seilbahn-Knowhow – in der Schweiz setzt Garaventa nach wie vor auf große Kundennähe und eine starke Verwurzelung im Markt. Neben der Zentrale in Goldau stellen heute Niederlassungen in Thun/



Zuhause stark:
Garaventa-CEO
Istvan Szalai
bekennt sich
zum Schweizer
Heimmarkt.



Schweizer Inter-
nationaler:
Garaventa-
Verkaufsdirektor
Peter Baumann
mit erfolgreicher
Bilanz.

Gwatt, Sion und Schwanden Kundenbetreuung und Service sicher. Dabei bietet Garaventa neben der reinen Seilbahntechnologie auch umfassende Gesamtlösungen inklusive Bautechnik oder Nebenanlagen und koordiniert die Leistungen bewährter nationaler oder regionaler Partner.

Innovationen, Visionen und Rekorde

Zahlreiche neue Schweizer Bahnen stellte denn auch Marketing- und Verkaufsdirektor Peter Baumann in den Mittelpunkt seiner Neubauten-Präsentation. Dabei verwies er vor allem auch auf innovative Detaillösungen, die auf Kundenwunsch oder im Zuge der ständigen Weiterentwicklung im Hause Garaventa realisiert wurden. Darunter zum Beispiel die W-Lan-gestützte Gäste-Information über Bildschirme in den Kabinen der neuen 8er-Gondelbahn Canols-Scharmoin in Lenzerheide oder die neuen „Kindersessel“ mit Schließbügelautomatik, die bei der neuen kuppelbaren 4er-Sesselbahn Bettmeralp-Blausee zum Einsatz kommen.

Auch an der Wirtschaftlichkeit bestehender Bahnen hat Garaventa 2010 gearbeitet: so bringen jetzt 10 zusätzliche Kabinen an der 6er-Gondelbahn Grindelwald-First nicht nur die morgend- und abendliche Zubringerleistung auf drei Sektionen von 1 200 p/h auf 1 350 p/h. Ein spezieller Betriebsmodus mit ausschließlichem Umlauf der zehn Extra-Kabinen über die Mittagszeit auf der höchsten Sektion Schreckfeld-First steigert zudem die „Beschäftigungs“-Kapazität im frequenzstarken Pistenbereich auf 1 800 p/h.

Das Novum CabriO

Gerade die Anforderungen und Ansprüche der Schweizer Kunden sind für Garaventa immer wieder Antrieb und letztlich Referenz für Hochleistungen in Seilbahnbau und -entwicklung. Prominent belegen das die Materialseilbahnen am Kraftwerk Linth-Limmern mit ihren aktuellen Weltrekordlasten von 30 bzw. 40 Tonnen. Eher streng behütet bleibt derzeit noch das Garaventa-Novum „CabriO“: auf dem „langen Weg von der Idee zur fertigen Seilbahn“ (O-Ton: Istvan Szalai) gestattete man



Für Mensch und Maschine: Die Garaventa-Anlagen für das Kraftwerk Linth-Limmern setzen Maßstäbe bei Materialseilbahnen.



Noch ein Rekord: Mit der armenischen Anlage Halidzor-Tatev realisierte Garaventa 2010 die weltweit längste Pendelbahn in einer Sektion (schräge Länge: 5 765 m). Fotos: Garaventa AG, tb

nur „Off-record“ einen Einblick in die freilich weit fortgeschrittenen Entwicklungsarbeiten am Projekt der Stanserhorn-Bahn AG. Ab Mitte 2012 werden auf der bestehenden Trasse Kälti-Stanserhorn zwei 60-Personen-Kabinen mit frei zugänglichem „offenem Sonnendeck“ ver-

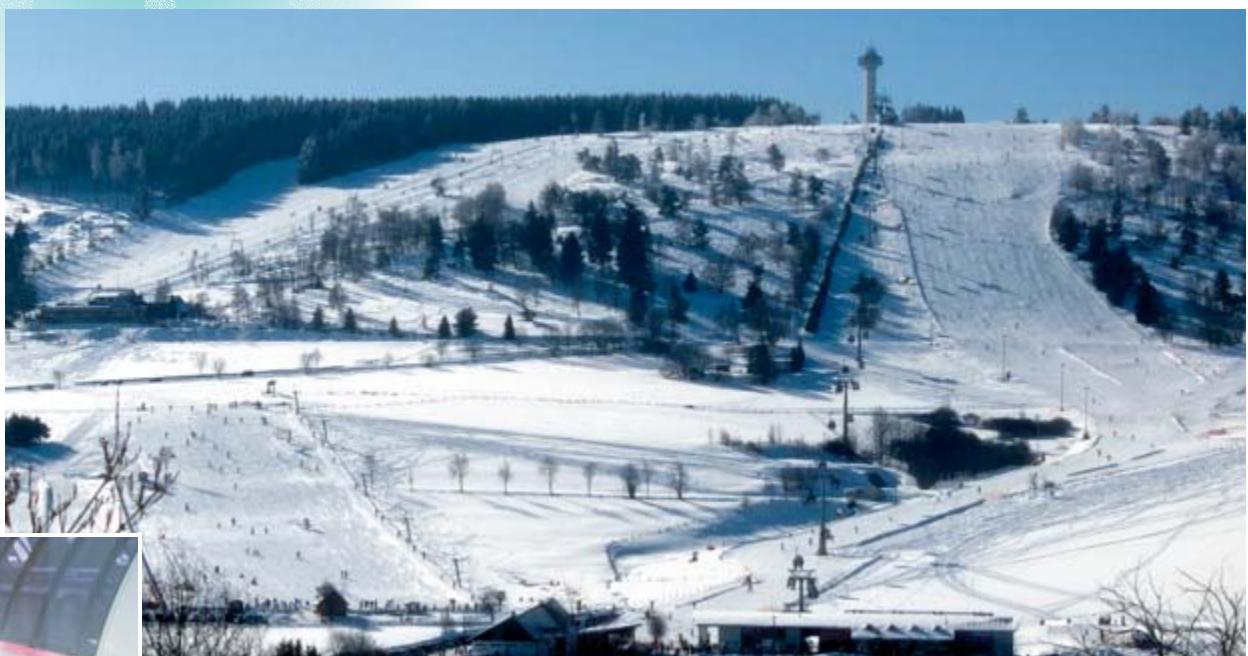
kehren. Garaventa entwickelte dafür nicht nur ein neuartiges Doppelspur-Laufwerk mit mittig aufgehängtem Pendelrahmen, sondern passt die Weltpremiere mit Baubeginn im Sommer dieses Jahres auch in die bestehende Substanz der Stationsbauten am Stanserhorn ein. **tb**

Interview SERIE: 77

Jörg Wilke, GF Ettelsberg-Seilbahn GmbH & Co. KG: „Zentrale Herausforderung ist die ganzheitliche Weiterentwicklung!“

Das Willinger Skigebiet liegt zwischen 560 und 830 m ü. NN. Wie man aus diesen Vorgaben ein stimmiges Angebot sowohl im Sommer als auch im Winter entwickelt, zeigt die Ettelsberg-Seilbahn GmbH & Co.KG. Ihr Geschäftsführer Jörg Wilke stellt das Unternehmen im Gespräch mit dem MOUNTAIN MANAGER vor.

Übersicht Skigebiet Ettelsberg.
Fotos: Ettelsberg-Seilbahn GmbH & Co.KG



Jörg Wilke,
GF Ettelsberg-Seilbahn
GmbH & Co. KG.

MM-Frage: „Wie lange gibt es das Skigebiet am Ettelsberg?“

Jörg Wilke:

„Der erste Lift in Willingen wurde 1952 in Betrieb genommen. Nach dem Bau weiterer Schlepplifte ging 1971 die DSB Ettelsberg in Betrieb. Heute besteht das Skigebiet Willingen aus einer 8er-Kabinenbahn, sieben Schleppliften und vier Ski- und Rodelförderbändern. Hinzu kommen nochmals vier Kleinförderbänder in den Kinderländern.“

Die jüngere Geschichte des Skigebietes:

2007: Die Seilbahngesellschaft ersetzte DSB Ettelsberg durch eine 8er-Kabinenbahn (Kosten: 6,5 Mio. Euro). Parallel wurde im Skigebiet eine Beschneiungsanlage für alle Hauptabfahrten (7 km Piste) errichtet. Das Beschneiungsprojekt wurde mit seinem Gesamtvolumen von 11 Mio. Euro hälftig von den Liftbetreibern und von der Gemeinde/Kreis/Land finanziert.

Folgeinvestitionen 2008–2010: Kleinlifte wurden durch lange Förderbänder ersetzt. Die vier Kinderländer wurden mit Kleinförderbändern bestückt. Es entstanden zwei

neue Skiverleihe, diverse Gastronomiebetriebe an der Piste wurden grundlegend erneuert und erweitert. Zudem wurden 5 km Skipiste und zwei Rodelpisten für den Flutlichtbetrieb beleuchtet.“

MM-Frage: „Seit wann sind Sie Geschäftsführer der Bergbahnen, was hat Sie zu dieser Tätigkeit gebracht?“

Wilke:

„Ich wurde im Mai 2000 zum Geschäftsführer der Ettelsberg-Seilbahn bestellt. Vorher habe ich in verschiedenen Positionen im Bereich Logistik und Vertrieb eines namhaften Batterieherstellers gearbeitet. Nach dem Abschluss eines

Auch nachts kommen die Gäste zum Ski fahren.

berufsbegleitenden Studiums zum Betriebswirt stieß ich eher zufällig auf die seinerzeit vakante Stelle des Geschäftsführers bei der damaligen Sesselbahn-Gesellschaft. Man kann mich daher als einen klassischen Quereinsteiger bezeichnen."

MM-Frage: „Worin sehen Sie die wichtigsten Aspekte Ihrer Aufgabe?“

Wilke:

„Das direkte Umfeld unseres Unternehmens werden wir nach den großen Investitionsmaßnahmen der jüngeren Vergangenheit weiter sinnvoll ergänzen. Hier werden wir die gesammelten Erkenntnisse der ersten Jahre einfließen lassen, um unseren Gästen ein möglichst rundes Gesamtprodukt ‚Ettelsberg‘ anbieten zu können. Bei allen Bau- maßnahmen haben wir großen Wert auf die Barrierefreiheit gelegt. Gerade im Segment der älteren, gehbehinderten, oder einfach nur ängstlichen (potentiellen Fahr-)Gäste sehen wir für die frequenzschwächeren Zeiten im Sommer noch ein deutliches Wachstumspotential.“

Neben den sicher wichtigen Maßnahmen im eigenen Betrieb ist es zudem unerlässlich und notwendig, mit allen örtlichen und regionalen Leistungsträgern in engen Netzwerken produktiv zusammenzuarbeiten, um übergeordnete Ziele aller erreichen zu können. Als einzelner Betrieb können wir nur in einem intakten Umfeld wirklich erfolgreich sein.“



MM-Frage: „Ist die Ettelsberg-Seilbahn GmbH & Co. KG Mitglied in einem Verbund oder einer Angebotsgruppe?“

Wilke:

„Die Ettelsberg-Seilbahn ist Teil des Skigebiets Willingen. Dieser Zusammenschluss der fünf örtlichen Liftbetreiber ist als eines von sechs Gebieten im Ticketverbund der Wintersport-Arena-Sauerland, dem größten deutschen Wintersportgebiet nördlich der Alpen, eingebunden. Überregionalen Verbünden sind wir derzeit nicht angeschlossen.“

MM-Frage: „Wie sieht Ihr aktuelles Winterangebot aus?“

Wilke:

Wir bieten unseren Gästen heute ein Skigebiet mit 16 Pistenkilometern, die sich über zwei Skiberge zwischen 560 und 830 m ü. M. erstrecken. Erschlossen werden diese durch 16 Aufstiegshilfen vom Kleinförderband bis zur Kabinenbahn. Zudem ist die Bergstation der Kabinenbahn idealer Ausgangsort für Spaziergänger und Langläufer. Wil-

lingen unterhält ein Netz von rund 90 km Loipen und 30 km präparierten Wanderwegen.“

MM-Frage: „Was ist neu für 2010/11 bzw. ist für die nächsten Saisonen Neues geplant?“

Wilke:

„Die Optimierung unserer Beschneiungsanlage steht sicher ganz oben auf der Liste. Da in unseren Breiten relativ kurze Kälteperioden für die Beschneiung zur Verfügung stehen, ist und bleibt die Effektivität das Gebot der Stunde.“

Fixe Projekte zur nächsten Saison sind zum einen die Beleuchtung von weiteren 1,5 km Skipisten für den Flutlichtbetrieb. Hier bemühen wir uns der stetig wachsenden Nachfrage in diesem Bereich gerecht zu werden. Zum anderen steht als zentrale Aufgabe die Optimierung unseres Verkehrskonzeptes sowie unserer Parkraumgestaltung und -bewirtschaftung im Skigebiet auf dem Programm. Nach den Investitionen in den Lift- und Pistenbereich besteht hier noch dringender Nachholbedarf.“

MM-Frage: „Woher kommen Ihre Gäste im Winter und im Sommer, gibt es Unterschiede?“

Wilke:

„Beim Übernachtungsgast sind unsere Haupteinzugsgebiete die Ballungszentren an Rhein und Ruhr. Dazu stellen die Niederländer ganzjährig etwa 20 % unserer Gäste. Im Winter gibt es aber auch Tage, an denen es eher gefühlte 95 % sind. Das Sauerland wird zwar

SeilRoller mit Wirbelstrom-Bremse

lautlose Fahrt - Gummi-Laufbelag

Längen bis zu **4 km** - **150 km/h**

vollautomatische **Abflugregelung**

Tal-Bremssysteme - **10 40 80 km/h**

Kapazitätsgarantie - Sommer und Winter

Strecken **hinter- oder nebeneinander**

Seilbahn- und Vergnügungsgeräte-Norm

... DER SICHERSTE UND
WIRTSCHAFTLICHESTE
FLYINGFOX ...

ROPE RUNNER.AT

www.

ROPE RUNNER.AT



Der Hochheideturm bietet eine 42 m hohe Kletterwand.

Kletter- und Karthalle, Mühlenkopfschanze, Besucherbrauerei, -bergwerk, Glasmanufaktur, pfiffige Museen wie das ‚Curioseum‘ oder das ‚Milchmuhuseum‘ zu nennen.“

MM-Frage: „Welche Bedeutung haben die Bergbahnen für die Region?“

Wilke:

„Auf Grund der vielfältigen Angebote vor Ort ist die Abhängigkeit der Region sicher nicht so hoch wie in manchem Alpental. Natürlich ist die Bedeutung der Seilbahn/Lifte durch die Etablierung der Beschneiungsanlage 2007 enorm gestiegen. Der Winter ist seither wieder eine vollwertige und vor allen Dingen planbare Saison für alle touristischen Leistungsträger in Willingen geworden.“

Unsere Sesselbahn selbst war 1971 die erste ganzjährige Freizeitattraktion für den noch in seinen Kinderschuhen steckenden Tourismusort. Durch stetige Verbesserungen am eigenen Angebot und Schaffung von neuen Attraktionen wie dem Hochheideturm 2002 (höchster Aussichtspunkt in Nordwest-Deutschland) war die Gesellschaft immer ein Vorreiter und Zugpferd im örtlichen Tourismus. Heute sind Kabinenseilbahn und Hochheideturm zentrale Bausteine in der Willinger Freizeitwelt. Der Bahn kommt als solche sicher noch eine besondere Bedeutung zu, da sie in der weiteren Region in ihrer Art bislang einzigartig ist und daher auch für das ganze Gebiet einen markanten USP darstellt.“

seren Gästen, die diesen räumlichen Vorteil durchaus zu schätzen wissen. Kurz: Wir sind auf Grund dieser Nähe für viele die ‚Berge für Zwischen-durch‘. (Anekdoten, welche die Unterschiede gut erklärt: Anlässlich der Deutschen Seilbahntagung 2008 in Willingen schlug mir ein Kollege aus der Zugspitzregion folgenden scherhaftem Handel vor: ‚Du bekommst von mir einen 2000er und wir dafür Dortmund...‘)“

MM-Frage: „Wie wichtig sind für Ihre Destination Non-Skiing-Angebote im Winter?“

Wilke:

„Für den Übernachtungsgast gehören neben dem Skifahren natürlich auch sämtliche Annehmlichkeiten einer guten Hotellerie und Gastronomie zu einem gelungenen Urlaub. Diese bieten die Betriebe vor Ort in hervorragender Art und Weise.“

Willingen lebt als 4-Saison-Standort ganzjährig von seiner Vielfalt und ist hier daher traditionell gut ausgestattet. Gerade im Winter kommen uns Liftbetreibern sicher die vielen ganzjährigen Freizeitmöglichkeiten des Ortes zu Gute, wenn das Wetter mal nicht so mitspielt. Neben der ausgeprägten Hotellerie und Gastronomie sind hierfür beispielhaft das Lagunen-Erlebnisbad, Eislauf-,

scherhaft aber nicht umsonst ‚holländische Alpen‘ genannt. Es ist einfach die erste bergige Region jenseits der Niederlande. Willingen verfügt über knapp 10000 Gästebetten und zählt jährlich rund 400 000 Ankünfte bei 1,2 Mio. Übernachtungen.

Unser zweites starkes Standbein ist traditionell der Tagestourismus. In unserem Tageseinzugsbereich von 2 Autostunden leben 19 Mio. Menschen. Das ist fast jeder vierte Deutsche. Auch hier dominieren Sommer wie Winter die Gäste von Rhein und Ruhr sowie der umliegenden Region. Zudem sind die Niederlande gerade einmal 2,5 h mit dem Auto entfernt. Die holländischen Gäste sind glücklicherweise sehr mobil und kommen gerade zum Skilaufen auch für nur einen Tag ins Sauerland.“

MM-Frage: „Wie sehen Sie die Position des Skigebiets Willingen im Vergleich mit den großen Destinationen z.B. in den Alpen?“

Wilke:

„Die Gemeinde Willingen ist im Gegensatz zu den klassischen alpinen Urlaubsorten der typische Ort für den 3. oder 4.- (Kurz-) Urlaub. Das spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Übernachtungsdauer von 2,98 Übernachtungen/Gast im Ort wider.“

Die Sauerländer Skigebiete sind der vielleicht wichtigste Skikindergarten für sämtliche alpinen Destinationen nahe der deutschen Ballungszentren. Bei uns haben sehr viele spätere Wintersportler ihren ersten Kontakt mit dem Schnee und seinen vielfältigen Möglichkeiten darin. Daher sehen wir uns als Vorstufe zum klassischen Skiurlaub in den Alpen bzw. als sinnvolle Ergänzung für den spontanen Skiausflug zwischen-durch.“

Das größte Manko einer Mittelgebirgsregion, die fehlende Höhe, kompensieren wir durch die Nähe zu un-

MM-Frage: „Wie sieht Ihr Angebot im Sommer aus, welche Bedeutung hat der Sommer?“

Wilke:

„Ziele auf dem Ettelsberg sind die einzigartige Hochheidelandschaft mit einem vielfältigen Wandergebiet, der Hochheideturm, Kyrillpfad, Ettelsbergsee, uvm. Zudem sind Ziele wie die Weltcupschanze, der Wildpark etc. ab der Bergstation gut zu erreichen. Biker finden hier den Start der Freeride- und Weltcup-Downhillstrecke, Gleitschirm-piloten

Die Alphornmesse ist ein Besuchermagnet.

ihren Startplatz und Freeclimber am Hochheideturm eine 42 m hohe Kletterwand.

Nicht zu vergessen natürlich unsere urige Berghütte, die unter dem Namen ihres Betreibers (Siggi's Hütte) in den letzten 33 Jahren einen wahren Kultstatus erreicht hat und entsprechend gut frequentiert wird.

Unsere Seilbahn fährt ca. 330 Tage/Jahr. Davon können wir an ca. 80 bis 100 Tagen Wintersport anbieten. Die Fußgänger und Biker machen über das Geschäftsjahr gesehen einen Anteil von rund 50% an den Umsätzen aus und sind dem entsprechend enorm wichtig."

MM-Frage: „Sind Sie mit Ihrer Positionierung im Sommer zufrieden – sind Neuerungen/Änderungen geplant?“

Wilke:

„Wir sehen unser Unternehmen mit seinen Angeboten für unsere breit gefächerten Gästeschichten derzeit solide aufgestellt. Neben punktuellen Ergänzungen und Verbesserungen stehen derzeit keine konkreten Projekte im Sommer an.“

MM-Frage: „Welche Rolle spielen bei Ihnen Veranstaltungen im Sommer/im Winter?“

Wilke:

„Veranstaltungen und Events bereichern natürlich auch das Jahresprogramm unserer Seilbahn. Neben unserem Aushängeschild, der Alphornmesse, die jährlich über 5 000



Besucher und über 200 Musiker auf den Ettelsberg lockt, führen wir noch einige kleinere Events selbst durch. Wichtig sind für uns aber sicher die beiden internationalen Veranstaltungen des Jahres:

- ▶ Wir haben im Sommer mit dem BIKE-Festival eines der größten MTB-Events Europas auf unserem Gelände zu Gast. Diese Veranstaltung platziert unsere Bahn überregional optimal im Bereich unserer wachsenden Kundschaft im MTB-Sektor.

- ▶ Im Winter ist seit vielen Jahren das Weltcup-Skispringen ein wichtiger Werbeträger, der den Ruf unseres Ortes als bedeutender Wintersportstandort deutlich unterstreicht.“

MM-Frage: „Welches kulinarische Angebot haben Sie für Ihre Gäste?“

Wilke:

„In unserer Ettelsberghütte geht es kulinarisch deftig und kräftig zu. In der neuen Seilbar neben der Talstation bieten wir eine vielseitige Speisekarte für jeden Geschmack. Als besonderes Highlight bieten wir zudem für Gruppen bzw. an fixen Terminen für Jeder-mann ein aufwändiges 5-Gänge-Menü in den Kabinen der Seilbahn an.“

MM-Frage: „Worin sehen Sie die größten Herausforderungen der nächsten Jahre?“

Wilke:

„Da mit den Investitionen der vergangenen Jahre auch die Ansprüche der Gäste deutlich gestiegen sind, ist die ganzheitliche Weiterentwicklung, Ergänzung und steigende Verbesserung der bestehenden Freizeit-Infrastruktur Sommer wie Winter die zentrale Herausforderung.“

Unser neues Einsteigermodell!



Unentbehrlich für Ihren Übungshang:

Euro Tellerlift

Top Qualität für wenig Euro

LST Loipolder Seilbahntechnische Anlagen GmbH · info@loipolder.com
An der Bretonenbrücke 8 - 9 · D-83661 Lenggries · Telefon +49 (0) 80 42 - 5 03 92-0



Vorschau 21. TFA in Lech

Alpine Horizonte – trends, brands & a quantum of solar

Das 21. „TourismusForum Alpenregionen vom 4. bis 6. April 2011 in Lech-Zürs am Arlberg wird wegweisende inhaltliche Maßstäbe für die Tourismusbranche setzen. Das Tagungsthema trägt den vielversprechenden Titel „Alpine Horizonte, trends, brands & a quantum of solar“ und passt sehr gut zum Motto von Lech Zürs „lieber weniger, aber das in höchster Qualität“. Organisiert wird dieses jährliche Gipfeltreffen der Experten aus der Tourismuswirtschaft von der grischconsulta AG Chur seit 1988.



*Lech am Arlberg,
ein Vorreiter in
punkto Nachhal-
tigkeit, ist Gastge-
ber des 21. Touris-
musforums der
Alpenregionen
vom 4. – 6. April.
Foto: Alex Kaiser*



*Dr. Roland Zegg, GF grischconsulta AG,
ruft die Experten aus der Tourismuswirt-
schaft zum „Get-Together“ mit Top-
Referenten zu den neuesten Trends.
Foto:mak*

„Welche ist die richtige Positionierung in einer globalisierten Welt für Destinationen und touristische Anbieter? Auf welche Werte besinnen wir uns angesichts von Wirtschaftskrisen, Naturkatastrophen und Klimawandel? Was haben wir von langen Strukturzyklen zu erwarten und welcher wird der nächste Zyklus sein? Wie verändern sich die Ansprüche und Reisemotive? Was können Gäste heute an nachhaltigen, ökologischen Angeboten während ihrer Ferien erwarten? Das diesjährige Tourismusforum Alpenregionen gibt Antworten auf diese Fragen unserer Zeit!

In Zeiten, in denen sich Technologien, Ansprüche und Umfelder immer rasanter weiter entwickeln, ist auch der Tourismus stärker denn je gefordert, sich in Hardware, Konzept, Angebot und Umsetzung vor Ort Gedanken zu machen, um dem Gast in den wenigen Ferientagen des Jahres wirklich bleibende Erlebnisse und Erfahrungen zu bieten und ihn zu binden. Der Gast von heute und morgen ist immer aufgeklärter, will ein Urlaubsziel nicht nur abhaken, sondern erfahren, erleben und sich nachhaltig erholen. Doch der Weg zur Einzigartigkeit ist ein schmaler Pfad und braucht mutige Männer und Frauen, die voran gehen“, so Dr. Roland Zegg, GF von grischconsulta.

Tourismus im zukünftigen Wertegefüge

Aus diesem Kreis hat das Team der Grischconsulta als Veranstalter des inzwischen 21. Tourismusforums Alpenregionen seine Referenten ausgewählt. Namhafte Wissenschaftler, Wirtschafts- & Finanzexperten, Brancheninsider des Tourismus, Querdenker, Praktiker, Autoren etc. präsentieren Studien, Brands und Trends aus ihren Bereichen, geben tiefe und lehrreiche Einblick in ihre tägliche, innovative Arbeit und stellen Technologien vor, die im wahrsten Sinne zukunftsweisend sind. Gemeinsam mit den Teilnehmern diskutieren sie, wie man Marken und Destinationen über alle Trends hinweg kontinuierlich zu Global Brands führt und wie man diese Global Trends pflegt, um die Menschen im Wertegefüge der zukünftigen touristischen Welt anzusprechen.

„A quantum of solar“ ist die einmalige Chance für die alpinen Regionen wie auch für andere touristische Destinationen und Anbieter in einer solaren Welt, die schon morgen Einzug in unseren Alltag halten wird. Zukunftweisende Mobilität, selbst erzeugte Energie, dezentrale Produktion, Energiesparkonzepte – was ist aktuell alles möglich? Auch diese Aspekte wird das TFA im April ausführlich behandeln – nicht nur in Referaten und Diskussionen, sondern besonders auch in den Forumstouren mit interessanten Blicken hinter die Kulissen und Branchen-Inputs, die den Teilnehmern am 3. Forumstag offeriert werden. Als Beispiel sei die Tour mit dem Titel „Herzliche Urlaubsgrüße aus der Steckdose“ genannt. Sie führt an die E-Tankstelle Lech, an der die Energiemodellgemeinde ihren Gästen Elektroautos und -Roller für eine CO₂ freie Mobili-

tät zur Verfügung stellt. Sicher gibt es auch die Gelegenheit zu Probefahrten mit den eleganten E-Autos.

Lech Vorreiter bei Nachhaltigkeit

Mit Lech-Zürs als Partner hat das TFA eine der begehrtesten Skidestinationen Österreichs gewonnen, die zum einen als Vorreiter in den Bereichen Energiemanagement, Ökologie und Nachhaltigkeit steht – circa 90% der Gebäude in Lech Zürs wer-

den bereits mit Biomasse beheizt) – und zum anderen für hervorragende, erlebnisreiche und spannende Reiseerlebnisse. Auf den Forumstouren erlebt man, warum Lech Zürs die Auszeichnung „Best International Ski Destination 2010“ erhalten hat. Neben allem Komfort setzt die Destination mit den Biomasse-Nahheizwerken und dem Tunnelsystem für ein verkehrsreiches Oberlech ein starkes Zeichen im Umweltschutz. Dass nicht nur Sport- und Aufent-

haltsqualität in Lech-Zürs einmalig sind, wird das Abendprogramm des TFA zeigen. Bei einem „Gourmet-Hopping“ am ersten Abend stellen die Küchen von 3 Hotels unter Beweis, warum Lech-Zürs die Destination mit der größten Haubendichte in Österreich ist. Der zweite Abend bietet Erfahrungswerte von besonderer Art, wenn Kabarettist Pit Arne Pietz eine „Anleitung zur sexuellen Unzufriedenheit“ erteilt. Das ausführliche Programm sowie alle Möglichkeiten zur Information und Anmeldung sind zu finden unter: www.tourismusforum.ch
Tel.: +41 (0) 81 / 3 54 98 00
E-Mail: info@tourismusforum.ch

► Trends – Europa ist nicht genug

Erik Händeler – Zukunftsforscher & Buchautor:

Der Wohlstand kommt in langen Wellen, oder warum die Finanzkrise ein ganz normaler Vorgang am Ende eines Strukturzyklus ist;

Kurt Schiltknecht – Finanzexperte & Wissenschaftler:

Die Zukunft der USA und der EU: Taugen der Dollar und der Euro als Indikatoren?

► Brands – Marken im Dienst der Destination

Klaus-Dieter Koch – GF brand-trust & Erfolgsautor:

Die Begehrlichkeit von Tourismusmarken;

Christoph Engl – Direktor Südtirol Marketing:

Südtirol: Wir wollen nicht nur bekannt sein, sondern begehrt.

► Führungsparadigmen für eine neue Zeit

Hans A. Wüthrich – Managementforscher & Querdenker:

Erfolgreiche Unternehmer – Führungsexzellenz durch Musterbrüche

Karl J. Reiter – Hotelier aus Leidenschaft & Hotelier des Jahres 2004:

Mein BURGENLAND RESORT – ein Gast – & Landwirt aus Passion.

Petra Reiber – Nachhaltige Kurdirektorin Sylt Ost:

Grüner Strom, Elektroautos, insulaires Entwicklungskonzept ;

Reto Gurtner – GF Weisse Arena AG:

Mein Laax – people, product and design;

► Alpine Horizonte – a quantum of solar

Adrian Jordan – Wirtschaftsingenieur & Leiter Technik der Bergbahnen Engadin St. Moritz:

Berghotel Muottas Muragl – Erfolgreicher Start für das erste Plusenergiehotel im Engadiner Licht

Helmut Burtscher – Wegweisender Energiemanager:

Energiemodellregion Lech Warth – Bilanz und Ausblick nach dem ersten Jahr.

Martin Arlt – BMW Chefentwickler: Solartechnik bei der BMW Group

SUFAG
SNOWNET GROUP

SICHER SCHNEESICHER. SNOW FOR SURE

Wirtschaftliche und
leistungsorientierte Lösungen

Ausgezeichnete Schneequalität
und Schneequantität

Zuverlässigkeit durch solide
Konstruktion mit
hochwertigen Komponenten



www.sufag.com

Die Zukunft der Ski-Destinationen

Wie stellen sich Ski-Destinations dem Markt und wie rüstet man sich für die Zukunft?
Die Kohl & Partner Tourismusberatung GmbH hat ein 8-Punkte-Programm dazu erstellt.



Erfolgreiche Skidestinationen bieten Qualität bis ins Detail. Foto: Silvretta Montafon

Der Tourismus in den Alpen ist durch den Skitourismus groß geworden. Ob für Familien, Sportbegeisterte, Natur-Fans oder Event-Begeisterte – die Ski-Destinationen der Alpen haben sich im weltweiten Vergleich gut entwickelt. Klimawandel, Wirtschaftskrise, Preisschlachten und die sinkende Zahl an Gelegenheits-Skifahrern, Erneuerungsinvestitionen statt Innovationen – die Pressemeldungen der letzten Jahre bewirkten nicht gerade Euphorie für die Zukunft vieler Ski-Destinationen. Trotzdem überzeugen viele gerade jetzt mit Zukunftsvisionen und umgesetzten Leitprojekten. Kohl & Partner gibt einen Überblick über das notwendige Rüstzeug für die Zukunft.

Die Skidestination der Zukunft....:

1. ...zeigt Mut zum Profil. Eine zugkräftige Vision entwickeln ist die Voraussetzung für die Zukunftssicherung einer Destination. Erfolgreiche

Ski-Destinationen stellen dabei den Führungsanspruch in einer bestimmten Facette mit Zukunftspotenzial. Serfaus-Fiss-Ladis in Tirol stellt den Anspruch, die beste alpine Wintersportdestination für Familien zu sein. Laax in der Schweiz profitiert sich über das führende Snowboard-Angebot. Die Top Ski-Destinationen haben eines gemeinsam: Sie schauen kritisch in den Spiegel, identifizieren ihre Potenziale und zeigen Mut zum Profil sowie zu einer klaren Vision, die gemeinsam mit den Leistungspartnern getragen wird.

2. ...entwickelt einen Masterplan für die nächsten 10 Jahre. Stehen Vision und Profil, wird ein Masterplan mit den wichtigsten Schlüsselprojekten für die nächsten 10 Jahre entwickelt. Der Masterplan motiviert und ist Wegweiser für die Zukunft der Skidestination. Er gibt Orientierung für bestehende Betriebe, Leistungspartner, Destinationsverantwortliche und Investoren von außen. Er-

folgreiche Ski-Destinationen berücksichtigen zudem ein gesundes Verhältnis zwischen Beherbergungsbetten und Skigebiets-Infrastruktur.

3. ...setzt neben hoher Attraktivität des Skigebietes auch wetterunabhängige Infrastruktur und Alternativangebote zum Skifahren um. Die Attraktivität des Skigebietes (Skigebiet allgemein, Skipisten, Angebot an Hotels) steht bei der Entscheidung für die Skidestination nach der Schneesicherheit im Vordergrund (Quelle: aktuelle Studie des Fachverbands der österreichischen Seilbahnen). Dementsprechend wichtig ist die Rolle der Bergbahnen als Impulsgeber in Ski-Destinationen. Zunehmend wichtig werden auch wetterunabhängige Infrastruktur und Alternativangebote zum Skifahren.

4. ...bleibt ganzjährig im Gespräch. Die Skidestination der Zukunft bindet Gäste ganzjährig an die Destination, entwickelt Bergerlebnis-Angebote für den Sommer und nutzt

Cross Selling im Sommer für den Winter und umgekehrt.

5. ...bringt Gelegenheits-Skifahrer wieder stärker zum Skifahren. Einige Ski-Destinationen kämpfen mit stagnierenden Skifahrer-Zahlen. Vor allem die Zahl der Gelegenheits-Skifahrer geht zurück – und sie werden zum Teil zu Nicht-Skifahrern. Erfolgreiche Ski-Destinationen entwickeln Produkte, die nicht nur das Skiticket umfassen und „Easy-Skiing“ ermöglichen. Der Genuss- und Komfortfaktor ist ebenso entscheidend wie das Skifahren an sich. Attraktive Leistungspakete umfassen mehr als Skifahren und binden weitere Leistungspartner der Destination ein (z.B. Skischulen, Skiverleih, Ski-Bus). Die Skidestination der Zukunft setzt diese Leistungspakete auf eine Karte und bietet innovative Card-Lösungen an.

6. ...entwickelt Spitzprodukte und laufende Innovationen. Erfolgreiche Ski-Destinationen bieten mehr als Hochglanz polierte Kataloge und setzen profil- und zielgruppengerechte Spitzprodukte um. Der Bogen kann dabei je nach Desti-

nation vom alpinen Wellfeeling bis zum Mega-Spektakel reichen. Dabei geht es oft um das Rundum-Angebot in der Destination und nicht mehr nur ums Skifahren. Technische Innovationen sind dabei ebenso gefragt wie emotionale Sternstunden. Mayrhofen im Tiroler Zillertal begeistert die Gäste über „schräge“ Superlative wie Harakiri, die steilste Piste der Welt oder die White Lounge Iglu Bar und Hotel. Sölden im Ötztal reizt die Gäste über Illumination im Skigebiet – mit „Hannibal“, dem Top-Event der Destination am Rettenbachgletscher.

7. ...arbeitet im Netzwerk zusammen. „Vom Einzelkämpfer zum Systemdenker“ lautet die Devise, wenn es um die Zukunft von Ski-Destinationen geht – eine professionelle Organisation vorausgesetzt. Extrembeispiele dazu sind Laax in der Schweiz und Vail im amerikanischen Colorado, wo viele Betriebe (Seilbahnen, Hotels, Gastronomie, etc.) aus einer Hand gemanagt werden. Entscheidend für die Zukunft der Ski-Destinationen sind strategische Part-

nerschaften der Leistungsträger in der Destination. Umso stärker der Mitbewerb wird und umso rauer die Marktbedingungen sind, desto wichtiger ist es, dass die Leistungspartner im gemeinsamen Boot sitzen und in die gleiche Richtung rudern.

8. ...bietet Qualität im Detail. Die Hardware-Qualität der Seilbahnen wird häufig vorausgesetzt. Diesbezüglich besteht ein Wettrüsten in der Technik. Gepunktet werden kann aber auch mit Überraschungen und Software-Qualität. Pisten-Butler und gereinigte Windschutzscheiben beim parkenden Auto auf der Turracher Höhe zeigen es vor. iSki Applikationen liefern tagesaktuelle Informationen zu den Ski-Destinationen mit Infos zu Schneehöhen, Livecams, Wetterdaten, geöffneten Pisten, Veranstaltungen etc. Guter Service löst Emotionen aus und mit entsprechendem Service werden Gäste eher zu Stammgästen. Aus Gelegenheits-Skifahrern können so auch treue Gäste werden.

 Infos: www.kohl.at

Bewegt...



... Gäste, Herz und Verstand.

International ausgerichtet, weltweit vertreten und doch immer eins im Focus: Menschen zu bewegen.

Die CWA Constructions, eine Schweizer Traditions-Unternehmung, bringt Höchstleistungen - immer und überall.

Mit seil- und schienengebundenen Fahrzeugen sowie auch Spezialkonstruktionen in Aluminium, übertreffen wir als globaler Branchen-

leader marktweite Standards. Durch ständige Weiterentwicklung in modernstem Design, zukunftsorientierten Konstruktionslösungen und umfassenden Service.

All das, damit wir immer unser Ziel erreichen:
Die volle Zufriedenheit unserer Kunden.

DESIGN CONSTRUCTION SERVICE

Tiroler Handwerkskunst statt Plastik auf Kinderschneeealm

Wie Murmli und Bär das Skifahren lehren

Die renommierte Kinderschneeealm in Serfaus und deren Zubringerwege wurden von der con.os tourismus.consulting gmbh gemeinsam mit der Luzerner Kreativagentur Erlebnisplan GmbH logistisch und gestalterisch neu definiert. Das bewirkt neben der Aufwertung auch eine Entflechtung der Gästeströme im Zentralbereich des Skigebietes.



Die Schweizer Erlebnisplan GmbH und con.os entwickelten ein neues Konzept für die Kinderschneeealm Serfaus. Ein 6m hoher, Skifahrer verschluckender Riesenbärenkopf im Startbereich ist dabei das neue Herzstück der einmaligen Bärenpiste. Foto: Erlebnisplan GmbH

„Mittlerweile kennt man sie überall, die Snowlis und Pingus, Identifikationsfiguren und Sympathieträger aus Plastik, welche die Mühen der ersten Skiversuche zu einem fröhlichen Kinder-Spiel werden lassen. Während die Plastikelemente oftmals an umgestürzte Spielzeugtruhen erinnern, gehen Tourismusverband, Bergbahn und Skischule von Serfaus einen Schritt weiter: sie deklarieren Skischulgelände, Erschließungspisten und Wege zu einem tragenden Element einer hochwertigen Skigebietsgestaltung“, erklärt Roberto Di Valentino von der Schweizer Kreativ- und Inszenierungsagentur Erlebnisplan die Grundidee. Durch das neue mit den bekannten Wiener Tourismusstrategen von con.os entwickelte Konzept soll die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität der Gäste deutlich verbessert und potentielle Stressfaktoren auf ein Minimum reduziert werden. Anhand von Gelände- und infrastrukturtechnische Korrekturmaßnahmen wurden die Grundlagen für ein Besuchermanagement geschaffen, welches durch ein innovatives Inszenierungskonzept verstärkt wird. Und die Kinderschneeealm in Serfaus wird ihrem Ruf als Pionierin in Sachen zeitgemäßer und kindergerechter Skischulinszenierung erneut gerecht.

Perfekte Inszenierung Tiroler Handwerkskunst

Das Inszenierungskonzept stellt die typische Regionalität von Serfaus in den Vordergrund. „Schritt für Schritt trennt man sich von standardisierten Plastik-Dekor-Elementen und lässt einzelne Übungslinien, Spiel- und Servicebereiche zu stimmungsvollen, erzählerischen Kinderschneeealm-Kapiteln werden“, betont Konzeptionist Mathias Imdorf von Erlebnisplan. Die ersten Schwünge der Skineulinge führen künftig in einzelne geschlossene Schneeealm-Episoden – z.B. vorbei am lebensgroßen, aus Holz gearbeiteten Hirtenhund, welcher die Schafe zurück in den Stall treibt, oder entlang des Blickes des Wildhüters, welcher gerade ein Steinbockrudel beobachtet. Auch die Gestaltung von Spielplatz- sowie Ruhe- und Genussbereichen basiert auf traditionellen Alm-Elementen und Almgeschichten, die in tirolerischer Handwerksmanier gefertigt wurden.

Bärenpiste in nur 3 Monaten umgesetzt

Ein sechs Meter hoher, Skifahrer verschluckender Riesenbärenkopf im Startbereich ist das neue Herzstück der einmaligen Bärenpiste und könnte sich schnell zum Wahrzeichen des renom-



Serfaus bestätigt den Ruf als Pionierin in Sachen zeitgemäßer und kindergerechter Skischulinszenierung erneut. Der Tiroler Handwerkskunst kam bei der Umsetzung der einzelnen Holzfiguren besonders große Bedeutung zu.



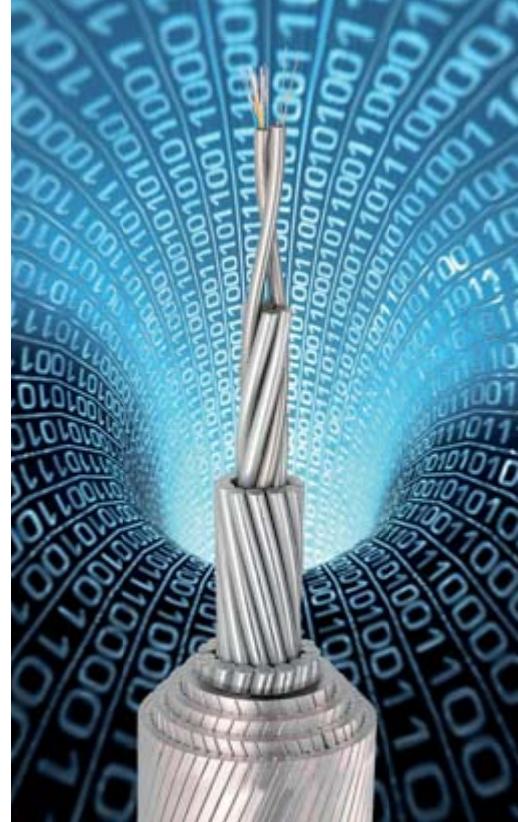
Das neue Konzept ermöglicht nicht nur eine inszenierte Erlebnisabfahrt, sondern auch eine gezielte Besucherlenkung auf die Almkopfbahn sowie die Verteilung der Ersteintritte auf 2 Zubringerbahnen.

mierten Familienskigebietes entwickeln. „Die neue Bärenpiste stellt nicht nur eine weitere inszenierte Erlebnisabfahrt in Serfaus dar. Vielmehr handelt es sich dabei um attraktive Erlebniselemente, die eine gezielte Besucherlenkung auf die Almkopfbahn sowie die Verteilung der Ersteintritte auf zwei Zubringerachsen unterstützt“, erklärt Stefan Mangott, Geschäftsführer der Bergbahnen Serfaus. „Wir freuen uns sehr, dass das Konzept mit einer positiven Kostenbilanz innerhalb der 3 Monate termingerecht verwirklicht wurde.“

Ein Erlebnis auch für Nichtskifahrer

Eine weitere Innovation in der Skigebietsgestaltung von Serfaus wurde diesmal speziell der Zielgruppe der Nichtskifahrer gewidmet. „Entlang eines großzügigen, flach angelegten Fußweges am Komperdellplateau haben wir für den Gast interessante Geschichten und Anekdoten aus der Serfauser Kultur- und Tourismusgeschichte aufbereitet“, sagt con.os Geschäftsführer Arnold Oberacher. „Die Kombination von einer optimalen skitechnischen Struktur sowie einem qualifizierten Serviceverständnis mit ästhetischem Fingerspitzengefühl und der glaubwürdigen Inszenierung regionaler Kultur führt zu jener atmosphärischen Dichte, mit welcher sich in Zukunft sowohl Winter- als auch Sommerdestinationen am Markt gewinnend profilieren können“.

pd



**Früher transportierten
wir Personen -
heute auch Daten!**

INTEGRA DATA-Tragseile gewährleisten leistungsfähige Datenverbindungen zwischen Berg und Tal – ohne aufwändige zusätzliche Infrastrukturen: Mit hochentwickelten Technologien verseilen wir Lichtwellenleiter in den Seilkern.

Damit verfügen INTEGRA DATA-Seile über einen integrierten Daten-Highway, auf dem sich Informationen sicher und in unbegrenztem Umfang übermitteln lassen – nicht zuletzt deshalb, weil wir dazu ein komplettes Leistungspaket mit allen datentechnischen Schnittstellen liefern.

INTEGRA DATA

Vollverschlossene Tragseile mit integrierten Datenleitungen

FATZER® ▲
Seit 175 Jahren.

FATZER AG Drahtseilwerk
Salmsacherstrasse 9 • CH-8590 Romanshorn
Telefon +41 71 466 81 11 • Fax +41 71 466 81 10
info@fatzter.com • www.fatzter.com

Jährlich 2 Mio. m³ **SUFAG-Schnee** auf der Reiteralm

Der steirische Skiberg Reiteralm hat sich in punkto Schneesicherheit und Pistenqualität seit etlichen Jahren ein hervorragendes Image aufgebaut. Schon im Frühwinter finden hier Weltcuprennen statt und oft sind die Reiteralm Bergbahnen eingesprungen, wenn anderswo ein Rennen wegen Schneemangel abgesagt werden musste. Dahinter steckt eine äußerst leistungsstarke SUFAG-Schneeanlage mit 234 Schneigeräten und 1800 Sekundenliter Pumpleistung – neben jahrelang aufgebautem Know-how. Zur Saison 2010/11 ist die Flotte abermals gewachsen und zwar parallel mit der Skigebiets-Erweiterung im Preunegg-Tal, die großzügige 20% an neuen Pistenflächen bewirkte.



Die 8-köpfige Schneemannschaft der Reiteralm Bergbahnen GmbH – im Bild auf dem 6 m Schwenkarm von SUFAG – hat in punkto Schneesicherheit und Pistenqualität seit etlichen Jahren ein hervorragendes Image aufgebaut. Fotos: Reiteralm Bergbahnen

Wie an anderer Stelle berichtet, hat die Reiteralm das Preunegg-Tal skitechnisch mit einer 8 EUB neu erschlossen. Die bestehende Holzerabfahrt wurde auf 2,5 km verlängert und der Schlepplift deinstalliert. Die neuen Pistenflächen von über 20 ha sind für alle Könnnerstufen geeignet und selbstverständlich komplett beschneibar mit 25 neuen Compact Power von SUFAG. Somit hat sich die Gesamtpistenfläche auf der Reiteralm auf über 120 ha ausgedehnt – alles breite, lange und vor allem schneesichere Abfahrten – und die Schneigeräte-Flotte auf 120 Propellermaschinen und 114 Gemini-Lanzen. An exponierten Stellen sind ein 6 m Schwenkarm und 15 Türme im Einsatz. Mit diesem Areal gehört die Reite-

ralm zu den 6 größten und exklusivsten Kunden von SUFAG. Es besteht sogar eine Werbepartnerschaft mit SUFAG-Bannern im Gebiet bzw. Verlinkung der Homepages etc. Beide Unternehmen verbindet nicht nur eine 15-jährige Partnerschaft, sondern auch das Engagement in Richtung Rennsport. Bekanntlich hat sich die Reiteralm ja in den vergangenen Jahren zum Trainingsberg der Ski-Weltelite hinaufgearbeitet: mehrmals im Winter trainieren die Top-Stars hier

ab Anfang November, die Nationalmannschaften von Österreich, Schweden, USA, Finnland, Deutschland, Kanada, Schweiz, Kroatien etc. quartieren sich hier geschlossen ein! Vor allem die Piste „Gasselhöhe-Weltcupstrecke, Piste 1“ wird für das Training bevorzugt beansprucht.

Vorreiterrolle hängt mit SUFAG zusammen

Wie Schneemeister Stefan Schaumberger bestätigt, ist die Schneeanlage „sortenrein grün“, also alle Schneerzeuger stammen von SUFAG bzw. der dazugehörigen Gemini, obwohl alle Fabrikate regelmäßig getestet wurden, speziell vor der jüngsten Erweiterung. „Wir glauben aber, dass dieses Produkt (SUFAG Compact) bei uns am Berg am besten passt bzw. zu unserer Taktik mit wenigen Fixpunkten und viel Verstellarbeit“, erklärt Schaumberger.

„Außerdem schätzen wir ein österreichisches Produkt und das gute Service. Unsere Vorreiterrolle auf dem Schneisektor hat sicherlich viel mit der erfolgreichen Zusammenarbeit mit SUFAG zu tun“, so Schaumberger weiter.

Bereits seit 2005 kann sich die Reiteralm mit einer 100%igen Beschnei-Barkeit rühmen – damals noch eine größere Seltenheit als heute. Die Taktik der Ennstaler war, sozusagen jahrelang überproportional in die Beschneiung zu investieren anstatt in die Aufstieghilfen. Die Flotte wurde auch ständig modernisiert und besteht heute nur noch aus S-Compact und Compact Power-Maschinen.



Auf der Reiteralm ist eine „sortenreine“ SUFAG-Schneeanlage im Einsatz, die letztes Jahr auf 120 Propellermaschinen erweitert wurde.



Der größte Speicherteich in der Region Schladming-Dachstein mit 100 000 m³ Volumen befindet sich ebenfalls im Skigebiet der Reiteralm.

Trotz der enormen Schlagkraft ist auch künftig eine sukzessive Erweiterung mit Schneigeräten geplant. Denn um den guten Ruf bzw. Vorsprung halten zu können, will man einerseits die Pistenqualität hier noch weiter anheben. Auch die Pistenfahrzeug-Flotte wurde bereits um zwei neue Beast von Prinoth aufgestockt. Andererseits will man durch größere Stückzahlen auch Zeit beim Verstellen sparen, die bekanntlich in der Grundbeschneiungsphase sehr kostbar ist. Schon jetzt genehmigt sich die Reiteralm eine Unterstützung durch Heliporter, wenn die Propeller auf eine andere Piste versetzt werden müssen!

50 cm Grundbeschneiung in 70 Stunden

Als Zeitvorgabe für die Grundbeschneiung hat man sich für 70 Stunden im Zentralraum mit einer Auflage von 50 cm Schneehöhe

entschieden – falls die Bedingungen von –8° FKT gegeben sind. Ansonsten könnte man auch bei –2°C FKT schon starten. „Es ist wichtig, im Vorwinter jedes Grad zu nutzen und so früh wie möglich zu schneien. Wir stellen bereits ab der zweiten Septemberwoche die Schneigeräte auf und bereiten uns optimal vor“, verrät Schaumberger. Glücklicherweise hat man gerade bei der Weltcuppiste einen klimatischen Vorteil: dieser Abschnitt ist durchschnittlich um 1,5° C kälter als die Umgebung.

Mit der neuerlichen Investition untermauert die Reiteralm jedenfalls ihren Status, beste und schönste Pisten vom Frühwinter bis nach Ostern anbieten zu können. Drei der vier vorhandenen Pumpstationen (Vogel Pumpen) wurden bereits letztes Jahr via SUFAG erweitert, wodurch die verschneibare Wassermenge auf stolze 1 800 Sekundenliter angeho-

ben werden konnte. Das Wasser wird zum Teil gespeichert – mit 100 000 m³ Volumen steht der größte Speicherteich innerhalb der Region Schladming neben zwei weiteren hier – und zum Teil aus der Enns entnommen. Zur Kühlung werden 2 große Kühltürme mit 4 Pumpen verwendet – eine wichtige Taktik, wenn das Flusswasser noch nicht so kalt ist. Insgesamt werden auf der Reiteralm pro Saison über 600 000 m³ Wasser verschneit!

Pistengütesiegel in Gold

Stolz ist die Reiteralm neben der außerordentlich positiven wirtschaftlichen Entwicklung, dank der die jüngste Groß-Investition (15 Mio. €) um 1 Jahr vorgezogen werden konnte, auch auf die Auszeichnung „Internationales Pistengütesiegel in Gold“ vom Skirea-Test – und zwar als einziges Skigebiet im europäischen Alpenraum. 8 Beschneier zählen zum Stammpersonal, etliche sind über 20 Jahre dabei und haben viel Feingefühl entwickelt. Das wird künftig noch mittels Schneehöhenmessung unterstützt, die von der Firma Bracke Systems testweise in das SUFAG-Leitsystem integriert wird. Man geht hier also auch diese Thematik von der Schneeerzeuger-Seite her an.

mak

SCHNEESICHER!

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

DUKTUS

Besuchen Sie uns im Internet unter www.duktus.com

Volles TechnoAlpin-Programm für die Tauplitz

Trotz reichlich Naturschnee setzt man in Tauplitz auf Schneesicherheit von TechnoAlpin. Damit kann ein früher Saisonstart sichergestellt werden.

Fotos: TechnoAlpin



Der neue Speicherteich und eine neue Pumpstation mit einer Leistung von 3 x 70 l/sec sichern die Wasserzufuhr.

Bereits seit 105 Jahren wird auf der Tauplitz Ski gefahren. Aufgrund der geografischen Lage ist die Tauplitz eines der schneesichersten Skigebiete in Österreich (896–1965 m). Um beste Pistenqualität von Anfang Dezember bis Mitte April zu gewährleisten, ist aber auch im Ausseerland die technische Beschneiung unabdingbar. Die Zuständigen in Tauplitz haben das erkannt und in diesem Sommer in Schneesicherheit made by TechnoAlpin investiert.

Das Skigebiet in Tauplitz bietet 42 besonders variantenreiche Pistenkilometer und somit für alle Skifans die passende Strecke. Eine weitere Besonderheit ist das auf 1650 Seehöhe gelegene „Tauplitzalm-Dorf.“ Dieses Skidorf verfügt über rund 1 000 Gästebetten, urige Hütten und nette Restaurants sorgen für eine besondere Atmosphäre. Außerdem ist die „Alm“ im Winter autofrei – als öffentliche Verkehrsmittel dienen Pistengeräte und Skidoos.

„Aber gerade am Anfang der Saison fehlt ab und zu der Naturschnee. Um auch hier besten Komfort zu gewährleisten, setzen wir auf technische Beschneiung“ erklärt Dr. Huber Mayrhofer, Geschäftsführer der Tauplitzer Fremdenverkehrs GmbH. Den Zuschlag für die Beschneiungsanlage erhielt TechnoAlpin und lieferte sowohl 31 Propellermaschinen als auch 38 Lanzen. Außerdem wurden zwei Pumpstationen und ein neuer Kühlurm errichtet.

Installiert wurde die Beschneiungsanlage auf den Abfahrten der neuen 8-er Gondelbahn Mitterstein und auf der Piste Brentenmöser. Alle neu angelegten Pisten auf der Tauplitz sind zu 100 % technisch beschnei-

bar. Zu den 31 neuen Propellermaschinen gehören auch 14 Maschinen des neuen Modells T40. Die T40 wurde erst im letzten Frühjahr auf den Markt gebracht und war zu Beginn dieser Schneisaison erstmals im Einsatz. Das Feedback ist auch aus Tauplitz durchwegs positiv. „Wir sind mit allen Schneerzeugern und der Anlage insgesamt sehr zufrieden. Die Anlage wurde installiert und ohne Zwischenfälle in Betrieb genommen“, berichtet Mayrhofer von den ersten Schneitagen. Die T40 wurden auf 3,5 m Turm installiert. Auch 9 Stück des leistungsfähigsten Schneerzeugers, der T60 auf 3,5 m Turm, sorgen künftig für Schneesicherheit. Alle Geräte verfügen über eine zentrale Luftzufuhr. 8 weitere Propellermaschinen wurden in mobiler Ausführung für den flexiblen Einsatz geliefert. 38 Schneilanzanen mit zentraler Luft komplettieren die Riege der Schneerzeuger.

Kühltürme für Leistungssteigerung

Um eine optimale Wasserzufuhr zu gewährleisten, wurde ein Speichersee mit einem Volumen von 77 500 m³ gebaut. TechnoAlpin in-

stallierte dazu eine Pumpstation mit einer Leistung von 3 x 70 l/sec und eine Druckerhöhungsstation.

Da nicht nur der Wasserdruck, sondern auch die Temperatur des Schneiwassers ein ausschlaggebender Faktor beim Schneemachen ist, wurde in Tauplitz auch ein Kühlturn der neuen Serie Cooltech errichtet. Durch die Verwendung von ideal temperiertem Wasser wird die Leistung der einzelnen Schneeezeuger optimiert und der Energieaufwand reduziert. Die „Cooltech“-Kühltürme verfügen über ein Wabensystem, in dem das Wasser durch Umleiten gekühlt wird. Im Schnitt kann jeder Schneeezeuger um bis zu 45% mehr Schnee produzieren, wenn das zugeführte Wasser die richtige Temperatur hat. Das bedeutet bis zu 45% mehr Leistung bei gleichbleibendem Energiebedarf. Zudem kann durch eine Wasserkühlung der Schneebetrieb früher aufgenommen werden, was einen enormen wirtschaftlichen Vorteil für das Skigebiet bedeutet.



Zu den neuen Schneeezeugern in Tauplitz gehören auch 14 T40. Das jüngste Mitglied der TechnoAlpin-Familie überzeugte in Tauplitz durch einen störungsfreien Einsatz.

Gleichmäßige Schneequalität dank ATASSplus

Die neue Anlage in Tauplitz arbeitet vollautomatisch und wird über die TechnoAlpin Software ATASSplus gesteuert. Die vollständig von TechnoAlpin entwickelte Software ermöglicht ein ausgeklügeltes Schneemanagement. Auf Veränderungen der relevanten Parameter wird innerhalb kürzester Zeit reagiert. Die Software

sammelt Daten von Schneeezeugern und Meteostationen und optimiert die Schneeproduktion entsprechend den herrschenden Bedingungen. Dadurch werden ein ausgeklügeltes Wasser- und Luftmanagement sowie eine kontinuierliche Energieüberwachung möglich. Betriebszustände und Ressourcenverbrauch können somit genauestens kontrolliert und ausgewertet werden, Betriebskosten werden optimiert und über die gesamte Pistenlänge ist eine gleichbleibende Schneequalität garantiert. Davon profitieren letztlich vor allem die Skifahrer.

pp



Easystore Shop Möbel

Die geniale Verbindung von Design, Ergonomie und Flexibilität.

Das modulare Easystore-Möbelprogramm überzeugt in allen Bereichen – für individuelle und benutzerfreundliche Shoplösungen. Jedes der einzelnen Module bietet nahezu unbegrenzte Kombinationsmöglichkeiten bei bestmöglichster Raumausnutzung – so wird der Workflow im Shop und Verleih in jeglicher Hinsicht optimiert.

Mehr Erfolg mit dem individuellen FOM-System.

Easystore Shop Möbel orientieren sich ganz an Ihren Vorstellungen.

Funktional – die Einstiegslinie in trendigem Weiß

Optimal – bietet eine große Auswahl an unterschiedlichen Farben oder Designs

Maximal – bedeutet Projekt bezogene Planung Ihrer Shop Möbel



Erfahren Sie mehr über die neuen
Easystore Shop Möbel unter www.wintersteiger.com/sports

Klenkhart & Partner machte Garmisch WM-tauglich

Alpine Engineering aus Tirol bei der Ski WM 2011

Das Tiroler Ingenieurbüro Klenkhart & Partner hat das Garmischer Skigebiet WM tauglich gemacht. Seit Jahren ist das Absamer Unternehmen für die Bayrische Zugspitzbahn Bergbahn AG tätig. Klenkhart & Partner konnte sich letztlich in der Garmischer WM Ausschreibung gegen harte internationale Konkurrenz durchsetzen.



Ein Pre-Opening der Ski-WM in Garmisch präsentierten: v.l. DI Christian Klenkhart, Heinz Mohr, Chiefs of Sports ALPINE SKI WM Garmisch, DI Peter Huber, Vorstandsvorsitzender Bayrische Zugspitzbahn Bergbahn AG, und DI Christian Weiler.

Von der Masterplanung bis hin zur Ausschreibung und Projektkontrolle wurden alle Aufgaben durch Klenkhart & Partner realisiert. Für den Vorstandsvorsitzenden der Bayrischen Zugspitzbahn Bergbahn AG, Dir. DI Peter Huber, der in der Wintersportbranche keine Grenzen sieht, war es wichtig, kompetente Partner an der Seite zu haben und er erklärte ganz klar: Branchentrends werden eben im Seilbahn- und Wintersportland Österreich gesetzt. Sämtliche Rennstrecken wurden neu trassiert und designet. Die alte Herrenstrecke Kandahar mutierte mit einigen Veränderungen zur Damenabfahrtsstrecke. Diese gilt als die schwierigste Damenabfahrt im Weltcup.

Komplett neue Herrenabfahrt

Die Herrenabfahrt ist komplett neu entstanden und bietet Fahrern als auch Zuschauern ein wahres Spektakel – gegen Ende der Abfahrt (vom Zielgelände einsehbar) wartet nämlich auf die Fahrer noch der „Freie Fall“ – ein Teilstück mit fast 100 % Steilheit. Mit Ausnahme der Slalombewerbe enden alle Disziplinen in der neuen Arena zwischen Kreuzeck und Alpspitzbahn. Diese finden am Gudiberg (neben der Sprungschanze) statt. Das Besondere am Slalomhang ist, dass dieser vom Ziel aus komplett eingesehen werden kann.

Alle Rennstrecken, die Beschneiungsanlagen für 5 innerhalb von 70 Stunden beschneibare Talabfahrten (einzigartig in Europa), Speicherteiche, Elektrotechnik, Flutlichtanlage, Seilbahnen, Sicherheitsnetze sowie das Betriebsgebäude und die Tankstelle wurden

von Klenkhart & Partner konzipiert, geplant und umgesetzt. Allein die Bausumme betrug an die 40 Mio. Euro netto.

Pistengeräte arbeiten mit snowMeter

Im sensiblen Bereich der Schnee-Erzeugung brachte das Tiroler Unternehmen eine Neuheit ein. Die Pistengeräte wurden mit dem Schneehöhenmess-System snowMeter ausgestattet, das auf Basis von Laserscannern und GPS Technologie mit Industriestandard arbeitet.

Durch die Bestimmung der exakten 3D-Position des Pistengerätes kann aufgrund eines digitalen Gelände-

modells unter der linken und rechten Kette die fast cm-genaue Schneehöhe in Echtzeit angegeben werden. Die Fahrer erkennen sofort wo Mangel herrscht und wo die Schneehöhe ausreichend ist. Unnötige Schneeproduktion wird dadurch wirkungsvoll verhindert und spart wertvolle Ressourcen wie Zeit und Energie. Um die Daten dokumentieren und auswerten zu können, werden diese automatisch mit WLAN Technik auf einen zentralen Geodatenserver gespeichert. Mit Hilfe des Analyseverfahrens wird dann die individuelle Schneehöhenkarte erstellt.

Pre-Opening der Ski-WM in Garmisch

Ende Jänner wurde eine Präsentation der neuen WM-Pisten samt Infrastruktur durchgeführt. An die



Viele geladene Seilbahner befuhren beim Pre-Opening die Pisten der Kreuzeck- und Alpspitzbahn. Im Bild v.l. BL Bruno Kohler (Skilifte Warth), DI Christian Weiler und Günther Oberhauser (GF Skilifte Warth).

120 Vertreter von Skigebieten aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien haben sich diese Gelegenheit nicht nehmen lassen.

Nach einer kleinen Stärkung mit Bayrischen Weißwürsten und einer Weltmeister-Suppe und der Besichtigung des AlpSpiXX auf der AlpSpitzbahn referierte Vorstand Peter Huber über den Vorbereitungs-Countdown für die Ski-WM und die damit verbundenen Maßnahmen der letzten sechs Jahre. Die öffentliche Hand – also die Kommune Garmisch-Partenkirchen – hat viel in den Pistenbau und die Beschneiung investiert, um die Strecken WM-fit zu machen. Die Bergbahnen haben vor allem in die gesamte Technik investiert: moderne Aufstiegshilfen, Elektroanlagen und neue Technologien wie z.B. die Schneehöhenmessung. DI Huber bekraftigte noch einmal, wie wichtig für ihn die Zusammenarbeit mit dem externen Planungsbüro Klenkhart ist. Ehe DI Christian Weiler die Eckdaten der neuen Struktur und die einzelnen

Planungsschritte erklärte, die er dann noch in Natura präsentierte.

Im freien Fall

Heinz Mohr – Chief of Sports FIS Alpine Ski WM Garmisch, erläuterte schmunzelnd, dass er sicher an die 100 Mal die Pisten rauf und runter ist – mit DI Christian Weiler im Schlepptrau – um die Machbarkeit von Streckenabschnitten zu prüfen. Er war es auch, der die internationalen Seilbahner & Touristiker gemeinsam mit DI Weiler die neue Kandahar-Rennstrecke hinunterlotste. Leider konnte der Streckenabschnitt des neuen, großen Skiverteilers seine wahre Größe aufgrund des dichten Nebels nicht voll entfalten. Anders dann beim freien Fall – hier wurde jedem schnell klar, dass es hier richtig zur Sache geht, vor allem wenn man sich vorstellt, dass die Rennläufer mit mehr als 100 km/h in dieses 92 % steile Teilstück einfahren bzw. sogar hinunterspringen.

Heil im Ziel angekommen, wartete dann noch eine snowMeter-Show auf die TeilnehmerInnen.



Im Ziel wurde den Teilnehmern das Schneehöhenmesssystem snowMeter vorgeführt. Fotos: Ambrosig

Nun waren die Projektleiter in ihrem Element. Ing. Martin Spiss, der schon am Berg mit seinem Impulsreferat zur Schneehöhenmessung aufhorchen ließ, gab den Startschuss für den Einsatz der Gerätefahrer. Jeder Teilnehmer hatte die Chance in einem mit snowMeter ausgerüsteten Pistenfahrzeug mitzufahren und das Ergebnis live zu testen, um sich von der Echtzeitkontrolle zu überzeugen.

Beeindruckend zeigte sich dann auch noch die Auswertung mit Analyse: alle relevanten Daten wurden eindrucksvoll auf einer Großleinwand präsentiert! Beim abschließenden bayrischen Buffet im Cafe Kandahar wurde noch lange fachgesimpelt.

ua

Planning in skiarreas!

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



www.klenkhart.at

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



Ingenieurbüro AEP – Gesamtplanungen aus einer Hand



Das (fast) gesamte AEP Team. Fotos: AEP Planung und Beratung

Das Schwazer Ingenieurbüro AEP Planung und Beratung GmbH erweiterte seit der Unternehmensgründung im Jahre 1999 das ingenieurmäßige Aufgabengebiet kontinuierlich. Heute ist das Ingenieurbüro AEP mit über 20 Mitarbeitern und 5 speziellen Leistungsbereichen eines der führenden und innovativen Planungsbüros für Tiefbau im Alpenraum. Das Leistungsspektrum umfasst folgende Bereiche: Kulturtechnik + Wasserwirtschaft, Energieversorgung + Umwelttechnik, Alpintechnik + Schneeanlagen, Verkehrswägen + Straßenbau sowie Freizeitanlagen + Sportstätten.

Für die Seilbahnbranche ist die AEP somit eines der wenigen Ingenieurbüros, das sämtliche Leistungsspektren aus einer Hand für die Umsetzung von Skigebietserweiterungen von der Konzeption bis zur Übergabe nach der erfolgreichen Inbetriebsetzung bzw. Abnahme der Anlage abwickelt. Insbesondere werden neben den Genehmigungsverfahren (UVP, Wasserrecht, Naturschutz, Forstrecht, etc.) und Ausschreibungsplanungen zudem die Ausführungsplanungen im Bereich Bau-technik, Maschineningenieurwesen sowie der Elektro-, Steuerungs- und Regeltechnik im eigenen Hause durchgeführt. Die Beschaffungsvorgänge am freien Markt erfolgen in Abhängigkeit der Projektgröße mittels kundenspezifischer Ausschreibungspakete unterschiedlicher Art. Die detailliert ausgearbeiteten Ausschreibungspläne und Leistungsverzeichnisse ermöglichen in der Angebotsphase die Vergleichbarkeit der einzelnen Angebote und somit die Ermittlung der Bestbieter für die jeweiligen Gewerke. Im Folgenden führen wir nunmehr einige Auszug (Teil 1) der von AEP begleiteten Projekte an:

Schneeanlagen und Alpintechnik

„Die Schneeanlagen wurden in den vergangenen Jahrzehnten von vormals kleinen Anlagen für die punktuelle Beschneiung auf die Beschneiung des gesamten Skigebietes ausgedehnt. Wobei in den letzten Jahren die Einschneizeit für die Grundbeschneiung eine sehr große Rolle spielt. Für die Aufbringung der Grundbeschneiung in kurzen Zeiträumen sind allerdings sehr große vorgelagerte Wasserleistungen und Wassermengen erforderlich. In manchen Skigebieten besteht die Möglichkeit, die großen Stauanlagen von Energieversorgungsunternehmen mit technisch hohem Aufwand anzuzapfen und das Wasser ins Skigebiet über Pumpstationen und Zuführleitungen zu fördern. Liegen keinerlei derartig große Wasserspender wie Kraftwerksanlagen oder Fließgewässer vor, so ist die Wasserbevorratung in Speicherteich-anlagen mit Folien- oder Asphaltabdichtung erforderlich. Wobei Asphaltabdichtungen nur bei sehr großen Stauanlagen oder stark mit Gletscherschliff behaftetem Wasser eingesetzt werden. Neben der bau-technischen und ökologischen Pla-

nung und Umsetzung von Speicher- teichen sind die hydraulische Ausle- gung der Schneeanlagen und deren Komponenten in den Stationen (Pumpstation, Druckreduzierstation, Kompressorstation) von besonderer Bedeutung. Auf Grund der Höhenla-

wässer und der Einhaltung der gewässerökologischen Randbedin- gungen für die Speisung von Klein- wasserkraftanlagen herangezogen werden. Derartige Projekte sind al- lerdings im österreichischen Raum auf Grund der vorliegenden Quali-

die Sanierung von älteren Anlagen wie Kunstrasenplätze etc.. Als Referenzprojekte seien zwei Vor- haben aus der jüngsten Vergangen- heit angeführt. Die Höhenleistungs- zentrum Kühtai Betriebs-GmbH er- richtet 2010/11 die gleichnamige



Visualisierung Höhenleistungszentrum Kühtai.



Feldleitungsbau – Biathlonzentrum Chiemgauarena.

gen und der zu überwindenden großen Höhenunterschiede zwischen Berg und Talsohle liegen im System der Anlage sehr hohe Drücke vor. Die Anlagenkomplexität aus Be- stand und Projekt erfordern für das Zusammenschalten und die Konzeption der Neuanlage Fingerspitzengefühl und Spezial-Know-how im Bereich der Strömungsmechanik und dem Rohrleitungsbau. Das In- genieurbüro AEP verfügt über dieses Know-how. So konnte man bereits bei einigen Projekten das hydraulische Anlagenkonzept den Kunden- erfordernissen entsprechend optimieren, und gleichzeitig durch die technisch detailliert durchgeplante Anlage zusätzlich erhebliche Kosten- vorteile im Zuge der Erstellung von exakten Ausschreibungspaketen für die Kunden erreichen.

Kleinwasserkraftanlagen

Für die Wasserversorgung von Schneeanlagen werden Wasserentnahmen aus Fließgewässer entweder für die Direktbeschneiung oder für die Befüllung von Speicherteichanla- gen, etc. vorgenommen. Die Was- serfassungen (Tiroler Wehr, Seiten- entnahme,...) können bei ausrei- chenden Abflussleistungen der Ge-

tätszielverordnung Ökologie Ober- flächengewässer nicht bei jedem Fließgewässer möglich, da bei einem hydromorphologischen sehr guten Zustand das Verschlechterungsver- bot gilt und Wasserentnahmen nur im äußerst geringen Ausmaß mit Ausnahme während Schmelzwasser- periode möglich sind.

Kleinwasserkraftwerke sind aus wirt- schaftlicher Sicht bei Mitverwen- dung der Schneileitungen sehr inter- essant. Die Amortisationszeiten lie- gen bei derartigen Konstellationen unter 10 Jahren. Derzeit sind einige Kleinwasserkraftanlagen, die mit der Schneeanlage kombiniert sind, in Planung.

Freizeit – und Sportanlagen

Die immer höher werdenden An- sprüche an Sportanlagen – sowohl beim Schulsport als auch bei Frei- zeit- und Meisterschaftsbetrieb – lassen auch die Anforderungen an die jeweiligen Trainings- und Aus- tragungsstätten steigen.

Auch in diesem Segment hat die AEP GmbH das entsprechende Know-how, sei es die komplette Neuerrichtung von Fußballplätzen oder Mehrzweckanlagen, oder auch

Höhen-Sportanlage auf ca. 1950 Metern Seehöhe mit einem Kunstra- senplatz, Laufbahn und einem Funktionsgebäude.

Die Integration der Anlage im sensi- blen, alpinen Gelände ist perfekt ge- lungen. Unserer Leistungen bei die- sem Projekt: Gesamtplanung und Ausschreibung aller bautech- nischen und sportstättenspezifischen Leistungen.

Auch die Stadt Kitzbühel setzt bei der Neuerrichtung des Kunstrasen- fußballplatzes auf die Planungsleis- tungen von AEP. Diese Anlage wird ebenfalls 2010–2011 gebaut und im Frühsommer 2011 den Spielbe- trieb aufnehmen.

Speicherteich un- mittelbar nach Fertigstellung.
rw



GIFAS-ELECTRIC auch mit LED-Leuchten erfolgreich

Die Eugendorfer Firma GIFAS-ELECTRIC – in der Bergbahnbranche bestens bekannt und geschätzt wegen ihrer unverwüstlichen Schneeanlagen-Elektranten im Vollgummi-Gehäuse – hat in ihrer Produktpalette noch weitere Schätze für Seilbahnunternehmen. Etwa wartungsfreie LED-Leuchten für alle erdenklichen Anwendungsfälle im Innen- und Außenbereich. Sie sind nicht nur leistungsstark und robust, sondern auch äußerst energieeffizient. Obendrein passen sie den Umweltbehörden gut ins Konzept...

Die künstliche Beleuchtung nimmt ständig zu und ihre Folgen für die Natur werden von Umweltschützern angeprangert. Ein wesentlicher Faktor für die Umweltfreundlichkeit aber auch für die Wirtschaftlichkeit ist die Wahl des Leuchtmittels. So schlagen Organisationen wie z. B. die Tiroler Umwelt-Anwaltschaft vor,

LED- Scheinwerfer einzusetzen, zumal diese Lichtquelle im Vergleich zu Halogen-Lampen keinen UV-Anteil aufweist und somit die nachtaktiven Insekten am wenigsten anzieht. Das Forschungsprojekt „Hel-

le Not“ in Völs hat diesbezüglich 6 verschiedene Leuchten getestet und kürzlich das Ergebnis veröffentlicht: Metallhalogendampf-Hochdrucklampen führen zum Massensterben von Insekten während LED-Lampen wesentlich weniger Tiere töten. Auf diese wissenschaftlich fundierten Grundlagen will sich der Landesumweltanwalt künftig bei Genehmigungen stützen!

Auf der sicheren Seite

Somit ist man mit LED-Lampen auf der sicheren Seite. Und das nicht nur ökologisch. LED-Leuchtmittel sind extrem robust, weil stoß- und vibrationsunempfindlich, und daher z. B. auch für den Einsatz auf Stützen oder Schneerzeugern verwendbar. Sie verursachen nur geringe Wartungs- und Instandhaltungskosten. Das Beste an ihnen ist aber ihr äußerst geringer Stromverbrauch! Eine 40 Watt LED-Lampe z. B. kann eine Helligkeit wie eine Halogen-Lampe zwischen 500 und 1.000 Watt entfalten.

Manche halten angesichts des hohen Energieverbrauches einer Bergbahn solche Posten für vernachlässigbar – jedoch „viel Kleinvieh macht auch Mist“. Berechnungen zufolge amortisiert sich in der Industrie die Umstellung auf LED innerhalb von 3–4 Jahren. Bei Bergbahnen wird es aufgrund der Betriebszeiten etwas länger dauern, bis diese Investition hereingespielt ist. Auf jeden Fall ist es einer von vielen Schritten, die das Energiesparpotenzial bei Seilbahnen ankrabbeln – ein aktuelles Thema in der Branche.



LED-Anwendung auf einer Stütze bei der Karrenseilbahn in Dornbirn. Fotos: GIFAS ELECTRIC



Die häufig eingesetzte LED-Leuchte Plaza 970.

Bsp. SpotLED. Alle LED-Leuchten sind auch am GIFAS-Stand auf der Inter alpin zu sehen.

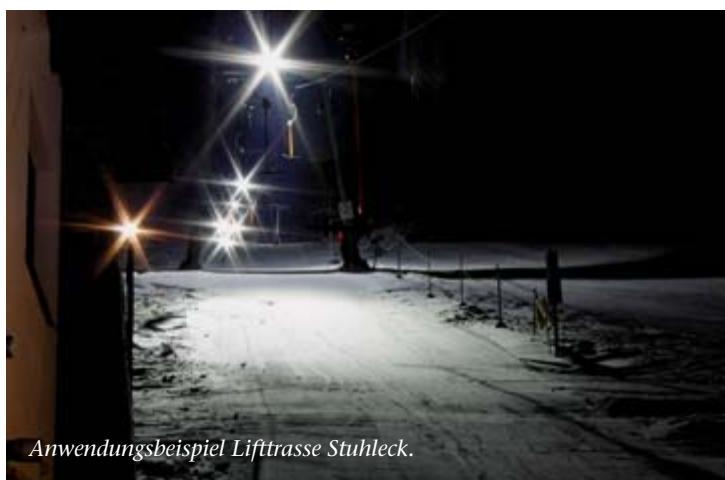


Riesiges Anwendungsgebiet

GIFAS ELECTRIC führt seit einem Jahr LED-Scheinwerfer in den verschiedensten Varianten im Sortiment. Zuvor waren diese Leuchtmittel nicht in Leistungsklassen lieferbar, die für Industrieanwendungen tauglich gewesen wären. Jetzt kann man wählen zwischen Akkuhandleuchten, Stabform-Handlampen, Helmleuchten, Strahlnern, Spotlight/Flutlicht, Pendelleuchten und Mastansatzleuchten für den Außenbereich. Das Anwendungsgebiet ist unüberschaubar und reicht von Stützenbeleuchtung, Pistenpräparierung und Beschneiung über Werkstätten, Arbeits- und Parkplätze sowie Straßen bis zur Rodelbahn- und Loipenbeleuchtung.

Außerdem lässt sich LED sehr gut kombinieren mit Bewegungsmeldern, weil eine Schalthäufigkeit von über einer 1 Mio. gegeben ist. Die Lebensdauer ist auf 50 000 Betriebsstunden ausgelegt, wobei der Leistungs-Verlust maximal 10 % beträgt. Bei Halogendampflampen sind es deren 35 % – ein weiterer Nachteil neben der großen Wärmeentwicklung und mangelnden Robustheit. Bei Hochleistungs-LED ist übrigens eine gute Wärmeabfuhr sehr wichtig. Dies ist selbstverständlich bei GIFAS-Leuchten gegeben. Last but not least stehen bei diesen LED-Scheinwerfern auch EULUM-Daten zur Verfügung. Ein wichtiges Faktum für die Berechnung der Lichtstärke bei Projektierungen.

GIFAS ELECTRIC hat bei der LED-Technik vor Jahren mit Begrenzungen im Tunnelbereich begonnen und war dadurch von Anfang an mit der Anforderung nach extremer Einsetzbarkeit konfrontiert. Diese Erfahrungen wirkten sich bei allen Weiterentwicklungen positiv für anspruchsvolle Branchen wie die Bergbahnen aus. Somit ist GIFAS auch hier der ideale Partner für den Seilbahner. **mak**



TECHNOALPIN®
snow experts

Leistung entsteht im Kopf

Bei der Schneilanz V3 steckt die Innovation in vielen Details. Ein optimierter Lanzenkopf, die praktische Leichtbauweise mit Steckverbindungen und der sparsame, ölfreie 4 kW Kompressor sorgen für Schneesicherheit auch bei schwierigen Bedingungen.





Bergekostenversicherung im Ticket integrieren?

Obwohl laut Statistik das Verletzungsrisiko auf den Pisten seit dem Winter 1978/79 um 50 % auf ca. 55 000 gesunken ist – das sind ca. 1,35 % der Skifahrer – während die Beförderungszahlen stetig steigen, publizieren die Boulevard-Medien unbeeindruckt reißerische Artikel à la „Von der Piste ins Spital!“ Um dem entgegenzuwirken, hat der Österreichische Fachverband am 17. Jänner eine Klarstellung an die Medien mit dem Tenor ausgesendet, dass Skifahren keine Risikosportart sei und auf ca. 15 000 Beförderungen statistisch nur ein Unfall komme! Oder anders gerechnet: man müsste 1 300 Tage lang Skifahren, um einen Unfall zu erleiden, der eine Bergung nötig macht! Selbstüberschätzung ist nach wie vor die Haupt-Ursache (90 %), während Kollisionen nur eine untergeordnete Rolle spielen (8 %). Ein anderer Vorwurf stammt vom Wiener Patientenanwalt. Er moniert, dass die Skilifte teurer werden, eine Bergekostenversicherung jedoch nicht integriert sei. Was die Branche von solcher Kritik hält bzw. was sie zum Unfallrisiko meint, erhebt die MM-Redaktion in einer 10er Umfrage.

Etwa 90 % der Wintersportler verfügen über eine Bergungskosten Versicherung.
Foto: ÖAMTC



Die Gründe für die günstige Entwicklung sind vielschichtig: die Pisten wurden seit 1978 immer besser präpariert (wie Autobahnen), viele Gefahrenstellen wurden entschärft und die Ausrüstung wird häufiger erneuert. Das ist unter anderem auf den Boom beim Skiverleih zurückzuführen, wo fast nie Ausrüstung angeboten wird, die schon älter als zwei oder drei Jahre ist. Verändert haben sich die Verletzungsmuster, vor allem die Kopfverletzungen sind durch die steigende Verbreitung von Skihelmen auf 6,6% zurückgegangen. Die Bergungen via Heli liegen im Bereich von ca. 0,03 Promille der Skigäste. Rentiert sich da überhaupt eine generelle, im Liftticket integrierte Bergungskostenversicherung?

Vor diesem Hintergrund stellte der MOUNTAIN MANAGER die folgende 1. Frage an 10 Verantwortliche von Seilbahnunternehmen aus Österreich, der Schweiz, Deutschland und Südtirol:

MM-Frage 1: „Die Liftkartenpreise steigen zwar jährlich, aber eine Bergungskosten-Versicherung wird trotzdem nicht integriert. Wäre so etwas nicht eine sinnvolle Serviceleistung für die Gäste und zugleich ein Imagegewinn für die Bergbahnen? Warum springt die Branche auf diesen Zug nicht auf, hat man Angst, dass der ‚Pisteneuro‘, der das Ticket zur Versicherungspolizze macht, als Aufpreis nicht akzeptiert wird. Wie sieht die Lage konkret bei euch aus?“

Bei der Antwort war sich die Branche geschlossen einig: der absolute Großteil der Gäste (über 90 %) verfügt bereits über eine derartige Versicherung (Kreditkarte, Autofahrerclub, ÖSV, private Zusatzversicherung etc.), so dass ein generelles Integrieren in die Liftkarte nur zu einer nicht zu rechtfertigenden Teuerung derselben führen würde. Hingegen hält man das Angebot von optional erhältlichen Pistenrettungskarten (wie z. B. in Sölden oder St. Moritz Mountain Pool) für sinnvoll und ausreichend. In den Schweizer Skigebieten kaufen vor allem Italiener und Engländer solche Versicherungen. Im Verbund Dolomiti Superski werden übrigens die Kosten bereits vom Liftbetreiber getragen!

Ein anderer Aspekt dieser Thematik ist die Senkung des Unfallrisikos auf den Pisten selbst. Da gab es schon einige Ideen wie z. B. die Einführung von „Slow Slopes“ (Langsam-Pisten für Anfänger und schwächere Fahrer) oder Tempokontrollen. Dementsprechend ist der Inhalt der 2. Frage:

MM-Frage 2: „Die hohen Geschwindigkeiten mancher Schneesportler werden immer mehr zum Thema in der Öffentlichkeit. Was kann/soll man dagegen am besten unternehmen: sogenannte Slow Slopes einführen – wie versuchsweise in der Schweiz (Thyon, Grindelwald und Zermatt) – oder eine Tempoüberwachung, oder gar eine Pistenpolizei mit der Kompetenz, einen Skipass entziehen zu können? Welche Meinung haben Sie dazu?“

Der Tenor der Antworten lautet, dass die Eigenverantwortung der Wintersportler nach wie vor am wichtigsten ist! Deshalb wird auch verstärkt auf Aufklärung und Bewusstmachung gesetzt. Eine Pistenpolizei ist nicht nötig bzw. unpassend in einer Freizeiteinrichtung – finden A, D und CH. In Südtirol agieren ja bereits die Pisten-Carabinieri! Besser sei es, eine Art „Pistenhilfe“ aufzustellen.

Eine Tempoüberwachung wird ebenfalls abgelehnt, jedoch Test-Messungen zur Demonstration des Tempos, wie sie z. B. die SUVA in der Schweiz durchführt, könnten eine zur Vorsicht mahnende Wirkung haben.

In puncto Slow Slopes (vgl. Extra-Artikel auf S. 22 in dieser MM-Ausgabe gehen die Meinungen auseinander. Manche könnten sich extra gekennzeichnete Pisten durchaus vorstellen, auf denen die

Benutzer nicht mit schnellen Fahrern rechnen müssen. Andere sehen dieses Angebot als kontraproduktiv, wenn auf allen übrigen Pisten keine Wirkung erzielt wird oder gar das Gegen teil passiert! Noch einen Schritt weiter geht St. Moritz mit dem Projekt „Chillout Riding“. Hier soll nicht nur auf der Piste langsam gefahren werden, vielmehr geht es darum, eine neue Einstellung und Haltung zum Skifahren zu erwirken. Für eine intensivere Auseinandersetzung mit der Thematik finden Sie die vollständigen Antworten unserer Teilnehmer nachstehend aufgelistet:



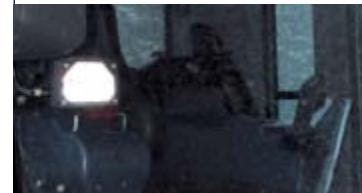
Ing. Helmut Holzinger,
Vorstand Hinterstoder-
Wurzeralm BB AG

1) „Mir kommen Lösungen, wie sie z. B. Sölden gefunden hat (optional erhältliche Pistenrettungskarte für Wochengäste), am in-

GIFAS-ELECTRIC

- * LED-Beleuchtung
- * Beschneidungselektranten
- * Bahnsteig- und Streckenkästen
- * Veranstaltungsverteiler
- * Zeitnehmungsverteiler

Individuelle Lösungen.
Kompetente Beratung.
Langjährige Erfahrung.



GIFAS-ELECTRIC GmbH · Pebering-Straß 2
5301 Eugendorf · office@gifas.at
T. +43 (0) 6225 / 7191 - 0 · Fax-DW. 47

www.gifas.at





telligentesten vor. Natürlich muss man dabei immer die Struktur des jeweiligen Skigebietes berücksichtigen. Hinterstoder-Wurzeralm hat ca. 70 % Tagesgäste und natürlich Mitbewerb in diesem Bereich, so dass der Aufschlag auf die Tageskarte sehr behutsam vorgenommen werden muss. Gerade am Sektor Familien ist es ein Kosten-Thema, ob man einen Versicherungsbeitrag aufschlägt oder nicht. Davon abgesehen spricht bei uns dagegen, dass wir nur 1 Promille an Unfällen zu verzeichnen haben (500 000 Gäste/Saison: 500 Unfälle) – Tendenz rückläufig und ca. 90 % Gäste über irgendeine Versicherung verfügen. Außerdem haben wir für die Bergung einen gewissen Pauschalsatz fixiert, den wir beim Verletzten mit einem (freundlichen) Brief zu refundieren versuchen mit dem Hinweis auf eine vermutlich bestehende Versicherung. Dadurch sind unsere Kosten weitgehend abgedeckt. Helikopterbergungen sind ohnehin in der absoluten Minderheit (10–15/Saison) und meistens auch abgedeckt (ÖAMTC Superschutzbefreiung, ÖSV etc.). Das Ganze ist vielleicht ein Imagethema, das man noch mehr ausspielen müsste – z. B. hat der ÖSV für die Schulskikurse diese Leistungen bereits mit 1 Euro/Woche inkludiert. Es gibt schon für viele Bereiche Lösungen, die jedoch in der Öffentlichkeit zu wenig bekannt sein dürften.“

2) „Von Pistenpolizei und Tempoüberwachung halte ich eigentlich gar nichts. Es gibt eine Eigenverantwortung und wir können nur an die Vernunft der Skifahrer appellieren. Allerdings betreiben wir seit 15 Jahren eine ‚Pistenhilfe‘ (Vorreiter in Oberösterreich) an den Wochenden und in den Ferien mit dem Landeskiverband. Hier nehmen uns jeweils 2 Leute in gelben Jacken und LSV Emblem, ausgerüstet mit Funkgerät und Erste Hilfe-Ausrüstung gewisse Dienste ab. Sie klären auf oder helfen, beobachten und sichern kritische Stellen, verfolgen und ermahnen ‚Raser‘. Abends wird ein Tagesbericht abgeliefert. Aber Gesetze in diese Richtung befürworten wir nicht.“



Jakob Falkner,
GF Ötztaler
Gletscherbahnen
& Skiliftgesell-
schaft Sölden

wir uns an den Verbraucherpreisindizes. Qualitätsverbessernde Investitionen können in den seltensten Fällen – auch nicht ansatzweise – in die Preise hinein gerechnet werden. Eine Bergungskosten-Versicherung einzubeziehen stellt für uns keine sinnvolle Serviceleistung dar, da zum einen nur ein verschwindend geringer Prozentsatz (0,6 %) unserer Gäste diese Leistung in Anspruch nimmt: rd. 500 Gäste verletzen sich pro Saison und werden von unserer Pistenrettung betreut! Andererseits ist der überwiegende Teil der Gäste (rd. 90 %) individuell zusatzversichert.“

1) „Dieses Thema wurde schon öfter diskutiert und untersucht. Wir haben festgestellt, dass der absolute Großteil unserer Gäste bereits ausreichend versichert ist. Sei es durch private Zusatzversicherungen, aber auch durch Reiseversicherungen oder über Kreditkarten. Da es nur eine kleine Gruppe von Nichtversicherten in einer Größenordnung von ca. drei Prozent der gesamten Gästanzahl gibt, steht der Aufwand für eine Bergungskostenversicherung in keinem vertretbaren Verhältnis. Bei uns hat sich die ‚Pistenrettungskarte‘, welche der Gast für die Dauer des Skipasses freiwillig erwerben kann, bewährt. Mit dieser Karte sind auch die Kosten für eine Hubschrauberbergung abgedeckt!“

2) „Da sich unser Skigebiet zu einem sehr hohen Prozentsatz über der Waldgrenze befindet und das Gelände das Anlegen und Präparieren von sehr breiten Pisten ermöglicht, ist das Unfallrisiko stark minimiert. Eine Studie hat gezeigt, dass unserem Gast zur Ausübung des Wintersports im Vergleich mit anderen Gebieten pro Person eine überdurchschnittlich große Fläche zur Verfügung steht. Wir sind auch der Meinung, dass Skifahren und Snowboarden mit Freiheit in Verbindung steht. Wir verneinen ständiges Reglementieren und sind für Aufklärung und Information.“



Dr. Erich Egger,
Vorstand der
Schmittenhöhe-
bahn AG

1) „Die Preise werden im Normalfall um den unbedingt notwendigen Prozentsatz, der die aus dem laufenden Betrieb gestiegenen Kosten abdecken soll, erhöht. Hier orientieren

2) „Die Unfallrate konnte in den letzten Saisonen permanent gesenkt werden. Dies erreichen wir durch entsprechende Pistensicherungsmaßnahmen und durch Information und Aufklärung über verschiedene Kanäle (z. B. SchmittenTV). Von einer Tempoüberwachung oder einer Pistenpolizei halten wir nichts. Der Skisport sollte weiterhin Freizeitvergnügen bieten und nicht zusätzlichen Reglementierungen unterworfen werden.“



Peter Feuz,
Direktor Schilt-
hornbahn AG

1) „Die Schweizer Gäste sind über ihre Unfallversicherung oder ihre Krankenkasse mit Unfallzusatzversicherung auch für allfällige begründete Bergungskosten versichert. Auch für ausländische Gäste ist dies in der Regel der Fall. Eine spezielle Versicherung würde also in den meisten Fällen eine weitere Doppelversicherung ergeben. Deshalb bin ich der Meinung, dass man davon absehen müsste!“

2) „Die Mitarbeiter des Pistendienstes intervenieren im Bedarfsfall und weisen allfällige Pistenrowdies zu. Bei ganz Unvernünftigen kann vorübergehend der Skipass eingezogen werden. Ich erachte Slow Slopes als kontraproduktiv, wenn auf allen übrigen Pisten keine Wirkung erzielt wird oder gar das Gegenteil passiert.“

Pistenrowdies sind durch Mitarbeiter des Pisten- und Rettungsdienstes auf zu schnelles, das heißt rücksichtloses Fahren hinzuweisen und allenfalls durch vorübergehenden Fahrausweisentzug zu maßregeln.“



René Zimmermann,
Marketing-Leiter
BB Flumserberg AG

1) „Diese Thematik ist am Flumserberg nicht aktuell. Der Großteil der Gäste verfügt über eine obligatorische Unfallversicherung, welche Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle – also auch den Wintersport umfasst. Eine Inkludierung ins Skiticket käme einer Doppelversicherung und Preiserhöhung gleich. Schlußendlich zahlt es der Kunde über den Ticketpreis und wer zahlt schon gerne für etwas, das er nicht braucht oder schon hat? Die allermeisten Geretteten bedanken sich für die erbrachte Rettungsdienstleistung schriftlich oder mündlich – nicht selten mit Trinkgeld. Die ausgelösten Rettungskosten werden großmehrheitlich anstandslos beglichen. Jeder Verunfallte erhält zudem ein Genesungsschreiben. Softfacts wirken oft besser als Hardfacts.“

2) „Am wichtigsten ist nach wie vor die Eigenverantwortung der Wintersportler. Slow Slopes sind gut gemeint und eher in der Kommunikation wirkungsvoller als im Schnee. Eine Pistenpolizei ist nicht nötig, da genügend rechtliche Grundlagen bestehen, renitente Wintersportler zur Raison zu ziehen. Am effektivsten sind Tempo-Messungen, welche die SUVA durchführt. Praktisch alle Wintersportler haben Mühe, ihre Geschwindigkeit einzuschätzen und sind meist schneller als gedacht. Jeder „Gemessene“ wird dies nicht so schnell vergessen und weiter erzählen.“



Dieter Bogner, Managing Director ENGADIN St. Moritz Mountain Pool

1) „Im Engadin bieten wir unseren Gästen zusätzlich zu den Skipässen eine Versicherung für CHF 4.00 pro Tag. Darin versichert sind folgende Leistungen: • Zivilrechtliche Haftung für Personenschäden und Sach-

schäden • Rechtsschutz • Kosten für den Rettungsdienst auf den Pisten, Abtransport mit dem Heli und Krankenwagen, Notfallmedizinische Kosten • Krankenrücktransport.

Da die meisten Europäer über ihren Arbeitgeber oder deren Krankenversicherung gegen Nichtbetriebsunfälle versichert sind, macht es keinen Sinn, diese Leistung für alle Gäste in den Skipass einzuschließen. Viele wären dann unnötigerweise doppelt versichert und die Skipasspreise würden für diese Kunden künstlich erhöht. Es macht aber durchaus Sinn, dies für alle anderen Gäste als Zusatz und optional anzubieten. Bei uns kaufen vor allem Italiener und Engländer diese Versicherung.“

2) „Im Engadin promoten wir das ChilloutRiding (<http://www.chilloutinfo.com>) und haben dafür extra eine Piste zur Verfügung gestellt. Ebenfalls bieten die Skischulen ChilloutRiding-Lektionen an. Parallel dazu führen die Schweizer Unfallversicherungen Kampagnen gegen das Rasen auf den Pisten durch. Das Problem ist nicht die Geschwindigkeit, sondern die Rücksichtslosigkeit und das Fahren über den eigenen Verhältnissen. Geschwindigkeitskontrollen oder Pistenpolizei kann nicht die Lösung sein. Wir sehen die Lösung im Sensibilisieren der Gäste, um damit das Verhalten auf den Pisten zu ändern.“



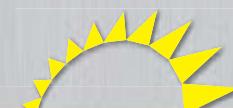
**Ing. Augustin Kröll, GF/
Vorstand Fellhornbahn
GmbH/Kleinwalsertaler
Bergbahn AG**

1) „Eine derartige Versicherung wird von unseren Gästen gar nicht gefordert. Schließlich ist ein Sportler bei keiner Infrastruktur-Einrichtung – sei es eine Turn- oder Schwimmhalle, sei es ein Eislaufplatz oder eine Loipe – automatisch versichert. Obendrain sind 90 % unserer Wintersportgäste in irgendeiner Form (Kreditkarte, Zusatzversicherung, Mitgliedschaft bei DSV oder Rettungsorganisation) bereits gegen dieses Risiko abgesichert. Eine doppelte Versicherung erscheint uns nicht zielführend. Und Imagegewinn erzielen wir lieber durch ein erstklassiges Produkt.“

2) „Generell gilt: Skifahren ist keine Risikosportart. Das Verletzungsrisiko, das ergeben zahlreiche Untersuchungen, ist

Technisch innovative Sommerrodel - Systeme
Spass. Sicherheit. Erlebnis.

- Wartungsfreie Bahn, da die Rohre aus Aluminium sind
- Die Bahn ist leicht demontierbar, daher auch für Schipisten gut geeignet
- Bestehende Liftanlagen können verwendet werden
- Steilkurveneffekt – durch die Schräglage der Kurven entsteht ein besonderes Fahrerlebnis
- Wartungsarme Schlitten
- Fast geräuschlose Talfahrten
- Sehr kurze Bremswege
- Für fast jedes Gelände geeignet
- Sicher und zuverlässig





eindeutig rückläufig. So belegen die Zahlen der deutschen Auswertungsstelle für Skiuunfälle, dass die Zahl der Verletzten im alpinen Skisport seit 1978/80 um rund 50% gesunken ist und das, obwohl die Beförderungszahlen stetig steigen. Eigenverschulden und Selbstüberschätzung liegen dabei als Unfallursache ganz vorne. Deshalb appellieren wir immer wieder an die Eigenverantwortung unserer Gäste, an Rücksichtnahme und Höflichkeit. Vereinzelt individuell vorherrschende Defizite können wir als Bergbahnen aber kaum kompensieren. Mit Präparierungen, Absperrungen und Pistenführung versuchen wir, das Unfallrisiko zu minimieren. Ein Tempolimit ist kein geeignetes Mittel, sehr wohl aber eine Hinweistafel, um das Tempo zu verringern. Slow Slopes einzuführen wäre durchaus denkbar. Es muss aber das Gebiet dafür geeignet sein."



*Dir. Franz Pixner,
Meran 2000
Seilbahnen AG*

1) „Bei uns auf Meran 2000 steigen die Preise jährlich um die Inflation und wir glauben dass, wenn schon eine Bergungskosten-Versicherung europaweit eingeführt werden müsste und ein Alleingang eines Skigebietes nicht zielführend wäre. Wir haben bisher die Pistenret-

tungsdienste mit den Organisationen durchführen können, welchen wir nur das Mittagessen bezahlen müssen (Carabinieri, Finanzwache, BRD und CAI). Bis auf weiteres verursacht das keine Zusatzkosten, daher wurde zwar die Einführung einer Bergungskosten- Versicherung besprochen, jedoch noch nicht eingeführt. Des weiteren haben wir die Erfahrung gemacht, dass unsere Gäste großteils bereits selbst durch irgendwelche Versicherungen abgedeckt sind.“

2) „Was die Geschwindigkeit auf Pisten betrifft, werden vom Land Südtirol in verschiedenen Skigebieten Aktionen durchgeführt, welche der Sicherheit auf den Pisten dienlich sind. Wir haben die Carabinieri und die Finanzwache im Gebiet u. a. zur Kontrolle von Pistenraudis. Sollten solche entdeckt werden, erhalten diese das erste Mal eine Verwarnung und bei Uneinsichtigkeit wird auch der Skipass entzogen. Jedoch sind bisher keine schlimmen Fälle zu verzeichnen gewesen.“



SKUS:

Erfolge bei der Unfallverhütung

Am 1. Dezember 2010 feierte die Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS mit dem Aufruf „RESPECT & CONTROL“ 50 erfolgreiche Jahre im Dienste der Unfallverhütung.



Adolf Ogi. Foto: Archiv

Adolf Ogi, ehemaliger Bundesrat, Sportminister und erster UNO-Sonderbeauftragter für Sport und Freiden, richtete sich mit einer Grußbotschaft im Rahmen der SKUS-Feierlichkeiten an das Publikum. „Der Sport lehrt uns, andere Menschen zu respektieren und zu akzeptieren“, so Ogi. Heinz Walter Mathys, ehemaliger Staatsanwalt des Kantons Bern, Präsident des Stiftungsrates und der Unfallverhütungskommission (SKUS), leitete die Feier und bezog sich in seinen Worten auf das sportpolitische Konzept des Bundesrates, das im Gesundheitsbereich die Sport- und Bewegungsför-

derung zum Ziel hat. „Bewegung tut Not! Bewegung ist aber auch mit Risiken verbunden. Die Sicherheit im Sport, gleich derjenigen im Leben überhaupt, ist eine permanente Herausforderung. Die dem Sport verbundenen Risiken sind deshalb derart zu reduzieren, dass die Freude an der Bewegung und an deren Freiheit nicht verloren geht. Indessen gibt es nicht eine Freiheit, sondern ein Ganzes von Freiheiten, welche sich gegenseitig beschränken.“ Dazu verwies er auf die Eigenverantwortlichkeit und die Verkehrssicherungspflicht, einem auf Selbstregulierung gründenden Modell der Schweiz und der diesbezüglichen Verantwortung bei Unfällen auf Schneesportabfahrten. Dr. Hans-Kaspar Stiffler hielt schließlich noch Rückschau auf die Anfänge der SKUS, während Jean-Marc Schwyter, a. Generalprokurator des Kantons Waadt, den Reigen der Festredner mit dem Thema „Liberté – Limates – Sanctions“ abrundete.

Rücksicht und Kontrolle

Mit dem Aufruf „RESPECT & CONTROL“, der Rücksichtnahme auf die anderen Skifahrer und Snowboarder

und der kontrollierten Fahrweise wird angestrebt, dass die rückläufige Tendenz der Unfälle anhält und die Unfallzahlen auch in Zukunft weiter zurückgehen. Mit diesem Konzept schließt man nahtlos an die frühere Kampagne »Control your speed« an. Vorgestellt wurden außerdem noch die Ausgaben 2010 der beiden SKUS-Richtlinien, die auf www.skus.ch abgerufen und gratis bestellt werden können.



DIE SKUS UND IHRE ZIELE

Die SKUS wurde 1960 gegründet und am 15. November 1989 als gemeinnützige Stiftung mit Sitz in Bern reorganisiert. Die Neufassung der Stiftungsurkunde sowie das Reglement vom 20. November 2002 wurden mit Verfügung des Eidgenössischen Departements des Inneren vom 24. Januar 2003 genehmigt.

Stifter der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS sind:

- ▶ Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu,
- ▶ SWISS SNOWSPORTS,
- ▶ Schweizerischer Skiverband Swiss-Ski,
- ▶ Seilbahnen Schweiz SBS,
- ▶ Verband öffentlicher Verkehr VöV.

Ziel der SKUS ist die Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten, Langlaufloipen und Skiwanderwegen. Die Richtlinien der SKUS sind keine Rechtsnormen, sondern, gleich wie die FIS-Regeln, an die Skifahrer und Snowboarder gerichtete Verhaltensempfehlungen.



Kompetenz hat einen Namen

Ihr zuverlässiger Spezialist für

- Bergungsoptimierungen
- Bergungssysteme
- Steigschutzeinrichtungen
- Persönliche Schutzausrüstungen



IMMOOS GmbH - Bergungs- und Sicherheitssysteme | CH-6414 Oberarth ++41 (0) 41 857 06 66
 IMMOOS - Bergungs- und Sicherheitssysteme GmbH | AT-6923 Lauterach ++43 (0) 664 134 44 38
www.immoos-rescue.com | info@immoos-rescue.com

Interfab Snowbusiness vertreibt neues Produkt **1. Kindersicherungssystem „Magnestick“ in Westendorf**

Die BB Westendorf erhielten am 23.12.2010 von der Tiroler Landesregierung testweise für eine Saison die Bewilligung zum Betrieb der ersten Sesselbahn Österreichs mit „Magnestick“. Der Name steht für ein französisches Kindersicherungssystem auf der Basis von Permanentmagneten auf Sessel und Westen. Abgewickelt wurde das Projekt von der Interfab Snowbusiness GmbH, welche den Vertrieb für Österreich übernommen hat. Die ersten Erfahrungen sind äußerst positiv. Die Interfab Snowbusiness GmbH gilt als Spezialist für den Vertrieb französischer Produkte, daher fügt sich auch das Kindersicherungssystem Magnestick optimal in das Programm.



Österreich-Premiere von Magnestick: Beim 4er Sessellift „Schneebergbahn“ der BB Westendorf verfügt jeder Sessel über 2 Sitzlehnen, die mit einem dreifach Permanentmagneten ausgerüstet sind.

Fotos: BB Westendorf

Bei der ausgerüsteten Bahn handelt es sich um den fixgeklemmten 4er Sessellift „Schneebergbahn“ der Bergbahnen Westendorf. Diese im Ortsbereich gelegene Bahn wird hauptsächlich als Beförderungsmittel von Anfängern, Kleinkindern und Skischülern genutzt und verfügt bereits über verriegelte Schließbügel – ist also prädestiniert für einen Österreich-Test mit dem neuen Kindersicherungssystem. Die Aufgabe von Magnestick ist es dabei, einen zusätzlichen Sicherungseffekt speziell für die Kleinsten bis 1,25 m Größe, die auch noch unter einem geschlossenen Schließbügel durchrutschen könnten, zu erzielen: Zu diesem Zweck sind pro Sessel zwei Sitzlehnen mit einem dreifachen Permanentmagneten bestückt. Zusätzlich werden die Kinder mit dünnen Westen ausgerüstet, die

die Seilbahnplaner mit Kompetenz

Ihr Partner vom ersten Gespräch bis zur Fertigstellung Ihres Seilbahnprojektes.



Projektierung

Planung

Umsetzung

GG Gaugelhofer & Ganyecz
Seilbahnplanungs GmbH

Gaugelhofer & Ganyecz
Seilbahnplanungs GmbH
Lerchenstraße 33, A-6922 Wolfurt

tel: +43 (0) 55 74/7 62 66
fax: +43 (0) 55 74/7 62 66-7
eMail: office@seilbahnplanung.at
www.seilbahnplanung.at

grabherdesign.com

ebenfalls mit einem Magneten bestückt und zusätzlich als zertifizierter Rückenprotektor ausgeführt sind. Somit ist ein weiteres Sicherheitselement vorhanden, welches das bereits bestehende ergänzt.

Mit Magneten bestückte Westen

Beim Besteigen des Sessels erfolgt automatisch der Kontakt der Magnete und die Kinder werden über die Weste am Sessel festgehalten. Beim Ausstieg werden die Permanentmagneten über eine in der Sesselführung montierte Stromabnahme deaktiviert, wodurch sich die magnetische Verbindung löst. Die Einrichtung wurde sehr schnell und sehr positiv von den Kindern aufgenommen, berichtet Westendorf Geschäftsführer Hansjörg Kogler. Er hat das System bei allen Wetterbedingungen getestet und sowohl die Bergbahn als auch die Skischulen sind überaus zufrieden.

Für den Betrieb in diesem Winter werden die Westen von den beiden Skischulen in Westendorf an ihre

kleinen Gäste kostenlos verteilt und von den Bergbahnen obendrein an jene Familien, welche Saison-Skipässe für ihre Kinder erworben haben. Die Westen können natürlich auch käuflich erworben bzw. vom Skiverleih gemietet werden. Hansjörg Kogler hat das System erstmals in Frankreich gesehen und es hat ihm von Anfang an gut gefallen.

Beförderungsrichtlinien ändern

Das Marktpotenzial betreffend kann Interfab-Geschäftsführer Roderich Urschler noch keine seriösen Prognosen machen, räumt jedoch ein: „Theoretisch ist es sehr groß, können doch alle bestehenden Bahnen damit ausgerüstet werden, ohne Komforteinbußen der Herstellersysteme mit deren sicher auch sehr hohem Sicherheitsniveau zu haben. Allerdings müssen die Beförderungsrichtlinien bei Verwendung von Magnestick überall geändert werden. Entwickelt wurde Magnestick übrigens von der Betreibergesellschaft von Courchevel, der S3V, und vertrieben von einer



Die Kinder erhalten dünne, ebenfalls mit einem Magneten bestückte Westen. Beim Hinsetzen auf einen Sessel erfolgt automatisch ein Kontakt, der das Festhalten bewirkt.

Tochtergesellschaft. Bislang gibt es etwa 15 ausgerüstete Bahnen in Frankreich und Andorra, seit heuer auch in der Schweiz, Österreich und den USA.“

Die MM-Redaktion könnte sich rein theoretisch vorstellen, dass künftig – bei adaptierten Beförderungsrichtlinien und einer Dauergenehmigung – pro Erwachsenen 3 Kinder unter 1,25 m statt wie bislang 2 Kinder befördert werden dürfen: 2 außen auf den Magnetpositionen, ein weiteres Kind in der Mitte neben dem Skilehrer oder einem anderen (einverständigen) Erwachsenen. Im Februar findet von Seiten der Landesregierung u. a. diesbezüglich ein Gespräch über den Verlauf der Testsaison statt.

mak

GESAMTKONZEPT PROJEKT ANGERTAL



Figures + More GmbH bietet kreative Gesamtkonzepte für Tourismus wobei Wintersport seit 1988 unser Schwerpunkt ist. Gewerbeübergreifend tätig sind wir in der Lage Beratung, Planung (Gelände, 3-D und technische), Pistenkorrekturen, Entwicklung Corporate Identity, Kommunikationsstrategien (bis zum Nord-West Europäische Markt), zu kombinieren mit eigener Produktion im GFK- und Alu/ Stahlbau.

Ihre Vorteile

- Sicherheit auf erster Stelle
- einzigartige/ zeitlose Projekte
- nahtlos zu ergänzen
- schnelle Realisierung - alles aus einer Hand
- dauerhafte und robuste Produkte

Haben Sie Fragen oder möchten Sie einen Termin zur Projektbesichtigung?
Tel. 0676 572 56 64 | Fax 06541 89 52 | E-Mail info@figures.at



SLF feiert Jubiläum: 75 Jahre Schnee- und Lawinenforschung

Das WSL-Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF kann 2011 auf 75 Jahre Schnee- und Lawinenforschung zurückblicken. Gefeiert wird gemeinsam mit der Eidgenössischen Forschungsanstalt WSL, die im vergangenen Jahr 125 Jahre alt wurde.



Messung der Schneehärte mit der Rammsonde 1937. Fotos: SLF

Messung der Schneehärte mit dem SnowMicro-Pen 2009.



„Schneeschmöcker“ nannte man die jungen Forscher, die 1936 am Weißfluhjoch oberhalb von Davos begannen, Schneeprofile zu graben und Schnee-Messgeräte aufzustellen. Die Schnee- und Lawinenforschung steckte damals weltweit in den Kinderschuhen, Untersuchungsmethoden und geeignete Gerätschaften mussten die ambitionierten Wissenschaftler weitgehend neu erfinden.

Im Mittelpunkt der damaligen Forschung standen Untersuchungen, wie die Schneedecke beschaffen ist und wie sich daraus Lawinen bilden. Auslöser dafür war die Erschließung des Alpenraumes und der Boom im Skitourismus, die auch die Anforderungen an die Lawinensicherheit ansteigen ließen. 1945 wurde dem Institut außerdem die nationale Lawinenwarnung übertragen, eine Aufgabe, für die bis dato noch die Armee zuständig war.

Das Spektrum wird breiter

Lawinenwinter wie 1951 und 1999 sowie Bedürfnisse der Gesellschaft, wie Gefahrenzonenkarten, die rasche Verfügbarkeit von lokalen Schnee- und Lawinendaten oder energieeffiziente Beschneiungsanlagen gaben Impulse für die Entwicklung des Instituts. Heute ist das SLF ein international vernetztes Forschungs- und Dienstleistungszentrum mit 130 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus 15 verschiedenen Ländern.

Schnee, nicht mehr nur als Bedrohung, sondern auch als bedrohte Ressource, ist noch immer Kernthema des SLF. Außer Lawinen werden mittlerweile allerdings auch andere alpine Naturgefahren erforscht, dazu Permafrost, Gebirgsökosysteme und die Wechselwirkungen mit der Atmosphäre. Seit 1989 gehört das SLF zur WSL und damit zum ETH-Bereich.

Forschung erleben

Anlässlich ihrer Jubiläen laden SLF und WSL die Öffentlichkeit ein, ihre Aufgaben und Aktivitäten näher kennen zu lernen und führen eine Veranstaltungsreihe quer durch die verschiedenen Regionen der Schweiz durch. Bei Exkursionen, Vorträgen und Forschungsmärkten zeigen sie ihre Versuchsanlagen und Forschungsflächen.

Zwischen Januar und März werden öffentliche Veranstaltungen in Andermatt, Scuol, Grindelwald und Davos organisiert. Dabei geht es um Lawinenschutz, die Arbeit der regionalen Lawinendienste, Messnetze der Lawinenwarnung und Skitests. Als Höhepunkt wird Ende März in Davos ein Forschungs- und Erlebnismarkt mit dem Titel „SnowSense – Entscheidungen im Schnee“ stattfinden.

i Infos:
www.slf.ch

DAS INFORMATIONSPORTAL
DER SEILBAHNBRANCHE IM INTERNET

SBN
seilbahn.net
WWW.SEILBAHN.NET

Wie Profis mit dem PistenManagementSystem arbeiten

Spannender Praxisbericht in Kitzbühel über mehrjährige Anwendung

Teilnehmer aus zwanzig verschiedenen Bergbahnunternehmen konnten an zwei Terminen die Umsetzung des ARENA PistenManagementSystems – insbesondere die Arbeit mit den Schneehöhenmessungstools - live erleben. Und zwar beim „Power User“ Bergbahn AG Kitzbühel, die sich mit diesem Instrument schon seit der Saison 07/08 auseinandersetzt: Damals wurde im Hinblick auf das Hahnenkammrennen der erste, eingeschränkte Versuch mit ARENA GPS+ gemacht und bereits in dieser Saison das PistenManagementSystem flächendeckend aufgerüstet. Durch diese mehrjährige Anwendung gelang es auch, eine richtige Strategie für künftige Beschneiungen zu entwickeln. Grund genug für das Salzburger Unternehmen PowerGIS, die Bergbahn AG Kitzbühel als optimales Ziel ihrer diesjährigen Fachexkursionen auszuwählen.



Die Teilnehmer an den praxisbezogenen Fachexkursionen erfuhren u. a., wie die Schneehöhenmessung auf dem in der Pistenmaschine eingebauten Monitor grafisch in Echtzeit exakt dargestellt wird. Foto: PowerGIS



Dr. Josef Burger, Vorstand der Bergbahn Kitzbühel AG (oben, 1. v.l.), begrüßte die Teilnehmer und führte in den Erfahrungsbericht von Ing. Richard Profanter (oben, 2. v.l.) ein. Robert Sölkner, GF von PowerGIS, und DI Christian Enzinger, Projektleiter für PistenManagement (oben, 2. u. 1. v.r.) mischten bei dem Vortrag mit. Foto: PowerGIS

die Teilnehmer besonders geschätzt: einer „von ihnen“, ein erfahrener und engagierter Pistenchef, berichtete ehrlich und unverblümt über die Herausforderungen, die bei der Anwendung eines PistenManagementSystems auftauchen können, und wie diese zur Aufdeckung von Arbeitsvorgängen, die es zu optimieren gilt, sowie zur Einführung von Verbesserungsmaßnahmen führen. Dabei spielt die Mannschaft rund um die Pistenpräparierung eine wichtige Rolle. Diese Tatsache hat auch PowerGIS schon längst erkannt, da die Salzburger schon seit Längerem auch ein komplettes Coaching-Programm bei der Umsetzung des PistenManagementSystems anbieten.

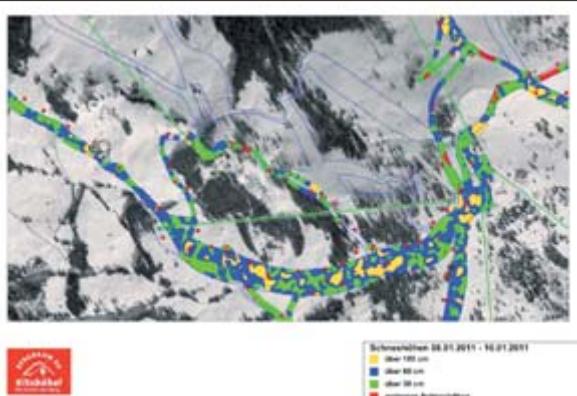
Bei dieser im erwähnten Bereich bislang einzigartigen Dienstleistung begleitet ein einziger Ansprechpartner das ganze Team der Bergbahn rund um das Projekt: das ermöglicht sowohl maßgeschneiderte Lösungen als auch eine rasche Umsetzung von Sonderanforderungen. Für diesen Weg sprechen auch die inzwischen zahlreichen Referenzprojekte von PowerGIS – allen vo-

ARENA® **PowerGIS.**
Die Welt wird einfacher.

Am 26. Jänner und am 2. Februar trafen sich die Interessenten in den Seminarräumen des Restaurants Hochkitzbühel um zu erfahren, wie der Profi-Anwender Ing. Richard Profanter, ehemaliger Pistenchef bei der Hahnenkammbahn, das Beste aus dem System herausgeholt hat.

Von den Herausforderungen zur Schneistrategie

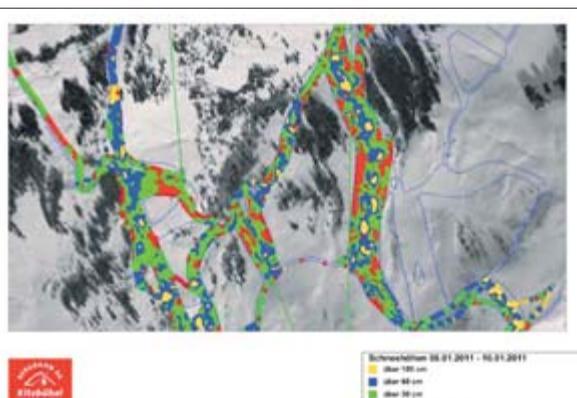
Gerade bei hochtechnologischen Instrumenten ist es von großem Vorteil, wenn man aus der Erfahrung anderer lernen kann, die sich das Know-how bereits erarbeitet haben. Genau dieses Faktum haben



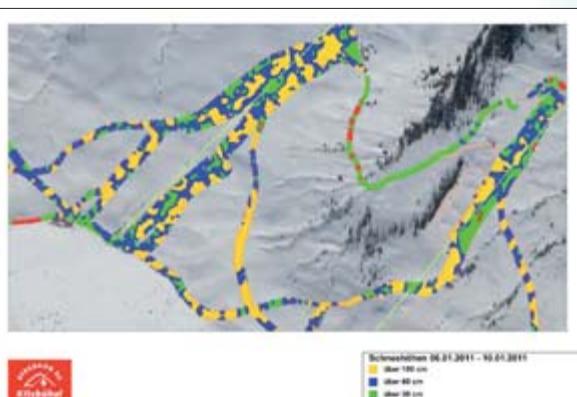
Screen-Shot einer mit dem ARENA PistenManagement-System vermessenen Piste. Grün bzw. Blau zeigen optimale Schneehöhen und Rot jene wenigen Bereiche, bei denen die Schneehöhe gering ist. Foto: Bergbahn AG Kitzbühel



So macht Erfahrungsaustausch Spaß! In einer der 13 ausgerüsteten Maschinen konnten die Teilnehmer ganz konkret erfahren, wie die Schneehöhenmessung mit der ARENA Lösung läuft. Foto: PowerGIS



Hingegen sieht man auf diesem Bild ausgedehnte Schwachstellen, die in rot markiert sind. Die wenigen Schneedepots (in gelb) sollen besser verteilt werden, eventuell soll gezielt neuer Schnee erzeugt werden, Foto: Bergbahn AG Kitzbühel



Ausgedehnte gelbe Flächen zeigen eine Überproduktion auf. Mit einer besseren Planung der Beschneiung hätte man einiges an Ressourcen sparen können. Foto: Bergbahn AG Kitzbühel

ran natürlich die Vollbestückung der Bergbahn AG Kitzbühel mit dem ARENA PistenManagementSystem.

Ziele setzen und erreichen

„Die Piste im Griff – die Kosten auch“, lautet die Devise beim ARENA PistenManagementSystem, was auch die

Zielsetzung der Anwendung sehr klar ausdrückt. Ganz konkret sollen folgende Ziele im Einzelnen erreicht werden:

- ▶ Gleichmäßige Verteilung des Maschinenschnees bei der Grundbeschneiung über ein durchgehendes Schneeband;
- ▶ Rasche Aufnahme des Skibetriebes;
- ▶ Ermittlung der tatsächlich produzierten Schneemenge auf definierteren Teilflächen;
- ▶ Aufspüren von Schwachstellen zur Entscheidung über notwendige Nachbeschneiungen;
- ▶ Halten der erforderlichen Schneehöhen über die gesamte Saison im Skigebiet durch ständige Schubarbeit, unterstützt durch die Schneehöhenvisualisierung;
- ▶ Festlegen von Sollwassermengen für die nächste Saison auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse über einerseits zu große Restmengen und andererseits zu frühe Ausaperung bei Saisonende. Dabei werden die tatsächlich ermittelten Schneebilanz-Faktoren bei windausgesetzten Stellen berücksichtigt;
- ▶ Verteilen von Schneeanansammelungen im Zuge der Präparierung beim nahenden Saisonende, um umfangreichen Schubarbeiten zuvorzukommen.

Klare Grafik lässt Schwachstellen erkennen

So praxisbezogen wie der ganze Erfahrungsbericht war auch die Darstellung der Schneehöhe auf den Pisten. Deren Analyse anhand der aufschlussreichen Grafik führt

zum Erkennen von Schwachstellen und ermöglicht daher die Nachbesserung mit minimalem Einsatz an Ressourcen (Schneeproduktion, Mannstunden). Dazu nebenstehend einige ganz aktuelle Beispiele vom Jänner 2011.

SiteLink: Vernetzung der Maschinen

Gerade bei der Bergbahn AG Kitzbühel, in der 13 Maschinen mit dem ARENA Fleet Manager ausgestattet sind, ist ein Instrument wie SiteLink bei der Pisten-Präparierung besonders wichtig. SiteLink ermöglicht eine volle Kommunikation der Pistenmaschinen untereinander und mit der Zentrale, daher kann man:

- ▶ Anweisungen, Nachrichten, Pistenvorgaben, Modelle und aufgenommene Punkte und Linien austauschen;
- ▶ für den Support direkt auf die Maschine zugreifen;
- ▶ sehen, wo die anderen Fahrer sind;
- ▶ über die aktuellen Schneehöhen aller im Einsatz befindlichen Pistenmaschinen Bescheid wissen.

Und alles funktioniert herstellerunabhängig sowie erprobt in Solo-, Winden- und Parkmaschinen. Ein Vorteil, der für die Bergbahnbetriebe besonders attraktiv ist. Denn einerseits kann der bestehende Maschinenpark dadurch erhalten bleiben und andererseits können die Leistungen dennoch erhöht und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Betriebes unterstützt werden. so

PROWINTER 2011:

Tor zum alpinen Wintersportmarkt

Skiverleih-Einrichtungen und Servicedienstleister im Wintersport stehen im Mittelpunkt der PROWINTER in Bozen. An 3 Messeägen können sich die Fachbesucher einen umfassenden Überblick über neueste Technologien und Trends für die Wintersaison 2011/12 verschaffen.



Mitte April steht Bozen wieder im Zeichen der PROWINTER. Foto: dwl

Die PROWINTER hat sich seit mehr als 10 Jahren im Bereich Skiverleih und Servicedienstleistungen im Wintersport als bedeutende Kontaktbörse vieler Unternehmen des Alpenraums positioniert. So konnte man 2010 246 Aussteller aus 15 Ländern begrüßen, die dem Fachpublikum ihre Produkte präsentierten.

Eine Erfolgsstory, die nicht nur für diese internationale Fachmesse spricht, sondern auch für den richtig erkannten Trend zu mehr Service und Verleih im Wintersport, der durch mehrere Studien wie z.B. Marketagent.com, dem „Rapporto OSEM“ des italienischen Wirtschaftsforschungsinstituts Monteliano oder den Umfragen der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) belegt wird. Während vor 14 Jahren das Mietgeschäft in Italien noch ei-

nen Marktanteil von knapp 7% hatte, steht man heute schon bei über 50% – Tendenz steigend.

Für 2011 bestätigt die PROWINTER den erfolgreichen Veranstaltungszzeitpunkt im April. Nach Abschluss der Wintersaison bietet er den Unternehmen eine ausgezeichnete Gelegenheit, die Neuheiten für die Saison 2011/2012 vorzustellen. Vom 13. bis 15. April, also Mittwoch bis Freitag, werden Bestellungen getätigt und fachspezifische Informationen für die kommende Wintersaison gesammelt.

Bewährtes Forum

Die Ausstellungsbereiche der PROWINTER umfassen Ausrüstung und Zubehör für den Wintersport, technische Bekleidung für Skischulen und Skiclubs, Maschinen und Einrichtung

für Skiverleihe, Ausstattung, Dienstleistung und Rettungsausrüstung für Winterskigebiete von der Kippstange über Ski-Schleifmaschinen bis hin zu Kassensystemen. „Die PROWINTER in Bozen ist eine ideale Plattform für den Ideen- und Erfahrungsaustausch sowie die Anbahnung neuer Geschäftskontakte in den Bereichen Wirtschaft, Handel und Sport. Durch die Prämierung der Athleten werden Emotionen vermittelt und die im Sport erbrachten Leistungen honoriert. Südtirol ist ein wichtiger Austragungsort zahlreicher Sportevents von internationaler Bedeutung vor allem im Wintersport. Somit ist Bozen der ideale Standort für eine Fachmesse wie die PROWINTER“, so Gian Franco Kasper, Präsident des internationalen Skiverbands FIS. 2011 findet die PROWINTER unter der Schirmherrschaft der FIS statt, die im Rahmen des PROWINTER-Forums auch die Prämierung des FIS OC Awards abhalten wird.

Dank des qualifizierten Fachpublikums, zusammengesetzt aus Skiverleihbetreibern, Skiservicetechnikern, Sportfachhändlern, Trainern, Skilehrern und Funktionären in Sportklubs aus Italien und den angrenzenden Nachbarländern hatten viele Unternehmen bereits im Vorfeld ihre Teilnahme an der Auflage 2011 bestätigt und ihre Ausstellungsfläche vergrößert. 2009 zog die PROWINTER in Bozen 5 500 Fachbesucher an. Im letzten Jahr fand die Messe gemeinsam mit der ALPITEC statt, die 2011 vom 23. bis 25. Februar zum dritten Mal in China gemeinsam mit der „ispo china“ abgehalten wird. Eine Kombination von PROWINTER und ALPITEC wird es 2012 wieder geben.

PROWINTER 2011

Datum:	13. bis 15. April
Öffnungszeiten:	Mittwoch u. Donnerstag 9 bis 17 Uhr Freitag 9 bis 16 Uhr nur für Fachbesucher
Eintritt:	
Preis:	10 Euro – 50 % Preisnachlass mit Internetregistrierung
Informationen:	www.prowinter.it

Förderseile für Seilbahnen & Skilifte

Jakob AG, CH-3555 Trubschachen
Tel. +41 (0)34 495 10 10, eMail: seil@jakob.ch

www.jakob.ch

Jakob®
Rope Systems

Mit Sherpa auf Nummer sicher

Mit der neuen Sherpa Winde von PRINOTH sind Beast und Bison jetzt auch auf extremen Steilhängen besonders sicher und effizient im Einsatz. Im Rahmen einer Demotour in Italien, Österreich, Frankreich und der Schweiz konnten sich Interessenten von der neuen Dimension der Windentechnologie überzeugen.



Der PRINOTH Beast auf den letzten Metern des Steilhangs. Fotos: dwl

Auf der Gasslhöhe/Reiteralm herrschte am 18. Januar 2011 Kaiserwetter, als PRINOTH zur Demonstration der neuen Sherpa Winde in die Steiermark lud. An der Bergstation der neuen Preunegg-Bahn auf rund 1 740 m Seehöhe hatte man sich ein beeindruckendes Pistenstück zum Vorführen der neuen Winde ausgesucht. Mit einer maximalen Zugkraft von 4,8 t am Beast und 4,5 t am Bison war die Steilpiste bestens dazu geeignet, die Pistenfahrzeuge im Windeneinsatz voll zu fordern. Franz Krenmayr, PRINOTH Verkauf Österreich-Ost, konnte sich an den insgesamt 2 Demo-Tagen über lebhaftes Interesse der Branchenprofis freuen. Vor Ort hatten sich u. a. Mitarbeiter des Gastgebers Reiteralm

Bergbahnen, der Planai-Hochwurzen Bahnen, Bergbahnen Wildschönau, der Bergbahnen Saalbach-Hinterglemm, aber auch Besucher aus Deutschland z.B. von den Brauneck Bergbahnen/Lenggries eingefunden. Insgesamt waren 200 Interessenten in die Steiermark gekommen, die sich vorgenommen hatten, die neue Winde ganz genau unter die Lupe zu nehmen.

Die Präparierprofis nutzten dann auch fleißig die Gelegenheit, unter

fachkundiger Anleitung die Einsatzmöglichkeiten der Sherpa Winde auszutesten und auch das jeweilige Pistenfahrzeug unter extremen Bedingungen zu fahren.

Die Demonstrationspiste war so gewählt worden, dass bei den Fahrern jeder Zweifel verstummte. Die extrem steile Piste forderte alles und Bison und Beast bewältigten die Anforderungen spielend.

Auch die Bergbahnen vor Ort hatten im Herbst 2010 ein PRINOTH-Pistenfahrzeug des Typs Beast angekauft, mit dem man Mitte Januar bereits rund 300 Arbeitsstunden geleistet hatte. Franz Trinker, Reiteralm Bergbahnen GmbH & Co.KG, stellte der Maschine ein sehr gutes Zeugnis aus: „Wir haben hier sehr breite Pisten und da ist eine gute Flächenleistung gefragt. Dafür hat sich der Beast empfohlen und wir sind bis jetzt ausgesprochen zufrieden, der Betrieb läuft problemlos.“

Und auch die Wortmeldungen über die ersten Erfahrungen mit der Sherpa Winde waren ausgesprochen positiv, die Tester zeigten sich beeindruckt.



Franz Trinker
(r.), Reiteralm
Bergbahnen
GmbH & Co.
KG, ist sehr
zufrieden mit
dem Beast.

PRINOTH Produktmanager Dietmar Dorfmann bringt die Vorteile der Sherpa Winde auf den Punkt: „Mit 4,8 t maximaler Zugkraft am Beast bzw. 4,5 t am Bison ist die Sherpa Winde der derzeit stärkste Partner am Windenmarkt. Auch bei seitlicher Zugbelastung über die Außen spiegel hinaus entfaltet die Winde ein enormes Kraftpotential und bietet damit noch größere Möglichkeiten beim Präparieren von Steilhängen und schwierigem Gelände.“

Auch bei hohen Präpariergeschwindigkeiten müsse die Zugkraft nicht zurückgeschaltet werden, sondern sei stufenlos verfügbar. Ein mehrfaches Umhängen bei langen Windenhängen bleibe dem Fahrer durch die Seillänge von bis zu 1 200 m erspart. Ein besonderer Pluspunkt sei weiters die Verfügbarkeit der maximalen Zugkraft, die unabhängig von der jeweiligen Seillage auf der Trommel verfügbar wäre. Schnelles und effizientes Arbeiten sei somit garantiert.



PRINOTH Beast und PRINOTH Bison konnten beim Präparieren in schwierigem Gelände gut beobachtet werden.

Einfaches Handling mit WINCONTROL

Die automatische Zugkraftregelung WINCONTROL stellt die Zugkraft ein, die in der jeweiligen Situation benötigt wird. Der Fahrer kann sich dadurch voll auf das perfekte Pisten ergebnis konzentrieren und die Zugkraft dank der Max- und Min-

funktion auch im WINCONTROL-Modus jederzeit selbst regulieren. Der Fahrer hat somit die volle Kontrolle über sein Fahrzeug und kann nach Belieben auch in den manuellen Modus wechseln.

Ein Pistenfahrzeug mit Sherpa Winde folgt den Befehlen des Fahrers, weil die Winde das Lenkverhalten des Fahrzeugs nicht beeinflusst. Das liegt daran, dass Windendrehpunkt und Fahrzeugdrehpunkt zusammenfallen. Spurtreue, Drehfreudigkeit und Fahrdynamik bleiben dadurch optimal erhalten. Eine Über- bzw. Untersteuerung wird vermieden. Auch der tiefe Windenschwerpunkt trägt zur optimalen Stabilität des Fahrzeugs bei.

Kontrolle und Sicherheit mit System

Die Sherpa Winde bietet viele zusätzliche Sicherheiten, wie z. B. spezielle Sicherheitssysteme für den Fall einer zu geringen Seilspannung. Oder das intelligente Informationssystem an Bord, das dem Fahrer aktuelle Fahrzeug- und Windendaten liefert. Weitere Pluspunkte: Das optional erhältliche Seilein- und Seilauszugsystem, das entfernte Anhängepunkte leichter erreichbar macht, und die tropffreien Hydraulik schnellkupplungen, die den Austritt von Öl beim Lösen der Kupplung verhindern.

Infos: www.prinoth.com

TEILNEHMER PRÄSENTATION SHERPA REITERALM

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------------|
| Alpenbahnen Spitzingsee | Gasteiner BB |
| Brauneck BB Lenggries | Skilifte Hebalm |
| Granzberglifte Mittenwald | Bergbahnen Saalbach Hinterglemm |
| Wildschönauer BB | Hinterglemmer BB |
| BB Scheffau | Skilifte Zauchensee Altenmarkt |
| BB AG Kitzbühel | Skilifte Hauser Kaibling |
| Maiskogel AG Kaprun | Gebrüder Krings BB |
| Kitzsteinhorn Kaprun | Skilifte Stuhleck – Spittal am Semmering |
| Goldeck BB Spittal | Skilifte Heiligenblut |
| Eichenhoflifte St. Johann Tirol | Skiregion Ramsau |
| Hirschenkogel Semmering | Wurzeralm BB |
| Reiteralm | Hochwurzen Schladming |
| Planai Schladming | Rittisberglifte Ramsau |
| BB Wagrain | |
| Skilifte Hinterstoder | |



pumpstationen aus einer hand

8665 Langenwang • Wiener Straße 2 • T +43 (0) 3854 / 25 005 - 0 • office@hydrosnow.at • www.hydrosnow.at

Kässbohrer Geländefahrzeug AG:

Kitzbühel testet

PistenBully 600 TwinPower



Präsentation des serientauglichen PistenBully 600 TwinPower im Rahmen der Hahnenkammrennen in Kitzbühel. Foto: dwl

Ende Dezember wurde in Kitzbühel das erste serientaugliche Pistenfahrzeug mit Diesel/Gas-Antrieb in Dienst gestellt. Entwickelt wurde das umweltfreundliche Fahrzeug von der Kässbohrer Geländefahrzeug AG und der Salzburg AG gemeinsam mit der Salzburger Firma Infinite und dem englischen Unternehmen Hardstaff.

Auf den Pisten der neuen Maierl-bahn ist seit Ende Dezember der erste serientaugliche PistenBully 600 TwinPower im Einsatz, der seine Leistung aus einem Diesel/Gas-Antrieb bezieht. Der 9 m lange, 4,20 m breite, 9 t schwere und 400 PS starke PistenBully 600 hatte bis zur offiziellen Präsentation im Rahmen der Hahnenkammrennen Mitte Januar bereits 350 Betriebsstunden absolviert und konnte es dabei durchaus mit jenen PistenBully aufnehmen, die üblicherweise nur mit Diesel betrieben werden. „Uns war es wichtig, ein Zeichen zu setzen. Eine Pistenraupe wird die Umwelt nicht retten, es ist aber ein guter Anfang und wir wollen solch positive Entwicklungen vorantreiben“, so Dr. Josef Burger, Vorstand der Bergbahn AG

Kitzbühel. Darüber hinaus fühle man sich geehrt, dass die Kässbohrer Geländefahrzeug AG als Weltmarktführer bei diesem umweltfreundlichen Projekt die Zusammenarbeit mit Kitzbühel gesucht habe. Und auch die Pistenfahrzeugfahrer zeigten sich ausgesprochen beeindruckt von den Eigenschaften des PistenBully 600 TwinPower. Schließlich könne man keine Unterschiede im Fahrbetrieb feststellen, so der Tenor, ein Umschalten vom Dieselbetrieb auf das Diesel-Gas-Gemisch oder umgekehrt sei nicht nötig. „Die Pistenraupe kann bis zu 70 % des Diesels durch Gasbeimengung ersetzen. Da wir CO₂-neutrales Biogas für den Antrieb verwenden, können so jährlich bis zu 37 t CO₂ eingespart werden“, erläuterte Projektlei-



Zusatztank für CNG
auf der Ladefläche.
Foto: Kässbohrer
Geländefahrzeug AG



Gas wird im Ansaugtakt der Verbrennungsluft zugeführt.
Foto: Kässbohrer
Geländefahrzeug AG

ter Johann Schmidhuber von der Salzburg AG die Vorteile der Maschine. Die Entwicklung des serienreifen Pistenfahrzeugs habe rund 2 Jahre gedauert, wobei neben der Kässbohrer Geländefahrzeug AG und der Salzburg AG auch die Salzburger Firma Infinite und das englische Unternehmen Hardstaff mitgewirkt hätten. Der Prototyp war in der letzten Saison in Saalbach-Hinterglemm ausgiebig getestet worden, die Erfahrungen wurden im Anschluss in den nunmehr serientauglichen PistenBully 600 TwinPower eingebbracht. Betankt wird das Pistenfahrzeug in Kitzbühel bei der Talstation der Maierlbanh. Hier wurde für diesen Zweck eigens eine mobile Tankstelle der Salzburg AG aufgestellt, die ihrerseits schnell und effizient per LKW betankt werden kann. Durch diese Entwicklung der Salzburg AG wird eine Ergasversorgung auch in jenen alpinen Regionen sichergestellt, in denen sich keine Erdgasleitung befindet. Eine Gefährdung des Grundwassers ist durch die Verwendung von Erdgas ausgeschlossen.

Die Technik

Erdgas gewinnt in den letzten Jahren als Kraftstoff immer mehr an Bedeutung, weil die Verbrennung nahezu russ- und partikelfrei erfolgt. „Die schädlichen Abgase sind im Vergleich zu Diesel und Benzin auf ein Minimum reduziert. Der Anteil von CO, CO₂ und NOx wird durch den Umstieg auf Erdgas deutlich gesenkt“, bringt denn auch Johann Schmidhuber die Vorteile auf den Punkt. Dabei biete die Salzburg AG ihren Kunden neben Erdgas auch Biogas an. Am Beispiel des PistenBully 600 TwinPower komme etwa Biogas zum Einsatz, das aus Gras gewonnen werde und damit einen erneuerbaren Kraftstoff darstelle.

Zum Betrieb eines PistenBully 600 mit Diesel-Gas-Gemisch benötige das Pistenfahrzeug, so Jens Rottmair, Vorstandssprecher Kässbohrer Geländefahrzeug AG, einen Zusatztank für komprimiertes Erdgas CNG, der auf der Ladefläche Platz finde (Gewicht rund 100 kg). Das Erdgas werde dann mit ca. 4 bar Druck in die Verbrennungsluft eingeblasen und gemeinsam mit dem Diesekraftstoff verbrannt, der speziell bei der Zündung unbedingt nötig sei.

Grundsätzlich kann ein PistenBully 600 TwinPower bei Bedarf nur mit Diesel betrieben werden, ein Umschalten auf Gasbeimi-

Rechenbeispiel 600 TwinPower

Annahme:

1 000 Betriebsstunden/Jahr

28 l/h Dieserverbrauch

50 % Gasanteil

Verbrauch: 14 000 l Diesel und 10 400 kg Gas statt 28 000 l Diesel/Jahr

- ▶ Kraftstoffersparnis durch günstiges Erdgas,
- ▶ CO₂ Einsparung ca. 37 t/Jahr bei Verwendung von Erdgas aus regenerativen Energien,
- ▶ Erdgas kann lokal aus regenerativen Energien (Biomasse, Klärgas etc.) hergestellt werden.

schung erfolgt automatisch. Möglich ist das durch Original-Motorsignale, die in ein 2. Steuergerät eingelesen werden. Dann ermittelt ein Rechner lastabhängig den maximal möglichen Gasanteil und reduziert aufgrund dieser Daten den Dieselanteil.

Eine derartige Ausstattung ist bei allen neuen PistenBully ohne Winde erhältlich, ein Nachrüsten bei gebrauchten Fahrzeugen ebenfalls möglich.

Die Vorteile des PistenBully 600 TwinPower auf einen Blick:

- ▶ ein Teil des Dieselkraftstoffes wird durch Erdgas ersetzt,
- ▶ Kosteneinsparung durch günstiges Erdgas,
- ▶ Abgasreduktion vor allem bei NOx und Partikel,
- ▶ auch für leistungsstarke Motoren über 400 PS einsetzbar,
- ▶ Fahrverhalten und Leistung ist unverändert im Vergleich zum Serienmotor.

dwl

Die Fundgrube

Gebrauchte Doppelmayr
Schleplift-Teile aller Art
An- und Verkauf
Instandsetzung v.
Doppelmayr
Schleppgehängen

Werner Lingg
Buchenberger Str. 34
87480 Weitnau Allg.

Tel. 00 49 (0) 163/4 57 47 70

Fax. 00 49 (0) 83 75/81 36

Handy: 00 49(0)1 63/4 57 47 70

E-Mail: siegrid.braun@skilift-weitnau.de

Geballte Kompetenz hautnah erleben

Vor der nächtlichen Kulisse des Berghotels Moseralm im Skigebiet Karersee gab Prinoth eine eindrucksvolle Einführung in moderne Pistenpräparierung.



Mitte Dezember fand erstmals die snowTOUR Südtirol statt. Initiiert wird das neuartige Instrument regionaler Wirtschaftsförderung vom TIS Innovation Park. Die Organisation fördert direkt innovative Unternehmen und bündelt spezifische Südtiroler Wirtschaftskompetenzen in firmenübergreifenden Netzwerken. Eines dieser Clusters ist der Bereich Schnee- und Wintertechnologien. Diese stehen entsprechend im Mittelpunkt der mehrtägigen Informationsreisen für ausländische Investoren, Skigebietsbetreiber oder öffentliche Entscheider, bei denen Produkte und Dienstleistungen in der Praxis renommierter Südtiroler Skigebiete vorgestellt werden.

Umfassende Förderung

Als technologische Sight-Seeing-Tour durch die Südtiroler Skigebiete Karersee, Kronplatz, und Gröden war die erste Südtiroler snowTOUR angelegt. Als Pilotveranstaltung richtete sie sich an Fachjournalisten aus den Bereichen Wirtschaft, Technik und Tourismus, die einerseits das neue Konzept kennen lernen sollten, andererseits natürlich auch aus erster Hand Informationen über richtungsweisende Entwicklungen in Wintertechnologie und Skigebietsorganisation erhalten sollten. Organisator der snowTOUR Südtirol ist das „Cluster Sports & winterTECH“ im TIS innovation park, einer öffentlich getragenen Wirtschaftsförderungsorganisation mit Sitz in Bozen. Neben direkten Hilfestellungen z. B. bei Unternehmensgründungen, Produktentwicklungen oder bei Unternehmenskooperation soll TIS vor allem technologische

Kernkompetenzen der Südtiroler Wirtschaft nach außen darstellen. Neben zahlreichen weiteren Clustern wie z. B. „Holzbau“, „alpine Sicherheit“ vereint das Netzwerk Wintersporttechnologie seit 2006 fachübergreifend Südtiroler Anbieter von Produkten und Dienstleistungen für die Konzeption und den Betrieb moderner Skigebiete. Unter den Mitgliedsunternehmen finden sich Hersteller von Aufstiegsanlagen, Beschneiungsspezialisten, Anbieter von Gästeinformationssystemen oder Skiverleihausrüstungen ebenso wie Architekten und Ingenieure im Alpinbau oder Spezialisten der Skigebietsplanung. Der gemeinsame Auftritt soll die Vermarktungschancen der meist kleineren und mittleren Unternehmen gegenüber ausländischen Partnern verbessern. TIS innovation park tritt dabei als Mittler auf und entwickelt ständig neue Informationsplattformen.



Alles über Schnee: Die Prinoth-Experten Helmuth Messner und Dietmar Dorfmann ergänzten die Ausführungen von Schnei-Experte und heutigen Skigebietschef Georg Eisath.



Zufrieden mit der snowTOUR-Premiere: das TIS-Projektteam mit Projekt Manager Martin Gruber, Andreas Winkler, TIS-Bereichsleiter „Alpine Technologien“, Thomas Eggebrecht, Cluster Manager sports & winterTECH am Rande des SuperG-Weltcups. Fotos: TIS (1), tb

Gelungene Premiere

Insgesamt vier Themenbereiche des SnowTOUR-Konzepts standen auf dem Programm der Pilotveranstaltung: Schnee und Pisten-Knowhow, Skigebietsmanagement sowie deren Planung und Gestaltung, Aufstiegsanlagen und Infrastruktur sowie Knowhow für Sportgroßveranstaltungen.

Schon der erste Tagungskomplex im Skigebiet Karersee unterstrich das übergreifende Konzept: In zwei eingängigen Präsentationen beleuchteten der Hausherr Georg Eisath und die Prinoth-Experten Helmuth Messner und Dietmar Dorfmann die praktischen Grundlagen der technischen Beschneiung und die richtige Bearbeitung von Pistenflächen. Ohne spezifische Produktbrille standen praktische Erfahrungen im Vordergrund, die von den Anwesenden bei der anschließenden Vorführung aktueller Sterzinger Pistenmaschinentechnologie vertieft werden konnte.

Aus erster Hand informierte am folgenden Tag auch Andreas Dorfmann, Direktor des Skigebiets Kronplatz. Anhand belastbarer Zahlen verdeutlichte der langjährige Praktiker, wie sich durch gezielte Infrastruktur-Maßnahmen Skifahrerströme lenken lassen und welche Initiativen das Markenimage eines Skigebiets beeinflussen. Welche Möglichkeiten moderne Skigebietsplanung heute hat, verdeutlichte Ingenieur Werner Hunglinger vom Bozner Ingenieur- und Architekturbüro Planteam. Anhand der verschiedenen Phasen einer Masterplan-Projektierung für ein neues russisches Skige-

biet zeigte Hunglinger, wie sich bereits auf virtueller Ebene die komplette Destination gestalten lässt. Dabei fließen neben den Wünschen und Vorstellungen des Auftraggebers, vor allem die gegebenen klimatischen und topographischen Voraussetzung vor Ort mit ein. Das Know-how des Skigebietsplaners liegt dann darin, auf Basis moderner Technologien und unter Berücksichtigung aktueller Trends eine langfristig attraktive Destination zu schaffen.

Der praktische Teil der Tagung knüpfte wiederum nahtlos an die Präsentationen an: Leitner-Ingenieur Klaus Erharder stellte die erste Sektion der neuen 12-Kabinenbahn Ried vor, die im Endausbau eine Anbindung des Kronplatzes an den öffentlichen Schienen-Nahverkehr im Pustertal erlaubt. Damit kommt man zum Kronplatz nicht nur umweltfreundlicher – insgesamt erschließt die neue Anbindung bislang nur schwer erreichbare Hotelkapazitäten und angrenzende Skigebiete. Insgesamt wird sich dadurch wohl

die Gesamtattraktivität der Tourismusregion Pustertal steigern, was langfristig auch der Top-Destination Kronplatz zugute kommt.

Welche Bedeutung die technische Beschneiung für ein erfolgreiches Skigebiet hat, erlebten die snowTOUR-Teilnehmer dann eindrucksvoll in der unterirdischen Pumpstation an einem der Kronplatz-Wasserreservoir auf der Bergseite St.Vigil. Zeno Kastlunger erläuterte die moderne Steuerung, der Kronplatz Schnei-Infrastruktur, die nach mehreren Ausbaustufen heute eine Basis-Beschneiung der Hauptpisten in nur vier bis fünf Tagen erlaubt.

Das Highlight zum Abschluss der Pilot-snowTOUR war der Blick hinter die Kulissen des Weltcup-SuperG auf der Saslong-Classical in Gröden. Hier gewährte die OK-Chefin Stefania Demetz Einblick hinter die Kulissen und berichtet über die Arbeit eines Organisations-Komitees bei Großveranstaltungen mit internationalem Format.

Mit 4000 p/h im Endausbau ist die neue Ried-Bahn von Leitner nicht nur eine der leistungsfähigsten Bahnen, sondern dank vielfältiger Innovation (z.B. beheizte Sitze in den 12er-Kabinen) auch ein echter Innovationsträger.

tb

