

# SILVRETTASEILBAHN

NUMMER 10

Jänner 2020

**12. April 2020**  
**13:00 Uhr • Idalp**

**SIDO**

**26. April 2020**  
**13:00 Uhr • Alp Trida**

**NAMIKA**

**02. Mai 2020**  
**13:00 Uhr • Idalp**

**EROS RAMAZZOTTI**

VELILLECKBAHN NEU  
SILVRETTA THERME  
KLIMANEUTRALES SKIGEBIET  
VEREIN VITALPIN  
PERSONALIA  
VERSCHIEDENES

 **Klimaneutral**  
Skigebiet  
[ClimatePartner.com/13578-1910-1002](https://ClimatePartner.com/13578-1910-1002)

 **iKGL**.com



# Die Zukunft in den Alpen konstruktiv mitgestalten.

JETZT  
MITGLIED  
WERDEN

vitalpin.org  
/anmeldung

GEEINTE KRAFT – GROSSE WIRKUNG.

## Warum sollen Sie Vitalpin Mitglied werden?



Setzen Sie sich gemeinsam mit anderen Organisationen dafür ein, dass der Stellenwert des **Tourismus in den Alpen** gestärkt wird. Dies fällt positiv auf Ihr Unternehmen zurück.



Sie erhalten Zugang zu tourismusrelevanten Informationen in der **Vitalpin-Wissensdatenbank**. Der Wissensvorsprung ermöglicht es Ihnen, als Multiplikator in Ihrem Umfeld zu agieren.



Als Mitglied haben Sie die Chance, **Ideen einzubringen** und intern zu kommunizieren, wo Handlungsbedarf besteht. Ihre Forderungen fließen in Positionspapiere ein und werden an Politik und Stakeholder herangetragen.



Durch Ihre Mitgliedschaft werden Sie Teil des potenten **Vitalpin-Netzwerks**, wo Sie durch Best-Practice-Beispiele inspiriert werden und Möglichkeiten zum **Austausch mit anderen Mitgliedern** erhalten.



Durch Ihre Mitgliedschaft eröffnet sich Ihnen die Möglichkeit, bei der **Entwicklung von Maßnahmen und Kampagnen** aktiv mitzuwirken.



Mit Vitalpin wird **aus vielen kleinen Playern eine große Bewegung**. Sie werden Teil einer großen Interessensgemeinschaft.

JETZT  
ANMELDEN  
vitalpin.org  
/anmeldung

## Werden Sie Vitalpin-Mitglied

„Verstärken auch Sie unsere Reihen und setzen Sie mit uns Impulse, um die Lebensgrundlage in den Alpen zu stärken und zu festigen.“

HANNES PARTH UND THERESA HAID  
Obmann und Geschäftsführerin



### INHALT

• Velilleckbahn neu	Seite 04
• Silvretta Therme	Seite 10
• Klimaneutrales Skigebiet	Seite 12
• Verein Vitalpin	Seite 16
• Personalien	Seite 18
• Verschiedenes	Seite 22

## Liebe Kollegen, Freunde und Mitarbeiter der Silvrettaseilbahn AG!

Bekanntlich waren der Auftakt in die Wintersaison sowie deren bisheriger Verlauf nicht zuletzt aufgrund des fulminanten Eröffnungskonzerts mit SEEED mehr als erfreulich. Die bis dato vorliegenden Zahlen, die zum Teil doch deutlich über den Vergleichswerten der Vorsaison liegen, bestätigen jedenfalls, dass zusätzliche Öffnungstage in der Vorsaison in der Regel nicht den erhofften Geschäftserfolg bringen. Eine Vorverlegung des Saisonstarts immer weiter in den November hinein sollte angesichts der damit verbundenen Risiken – der zeitgerechte Start am 22. November 2018 stand bekanntlich an der Kippe – in den nächsten Jahren kein Thema mehr sein.

Die Silvrettaseilbahn AG hat auch im Sommer 2019 kräftig in die Infrastruktur im Skigebiet investiert. Dabei standen der Ersatz des alten und ursprünglich aus den späten 1970er-Jahren Velillecksesselliftes durch eine moderne 6er-Sesselbahn sowie die Adaptierung der Pumpstation Gontonal und somit der weitere Ausbau der Beschneiungsanlage im Vordergrund.

Die neue Velilleckbahn basiert – wie schon die Palinkopf- und die Gampenbahn – auf dem „D-Line-System“ der Herstellerfirma und ist mit einer Fahrgeschwindigkeit von 6 m/s die schnellste Sesselbahn im Skigebiet. Die Abkürzung „F1“, die die Leistungsfähigkeit der Vorgängeranlage doch etwas beschönigt hat, passt daher perfekt und hat sich auch für eine entsprechende werbetech-

nische Nutzung angeboten. Zu guter Letzt aber konnten wir den Pardatschgrat sowie die umliegenden Pistenflächen und Abfahrten durch die dortige Neupositionierung der Bergstation der neuen Anlage nochmals deutlich aufwerten.

Auf Samnauner Seite gibt es mit der Visnitzbahn ebenfalls eine neue Anlage, und zwar eine achtsitzige „D-Line-Sesselbahn“, die gleichzeitig die erste „8er“ dieser Bauart in der Schweiz ist.

Wie Planung, Bau und Inbetriebnahme solcher technisch hochkomplexen Anlagen im Detail vonstattengehen bzw. welche (Vor)arbeiten bis zum Einsteigen des ersten Gastes notwendig sind, können Interessierte im ersten Kapitel der vorliegenden Ausgabe nachlesen.

Ebenso stellen wir unser Klimaprojekt vor, das in den letzten Wochen für große mediale Aufmerksamkeit gesorgt hat, und nicht zuletzt gibt es noch einen Bericht über den Planungsfortschritt sowie die im Frühjahr startenden Bauarbeiten beim Projekt „Silvretta Therme“. Neben diesem möchten wir im nächsten Jahr auch mit unserem Team Resort am Florianplatz starten. Hier sollen bis zum Beginn der Wintersaison 2021/2022 rund 270 Tiefgaragenplätze und Unterkünfte für an die 180 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entstehen. Die kommende Bausaison wird somit ganz im Zeichen dieser zwei Großprojekte stehen, wenn-

gleich die Silvrettaseilbahn AG natürlich auch im Skigebiet anstehende Adaptierungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen in bewährter Art und Weise vorantreiben wird.

Im letzten Jahr haben sich wieder einige treue Mitarbeiter in ihren wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Besonders Stolz macht uns, dass offenbar all unsere Neopensionisten auf ein erfülltes Arbeitsleben zurückblicken können und die Silvrettaseilbahn AG als ehemalige Arbeitgeberin sehr geschätzt haben. Dieses Lob geben wir an dieser Stelle natürlich gerne zurück.

Der Vorstand



Die Vorstände Günther Zangerl und Markus Walser

### IMPRESSUM

Herausgeber, Medieninhaber  
Verleger: Silvrettaseilbahn AG, Ischgl  
Fotos: Silvrettaseilbahn AG, Thomas Kleinheinz, Stefan Kürzi, Horak Phillip, Markus Siegele, Serafin Siegele, Markus Walser  
Das Magazin „Silvrettaseilbahn“ ist klimaneutral gedruckt.

# DIE NEUE VELILLECKBAHN

## Es gibt einiges zu tun, bis eine neue Bahn in Betrieb geht



Es hat zwar jede Bahn ihre Eigenarten, doch die Verfahrens- und Bauabläufe unterscheiden sich bei den einzelnen Projekten kaum. DI (FH) Markus Siegele, gemeinsam mit dem Vorstand und der jeweiligen Betriebsleitung maßgeblich zuständig für die Projektierung der Bahnen, beschreibt im Gespräch die einzelnen Schritte.

Zwei neue Bahnen wurden in diesem Sommer in der Silvretta Arena errichtet – die neue Velilleckbahn im Ischgler und die neue Visnitzbahn im Samnauner Teil des Skigebietes. Bevor jedoch eine neue Bahn errichtet und in der Folge auch in Betrieb gehen kann, gibt es einiges zu tun.

„Welche Bahn ist dieses Jahr an der Reihe?“ – diese Frage steht bei der Silvretta Seilbahn AG, die praktische jedes Jahr mit Erneuerungen und Verbesserungen ihres Angebotes aufwartet, ganz zu Beginn.

Dabei ist zu unterscheiden zwischen dem Bau einer völlig neuen Anlage, wie es zum Beispiel zuletzt die Piz Val Gronda Pendelbahn war, oder dem Ersatz einer alten durch eine neue Bahn, so wie letztes Jahr im Ischgler Skigebiet die Velilleckbahn.

### Welche Bahn?

Ist geklärt, welche Bahn an der Reihe ist, welche neu gebaut beziehungsweise erneuert werden soll, muss in einem ersten Schritt das Einvernehmen mit den Grundeigentümern hergestellt werden. Anschließend kommen die weiteren Entscheidungen. Ist die bisherige Streckenführung ideal?

Welche Streckenführung ist überhaupt möglich? Wo soll die Talstation, wo die Bergstation stehen, wo wird der Sesselbahnhof errichtet?

Welche Kapazitäten sind erforderlich? Reichen die bisherigen aus oder benötigt es zusätzliche? Welcher Bahntyp ist bei der gewählten Streckenlänge, dem Höhenunterschied und der erforderlichen Kapazitäten notwendig und technisch realisierbar? Dies alles und vieles mehr ist zu berücksichtigen.

### Der Reihe nach

Es war schon seit längerer Zeit vorgesehen, die 2er-Velilleckbahn zu erneuern. Bei dieser Anlage handelte es sich um die hier 1993 wiederaufgestellte Bahn der 1978 errichteten Höllbodensessellifanlange. Doch welche Anlagentyp soll gewählt werden? Passen die Standorte Tal- und Bergstation?

Die Lage der Talstation konnte auf Grund der idealen Lage bei der Abfahrt durch das Velilltal beibehalten werden. Doch wo soll die Bergstation hin? „Unsere Gäste kommen ja nicht, um möglichst viel mit den Bahnen zu fahren, sondern um möglichst viel Ski fahren zu können“, wie Markus Siegele anmerkt.

Unter diesen Gesichtspunkten war die bisherige Bergstation am Velilleck, von der aus nur die Weiterfahrt zu den Mittelbeziehungsweise Talstationen der Zubringerbahnen möglich war, nicht ideal.

### Bergstation wird verlegt

Die Entscheidung fiel deshalb bald auf den attraktiveren Platz am Pardatschgrat, wodurch sowohl die direkte Talfahrt auf der Nordabfahrt (Nr. 4 und 5) als auch



Die alte Bergstation der Velilleckbahn

Aufnahme vom 10. Juli 2019:

- Alte Bergstation
- Neue Bergstation
- Ausgrabungen für die Stützenfundamente der neuen Velilleckbahn



die Abfahrt zur Idalp oder wieder zurück in das Velilltal ermöglicht wird.

Allein schon diese Wahl und die dadurch gegebene größere Komfortsteigerung und Attraktivität erforderte eine Kapazitätserweiterung der bisherigen langsamen und fix geklemmten 2er zu einer komfortableren, schnelleren und kuppelbaren 6er-Bahn.

### Längsprofil

Nachdem bei einer Bahn die Lage der Stationen grundsätzlich geklärt sind, folgt die Vermessung und die Erstellung des Längsprofils, wobei der bereits kontaktierte Seilbahnhersteller die erste Stützenaufteilung vornimmt und deren Standorte festlegt.

Diese Standorte werden nun von den mit den Gegebenheiten vertrauten zuständigen Mitarbeitern der Silvrettaseilbahn AG und zugezogenen Geologen genauer geprüft. Dabei sind neben geologischen Gesichtspunkten auch die Lawinengefährdung, die mögliche Überschneidung mit der Pistenführung und – wenn notwendig – auch die Windanfälligkeit zu beachten.

Zugezogen werden hier aber auch schon Vegetationskundler. Kann unter Umständen doch bereits die Verschiebung einer Stütze um einige Meter für bestimmte Vegetationsbestände große Auswirkungen haben.

Auf Grund all dieser Beobachtungen und Eingaben kann nun die genaue Position der Stationen und die Streckenführung mit der Stützenaufteilung festgelegt werden.

Im konkreten Fall der Velilleckbahn ist beispielsweise die geologische Situation auf dem Pardatschgrat durch die bisherigen Bauten bestens bekannt und so war auch gleich klar, dass eben auf Grund der Geologie der Sesselbahnhof in der Talstation errichtet wird.

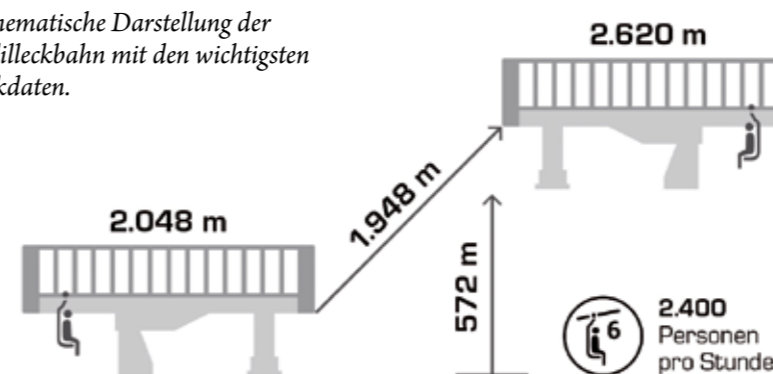
### Detailplanungen

Sind Stations- und Stützenstandorte fixiert, kann mit der Detailplanung begonnen werden. Zunächst wird die genaue Förderleistung festgelegt. Weiters kann mit der Hochbauplanung begonnen werden. Dazu gehören Kommando- und Dienstraum, Mannschaftsraum, WC-Anlagen, eventuell Restaurant, Lager für Pistensicherungsmaterial, Beschneigungs-räumlichkeiten, Pumpstation usw.

Zu den Planungen gehört auch der Sesselbahnhof, der bei den Bauten der Silvrettaseilbahn AG nach Möglichkeit unterirdisch angelegt wird und beispielsweise bei der Velilleckbahn gleichzeitig auch als Lawinendamm dient.

Die gesamte Projektierung erfolgt dabei neben den technischen Erfordernissen insbesondere auch nach ökologischen Gesichtspunkten, wie geländeangepas-

Schematische Darstellung der Velilleckbahn mit den wichtigsten Eckdaten.



te Planung und Nutzung vorhandener Infrastruktur (bestehende Pisten und Wege). Die Planung dieser Hochbauten wird gemeinsam mit dem jeweils beauftragten Architekten vorgenommen. So können am besten die Erfahrungen aus den bisherigen Bauprojekten berücksichtigt werden.

Sind alle diese Vorarbeiten erledigt, werden die Einreichplanungen für die naturschutzrechtliche und seilbahnrechtliche Bewilligung erstellt. Dazu werden externe Experten herangezogen.

### Umfangreiche Erhebungen

Für die naturschutzrechtliche Bewilligung werden Erhebungen für die Bereiche Vegetation, Tierökologie, Ornithologie und Geologie durchgeführt und entsprechende Gutachten erstellt. Außerdem müssen Naturgefahren wie Lawinen und Wildbach berücksichtigt werden.

Die seilbahnrechtlichen Bewilligungen umfassen, neben den bereits im naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahren untersuchten Bereiche Geologie, Wildbach- und Naturgefahren, vor allem die gesamte Seilbahn- und Elektrotechnik, weiters Hochbau-Gutachten sowie Brand- und Arbeitnehmerschutz. Alle diese Einreichplanungen ergeben einen bis zu einem halben Meter hohen Papierstoß – bei der Velilleckbahn knapp 1.000 Seiten.

### Zeitlicher Ablauf

Ein entscheidender Faktor bei all diesen Bauten ist der zeitliche Ablauf und die entsprechende Planung.

Schon im Sommer, bevor mit dem Bau begonnen wird, erfolgen die ersten Begehungen mit den einzelnen Experten. Im Spätsommer beziehungsweise Herbst werden die naturschutzrechtlichen Unterlagen erstellt. Die Ausarbeitung der Unterlagen mit entsprechender Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Fachbereichen dauert circa 3 Monate. Die Unterlagen für die Velilleckbahn wurden Mitte Februar an die Behörde übergeben.

Im Anschluss daran und fußend auf diesen naturschutzrechtlichen Vorarbeiten werden in rund 2 Monaten die seilbahnrechtlichen Einreichplanungen erstellt. Alle diese Planungen müssen nun bei der Behörde eingereicht werden, wobei in der Regel mit dieser schon im Vorfeld Kontakt aufgenommen wird.

### Naturschutzrechtliche Bauverhandlung

Gibt es keine besonderen Schwierigkeiten erfolgt circa 2 bis 4 Monate nach der

Einreichung die naturschutzrechtliche Verhandlung, bei der Velilleckbahn erfolgte diese Mitte April.

Bei dieser Verhandlung werden Unklarheiten beseitigt und eventuell zusätzliche Vorschriften auferlegt. So etwa werden beispielsweise – sofern das nicht ohnehin berücksichtigt worden ist – naturnahe und normierte Farben vorgeschrieben. Entspricht alles den Vorlagen, wird rund einen Monat nach dieser Verhandlung die naturschutzrechtliche Bewilligung erteilt.

### Seilbahnrechtliche Bauverhandlung

Anschließend findet die seilbahnrechtliche Bauverhandlung (bei der Velilleckbahn Ende April) statt.

Dabei geht es zumeist um technische und organisatorische Feinheiten, die geändert und adaptiert werden müssen. Nach der positiv verlaufenen seilbahnrechtlichen Verhandlung kann mit dem Bau begonnen werden.

### Frühzeitige Ausschreibung

Um die Anlagen auch rechtzeitig zur kommenden Wintersaison fertigstellen zu können, müssen die Arbeiten mit Ende der Wintersaison begonnen werden. Aus diesem Grund werden die Ausschreibungen für den Bau auch bereits während der Bewilligungsphasen gemacht und schon vor Abschluss der Bewilligungsphasen – vorbehaltlich einer positiven Baubewilligung – vergeben.



Bergstation – Stand am 28. Juni 2019



Einige Sessel der alten Velilleckbahn wurden überarbeitet, im CI der Silvrettaseilbahn AG gestaltet und als Ruhebänke auf Spazier- und Wanderwegen aufgestellt.

Dabei werden – soweit es möglich ist – bevorzugt regionale Firmen berücksichtigt, wobei die zumeist guten Erfahrungen bei früheren Aufträgen natürlich zum Tragen kommen.



Bei den Arbeiten auf der Strecke wird möglichst vegetationschonend gearbeitet. Im naturschutzrechtlichen Verfahren wird dies genau geregelt.

## Abbau der alten Bahn

Auch das für die Projektierung einer Bahn erforderliche Längsprofil muss, wie bereits beschrieben, bis dahin schon erstellt worden sein.

Mit dem Bau wird in Ischgl immer sofort nach Ende der Wintersaison begonnen und nach der oft erst notwendigen Schneeräumung wird – bei dem Ersatz einer alten Bahn – nach zuvor durchgeführtem eigenem Behördenverfahren die alte Bahn abgetragen. Das geschieht zumeist in Eigenarbeit, wobei eine externe Montagefirma die Leitung übernimmt. Die alte Bahn wird dann entweder verkauft, wie das zum Beispiel bei der Gampen-, Palin- und Flimjochbahn der Fall war, oder verschrottet, wie es bei der Velilleckbahn größtenteils der Fall war. Die Sessel dieser Bahn werden inzwischen jedoch wiederverwendet.

## Stationsbauten

Nach dem Abbau der alten Bahn erfolgen der Aushub und die Baumeisterarbeiten der Stationsneubauten. Dabei wird auf Grund der Witterung und Schneelage zumeist mit der Talstation begonnen. Auch wird die Talstation in der Regel von externen Firmen gebaut, während der Hochbau der Bergstationen zumeist in Eigenleistung mit den geübten Mit-

arbeitern der Silvrettaseilbahn AG errichtet werden.

Auf Grund des schwierigen Anfahrtsweges konnten bei der Velilleckbahn im Gegensatz zu anderen Stationen keine vorgefertigten Wände geliefert werden. Es musste alles vor Ort betoniert werden. Auch musste die Baustelle bei der Talstation im Mai wegen drohender Lawinengefahr auf der Zufahrtsstrecke gesperrt werden – das war bisher noch bei keiner Baustelle der Silvrettaseilbahn AG der Fall.

Die Berechtigung dieser Sperre zeigte sich, als tatsächlich die gesperrte Straße von einer Lawine verschüttet wurde.

## Streckenarbeiten

Je nach Schneelage wird auch schon bald mit den Aushubarbeiten auf der Strecke begonnen. Für diese Aushubarbeiten wurde bereits beim naturschutzrechtlichen Verfahren festgeschrieben, wo und auf welche Weise – über einen Weg oder mittels Hubschrauber – die entsprechenden Baumaschinen und Materialien geliefert werden können beziehungsweise müssen.

Eine erwähnenswerte Neuerung gab es bei dem Bau der Velilleckbahn in Bezug auf die Stützenfundamente 11 bis 16. Diese wurden auf Grund der geologischen Gegebenheiten, die ein Abkippen der Fundamente zur Folge haben können, erstmals mit einer neuartigen und von der Firma Doppelmayr eigens für die Silvrettaseilbahn AG entwickelten Konstruktion ausgeführt.

## Neue Konstruktion

Musste bisher bei derartig geologischen Schwachstellen, wie sie immer wieder vorkommen, das Fundament bei Kippgefahr jeweils ausgegraben und neu justiert werden, so ermöglicht es nun eine im Stützenfuß situierte Verstellmöglichkeit, derartige geologische Verschiebun-



Die neue Streckenführung der Velilleckbahn direkt hinauf zum Pardatschgrat.

gen auszugleichen. „Gut gemacht“, meint Siegele anerkennend.

## Kabelgraben

Nachdem die Stützenfundamente stehen, kann der Kabelgraben, dessen grober Verlauf bereits im naturschutzrechtlichen Verfahren festgelegt worden ist, erstellt werden (Mitte Juli bis Anfang August). Das geschieht in Eigenleistung, wobei der genaue Verlauf mit der anwesenden ökologischen Baubegleitung abgestimmt wird.

Sind die Hochbauarbeiten der Stationen abgeschlossen, kann die seilbahntechnische Montage erfolgen (bei der Velilleckbahn: ab Mitte Juli Bergstation; ab Anfang August Talstation). Parallel dazu erfolgt im Regelfall auch die Stützenmontage, abhängig von der Zugänglichkeit, mittels Hubschrauber oder Mobilkran (Mitte August bei der Velilleckbahn).

## Viele betriebseigene Arbeiten

Dies geschieht wieder mit betriebseigenen und in diesen Arbeiten mittlerweile größtenteils erfahrenen Mitarbeitern, wobei der jeweilige Seilbahnhersteller den Chefmonteur stellt.

Die elektrotechnische Montage erfolgt durch externe Firmen. Die Eigenleistung beschränkt sich hier auf die Verlegung der Leitungen vom Trafo bis zum Haus-

verteiler. Nach all diesen Arbeiten kann mit dem Seilzug, wie die Verlegung des Seiles auf die Stützen genannt wird, begonnen werden. Hier gilt es zuerst, den Antransport der Seile zu organisieren und durchzuführen.

## Der Seilzug

Generell sollte das Seil zur Talstation geliefert werden. Das vor allem deshalb, da bei einem Seilzug vom Berg ins Tal auf Grund des Eigengewichtes des Seiles der Druck hinunter ins Tal mit Fortlauf des Seilzuges zunimmt und sehr stark wird. Es ist deshalb einfacher, das Seil von der Talstation zur Bergstation zu ziehen.

Die teilweise recht schwierige Zufahrt machte es bei der Velilleckbahn notwendig, das Seil auf zwei Trommeln umzuspulen. Diese beiden Trommeln wurden anschließend von zwei mit Zugstangen verbundenen Zugfahrzeugen zur Talstation befördert.

Nach dem Seilzug – dabei wird mit einem Kunststoffhilfsseil zuerst ein Stahlvorseil und mit diesem dann das eigentlichen Förderseil aufgezogen – folgt der Seilspleis, bei dem die einzelnen Litzen (das sind die einzelnen Stränge) der beiden Enden des Seiles in einem Abstand von 12 Metern ineinander „verwoben“ werden (genau beschrieben wurden Seilzug und Seilspleis in der 1. Ausgabe dieses Magazins).

## Sesselanlieferung und Montage

Das alles wird unter Anleitung von externen Facharbeitern von den damit schon bestens vertrauten betriebseigenen Mitarbeitern durchgeführt. Umgehend nach dem Seilzug erfolgen die Einstellarbeiten auf der Strecke.

Nach dem Transport des Seiles beginnt auch schon die Sesselanlieferung (Velilleckbahn Anfang Oktober). Die Sessel kommen zerlegt von der Herstellerfirma und werden nun vor Ort mit den eigenen Mitarbeitern zusammengebaut.



Sesselmontage in der Talstation

Hängt das Seil und sind die Sessel betriebsbereit, erfolgen die Einstellarbeiten in den Stationen. Kuppelschienen und Weichen im Sesselbahnhof werden millimetergenau justiert.

Es folgen Beschleunigungs- und Verzögerungseinstellungen und für gesicherte



Die 79 Sessel präsentieren auf der Rückseite ebenso viele heimische botanische Motive.

Stationsdurchläufe werden magnetische und berührungslose Schalter installiert. Parallel dazu erfolgt die elektrische Inbetriebnahme (Velilleckbahn Ende Oktober), wobei zuerst das Anfahren und Bremsen des Motors – zunächst ohne Seil, dann mit Seil und zuletzt mit Seil und Sessel – erprobt wird.

### Bremsproben und Probetrieb

Anschließend erfolgen die äußerst wichtigen internen Bremsproben. Dabei werden das Bremsverhalten der Bahn unter den verschiedensten Beladungssituationen getestet und die entsprechenden Feineinstellungen vorgenommen.

Die Beladung wird bei diesen Tests mit unterschiedlich gefüllten Wassersäcken und bei verschiedenen Bahngeschwindigkeiten simuliert. Während daraufhin bereits der Probetrieb startet, erfolgt zeitgleich das Ansuchen um die seilbahnrechtliche Betriebsgenehmigung (Velilleckbahn: Ende Oktober).

Bei dem Probetrieb werden vor allem die Mitarbeiter mit der neuen Bahn vertraut gemacht. Die Mitarbeiterschulung umfasst über den allgemeinen Bahnbetrieb hinausgehend auch Brandschutz- und Notbetriebsmaßnahmen. Mit Be-

triebsleiter und Stellvertreter sind je nach Bahntyp und Witterungsverhältnissen jeweils 7 bis 8 Personen einer Bahn zugeteilt.

### Technische Abnahme

Ist der Probetrieb beendet, erfolgt die technische Abnahme durch die Behörde. Diese benötigt dafür rund eine Woche und sie prüft die Fachbereiche Seilbahntechnik und Elektrotechnik (Velilleckbahn: Mitte November).

Überprüft wird die gesamte Installation, die Stationsdurchläufe, die Abschalteneinrichtungen, die Streckenüberwachung und es werden auch sämtliche Bremsproben wiederholt. Sollten hier Unregelmäßigkeiten oder Fehler auftreten, werden entsprechende Anpassungen vorgeschrieben.

### Betriebsbewilligung

Entspricht alles den Vorgaben, erfolgt eine Woche nach der technischen Abnahme die eigentliche Schlussverhandlung, die sogenannte seilbahnrechtliche Betriebsbewilligungsverhandlung. Diese dauert einen Tag und es sind Vertreter aller Sachbereiche – von der Seilbahntechnik und Elektrotechnik über Geologie, Hochbau, Wildbach- und Lawinenverbauung bis zum Brand- und Arbeitnehmerschutz – anwesend. Es erfolgt ein letzter Lokalaugenschein und gegebenenfalls werden letzte Feinjustierungen vorgenommen.

Unmittelbar nach diesem Lokalaugenschein wird der Betriebsbewilligungsbescheid verlesen. Dieser umfasst neben bestimmten Dauerauflagen, wie beispielsweise die jährliche Vermessung der Bahn oder regelmäßige Erste-Hilfe-Kurse für Mitarbeiter, auch geringfügige Auflagen, die bis zu einem bestimmten Zeitpunkt zu erledigen sind. Das kann zum Beispiel ein Sonnenschutz für den Kommandoraum oder eine Aktualisierung der Stromlaufpläne sein.

Nach der Verlesung dieses Bescheides kann der öffentliche Betrieb gestartet werden. Das war bei der Velilleckbahn am 30. November 2019 der Fall.



Das aktualisierte Rendering und der Baufortschritt im November.

# SILVRETTA THERME

## AKTUELLER STAND

Baugrube und Aushub für die Silvretta Therme machen die Dimensionen dieses Bauvorhabens erstmals in natura sichtbar. Im kommenden Mai soll mit den Baumeisterarbeiten begonnen werden.

Die während des Sommers freigebagerte Baugrube dient bis zum Ende der Wintersaison noch als Personalparkplatz. Vor dem Hintergrund des inzwischen bei der Gemeinde eingereichten Bauansuchens und der Ausschreibung der Baumeisterarbeiten sollte im Mai planmäßig mit dem Hochbau begonnen werden können, wie Vorstand Markus Walser berichtet.

### Detailplanungen

Voll im Laufen sind derzeit die Detailplanungen. Dabei kam es in den letzten Monaten auch zu einigen Änderungen gegenüber den ersten Plänen. So wurde der Wellnessbereich in den hinteren Bauteil der Therme verlegt. Die Bade- und Freiflächen wurden nochmals vergrößert und für einen möglichen Sommerbetrieb optimiert.

### Parksituation

Zudem wurde die Einfahrt in die Garage, die ursprünglich etwas versteckt und umständlich an der Ostseite der Therme geplant war, an die Westseite angebunden.

Geblichen ist jedoch die beabsichtigte Kleinräumigkeit der Garage. „Die Wettbewerbsjury hat sich näm-

lich bewusst dafür entschieden, im Objekt keine großen Tiefgarage zu schaffen, um das Thermengelände möglichst vom Verkehr freizuhalten.

Vorrangig ist diese Therme nämlich für die Gäste und Bewohner des Dorfes geplant“, erklärt Günther Zangerl. Sollte sich die Notwendigkeit für mehr Parkraum ergeben, so können zum einen die Parkplätze in der Zentrumsgarage benützt werden, zum anderen sind aber auch die Parkgaragen bei der Silvrettatabahn oder die Florian-Garage nicht weit von der Therme entfernt und es kann die Therme von dort auch leicht zu Fuß erreicht werden.

### Optische Inszenierung

Wichtig wird aber auch sein, die Attraktivität der Anlage zu gewährleisten und diese optisch entsprechend zu inszenieren. Dazu zählt zum Beispiel auch ein beleuchteter Eislaufplatz, der so – vom Dorf, aber auch von den Zubringerbahnen aus sichtbar – Gäste und Einwohner auf die Therme aufmerksam machen soll.

Um hier nichts dem Zufall zu überlassen, wurde für die Lichtplanung der Anlage die renommierte Tiroler Firma Bartenbach beauftragt.

### Erdsondierung

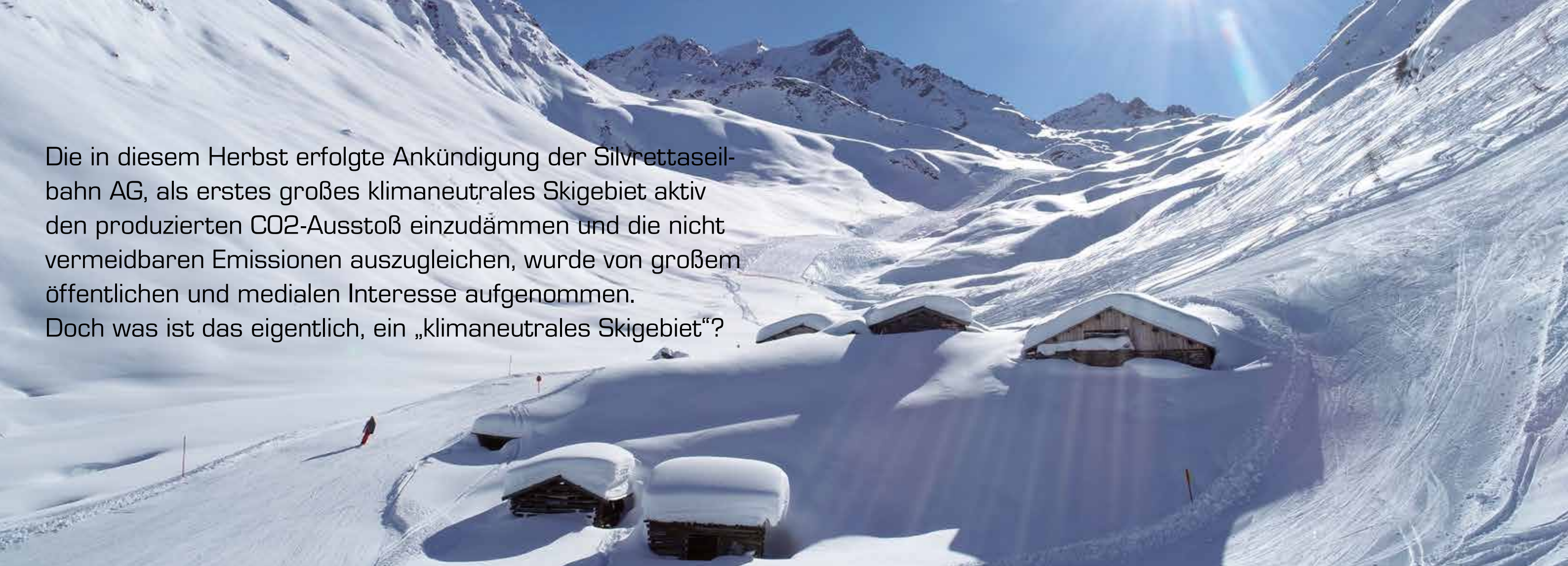
Ein weiteres großes Thema ist die Energieversorgung der Anlage. Das gesamte Gebäude soll weitestgehend ohne fossile Brennstoffe beheizt und energiemäßig versorgt werden. Das soll durch Erdwärme und Wärmeaustausch mit dem Grundwasser erfolgen. Dazu sind umfangreiche Bohrungen, die bis zu 300 Meter in die Tiefe reichen, notwendig.

### Vorschau

Der weitere Verlauf der Arbeiten ist wie folgt geplant: Ab Mai 2020 wird der Rohbau erstellt. Die Gebäudehülle wird bis dahin jedoch noch nicht dicht sein, sodass im folgenden Winter keine Innenausbauarbeiten möglich sind.

Diese können erst im Winter 2021/2022, nachdem im Sommer 2021 die Gebäudehülle geschlossen wurde, durchgeführt werden.

Im Spätsommer bzw. Herbst 2022 ist der Probetrieb geplant und mit Beginn der Wintersaison 2022/2023 soll die Therme in Betrieb gehen.



Die in diesem Herbst erfolgte Ankündigung der Silvrettaseilbahn AG, als erstes großes klimaneutrales Skigebiet aktiv den produzierten CO<sub>2</sub>-Ausstoß einzudämmen und die nicht vermeidbaren Emissionen auszugleichen, wurde von großem öffentlichen und medialen Interesse aufgenommen. Doch was ist das eigentlich, ein „klimaneutrales Skigebiet“?

# KLIMANEUTRALES SKIGEBIET

## EIN BEITRAG ZUR REDUZIERUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

Silvrettaseilbahn AG Vorstand Günther Zangerl beschreibt die ersten vorbereitenden Schritte, die notwendig waren, um den Status „Klimaneutrales Skigebiet“ zu erlangen: „Wir haben in einem ersten Schritt alle unsere Treibhausgasemissionen, also den sogenannten CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, berechnet. Diese Berechnungen haben aufgezeigt, wo unsere Emissionen am größten sind und wo es Potential für Einsparungen gibt.“

### Die größten CO<sub>2</sub>-Emittenten

Es stellte sich heraus, dass hier einerseits der gesamte Stromverbrauch durch Bahnbetrieb, Beschneigung und Gastro-

nomie, und im Weiteren der Fuhrpark, – hier vor allem die Pistenmaschinen – den größten Anteil an den Kohlenstoffdioxidemissionen bewirken.

### Solar- und Wärmerückgewinnungsanlagen

In Ischgl sorgen bereits seit mehreren Jahren eigene Solar- und Wärmerückgewinnungsanlagen dafür, dass inzwischen 80 Tausend Liter Heizöl eingespart werden können. Das entspricht insgesamt 244 Tonnen Kohlenstoffdioxid pro Jahr.

Weiters werden die Bahnen über die Illwerke VKW AG mit einem Strommix

*Durch die in den letzten Jahren installierten Solar- und Wärmerückgewinnungsanlagen können inzwischen 244 Tonnen Kohlenstoffdioxidemissionen eingespart werden*



mit 80 Prozent Ökostromanteil, der vor allem durch regionale Wasserkraft erzeugt wird, versorgt.

### Erdwärme

Große Bedeutung für die Reduktion der Emissionen wird künftig der Erdwärme zukommen. Bereits jetzt können bei der Gampenbahn und dem Slope Food Bergrestaurant durch diese Energierform jährlich 30 Tonnen Kohlenstoffdioxid eingespart werden.

Noch größere Bedeutung wird die Erdwärme jedoch bei der im Bau

befindlichen Silvretta Therme haben. Deren Energieversorgung soll fast zur Gänze mit Erdwärme erfolgen, wodurch im Vergleich zu einer Beheizung mit fossilen Energieträgern in Zukunft nochmals 1.300 Tonnen Kohlenstoffdioxid eingespart werden können. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, werden umfangreiche und äußerst kostspielige Bohrungen vorgenommen.

### GPS-Schneehöhenmessung reduziert CO2-Emissionen

Ein großer Teil der in einem Skigebiet anfallenden Treibhausgasemissionen entsteht durch die Pistenpräparierung. Hier verhelfen die aktuellsten Pistenmaschinen mit eingebauten GPS-Geräten zu großen Einsparungen.

Mittels dieser GPS-Geräte wird beim Befahren der Piste die exakte Schneehöhe gemessen und die Fahrer sehen so

genau die Bereiche, die noch präpariert werden müssen.

So können nicht nur die notwendigen Pistenmaschinenstunden reduziert werden, die exakte Schneetiefeninformation vermeidet auch Flurschäden. Insgesamt bringt die GPS-Messung eine Reduktion der Betriebsstunden um 1.150 Stunden, was 40.000 Liter Diesel einspart.

### Beschneigung

Durch diese exakte Schneehöhenmessung kann aber auch die Beschneigung genau dort erfolgen, wo dies notwendig ist, und viele überflüssige Beschneigungsmaßnahmen entfallen. Durch den Einsatz moderner Hocheffizienzpumpen werden laut Hersteller weitere 24 Tonnen CO2 eingespart.

GPS-Messung und moderne Pumpen bewirken gemeinsam eine Reduktion um 150 Tonnen Kohlenstoffdioxidemissionen.

### Gratis-Skibusbenützung

Indem sich die Silvrettaseilbahn AG maßgeblich an der Finanzierung des Skibusnetzes im Paznaun beteiligt, wird auch der Autoverkehr zu den Zubringerbahnen erheblich verringert. Dadurch werden ebenfalls Kohlenstoffdioxidemissionen vermieden.

### Wärmerückgewinnung

Zu erwähnen sind auch die Wärmerückgewinnungsanlagen bei vielen Bahnanlagen und bei den Kühlzellen in den Restaurants.

Trotz dieser Bemühungen, den CO2-Fußabdruck zu verringern, bleiben aber immer noch Treibhausgasemissionen, die mit aktuell zur Verfügung stehender Technik nicht vermieden werden können. Zum Ausgleich dieser Emissionen unterstützt die Silvrettaseilbahn AG international anerkannte Klimaschutzprojekte.

### Ausgleichsmaßnahmen

Bei dieser Klimaschutzstrategie, aber auch bereits bei der Berechnung des

CO2-Fußabdruckes der Silvrettaseilbahn AG – Wo ist er am größten? Wo gibt es Potential zum Einsparen? – wurde das Unternehmen von ClimatePartner unterstützt.

ClimatePartner verwendet ein standardisiertes CO2-Berechnungsmodell und hat die Silvrettaseilbahn AG letztlich auf dem Weg in die Klimaneutralität begleitet.

### ClimatePartner

ClimatePartner ist ein Unternehmen, das 2006 in München gegründet wurde und – wie das Unternehmen anführt – in Deutschland, Österreich und in der Schweiz mehr als 1.000 Kunden als Lösungsanbieter für Klimaschutz betreut.

Der in Zusammenarbeit mit ClimatePartner berechnete CO2-Fußabdruck beträgt für die Silvrettaseilbahn AG rund 9.500 Tonnen, der jedoch mit einem 10%igen Sicherheitsaufschlag auf 10.500 Tonnen veranschlagt wurde.

Um die errechneten Emissionen auszugleichen, wurde als Ausgleichsmaßnahme eine besondere Projektkombination aus Waldschutz im Regenwald von Peru und in der unmittelbaren Region ausgewählt.

Warum ausgerechnet in Peru?

### Klimaschutzprojekt in Peru

Anerkannte und zertifizierte Klimaschutzprojekte sind in der Regel in Ländern des globalen Südens angesiedelt. Die dort erzielten Emissionseinsparungen werden von unabhängigen Organisationen kontrolliert und müssen strenge Auflagen erfüllen.

Das von der Silvrettaseilbahn AG ausgewählte Klimaschutzprojekt ist ein zertifiziertes Regenwaldprojekt in Peru, das die illegale Abholzung des Regenwaldes im Amazonas eindämmen soll.

Dieses Projekt ermöglicht den Bewohnern aber auch eine nachhaltige Landnutzung und kann auch als ein Teil der Armutsbekämpfung gesehen werden.

### Lokales Projekt

Das Peru-Projekt wurde als Ergänzung mit einem lokalen Projekt einer Aufforstung der regionalen Wälder im Paznaun und in Ischgl kombiniert, wodurch auch die unmittelbare Region selbst von den Ausgleichsmaßnahmen profitiert.

### Die Reaktionen

Die Reaktionen auf die Ischgl Klimaschutzinitiative waren, wie Zangerl anführt, durchwegs positiv. „Die vielen zustimmenden Rückmeldungen kamen sowohl von den Gästen als auch von der Ischgl Bevölkerung.“

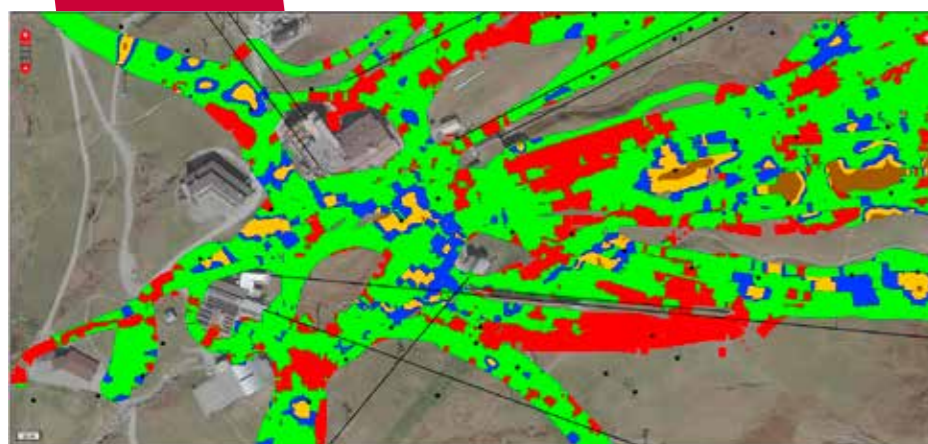
Uns ist natürlich bewusst, dass der Tourismus insgesamt und damit auch der Skitourismus CO2-Belastungen

sonden mit Energie versorgt werden.“

Wenn Österreich nach den Zielen der Regierung bis 2040 klimaneutral sein soll, so leistet die Silvrettaseilbahn AG dazu jedenfalls schon jetzt ihren Beitrag.

### Offene Kommunikation

Wie Zangerl abschließend anführt, „ist bei diesem Thema eine transparente und offene Kommunikation essenziell. Wir verschweigen nicht, dass wir beispielsweise den Zubringerverkehr nicht miteingerechnet haben und wir verzichten deshalb auch auf unseriose Vergleiche, beispielsweise mit Fernreisen oder Kreuzschiffahrten.“



Das Gebiet rund um die Idalp: Wie es sich für Skifahrer und für die Pistengerätefahrer über die GPS-Schneehöhenmessung präsentiert.



Als Ergänzung zu dem Klimaschutzprojekt werden auch in der Region Aufforstungen vorgenommen.

mit sich bringen. Unseren Bemühungen können nur als ein erster, derzeit jedoch sehr sinnvoller Schritt angesehen werden, dem natürlich weitere Schritte folgen müssen.

### Weitere Schritte

So kann man beispielsweise im Restaurantbereich noch mehr als bisher auf Regionalität setzen. Auch der Ökostromanteil muss wohl erhöht werden. Die im Bau befindliche Therme wird bekanntlich großteils über Erdwärme-

Schließlich sind alle unsere Maßnahmen auf unserer Homepage ([www.ischgl.com/klimaneutral](http://www.ischgl.com/klimaneutral)) einsehbar.“





Obmann Hannes Parth und Geschäftsführerin Theresa Haid

# VEREIN VITALPIN

Von den 25 Gründungsmitgliedern – mit dabei auch die Silvrettaseilbahn AG – ist der Verein Vitalpin in nur einem Jahr auf 75 Mitglieder in Österreich, Südtirol, der Schweiz und Deutschland angewachsen. Der Verein sieht sich vor allem als Vermittler zwischen den unterschiedlichen wirtschaftlichen und ökologischen Interessen im Alpenraum.

Gegründet wurde der Verein von Hannes Parth, dem ehemaligen Vorstand der Silvrettaseilbahn AG. Ausgangspunkt der Vereinsgründung war für ihn die zunehmend skeptische Beurteilung des Tourismus:

### „Sündenbock Tourismus“

„Ich war mein ganzes berufliches Leben im Tourismus tätig und habe beobach-

tet, wie sich das Meinungsklima über den Tourismus immer mehr ins Negative verkehrt hat. Der einstige wirtschaftliche Heilsbringer wurde für viele zum Sündenbock.

Wer klassische und soziale Medien beobachtet, kann ablesen, wie sich die Gräben in der Gesellschaft vertiefen. Auf der einen Seite stehen die Menschen mit den Schutzinteressen, auf der anderen

Seite die mit den Entwicklungsinteressen.“ In diesem Zwiespalt sieht sich der Verein als Brückenbauer, der „zwischen Tourismus, NGOs und der Bevölkerung vermittelt“.

### „Auch schwarze Schafe“

Parth weiter: „Natürlich muss man Kritiker ernst nehmen, die berechnete Interessen haben und natürlich gibt es auch

schwarze Schafe im Tourismus, aber mit einem Tourismus-Bashing, wie wir es derzeit in den Alpen erleben, kommen wir als Gesellschaft nicht weiter.“

Der alpine Tourismus ist für den Verein ein über Jahrzehnte gewachsenes Erfolgsmodell. Er hat verarmte Bauernregionen in begehrte Lebens-, Urlaubs- und Arbeitsräume verwandelt und ist die einzige Schlüsselindustrie in den Alpen.

### „Mehr an Qualität nicht an Menge“

In dieser Beziehung wird sich nach Ansicht von Parth auch nichts ändern, die Herausforderungen werden jedoch steigen. Eine davon sieht Vitalpin darin, die vielen kleinen Betriebe im Tourismus zu erhalten und diese vor dem Zugriff von Investoren zu schützen. Der Tourismus soll eine Branche bleiben, von der viele

Familien profitieren. Generell fordert der Verein „nicht ein Mehr an Menge“ anzustreben, sondern ein „Mehr an Qualität“.

Das kann nach Ansicht des Vereins nur erreicht werden, „wenn wir die Bedürfnisse von Mensch, Wirtschaft und Natur ausgewogen berücksichtigen. Dieses Mehr an Qualität kann aber nicht Stillstand bedeuten. Wenn man bei jeder Tourismusinvestition ‚genug ist genug‘ schreit, dann geschieht die qualitative Weiterentwicklung nicht, die wir brauchen, um konkurrenzfähig zu bleiben. Hier muss Nüchternheit einkehren.“

### Neue Herausforderungen

Wie jede Branche ist auch der Tourismus herausgefordert, auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren. Vitalpin Geschäftsführerin Theresa Haid verweist auf globale Megatrends wie den demografischen Wandel und technologische Innovationen, die das Reiseverhalten massiv verändern. Die größte Herausforderung sieht sie im Klimawandel. „Wie jede andere Branche muss sich auch der Tourismus an die Folgen der Erderwärmung anpassen und konkret gegensteuern. Wir helfen dabei, indem wir beispielsweise Skigebiete auf dem Weg zur Klimaneutralität begleiten. Mit der Silvrettaseilbahn AG konnten wir unser erstes Pilotprojekt in diesem Bereich realisieren.“

### „Danke-Kampagne“

Eine spezielle „Danke-Kampagne“, soll laut Haid „ein positives Klima fördern und den Mitbürgern etwas vom Tourismus zurückgeben“. Derzeit prüft der Verein beispielsweise die Machbarkeit einer länderübergreifenden Heimatkarte, die die touristische Infrastruktur für Einheimische besser nutzbar und erlebbar machen soll. „Wir dürfen in der Tourismusdebatte die Menschen nicht vergessen, die hier leben“, sagt dazu Geschäftsführerin Theresa Haid. Weitere Aktionen sollen laut Geschäftsführerin Haid die Ziele von Vitalpin näher bringen: „Wir vernetzen Akteure des Tourismus und fördern den Be-

wusstseinwandel nicht nur nach außen, sondern auch nach innen – Stichwort ‚nachhaltiger Tourismus‘. Nach außen hin wollen wir Bewusstsein dafür schaffen, wie sehr der Wohlstand durch einen florierenden Tourismus gesichert ist. Zudem sammelt Vitalpin tourismusrelevantes Wissen in einer eigenen Wissensdatenbank und sucht den Dialog mit Wissenschaft, Politik, NGO’s und der Bevölkerung, um gemeinsam gute Wege für den Tourismus von morgen zu finden.“

### Hat der Alpentourismus Zukunft?

Dazu Parth: „Ich bin davon überzeugt, dass ein harmonisches Neben- und Miteinander von Einheimischen und Gästen der Schlüssel zum Erfolg künftiger Tourismusdestinationen sein wird. Wenn es uns gelingt, ein ‚Mehr an Wert‘ und Nachhaltigkeit anzustreben und einen neuen Zusammenhalt in der Gesellschaft zu etablieren, dann haben wir viel erreicht.“

Es geht dem Verein darum, die Lebensgrundlage für zukünftige Generationen abzusichern, die Lebensqualität in den gastgebenden Gemeinden zu erhalten und eine intakte Natur zu bewahren. „Das sind große Herausforderungen, aber die Menschen der Alpen haben durch die Geschichte bewiesen, dass sie sehr gut mit Herausforderungen umzugehen wissen. Das wünsche ich mir für die Zukunft.“

Mitglieder des Vereins VITALPIN sind Seilbahngesellschaften, Wirtschaftskammern, Tourismusverbände, in den Berg- und Wintersport involvierte Marketing- und Industriebetriebe usw.

Die jährliche Mitgliedschaft beträgt zwischen 100 und 5.000 Euro. Beitrittsanmeldungen und weitere Informationen auf der Homepage <https://www.vitalpin.org>. Kontakt: [info@vitalpin.org](mailto:info@vitalpin.org)

# PERSONALIA

## Pensionisten

### Eugen Ladner

Nach der Doppellehre als Maschinenschlosser und technischer Zeichner und dem anschließenden Militärdienst begann Eugen am 1. August 1979 bei der Silvrettaseilbahn und dem Bau der Idjochbahn, die schließlich im März 1980 in Betrieb ging und bei der Eugen bis zu seiner Pensionierung als Maschinist tätig war.

Die neu erbaute Idjochbahn war die erste kuppelbare Dreiersesselbahn Österreichs und technisch auf dem damals höchsten Stand. Im täglichen Betrieb stellte die Bahn jedoch einige Herausforderungen.

Da galt es einmal, täglich zweimal alle 180 Sessel händisch im Sesselbahnhof zu rangieren. Das musste – um einen halbwegs flüssigen Ablauf zu ermöglichen – mit viel Kraftaufwand erfolgen. Die Sessel wurden dabei mit großem Schwung von einer Kehre zur anderen gestoßen, dort von einem Kollegen um die Kehre geschoben und von dort wieder mit Schwung zur nächsten Kehre. Jedoch nicht immer war der Schwung stark genug und von dem dadurch notwendigen Hin- und Herlaufen waren nach einer Wintersaison auch die Schuhsohlen am Ende.

Es war schließlich ein geschickter Mitarbeiter, der mit viel technischer Spitzfindigkeit diesen Ablauf motorisierte und damit allen vieles erleichterte.

Die zweite Herausforderung ergab sich durch die Dreiersessel, sind es doch zumeist Paare, die ihren Skitag gemeinsam verbringen wollen und sich auch während ihrer Liftfahrt nicht trennen können. So blieb öfters ein Platz auf

diesen Dreiersesseln leer. Da half auch die damals in Dauerschleife über den Lautsprecher ausgerufene Aufforderung, sich doch zu dritt einzuordnen, nicht immer.

Diese Aufforderung, die damals die meisten Ischgl-Urlauber im Schlaf wiederholen konnten und von ihnen in den Ischgl-Lokalen bei jeder Gelegenheit zitiert wurde, kann Eugen noch heute auswendig: „Bitte kommen Sie schneller nach vorne, bitte kommen Sie schneller nach vorne, gehen Sie bei der Einstiegsstelle ganz nach vorne und ordnen Sie sich zu dritt ein! Bitte zu dritt einordnen und schneller nach vorne kommen!“



Eugen Ladner bei seinem letzten Arbeitstag am Idjoch.

Dabei kam es zuweilen auch zu un schönen Szenen und Eugen kann sich an einen österreichischen Gast erinnern, der nicht mehr weiter ging, alles blockierte und auf seinen Partner war-

tete. Auch die Aufforderung, doch weiterzugehen, wurde von ihm ignoriert. Der Stau wurde jedoch immer größer und nachdem ihn Eugen aus den Ski-bindungen gelöst und auf die Seite geschoben hatte, meinte er: „Ich kann tun, was ich will. Ich kann ihnen auch ins Gesicht spucken!“ Was er daraufhin auch gleich wahr machte.

Eugen erinnert sich auch an eine Panne, als bei grausigem und saukalten Wetter 10 Minuten vor Betriebsschluss eine Panne den Betrieb lahmlegte und die beförderten Personen, die zumeist zurück ins Samnaun wollten, von den Sesseln einzeln geborgen werden mussten. Das war noch vor der Inbetriebnahme der Flimjochbahn, die erst im Jahre 1993 die 3er-Sesselbahn entlastete.

Stolz ist Eugen aber vor allem auf die fast 39 Millionen Beförderungen, die während seiner Tätigkeit als Maschinist ohne gravierende Unfälle bewältigt wurden. Ebenso beeindruckend ist das Resümee seines Berufslebens – man würde es jedem wünschen: „Es war eine Super-Firma und ein Super-Job.“

### Albrecht Pfeifer

Eigentlich plante Albrecht nach dem Abschluss der Volksschule im Jahre 1974 die Ausbildung zum Elektriker. Aus Mangel an einem Lehrplatz ging es jedoch zuerst für eine Wintersaison zum ehemaligen Madleinlift der Silvrettaseilbahn AG. Bei diesem Ischglertallift überbrückte er bis März 1975 die Wartezeit und begann im April seine Lehre bei Elektro Müller in Landeck, die er im Dezember 1978 mit der Gesellenprüfung abschloss.

Unmittelbar danach kehrte er jedoch

zur Silvrettaseilbahn AG zurück und blieb hier 41 Jahre bis zu seiner Pensionierung im Dezember 2019.

Albrecht begann als Maschinist bei der Pardatschgratbahn und blieb das bis 2002, wobei er von 1988 bis 2002 gleichzeitig Betriebsleiter-Stellvertreter war. Als diese Doppelfunktion auf Grund des gestiegenen Arbeitsumfanges nicht mehr aufrecht zu erhalten war, wurde er 2002 ausschließlich als Betriebsleiter-Stellvertreter beschäftigt und er war von da an bis zu seiner Pensionierung gemeinsam mit dem Betriebsleiter neben der Pardatschgratbahn weiters für den Vellilecksessellift, die Grat- und Pardoramabahn, den Übungslift Mathon und die Florian-Garage zuständig.

Bei der alten Pardatschgratbahn, bei der Albrecht als Maschinist arbeitete, befand sich die Antriebsstation auf der Mittelstation und die Bahn musste auch von dieser Station aus betrieben werden. Die jeweils diensthabenden Maschinisten mussten aus diesem Grund in der Früh auf dieser Station den Dienst beginnen.

Die ersten Jahre seiner Tätigkeit stand noch ein privater Skidoo (der damals von den Maschinisten selbst finanziert wurde) mit dem sie in der Früh vom Tal zur Mittelstation fuhren, zur Verfügung. Als dieser 1981 den Dienst versagte, übernachteten die diensthabenden Maschinisten auf der Mittelstation. Albrecht jedoch konnte sich dazu nicht überwinden. Er fuhr jeden Abend ins Tal und ging über zwei Winter in der Früh bei jeder Schnee- und Wetterlage zu Fuß die 500 Höhenmeter wieder hinauf.

Ab dem Jahr 1983 konnte die Bahn dann auch von der Talstation aus in Betrieb gesetzt werden. Damit dies möglich war, mussten allerdings die Kabel von der Talstation bis zur Pardatschgratbahn-Bergstation verlegt werden. Der Graben dazu wurde von den Mitarbeitern der Pardatschgratbahn ohne maschinelle Hilfe mit Pickel und Schaufel gegraben.

Bis Ende der Wintersaison 1990 und dem Ersatz der alten Bahn durch eine Vierer-Einseilumlaufbahn mussten auch die Türen der Kabinen bei jeder Station von den Mitarbeitern händisch geöffnet und geschlossen werden.

Mit den neuen Bahnen hat sich aber auch die Bedienung grundlegend geändert. „Früher gab es drei Betriebslampen: grün, gelb und rot. Bei grün



Albrecht Pfeifer

war alles in Ordnung. Die Farbe gelb signalisierte eine „Halt-Abschaltung“ und rot, bedeutete „Not-Aus“ oder „Gefahr-Aus“, dadurch wurde die Bahn gestoppt. Um die Bahn wieder in Betrieb setzen zu können, musste zuerst der Auslöser eruiert werden, dieser war nicht genauer bekannt und daher die Fehlersuche nicht immer einfach.

Im Gegensatz dazu wird heute ein Großteil der Fehler auf dem Display angezeigt und beschrieben. Auch kann dieser Fehler von jeder Station aus eingesehen werden. „Das bedeutet eine große Erleichterung“.

Nicht immer einfach war es früher auch, die Gäste zu überzeugen, dass auf Grund der großen Windstärke die Zubringerbahnen nicht in Betrieb gehen konnten. Vor allem, wenn der Wind im Tal noch nicht zu spüren war und der strahlend blaue Himmel höchstes Schneevergnügen versprach. „Das ist

heute einfacher“, lacht Albrecht, „mit der Pardatschgratbahn, die auch noch bei Windstärken von 80 bis 100 km/h sicher läuft, können die Ungläubigsten auf den Grat gebracht werden, wo sie dann – von der Stärke des Windes überrascht – am liebsten gar nicht aus den Kabinen aussteigen möchten.“

Dankbar ist Albrecht vor allem für drei Umstände: „Ich danke Gott, dass mir selber nie etwas passiert ist, dass durch mich niemand zu Schaden gekommen ist und dass es während all meiner Arbeitsjahre niemals größere Unfälle an den Anlagen gab.“

Die Arbeit selbst sieht er auch im Nachhinein genau auf sich zugeschnitten: „Es war meine Materie und es hat mich während meiner ganzen Arbeitszeit immer sehr interessiert. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Mitarbeitern, Kollegen und Chefs für die gute und nette Zusammenarbeit in all den Jahren recht herzlich bedanken.“

### Alfons Zangerl

Nach der Volksschule arbeitete Alfons zunächst auf der Versing Alp. Doch Ganzjahresbeschäftigung war das keine und so fragte er 1973 bei der Silvrettaseilbahn um eine Arbeit für den Winter an. Er war damals allerdings erst 17 Jahre alt und so erhielt er zunächst eine Absa-

ge. Im Herbst 1973 war aber offensichtlich der Bedarf doch größer als erwartet und es kam der Anruf, die Silvrettaseilbahn benötige „Liftpersonal“, wie die Mitarbeiter damals noch genannt wurden. So begann Alfons im Herbst 1973 beim Velillift, bei dem er die kommenden drei Jahre auch blieb. Ab Mai 1974 wurde Alfons dann auch im Sommer beschäftigt.

Mit dem Bau des Pardatschgratliftes im Jahre 1976 kam Alfons zu diesem Lift, bei dem er die kommenden 18 Jahre blieb. Von hier wechselte er 1994 zur Vellileckbahn, die für ihn allerdings wenig attraktiv war. Immer wieder war

auf Grund der Lawinengefahr die Velillabfahrt gesperrt und Alfons war nicht nur aus diesem Grund hier „zuwenig Action“, wie er berichtet.

So kehrte er 1999 zu seinem ersten Arbeitsplatz und der inzwischen neu errichteten Velillbahn zurück und blieb hier die restlichen 20 Jahre bis zu seiner Pension.

Seit dem Jahre 1979 war Alfons übrigens Ganzjahresbediensteter bei den Silvrettaseilbahnen. Das war damals nicht selbstverständlich, denn die Beschäftigten bei den Schleppliften waren im Gegensatz zu den Mitarbeitern der Seil- und Sesselbahnen nur als Saisonarbeiter beschäftigt.

Geschlossen meldeten also diese „Arbeiter“ ihrem Liftchef Sigggi ihr Ansinnen, sich künftig bei den Sesselbahnen zu bewerben um eine Ganzjahresanstellung zu bekommen.

Diese „Drohung“ wirkte und der damalige Betriebsleiter Ing. Steinlechner übernahm daraufhin alle Liftarbeiter in das Ganzjahresbedienstetenverhältnis.

Alfons hat übrigens alle seine Lohnzettel lückenlos aufbewahrt, wobei der erste Monatslohn 3.400 Schilling betrug (das sind umgerechnet knapp 350 Euro).

Mit Pensionsantritt war Alfons 46 Jahre bei der Silvrettaseilbahn und damit der dienstälteste Mitarbeiter, der von seinen Kollegen vertraut „Vetter“ gerufen wurde. Während der Zeit bei der Silvrettaseilbahn erlebte er neun verschiedenen Betriebsleiter und als Resümee seiner so langen Mitarbeit im Unternehmen merkt er an: „Es hat immer Spaß gemacht und“ – und das freut ihn besonders – „es ist nie etwas passiert“.

Gut in Erinnerung ist Alfons vor allem der Bau des 2er-Sesselliftes auf

den Palinkopf. Damals wurden am 31. Oktober bis 3.00 Uhr nachts und bei einem halben Meter Neuschnee mit LKW die ersten Stützen von Ischgl geliefert.

Und was hat sich in diesen vielen Jahren verändert? „Früher hast du mit den Gästen einen Spaß machen können“, erzählt Alfons. „Sie haben nicht soviel lamentiert, viele hat man auch persönlich gekannt und sie mit Handschlag begrüßt und verabschiedet.“

Geändert hat sich auch die Anfahrt von seinem Wohnort in Neder – hoch



Alfons Zangerl

über der Ortschaft See – zur Arbeitsstelle nach Ischgl. In den ersten Jahren konnte Alfons mit Nachbarkollegen nach Ischgl zur Arbeit fahren, dann mit einem Grinner Kollegen, wobei er zu Fuß zur Paznauner Talstraße ging und abends wieder hinauf.

Später fuhr er dann mit dem Linienbus und schließlich mit dem Betriebsbus, wobei er in der Früh zumeist zu Fuß ins Tal ging und am Abend öfters hinaufgeführt wurde. Die letzten Jahre

wurde er dann sowohl direkt abgeholt als auch abends zurückgeführt.

Alfons ist es wichtig, sich bei allen seinen Betriebsleitern und Arbeitskollegen für ihr Verständnis und ihre Rücksichtnahme in den letzten Jahren recht herzlich zu bedanken.

## Leo Zauser

Wie für Alfons Zangerl war auch für Leo der Velillift die erste Station bei der Silvrettaseilbahn. Das war im Jänner 1975. Hier blieb er allerdings nur kurz und kam schon bald zum Höllbodenlift, bei dem er bis zu seinem Militärdienst 1977 blieb. Von dort zurück, war Leo ab 1978 Fahrer der Pistenpräpariermaschinen.

Wie kaum ein anderer hat Leo die großen Veränderungen der Pistenpräparierung in diesen vier Jahrzehnten miterlebt. „Am Anfang meiner Tätigkeit hatten wir 9 Maschinen, davon hatten lediglich 3 ein Schild. Fräsen, mit denen heute die Pisten geglättet werden, gab es nicht.“

An deren Stelle zog man sogenannte Glätterbretter nach. Heute sind 26 technisch und elektronisch bestausgerüstete Maschinen in Betrieb. Und musste man damals in den schlecht isolierten Fahrerkabinen frieren, so sitzt man heute im Leibchen in der warmen und gefederten Fahrerkabine.“

Die Präparierung der Pisten erfolgte in den Anfangszeiten noch ohne Winden, mit denen heute die Maschinen gesichert und gezielt eingesetzt werden können. Ohne diese Winden war in steilen Hängen eine heutige Präparierung nicht möglich.

„Man ist ‚hinuntergebrettelt‘ und es ist geworden wie es geworden ist. Aber es war bärig und ich habe es geliebt, doch für Fahrer, die sich geschwindelt

haben, waren diese steilen Hänge recht herausfordernd“, erzählt Leo.

War das Wetter allerdings zu schlecht, konnte man ohne die jetzt verwendeten Navigationssysteme im Grunde gar nichts machen und musste auf bessere Bedingungen warten. „Das konnten die damaligen Vorstände nicht immer verstehen und sie meinten nur ‚Ihr welat halt nit!‘ (Ihr wollt eben nicht).“

Ich habe daraufhin Eugen Zangerl, mit dem ich mich immer gut verstanden habe, eingeladen, mit mir zu fahren. Es war eine starke ‚Guxa‘ und als ich mit ihm auf dem schmalen Greitspitzweg – die Begrenzungsstöcke waren schon längst nicht mehr zu sehen – unterwegs war, fragte er besorgt ‚Siehst du noch etwas?‘ Ich: ‚Nein, ich seh natürlich nichts.‘ Daraufhin Eugen: ‚Sofort umdrehen! Bei dem Wetter kann man nicht fahren!‘“

Und noch eine andere Begebenheit ist Leo gut in Erinnerung. Die beiden Vorstände Eugen Zangerl und Luggi Kurz merkten einmal gegenüber den Fahrern an: „Mit diesen Maschinen kann jeder fahren.“

Die Fahrer forderten die beiden Vorstände daraufhin nun aber auf, das doch einmal vorzuführen und belustigt schauten sie anschließend den beiden

bei ihren verzweifelten Versuchen, diese Geräte vom Schmalzkopf herunter zu navigieren, zu.

Während des Sommers war Leo in der Werkstatt beschäftigt, in der die Maschinen für den kommenden Win-



Leo Zauser bei seiner Maschine

ter repariert und vorbereitet werden. Zu Beginn seiner Tätigkeit bei der Silvrettaseilbahn musste Leo jedoch auch im Gelände mitarbeiten und von daher schildert er noch eine recht eindrucksvolle Begebenheit.

Gemeinsam mit dem Werkstattleiter Günther Mark und weiteren Kol-

legen musste vom höher gelegenen Tank, der 20.000 Liter Wasser fasste, eine Wasserleitung in das Restaurant Schwarzwand verlegt werden. „Es regnete zuerst wie ein Schwein und dann begann es zu schneien. Als wir schließlich

das verlegte Rohr im Keller angeschlossen hatten, kam kein Wasser. Günther reagierte augenblicklich: ‚Wir haben den Schieber nicht geöffnet!‘ rief er.

Nicht nur, dass dadurch kein Wasser kam, der Tank wurde durch die heftigen Regenfälle immer voller und drohte überzulaufen! Günther lief hinauf zum bereits vollen Tank, zog sich bei dieser grausigen Kälte die Hose aus, sprang hinein und öffnete den Schieber!“

Leo denkt gerne an die Zeiten bei der Silvrettaseilbahn AG zurück und meint: „Ich würde heute noch gerne fahren und schau täglich auf das Panoramabild. Öfters rufe ich auch meinen Sohn, der ebenfalls Fahrer ist, an und frage nach den Verhältnissen und nach den Kollegen.“

# Verstorben



Herbert Blüml  
Liftarbeiter beim  
Velillift  
† 1. Jänner 2020



Emil Zangerl  
Parkwarter  
† 29. Oktober 2019



Ein von Alfons gesammelter Lohnstreifen aus dem Jahre 1974

# Spenden



Der gesamte Erlös aus dem Verkauf der VIP-Karten des Top of the Mountain Konzertes wird jeweils für einen wohltätigen Zweck gespendet. So gingen zuletzt jeweils 15.000 Euro aus dem Konzert mit Helene Fischer und aus dem Konzert mit Lenny Kravitz einmal an den Verein Elijah von Pater Georg Sporschill SJ und Ruth Zenkert und zum anderen an den Verein „NPH Austria – Hilfe für Waisenkinder“.

## Verein Elijah

Der Verein Elijah hat sich zum Ziel gesetzt, Familien und Kindern zu helfen, damit sie aus dem Elend herauskommen und mit eigenen Kräften eine Zukunft aufbauen können. Familienhilfe, Beschaffung der Dokumente, Hausaufgabenbetreuung, Renovierung der Hütten, Aus-

bildung für die Jugend, die Musikschule und Arbeit für die Eltern sind Angebote, die die Roma gerne annehmen.

## NPH Austria

NPH Austria ist Teil des internationalen Kinderhilfswerks NPH (Nuestros Pequeños Hermanos = Unsere kleinen Brüder und Schwestern). In den Kinderdörfern wird seit über 60 Jahren in einem stabilen und familiären Umfeld für in Not geratene Kinder und Waisenkinder gesorgt. Seit der Gründung durch William Wasson 1954 sind über 18.300 Mädchen und Buben in den Kinderdörfern aufgewachsen und haben eine Ausbildung abgeschlossen.

Mehr zur Arbeit von Elijah und NPH: [www.elijah.ro](http://www.elijah.ro) / [www.nph.at](http://www.nph.at)

# Testsieger



Von Skiresort.de dem weltweit größten Testportal von Ski-gebieten wurde die Silvretta Arena als Testsieger 2019 ermittelt. Die Arena war dabei Testsieger in den Kategorien *Schneesicherheit*, *Après-Ski* und *Bester neuer Lift* (Gampenbahn). Zusätzlich erhielt Ischgl bei der Bewertung *Top Umweltfreundlichkeit* alle 5 zu vergebenden Sterne.

# Eros Ramazzotti



Das Top of the Mountain Closing Concert auf der 2.320 Meter hohen Idalpbühne gestaltet dieses Jahr die italienische Pop-Rock-Ikone Eros Ramazzotti. Es ist dies bereits das 25. Konzert, das seit 1996 jährlich zum Abschluss der Ischgl Skisaison mit jeweils großen Ausnahmekünstlern veranstaltet wird. Der Eintritt zum Konzert ist im gültigen Skipass zum Sondertarif inkludiert. 1-, 2- oder 3-Tages-Skipässe sind mit der

Gästekarte des TVB Paznaun – Ischgl vor Ort für 115, 139 oder 159 Euro erhältlich. Außerdem können Tagesskipässe für den 2. Mai 2020 nach Verfügbarkeit online auf [www.ischgl.com](http://www.ischgl.com) erworben werden.

Die Pisten der Silvretta Arena sind für Wintergäste bis einschließlich 3. Mai 2020 geöffnet. Alle Informationen unter [www.ischgl.com](http://www.ischgl.com).



## Das müssen Sie über den Plug-in-Hybrid im Jeep® Compass wissen:

- Bei reinem Elektroantrieb liegt die Reichweite bei etwa 50 Kilometern
- Die rein elektrische Höchstgeschwindigkeit beträgt etwa 130 km/h
- Die Batterien werden von dem 1,3-Liter-Turbobenzin-Motor oder an externen Steckdosen aufgeladen

## Wichtige Details



Die Marke Jeep bietet den Compass in der extrem geländetauglichen Version „Trailhawk“ an und kennzeichnet das Modell entsprechend



Praktisch: Die Batterien können sowohl vom eingebauten Turbobenzin-Motor als auch an der externen Steckdose aufgeladen werden

# Das Beste aus ZWEI WELTEN.

Er ist kein Kompromiss, sondern ein konsequentes Statement. Denn der Jeep® Compass Plug-in-Hybrid fährt ab Mitte 2020 mit einem cleveren Antriebsmix vor.

**F**lexibilität wird in Zukunft immer wichtiger werden. Darauf stellt sich auch die amerikanische Automobilschmiede Jeep ein. Mit dem Jeep Compass Plug-in-Hybrid präsentiert sie einen Geländewagen, der sich optisch an der Offroad-Legende Grand Cherokee orientiert, aber knapp einen halben Meter kürzer und damit absolut citytauglich ist.

Wegweisend ist der Antrieb der Stilikon: Zwei Motoren bringen gemeinsam bis zu 177 kW (240 PS) bei CO<sub>2</sub>-Emissionen von nur 50 Gramm auf die Straße und sorgen vor allem im Gelände für einen riesigen Leistungsschub. Die neue elektrische Vierradantriebs-Technologie 4xe versorgt die hinteren Räder direkt mit einem in der Hinterachse eingebauten Elektromotor.

## Immer alles im Griff

Die beiden Achsen können so separat gesteuert und effektiver geregelt werden. Das in der oberen Mittelkonsole verbaute Uconnect™-System zeigt während der Fahrt jederzeit alle wichtigen Einstellungen und Informationen auf einem 8,4 Zoll großen Touchscreen.

## Fazit

Mit den zwei Motoren der Plug-in-Hybrid-Variante stehen dem ab Mitte 2020 erhältlichen Jeep Compass Plug-in-Hybrid noch mehr Kraft und Möglichkeiten zur Verfügung als seinem klassischen Bruder – bei jedem Wetter und auf jedem Untergrund.

Mehr unter [jeep.at](http://jeep.at)

**Jeep**

THERE'S ONLY ONE

Gesamtverbrauch kombiniert (WLTP): 2,1 – 2,4 l/100km. CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert (WLTP): 47 – 55 g/km