



<p align="center"><u>Stand und Entwicklung der Seilbahnen in Südtirol</u></p> <p align="center">(Stand Dezember 2013)</p>	<p align="center"><u>Situazione attuale e evoluzione degli impianti a fune in Alto Adige</u></p> <p align="center">(situazione dicembre 2013)</p>
<p><u>Geschichtlicher Rückblick</u></p> <p>Südtirol hat in der Entwicklung des Seilbahnwesens, seit es Zweiseilpendelbahnen für den öffentlichen Personentransport überhaupt gibt, immer eine bedeutende Rolle gespielt.</p> <p>Die erste klassische Personenseilbahn der Welt für den öffentlichen Betrieb wurde im Jahre 1908 von Bozen nach Kohlern in Betrieb genommen.</p> <p>Die Seilbahn Lana-Vigiljoch feierte im August 2012 das 100 jährige Bestehen. Um der Chronik jedoch Genüge zu tun, ist zu erwähnen, dass schon ein Jahr vorher eine andere Seilbahn, eine so genannte Windenseilbahn auf den Monte Ulia in San Sebastian in Spanien über eine Länge von 280 m und einem Höhenunterschied von ca. 28 m in öffentlichen Betrieb genommen wurde. Jene Bahn wurde in technischer Hinsicht völlig anders gebaut als die Kohlererbahn (mit einem Tragseil und einem Zugseil). Sie hatte nämlich ganze 6 Tragseile, auf denen über 12 große Räder ein offener Korb gehangen hat, in dem 14 Personen Platz gefunden haben. Sie wurde 1916 abgebaut.</p> <p>Ebenso wurde 1908, ein Monat nach der Inbetriebnahme der Kohlererbahn eine andere „Seilbahn“ in Betrieb genommen und zwar der Wetterhornaufzug in Grindelwald. Jedoch hatte sie auf Grund der Steilheit von 194% schon die Merkmale eines Aufzuges. Dieser wurde 1914 außer Betrieb gesetzt und nicht mehr ersetzt.</p> <p>Warum hat nun Südtirol auch heute noch einen bedeutenden Anteil an der</p>	<p><u>Retrospektiva storica</u></p> <p>L' Alto Adige ha sempre svolto, da quando esistono le funivie bifune per il trasporto pubblico, un ruolo fondamentale nello sviluppo del trasporto funiviario.</p> <p>La prima classica funivia per il trasporto pubblico di persone al mondo fu messa in esercizio nel 1908 per la tratta Bolzano – Colle.</p> <p>La funivia Lana – Monte San Vigilio fu messa in esercizio nel 1912 e nell'agosto 2012 ha festeggiato i 100 anni dalla sua costruzione.</p> <p>Per dovere di cronaca si deve menzionare che già un anno prima della funivia del Colle era stata messa in esercizio pubblica una cosiddetta funivia ad argano sul monte Ulia a San Sebastian in Spagna, che superava un dislivello di 28m in 280m di lunghezza. Dal punto di vista tecnico questa funivia differiva sostanzialmente dalla funivia del Colle, che aveva una fune portante ed una fune traente, in quanto aveva ben 6 funi portanti sulle quali era appesa tramite 12 grandi ruote una cesta aperta che offriva posto a 14 persone. Fu smantellata nel 1916.</p> <p>Sempre nel 1908, un mese dopo la messa in esercizio della funivia del Colle, fu messa in funzione un'altra "funivia": quella del Wetterhorn a Grindelwald. A causa della pendenza del 194% però aveva già più le caratteristiche di un ascensore. Fu dismessa nel 1914 e mai più sostituita.</p> <p>Perché quindi anche al giorno d'oggi l'Alto Adige gioca un ruolo fondamentale nello</p>





<p>Entwicklung der Zweiseilpendelbahnen?</p> <p>Der Pionier Luis Zuegg aus Lana hat den Bau der Zweiseilpendelbahnen weltweit revolutioniert und zwar mit der Einführung der Tragseilbremse, der Telefonie und mit der Reduzierung des Sicherheitsgrades der Tragseile von 10 auf 3,5.</p> <p>Diese Erfindungen bzw. Erkenntnis wurden das erste Mal auf der Seilbahn Meran – Hafling angewandt und kommen heute noch allgemein bei den Zweiseilpendelbahnen zur Anwendung. (Die Seilbahn Meran-Hafling, die leider nicht mehr besteht, hat somit mindestens die gleiche Bedeutung für das Seilbahnwesen, wie die erste Personenseilbahn auf Kohlern).</p> <p>Drei dieser Erfindungen sind für die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seilbahnen in der gesamten Welt so wichtig.</p>	<p>sviluppo di funivie bifune a va e vieni?</p> <p>Il pioniere Luis Zuegg di Lana ha rivoluzionato a livello mondiale il modo di costruire le funivie bifune a va e vieni, tramite l'introduzione del freno sul carrello, della telefonia e la riduzione del grado di sicurezza delle funi portanti da 10 a 3,5.</p> <p>Queste soluzioni furono applicate per la prima volta per la funivia Merano – Avelengo e vengono tuttora adottate nella costruzione di funivie bifune a va e vieni. (La funivia Merano – Avelengo, che purtroppo non esiste più, ha quindi per i trasporti a fune almeno la stessa importanza della prima funivia per il trasporto di persone del Colle).</p> <p>Le tre innovazioni di cui sopra sono di fondamentale importanza per lo sviluppo tecnico ed economico del settore funiviario in tutto il mondo.</p>
<p>Reduzierung des Sicherheitsgrades.</p> <p>Erst durch diese Reduzierung wurde ein wirtschaftlicher Bau dieser Bahnen ermöglicht, da man nur mehr einen Bruchteil der Stützenanzahl benötigte und so die Kosten gewaltig gedrückt werden konnten. Die erste Seilbahn mit diesen Neuheiten wurde im Jahr 1923 von Meran nach Hafling in Betrieb genommen und war ein voller Erfolg.</p> <p>Hatte die 1912 erbaute Seilbahn von Lana auf Vigiljoch damals noch, man stelle sich vor, 39 Stützen, kam man beim Umbau im Jahre 1953 gerade noch mit 4 Stützen aus. Hier soll das Ereignis erzählt werden, auf Grund dessen Zuegg auf die Idee kam den Sicherheitsgrad zu reduzieren.</p> <p>Zuegg war im ersten Weltkrieg mit dem Bau von Kriegseilbahnen beauftragt, deren es ja unzählige zu den Frontabschnitten gab. (Man sieht ja noch heute Überreste dieser Bahnen in den Dolomiten). Nun hatte er wieder einmal einen Auftrag auf der Hochfläche von Lavarone eine Materialeilbahn in das Gebiet des Monte</p>	<p>Riduzione del grado di sicurezza</p> <p>Solo attraverso questa riduzione è stato possibile rendere più economica la costruzione di questo tipo di funivie, riducendo il numero necessario di sostegni di linea e di conseguenza i costi di costruzione. La prima funivia alla quale furono applicate queste innovazioni fu quella da Merano ad Avelengo, messa in esercizio nel 1923, che si dimostrò un grande successo.</p> <p>Se la Funivia da Lana a Monte San Vigilio, costruita nel 1912, necessitava ancora di 39 sostegni, dopo il suo rifacimento nell'anno 1953 ne bastarono 4.</p> <p>Di seguito viene narrato l'evento che indusse Zuegg a ridurre il grado di sicurezza.</p> <p>Durante la prima guerra mondiale Zuegg era incaricato della costruzione di funivie a scopo bellico; ne furono costruite in gran numero come collegamento verso i vari fronti (ancora oggi si trovano i resti di queste funivie sulle Dolomiti). Uno degli incarichi fu quello di costruire sull'altipiano</p>



<p>Rovere zu bauen. Es war für den Bau und die Montage alles vorgesehen und zum Schrecken des Ing. Zuegg musste er plötzlich feststellen, dass das gelieferte Tragseil um ca. 200 m zu kurz war. Die rechtzeitige Fertigstellung der Bahn war in Frage gestellt, jedoch war höchste Eile geboten, weil sie für eine Offensive dringend gebraucht wurde. Guter Rat war teuer. Nun schlug Zuegg unter Umgehung aller damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen aber auch der bestehenden Regeln der Technik vor, das Tragseil mehr zu spannen und so die „Seilsäcke“ bzw. Durchhänge zu reduzieren und so wird die benötigte Seillänge reduziert. Dieser Vorschlag wurde auf Grund, dass die Anlage ja dringend gebraucht wurde, angenommen.</p> <p>Zuegg stellte dann mit der Zeit fest, dass dieses Tragseil viel weniger Drahtbrüche aufgewiesen hatte als die Tragseile anderer Bahnen.</p> <p>Zuegg stellte dann mit Berechnungen weiteres fest, dass durch größere Straffung des Seiles dieses viel weniger gebogen wurde, was eine längere Lebensdauer bewirkte.</p> <p>Damit wurden die modernen Zweiseilpendelbahnen in Südtirol geboren.</p>	<p>di Lavarone una teleferica che conducesse alla zona del Monte Rovere. Era stato previsto tutto il necessario per la costruzione ed il montaggio, ma l'ing. Zuegg dovette constatare che la fune portante fornita era troppo corta di 200m. Era quindi a rischio il completamento della teleferica nei tempi richiesti, e questa era di estrema importanza per un'azione offensiva. Zuegg quindi propose, contrariamente a tutte le normative vigenti all'epoca e alle regole tecniche esistenti, di tendere maggiormente la fune portante riducendo le "sacche" e la freccia delle singole campate e riducendo contemporaneamente la lunghezza di fune necessaria. Questa proposta fu accettata, vista l'estrema necessità di terminare l'impianto in tempi brevi.</p> <p>Zuegg col tempo constatò che questa fune aveva presentato molto meno rotture di fili rispetto alle funi di altri impianti.</p> <p>Successivamente in modo analitico constatò che dalla maggiore tensione nella fune conseguiva una minore curvatura, dalla quale a sua volta risultava una maggiore durata.</p> <p>Da ciò nacquero le moderne funivie bifune a va e vieni in Alto Adige.</p>
<p>Tragseilbremse.</p> <p>Zuegg's zweite wichtige Erfindung ist die automatische Tragseilbremse, die in jedem Laufwerk der Kabinen eingebaut ist und bei einem Zugseilriss automatisch ausgelöst wird. Diese Bremsen schließen sich direkt am Tragseil. Gab es früher ein eigenes Bremsseil neben dem Tragseil, so konnte man auf dieses nun verzichten. Die Führung dieses Seiles war immer problematisch und hat den Bau und Betrieb dieser Bahnen gewaltig verkompliziert.</p> <p>In Italien und in Deutschland werden diese Bremsen über die Sicherheitsanalyse vorgeschrieben.</p> <p>Beispiele, wo die Tragseilbremse in Italien Personen gerettet hat:</p>	<p>Freno sul carrello</p> <p>La seconda invenzione importante di Zuegg fu il freno automatico sul carrello, montato su ogni carrello delle cabine, il quale in caso di rottura della fune traente entra in funzione automaticamente. Questo freno agisce direttamente sulla fune portante. Se inizialmente era necessaria un'apposita fune "freno" oltre a quella portante, ora se ne poteva fare a meno con conseguenti enormi semplificazioni nella costruzione e nell'esercizio delle funivie.</p> <p>In Italia e Germania questi freni vengono prescritti tramite l'analisi di sicurezza.</p> <p>Esempi di eventi nei quali il freno sul carrello ha salvato vite umane in Italia:</p>



<p>Cermis: Flugzeugunfall, die eine Kabine mit dem Kabinenbegleiter, die nicht vom Flugzeug betroffen war, wurde mit der Trageseilbremse gerettet, wäre gerade diese Kabine voll besetzt gewesen, wäre nur ein Toter zu verzeichnen gewesen</p> <p>Boe: Zugseilriss durch Seilentgleisung in Umlenkscheibe, die Trageseilbremse hat die Personen in beiden Kabinen gerettet</p> <p>Falzarego Pass: Zugseilriss durch Flugzeug, auch hier hat die Trageseilbremse die sich in der Kabine befindlichen Personen gerettet</p> <p>Stilfserjoch: Einfahrt in die Station, durch einen Ausfall der Einfahrtsüberwachung, wahrscheinlich durch Blitzschlag, der dadurch geschädigten Elektroanlage funktionierte sie nicht. Der Wagenbegleiter zog die Trageseilbremse, so dass eine Einfahrt und Aufprall in die Station mit voller Geschwindigkeit verhindert wurde.</p>	<p>Cermis: incidente aereo, la cabina con l'accompagnatore di bordo che non è stata colpita dall'aereo è stata salvata dal freno sul carrello. Se questa cabina fosse stata quella pienamente occupata ci sarebbe stata una sola vittima.</p> <p>Boè: rottura della fune traente dovuta a scarrucolamento della stessa dalla puleggia di rinvio; il freno sul carrello ha salvato i passeggeri di entrambe le cabine.</p> <p>Passo Falzarego: rottura della fune traente causata da velivolo; anche in questo caso il freno sul carrello ha salvato i passeggeri che si trovavano in cabina.</p> <p>Passo dello Stelvio, ingresso in stazione: a causa di un guasto dovuto ad un fulmine che aveva danneggiato l'impianto elettrico, il controllo all'ingresso non era più funzionante. L'accompagnatore di vettura azionò il freno sul carrello, evitando l'ingresso e l'urto in stazione a piena velocità.</p>
<p>Telefonie.</p> <p>Bei den Pendelbahnen wurde das so genannte „Fioretto“, ein unhandlicher langer Stab, verwendet, mit dem der Wagenbegleiter mit dem eigens längs der Trasse angebrachtem Telefonseil Kontakt machen musste, um dann so die notwendigen Signale wie z.B. für die Stillsetzung der Anlage an die Antriebsstation übermitteln zu können. Zuegg isolierte das Zugseil vom Trageseil, was damals technisch nicht einfach war, und konnte somit das Zugseil für die Signalübermittlung von den Kabinen zu den Stationen verwenden und damit das Telefonseil eliminieren. Auch diese Technik wird heute bei allen Seilbahnen verwendet.</p>	<p>Telefonia</p> <p>Nelle funivie a va e vieni si usava il cosiddetto “fioretto”, una lunga asta tramite la quale l'accompagnatore di vettura doveva stabilire un contatto con l'apposito cavo telefonico teso lungo la linea per poter trasmettere i segnali, necessari p.e. per l'arresto dell'impianto, alla stazione motrice.</p> <p>Zuegg isolò la fune traente da quella portante, il che all'epoca tecnicamente era tutt'altro che banale, e poté così utilizzare la fune traente per la trasmissione di segnali dalle cabine alle stazioni ed eliminare così il cavo telefonico. Anche questa tecnica viene oggi utilizzata in tutte le funivie.</p>



<p>Die Entwicklung in Südtirol</p> <p>In Südtirol wurden in den Jahren nach der ersten Bahn nach Kohlern und insbesondere nach den Erfindungen von Ing. Luis Zuegg zahlreiche Zweiseilpendelbahnen für die Verbindung von der Talsohle zu den in höheren gelegenen Bergdörfern gebaut und diese haben ihren Dienst zur vollsten Zufriedenheit ausgeführt, wobei sie zum Teil noch heute, zwar erneuert, im Einsatz sind. Von diesen Bahnen insbesondere hervorzuheben ist die Vigiljochbahn, die selbst von Zuegg noch vor dem ersten Weltkrieg im Jahre 1912 gebaut wurde, sie diente schon damals hauptsächlich dem Fremdenverkehr. Sie benötigte damals noch insgesamt 39 Stützen (heute sind es gerade noch vier).</p> <p>Selbst Bozen hat eine reiche Tradition an Seilbahnen. Außer der ersten Personenseilbahn nach Kohlern gab es die Standseilbahnen auf den Guntschnaberg, auf den Virgl und jene von Kaltern auf die Mendel. Sie stellten für die Bevölkerung ein reiches Angebot an Freizeitgestaltung dar. Heute bestehen in Bozen noch insgesamt drei Seilbahnen, die die Stadt mit den höher gelegenen Erholungs- und Wohnzonen (Ritten, Kohlern und Jenesian) verbinden.</p>	<p>Lo sviluppo in Alto Adige</p> <p>In Alto Adige negli anni seguenti la prima funivia del Colle e soprattutto dopo le innovazioni dell'ing. Luis Zuegg furono costruite molte funivie bifune a va e vieni dai fondovalle ai paesi montani situati più in alto, che hanno svolto il loro servizio egregiamente. Una parte di queste funivie, con gli aggiornamenti dovuti, è tuttora in esercizio. Di queste funivie è da menzionare in particolare la funivia del Monte San Vigilio, costruita dall'ing. Zuegg stesso prima della prima guerra mondiale, nel 1912, e che già allora svolgeva un servizio prevalentemente turistico. All'epoca necessitava di 39 sostegni di linea, oggi ne bastano solo 4.</p> <p>Anche Bolzano ha una ricca tradizione nel campo delle funivie. Oltre alla prima funivia del Colle c'erano le funicolari del Guncina, quella del Virgolo e la Caldaro – Mendola, che offrivano una ricca scelta di attività ricreative alla popolazione. Oggi a Bolzano ci sono ancora tre funivie che collegano la città con le zone ricreative e residenziali situate a quota più alta (Renon, Colle e San Genesio).</p>
<p>Waren die Zweiseilpendelbahnen damals hauptsächlich als Sommerattraktion vorgesehen, wurde diese Funktion auf Grund des zunehmenden Winterfremdenverkehrs langsam umgekehrt und man erkannte den Wert solcher Bahnen für die Beförderung von Skifahrern. Doch sie waren teuer und so besann man sich auf einfachere Systeme. Zu allererst kam man auf die so genannten Schlittenlifte. Große Schlitten mit Sitzbänken für bis zu 30-40 Personen wurden mit einer Winde hochgezogen. Die ersten wurden im Jahr 1938 in Corvara, auf der Seiseralm aber auch in Gröden gebaut. Eine Gaudi war's allemal, doch waren diese</p>	<p>Se inizialmente le funivie bifune fungevano soprattutto come attrazioni per il periodo estivo, col tempo questa funzione, a causa dell'aumento del turismo invernale, si è andata modificando e si è scoperto il valore di queste funivie per il trasporto degli sciatori.</p> <p>Però erano troppo costose e si sono cercati dei sistemi più semplici. Per prime sono nate le cosiddette slittovie: grandi slitte con panchine che potevano ospitare fino a 30-40 persone venivano trainate verso monte con l'ausilio di un argano. Le prime furono costruite nel 1938 a Corvara, sull'Alpe di Siusi e anche in Val Gardena. Sicuramente era un divertimento, però</p>



<p>zu langsam und zu unhandlich. Die ersten Schlepplifte machten diesen Anlagen Konkurrenz, leider kann man nicht mehr feststellen, wann die ersten in Südtirol gebaut wurden.</p> <p>Der erste große Aufschwung der Seilbahnen für den Winterfremdenverkehr begann jedoch nach dem zweiten Weltkrieg.</p>	<p>questi impianti erano troppo lenti e poco maneggevoli. Le prime sciovie hanno fatto concorrenza a questi impianti, purtroppo non si può più risalire alla data della loro prima costruzione in Alto Adige.</p> <p>La prima grande crescita delle funivie per il turismo invernale cominciò però dopo la seconda guerra mondiale.</p>
<p><u>Entwicklung der Seilbahnen in Südtirol nach dem zweiten Weltkrieg</u></p> <p>Kostner baute in Corvara im Jahr 1947 den Sessellift auf den Col Alto, es war der erste Sessellift und somit die Geburtsstunde der Sessellifte überhaupt in Italien. Eine Sensation war dies auf jeden Fall. Dann aber konnte eine rasche Entwicklung festgestellt werden, die in der folgenden Tabelle aufgezeigt wird.</p>	<p><u>Sviluppo degli impianti a fune in Alto Adige dopo la seconda guerra mondiale</u></p> <p>Il signor Kostner nel 1947 a Corvara costruì la seggiovia del Col Alto; era la prima seggiovia e quindi rappresenta il momento della nascita delle seggiovie in Italia. Sicuramente rappresentava una sensazione. Successivamente ci fu un rapido sviluppo, rappresentato nella tabella seguente.</p>
<p>Seilbahnanlagen nach Anlagenarten 1950 - 2013 <i>(jeweils am 31. DEZEMBER des jeweiligen Jahres)</i></p>	<p>Funivie suddivise in tipologia 1950-2013 <i>(al 31 dicembre del relativo anno)</i></p>

Anno Jahr	F	B	CC	CS	M	S	Totale Gesamt
1950	2	5	-	-	12	7	26
1955	2	5	-	-	19	54	80
1960	2	9	-	-	26	136	173
1965	1	19	-	-	31	185	236
1970	1	29	-	-	56	253	339
1975	1	34	1	-	77	278	400
1980	1	32	1	1	93	310	438
1985	1	32	3	3	101	300	440
1990	1	25	17	11	105	271	430
1995	1	24	24	25	106	229	409
1996	1	24	28	24	107	218	402
1997	2**	24	25	30	109	210	400
1998	2**	24	26	34	113	198	398
1999	2**	22	32	37	111	190	394



2000	2**	23	34	39	108	185	392
2001	2**	23	35	44	107	172	383
2002	2**	22	39	53	105	159	380
2003	2**	22	40	55	105	153	377
2004	3**	23	41	57	106	149	379
2005	3**	23	47	59	104	139	375
2006	3**	23	50	63	103	133	375
2007	3**	23	52	67	98	133	377
2008	3**	22	53	67	99	130	375
2009	3**	23	53	68	96	127	376
2010	4**	23	59	69	97	123	375
2011	4**	23	62	71	95	120	375
2012	4**	23	62	71	95	119	374
2013	4**	23	64	71	94	115	371

** di cui un ascensore inclinato

** davon ein Schrägaufzug

F Funicolari / Standseilbahnen

B Funivie bifune a va e vieni / Zweiseilpendelbahnen

CC Funivie mono-, bi- e trifune con cabine ad ammorsamento automatico / Ein-, Zwei- und Dreiseilbahnen mit kuppelbaren Kabinen

CS Funivie monofune con seggiole ad ammorsamento automatico / Einseilumlaufbahnen mit kuppelbaren Sesseln

M Funivie monofune con seggiole ad ammorsamento fisso / Einseilumlaufbahnen mit ständig am Seil verbundenen Sessel

S Sciovie / Schlepplifte

Dies ist ein Anteil von ca. 20% bezogen auf Gesamtitalien.

Insbesondere jedoch ist auf den hohen Anteil von ca. 37% der Prov. Bozen am Gesamtanteil Italiens bei den kuppelbaren Kabinen- und Sesselbahnen hinzuweisen, das bedeutet, dass unter anderem der technische aber auch der Komfortstandart in Südtirol sehr hoch ist. Dieser Trend der Komfortverbesserung begann schon um die Jahre 1987-1990 und hält unvermindert an.

Aus der Tabelle ist weiters ersichtlich, dass die Gesamtanzahl der Anlagen stagnierend ist. Das lässt sich dadurch erklären, dass kaum neue Trassen ausgewiesen wurden, und der Trend zur Ersetzung von älteren Anlagen geht. Jedoch wurden auch einzelne für sich alleine bestehende Anlagen abgebaut oder gesamte Skigebiete bestehen nicht mehr wie z.B. Zirog, Hühnerspiel, Lachwiesen und Ratsberg in Toblach, Skigebiet Walde in Welsberg, Nockwiesen in Niederdorf, Schneiderwiesen in Kohlern. Für Latsch ist das Konkursverfahren im Laufen.



Voraussetzungen für den Bau und Betrieb von Seilbahnen

Bau und Betrieb der öffentlichen und privaten Seilbahnen werden vom Landesgesetz vom 30.01.2006 Nr.1 „Bestimmungen über Seilbahnen und Luftfahrthindernisse“ und der bezüglichen Durchführungsverordnung geregelt.

Dieses Landesgesetz setzt für Südtirol die europäische Richtlinie 2000/9/EG -Seilbahnen für den Personenverkehr um und sieht u.a. Bestimmungen für die Konzessionierung, Baugenehmigung, Betriebsgenehmigung der Seilbahnen vor, sowie weitere Bestimmungen für den Betrieb und Überwachung von Seiten des Amtes für Seilbahnen (mindestens alle vier Jahre und bei speziellen Bahnen alle zwei Jahre werden von den Technikern alle Seilbahnen eingehenden Überprüfungen bzw. speziellen Tests und Prüfungen in beladenem und unbeladenem Zustand unterworfen).

Voraussetzung für die Konzessionierung der Seilbahnanlagen sind folgende:

- Eintragung in den Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten
- Eintragung im jeweiligen Bauleitplan
- positives Gutachten des Amtes für Landschaftschutz und falls erforderlich Durchführung der UVP (bei einer Förderleistung von über 2200 Pers./h)
- positives Gutachten des zuständigen Skipistenamtes
- Durchführung der Kulturmwandlung (falls erforderlich)
- technisches Gutachten über die Errichtbarkeit der Anlage von Seiten des Amtes für Seilbahnen
- Erklärung von einem fachkundigem Agronomen oder Forstwirt, dass die Trasse frei von Lawinengefahr, Murenabgängen und Erdrutschen ist.

Für den Betrieb der Seilbahnen werden für jede Anlage besondere Betriebsbestimmungen genehmigt, die alle Bedingungen beinhalten, die das Betriebspersonal, der Verantwortliche Techniker und der Konzessionär der jeweiligen Seilbahn einhalten muss. Die Betriebsleiter und die Maschinisten der Anlagen müssen sich besonderen Eignungsprüfungen unterziehen, die vom Amt für Seilbahnen abgenommen werden, das dann den Befähigungsnachweis für die Ausübung der Obliegenheiten als Maschinist oder Betriebsleiter ausstellt.

Die Durchführungsverordnung für die öffentlichen Seilbahnen ist am 19.12.2006 in Kraft getreten, während die Durchführungsverordnungen für die privaten Seilbahnen noch in Ausarbeitung sind. Die Durchführungsverordnung zu den Luftfahrthindernissen konnten nicht verabschiedet werden, da sie in die Kompetenz des Staates fallen.



Neuanlagen von 2013

Gemeinde / Skigebiet	Gesellschaft	Name	Anlagentyp	Bemerkungen	Investitions- summe (konvention. Kosten) in Mio. €
Algund	Gemeinde Algund	„Saring-Aschbach“	Zweiseilpendelbahn 35-er Kabinen	Ersatz Pendelbahn mit 10-er Kabinen	7,1
Welschnofen	Kabinenbahn Welschnofen Ag	Laurin 1	10-er Kabinenbahn	Ersatz 2-er Sessellift und Verlängerung bis ins Dorfzentrum	9,6
Stilfs	Seilbahnen Sulden AG	Rosim	8-er Kabinenbahn	Neue Trasse	7,5
Olang	Olang-er Seilbahnen AG	„Alpen“	10-er Kabinenbahn (ohne Mittelstation)	Ersatz bestehender 6-er Kabinenbahn	9
Wolkenstein	Danterceppies SpA	„Danterceppies 1“	10-er Kabinenbahn	Ersatz 6-er Kabinenbahn	10,5
Wolkenstein	Danterceppies SpA	„Danterceppies 2“	10-er Kabinenbahn	Ersatz 6-er Kabinenbahn	6,5
Sexten Rekurs WWF!	Sextner Dolomiten AG	„Drei Zinnen Blick“	10-er Kabinenbahn	Neue Trasse	8,7
Sexten Rekurs WWF!	Sextner Dolomiten AG	„Schafalm“	kuppelb. 10-er Kabinenbahn	Neue Trasse (mit Mittelstation)	9

Generalrevisionen

Weiters werden im Jahre 2013 Anlagen einer Generalrevision mit anschließender Abnahme durch Seiten dieses Amtes unterzogen, und zwar 1 Pendelbahn (B), 3 Sesselbahnen mit betrieblich lösbaren Klemmen (C), 10 Sesselbahnen mit fixen Klemmen (M), und 11 Schlepplifte (S).

Bemerkungen zur Statistik:

Werden die letzten 30 Jahre, ab Wintersaison 1980/81, betrachtet, kann eine regelmäßige Erhöhung der beförderten Personen in den Wintersaisonen festgestellt werden.

Wurden in der Wintersaison 1980/81 noch 53 Millionen Durchgänge gezählt so wurde ab 93/94 die 100 Millionengrenze überschritten.



In der **Wintersaison 2012/13** konnten insgesamt etwa **124 Millionen Personen befördert werden, im ganzen Jahr 130 Millionen.**

Dies entspricht einer 2,5-fachen Erhöhung in 30 Jahren und entspricht einem Anteil, bezogen auf Gesamtitalien, von ca. 25%.

Konnte man im Jahre 1980 mit 438 Anlagen gleichzeitig 291.000 Personen befördern, so konnte man, dank der konstanten Erneuerung der Anlagen, am 31.12. **2013 mit insgesamt 374 Anlagen** (das sind um 64 Anlagen (15%) weniger als im Jahre 1980) gleichzeitig **517.349 Personen/Stunde** befördert werden.

Die Kapazität stieg also um das 1,8-fache.

Das bedeutet weiter, dass die mittlere Förderleistung der Anlagen von 666 Pers/h im Jahre 1980 auf 1.394 Pers/h im Jahr 2013 gestiegen ist.

Diese Erhöhung war nur mit radikalen Um- und Neubauten der Anlagen möglich.

Aufgelassene Skigebiete seit 1980

Seit 1980 wurden auf Grund von Unrentabilität, bzw. Unwirtschaftlichkeit, auch auf Grund von finanziellen Unvermögen die vorgeschriebenen Generalrevisionen durchzuführen, folgende Skigebiete aufgelassen (mit mindestens zwei zusammenhängenden Schleppliften oder mit mindestens einem Sessellift):

- Schneiderwiesen auf Kohlern 1966 - 1974
- Zirog am Brenner ca. 1950 - 1986
- Katzenburg in Niederdorf 1970 - 1985
- Walde in Welsberg ca. 1975 - 1998
- Ratsberg in Toblach 1962 - 1994
- Lachwiesen in Toblach 1970 - 1994
- Hühnerspiel bei Gossensass 1964 - 1991
- Maurerberg in Untermoi im Gadertal 1963 – 1999
- Tarscheralm bei Latsch steht im Konkurs (1978-2011)

Seit 1980 wurden keine neuen Skigebiete mehr ausgewiesen, wohl aber Erweiterungen, Ergänzungen und Verbindungen zugelassen.

Dichte der Anlagen.

Eine andere wichtige Kennziffer ist die Dichte der Anlagen bezogen auf die Fläche. Und da kann man feststellen, dass die Dichte bezogen auf die umliegenden Regionen und Länder nicht so groß ist. Dies Dank der umweltbezogenen Politik die seit 1980 konsequent im Bereich der Seilbahnen angewandt wird.

Südtirol im Vergleich zu anderen Nachbarländern:

<u>LAND</u>	<u>Anlagen je 1000 Km²</u>
Südtirol:	50,5
Trentino	39,0



Aostatal	35,6
Nord- und Osttirol	89,4
Salzburg	85,7
Vorarlberg	123
Kanton Graubünden	44,5

Seilbahnpersonal.

Insgesamt waren in der Wintersaison 2012/13 ca. 1939 (davon 63% Saisonbedienstete) technische Bedienstete beschäftigt. Diese Zahl ändert sich nur sehr gering in den verschiedenen Jahren. Diese Personen sind nur für die Bedienung der Anlagen zuständig und daher sind nicht dazugerechnet: für den Kartenverkauf, für den Pistendienst, für die Verwaltung der Seilbahnunternehmen.

Gerade dieser Aspekt ist für die Beschäftigungspolitik in der ländlichen Gegend nicht zu unterschätzen.

Ausbildung des Seilbahnpersonals

Schon im Jahre 1976 hat sich das Amt für Seilbahnen Gedanken gemacht, wie die Sicherheit der Seilbahnanlagen erhöht werden kann. Schon damals hatte die technische Sicherheit ein hohes Niveau, jedoch lag eine einheitliche Ausbildung des Seilbahnpersonals im Argen.

So hat man auf Grund des eigenen Landesgesetzes angefangen, die Ausbildung des Seilbahnpersonals zu forcieren.

Die ersten Kurse wurden schon im Jahre 1975 in Zusammenarbeit mit den Berufsschulen organisiert. Die Entwicklung dieser Ausbildungskurse hat rapide zugenommen.

Im Jahre 2012 wurden 6 Kurse für die verschiedenen Kategorien (Maschinisten, Betriebsleiter), 10 Prüfungen mit insgesamt 263 Prüfungskandidaten abgehalten. Natürlich haben nicht alle die Prüfung bestanden. (Durchfallquote ca. 38%)

Man kann sagen, dass die Provinz Bozen mit dem Ausbildungsprogramm ein Beispiel für alle anderen Provinzen Italiens aber auch für die andern Alpenländer darstellt.

Sicherheit der Anlagen bzw. Unfälle

Die Seilbahnen sind bezogen auf alle anderen Beförderungsmittel sicherlich eines der sichersten Beförderungsmittel und trotzdem kann es immer wieder zu Unfällen kommen. Die in Südtirol festgestellten Unfälle (ca. 16 verletzte Personen pro Jahr bezogen auf 120 Millionen Fahrten) liegen im Durchschnitt mit den anderen Ländern. Sie sind zum Großteil bedingt durch die erforderliche Mithilfe des Fahrgastes beim Ein- und Aussteigen in und aus sich in Bewegung befindlichen Fahrzeuge bei Sesselbahnen und selbst bei der Beförderung während des Schleppvorganges bei Schleppliften.

Leider hatten wir in den acht Jahren auch zwei Unfälle mit je einem Toten zu verzeichnen, und zwar 2005 als ein Wagenbegleiter einer Standseilbahn bei Dienstende beim Aussteigen von der Wagentür erdrosselt wurde, und 2006, als ein Herr den umzäunten Bereich der Talstation einer Kabinenbahn überstieg und von der Kabine zu Boden geschleudert wurde, so dass er zwei Wochen später verstarb. 2012 überlebte ein Angestellter bei Wartungsarbeiten einen Sturz von einer 45 m hohen Seilbahnstütze.



Überprüfung der Anlagen

Periodische (vier- bzw. zweijährliche) technische und betriebliche Überprüfungen der Anlagen von Seiten der qualifizierten Techniker des Amtes für Seilbahnen der Landesverwaltung aber auch die monatlichen Kontrollen von Seiten der Verantwortlichen Techniker und die täglichen, wöchentlichen und monatlichen Kontrollen von Seiten der Betriebsleiter und der Maschinisten gewährleisten den sicheren Zustand der Anlagen. Im letzten Jahr wurde knapp ein Drittel aller Seilbahnanlagen einer eingehenden technischen Überprüfung mit Belastungsproben und Funktionsprüfungen von Seiten des Amtes unterworfen. Weiters wurden an Seilbahnen 218 Betriebskontrollen vorgenommen.

Technische Entwicklung der Anlagen

Die Technik hat in den letzten Jahren im Seilbahnbau sehr große Fortschritte gemacht. Der Trend zu den kuppelbaren Umlaufbahnen mit betrieblich lösbaren Klemmen, die immer mehr Schlepplifte und Zweiseilpendelbahnen verdrängen, hält unvermindert an.

Das heißt, dass man immer mehr von der Quantität der Anlagen zu der Qualität geht. Kuppelbare Anlagen sind zwar teuer, jedoch haben sie große Vorteile. Sie haben hohe Förderleistungen (der Gast betreibt lieber den Skisport als dass er in der Schlange steht), weisen eine hohe Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen auf und sie sparen auf Grund der hohen Fahrgeschwindigkeit Zeit bei der Beförderung und damit gibt es für die Skifahrer mehr Zeit zum Skisport.

Dieser Trend wird auch in der Tabelle der bestehenden Anlagen gezeigt. Gab es im Jahr 1980 nur zwei kuppelbare Anlagen so gab es Ende 2012 133 (35%) solcher Bahnen; die Schlepplifte nahmen seit 1980 um 191 Einheiten ab (das sind nur mehr 38%), während die Anzahl der fixen Sesselbahnen anfänglich zugenommen und in den letzten Jahren abgenommen haben. Die Zweiseilpendelbahnen haben in diesem Zeitraum um 9 Einheiten abgenommen.

Südtirol ist in Hinsicht kuppelbare Umlaufbahnen in Italien sicherlich führend. Hier wurden die ersten Anlagen der neuen Generation gebaut und in der Zwischenzeit sind 1/3 aller kuppelbaren Anlagen Italiens in Südtirol angesiedelt.

Südtirol hat jedoch italienweit nicht nur im Bereich der Umlaufbahnen Neuheiten eingeführt, sondern auch in anderen Bereichen den Fortschritt unterstützt; so wurden z.B. in Südtirol das erste Mal zugelassen:

- 1979 - erste kuppelbare Bahnen mit Dreipersonensessel (St. Vigil „Miara“ sie wurde im Jahr 1990 durch eine kuppelbare Kabinenbahn ersetzt);
- 1984 - erste kuppelbare Bahnen mit Vierpersonensessel (Absam Maierl im Skigebiet Obereggen);
- 1984 - erste hydraulische Seilabspannung (Sesselbahn fix „Piz Sella“ I; diese Anlage wurde im Jahr 1999 durch eine kuppelbare Kabinenbahn ersetzt);
- 1987 - erste Sesselbahn mit dem Seil ständig verbundenen Vierpersonensessel („Obereggen“ im Skigebiet Obereggen);
- 1987 - erstes Förderband für die Erleichterung des Einstieges mit Geschwindigkeitserhöhung bei Sesselbahnen mit festen Klemmen (Sessellift „Obereggen“ im Skigebiet Obereggen);



- 1989 - erste 6-er Kabine mit Einzelklemme (Kabineneinseilumlaufbahn „Olang-Kronplatz“ am Kronplatz);
- 1991 erste Gletscherstützen bei Sesselbahnen (Schnalser Gletscher - Sesselbahn „Hintereis“ Schnals);
- 1993 - erste Personenkabine einer kuppelbaren Einseilumlaufbahn mit einem Fassungsvermögen von 15 Personen, damals die erste in der Welt. (Kabinenbahn Kronplatz „Belvedere“ am Kronplatz);
- 1996 - erste kuppelbare Sesselbahn mit Sechspersonensessel (Kronplatz „Plateau“ am Kronplatz);
- 1998 - erste Pendelbahn mit Fernüberwachung (Seilbahn Mölten);
- 1999 - erste Zweiseilumlaufbahn in Italien nach über 40 Jahren (Kabinenbahn St. Ulrich – Seiseralm 1999);
- 1999 - erster direkter Antrieb mit E-Langsamläufer ohne Getriebe bei Umlaufbahnen (kuppelbare Sesselbahn „Ladurns“);
- 2000 - Weltneuheit „FUNIFOR“ (Zweiseilpendelbahn) der Fa. Hölzl am Stilfserjoch
- 2000 - erste horizontale Seilablenkung längs der Strecke mit schräggestellten Rollenbatterien auf Niederhaltstützen, was die Einsparung einer Mittelstation erlaubte (kuppelbare Kabinenbahn „Kronplatz 2000“)
- 2003 - erste kuppelbare Zweiseilumlaufbahn mit einer Länge von über 4 km, 10 Stützen und festabgespannten Tragseil. (Seis – Seiseram)
- 2003 - größte Zweiseilpendelbahn Europas in Sulden
- 2004 - erste Standseilbahn im Tunnel in Gröden
- 2006 - erste kuppelbare 6-er Sesselbahn mit Haubensessel und automatischer Verriegelung für Kinderbeförderung („Paradiso“)
- 2006 - Mittelstation mit „schneller Weiche“ um 2 kuppelbare Kabinenbahnen mit unterschiedlicher Förderleistung betrieblich zu verhindern (Pedagà, Piz de Plaies, St. Vigil in Enneberg)
- 2007 - erste „Kombibahn“ Italiens (Pfelders)
- 2009 - erste Dreiseilbahn Italiens (Rittnerseilbahn)
- 2009 - erste Kabinenbahn weltweit mit 10 Sitzplätzen und Einzelklemme (Marchner), es folgten die Gipfelbahn (2010) und Percha Ried (2011)
- 2010-2012 - insgesamt wurden 4 Kabinenbahnen mit 12-er Steh/Sitzkabinen auf bequeme 8-er Sitzkabinen rückgebaut. Auch hier ist Südtirol ein Trendsetter
- 2011-2012 - 1 Einseilumlaufbahn mit dem längsten Spannfeld und dem höchsten Bodenabstand Italiens (Gaisjoch).



Dies war jedoch nur in enger Zusammenarbeit mit den Herstellerfirmen aber auch mit den Seilbahnunternehmen möglich.

Diese technischen Neuheiten und der erreichte hohe technische Stand der Seilbahnanlagen, die in Südtirol stehenden Anlagen brauchen keine Scheu vor anderen im Ausland bestehenden Anlagen zu haben, waren z.T. nur durch die finanzielle Unterstützung des Landes möglich.

Investitionen und Fördermaßnahmen von Seiten des Landes

Dank des Einsatzes der Landesregierung war es möglich bei der EU in Brüssel trotz großer Schwierigkeiten die Bestätigung der Fördermaßnahmen, die in Südtirol angewandt wurden und werden, zu erhalten.

Was das Ausmaß der Investitionen und der vom Land bereitgestellten Mittel betrifft, wird auf folgende Tabelle verwiesen:

Investitionen und Beiträge

Jahr	Umfang Investition in Mill. €	Ausmaß Beitrag in Mill. €
2005	69,2	17,24
2006	49,5	17,05
2007	43,1	17,5
2008	34,1	17,5
2009	89,9	18,8
2010	46,3	19,2
2011	53,6	17,55
2012	105	18,19

Investitionen und Beiträge, wobei darauf hingewiesen wird, dass bei den Investitionen nur auf den rein technischen Teil der Seilbahnanlagen Bezug genommen wurde, Investitionen für die Instandhaltung wurden dabei nicht berücksichtigt, weiters beinhalten sie auch nicht die Investitionen für Skipisten, Beschneiungsanlagen, Schneekatzen, Parkplätze, Garagen usw. , Quelle: Statistik Amt für Seilbahnen

Die Beiträge sind theoretische Werte und betreffen die vorgesehenen Kapitel in der Bilanz, die realen Beiträge sind auf Grund der Erhausungen um ca. 20% niedriger.

INVESTITIONSANSUCHEN 2012

Innerhalb 28. Februar 2012, letzter Abgabetermin für die Beitragsansuchen für das Jahr 2012, wurden insgesamt **41 Ansuchen** um die Gewährung eines Investitionsbeitrages nach Art. 1, Abs. 1 des L.G. vom 4. März 1996, Nr. 6, eingereicht. Die Ansuchen beziehen



sich sowohl auf Aufstockungen für bereits gewährte Beiträge, als auch auf in den kommenden Jahren zu errichtende Anlagen.

Im Sinne der Entscheidung der EU – Kommission bezüglich der Vergabe von Beihilfen wurden die Ansuchen in folgende Kategorien unterteilt:

Kategorie A: Luftseilbahnen, als Ersatzinfrastrukturen für öffentliche Beförderungsdienste auf der Straße (Seilbahnverbindung zwischen Siedlungen, oder als Alternative zu Straßen - so genannte Zubringeranlagen)

Kategorie B: Luftseilbahnen und bodengebundene Anlagen für Freizeitbeschäftigung, vornehmlich für die Bewohner in der Umgebung, (Bezirksinfrastrukturen für den Skisport und Seilbahnanlagen von sozialpädagogischem Zweck für die Bevölkerung im Umkreis)

Kategorie C: Luftseilbahnen und bodengebundene Seilbahnen in Gebieten von allgemeinem touristischen Interesse. Für diese Kategorie beläuft sich der höchstmögliche Förderungssatz auf 15%.

Fahrkartenlesegeräte: Geräte für die Ausgabe und Kontrolle der Fahrkarten für Seilbahnlinien (vom Amt vorgeschlagener Förderungssatz 10%)

Von den insgesamt **41** Ansuchen können voraussichtlich **25** bei der Beitragsvergabe berücksichtigt werden. Davon entfallen **7** auf Schleppliftanlagen und **5** auf Geräte für die Ausgabe und Kontrolle der Fahrkarten. **10** Ansuchen können aufgrund der Erschöpfung der Mittel nicht berücksichtigt werden, **3** Ansuchen werden abgelehnt.

Neun Schlepplifte sind der Generalrevision zu unterziehen und **ein Schlepplift** von sozialer Bedeutung (Berglift in Gsies hat um Aufstockung angesucht) wird neu errichtet. Die somit insgesamt für die Schlepplifte im Jahr 2012 zubindenden Mittel belaufen sich auf **400.000,00 Euro**.

Abschließender Kommentar

Südtirol hat eine lange Seilbahntradition und wird diese bzw. die Rolle des führenden Seilbahnlandes in Italien sicherlich so lange weiterführen als die notwendigen Voraussetzungen gegeben sind. Dazu wird der Einsatz von Seiten des Amtes für Seilbahnen sicherlich nicht fehlen.

Die Tradition der ersten Rolle als Seilbahnland widerspiegelt sich aber auch in der Tatsache, dass die führenden Seilbahnhersteller ihren Sitz in Südtirol haben und sie auch international stark engagiert sind.

Die neue EU-Richtlinie für das Seilbahnwesen

Im Jahre 1989 wurde über Frankreich die Initiative für die Erarbeitung einer Seilbahnrichtlinie ergriffen. Seit diesem Jahr war man in zahlreichen Sitzungen bemüht einen Konsens zwischen den europäischen Ländern, insbesondere der „Seilbahnländer“ zu finden, der erst unter der österreichischen Präsidentschaft im Jahre 1999 zum Erfolg führte. Die Seilbahnrichtlinie wurde im Amtsblatt der Gemeinschaften am 3. März 2000 veröffentlicht.

Bei der Ausarbeitung der Seilbahnrichtlinie hat die Provinz Bozen in den verschiedenen Kommissionen der EU von Anfang an mitgewirkt und so einen entscheidenden Beitrag geleistet. Gemeinsam mit dem Ministerium für Transporte in Rom konnte immer eine einheitliche Linie gefunden werden, so dass es zu einer auch für die Betreiber und



Hersteller annehmbaren Richtlinie gekommen ist. Die Vermittlerrolle der Provinz Bozen zwischen den deutschsprachigen und romanischen Ländern hat sich auch in dieser Hinsicht bestätigt.

Man kann sagen, dass es nach langen Jahren zu einer für alle einvernehmlichen Lösung gekommen ist (die Behörde ist für die gesamte Anlage zuständig, also Abnahme der gesamten Anlage, die Hersteller sind für die Teilsysteme verantwortlich).

Die Richtlinie hat zweifelsohne große Änderungen mit sich gebracht, eine einheitliche Regelung, insbesondere der Sicherheitsbestimmungen und der verschiedenen bürokratische Verfahren, ist heute in Europa nicht mehr wegzudenken.

Wir wünschen uns jedoch eine gleiche Sicherheit auf allen Anlagen, ob wir nun in Skandinavien, Frankreich, Griechenland oder Italien die Seilbahnen benützen.

Diese Umsetzung brachte hauptsächlich für den Hersteller der Seilbahnanlagen Umwälzungen, die der Benutzer kaum sehen wird. Wie bei jeder Umstellung gab es auch hier Anfangsschwierigkeiten für die drei Beteiligten, die Hersteller, die Betreiber und die Behörden.

So war es notwendig das seit 1973 bestehende Seilbahngesetz durch das LG vom 30. Jänner 2006, Nr. 1 und die bezüglichen Durchführungsbestimmungen vom 19.12.2006 zu ersetzen.

Zur Zeit werden auf gesamtstaatlicher Ebene die Normen für Infrastrukturen und Betrieb ausgearbeitet.

Aktuelles

Auf europäischer Ebene werden zur Zeit 13 technische Normen für Seilbahnen (EN-Normen) als auch die Seilbahnrichtlinie überarbeitet. Im Februar 2012 wurde die jährliche Koordinierungssitzung für die CEN-Normen in Bozen abgehalten. Auch bei diesen Überarbeitungen ist das Amt für Seilbahnen vertreten und spielt eine wichtige Vermittlerrolle zwischen den deutschsprachigen und den romanischen Ländern.

Weitere internationale Tätigkeiten:

O.I.T.A.F. (Internationale Organisation für das Seilbahnwesen)

Sitz dieser WELTORGANISATION ist zwar Rom jedoch ist beim Amt für Seilbahnen der Sitz des Generalsekretariates der O.I.T.A.F. angesiedelt und somit hat Südtirol einen nicht zu unterschätzenden Namen auch im internationalen Bereich.

Im Jahre 2011 wurde der langjährige Generalsekretär Dr. Ing. Heinrich Brugger durch Dr. Ing. Markus Pitscheider ersetzt. Die Buchhaltung wird weiterhin vom Schatzmeister Dr. Ing. Claudio Canessa Parodi und die Sekretariatsarbeiten von Luana Bonatti und Hansjörg Mitterstätter durchgeführt.

Auch ist der Präsident der O.I.T.T.A.F. seit 2011 erstmals ein Südtiroler: Herr Martin Leitner.

Der Titel in der italienischen Fachzeitschrift „Quota Neve“ lautete „L'OITAF parla sudtirolese“.

Dr. Ing. Heinrich Brugger hat die Homepage der O.I.T.A.F. selbst entwickelt und bearbeitet sie laufend (www.oitaf.org).

In der O.I.T.A.F. sind alle jene drei Kategorien vertreten, die im Seilbahnbereich tätig sind. Das sind

1) die Betreiber der Seilbahnen, deren nationale und internationale Verbände



- 2) die Hersteller der Seilbahnen, deren nationale und internationale Verbände
- 3) die Aufsichtsbehörden der Seilbahnen

Weiteres die universitären Einrichtungen, beauftragte Überwachungsinstitutionen, benannte Stellen für die Zertifizierung von Seilbahnelementen und alle jene Institutionen und Personen Mitglieder der O.I.T.A.F., die sich mit Seilbahnwesen beschäftigen.

Gerade die vorgenannten drei Kategorien bestimmen das Leben des Seilbahnwesens international über die Grenzen Europas und gerade die O.I.T.A.F. ist jenes Organ, in dem diese drei Seilbahnkategorien an einem Tisch zusammensitzen und die angehenden Probleme lösen.

Sie behandeln die im Seilbahnwesen auftretenden internationalen Angelegenheiten und vertreten diese auch bei der EU-Kommission.

Kommunikationssprachen: deutsch, italienisch, französisch und englisch, fallweise spanisch.

Weitere Aufgabenbereiche der O.I.T.A.F.:

- Abhaltung jährlicher Seminare (wird durch das Sekretariat organisiert). Das letzte Jahr fand das Seminar in **Innsbruck** statt, der Saal war mit 220 Teilnehmern aus 35 Ländern voll besetzt! Das nächste Seminar wird in **Grenoble (F) zum Thema „Seile“** abgehalten.
- Abhaltung der **6jährigen O.I.T.A.F.-Weltseilbahnkongresse**: der vorletzte wurde 2005 in Innsbruck, der letzte wurde **vom 25. – 27. Oktober 2011 in Rio de Janeiro veranstaltet**. Mit 250 Teilnehmern aus der ganzen Welt war der Kongress ein voller Erfolg. Schwerpunktthema des Kongresses: „Seilbahnen im urbanen Bereich“.
- Behandlung von seilbahntechnischen und –administrativen internationalen Problemen in 7 Studienausschüssen und Arbeitsgruppen, die jährlich mindestens 2 Sitzungen abhalten.
- Ausarbeitung und Veröffentlichung in 4 Sprachen des halbjährigen Informationsheftes „**O.I.T.A.F.-NEWS**“ vom Generalsekretär der O.I.T.A.F.

Nicht umsonst hat gerade diese Organisation die EU-Richtlinie für Seilbahnen, die am 07. Dezember 1999 vom Ministerrat endgültig verabschiedet wurde, maßgeblich beeinflusst.

Der Direktor des Amtes für Seilbahnen

Dr. Ing. Markus Pitscheider

Bozen, Jänner 2014