

Nach den 17 Stufen geht der Atem deutlich schwerer. Es sind 17 Stufen von der ersten zur zweiten Ebene des Cafés 3440. Der Gast wird sie in der Regel einmal hochsteigen, die Bedienung den ganzen Tag, immer wieder. Man sollte das beim Trinkgeld berücksichtigen.

Dass die Arbeitsbedingungen dort oben besondere sind, wird durchaus anerkannt. Das Personal bekommt einen Höhenzuschlag: 0,59 Euro. Je Stunde, leider nicht für jedes Treppensteigen. Hoffentlich finden sich genügend Bereitwillige.

Das Café 3440 ist nicht irgendein Café. Es handelt sich um das neue Markenzeichen des Pitztaler Gletscherskigebiets, vielleicht die künftige Attraktion des gesamten Tiroler Pitztals mit seinen rund 8000 Gästebetten. Es wird in diesen Tagen eröffnet, thront, wie der Name schon sagt, auf 3440 Metern, ist somit das höchstgelegene Café Österreichs und Wirkungsstätte des obersten Konditors der Alpenrepublik – gemessen an Höhenmetern. Außer Süßem wird er auch Herzhaftes anbieten sowie ein anständiges Weißbier.

Normalerweise müsste man Bergsteiger sein, um einen Ort mit solch überragender Aussicht zu erreichen. Hier fährt man einfach hin, sitzt im Warmen und lässt sich bedienen. Das Café ist integriert in die Bergstation der ebenfalls neuen Wildspitzbahn auf dem Gipfel des Hinteren Brunnenkogels. Das ist eine Lage, wie sie spektakulärer kaum sein könnte, umgeben von atemberaubender Schönheit. Man blickt auf lauter Dreitausender, angeblich mehr als 50. Mittendrin die Wildspitze, mit 3774 Metern Tirols höchster Berg, was besser klingt als zweithöchster Berg Österreichs. Von manchen Punkten im Skigebiet aus betrachtet, sieht es aus, als sei die kühne Konstruktion hoch oben auf viel zu schmaler Fläche errichtet, als sei der Absturz unvermeidlich. Über Hunderte Meter tiefem Abgrund schwebt frei eine Terrasse. Ein Tässchen Melange, während sich jenseits der weitläufigen Glasfronten des Gebäudes ein Panorama aus Himmel, Fels, Gletscherspalten, Schnee und ewigem Eis ausbreitet.

Hier liegt dem Urlauber die Welt zu Füßen, doch wird er auch Zeuge, dass nichts für die Ewigkeit ist, schon gar nicht das Eis. Ein Stück weiter unten, wo früher ein mittlerweile weggeräumter Schlepplift Skifahrer zog, bildet der Gletscher jetzt eine tiefe Senke. Noch weiter talwärts wird mit Abdeckplanen um Gletscherzungen gekämpft, wird flockiges Weiß aus einer Schneefabrik, die auch bei niedrigen Plusgraden produzieren kann, per Förderband zu skiverkehrstechnisch wichtigen Pistenabschnitten transportiert, die keinesfalls braun sein dürfen. An der Bergstation der Wildspitzbahn befindet sich nun Österreichs höchste Wasserzapfstelle zur Beschneigung – Maschinenschnee in 3400 Meter Höhe.

Die alte Pitz-Panoramabahn von 1989, Vorgängerin der Wildspitzbahn, machte noch einen Knick, um mit ihren Stützen dem Gletscher auszuweichen. Inzwischen hat sich das Eis dort so weit zurückgezogen, dass die Trasse der Nachfolgerin schnurstracks verlaufen kann und dennoch die Fundamente sämtlicher Pfeiler auf Fels stehen.

Die Pitz-Panoramabahn wurde demontiert – 360 Tonnen Eisenschrott sowie 16 Kabinen, die für je 350 Euro netto verkauft wurden, überwiegend an Liebhaber aus dem Pitztal. Jetzt trägt die ultramoderne Wildspitzbahn den Titel der höchsten Seilbahn Österreichs. Superlative helfen im Tourismusgeschäft, die Konkurrenz der Skigebiete unter-

Atemraubend

Ein Café im Himmel. Eine Seilbahn, die einen in sechs Minuten dorthin bringt. Auf dem Pitztaler Gletscher hat man sich schwer was einfallen lassen.

Von Walter Wille

Das ist der Gipfel: Viel Platz war nicht für den Bau der Wildspitzbahn auf dem Hinteren Brunnenkogel



Schneeweiche mit Aluhaut, Panoramablick auf zwei Ebenen: Bergstation mit Café 3440 als Computeranimation



Sahnehäubchen: 61 Kabinen schweben zur Wildspitzbahn-Bergstation auf 3440 Meter, im Sommer noch Baustelle Fotos Wille, Pitztaler Gletscherbahn

einander ist heftig, allerorten werden alte Anlagen ersetzt durch leistungsfähigere, komfortablere. Der Gast wünscht „Schneesicherheit“, am besten „hundertprozentig“, er mag nicht mehr Schlange stehen, will geschützt nach oben schweben, sich dabei von der Sitzheizung das Gesäß verwöhnen lassen, beklagt aber im Gegenzug, dass die Skikapsee so teuer geworden sind.

61 Acht-Personen-Kabinen hängen jetzt am Stahlseil, sie sind 30 Zentimeter breiter und einen halben Meter höher als üblich. Der Grund: Die Wintersportler sollen ihre Bretter mit hineinnehmen und nicht mehr in Köcher an der Außenseite

stecken. Es heißt, das Ein- und Aussteigen gestalte sich damit bequemer und vor allem stressfrei. Als Novum gibt es Vertiefungen im Kabinenboden, in die gängige Skier während der Fahrt hineingesteckt werden können. Breite Tiefschneelatten und Snowboards passen nicht hinein, die müssen festgehalten werden. Mit etwa sechs Meter in der Sekunde (22 km/h) geht's aufwärts. Gerade einmal sechs Minuten dauert die zwei Kilometer weite Reise mit der Einseil-Umlaufbahn zwischen der unteren Station auf 2840 und dem Ausstieg auf 3440 Meter.

Der Fortschritt ist mess- und erlebbar. In den alten Kabinen mussten die Fahrgäste manchmal noch stehen. Das will heute keiner. Die Förderleistung der Anlage hat sich auf gut 2000 Personen je Richtung in der Stunde mehr als verdoppelt. Wartezeiten von 20 Minuten bei Hochbetrieb sol-

len passé sein, das Stop and go an der ehemaligen Mittelstation entfällt, und als Sahnehäubchen wartet ganz oben, wo früher bloß ein Ausstieg war, Café 3440. Mit Sahne und Gratis-W-Lan. Der Gipfel ist nun per Glasfaserkabel erschlossen.

Rund 50 Millionen Euro hat innerhalb der vergangenen sieben Jahre die Pitztaler Gletscherbahn-Gesellschaft investiert: in Bahnen, Beschneigungsanlagen, Infrastruktur. „Die Leute fahren dorthin, wo sie Neues erleben können“, sagt Marketingleiter Stefan Richter. „Gerade in Tirol ist der Wettbewerb extrem. Mit der Wildspitzbahn und dem Café haben wir ein Highlight gesetzt.“

Zwei Jahre hat der Bau gedauert, genau genommen zweimal fünf Monate, weil in dieser extremen Höhe nur von Mai bis September gearbeitet werden kann. Es war, so sind die Schilderungen von Betriebsleiter Reinhold Streng zu deuten, ein einziges Abenteuer, das Nerven und 20 Millionen Euro gekostet hat: Platznot am Gipfel, steil abfallende Bergseiten, Getümmel aus Maschinen und bis zu 60 Menschen gleichzeitig, stete Zeitnot trotz des Versuchs minutöser Planung, die von Wetterstürzen, Gewitterfronten, Sturm, Schneefall immer wieder über den Haufen geworfen wurde.

Eine Herausforderung für sich: der Materialtransport. 250 Lastwagenladungen machten allein die Seilbahnteile aus. 120 Tonnen Stahl mussten auf den Gipfel. Vom Tal aus ging es von 1740 Meter über einen befahrbaren, sechs Kilometer langen Notweg – ein Drittel davon über Gletschereis – bis auf 2840 Meter zur Baustelle der unteren Station. Was bis auf 3440 Meter sollte, wurde umgeladen in eine provisorische Materialseilbahn, auf Pistenraupen oder Schneemobile. 5000 Kubikmeter Kies und Schotter wurden für beide Stationen benötigt, 3500 Kubikmeter Beton, davon 1300 für die Bergstation. Ganze drei Kubikmeter in der Stunde betrug die Kapazität der Materialseilbahn. Streng: „Die Leute haben Tag und Nacht durchbetont.“

Die obersten acht Stützen wurden mit Hilfe von Hubschraubern gestellt, deren Tragkraft mit zunehmender Höhe abnimmt, so dass es ganz oben gerade noch für die bis zu drei Tonnen schweren Segmente der Pfeiler reichte. Das 45 Tonnen schwere, 4260 Meter lange Seil wurde auf zwei Trommeln gewickelt und auf zwei per Stahlstange gekoppelten Lastwagen über den Notweg ins Gletschergebiet transportiert. Mehr als 1000 Fahrten der Pistenbullys zählte Streng, zwei von ihnen wurden für die tägliche Beförderung der Arbeiter umgebaut und mit Passagierkabinen ausgestattet. Strom- und Datenkabel wurden entlang der Seilbahntrasse verlegt, Wasser- und Fäkalienleitungen in den Berg gesprengt, an Felsgärten montiert und mit Spritzbeton verkleidet, damit die Ver- und Entsorgung des Cafés nicht mit Seilbahn oder Raupenfahrzeugen erfolgen muss.

Mit der Entscheidung für höchst außergewöhnlich aussehende Stationen in aufwendiger Bauweise hat man ein ohnehin schwieriges Projekt zusätzlich erschwert. Die geschwungene Gestalt der Gebäudehüllen orientiert sich nach Angaben des Architekturbüros Baumschlagler Hutter Partners aus Dornbirn „an der Formensprache der Gletscherwelt“. Die Bergstation soll sich auf „spannende, aber zurückhaltende Art in die Landschaft einfügen“. Sie nehme die Form einer Schneeweiche auf. Nebenbei ergibt sich daraus nach den Worten des Architekten Oliver Baldauf „eine strömungsgünstige Form, weil der Schnee ja in der Natur so liegenbleibt, wie es am strömungsgünstigsten ist“. Die Außenhaut von Berg- und Talstation besteht aus jeweils etwa 450 dreieckig gekrümmten, drei Millimeter starken Alublechteilen, von denen kaum eines einem anderen gleicht. Weitere 110 dieser Paneele wurden für die Terrassenunterseite der Bergstation benötigt – jedes mit einer anderen Form. „Wir hätten es uns viel einfacher machen können – und billiger“, sagt Streng. „Doch Bahnen und Berge haben alle. So etwas wie wir hat keiner.“ Nicht nur wegen der 17 Stufen: atemberaubend.

Praxis und Produkte



NAHVERKEHR

Elektrisch durch Wien

In der österreichischen Hauptstadt sollen bis zum nächsten Sommer zwei Citybuslinien komplett auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Den ersten von zwölf Elektrobusen dafür hat der Betreiber, die Wiener Linien, jetzt in Dienst gestellt. Das kompakte Niederflurfahrzeug für bis zu 40 Passagiere bezieht seine Energie über hochfahrbare Stromabnehmer auf dem Dach an den Endhaltestellen. Dort werden 15 Minuten lang die Batterien geladen, zusätzlich wird durch Rekuperation beim Bremsen über die Drehstrommotoren gewonnene Energie in die Lithium-Ferrit-Batterien zurückgespeist, wie Siemens mitteilt. Das Unternehmen hat das Konzept und die Antriebstechnik entwickelt, der Serienbau wurde gemeinsam mit Bushersteller Rampini verwirklicht. Die Höchstgeschwindigkeit der Elektrobusse ist auf 62 km/h begrenzt, ihre Reichweite wird mit 120 bis 150 Kilometer angegeben. Ihr Energiebedarf soll im Vergleich zu Diesel- oder Gas-Bussen rund 25 Prozent niedriger, auch der Wartungsaufwand soll geringer sein. Heizung und Klimaanlage werden ebenfalls über die Batterien betrieben, deren Kapazität 96 Kilowattstunden beträgt. Nachts werden sie in ein Busdepot langsam geladen. (lle.)

MOTORRAD

Ende gut, alles gut

Spricht man von MV Augusta, ist meistens auch von Schönheit die Rede. Und wohin schaut man bei einer Italienerin oft zuerst? Auf den Auspuff. Die neuen Doppelschalldämpfer der überarbeiteten Brutale-Baureihe mit Vierzylinder-Reihenmotor – racing-artig angeschrägte Mündungen! – enttäuschen nicht. Weitere Änderungen zum Modelljahr 2013: neue Rücklichter, markantes Tagfahrlicht am Cockpitgehäuse oberhalb des Scheinwerfers, Motoren silberfarben statt schwarz, neue, leichtere Räder, neuer Kotflügel überm Vorderrad, der ebenfalls leichter sein soll als der bisherige. Drei Versionen der Brutale 1090 mit 1078-Kubik-Vierzylinder wird es geben, mit Unterschieden vor allem an Fahrwerk und Bremsanlage. Eine Traktionskontrolle haben alle drei, von ABS ist in der Ankündigung des Herstellers aus Varese aber keine Rede. Brutale 1090 und 1090 R kommen mit 106 kW (144 PS) bei 10.300/min, die 1090 RR, teuerste des Trios, wartet mit 117 kW (158 PS) bei 11.900 Umdrehungen auf, jedoch mit etwas geringerem Drehmomentmaximum von 100 Newtonmeter



gegenüber 112 Nm der beiden günstigeren Varianten. Die Preise reichen voraussichtlich von 12.990 über 13.990 bis 16.990 Euro. (lle.)

HIFI

Spielt den Bluetooth-Blues

Der Name Shoxbox führt in die Irre: Einer Box ähnelt der zierliche Lautsprecher-Stab von Philips eigentlich gar nicht, und schockieren kann er



auch nicht so recht - dazu sieht er einfach zu gut aus. Der mobile Schallwandler mit der Typenbezeichnung SB 7300 schmückt sich mit einem Aluminium-Gehäuse, ein dicker Lautstärke-Drehknopf aus Metall verleiht dem Gerät eine zusätzliche dekorative Note. Das zierliche Utensil (um 200 Euro) soll Smartphones und anderen mobilen Geräten eine kräftige Stimme verleihen. Dazu arbeiten in seinem Inneren vier Lautsprecherchassis mit starken Neodym-Magneten. Die Musik nimmt der Lautsprecher über den Kurzstreckenfunk Bluetooth entgegen. Diese Übertragungsart und ein eingebautes Mikrofon prädestinieren die Shoxbox auch zur Freisprech-Station. Besonders pfiffig: Das Gerät reagiert auf Gesten: Ein Wink genügt, um zum nächsten Musikstück zu wechseln. (tu.)

AUTO

Diesel-Vorwärmung nachrüsten

Auch der bevorstehende Winter kann wieder sehr kalte Tage bringen. Wer ein Diesel-Auto ohne Kraftstoffvorwärmung fährt, sollte rechtzeitig vorsorgen, denn bei sehr niedrigen Temperaturen (kälter als minus 15, 20 Grad) kann der Kraftstoff ausflocken und seine Fließfähigkeit einbüßen. Novitec (66115 Saarbrücken, www.novitec.de) bietet Vorwärmer zum Nachrüsten in zwei Versionen an. Die eine (Preis 105 Euro) wird am besonders verstopfungsgefährdeten Dieselfilter anstelle der vorhandenen Hohl-schraube eingesetzt und über Dauerstrom in die elektrische Anlage des Fahrzeugs integriert, die andere, universell verwendbare (115 Euro) wird vor dem Filtereingang in die Kraftstoffleitung montiert. Laut Anbieter sind die Geräte TÜV-geprüft, wartungsfrei und können beim Fahrzeugwechsel abermals eingesetzt werden. In der Kaltstartphase schonen sie den Motor, verringern den Kraftstoffverbrauch und verbessern das Abgasverhalten, wird versprochen (li.)

UHREN

Sammlerstück

Sehr puristisch wirkt die Pontos Limited Edition 2012 von Maurice Lacroix, sie fällt mit einem grauen Zifferblatt und einem Lederband in gleicher Farbe auf. Im 40 Millimeter großen, verschraubten Edelstahlgehäuse, das bis fünf bar wasserdicht ist, tickt das rhodinierte und mit Genfer Streifen verzierte Automatikwerk ML115 (28.800 Halbschwüngen je Stunde), zu betrachten durch den gläsernen Boden. Es hat eine Gangreserve von 46 Stunden. Unter dop-

pelseitig entspiegelm Saphirglas sind die mit Superluminova beschichteten goldenen Zeiger und diamantgeschliffenen Indexe ebenso wie das Datum bei der „6“ gut abzulesen. Das stilisierte M auf der geschützten Krone weist auf die Marke. Die Limited Edition 2012 wird wieder mit einer ebenfalls limitierten Keramik-Künstlerfliese der Staatlichen Majolika Keramik Manufaktur Karlsruhe im Uhrenetui ausgeliefert. Beide Stücke zusammen sind auf 250 Exemplare begrenzt und kosten 1975 Euro. Zu haben im Fachhandel. (smm.)



HAUS UND GARTEN

Das Herz der Küche

Wer das Herdfeuer für den Mittelpunkt des Hauses hält, der ist mit dem Kochzentrum Cortina des italienischen Herstellers Smeg gut bedient. Es verspricht mit den nostalgisch geformten Griffen und Knebeln, mit dem kunstvoll geschwungenen Backofenfenster, den Zierleisten und Einlegearbeiten bis zur von Smeg entwickelten speziellen Ever Clean Emailierung für eine glänzende Oberfläche den Designcharme vergangener Zeiten, ist aber technisch auf dem neuesten Stand. Auf 90 Zentimeter Breite bietet der nach traditioneller italienischer Schmiedekunst gebaute Herd sechs Gaskochstellen: einen doppelten Blitzbrenner (4,2 kW) sowie je zwei Stark- und Normalbrenner mit 3 und 1,8 kW) und eine „Sparflamme“ mit 1 kW. Das Kochfeld hat gusse-

serne Abstellroste und schwarz emailierte Brennerdeckel und bietet selbstverständlich eine automatische Einhandzündung. Der Backofen hat eine Glas-Innentür und vier Ebenen, insgesamt fasst er 80 Liter, das sollte für die größte Weihnachtsfeier reichen. Koch/Köchin stehen acht Heizungsarten im Temperaturbereich von 50 bis 250 Grad sowie ein Infrarot-Großflächenrill mit 2,8 kW zur Verfügung. Ein thermostatisch geregeltes Kühlgebläse und die dreifache Thermoverglasung der Backofentür sorgen für Sicherheit beim Hantieren. Zum Serienzubehör gehören Wokring aus Chrom, ein Barbecue-Drehspießset und natürlich die analoge Programmuhr. Für 4259 Euro kann man sich das Kochzentrum in die Küche stellen lassen. Bezugsquellen im Netz unter www.smeg.de oder Telefon 0 89 92 33 48-0 (smm.)

