

Zermatt: Die „intelligente“ Kabine spricht für sich

Das neue IGS-Fahrgastinformationssystem von Kapsch BusinessCom feiert im Matterhornexpress in Zermatt seine Weltpremiere.

Der Seilbahnpassagier sieht in der Kabine nur einen kleinen Lautsprecher und selbst der ist wahrscheinlich hinter einer Sichtblende versteckt. Aber auch wenn man hinter die Abdeckung blickte, würde man nicht viel mehr sehen als eine zigarettenschachtelgroße Elektronikplatine. Auf dieser verbirgt sich freilich eine aktuelle Innovation, die neue Dimensionen zum Thema „Fahrgastinformation in der Seilbahnkabine“ bringen wird. Am Anfang der Entwicklung dieser Info-Systeme stand ja der dringende Bedarf der Seilbahnunternehmen, im Falle des (Not-)Falles die Fahrgäste in den Fahr-

betriebsmitteln rasch und verlässlich informieren zu können. Dass Außenlautsprecher auf den Stützen dafür nur eine unbefriedigende Lösung sein konnten, wurde schnell klar, es musste in der Kabine selbst eine Lösung gefunden werden. So stand es auch im Lastenheft der Zermatt Bergbahnen AG, die für ihren Hauptzubringer Matterhornexpress, mit seinen 6,5 Kilometern Länge und mehr als 250 Kabinen, jahrelang eine entsprechende Lösung von der Industrie forderte.

Und diese Lösung wurde nunmehr von Kapsch mit dem IGS (Intelligentes Gondel-System) geliefert, wie Kamran Kiafar, Key-Account-Manager für den Bereich Bergbahnen bei Kapsch, im FvM-Gespräch ausführte: „Es wurden nicht nur die Anforderungen des Kunden voll erfüllt, sondern auch zusätzlich zahlreiche Nice-to-have-Komponenten mit eingebaut.“

Denn mit einem Notfall-Informationssystem, das man zudem ohnehin möglichst wenig brauchen sollte, sei dem Kunden ja kaum gedient. Vielmehr soll die Technik möglichst optimal zur umfassenden Information des Fahrgasts und damit zum attraktiven Marketing-Tool für die Bergbahnen avancieren.

Dazu sind vorab primär zahlreiche techni-

sche Fragen zu lösen, wie eben bei den rund 250 Kabinen des Matterhornexpress, die alle als bewegter IGS-Punkt fungieren. Die Energieversorgung in 3000er-Seehöhen, die Verbindung zu den einzelnen Kabinen via WLAN, GSM, LTE oder andere zuverlässige Technologien und vieles mehr. Kiafar: „Uns war es besonders wichtig, dass unser System sowohl für neue Bahnanlagen leicht und flexibel nachrüstbar ist.“

Vor allem die Funktionssicherheit des Notfall-Informationssystems muss unter allen denkbaren Umständen aufrechterhalten werden; auch bei

- Ausfall der Energieversorgung
- Ausfall des Servers
- Ausfall des WLAN
- Ausfall des Mobiltelefonnetzes.

Selbst dann ist das IGS in der Lage, die wichtigsten Informationsaufgaben für die Gäste autonom zu übernehmen, weil diese im System und damit in der Kabine selbst installiert sind und damit entsprechend der Programmierung automatisch abgerufen werden: etwa eine „Bitte Geduld“-Anzeige, die nach einer bestimmten Stillstandszeit der Bahn erfolgt.

Das ist wichtig, wenn die Seilbahntechniker in der Hektik der Suche nach einer Lösung irgendeines Problems womöglich

vergessen, die Menschen in der Bahn über die weitere Vorgangsweise auf dem Laufenden zu halten. „Niemand hat uns informiert“ ist ja das denkbar schlechteste PR-Szenario bei irgendeinem Vorfall.

Aber natürlich sind die Betreiber dank IGS auch in der Lage, live zu den Menschen in den Kabinen zu sprechen, sowohl generell an alle als auch mit jeder Kabine für sich. Das System ist auch für Gegensprechen vorbereitet, und so kann auch von der Kabine aus mit der Betriebsleitung Kontakt aufgenommen werden. Aber, wie gesagt, der Notfall sollte die möglichst vermeidbare Ausnahme sein. In der Regel sollte das IGS ein attraktives Informationssystem und Marketing-Tool sein – nicht nur in den Kabinen selbst, sondern zum Beispiel auch an der Talstation als Info-Point, als Info-Steile im Ortszentrum oder im überregionalen Einsatz, etwa als erster Info-Kontakt am Flughafen.

Den Einsatzmöglichkeiten im Info- und Service-Bereich sind keine Grenzen gesetzt, zumal sich das System mit anderen Systemen, wie etwa Meteo- oder Homepage-Daten, GPS-Informationen und vielem mehr, verknüpfen lässt. Das IGS ist dabei derart individuell verwendbar, dass der Betreiber zahlreiche „Events/Szenarien“ integrieren kann.

Damit können zum Beispiel konkrete Tourismusinformationen immer exakt dann abgerufen werden, wenn irgendeine attraktive Besonderheit via GPS in das Blickfeld des Fahrgasts kommt. Ein Beispiel könnte sein: „Liebe Fahrgäste, willkommen im Matterhornexpress. Die aktuelle Temperatur am Klein Matterhorn beträgt minus zehn Grad. Derzeit sind alle Verbindungsbahnen und Lifte geöffnet. Wir wünschen Ihnen einen schönen Tag im Glacier Paradise. Für Besucher des heutigen Fondue-Abends gibt es heute eine zusätzliche Talfahrt um 19.00 Uhr.“ Alle hier relevanten Informationen können automatisch abgerufen werden und das Bahnpersonal kann sich um die Anlage selbst und vor allem den Gast kümmern.



Zusammenarbeit im Technikbereich: Kamran Kiafar, Key-Account-Manager für den Bereich Bergbahnen bei Kapsch (l.), mit Peter Dollfuss und Sabrina Waldbauer, Produkt- und Marketing-Manager vom System- und Konsortiums-Partner Microtronics.



Die Leistungen der modernen Informationstechnologie verbergen sich hinter Platinen und Schaltkreisen. BILD: MICROTRONICS



Das IGS von Kapsch wurde erstmals beim Matterhornexpress eingesetzt, der wichtigsten Zubringeranlage in Zermatt. Auf einer Bahnlänge von 6,5 Kilometern werden mehr als 250 Kabinen mit spezifischen Gästeeinformationen versorgt. BILD (O): FVW/WESEK