Mit Gewinnspiel
3 iPods zu gewinnen
Seite 20

September 2011
Nr. 185 • 36. Jahrgang

Wir

Bei der Erneuerung der Säntis-Schwebebahn (Schweiz) setzte Garaventa Laufwerke und Bremsen in einer besonderen Aluminium-Leichtbaukonstruktion ein. S 4

Seilbahnen auf den Mont Blanc und in London
Doppelmayr-Pendelbahn Monte Bianco und 10-MGD über die Themse. S 2 - 3
Personen- und Lastenseilbahn in einem
Kraftwerksbetreiber setzen auf Doppelmayr/Garaventa-Technik. S 6
Standseilbahn-Weltneuheit im Schwarzwald
Hydraulische Anpassrampen in der Bergstation. S 8
Blumenseilbahn in Holland
Die „Floriade" in Venlo wartet mit einer besonderen Attraktion auf. S 11
Eine Gondelbahn für Skopje
Die Einwohner der mazedonischen Hauptstadt sind begeistert. S 12
Seilbahnen gewinnen im Sommer an Bedeutung
Zum Beispiel in Österreich auf der Reiteralm und im Gasteinertal. S 14 - 17

Gondelbahn-Safari im Tierpark Kolmården, Schweden. An den fünf Kurven sind fixe Seilscheiben montiert, die mit Kuppelklemmen umfahren werden. Eine Weltneuheit. Es gibt nur eine Kuppelstation, nämlich die zum Ein- und Aussteigen. S 18

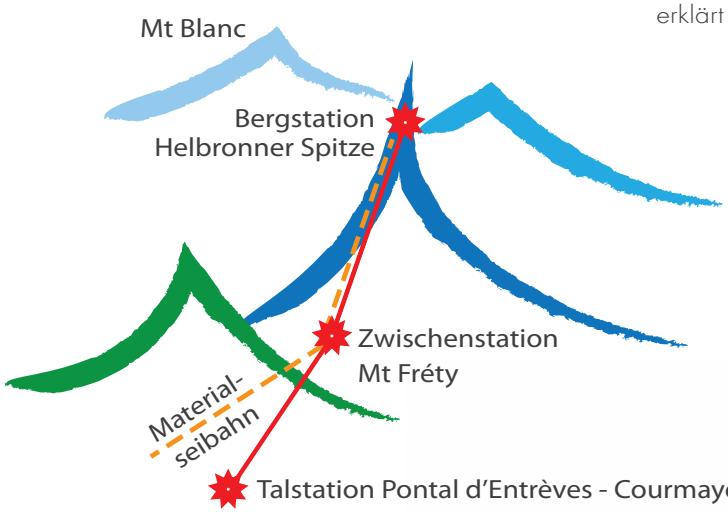
Doppelmayr®

Magazin für
Kunden und Mitarbeiter

Super-Pendelbahn auf das Dach Europas

Doppelmayr Italia begann im April 2011 mit dem Bau der neuen Pendelbahn auf der italienischen Seite des Mont-Blanc-Massivs; die Inbetriebnahme ist für 2015 geplant.

Die neue Bahn hat zwei Sektionen. Sie ersetzt eine über 60 Jahre alte dreiteilige Pendelbahn und verbindet den bekannten Fremdenverkehrsort Courmayeur mit der Punta Helbronner (3.500 m.ü.M.). Trassenführung und Stationsstandorte sind neu. Die beiden Sektionen haben eine gemeinsame Mittelstation, sind aber fahrtechnisch getrennt. Die lange Bauzeit erklärt sich aus der großen Höhe: Es kann nur während dreier Sommermonate garbeitet werden.



Erstmals High-Tech-Drehkabinen in 3.500 m Höhe

Die insgesamt vier 80-Personen-High-Tech-Kabinen sind rund, haben verglaste Seiten und rotieren um die eigene Achse. Auch die Innenausstattung ist ungewöhnlich; Highlights sind u.a.:

- Eine Bodenheizung, welche die Rutschgefahr bannt,
- die Scheibenheizung, die das Anlaufen der Fenster verhindert.
- Außen angebrachte Kameras, die die Landschaft unter der Kabine auf vier an der Kabinendecke um eine Mittelkonsole angeordnete Bildschirme übertragen.

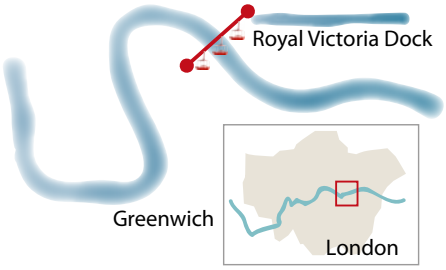
Die neue Pendelbahn ist eine reine Ausflugsbahn und 10 Monate im Jahr in Betrieb. Die Talstation in Entrèves bei Courmayeur kann vom Südportal des Mont-Blanc-Autobahntunnels gut erreicht werden. Sie verfügt – im Gegensatz zum etwa einen Kilometer entfernten alten Stationstandort La Palud – über ausreichend Parkplätze. Die alte Seilbahn wird nach der Fertigstellung der neuen Bahn abgetragen.

Grünes Licht für „London Cable Car“

In London wird ab Sommer 2012 eine 10er-Gondelbahn von Doppelmayr über die Themse führen. Die Bauarbeiten starteten im Juli 2011.

Bürgermeister Boris Johnson bekräftigte in einer Pressekonferenz, dass die Passagiere vom Ausblick auf die Stadt überwältigt sein werden. Außerdem wird die Bahn ein wichtiger Bestandteil des städtischen Personentransportwesens sein.

Die Bahn wird Greenwich Peninsula und die Royal Victoria Docks verbinden und Fußgänger und Radfahrer schnell, gefahrlos und komfortabel in 50 m Höhe über die Themse bringen. Sie ist die erste städtische Luftseilbahn in England und gut in das öffentliche regionale und überregionale Verkehrsnetz eingebunden.



Die Bahn ist Teil der Revitalisierungsmaßnahmen für den Stadtteil Royal Victoria Dock, wo ein Gewerbegebiet, Einkaufsstraßen und Wohnungen gebaut werden sollen. Doppelmayr wurde mit dem seilbahntechnischen Teil der Installation von der international tätigen britischen Baufirma Mace beauftragt. Mace ist Generalunternehmer. Betreiber ist die städtische „Transport for London (TfL)“.

Unsere Kunden sind der Innovationsmotor

Weltweit befördern Doppelmayr-Seilbahnen jährlich rund 2,5 Milliarden Fahrgäste. Unsere Seilbahnen zählen zu den sichersten und komfortabelsten Massenverkehrsmitteln. In punkto Sicherheit und Komfort setzt Doppelmayr als Technologieführer Maßstäbe, wobei die Aufrechterhaltung und der ständige Ausbau dieses hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards in enger Kooperation mit den Seilbahnunternehmen erfolgt.

Unsere Kunden sind es letztlich, die den Fortschritt beflügeln, indem sie immer neue Ziele vorgeben. Dass Doppelmayr/Garaventa auf diese Kundenforderungen einzugehen versteht, konnten wir auf der Interalpin in Innsbruck unter Beweis stellen, und das wird auch vom Markt anerkannt.

Aber nicht nur die zu Ende gehende Sommer- und die bevorstehende Wintersaison in den Tourismusgebieten beweisen die Aktualität der Seilbahn als Verkehrsmittel: Zunehmend entdecken auch Städte die Vorteile von Seilbahnen – und zwar nicht nur von schienengebundenen Systemen, sondern auch von Gondelbahnen.

Wir bleiben am Puls der Zeit, und wir sind entschlossen, im Gleichschritt mit bestehenden und künftigen Kunden die Zukunft des Seilbahnwesens zu gestalten.

Michael Doppelmayr

Die High-Tech-Pendelbahn auf den Säntis

Die fast 40 Jahre alte „neue" Pendelbahn auf den Säntis im Schweizer Halbkanton Appenzell-Ausserrhoden wurde in den letzten Jahren sukzessive erneuert[1].

Beim jüngsten Erneuerungschritt der Säntis-Schwebebahn stand man vor einem Dilemma: Beim Einsatz eines modernes Standardlaufwerks hätte man entweder die Maximalbesetzung der Kabinen verringern oder Stationen, Seilscheiben und Stützen umbauen müssen. Da bot Garaventa als Alternative die Entwicklung einer Leichtbauversion des Laufwerkes an; eine Weltneuheit.

Doch hat die neue Bahn noch weitere Besonderheiten.

So dient die Stütze II auch als Zwischenstation. Will man aus- oder einsteigen, betätigt man den Halteknopf in den Kabinen oder an der Stütze. Sobald die Kabine einfährt, werden die Stationspodeste abgesenkt. Der Ausstieg in 15 m Höhe ist vom Erdboden aus über eine Treppe erreichbar.

[1]Die Bahn wurde 1935 erstmals in Betrieb genommen und 1974 völlig neu gebaut.

Elektro-Speicheröfen in den Kabinen

Die Panorama-Kabinen sind beheizt und verfügen über eine Audio-Anlage. Für Sonderfahrten kann eine Drehbar in der Kabinenmitte installiert werden. Die Batterien für diese Einrichtungen laden sich bei jedem Stationsaufenthalt automatisch

Der oft von heftigen Stürmen umtoste Säntis ragt hoch über das Rheintal an der schweizerisch-österreichischen Grenze auf.

über eine Stromschiene auf. Für den Winter gibt es mobile Elektro-Speicheröfen. Diese werden über Nacht ans Stromnetz angeschlossen.

An die Kabine der Fahrbahn 1 können im Handumdrehen zwei Hebezüge für den Lastentransport montiert werden. Damit transportiert man regelmäßig 5.000-Liter-Wasser- und -Öltanks für die Shops, das Restaurant und das Hotel am Berg, aber es wurden z.B. auch schon Autos für Promotion-Veranstaltungen befördert.

100prozentige Verfügbarkeit

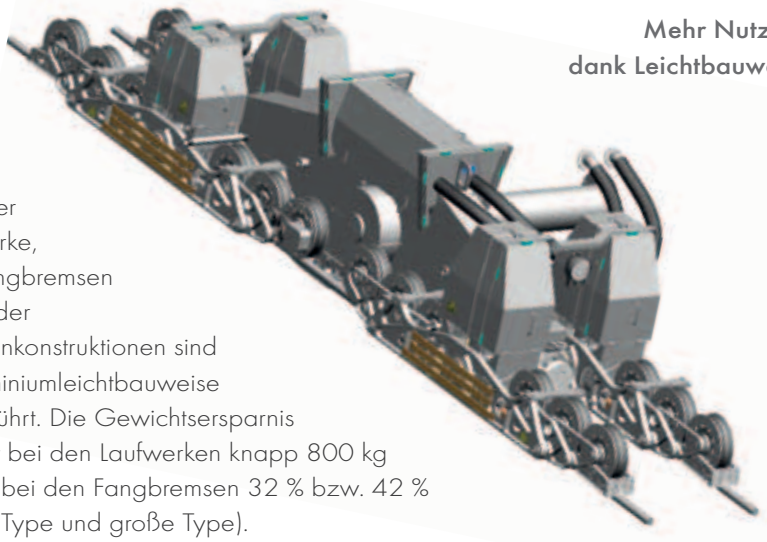
Die Bahn muss 365 Tage im Jahr verfügbar sein, weil sich auf dem Säntis-Gipfel wichtige Sendeeinrichtungen befinden.

Um eine 100prozentige Verfügbarkeit sicherzustellen, wurde die Bahn mit zwei unabhängigen Antrieben ausgerüstet. Jeder Antrieb hat einen eigenen Notantrieb. Bei Netzausfall werden die Notantriebe von einem Diesel-Notstromaggregat mit elektrischer Energie versorgt.

Bruno Vattioni, Geschäftsführer der Säntis-Schwebebahn AG: „Wir können nach dem Ersatz der Laufwerke behaupten, in den letzten Jahren die gesamte Schwebebahn, mit Ausnahmen der beiden Stützen und der Tragseile, komplett erneuert zu haben. Und das in nur zwei Wochen, was nicht zuletzt auf das reibungslose Zusammenspiel mit Garaventa zurückzuführen ist."

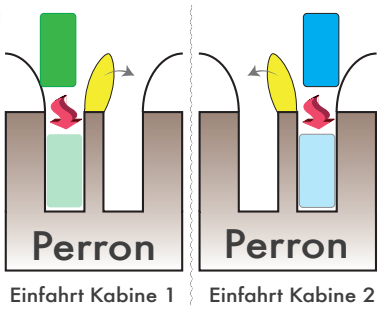
85-ATW Säntisbahn	
Förderleistung	690 P/h je Richtung
Fahrzeit	10,0 min
Anzahl Kabinen	2
Fahrgeschw. max.	8,0 m/s
Schräge Länge	2.235 m
Perron Bergstation	2.473 m ü.d.M.
Höhenunterschied	1.122 m
Stützen	2
Antriebe	Tal
Spanngewicht Zugseil	Berg
Spanngewicht Tragseil	Tal

Mehr Nutzlast dank Leichtbauweise



Teile der Laufwerke, der Fangbremsen sowie der Wippenkonstruktionen sind in Aluminiumleichtbauweise ausgeführt. Die Gewichtsersparnis beträgt bei den Laufwerken knapp 800 kg (22%), bei den Fangbremsen 32 % bzw. 42 % (kleine Type und große Type).

Schwenkbare Kabinenführung am Berg kompensiert Platzmangel



Je nachdem, welche Kabine in die Station einfährt, schwenkt die Kabinenführung nach rechts oder links.

Schwerlast- und Personen-Pendelbahn in einem

Garaventa erneuert die Schwerlastbahn des Hochgebirgskraftwerks Heiligkreuz im Oberwallis, Schweiz.

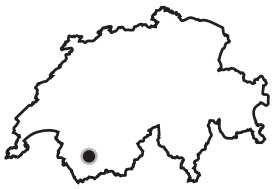
Die Bahn ist Zubringer für das Wartungspersonal zum Stausee Kummenbord in 2.097 m Seehöhe unweit eines altehrwürdigen Wallfahrtskirchleins. Sie war 1969 von Willi Bühler/Von Roll Seilbahnen (1996 in die Doppelmayr-Gruppe integriert) gebaut worden. Schon damals war die Bahn mit einer Seilwinde für Lasten und einer Personenkabine ausgerüstet. Dieses System wurde zunächst für den Bau des Staubeckens und die Verlegung der Druckleitung, die unmittelbar unter der Seilbahn verläuft, verwendet. In der Folge diente die Bahn als Zubringerbahn für das Wartungspersonal.

Nach über 40 Jahren Einsatzzeit war es notwendig geworden, die Bahn gründlich zu erneuern.

Lasten- und Personentransport

Garaventa ersetzte den Haupt- sowie den Notantrieb, Seilscheiben und Getriebe, das Laufwerk, die Tragseilspannhydraulik und das Zugseil sowie die Steuerung. Es waren keine bedeutenden Tiefbauarbeiten erforderlich. Lediglich in der Talstation musste die Fundamentierung für den Antrieb verstärkt werden. Der Kommandoraum wurde vor die Tal-

7



Die Kraftwerksbahn Heiligkreuz-Kumme ist ganzjährig im Einsatz und dient als Werksbahn derzeit ausschließlich dem Transport von Material und Wartungspersonal. Es gibt aber Überlegungen, sie künftig auch dem Tourismus zur Verfügung zu stellen. Dazu wären nur geringfügige Umbauten beim Zu- und Abgang notwendig. Betreiber des Kraftwerkes Heiligkreuz sind die Gommerkraftwerke (GKW). Sie erzeugen mit ihren drei Kraftwerken rund 300 GWh Strom, was dem Energieverbrauch der drei Schweizer Städte Sitten, Visp und Brig (insgesamt knapp 50.000 Einwohner) entspricht.

station in einen Kubus verlegt. Am Lastgehänge ist eine Kranführerkabine mit einer Winde für Gewichte bis zu 4,2 Tonnen angebracht; die neue Kabine kann 30 Personen befördern.

Eine Spezialität dieser Anlage ist, dass die Tragseile mittels hydraulischer Zylinder gespannt werden. Dank dieser (sehr seltenen) Konstruktion kann man auf einen Spannschacht im felsigen Untergrund verzichten.

Die Terminvorgaben waren eng: Mit der Demontage der alten Bahn begann Garaventa im April 2011, im Juni war die Bahn einsatzbereit.

Stausee soll vergrößert werden

Abgesehen von Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten ist die Erneuerung der Bahn auch Voraussetzung für die Erhöhung der Dammkrone des Stausees. Die Erhöhung der Dammkrone – acht Meter sind vorgesehen – wird in Angriff genommen, sobald sich Kraftwerksbetreiber und Naturschützer über die Restwassermengen einig sind, die in die umliegenden Bäche geleitet werden sollen. Es wurde bereits eine temporäre Materialseilbahn gebaut.

4,2-t-MRW Heiligkreuz-Kumme	
Fahrzeit	9,7 min
Fahrgeschwindigkeit	4,0 m/s
Fahrzeuge	1
Schräge Länge	2.152 m
Höhe Bergstation	2.097 m ü.d.M
Höhenunterschied	636 m
Stützen	4
Antrieb	Tal
Abspannung Tragseil	Berg/fix Tal/hydraulisch
Abspannung Zugseil	Berg

Standseilbahn-Weltneuheit im Schwarzwald

Die Arbeiten an der Kompletterneuerung der Sommerbergbahn, der Standseilbahn von Bad Wildbad im Schwarzwald, sind abgeschlossen. Komfort und Leistungsfähigkeit wurden deutlich verbessert. Durch die strikte Trennung von Fußgängern und Radfahrern schaltete man Konfliktpotential aus.

Bad Wildbad ist eine beliebte Ferien- und Kurstadt mit Thermalbädern und attraktiven Wellnessanlagen. Der Sommerberg, der sich am Stadtrand erhebt, wird so beworben: „Er bietet mit seinem milden Reizklima einen willkommenen Kontrast zum Schonklima im Tal, dazu Wanderspaß für die ganze Familie."

Die Standseilbahn auf den Sommerberg ist gut in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden und führt auf ein 300 m über dem Tal gelegenes Hochplateau, ein beliebtes Wohn- und Erholungsgebiet. Außerdem befindet sich bei der Bergstation der Startpunkt für eine stark frequentierte Downhill-Strecke.

Weltneuheit: hydraulische Anpassrampen

Eine Besonderheit der Bahn ergibt sich aus der Streckenführung. Da sich die Ausweiche in einer Kurve befindet, legen die beiden Wagen unterschiedlich lange Wege zurück.

Das hat zur Folge, dass deren Haltepunkte in der Bergstation um knapp einen halben Meter versetzt sind. Der Höhenunterschied zum untersten Abteil (das für Rollstuhlfahrer vorgesehen ist) wird in der Bergstation durch hydraulische Rampen ausgeglichen. Eine Weltneuheit. In der Tal- und der Zwischenstation ist ein derartiger Kunstgriff nicht notwendig.

Die Wagen haben vier Abteile und sind sehr geräumig. – Kein Wunder, denn sie würden normalerweise 110 statt 75 Personen fassen. Der Grund für diese großzügige Raumaufteilung liegt im Bestreben, sowohl den Ansprüchen der Fußgänger als auch der Biker gerecht zu werden.

Peter Buhl, kaufmännischer Leiter der Sommerbergbahn, betont die verkehrstechnische Notwendigkeit der Sommerbergbahn. Sie befördert im Regelverkehr jährlich eine Viertelmillion Menschen – Anwohner, Wanderer und Radsportler.

75-FUL Sommerbergbahn	
Förderleistung	980 P/h
Fahrzeit	25,3 min
Standzeit in den Stationen	1,8 min
Fahrgeschwindigkeit	7,0 m/s
Fahrzeuge	2
Schräge Länge	741 m
Höhe Perron Bergstation	720 m ü.d.M
Höhenunterschied	291 m
Antrieb	Berg

Durchdachte Organisation der Passagierströme

Die beiden mittleren Abteile der Standseilbahnwagen sind für Radfahrer, die zwei anderen für Fußgänger reserviert. Fußgänger werden in der Talstation über die linke, Radfahrer über die rechte Perrontreppe in die jeweiligen Abteile geführt. In der

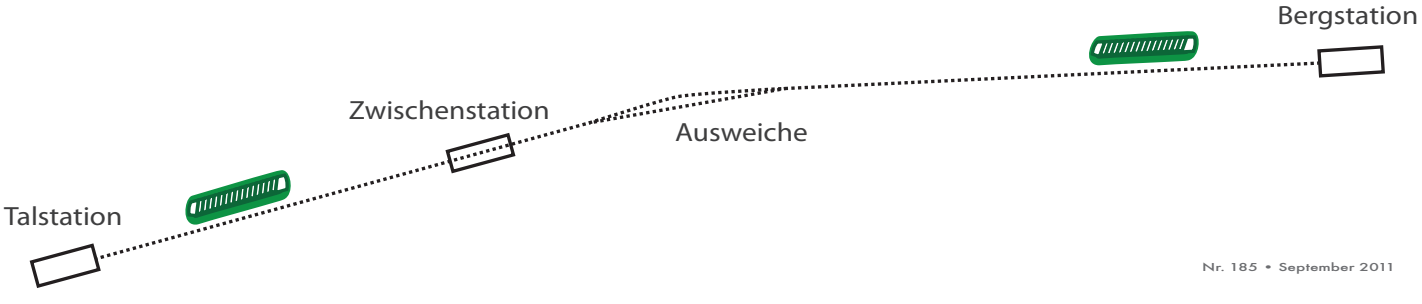


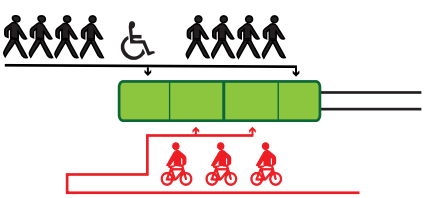
Foto: Schwarzwälder Bote

Die Ankunft der Wagen in Bad Wildbad wurde von der begeisterten Bevölkerung mit einem großen Fest ausgiebig gefeiert. Die Wagen sind normalerweise unbegleitet im Einsatz. Video- und Audioeinrichtungen sowie ein optisch-elektronisches Personenzählsystem (für die Anzeige, wieviel Personen noch zusteigen dürfen) in den Wagen und auf den Perrons dienen der Information sowohl der Fahrgäste als auch des Bedienungspersonals. Der Kommandostand befindet sich in der Bergstation.

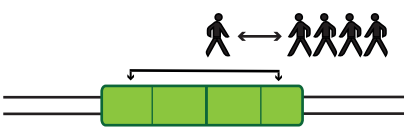
Bergstation werden die beiden Benutzergruppen ebenfalls getrennt, doch ist die Trennung nicht so rigoros; die Radsportler benützen die Bahn ja nicht mehr für die Talfahrt.

Ist der Ansturm von Fußgängern besonders groß und die Zahl der Biker gering, kann ein Radabteil für Fußgänger freigegeben werden.

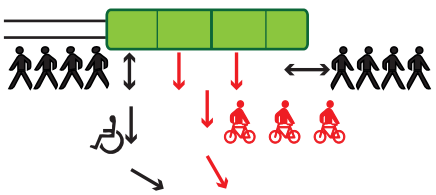
Talstation



Zwischenstation



Bergstation



Holland: Blumen schauen mit der Gondelbahn

Für die Internationale Gartenbauausstellung 2012, die „Floriade", wurde in der niederländischen Stadt Venlo eine Gondelbahn errichtet. Sie ging bereits Mitte April 2011 in Betrieb.

Die Bahn – die erste moderne Gondelbahn in den Niederlanden – ist seit April als „Preview-Bahn" in Betrieb. Ab Oktober wird der Betrieb eingestellt und erst wieder mit Beginn der Welt-Garten-Expo bis zu deren Ende (April bis Oktober 2012) neuerlich aufgenommen werden.

Die Seilbahn läuft schon ein Jahr vor der Floriade

Auf diese Weise rührt man im Vorfeld der Floriade kräftig die Werbetrommel. Vor allem Holländer informieren sich schon heute über den Fortschritt an der Gestaltung der Pavillons und Mustergärten: Bis Sommerbeginn schwebten schon 20.000 Besucher in 30 m Höhe über dem 66 Hektar großen „Venlo Green-Park".

Für eine Gondelbahn spricht noch einen weiterer gewichtiger Grund: Auf dem Floriade-Gelände befinden sich Naturschutzflächen und archäologische Fundstätten aus der Keltenzeit, die man nicht betreten darf. Da bot sich eine Seilbahn, mit der man diese Bereiche in luftiger Höhe überquert, als ideales Transportmittel geradezu an. Außerdem kann man so Dinge sehen, die man normalerweise nicht zu Gesicht bekäme.

2 Mio. Besucher

Zur Floriade werden zwei Millionen Besucher erwartet.

Später kommt die Bahn in die Alpen

Betreiber der Seilbahn ist die Silvretta Montafon Bergbahnen AG aus Vorarlberg, Österreich. Die Montafoner werden die Bahn nach Beendigung der Floriade von Doppelmayr abbauen und im Ski- und Wandergebiet Silvretta Nova für den Ganzjahresbetrieb installieren lassen.

8-MGD Floriadebahn	
Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,5 m/s
Gondeln	45
Intervall	13,1 s
Schräge Länge	1.115 m
Höhenunterschied	1,6 m
Stützen	9
Antrieb	Nord
Abspannung	Süd

Für Leon Friesen, Gouverneur der Provinz Limburg, (rechts; links Paul Beck, Managing Director der Floriade) erfüllte sich ein Jugendtraum: 1970 fuhr er zum ersten Mal mit einer Seilbahn – auf der Floriade in Amsterdam. Am 16. April 2011 konnte er „seine" Seilbahn in Venlo, in der Gartenbauregion Rheinland-Maas, eröffnen.

Neue Attraktion für Skopje

Eine neue 8er-Gondelbahn ermöglicht es, mühelos in das beliebteste Naherholungsgebiet der Mazedonischen Hauptstadt Skopje, den Berg Vodno, zu gelangen.

Der 1.066 m hohe Vodno erhebt sich am südwestlichen Stadtrand Skopjes. Seinen Gipfel ziert das Wahrzeichen Skopjes, ein 66 m hohes Kreuz, das schon aus 100 km Entfernung gesehen werden kann. Vom Gipfel schweift der Blick weit über das ganze Land bis nach Serbien und Griechenland.

Bis zur halben Höhe dieses Berges fährt man mit dem Privatauto oder dem Bus. Wer auf den Gipfel wollte, musste bisher einen zweistündigen Fußmarsch in Kauf nehmen. Neuerdings kann man von dort die Gondelbahn nehmen. Diese Bahn erfreut sich enormer Beliebtheit; *sie befördert bis zu 12.000 Personen pro Tag.*

Verlängerung geplant

Und schon wälzt man ehrgeizige Ausbaupläne. Es ist beabsichtigt, die Bahn durch zwei weitere Teilstrecken so zu ergänzen, dass man schon in der Stadt ein- und von anderen städtische Verkehrmitteln direkt umsteigen kann. Beide Teilstrecken zusammengezählt wären im Endausbau 3,5 km lang und überwänden einen Höhenunterschied von 780 m; und man wäre in nicht einmal einer Viertelstunde auf dem Gipfel.

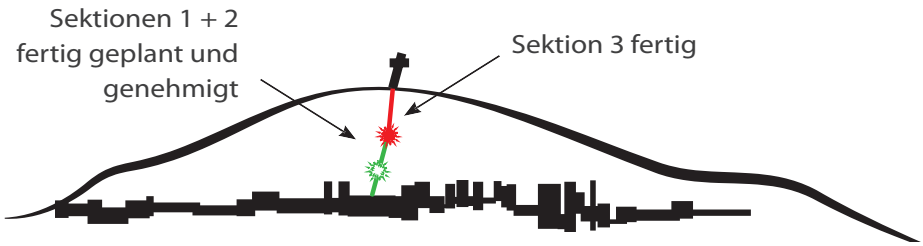
Außerdem soll das als Basis für das Millenniumkreuz dienende Gebäude zu einem großen Restaurant ausgebaut werden. – Vorsorglich wurde die Seilbahn bereits für Nachtfahrten ausgerüstet.

Die Gondeln haben Innenbeleuchtung und Lautsprecher. Die elektrischen Batterien werden im Bahnhof über Steckverbindungen (solange die Gondeln geparkt sind) und über Solarpaneele auf den Kabinen geladen. Der manuell bedienbare Schleifenbahnhof befindet sich in einer Stahlhalle neben der Talstation.

Doppelmayr war Generalunternehmer

Doppelmayr wickelte den Auftrag als Generalunternehmer ab und war für alle Arbeiten bis auf die Verlegung einer Hochspannungsleitung unter die Erde und die Errichtung einer Trafostation verantwortlich. Die Stützenmontage erfolgte per Helikopter.

Von der Talstation in der Bergmitte führen zahlreiche Wander- und Radwege durch die Berge rund um Skopje.



Sredno heißt übersetzt „Mitte". Und in der Mitte des Berges Vodno befindet sich auch die Talstation der neuen 8er-Gondelbahn. Bis hierher kann man per Pkw und Bus fahren; wer nicht zu Fuß weiter gehen will, benützt jetzt die Seilbahn. Aber in naher Zukunft soll es nicht mehr nötig sein, mit dem Auto den halben Berg hochzufahren: Die Seilbahn soll bis ins Stadtgebiet von Skopje verlängert werden.

8-MGD Sredno Vodno – Millenium Krst	
Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	5,4 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Kabinen	28 + 2 VIP
Intervall	24,0 s
Schräge Länge	1.645 m
Höhe Bergstation	1.062 m ü.d.M
Höhenunterschied	482 m
Stützen	9
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Skigebiet Reiteralm: zielstrebig zur Spitze

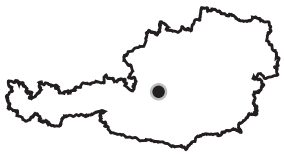
Das Skigebiet Reiteralm hat es in seiner gut 40jährigen Geschichte zu hohem Ansehen bei Touristen und im Spitzenskisport gebracht. – Dank einer geduldigen, zielstrebigen und auf Nachhaltigkeit bedachten Investitionspolitik.

Die Reiteralm Bergbahnen GmbH & Co. KG – zu ihr gehören die Skiberge Reiteralm und Fageralm – wird seit 1995 von Geschäftsführer Wolfgang Habersatter geleitet. Ihm ist es gelungen, für seine Geschäftspolitik nicht nur die 100 Gesellschafter zu gewinnen, sondern sich auch die Unterstützung der Touristiker der ganzen Region zu sichern.

Die Reiteralm zählt heute zu einer der gefragtesten Skiregionen der Ostalpen. Dieser Erfolg ist im Wesentlichen auf zwei Faktoren zurückzuführen: Erstens auf Schneesicherheit und zweitens auf eine wohldurchdachte Prioritätensetzung bei den Investitionen. – Die Leistungsfähigkeit der Seilbahnen und der Beschneiungsanlagen wurden sorgfältig aufeinander abgestimmt und sukzessive optimiert.

„Wir sind", erläutert Wolfgang Habersatter, „ein mittelgroßes Skigebiet, und unsere finanziellen Ressourcen entsprechen eben dieser Größe. Hätten wir uns gleich ausschließlich auf den Ausbau der Transportkapazitäten konzentriert, wären die Verluste bei einem schneearmen Winter wohl recht schmerzlich gewesen."

Gering war die Förderleistung freilich nie: Reiteralm und Fageralm verfügen über 20 Seilbahnen und Lifte. Und schon 2005 war es bezüglich der Transportkapazität dank der Inbetriebnahme der



Mag. Wolfgang Habersatter, Geschäftsführer der Reiteralm Bergbahnen, schätzt an Doppelmayr „Professionalität in allen Belangen". Alle großen Seilbahnen der Reiteralm wurden von Doppelmayr errichtet. Wolfgang Habersatter bekleidet Spitzenfunktionen in regionalen und überregionalen Tourismus-Organisationen; so wurde er für den Turnus bis 2012 zum Präsident von Ski Amadé[2] gewählt. Sein Credo: „Ein wesentlicher Baustein unseres Erfolges ist die gute und konstruktive Zusammenarbeit mit den Nachbar-Skibergen sowie allen touristischen Partnern."

Auch in der Reiteralm-Region will man die Seilbahnen mehr für die Belebung des Sommertourismus' nützen. Die Region verfügt über 26.000 Gästebetten[1], am Standort Pichl sind es 2.600 – mehr als sie Einwohner hat.

8-MGD „Silver Jet" zu einem Quantensprung gekommen; 2010 folgte die 8-MGD „Preunegg-Jet". Beide Anlagen fungieren als Zubringer- und Wiederholungsbahn.

Top-modern: 8-MGD-S Preunegg-Jet

Die 8-MGD „Preunegg-Jet" mit beheizten Sitzen ersetzt und verlängert einen Schlepplift. Gleichzeitig wurde die Pistenfläche im Preuneggtal ausgeweitet[3]. Das macht die Skischaukel Reiteralm noch attraktiver.

An die Talstation seitlich angebaut ist ein 4gleisiger, vollautomatischer Stichgleisbahnhof. In die Talstation sind Kassen, WCs, ein Skidepot, eine Parkgarage und ein Personenaufzug integriert.

Sommerbetrieb gewinnt an Bedeutung

Doch das genügt nicht, es gibt noch ungenützte Reserven im Sommer. Die Region um Schladming – und damit die Reiteralm – ist nämlich auch ein beliebtes Sommer-Tourismusgebiet. Daher gehen nun Wolfgang Habersatter und sein Team – 50 Mitarbeiter im Sommer, 120 im Winter – den Ausbau des Sommerangebotes an. Die Pistenflächen wurden sorgfältig begrünt, was das Auge des Wanderers und die Landschaftsschützer erfreut. Zudem werden neue Erlebnisangebote eingerichtet.

[1] Nächtigungen im Winter 1,5 Mio., im Sommer 1 Mio.
[2] Skigebietsverbund. 270 Skilifte, 25 Orte, 7 Mio. Nächtigungen im Winter 2010/11.
[3] Dadurch ergab sich eine Erhöhung der Gesamtpistenfläche auf der Reiteralm um 20 Prozent auf 122 ha.

8-MGD-S Preunegg-Jet	
Förderleistung	2.403 P/h
Fahrzeit	6,3 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeuge	70
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	2.217 m
Höhenunterschied	705 m
Höhe Bergstation	1.750 m ü.d.M
Stützen	15
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Die Gasteiner Bergbahnen (kleines Bild rechts Geschäftsführer Mag. Franz Schafflinger) sind Motor und ständiger Impulsgeber der Erlebniswelt „Almorama", die sich über drei Berge erstreckt. Nutznießer ist die ganze Region.

Bild rechts die 140 m lange Hängebrücke in 2.300 m Seehöhe. Daneben die Phantasiewelt der Felsen: Adler, Haifisch, Kuh, Pferd. – Kinder wollen so etwas unbedingt sehen und sind begierig auf eine Bergwanderung.

Funmeile im Hochgebirge

Input, ein Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe, gestaltete maßgeblich die Erlebniswelt „Almorama" im Gasteinertal (Salzburg/Österreich) mit.

Anlass für die Entwicklung eines umfassenden und ständig erweiterbaren Erlebniskonzepts war die Notwendigkeit, das Tourismusangebot des Gasteinertales auf eine breite, nachhaltig nutzbare Ganzjahresbasis zu stellen.

Als einer der rührigsten Impulsgeber für diese permanenten Innovationsbemühungen gilt der Geschäftsführer der Gasteiner Bergbahnen, Franz Schafflinger. Sein Erfolg beruht auf seiner Gabe, Kritiker und Befürworter von Projektideen ins Boot zu holen und so Projekte zu verwirklichen, die von allen getragen werden.

Mehr Beförderungen im Sommer

Die Kernfrage für ihn ist, wie sich das theoretisch verfügbare Passagier-Potenzial im Tal für die Seilbahnen optimal nützen lässt. Um das zu erreichen, muss das Sommergeschäft angekurbelt werden, welches aktuell nur fünf Prozent des Umsatzes einbringt. Reserven gibt es genug, denn nur fünf der 35 Seilbahnen sind im Sommer in Betrieb.

2006 begann man mit der energischen Ankurbelung der Sommeraktivitäten, die seit dem Vorjahr unter der Marke „Almorama" beworben werden.

Komfort statt Mühsal

Die Idee ist, Ziele anzubieten, die zu Fuß nur unter beträchtlichen Anstrengungen, per Seilbahn hingegen leicht erreichbar sind. Das gilt gleichermaßen für Kinder wie für Erwachsene. Die Erwachsenen wollen im Urlaub Komfort, aber trotzdem auf Bergerlebnisse nicht verzichten. Kinder müssen erfahrungsgemäß meist für eine Wanderung extra motiviert werden.

Als absoluter Hit erwies sich diesbezüglich die Hängebrücke auf dem Stubnerkogel in 2.300 m Höhe, die eine 30 m tiefe Rinne überspannt. Sie ist mit wenigen Schritten von der Bergstation der 8-MGD sogar von Rollstuhlfahrern gut zu queren; und ihre einzige Funktion ist es, einen Nervenkitzel bei absoluter Sicherheit zu vermitteln.

Das Motto „Natur, Spiel und Spaß" wird inzwischen in vielen Variationen und für die verschiedensten Zielgruppen gespielt, und es wird immer variantenreicher.

Viel mehr Fußgänger auf dem Berg

Der Nutzen für die Seilbahnen lässt sich mit Zahlen klar belegen: Es werden immer mehr Berg- und Talfahrten en bloc gebucht. Die Zahl der Fußgänger stieg in den letzten drei Jahren um 70 Prozent im Winter und um 50 Prozent im Sommer. Auch in absoluten Zahlen ist diese Steigerung beeindruckend: In den letzten Jahren erhöhte sich die Zahl der Sommer-Fahrten von 60.000 auf mehr als 120.000, und Franz Schafflinger ist überzeugt, in nicht allzu ferner Zeit die 200.000er Marke zu schaffen.

Franz Schafflinger

Gasteiner Bergbahnen: Zunahme der Sommerbeförderungen 2009 – 2011

Zoo-Gondelbahn in Schweden

Im Tierpark Kolmården gehen die Besucher seit Sommer 2011 per Gondel auf Safari.

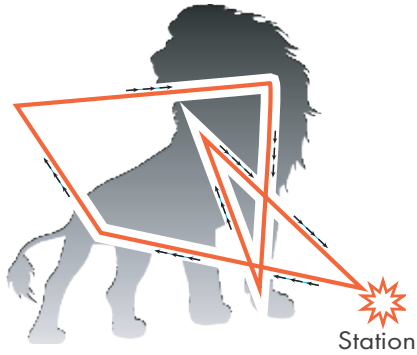
Die Gondelbahn erschließt den Safaribereich des Tierparks, der noch bis Sommer 2010 mit Autos durchfahren wurde. Eine alte Kleinkabinenbahn, die den angrenzenden klassischen Zoobereich umrundete, wurde inzwischen abgetragen.

Den Vorteil der neuen Bahn fassen die Tierparkbetreiber so zusammen: „Man kommt nahe an die Tiere heran, ohne diese zu stören. Die Gefahr von Zwischenfällen – etwa, weil Autotüren geöffnet werden – ist null. Man muss keine Gatter öffnen: es gibt niemals Staus."

Die Bauarbeiten verliefen unproblematisch. Die Tiere wurden – je nach Baufortschritt – in anderen Abschnitten des Safariparks untergebracht. Doppelmayr war Generalunternehmer.

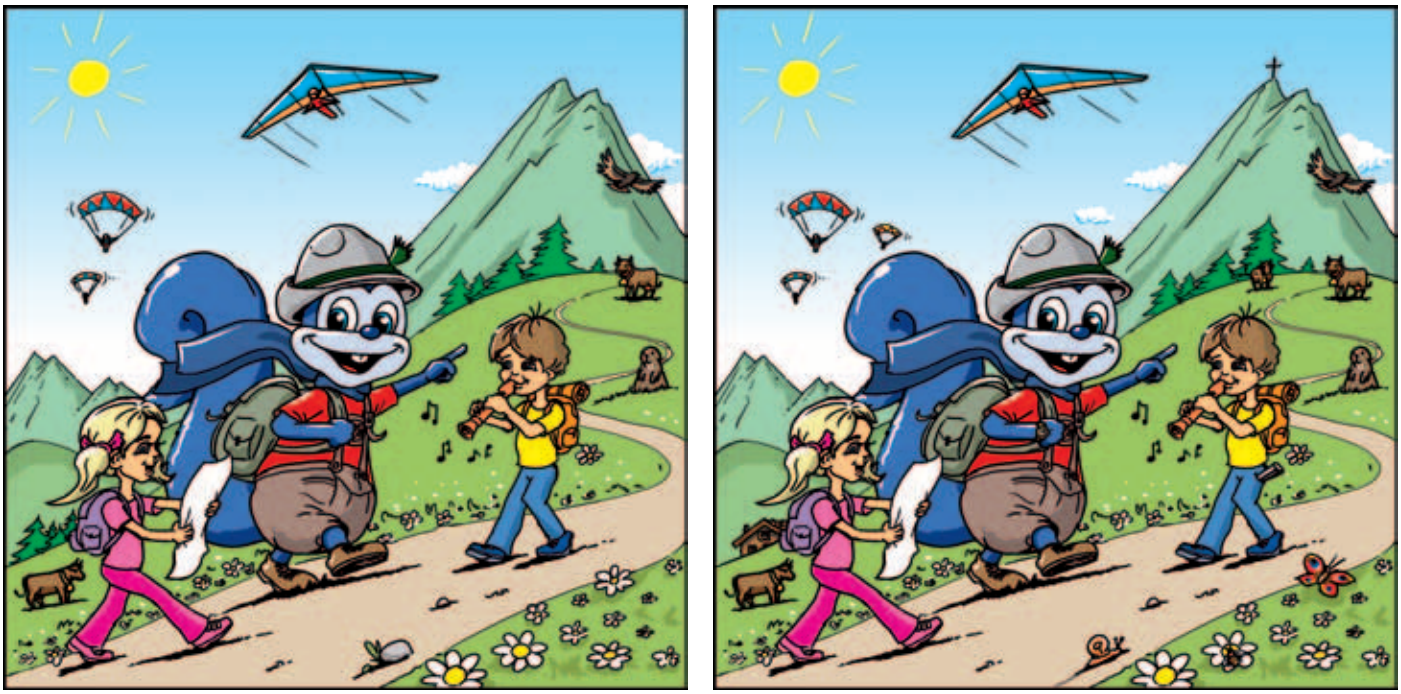
8-MGD Safarigondel	
Förderleistung	1.360 P/h
Fahrzeit	30,2 min
Fahrgeschwindigkeit	1,7 m/s
Gondeln	78
Intervall	21,2s
Schräge Länge	2.638 m
Höhenunterschied	0 m
Stützen	26
Antrieb und Abspannung	Ein-/Ausstiegsstation

Zoo-Gondelbahn
Tierpark Kolmården, Schweden
Streckenführung



Die Safari-Bahn quert den Tierpark in teilweise offenen 8er-Gondeln in Höhen zwischen 2,5 und 20 Metern. Die Passagiere sind Auge in Auge mit Löwen, Bären, Wölfen und anderen Tieren. Ihnen steht ein mehrsprachiges Audio-Guide-System zur Verfügung. Da dank der neuen Kurventechnik keine Kuppel-Stationen notwendig sind, ist die Bahn nicht nur viel preisgünstiger, sondern fügt sich auch gut in die Landschaft ein.
Der Tierpark Kolmården ist der größte in Skandinavien und von Stockholm in 1,5 Stunden mit dem Auto, dem Bus oder per Schnellzug gut zu erreichen.

Spaß mit Skippy



Ich habe wieder einmal ein kniffliges Rätsel für euch! Das linke Bild unterscheidet sich vom rechten durch zehn kleine Fehler. Könnt ihr sie finden?

Gewinnspiel:
Schickt eure Sommergeschichte an Skippy und gewinnt! Die schönsten drei Geschichten werden mit einem Original-Doppelmayr-Rucksack belohnt. Schickt eure Geschichte einfach per Email an: skippy@doppelmayr.com

Gewinnspiel

Die Quiz-Frage für das Gewinnspiel September 2011 lautet: **„Welchen Fluss überquert die Gondelbahn in London?"** Als Preise winken drei iPods. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mailen Sie Ihre Antwort bis zum 10. November 2011 unter „Gewinnspiel" an **wir@doppelmayr.com**.

Als richtige Antwort des Gewinnspieles der Ausgabe 184/Mai 2011 gelten: „Rosa Khutor" bzw. „Sotchi". Gewinner sind: Max Büeler-Aeppi, Altdorf (Schweiz), Elisabetta Tait, Mezzolombardo (Italien), Stefan Hopfner, Alberschwende (Österreich). Sie erhalten je einen iPod. Wir gratulieren herzlich!

30 Jahre LTW – Ein kurzes Fazit

Anfang der 80er Jahre strebte das Unternehmen Doppelmayr den Aufbau eines Geschäftszweiges im Logistikbereich an. In weiterer Folge wurde 1981 zwischen dem LTW-Gründer Peter Malin und Artur Doppelmayr der Grundstein für ein erfolgreiches Miteinander gelegt.

Zu Beginn entwickelte LTW hauptsächlich Regalbediengeräte. Mit stetig wachsendem Aktionsradius wuchs auch die Produktpalette: Regalbediengeräte, Fördertechnik, Software und Retrofit – LTW hat sich mit derzeit über 750 realisierten Projekten zum weltweit agierenden Komplettlieferanten rund ums Hochregallager entwickelt.

Hätte LTW neben der breiten Produktpalette nicht die „erlebbare Fertigungsqualität" made by Doppelmayr im Angebot, so wäre die Kundennachfrage wohl kaum so rege, wie sie ist – ausdrücklicher Dank gilt daher den Kunden und dem Unternehmen Doppelmayr. 30 erfolgreiche LTW-Jahre wären sicherlich nicht ohne ihre Unterstützung möglich gewesen!

Jim-Marshall-Award für Warren Sparks

Warren Sparks (Executive Vice President & General Manager von Doppelmayr Canada West) wurde mit dem Jim-Marshall-Lifetime-Achievement-Award, der höchsten Auszeichnung der Canada West Ski Areas Association (CWSAA), geehrt.

Dave Gibson (rechts) begründete in seiner Laudatio diese Entscheidung mit Warrens langen und bedeutenden Bemühungen um den Skisport, insbesondere auch in Bezug auf Sicherheit und Ausbildung.

Medieninhaber und Herausgeber: Doppelmayr Seilbahnen GmbH, A 6961 Wolfurt • Redaktion und Hersteller: WIR Public Relations Wolfgang Wagenleitner, Weißachergasse 19, A 6850 Dornbirn • www.wirpr.at • wir@doppelmayr.com • Redaktion LTW Ralph Becker.

Alpspitzbahn im Lego-look

Die beiden sieben- und neunjährigen Mädchen Nicki und Leonie aus der bayrisch-schwäbischen Gemeinde Syrgenstein (Deutschland) bauten – mit Mamas tatkräftiger Unterstützung – Gondeln und Talstation der Alpspitzbahn in Nesselwang, Bayern nach. Nicki und Leonie sind die „Patenzwillinge" für die beiden Sektionen der Kombibahn auf die Alpspitze (1.573 m; Baujahr 2006 und 2010) und dort regelmäßig zu Besuch. Die Idee zum Bau des letzten Endes knapp 200 Euro teuren und 3 kg schweren Modells aus über 850 Legosteinen kam ihnen bei einem Besuch des unweit ihrer Heimatgemeinde gelegenen Freizeitparks „Legoland Deutschland".