

wir



Im Skigebiet Saalbach-Hinterglemm
installierte Doppelmayr die
8-MGD Bernkogelbahn und die
6-CLD-B-S Reiterkogel-Ost. (Bild)



Doppelmayr-Räumungskonzept

Zwei 3S-Bahnen und eine Gondelbahn sind bereits damit ausgerüstet. S 2-3

Die schwerste Gondelbahn von Doppelmayr

... nahm im Montafon/Österreich planmäßig ihren Betrieb auf. S 6

Neue 10er-Gondelbahn in Altenmarkt

Die Skischaukel Radstadt/Altenmarkt gewann an Attraktivität. S 10

Seilbahnen als Mittel gegen Abwanderung

Im Schweizer Kanton Freiburg koordinierten sich drei Gemeinden. S 14

Skifahren am Apennin

Doppelmayr baute erste kuppelbare Bahn in den Sibyllinischen Bergen. S 16

Skifahren gewinnt in China an Bedeutung

Doppelmayr-Bahnen im Genting Resort Secret Garden und Changbaishan. S 20

Das Skigebiet Silvretta Montafon,
eines der größten in den Alpen,
gewann mit den beiden hintereinander
geschalteten Gondelbahnen „Hochalpila
Bahn“ (Bild) und „Grasjoch Bahn“
enorm an Anziehungskraft.

Räumungskonzept: Sicherheit – subjektiv und objektiv

Das neue Räumungskonzept von Doppelmayr, durch das Seilbahnpassagiere ohne gesonderte Bergebahn immer zur nächsten Station gebracht werden können, ist nicht nur objektiv sicher. Es wird auch von den Passagieren als sicher wahrgenommen.

Bisher wurde dieses Räumungskonzept bei den 3S-Bahnen in Sölden und Koblenz installiert. Nunmehr folgte eine weitere Installation bei der neuen Grasjoch-8er-Gondelbahn im Montafon, Österreich.

Kernphilosophie dieses Räumungskonzepts ist, dass sämtliche funktionsrelevanten Anlagenbauteile doppelt und unabhängig voneinander – im Fachjargon „redundant“ – ausgeführt sind. Das gilt z.B. für Seilscheibenlagerungen und Notantrieb. Zusätzlich werden alle organisatorischen Maßnahmen getroffen, um im Störfall technisch notwendige Maßnahmen unverzüglich umsetzen zu können.

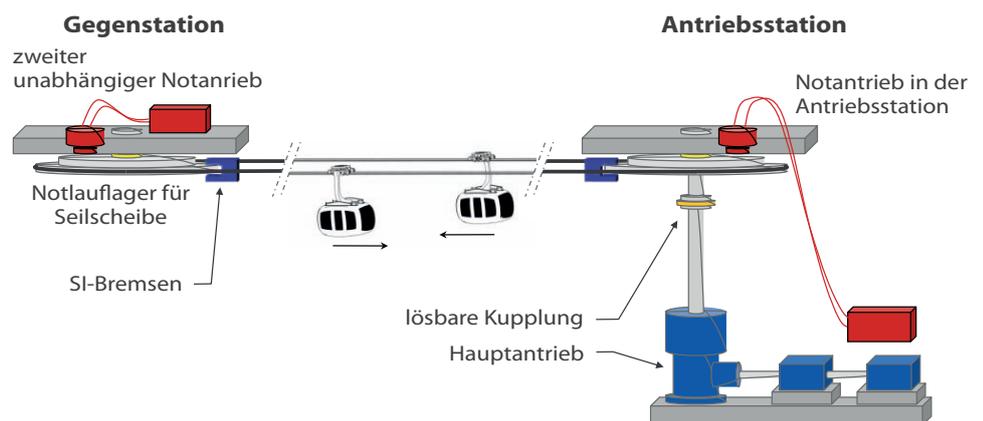
Auf diese Art ist gewährleistet, dass die Passagiere bei einer Betriebsstörung der Anlage innerhalb einer angemessenen Frist vorschriftsmäßig in Sicherheit

gebracht werden. Eine Bergung z.B. mit einer Bergebahn ist nicht mehr notwendig; die Passagiere müssen die Gondeln im Störfall nicht mehr verlassen.

Höchste Sicherheit und größtmöglicher Komfort sind bei den modernen Doppelmayr-Bahnen Standard

Grundsätzlich vermitteln Doppelmayr-Anlagen das Gefühl hoher Sicherheit. Der Einstieg in die Gondel ist bequem, das Verlassen ebenso; niemand muss Angst haben, er könne den richtigen Zeitpunkt verpassen, oder würde stolpern und womöglich eingeklemmt. Die Gondeln gleiten sanft und leise dahin und sind gut belüftet.

Doppelmayr Räumungskonzept Bergung ohne Stress



Beim neuen Doppelmayr-Räumungskonzept erfolgt die Rückbringung der Fahrgäste ausschließlich durch Leerfahren der Seilbahn, und zwar entweder mit dem Hauptantrieb, dem Notantrieb in der Antriebsstation oder mit einem zweiten, unabhängigen Antrieb in der Gegenstation. Alle Seilscheiben haben Notlauflagerungen, der Stationsumlauf der Fahrzeuge wird in jedem Fall sichergestellt. Auf den Stützen werden Ersatzteile und Spezialwerkzeug bereitgehalten. Außerdem ist sichergestellt, dass die Stützen jederzeit für das Einsatzpersonal zugänglich sind. Dieses System ist vom BMFIT (der zuständigen österreichischen Behörde), vom TÜV Austria und vom TÜV Süd/Deutschland zugelassen.

Weltmarktführer

Die Unternehmensgruppe Doppelmayr/Garaventa konnte im Geschäftsjahr 2010/11 mit 126 realisierten Seilbahnprojekten in 86 Ländern ihre Nr. 1 Position am Weltseilbahnmarkt klar behaupten.

Der Großteil unseres Umsatzes wurde und wird nach wie vor mit Seilbahnen für den Winter- und Sommertourismus erzielt, doch gewinnen unsere Systeme für den Personennahverkehr in Städten, für Gartenschauen und Messen etc. an Bedeutung. Zudem steigt die Nachfrage nach unseren Transportsystemen für den industriellen Schütt- und Stückguttransport sowie für die Ausstattung von Hochregallagern.

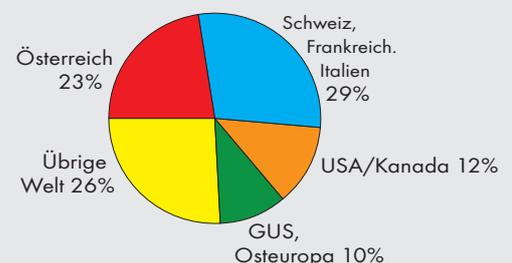
Wir rechnen für 2011/12 in Europa, China und Lateinamerika mit einer zufriedenstellenden Marktentwicklung. Um das Marktpotential langfristig ausschöpfen zu können, investieren wir zügig in den Aufbau von Know-how und den Ausbau von Kapazitäten.

Wir danken unseren Kunden für ihre Treue zu Doppelmayr/Garaventa-Produkten, und wir werden alles daransetzen, ihre hohen Erwartungen an Produktqualität, Liefertreue und Innovationskapazität weiterhin zu erfüllen.



Michael Doppelmayr

Umsatz nach Regionen
2010/2011



Drei Bahnen mit dem neuen Räumungskonzept von Doppelmayr: die 3S-Bahnen von Sölden, Österreich (Gaislachkogel; oben) und Koblenz, Deutschland (Bundesgartenschau; Mitte) und seit neuestem die 8-MGD Grasjoch Bahn im Montafon (Österreich).

Johann Haselsberger: Der Seilbahn-Visionär wurde 70

Am 31. Juli 2011
feierte Kom.-Rat
Johann Haselsberger,
Gesellschafter und
Geschäftsführer der
Bergbahn Scheffau
sowie Gesellschafter und
Vorstand der Bergbahn
Brixen im Thale,
seinen 70sten Geburtstag.



Johann „Hans“ Haselsberger gilt als einer der wichtigsten Impulsgeber für die Schaffung der SkiWelt Wilder Kaiser Brixental, des mit 91 Seilbahnen und 279 Pistenkilometern größten Skigebietes Österreichs.

Begonnen hatte er seine Seilbahnkarriere 1969 als ehrenamtlicher Tourismusverbandsobmann seiner Heimatgemeinde Scheffau und Mit-Geschäftsführer der Schilift Scheffau GmbH. Schon damals verstand er es, mit sehr begrenzten finanziellen Mitteln die ersten Weichenstellungen für den Aufbau des späteren „Großskiraums“ und schließlich der SkiWelt vorzunehmen.

Erfolgsfaktor 1: Die sechs Bergbahngesellschaften der SkiWelt „hatten und haben keinen Neid untereinander.“

Dabei habe er, so versichert er bescheiden, stets Glück gehabt. – Es war wohl das Glück des Tüchtigen: Das Glück, kooperative und aufgeschlossene Nachbarn zu haben, die schon in den 70er Jahren einen Skikartenverbund zustande brachten, der seinesgleichen in Österreich suchte. „Wir hatten halt keinen Neid untereinander“, erinnert sich Hans Haselsberger. Eine Tugend, die heute noch bestimmend ist und das unbürokra-



8-MGD Brandstadl, Scheffau



8-MGD SkiWelt, Brixen im Thale

tische, freundschaftliche Miteinander der sechs Bergbahnen Brixen, Ellmau-Going, Hopfgarten, Scheffau, Söll und Westendorf auszeichnet.

Erfolgsfaktor 2: Das Glück günstiger Rahmenbedingungen genützt

Dieses Miteinander bewährt sich seit Jahrzehnten und hilft, „das Glück günstiger Rahmenbedingungen“ optimal zu nutzen: Das Gebiet zwischen Jochberger Ache und Brixental ist zwar nicht besonders hoch – der Gipfel der Hohen Salve, dem höchsten Berg der Region, liegt 1.829 m über dem Meer-, aber die Gegend ist schneereich, sehr sonnig und die runden Flanken der Kitzbühler Schieferalpen eignen sich hervorragend für Pisten aller Schwierigkeitsgrade. Außerdem ist die bayrische Metropole München gerade einmal eine Autostunde entfernt, was den Tagestourismus beflügelt.

Erfolgsfaktor 3: Technik hat ihn schon immer fasziniert – und Doppelmayr bietet technisches Know-how und Techniker mit Herz. Perfekt.

Für Hans Haselsberger, den Technik im Allgemeinen und die Seilbahntechnik im Besonderen interessiert, entpuppte sich Doppelmayr als kongenialer Partner.

Doppelmayr als technischer Innovationsführer wäre für ihn aber nur halb so wert, stünden da nicht Menschen dahinter, die auf der gleichen Wellenlänge wie er liegen: Sei es von der Projekt- und Systemberatung bis hin zum Kundendienst. – Letzterer sei, so Hans Haselsberger, hinsichtlich seiner technischen Kompetenz und Einsatzbereitschaft unübertroffen und zu jeder Tages- und Nachtzeit für ihn ansprech- und einsetzbar.

Erfolgsfaktor 4: Umweltschutz gleichzeitig als Verpflichtung und Herausforderung begreifen

Hans Haselsberger engagierte sich – man ist geneigt zu sagen: natürlich – auch im regionalen Vereins- und Wirtschaftsleben – etwa als Musiker, Bergretter, Rotkreuzmann und als Funktionär in der Wirtschaftskammer, wobei er besonders seine Tätigkeit als Vorsitzender des Umweltausschusses zu erwähnen pflegt und jeder

Klimawandel-Hysterie mit einleuchtenden Argumenten begegnet. Im übrigen fühlt er sich nach wie vor einer sinnvollen Umweltpolitik verpflichtet, und er setzt Zeichen: Mit der Einführung von Solartankstellen für Tageskartenbesitzer, die mit E-Autos anreisen, setzt er die Idee der Solarenergieversorgung fort, welche bereits 2008 für den Antrieb des Zubringerschlepplifts zur SkiWeltbahn und des dortigen Förderbandes umgesetzt wurde.

Die schönste Anerkennung kam aus der unmittelbaren Heimat

Die verdienstvolle und zielstrebige Arbeit Hans Haselsbergers wurde durch zahlreiche Ehrungen und Auszeichnungen gewürdigt. So wurde beispielsweise die SkiWelt in den „Where to Ski & Snowboard Guide“ des National Liberal Club, London aufgenommen. Das Land Tirol verlieh ihm die Verdienstmedaille, aber besonders freut ihn die Überreichung des Ehrenrings der Gemeinde Brixen im Thale am 31. Juli 2011.

Damit zollt man ihm in seiner unmittelbaren Heimat nicht nur für seine langjährige Tätigkeit bei der Bergbahn Brixen Anerkennung, sondern auch für sein Engagement um die Entwicklung der ganzen Region.

Auch mit 70 noch Großes im Sinn

Hans Haselsberger will sich nun aus dem operativen Geschäft allmählich zurückziehen, doch von „Ruhe“-Stand kann bei seinem Naturell wohl nicht die Rede sein. Als große Vision schwebt ihm ein enger Schulterschluss der SkiWelt mit dem Skigebiet Kitzbühel vor: „Dann wären wir eines der drei größten Skigebiete Europas“.

Das Doppelmayr-Team schließt sich der langen Reihe der Gratulanten mit besonders herzlichen Glückwünschen und einem besonderen Dankeschön für die jahrzehntelange, fruchtbringende Partnerschaft an.



Brixen im Thale



8-CLD-B-S Osthang, Scheffau



Die schwerste Gondelbahn in Österreich

Zwei moderne Gondelbahnen verbessern den Zugang vom Skidorf St. Gallenkirch zu den Pisten am Hochjoch im Skigebiet Silvretta-Montafon (Vorarlberg, Österreich). Die eine, die Grasjoch Bahn, ist die schwerste bisher von Doppelmayr gebaute Gondelbahn. Streckenführung und Stationsbauten beider Bahnen sind neu.

Die Grasjoch Bahn ist fast vier Kilometer lang und überwindet 1.160 Höhenmeter. Erstmals kam dabei ein 58er-Seil zum Einsatz.

In der Bergstation der Grasjoch Bahn hat man die Wahl: Entweder man fährt schon von hier ab, oder man geht weiter – und zwar unter einem Dach – zur Hochalpila Bahn. Mit ihr erreicht man den Alpilagrät, den mit 2.430 m höchsten Punkt im ganzen Skigebiet. Die schnelle Hochalpila Bahn ersetzt einen Doppelsessel-Kurvenlift aus dem Jahr 1980.

Die Grasjoch Bahn ist die Klammer



Dr. Georg Hoblik (links), seit dreieinhalb Jahren Vorstand der Silvretta Montafon Bergbahnen AG, wurde seinem Auftrag, das Skigebiet Silvretta-Montafon zu wirtschaftlichem Erfolg zu führen, vollauf gerecht. „Wir sind heute das größte Skigebiet in Vorarlberg, unter den Top-Ten-Skigebieten Österreichs und zählen zur Elite-Liga im weltweiten Skitourismus.“

Roman Sandrell (rechts) ist Technischer Leiter der Silvretta Montafon Bergbahnen; er war die treibende Kraft für die Anpassung des neuen Doppelmayr-Räumungskonzepts an die Erfordernisse der Grasjoch Bahn. Die Bauarbeiten wurden durch lange Regenwetterperioden, großen Zeitdruck und den schmalen, 10km langen Zubringerweg behindert. Tagsüber fuhr die Baubransport, die Nachtstunden mussten für Grabarbeiten an der Strecke herhalten. Dass die Doppelmayr-Seilbahner ihre Terminvorgaben zuverlässig einhielten, rechnet ihnen Roman Sandrell hoch an.

zwischen den bislang getrennten Skigebieten Hochjoch und Nova. Deren Zusammenführung wurde erstmals in den späten 70er-Jahren diskutiert.

Doch erst seit 2007, seit die Bank für Tirol und Vorarlberg Mehrheitseigentümer der Silvretta Nova ist, nahmen diese Visionen konkrete Gestalt an. Und schon bald, nämlich 2008/2009, war eine neue Marke mit großer Strahlkraft geboren: das Skigebiet „Silvretta-Montafon“ mit über 40 Seilbahnen und 155 km Piste. Kaum war das neue Skigebiet aus der Taufe gehoben, wurde mit der Umsetzung der Pläne

für die neue Seilbahnverbindung begonnen. 2011 konnte gebaut werden.

Räumungskonzept statt Bergebahn

Die Grasjoch Bahn überquert steiles, unzugängliches, teilweise dicht bewaldetes Gelände. Der höchste Bodenabstand beträgt 107 m. Hier wurde erstmals bei einer Einseilumlaufbahn das moderne Doppelmayr-Räumungskonzept eingerichtet. Bei einem Störfall erfolgt die Rückführung der Fahrgäste durch Leerfahren der Seilbahnanlage. Dieses Räumungskonzept ersetzt zwei aufwändige Bergebahnen.

	8-MGD-S Grasjoch Bahn (1)	8-MGD-S-O Hochalpila Bahn (2)
Förderleistung P/h	2.400	2.800
Fahrzeit min	11,9	4,6
Fahrgeschw. m/s	6,0	6,0
Ø Seil mm	58	52
Fahrzeuge	120	53
Intervall in s	12,9	10,3
Schräge Länge m	3.916	1.339
Höhenunterschied m	1.160	442
Höhe Bergstation m	1.980	2.421
Stützen	23	11
Antrieb	Berg	Tal
Abspannung	Tal	Tal



Von der Fußgängerzone auf die Piste

Der „Skicircus“ Saalbach-Hintertglemm-Leogang (Österreich) lockt seit diesem Winter mit zwei besonderen Neuheiten: der Bernkogelbahn I, einer 8er-Gondelbahn, und der 6er-Sesselbahn Reiterkogel-Ost, beide mit Sitzheizung. Und beide mit hoher Förderleistung¹.

Das „Skicircus“ genannte Skigebiet legt sich mit seinen 55 Seilbahnen und 200 Pistenkilometern über die Hänge beiderseits des Glemmtals; ein Seitenast reicht über die Steinberge hinüber bis Leogang.

2011 wurden drei Einzelprojekte in Angriff genommen: die neue Gondelbahn Bernkogel I, die 6er-Sesselbahn Reiterkogel Ost sowie eine umfassende Erweiterung des Beschneungssystems.

Die beiden Bahnen sind fertig, das Beschneungssystem wird 2012 vervollständigt, wobei der neue Speicherteich den Ersatz des Wetterkreuz-Doppelschlepplifts durch eine Sesselbahn erforderlich

macht; auch diese wird Doppelmayr bauen. Übrigens ist dieser Teich – einer von acht im Skicircus – einer der größten in Österreich.

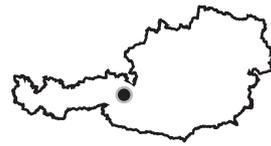
Modernste Technik – höchster Komfort

Die Gondelbahn ersetzt eine kuppelbare 3er-Sesselbahn von Doppelmayr aus dem Jahr 1981. Die neue, dreigeschossige Talstation liegt am Rand der Fuß-

¹ 8-MGD-S Bernkogelbahn: Die Förderleistung von 3.000 P/h ist die höchste, die Doppelmayr mit einer Standard XL-Station bei einer 8-MGD bisher realisiert hat.



Bergstation der neuen Bernkogelbahn 1



Dir. Dipl.-Ing. Walter Steiner von den Saalbacher Bergbahnen schätzt an Doppelmayr u.a. „Zuverlässigkeit, sehr gute Montageteams, exakte Einhaltung der Bauzeitpläne, Liefertreue, vorbildliche After-Sales-Betreuung und Ersatzteillieferung.“



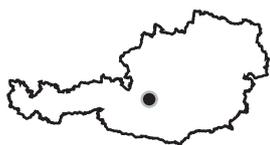
gängerzone der Stadt Saalbach. Kassa, Information sowie Garagen sind im Erdgeschoß. Von dort fährt man mit einem der drei Aufzüge hoch zur Einstiegsplattform im zweiten Obergeschoß. In der mittleren Etage befinden sich die Büros der Verwaltung.

Kindergerecht

Die Sesselbahn Reiterkogel-Ost ersetzt einen Doppelsessellift (ebenfalls von Doppelmayr), Baujahr 1984. Die Sessel sind mit dem automatischen Kindersicherheitssystem CS10 und Bubbles ausgestattet.

8-MGD-S Bernkogelbahn 1	
Förderleistung	3.017 P/h
Fahrzeit	5,6 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	81
Intervall	9,6 s
Schräge Länge	1.968 m
Höhe Bergstation	1.585 m
Höhenunterschied	563 m
Stützen	15
Antrieb	Berg/Unterflur
Abspannung	Tal
Abstellbahnhof	Berg/Unterflur

6-CLD-B-S Reiterkogel-Ost	
Förderleistung	2.395 P/h
Fahrzeit	3,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	57
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	873 m
Höhe Bergstation	1.817 m
Höhenunterschied	195 m
Stützen	8
Antrieb	Berg/Brücke
Abspannung	Tal
Abstellbahnhof	Tal seitlich



Neue 10er-Gondelbahn in Altenmarkt

Zu Beginn der Skisaison 2011/2012 wurde auf der Altenmarkter Seite der Skischaukel Radstadt/Altenmarkt die neue 10er-Kabinenbahn Hochbifang in Betrieb genommen.

Die neue Gondelbahn ist eine der längsten im Skigebiet amadé¹. Sie ersetzt einen 40 Jahre alten Doppelsessellift.

Mehr Kapazität, mehr Komfort, besseres Image

Es war höchste Zeit für eine neue, leistungsstarke Bahn, denn, so Veronika Scheffer, die Geschäftsführerin der Liftgesellschaft Zauchensee: „Die alte Doppel-

sesselbahn hatte viel zu wenig Kapazität, nachdem wegen Klemmenreduktionen nur mehr eine Förderleistung von 700 Personen möglich war.“ Durch die viel zu behäbige alte Sesselbahn habe schon das Image des ganzen Gebietes gelitten.

Radstadt/Altenmarkt ist ein Familien-skigebiet mit schönen, weitläufigen Hän-gen, einem kleinen Funpark und einer Zeitmessstrecke. Im Zuge des Neubaus der Hochbifangbahn wurde auch der Übungslift erneuert, der nunmehr „ÜL Fichtelland“ heißt (bisher „Hochbifang“), pas-send zum „Fichtelland“ (ein Kinderland) bei der Talstation der Hochbifangbahn.

¹ Der gesamte Skiverbund „Ski amadé“ hat 860 Pistenkilometer und 270 Seilbahnen.



10-MGD Hochbifangbahn

Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	7,6 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	50
Intervall	14,4 s
Schräge Länge	2.348 m
Höhe Bergstation	1.565 m
Höhenunterschied	680 m
Stützen	14
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Veronika Scheffer leitet die „Liftgesellschaft Zauchensee Benedikt Scheffer GmbH“, zu der die Skigebiete Radstadt-Altenmarkt sowie

Zauchensee-Flachauwinkl gehören. Radstadt-Altenmarkt ist ein klassisches Familienskigebiet mit acht Seilbahnen, Zauchensee-Flachauwinkl mit 16 Anlagen ist für sportliche Skifahrer und Tiefschneefahrer besonders interessant. Die Skigebieten liegen beiderseits eines breiten Bergrückens und sind durch eine Skischaukel verbundenen

Mit Doppelmayr verbindet die Skilifte Zauchensee seit ihrer Gründung im Jahre 1964 ein mehr als nur partnerschaftliches Verhältnis. Gemeinsam wurden viele anspruchsvolle Projekte entwickelt.

Die Hochbifangbahn wird von Skifahrern, die die Skischaukel beiderseits des Berges ausnützen, auch gerne für Rückfahrten nach Radstadt in Anspruch genommen, denn die Bergstationen der Hochbifangbahn und der 8-MGD Königslehen befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Der Bahnhof der neuen Anlage findet im Untergeschoß der Königslehenbahn Platz!

Die neue Gondelbahn erleichtert auch die Nutzung der Königslehen-Rodelbahn - einer von zweien im Skigebiet: Man gelangt mit der Hochbifangbahn (oder der Königslehenbahn) zum Einstieg der Rodelbahn und kann nach dem Rodeln eine der beiden Bahnen zurück ins Tal nach Altenmarkt (oder nach Radstadt) nehmen.

Schlepplift mit Pep



Doppelmayr ersetzte zwei 40 Jahre alte Schlepplifte¹ auf dem schneesicheren Vögelsberg bei Wattens, Tirol, durch einen nutzergerechten Tellerlift.

Der 900m hohe Vögelsberg wird gerne von den Sportschulen und Familien der umliegenden Gemeinden und für Fahrten am Feierabend genützt, zumal es auch eine beleuchtete und beschneibare Piste gibt. Ein nicht unerheblicher Teil der Skifahrer sind Leistungssportler. Für ihre Bedürfnisse eignet sich ein Tellerlift besser als ein Bügellift.

Abgesperrter Rennbereich

Auf der breiten Piste lässt sich leicht eine Rennstrecke separieren ohne die Freizeitskifahrer zu beeinträchtigen. Die Piste entspricht den Vorgaben des Tiroler und des Österreichischen Skiverbandes hinsichtlich Streckenlänge und Gefälle für Wettkämpfe. Allerdings musste bisher bei Rennen des Verbandes – vornehmlich

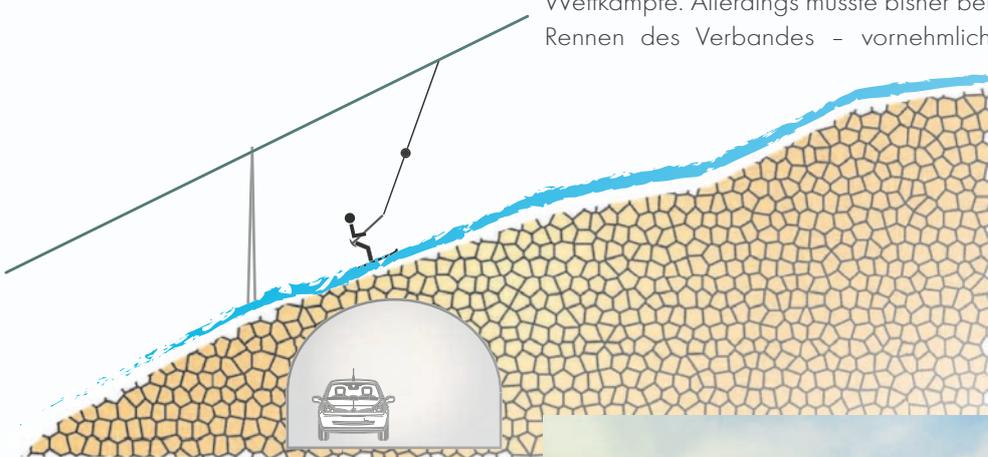
Slaloms – die die Piste querende Straße für den Verkehr gesperrt werden. (Die alten Lifte reichten jeweils bis zu dieser Straße.) Das hat man nun durch einen Tunnelbau geändert. Die Liftrasse wurde um 120 m verlängert.

Beim Bau der Anlage wurde sorgfältig auf die Erhaltung einer intakten Naturlandschaft geachtet. So wurde sichergestellt, dass durch die Schüttung keine seltenen Kräuter beeinträchtigt werden. Und in die Pistenleuchten baute man spezielle Insektenschutz-Filter ein.

¹ Ein Schlepplift mit hoher und einer mit niedriger Seilführung

1-SL Vöglerschusslift

Förderleistung	572 P/h
Fahrzeit	2,1 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Gehänge	44
Intervall	6,9 s
Schleplänge	330 m
Höhe Bergstation	976 m
Höhenunterschied	106 m
Stützen	3
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Um die früher durch eine Straße geteilte Piste zu einer einzigen zu vereinen, betonierte man zunächst in Tagbauweise einen 50m langen Tunnel und bedeckte diesen sodann mit 1.300 Muldenkipper-Fuhren Erde.

Der Vöglerschusslift ist sehr beliebt bei Familien mit Kindern und bei den Schulen der Umgebung.



Wassertanks und mehr Kapazität



Aufsichtsratsvorsitzender Thomas Oberbeirsteiner, Sportstätten und Erholungseinrichtungsges. m. b. H., Wattens: „Wir wollten

die Liftanlage am Vögelsberg nicht nur erhalten, sondern noch attraktiver machen. Das ist uns gelungen.“
Gesellschafter der Liftgesellschaft sind die Gemeinden Wattens, Volders, Fritzens, Baumkirchen und Wattenberg.

Geschäftsführer Markus Wurm:

„Mit dem am Ausstieg installierten Video- und Audiosystem haben wir den Personalaufwand reduziert. Wir können bestätigen: Die Firma Doppelmayr hält nicht nur, was sie verspricht, sondern sie übertraf sogar unsere Erwartungen. Unser Gesamtbauleiter war von der Beratung und der Präzision der Abwicklung begeistert. Außerdem beeindruckten uns die optische Leichtigkeit der Anlage und das gute Preis-Leistungs-Verhältnis.“



Video- und Audiosystem haben wir den Personalaufwand reduziert. Wir können bestätigen: Die Firma Doppelmayr hält nicht nur, was sie verspricht,

sondern sie übertraf sogar unsere Erwartungen. Unser Gesamtbauleiter war von der Beratung und der Präzision der Abwicklung begeistert. Außerdem beeindruckten uns die optische Leichtigkeit der Anlage und das gute Preis-Leistungs-Verhältnis.“

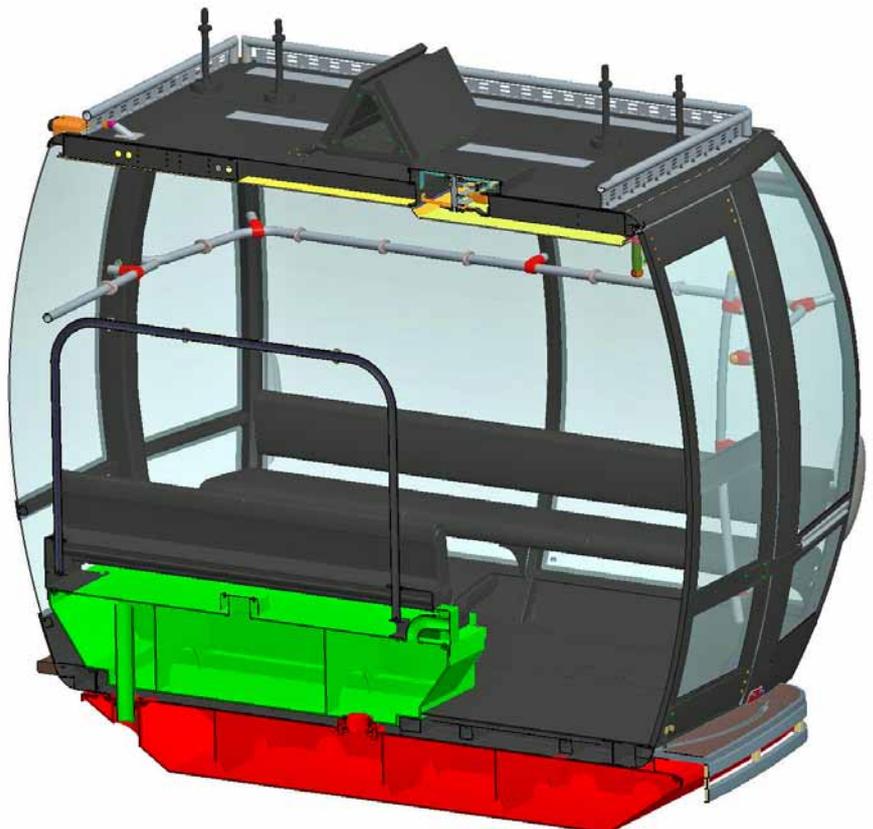


Die 35 „Gaislachkoglbahn“ in Sölden bekam zwei zusätzliche Kabinen, die wahlweise für den Frischwasser- oder den Personentransport einsetzbar sind.

Bisher wurde das Wasser in Behältern befördert, die einfach in die 30-Personen-Kabinen gestellt wurden. Neuerdings erfolgt die Beförderung in zwei neuen Spezialeinheiten. Diese haben unter dem Kabinenboden und unter den Mittelsitzen zwei 2000-Liter-Wassertanks. Diese Tanks werden – in der Regel zu den Randzeiten – in den Stationen über einen Schlauchanschluss befüllt bzw. entleert, Personen werden nur bei leeren Tanks transportiert.

1.500 statt 1.200 Passagiere je Stunde

Mit den neuen Kabinen hat Sölden nicht nur die Wasserversorgung des Bergrestaurants rationalisiert, sondern auch die Förderleistung des Systems erhöht: Es können jetzt stündlich um 300 Personen mehr transportiert werden.



Schnitt durch die neue Kabine. Die Kabine hat zwei Wassertanks: einen unter der Sitzbank (grün) und einen unter dem Kabinenboden (rot)

Seilbahnen gegen Abwanderung



**Mitten im Greyerzerland
– weithin bekannt durch
seinen köstlichen Käse
(„Le Gruyère“) – baute
Garaventa 2011 drei
4er-Sesselbahnen.**

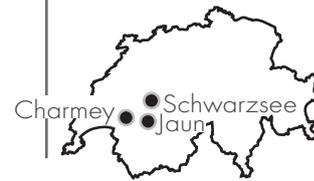
Die Bedeutung dieser Bahnen brachte die „Neue Zürcher Zeitung“ in einem Essay mit dem Titel „Jaun will nicht sterben“ auf den Punkt. Dort hieß es: „Die einzige deutschsprachige Gemeinde im Greyerzerland besitzt einen Trumpf: die Liebe der Jauner zu ihrem Land. Und sie hat eine Bergkette, die künftig Scharen von Gästen anlocken soll.“ Ähnliches gilt für die ganze Region. Der Tourismus soll Arbeitsplätze bringen.

Die fünf Betreibergesellschaften der Bergbahnen in Jaun, Plaffeien (Schwarzssee), La Berra, Charmey und Gruyère-Moléson gründeten mit dem Kanton Frei-

burg und den Standortgemeinden die Freiburger Seilbahnen AG, um die Erneuerung der Bahnen in die Wege zu leiten.

In Jaun ersetzte man den steilen Gastlosen-Schleplift durch eine komfortable 4-CLD. In Schwarzsee wurden zwei parallele Schleplifte abgetragen und deren Stationsgebäude für die Sesselbahn umgebaut. In Charmey wich ein Schleplift aus dem Jahr 1962 einer neuen 4-CLD (großes Bild).

Der Bau war wegen der geologischen Verhältnisse besonders schwierig. Aber Garaventa erledigte alles zur allgemeinen Zufriedenheit.



Felix Aeby war von 2007 bis April 2011 Verwaltungsratspräsident der Skilift Jaun

AG. Als die Finanzierung gesichert und die Bauarbeiten an der Sesselbahn weitgehend beendet waren, gab er diese Funktion ab. Als Mitglied des Verwaltungsrates, wird er noch die Bauabrechnung fertigstellen. Garaventa, versichert er, sei seriös, termintreu, führend in Bezug auf die Elektromechanik, verfüge über hervorragende Kenntnisse was Bauleistungen betreffe (Betonarbeiten, Stahlbauten, Holzabdeckungen) und habe kompetente Mitarbeiter.



Beste Laune bei der Eröffnung der 4-CLD Riggisalp-Kaiseregg im Skigebiet Schwarzsee (von links): Philipp Menoud, Verwaltungsratspräsident der Freiburger Seilbahnen AG, Erich Brühlhart, Geschäftsführer Kaisereggbahnen Schwarzsee AG, Dr. Beat Vonlanthen, Regierungsrat Kanton Freiburg, und Felix Bürdel, VR-Präsident Kaisereggbahnen Schwarzsee AG. Die Freiburger Seilbahnen AG bildete mit Garaventa eine ARGE, deren Aufgabe der Bau der Bahnen ist.

Die kuppelbare 4er-Sesselbahn in Schwarzsee wirkt durch ihr Farbkonzept sehr elegant. Die Stationen sind anthrazitfarben, Dachrinnen und Einfahrtstrompeten im selben Blau wie die Sitzpolster der Sessel. Da auch die benachbarten Skiliftgebäude optisch aufeinander abgestimmt wurden, entstand ein harmonisches Gesamtbild.

	4-CLD Gastlosen, Jaun	4-CLD Riggisalp- Kaiseregg, Schwarzsee	4-CLD La Scie- Vounetse, Charmey
Förderleistung P/h	1.400	1.500	1.400
Fahrzeit min	5,9	4,4	6,0
Fahrgeschwindigkeit m/s	5,0	5,0	5,0
Sessel	68	55	72
Intervall s	10,3	9,6	10,3
Schräge Länge m	1.624	1.223	1.739
Höhe Bergstation m	1.571	1.748	1.622
Höhenunterschied m	547	394	443
Stützen	13	10	15
Antrieb	Berg	Tal	Berg
Abspannung	Tal	Tal	Tal

Skifahren am Apennin



In den bis zu 2.500 m hohen Sibillinischen Bergen, auf halbem Weg zwischen Ancona und Perugia, installierte Doppelmayr die erste kuppelbare Sesselbahn der mittelitalienischen Region Marken.

Die neue Sesselbahn ersetzt einen Einer-Sessellift, der in rund 80m Entfernung parallel verlief. Die Fahrzeit halbiert sich beinahe. Die Sesselgaragierung erfolgt manuell in der Talstation: 48 Sessel sind direkt in der Station, 30 in einem seitlich angebauten, überdachten Abstellgleis untergebracht. Doppelmayr war als Generalunternehmer auch für Erdbewegungen und Bauarbeiten verantwortlich. Die Anlage konnte bereits vor Weihnachten übergeben werden; vertragsmäßig vorgesehen war der 14. Jänner.



Das Skigebiet Marken ist eines der beliebtesten in Italien, verkehrsmäßig gut erreichbar und verfügt über eine gut ausgebaute touristische Ganzjahres-Infrastruktur. Von den fünf Aufstiegshilfen sind die beiden Doppelmayr-Bahnen aus den Jahren 2006 (4-CLF) und 2011 (4-CLD) die modernsten; ansonsten gibt es noch einen Doppelsessellift, Schlepplifte und einen Förderteppich.

In der Gemeindeverwaltung betont man die Bedeutung des Skigebiets als Wirtschaftsmotor für die Region. Dies rechtfertigt auch die großen Investitionen in Lifte und Pisten.

Die neue Seilbahn wird übrigens auch im Sommer Touristen ins Wandergebiet am Monte Bove Sud bringen.

Wildromantische Landschaft in alter Kulturregion

Das Skigebiet befindet sich in Frontignano di Ussita, noch in der Provinz Macerata aber schon hart an der Grenze zu Umbrien, mitten im Nationalpark der Monti Sibillini. Die Gemeinde gilt als eine der schönsten Ortschaften des Apennins. Hier, in einer Region mit großer kultureller Tradition – von hier stammen der Komponist Gioacchino Rossini (u.a. Oper „Der Barbier von Sevilla“), der berühmte Maler Raffael (1423 – 1520), und hier wur-

de der Stauferkönig Friedrich II geboren (1194 in Jesi bei Ancona) blühen sowohl Kultur- als auch Erholungstourismus.

Für Frontignano und die Nachbargemeinden aber ist der Wintertourismus eine der wichtigsten Einnahmequellen. Ihr Skigebiet ist über die Grenzen der Provinzen Umbrien und Marken hinaus bestens bekannt und sehr beliebt. Es verfügt über insgesamt 14 km Pisten; seine Seilbahnen erschließen und verbinden die beiden Skihänge „Saliere“ und „Canalone“ am Monte Bove Sud (2.196 m) mit jeweils vier Liften.

4-CLD Lo Schiancio – Le Saliere

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	3,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	78
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.073 m
Höhe Bergstation	1.552 m
Höhenunterschied	215 m
Stützen	10
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Mehr Förderleistung am Grand Tourmalet

**Im Skigebiet
La Mongie-Barèges, dem
größten in den Pyrenäen,
ersetzte Doppelmayr
eine 4er-Kabinenbahn
durch die moderne 6er-
Sesselbahn Pourteilh.**

La Mongie im französischen Departement Hautes-Pyrénées liegt auf 1.800m Seehöhe, ca. 400 Höhenmeter unterhalb der Pashöhe des von der Tour de France her sehr bekannten Col du Tourmalet. Der höchste Punkt des Skigebiets liegt auf 2.500m. Das Gebiet hat 40 Liftanlagen und 80 km präparierte Pisten.

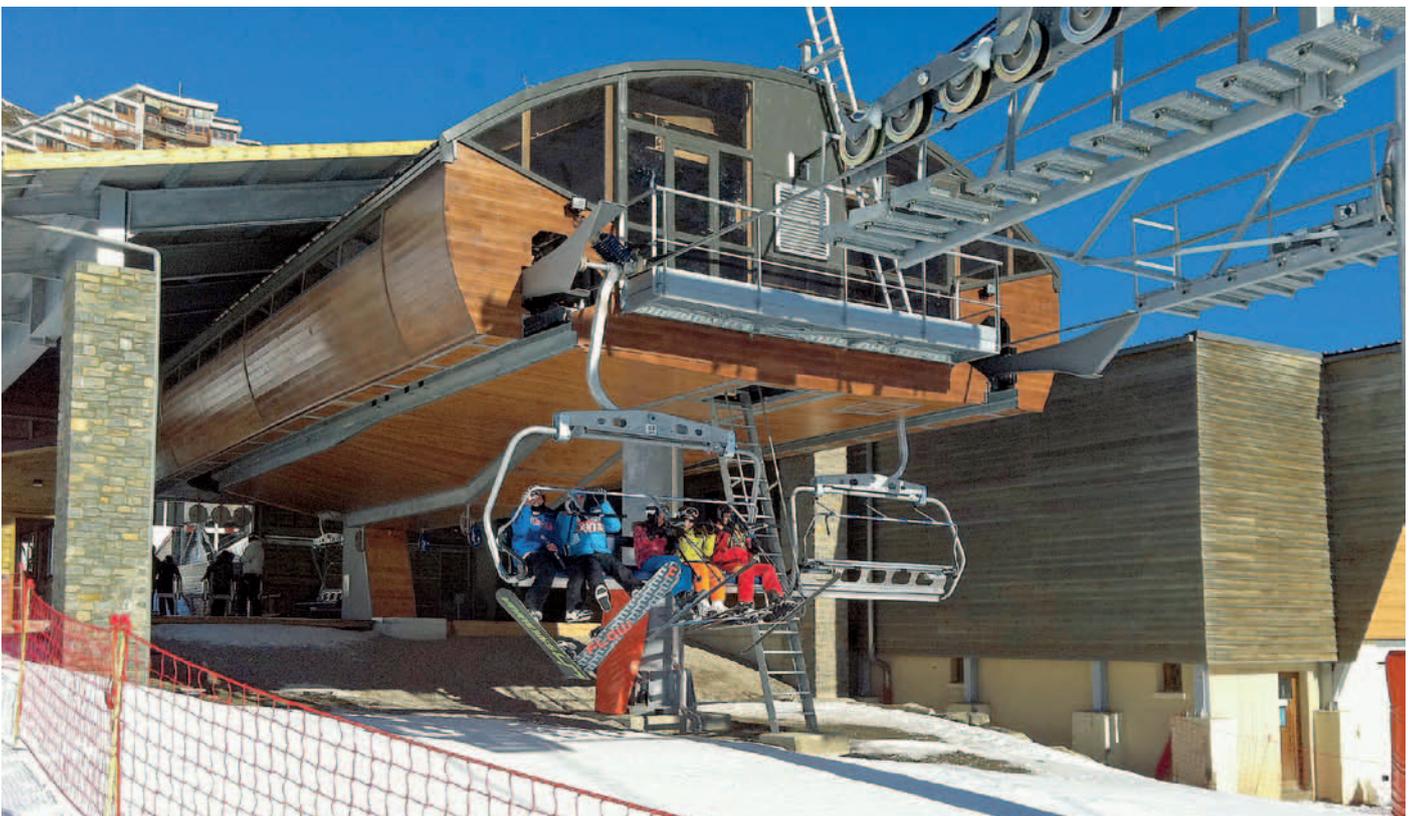
Doppelmayr ersetzte hier eine 4er-Gondelbahn aus dem Jahr 1969 durch die weit leistungsfähigere 6-CLD. Es ist beabsichtigt, im Sommer 2012 das Pistenangebot auszuweiten und ein Beschneigungssystem zu installieren.

6-CLD Pourteilh

Förderleistung	2.600 P/h
Fahrzeit	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	74
Intervall	8,3 s
Schräge Länge	1.451 m
Höhenunterschied	450 m
Stützen	16
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



*Bernard Malus,
Directeur de la Station
Grand Tourmalet; „Die
Doppelmayr-Leute
waren immer da, wenn
sie gebraucht wurden!“*



Die neue 6-CLD Pourteilh erschließt ein sehr beliebtes Areal des Pyrenäen-Skigebiets La Mongie-Barèges. Sie ist die einzige kuppelbare Anlage, die 2011 in den Pyrenäen gebaut wurde.



Zwei neue Bahnen für Valmorel

Doppelmayr installierte im Skigebiet Valmorel in den französischen Alpen zwei neue Bahnen: Die Gondelbahn „Pierrafort“ und die 6-CLD „Morel“.

Im Skigebiet von Valmorel wurden in diesem Jahr die größten Investitionen aller Skigebiete Frankreichs getätigt, denn es wurde auch ein Club Med (für 1.000 Gäste) und eine Anlage der Luxus-Hotelkette Pierre & Vacances Premium gebaut.

Vom neuen Club Med auf die Piste

Das 3.600ha große Skigebiet liegt zwischen 1.400m und 2.800m, verfügt über 152 Pistenkilometer und 46 Seilbahnen. Die 8-MGD Pierrafort ersetzt

eine alte Kleinkabinenbahn aus dem Jahr 1981. Während die Bergstation bestehen blieb, wurde die Talstation neu gebaut, um einen raschen Zugang vom Club Med auf die Pisten zu gewährleisten. In die Bergstation wurde der Bahnhof integriert.

Die Gondeln der Pierrafort-Bahn können wahlweise für acht Sitz- oder zehn Stehplätze eingerichtet werden.

Die kuppelbare 6er-Sesselbahn Morel ist eine Neuinstallation. Sie verbessert auch die Verbindung von Valmorel mit dem benachbarten Skigebiet Saint François Longchamp.



Directeur Antoine Bellet hebt die noch schnellere und komfortablere Verbindung durch die beiden Bahnen ins Kerngebiet hervor.

8(10)-MGD Pierrafort

Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	6,3 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Kabinen	63
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.895 m
Höhenunterschied	475 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

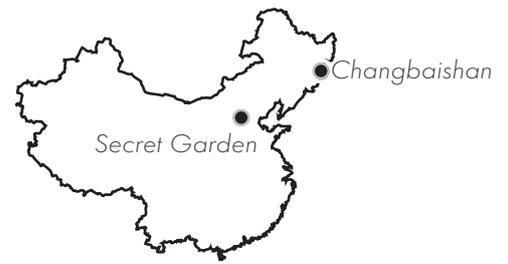
6-CLD Morel

Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	6,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,3 m/s
Sessel	98
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	1.744 m
Höhenunterschied	381 m
Stützen	14
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Valmorel im Département Savoien ist in eine der bedeutendsten Skiregionen Frankreichs eingebettet.

Chinas Skiresorts im Aufschwung



Der Skisport gewinnt in China an Bedeutung. 2011 übergab Doppelmayr Bahnen in Changbaishan International Ski Center und im Genting Resort Secret Garden. Beide Resorts werden derzeit als Skigebiete aus- bzw. aufgebaut.

Die Changbaishan-Berge an der Grenze zu Nordkorea stehen zum Großteil unter Naturschutz. Es gibt zwei Skigebiete, eines davon, das kleinere, ältere (zwei Pisten mit insgesamt 3 km Länge, ein Schlepplift) liegt direkt an der nordkoreanischen Grenze, mit dem für die Koreaner heiligen Baitou (2.750 m), einem erloschenen Vulkan.

Ausländische Investoren

Das neue Changbaishan International Ski Center ist eine Investition von sechs Financiers unter der Führung der Wanda-Gruppe. Es liegt zwischen 1.000 m und 1.200 m ü.d.M., hat eine Fläche von knapp 19 km² und 40 Skipisten mit insgesamt 40 km Länge. Erschlossen wird es unter anderem von drei kuppelbaren 6er-Sesselbahnen von Doppelmayr.

Doppelmayr lieferte die Anlagen schlüsselfertig. Alle Anlagen zusammen befördern stündlich 8.000 Skifahrer. Es

gibt sechs Hotels und Apartmenthäuser mit 3.000 Zimmern aller Qualitätsklassen. Die Eröffnung des Skigebietes ist für die Saison 2012/13 geplant.

Genting Resort Secret Garden, 250 km nordwestlich von Peking wird von der malaysischen Genting-Investment-Gruppe errichtet. In der ersten Realisierungsphase sind 13 Pisten, drei Seilbahnen, eine 6/8er-Kombibahn sowie zwei kuppelbare 4er-Sesselbahnen mit Bubbels und Sitzheizung vorgesehen. All diese Systeme werden von Doppelmayr geliefert. Die beiden 4-CLD waren pünktlich zur Eröffnung des Skiresorts im Jänner 2012 fertig; die Fertigstellung der Kombibahn ist für Juli 2012 vorgesehen.

Die international angesehene Zeitung China Daily berichtete, dass das ganze Resort (welches auch Golf und Themenparks haben wird) 2.500 Hotelbetten bekommen soll. In Bau sind derzeit ein 500-Betten-Hotel sowie mehrere Restaurants und Bars.



Genting Resort Secret Garden

Die Zahl der Skifahrer in China schätzt man auf 1 bis 5 Mio., Tendenz stark steigend.

		Changbaishan			Genting Resort Secret Garden		
		6-CLD-B Lift E	6-CLD-B-S Lift F	6-CLD-B Lift L	6/8-CGD-B-S Lift 1	4-CLD-B-S Lift 5	4-CLD-B-S Lift 6
Förderleistung	P/h	1.820	1.800	1.630	2.400	2.025	2.220
Fahrzeit	min	3,2	3,7	4,4	7,1	2,2	4,2
Fahrgeschwindigkeit	m/s	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Fahrzeuge		33	38	41	41+41	37	78
Intervall	s	11,9	12,0	13,3	10,5	7,1	6,5
Schräge Länge	m	848	1.016	1.220	1.865	551	1.156
Höhenunterschied	m	175	122	327	395	70	280
Höhe Bergstation	m	1.042	989	1.210	2.105	1.828	2.105
Stützen		9	8	9	15	6	11
Antrieb		Tal	Tal	Tal	Tal	Tal	Tal
Abspannung		Tal	Tal	Tal	Tal	Tal	Tal



An der Eröffnungsfeier im Genting Resort Secret Garden nahm der Chairman und CEO der Genting Investment- und Management-Gruppe,

Tan Sri Lim Kok Thay, teil. Die Genting-Gruppe erzielte 2011 einen Umsatz von 31 Mrd. US-Dollar. Secret Garden ist das erste Ski-Resort der Gruppe; weitere sollen folgen.

Der öffentliche Zubringerverkehr wird ausgebaut

Noch ist Secret Garden von Peking nur über die Autobahn gut erreichbar. Aber das wird sich 2012 ändern, wenn die

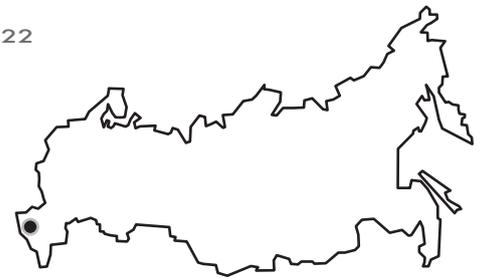
Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn von Peking nach Urumtschi eröffnet wird. Deren erste Station ist Zhangjiakou, von wo man per Shuttle-Bus in 20 Minuten ins Resort kommt. Die Anreise von Peking dauert dann nur noch etwas mehr als

eine Stunde. (Heute braucht man dafür mit dem Auto drei Stunden.) Außerdem soll ein nahe gelegener Militärflugplatz für Zivilflugzeuge geöffnet werden, wodurch man sich einen starken Zustrom von ausländischen Touristen erhofft.



Es gibt ca ein Dutzend Skigebiete. Die meisten befinden sich im Nordosten des Landes.

Changbaishan



Olympia: Rosa Khutor im Plan

In Rosa Khutor werden die Alpinbewerbe der Olympischen Spiele 2014 ausgetragen. Derzeit laufen vier Doppelmayr-Bahnen in Rosa Khutor. Bis zur Eröffnung der Winterolympiade dürften es rund 20 werden. Das eindrucksvollste System davon ist eine dreiteilige Gondelbahn.

Die neue Gondelbahnverbindung besteht aus drei voneinander unabhängigen Teilstrecken: Die Talstation (Lift A) liegt unweit der Ortschaft Krasnaya Polyana (560m Seehöhe). Von dort geht es mit Lift B auf das Rosa-Khutor-Plateau (1.000m) zum Olympischen Dorf. Schließlich gelangt man mit Lift C auf den Berg Aibga (2.328 m)¹. Lift C hat eine Mittelstation mit einem Ausstieg für Bergfahrer. Sie wird einerseits von Skifahrern genützt, denen die obersten Pisten zu steil sind, und andererseits von Rennläufern, weil sich in der Nähe der Startpunkt einer Wettkampfpiste befindet; diese Piste führt direkt ins Skistadion beim Olympischen Dorf. Sie wird bereits für Europa-Cup-Rennen verwendet.

nen Tunnel zum Lift B (und anderen Pisten und Bahnen) fahren.

Ein sehr nachhaltiges Projekt

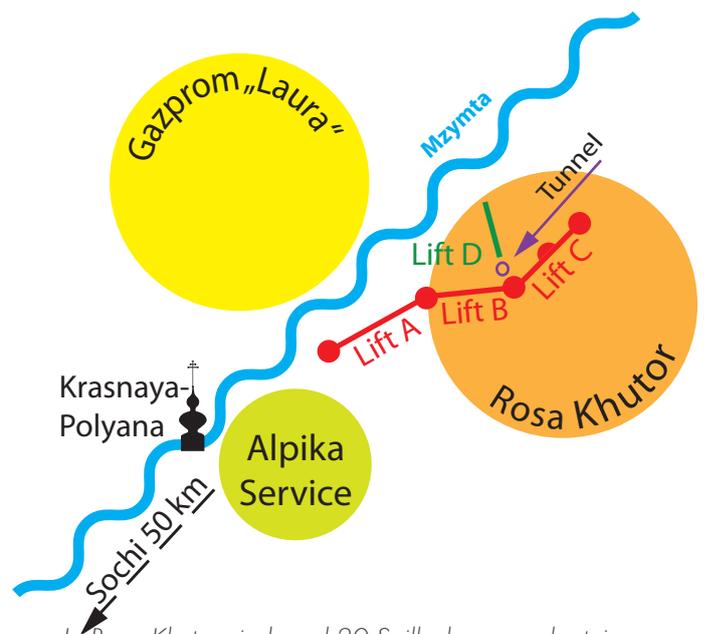
Rosa Khutor ist ein junges Resort-Projekt, mit dessen Erschließung man schon 2003, also einige Jahre vor der Bewerbung Russlands um die Olympischen Winterspiele begonnen hatte. Die Krasnodar-Region wird nämlich von tausenden Sommergästen der Schwarzmeer-Küste um Sochi besucht. Grund: In Russland gibt es nicht viele hohe Berge, noch dazu in einer verkehrsmäßig gut erschlossenen Region. Es machte daher schon damals Sinn, die wenigen und dazu noch überfrequentierten Sessellifte durch moderne Bahnen zu entlasten.

Erste Doppelmayr-Bahn ging vor einem Jahr in Betrieb. Weitere werden folgen

¹ Die Stationen von Lift A und Lift B liegen eng nebeneinander. Die Bergstation von Lift B und die Talstation von Lift C haben ein gemeinsames Bahnhofsgebäude.

Schon im Winter 2010/11 ging die 6er-Sesselbahn Lift D in Betrieb, welche im Olympischen Dorf ihren Ausgang nimmt. Von dieser Station kann man durch ei-

Skiregion Krasnaya-Polyana



In Rosa Khutor sind rund 20 Seilbahnen geplant, in den unmittelbar benachbarten Ganzjahres-Resorts „OAO Gazprom Skitourism Center“ (auch bekannt unter der Bezeichnung „Laura“) und Alpika Service werden zur Zeit der Olympischen Spiele ebenfalls rund 20 Lifte und Seilbahnen in Betrieb sein. Alle 40 Bahnen kommen von Doppelmayr.

Rosa Khutor	8-MGD		6-CLD	
	Lift A	Lift B	Lift C	Lift D
Förderleistung P/h	2.800	2.400	2.400	3.000
Fahrzeit in min	7,5	5,3	8,5	5,0
Fahrgeschw. m/s	6,0	6,0	6,0	5,0
Gondeln/Sessel	87	53	80	82
Intervall in s	11,6	12,0	12,0	7,2
Schräge Länge m	2.341	1.541	2.370	1.379
Höhe Bergstation m	1.666	1.349	2.328	1.360
Höhenunterschied m	606	183	979	420
Stützen	18	10	19	13
Antrieb	Berg	Berg	Berg	Berg
Abspannung	Tal	Tal	Tal	Tal

Spaß mit Skippy

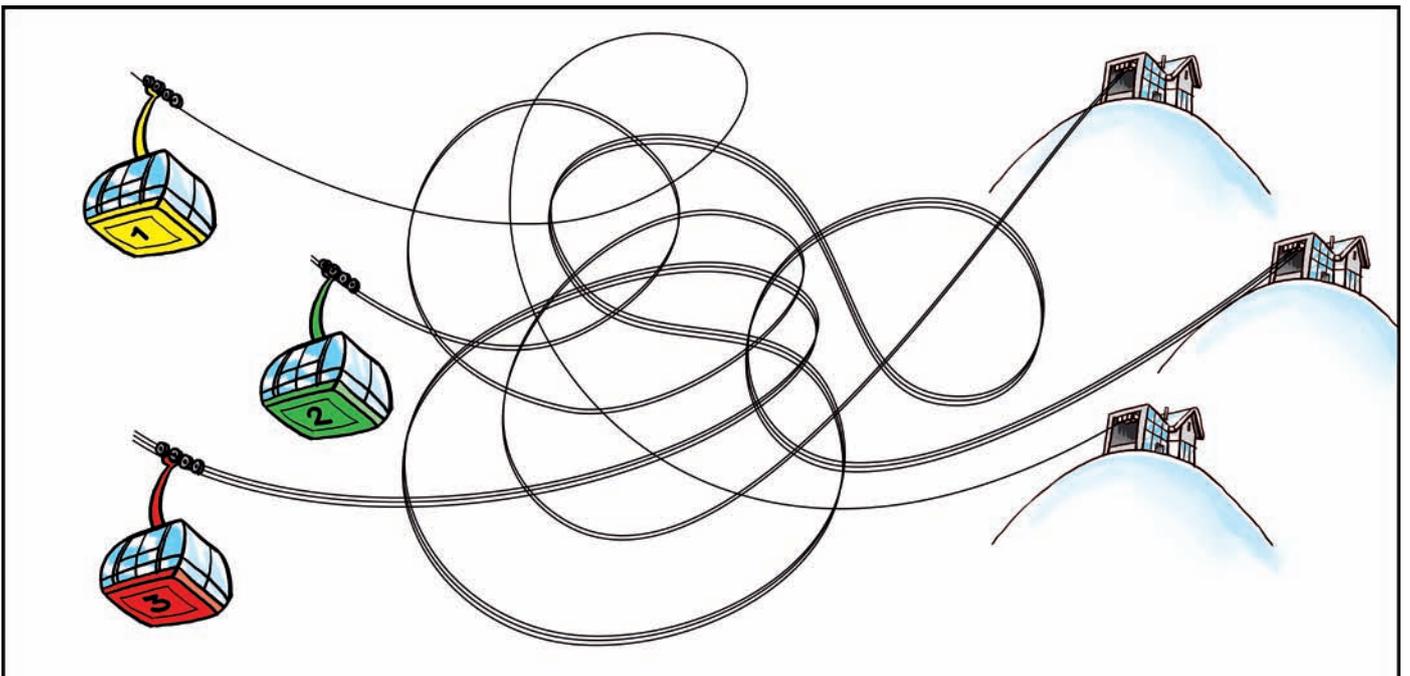


Hallo Kinder!

Da bin ich wieder, euer Skippy!
Und ihr glaubt nicht, wo ich heuer Skiurlaub mache!
In Whistler Mountain in Kanada. Denn hier gibt es
eine Seilbahn, die gleich zwei Weltrekorde geschafft
hat! Weil sie mit drei Seilen fährt, braucht sie über
drei Kilometer keine Stütze, und sie
überquert dabei eine Schlucht,
die **436 m** tief ist!



Rätsel: Welche von diesen Seilbahnen ist die längste?



Gewinnspiel:

Schickt eure Lösung an Skippy und gewinnt! Unter den Einsendern werden 3 original Doppelmayr-Rucksäcke verlost.
Schickt euren Lösungsvorschlag einfach per Email an: skippy@doppelmayr.com

Fast 6 Mio. Seilbahnfahrten über den Rhein

5,9 Mio. Besucher – Erwachsene, Kinder, Rollstuhlfahrer – beförderte die Doppelmayr-3S-Bahn an den 185 Öffnungstagen der Bundesgartenschau 2011 in der Rhein-Main-Metropole Koblenz. Sie waren begeistert. Begeistert waren auch die BUGA-Verantwortlichen und die Landespolitiker. So hob Ministerpräsident Kurt Beck die nachhaltigen Effekte für die Stadtentwicklung hervor. „Die positiven Veränderungen werden Jahrzehnte überdauern“, sagte er, und: „Der grandiose Erfolg hier in Koblenz ist lebendige Bestätigung für unser Handeln“. Dem schloss sich der Koblenzer Oberbürgermeister und BUGA-Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Joachim Hofmann-Göttig an: „2011 – Das war unser Sommer, das werden wir noch in Jahren sagen. Koblenz ist verwandelt – durch die BUGA, für die BUGA und für die Zeit danach“ – Und zu diesem Erfolg trug zu einem wesentlichen Teil die Seilbahn bei.



Gewinnspiel

Die richtige Antwort des Gewinnspiels der Ausgabe 185/September 2011 war: „Themse“. Die Gewinner sind: Erich Buchner, St. Veit a/d Glan (Österreich), Katharina von Gunten (Schweiz) Thun, Ernst Moser, Wolfurt (Österreich). Wir gratulieren herzlich!

Doppelmayr auf der Interlavex, Slowakei

Auf der Interlavex (Fachtagung mit Ausstellungsbereich des slowakischen Fachverbandes für Seilbahnen) in Liptovsky Mikulas war der informative Doppelmayr-Stand gut besucht.



Internationale Behördenvertreter in Wolfurt

Am 27. September informierten sich die Teilnehmer der 61sten ITTAB-Tagung 2011 (Internationale Tagung der Technischen Aufsichtsbehörden) bei Doppelmayr über den aktuellen Stand der Technik im Seilbahnbau. Die Tagung wurde diesmal von Österreich unter der Federführung von Dr. Peter Sedivy, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), ausgerichtet.



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