

April 2012
Nr. 187 • 37. Jahrgang

wir



Gruppenbahn „Le Transit“, Kanada, als Zubringer von der Bahnstation zur 8-MGD Massif-Express, die ins eigentliche Skigebiet führt. Seite 12



Was zählt ist Zuverlässigkeit

Gen.-Dir. Daniel Touffait, Skigebiet Val Cenis-Vanoise, schätzt Doppelmayr. S 4-5

Neue Doppelmayr-Bahnen in der Romandie

Schweiz: Verbier und Les Crosets mit modernen 6er-Sesselbahnen. S 6-9

10-MGD am Hintertuxer Gletscher, Tirol

Besondere Stationskonstruktion verhindert Hektik beim Ein- und Aussteigen. S 14

Erlebnisfahrt auf den Monte Rosa

Hochmoderne Pendelbahn in Breuil-Cervinia. S 20

Ausbau des Skigebietes Kayseri in Zentralanatolien

6 Bahnen ziehen Gäste aus der ganzen Türkei und Westeuropa an. S 26

In China zählt Qualität

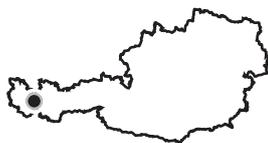
Gondelbahn in Jizushan und Standseilbahn in Nanshan. S 28

Doppelmayr baute in Livigno die erste Sesselbahn Italiens mit blauen Sesseln. S 22

 **Doppelmayr®**

Kombibahn Weibermahd: mehr Komfort, hohe Leistung

Bei der Kombibahn „Weibermahd“ im Skigebiet Lech am Arlberg kann man zwischen achtsitzigen Komfortsesseln und Zehnerkabinen wählen. Auf zwei achtsitzige Bubbles mit mittiger Fußauflage, folgt eine 10er-Gondel; sowohl Sessel als auch Gondeln haben beheizte Sitzflächen.



Die Kombibahn ersetzt den Vierersessellift Weibermahd. Mit dem Neubau wurden Kapazitätsengpässe beseitigt: Dank der Steigerung der Förderkapazität um „die Leistung eines guten Doppelsessellifts“ (Michael Manhart, Geschäftsführer der Skilifte Lech) gibt es keine Wartezeiten mehr. Die Gondeln sind mit außen angebrachten Skiköchern versehen. Die Bergstation wurde etwas nach oben verlegt; das erleichtert den Zugang in den Kernbereich des Lecher Skigebietes.



GF Michael Manhart ist mit der Leistung der neuen Kombibahn sehr zufrieden

Dreh- und Angelpunkt

Die Stationen sind bereits für die Seilbahnverbindung mit dem Skigebiet Schröcken-Warth vorbereitet. Wenn es so weit ist, sollen die Gondeln weiter geleitet, die Sessel aber zurückgeführt werden.

8/10-CGD Weibermahd

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 3.900 P/h |
| Fahrzeit | 3,0 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 5,0 m/s |
| Sessel/Kabinen | 30/20 |
| Intervall | 8,0 s |
| Schräge Länge | 770 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 1.922 m |
| Höhenunterschied | 137 m |
| Stützen | 10 |
| Antrieb | Berg |
| Abspannung | Tal |

Die Bahn wird sehr gut angenommen. Wer's gemütlich nehmen will, bevorzugt die Gondeln, sportliche Fahrer schätzen die Achtersessel.





Innovationskraft zeigen

2011 realisierte die Doppelmayr/Garaventa Gruppe über 100 Seilbahnprojekte. Kundenspezifische Lösungen, die neue Ideen und Techniken voraussetzten, prägten unsere Projekte. Dafür leisten wir viel Entwicklungsarbeit, die letztendlich allen Kunden zu Gute kommt.

Neue richtungsweisende Projekte sind bereits in Arbeit, etwa der Cable Liner Shuttle in der San Francisco Bay Area, die 10-MGD „Emirates Air Line“ in London, ferner eine technisch sehr anspruchsvolle Pendelbahn im Mont-Blanc-Massiv oder die Pendelbahnen auf das Stanserhorn (Schweiz) mit der Cabrio®-Kabine, eine Weltneuheit.

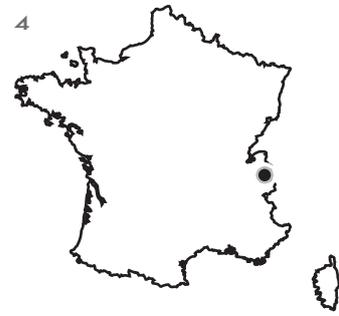
Die SAM 2012 in Grenoble bietet uns Gelegenheit, unsere Stärken zu präsentieren. Wir zeigen insbesondere

- technische Neuheiten,
- stellen unsere Stärken bei der Planung und Installation von Seilbahnsystemen dar und
- belegen die zuverlässige, reaktions-schnelle Nachbetreuung und Schulung des technischen Personals vor Ort und in den Trainingszentren von Doppelmayr.

Doppelmayr ist in der Lage, alle gängigen Seilbahnanlagen in angemessener Zeit und hoher Qualität zu liefern und zu betreuen. In den letzten Jahren installierten wir vom kleinen Sessellift über komfortable Sesselbahnen mit Bubbles und Sitzheizung bis hin zur High-Speed-Gondelbahn und zur Pendelbahn alles aus der tiefen Produkte-Palette unseres Unternehmens.

Wir wollen die besten Seilbahnen der Welt bauen. Die Wünsche und Erwartungen unserer Kunden sowie unsere Kompetenz und unser Kooperationsvermögen sind der Schlüssel dafür.

Michael Doppelmayr



„Wir Seilbahner wollen zuverlässigen Rundum-Service“

Das Skigebiet von Val Cenis-Vanoise zählt zu den bedeutendsten Kunden Doppelmayrs in Frankreich. Generaldirektor des Skigebiets ist Daniel Touffait. Er ist ausgewiesener Doppelmayr-Fan.

Seit Ende 2008 sind die Skigebiete Val Cenis und Termignon-la-Vanoise miteinander verbunden, wodurch eine neue, imposante Skiregion entstand: Val Cenis-Vanoise¹. Fast die Hälfte der 26 Seilbahnen ist von Doppelmayr.

640.000 Skipässe pro Jahr

Die Gästezahlen von Val Cenis-Vanoise sind beeindruckend: 640.000 Skipass-Besitzer pro Jahr, wovon 85 Prozent in der Region übernachten und der überwiegende Teil Inländer sind. Nur 15 Prozent der Gäste kommen nicht aus Frankreich; sie sind zumeist aus Belgien und Holland.

¹In Savoyen an der Grenze zu Italien. 55 Pisten mit einer Gesamtlänge von 125 km; 1.300 m bis 2.800 m Seehöhe.

Für Generaldirektor Touffait (Bild) sind die Hauptanforderungen, die ein Seilbahnhersteller aus Sicht des Betreibers erfüllen muss, folgende:



- Er darf sich nicht damit begnügen, eine Seilbahn zu verkaufen und dann die Geschäftsbeziehung beenden.
- Er muss sich für die gesamte Lebensdauer der Anlage zur Verfügung halten.

Diesen Vorstellungen entspräche Doppelmayr voll und ganz: „Ein Doppelmayr-Kunde gehört zur Doppelmayr-Familie. Doppelmayr ist immer für ihn da.“ Natürlich müssten auch die Anlagen



zuverlässig sein und auch unter extremen Bedingungen betrieben werden können. Auch das treffe auf Doppelmayr-Systeme zu. „Sie springen selbst dann an, wenn sie nachts vereisen.“

Eisenhand mit Samthandschuhen

Sehr vorteilhaft sei auch die geografische Nähe von Val Cenis zum Sitz von Doppelmayr-France: „Der Firmensitz von Doppelmayr-France ist nur 25 Kilometer entfernt, wodurch Ersatzteillieferungen und eine allfällig notwendige Unterstützung rasch zur Stelle sind.“ Auch die Schulung des Bedienungspersonals vor Ort, wie sie insbesondere bei Neuanlagen erwünscht ist, sei sehr gut. Und noch etwas schätze er, Touffait, besonders: „Die Doppelmayr-Leute packen ohne zu zögern zu. Doppelmayr-France, das ist

österreichischer Einsatzwille auf französische Art.“ Monsieur Touffait bringt einen bildhaften Vergleich: „Das ist wie eine eiserne Hand in einem Samthandschuh!“

Seilbahnen sind Imageträger

Gute Seilbahnen zählen zu den besten Werbeargumenten eines Skigebietes: „Ein wirklich zufriedener Kunde ist einer, der während der Fahrt gar nicht erst daran denkt, dass er fährt und sich schon auf die Abfahrt freut. Eine gute Seilbahn ist die, von der ich weiß, dass sie stets zuverlässig funktioniert.“ Und weiter: „Alle unsere neuen Anlagen erlauben uns eine schnelle Reaktion auf die aktuelle Beförderungsnachfrage. Heutzutage sind bis zu 11.000 Personen je Stunde auf unseren Pisten, aber wir könnten stündlich bis zu 35.000 Personen transportieren.“

Innovativ und sicherheitsbewusst

Doch sei Doppelmayr nicht bloß innovativ, sondern auch in höchstem Maße sicherheitsbewusst. Als Beispiel führt Monsieur Touffait die Anstrengung Doppelmayrs bei der Kinderbeförderung an: „Nehmen wir unsere kuppelbare 6er-Sesselbahn ‚SKIPPY‘. Das freut kinderreiche Familien und Skischulen.“

Bei so viel Zufriedenheit sei es kein Wunder „dass wir schon so viele Projekte mit Doppelmayr verwirklicht haben – und wohl auch noch viele realisieren werden: Seit 2000 installierten wir 15 Seilbahnen. Davon sind 11 von Doppelmayr.“ Dies sei wohl der beste Beweis seiner großen Zufriedenheit mit der Firma Doppelmayr, die „nicht einfach nur das macht, was wir verlangen, sondern auch aktiv mit und für uns nach den besten Lösungen sucht.“



In Val Cenis-Vanoise laufen derzeit 11 Doppelmayr-Bahnen – zur höchsten Zufriedenheit der Skifahrer, wie Gen-Dir. Daniel Touffait versichert: 6-CLD Ramasse, 4-CLF Prénovel, 8/10-MGD Val Cenis le Haut, 6-CLD Arcelle, 6-CLD Turra, SL Madeleine, SL Buffa, 6-CLD Colomba, SL Pont Noir, SL Saint Pierre, SL Les Sablons.



Verbier: Aus zwei mach eins



Im Skigebiet Verbier ersetzt seit dem Winter 2011/12 die moderne kuppelbare 6er-Sesselbahn Mayentset – Tête des Ruinettes zwei veraltete Sessellifte.

Verbier ist Kern der Skiregion 4 Vallées. Höchster Punkt des Skigebiets ist der Mont Fort (3.330m ü.d.M.). Damit ist Verbier nach Zermatt und Saas-Fee das dritthöchste Skigebiet der Schweiz.

Die neue 6-CLD-B ersetzt zwei alte Lifte aus den Jahren 1970 bzw. 1985. Die Standorte der Talstation des 2-CLF Mayentset und der Bergstation des 2-CLF Combe 1 blieben gleich, Linienführung und Gebäude sind neu. Die alten Stationen und Trassen wurden abgetragen. Die Sessel haben je Sitzplatz eine mittig angeordnete Fußauflage und sind manuell zu schließen; der Schließbügel wird

durch die abgestützten Skier fixiert.

Bessere Anbindung an die französischen Nachbarn

Mit der neuen Bahn wird nicht nur die Attraktivität dieses Teils des Skigebietes angehoben, sondern auch die erste Etappe einer neuen Verbindung zwischen den Pisten von Verbier und La Tzoumaz-Les Savoleyres realisiert.

Weitere wichtige Gründe für den Entschluss, eine schnelle 6er-Sesselbahn mit Bubbles zu bauen, waren

- der Wunsch nach hoher Förderleistung bei



Neuer Schwung durch die neue Bahn: An Spitzentagen werden hier weit mehr als 10.000 Skifahrer gezählt, das sind deutlich mehr als die beiden ersetzten Sessellifte beförderten.

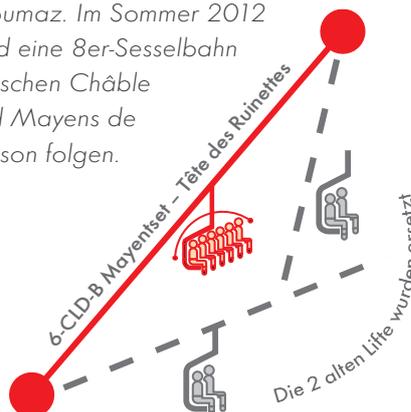
- gleichzeitig größtmöglicher Sicherheit und bestem Komfort.

Dazu Direktor Eric-A. Balet von der Télérévier SA: „Die Bahn verläuft in der ersten Tageshälfte im Schatten, und zu dieser Zeit ist es im Winter doch recht frisch. Bubbles sind dann für die Passagiere sehr angenehm!“

Glasfassade wirkt luftig-leicht

Die Seitenwände der Talstation wurde in Absprache mit der kantonalen Baubehörde, der Commission cantonale des constructions, erarbeitet und wirkt dank ihrer Glasfassaden bemerkenswert leicht.

Erstmals in der Schweiz: 6er-Bubble mit manuell zu betätigenden Schließbügeln, Sitzteilern und mittigen Fußauflagen. Diese Fußauflagen werden von Skifahrern sehr begrüßt. Eine Nachrüstung ist bei mehreren Sesselmodellen möglich. Verbier ist ein überzeugter Garaventa-Kunde: 2006 installierte Garaventa die 6-CLD Atlas, eine fast gleich lange Bahn, vor drei Jahren die 8-MGD Tzoumaz. Im Sommer 2012 wird eine 8er-Sessellift zwischen Châble und Mayens de Bruson folgen.



Direktor Eric-A. Balet, Télérévier SA: „Wir haben beste Erfahrungen mit Garaventa.“

6-CLD-B Mayentset-Tête des Ruinettes

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 2.400 p/h |
| Fahrzeit | 5,3 min |
| Fahrtgeschwindigkeit | 5,0 m/s |
| Sessel | 48 |
| Intervall | 9,0 s |
| Schräge Länge | 640 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 2.256 m |
| Höhenunterschied | 520 m |
| Stützen | 13 |
| Antrieb | Berg |
| Abspannung | Tal |

Verdoppelung der Benutzerfrequenz



Auf der Schweizer Seite des grenzübergreifenden Skigebiets Portes du Soleil ging in diesem Winter die 6-CLD Les Crosets-Grand Conche in Betrieb.

Das Dorf Les Crosets liegt im Schweizer Kanton Wallis, etwa eine Autostunde von Genf entfernt. Portes du Soleil ist eines der größten Skigebiete der Welt.

Die neue Sesselbahn ersetzt einen Doppelsessellift Baujahr 1980 sowie einen Schleplift, der parallel bis etwa zur Hälfte der Sesselliftrasse geführt wurde und einen besonders familienfreundlichen Pistenabschnitt erschloss.

Mittelstation erschließt Familien-Piste

Die Talstation liegt in einem Kessel, von dem aus noch zwei andere Seilbahnen ihren Anfang nehmen. Die Mittelstation mit bergseitigem Ausstieg erleichtert den Zugang zu dem sehr familienfreundlichen unteren Pistenabschnitt; der oberste Teil der Piste ist steiler und wird von sportlichen Skifahrern geschätzt.

Übrigens hatte auch der abgetragene Sessellift eine Mittelstation, aber wegen der vergleichsweise hohen Fahrgeschwindigkeit im Stationsbereich erforderte das Aussteigen doch eine gewisse Übung.

Den unteren Pistenteil erschließt parallel zur neuen Sesselbahn auch ein



Direktor Raymond Monay, Télé Champéry-Crosets Portes du Soleil: „Die neue Bahn ist mehr als doppelt so

leistungsfähig wie die beiden alten Lifte zusammen, die sie ersetzt. Dadurch wird die Verbindung zwischen den Skigebieten Les Crosets in der Schweiz und Avoriaz auf der französischen Seite des Berges entscheidend attraktiver.“

Schleplift. In der Talstation erleichtert ein höhenverstellbares Förderband den Einstieg. Die Streckenführung blieb weitgehend unverändert, die Tal- und die Bergstation sind gänzlich neu gebaut.

Neue Komfortsessel – beliebt bei Erwachsenen und Kindern

Die Bahn ist mit neuen 6E98-FM-Sesseln ausgestattet (mittiges Fußauflagesystem und Sitzteiler). Der Schließbügel wird händisch geschlossen; er wird nicht verriegelt! Bei der Beförderung von Kindern ist es wichtig, dass der begleitende Erwachsene seine Füße richtig auf die Fußauflage stellt; dann ist der Schließbügel sicher geschlossen.



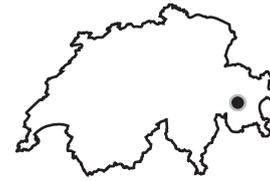
Mit der neuen Seilbahn-Talstation wurden auch die Skifahrerströme neu organisiert.

Man wechselt wie in einem Straßen-Kreisverkehr die Stationen. Die neue Bahn wurde sehr gut angenommen. Bei Télé Champéry-Crosets Portes du Soleil SA spricht man von einer Verdoppelung der Zahl der Skifahrer.

6-CLD Les Crosets – Grand Conche

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 3.000 P/h |
| Fahrzeit | 5,3 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 5,0 m/s |
| Sessel | 88 |
| Intervall | 7,2 s |
| Schräge Länge | 1.429 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 2.132 m |
| Höhenunterschied | 450 m |
| Stützen | 15 |
| Antrieb | Berg |
| Abspannung | Tal |





Diavolezza: Komfortabel auf den Gletscher

**Die altehrwürdige
Pendelbahn vom
Bernina-Pass (2.093 m)
auf die Diavolezza
(2.978 m), einem
beliebten Ganzjahres-
Tourismusgebiet, wurde
generalerneuert.**

Die Pendelbahn nahm 1956 erstmals den Betrieb auf, wurde seither mehrmals modernisiert und im Winter 2011/12 von Garaventa als Generalunternehmer gründlich erneuert.

Anspruchsvolle Hochgebirgsbaustelle

Bis zum 29. November 2011 war die alte Anlage in Betrieb. Mit ihr wurden zu den Tagesrandzeiten Teile der Bergstation transportiert. Nach ihrer Stilllegung war die Bergstation nur noch per Pistenbulli und Snowmobil erreichbar.

In die neue Bahn sind teils komplett neue Komponenten eingebaut, teils Kom-

ponenten, die entweder im Werk Goldau oder vor Ort einem Service unterzogen wurden. Alt und Neu aufeinander abzustimmen, war alles andere als einfach. Auch die Anlieferung der Kabinen war speziell: Die Kabinen wurden Ende November mit einer Spezialbewilligung über den Julier- und den Bernina-Pass angeliefert.

Das Skigebiet ist eingebettet in ein wahres Schneesportparadies, nämlich in die Skiregion Engadin-St. Moritz. In deren vier großen Skigebieten Corviglia/Piz Nair, Corvatsch, Diavolezza/Lagalb und Zuoz sowie fünf weiteren kleineren Gebieten stehen insgesamt 350 km Pisten zur Verfügung.



Die tiefgezogenen Fenster der 105-Personen-Kabinen gewähren eine ausgezeichnete Sicht auf die Viertausender Piz Palü, Bellavista und Piz Bernina. Drei elektrische Schiebetüren beschleunigen das Ein- und Aussteigen. Die Fahrgäste gehen gleichzeitig vom jeweiligen Außen- und vom Mittelperron in die Kabinen: vom Mittelperron durch eine Doppelflügeltür, von den Außenperrons durch zwei einflügelige Türen. Eine Kreuzung der Fahrgastströme wird vermieden.

*Adrian Jordan, Leiter
Technik COO,
Bergbahnen Engadin
St. Moritz AG: „Die
Arbeiten waren
anspruchsvoll, zumal es
sich um eine*



Winterbaustelle auf 3.000m Seehöhe mit sehr engem Zeitfenster handelte. Die Bahn war vom 29. November 2011 bis zum 10. Februar 2012 geschlossen. Pünktlich für´s beliebte Firn-Skifahren im Frühling war sie wieder in Betrieb.“

105-ATW Bernina-Diavolezza

| | |
|---|---------|
| Förderleistung | 630 P/h |
| Fahrzeit | 7,8 min |
| Fahrgeschw. max. | 10 m/s |
| Kabinen 105+1 P | 2 |
| Schräge Länge | 3.574 m |
| Perron Bergstation ü.d.M. | 2.978 m |
| Höhenunterschied | 882 m |
| Stützen | 4 |
| Antrieb 720 kW Nennl. | Tal |
| Spanngew. Zugseil 79t | Berg |
| Spanngewicht Tragseile 151 t je Fahrbahn | Tal |

Ein weiterer Doppelmayr-Lift im Sauerland



**Das „Skiliftkarussell“
Winterberg,
Mitteldeutschland,
bekam einen neuen
Doppelmayr-Sessellift.**

Doppelmayr ersetzte den 2er-Schlepplift Nr. 7 „Kleine Büre“ durch einen fixgeklemmten 4er-Sessellift. Die Sessel haben dank des mittigen Fußrasters eine zuverlässige Durchrutschsicherung; die Schließbügel werden manuell geschlossen.

Erstmals in Deutschland: Manuelle Durchrutschsicherung

Dieser Sesseltyp wird erstmals in Deutschland eingesetzt. Man kann wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit von 1,8 m/s sowie durch die Unterstützung des Einstiegsförderbandes in aller Ruhe Platz nehmen; die Polsterung der Sitz- und Rückenfläche erhöht den Komfort zusätzlich. Von der neuen Bergstation gelangt man gleich ins Skigelände. – Beim alten Schlepper musste man ein Stück hochsteigen. Der neue Siebenerlift bindet zudem eine schöne, aber an der Peripherie gelegenen Pis-

4-CLF Siebenerlift

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 2.311 P/h |
| Fahrzeit | 2,7 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 1,8 m/s |
| Sessel | 53 |
| Intervall | 6,2 s |
| Schräge Länge | 2.890 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 747 m |
| Höhenunterschied | 72 m |
| Stützen | 4 |
| Antrieb | Berg |
| Abspannung | Berg |

te an den Kernbereich des Skiliftkarussells ein.

Winterberg ist international bekannt als Austragungsort von Bob- und Rennrodel-Weltcupbewerben. Aber auch als Skigebiet hat die Region große Qualität: Es gibt hier 23 Lifanlagen und 32 Pisten mit einer Gesamtlänge von 17 Kilometern – die Hälfte davon mit Flutlicht.



Winterberg ist das größte Skigebiet nördlich des Mains. Es liegt zwischen 640 und 800 m Seehöhe. Im Umkreis von zwei Autostunden leben 20 Mio. Menschen; große Städte wie Dortmund, Essen und Frankfurt sind gut mit der Bahn erreichbar. Vom Bahnhof gelangt man per Stadtbus in wenigen Minuten zu den Liften. Der überwiegende Teil der Besucher sind Tagestouristen, doch nimmt die Zahl der Nächtigungen kontinuierlich zu.



Gruppenbahn am St.-Lorenz-Strom

Was haben der weltberühmte Cirque du Soleil und das Ski-Resort Le Massif in der Provinz Quebec gemein? – Den Mitbegründer, Daniel Gauthier.

Doppelmayr installierte eine Gruppenbahn als komfortable Verbindung von der Eisenbahn-Haltestelle „Petite-Rivière-Saint-François“ am St.-Lorenz-Strom zur Zubringer-Gondelbahn „Massif-Express“ (von Doppelmayr; Inbetriebnahme 2011) ins Zentrum des kanadischen Skigebiets Le Massif. Die Gruppenbahn fährt, wenn ein Zug hält.

Zubringer zur Zubringer-Gondelbahn

Die Bahn mit vier Gruppen zu je drei 8er-Gondeln ging im Jänner 2012 in Betrieb. Der für die Talstation verfügbare Platz bei der Eisenbahnstation am schmalen Uferstreifen des St. Lorenz Stroms ist sehr beengt, zumal die Seilbahn die Überlandstraße und eine Zubringerstraße zum Basisgelände des Skigebiets queren

muss. Das macht gleich zu Beginn eine steile Seilführung von 43° notwendig.

Lange Tradition

In das Ende der 1970er Jahre gegründeten Skigebiet Le Massif de Charlevoix brachte man die Skifahrer zunächst per Snowmobile von der Zufahrtsstraße auf die Gipfel, ab Mitte der 80er Jahre übernahmen Schulbusse diese Aufgabe. Die ersten Seilbahnen waren ein Vierer- und ein Doppelsessellift von Doppelmayr, (1983 und 1984). Heute verfügt das Skigebiet über 53 Abfahrten und sechs Lifte mit einer Stundenkapazität von 11.630 Personen. Es genügt allen Ansprüchen, vom Anfänger bis zum Rennläufer; die kanadische Ski-Nationalmannschaft trainiert hier regelmäßig Abfahrt und Super-G; und das Angebot für Winter- wie Sommertouristen wird zügig ausgebaut.

Wunderbare UNESCO-Biosphären-Region

2002 erwarb Daniel Gauthier das Resort. Er baut es sukzessive zu einem Erlebnispark aus, wobei er größten Wert auf Natur- und Landschaftsschutz legt. – Charlevoix ist UNESCO-Biosphären-Region. 2013 wird er mit der Errichtung von Unterkünften bei der Talstation beginnen. Auf dem Berg gibt es längst schon Hotels; sie sind auch per Auto erreichbar.

MGFP 4x3x8 „Le Transit“

| | |
|-------------------------|---------|
| Förderleistung | 635 P/h |
| Fahrzeit | 4,5 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 4,0 m/s |
| Kabinen | 12 |
| Intervall | 2,3 min |
| Schräge Länge | 263 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 54 m |
| Höhenunterschied | 45 m |
| Stützen | 6 |
| Antrieb | Tal |
| Abspannung | Berg |



Das Resort liegt 770m über dem Wasserspiegel des St. Lorenz-Stroms (36 m ü.d.M.), der hier breit ist wie ein großer See.

Orange Scheiben heben die Stimmung



Das Skigebiet Königsleiten bekam mit der neuen Gipfelbahn die erste Gondelbahn Österreichs mit Sitzheizung und orangenen Scheiben. Sie stellt eine optimale Verbindung mit dem Skigebiet Gerlos dar.

Die 8-MGD-O-S Gipfelbahn ersetzt einen 4er-Sessellift aus dem Jahr 1989. Der Standort der – komplett neu gebauten – Talstation blieb unverändert, die Bergstation wurde um ca. 70m nach Südwesten versetzt und befindet sich nun auf dem Gipfelplateau der Königsleiten Spitze, wo zwei weitere Bahnen münden. Die Bahn ist als reine Wintersportbahn ausgelegt; man gelangt zu ihr von Königsleiten über die Dorfbahn (8-MGD Baujahr 2010) oder von Gerlos über eine Seilbahn- und Pistenkette.

Königsleiten hat neun Seilbahnen und Lifte sowie 38 km großteils beschneibare Pisten in einer Höhenlage zwischen 1.700 m und 2.500 m und ist in die „Skiarena Zillertal“ eingebunden (166 km Pisten, 49 Liftanlagen).

Der Ortsteil Königsleiten der Gemeinde Wald im Pinzgau liegt im äußersten Westen des Salzburger Landes hart an der Grenze zum Bundesland Tirol das man über den Gerlospass (1.531 m.ü.d.M.) erreicht.

8-MGD-O-S Gipfelbahn

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 2.754 P/h |
| Fahrzeit | 3,6 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 6,0 m/s |
| Gondeln | 49 |
| Intervall | 10,7 s |
| Schräge Länge | 1.248 m |
| Stützen | 11 |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 2.303 m |
| Höhenunterschied | 355 m |
| Antrieb | Berg |
| Abspannung | Tal |



Die neue Bahn kann stündlich um fast 600 Personen mehr befördern als der abgetragene Sessellift. Sie verbessert die Verbindung zum Skigebiet Gerlos.



10-MGD Gefrorene Wand: Höchstmöglicher Befüllungsgrad

**Am Hintertuxer
Gletscher ging die
10er Kabinenbahn
„Gefrorene Wand“ mit
Sitzheizung in Betrieb**

Die 10-MGD-S Gefrorene Wand zeichnet sich durch hohe Förderleistung und einen nahezu 100prozentigen Befüllungsgrad bei großem Komfort aus.

Speziell langgezogene Talstation

Das wird durch bauliche und organisatorische Maßnahmen erreicht: Die Talstation ist so langgezogen, dass der Ein- und Ausstieg ausschließlich an der Längsseite

erfolgen kann. Diese Anordnung erlaubt eine recht langsame Gondelführung im Einstiegsbereich (0,2 m/s statt der sonst üblichen 0,3 m/s).

Keine Hektik beim Ein- und Aussteigen

Hektik beim Einstieg wird zudem durch den Verzicht auf außen angebrachte Ski-köcher vermieden. Beide Maßnahmen – die geringe Einstiegsgeschwindigkeit



Hochgebirgsbaustellen sind generell nicht einfach. Aber, so Matthias Dengg „aufgrund unserer langjährigen Erfahrungen wurden alle Aufgaben problemlos und perfekt gemeistert.“ Im Bild Klaus Dengg (rechts), Geschäftsführer der Zillertaler Gletscherbahn und Matthias Dengg, (links).

und das Wegfallen des Verstauens des Sportgeräts während des Einstiegsvorganges – haben zur Folge, dass Skifahrer und Snowboarder ohne Hast in die Kabinen gelangen und nicht aus Angst zu stolpern oder die Freunde und Familienmitglieder zu verlieren lieber auf das nächste Fahrzeug warten.

Sehr geräuscharm

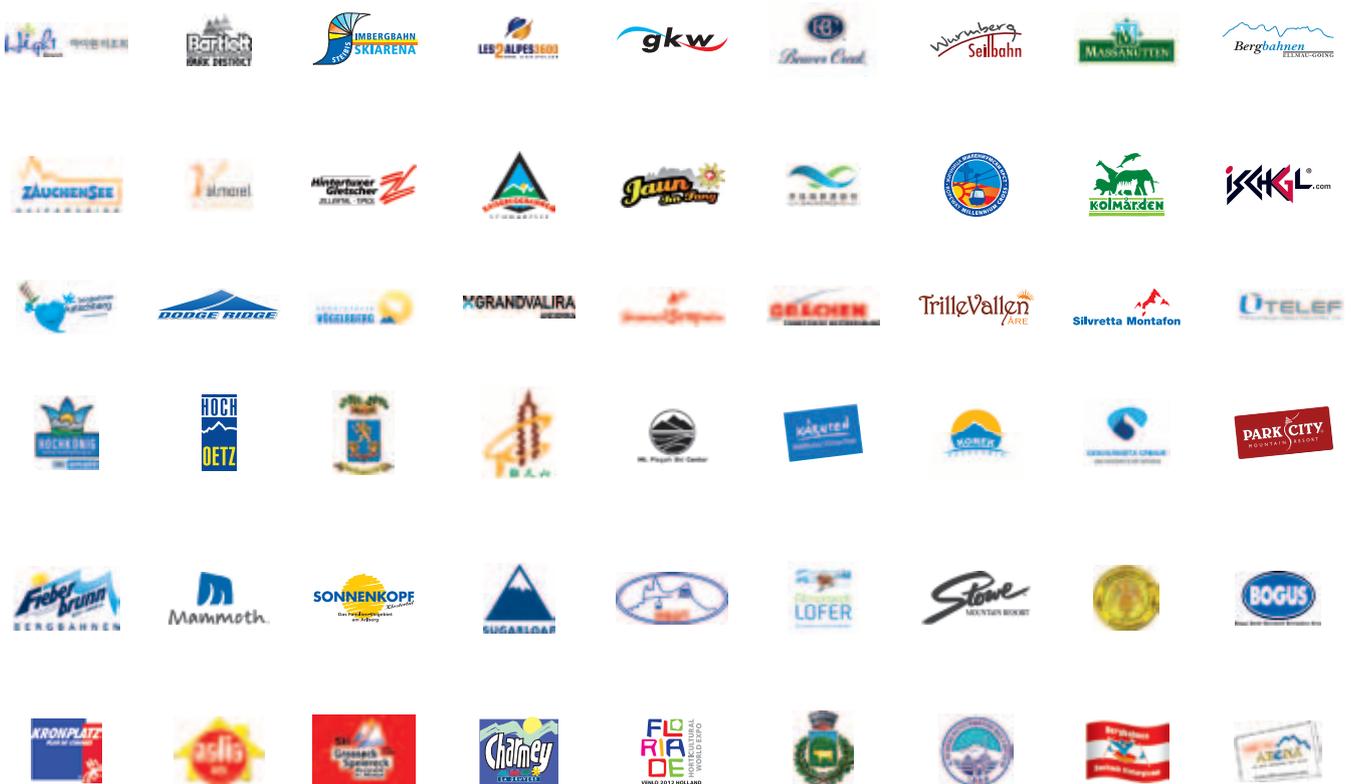
Die Geräuschkapselung des Unterflur-

antriebs ist perfekt gelungen; auch der Stichgleisbahnhof ist unterirdisch. In der Talstation ist bereits Platz für ein künftiges „Gletschermuseum“ vorgesehen.

Die Bergstation wird auf drei Seiten von einer balkonartigen Terrasse umfasst. Von hier hat man einen herrlichen Ausblick auf die benachbarten Gipfel der Gefrorenen Wand, den alles überragenden Olperer (3.476 m), den Großen und den Kleinen Kaserer und viele weitere 3.000er im Tuxer- und Zillertal.

10-MGD-S Gefrorene Wand

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 2.800 P/h |
| Fahrzeit | 4,9 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 6,0 m/s |
| Kabinen | 46 |
| Intervall | 12,9 s |
| Schräge Länge | 1.257 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 3.033 m |
| Höhenunterschied | 425 m |
| Stützen | 10 |
| Antrieb | Tal |
| Abspannung | Tal |



Ihr Vertrauen ist unser Antrieb



Unser Dank gilt all unseren Kunden weltweit,
für die hervorragende und angenehme Zusammenarbeit.
Nur mit professionellen Partnern wie Ihnen ist es uns möglich,
Höchstleistungen zu erbringen. Das in unsere Qualität und
Leistungsfähigkeit gesetzte Vertrauen sehen wir als Verpflichtung,
Herausforderung und Antrieb für die Zukunft.



Doppelmayr Seilbahnen GmbH
Rickenbacherstraße 8-10, Postfach 20
6961 Wolfurt/Austria
T +43 5574 604, F +43 5574 75590
dm@doppelmayr.com, www.doppelmayr.com



Garaventa AG
Tennmattstrasse 15, 6410 Goldau/Schweiz
T +41 41 859 11 11, F +41 41 859 11 00
contact@garaventa.com, www.garaventa.com



Masnerkopfbahn: Cleverer Sessellösung



Die neue Masnerkopfbahn, eine komfortable 6-er Sesselbahn in der Skiregion Serfaus-Fiss-Ladis, trumpft mit Sitzheizung, Kindersicherung und Wetterschutzhaube auf.

Die Masnerkopfbahn ersetzt einen Schlepplift Baujahr 1980; Trassenführung und Stationsstandorte sind neu. Die Talstation befindet sich in unmittelbarer Nähe der Arrezjochbahn, einer 6-CLD-B von Doppelmayr. Mit der neuen Bahn wurden das Angebot an Abfahrten und die künstlich beschneibare Pistenfläche erweitert.

Eine Aufwertung der ganzen Wintersportregion

Der Bau war nicht einfach, weil die Anlage ganz am Ende des Skigebietes

liegt und die einstündige Anfahrt auf den Saumwegen für LKW speziell bei Schneeeinbruch und Nässe alles andere als einfach war.

Die Wintersportregion der drei Dörfer Serfaus-Fiss-Ladis liegt auf einem Hochplateau über dem Tiroler Inntal, umrahmt von den mächtigen 3.000ern der Samnaungruppe und der Öztaler Alpen. Sie verfügt über 204 Kilometer Pisten in einer Höhenlage von 1.200m bis 2.800m, wovon drei Viertel künstlich beschneit werden können. Die 70 Lifte der Region haben eine Gesamtförderleistung von 87.250 Personen pro Stunde.



Die Bergstation in 2.820 m Seehöhe wurde aus Landschaftsschutzgründen zum Teil in den Berg gebaut.



Die Talstation befindet sich an einem Verkehrsknotenpunkt



Die Masnerkopfbahn in Serfaus ist die erste, die mit dem neuen Fußauflagesystem FMV von Doppelmayr ausgestattet ist. Die Sessel verfügen über eine mittige Fußauflage und Sitzteiler. Der Schließbügel wird manuell betätigt und verriegelt sich bei ordnungsgemäßer Schließung. In der Bergstation wird die Verriegelung automatisch deaktiviert; erst dann kann man den Schließbügel - wiederum händisch - öffnen. Die Verriegelung der Sessel wird nicht überwacht.

6-CLD-B-S Masnerkopfbahn

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 3.000 P/h |
| Fahrzeit | 5,5 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 5,0 m/s |
| Sessel | 91 |
| Intervall | 7,2 s |
| Schräge Länge | 1.544 m |
| Stützen | 16 |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 2.820 m |
| Höhenunterschied | 446 m |
| Abspannung | Tal |
| Antrieb | Berg |



Erlebnisfahrt auf den Monte Rosa

Seit dem Winter 2011/12 gibt es eine hochmoderne Bergbahn in der Ski- und Wanderregion Cervinia: Die neue Pendelbahn Laghi Cime Bianche-Plateau Rosa.

Die Anlage hat eine lange Tradition. Die erste Pendelbahn wurde 1939 gebaut und seither mehrmals modernisiert. 2011 nahm Doppelmayr-Italia im Rahmen der 20-Jahres-Revision eine Generalüberholung vor.

In den beiden bis zum Boden verglasten Kabinen hat man das Gefühl, in einer wohlgeschützten Terrasse ins „Herz“ der Alpen zu schweben. Man genießt einen unbeschreiblich schönen Ausblick auf das Monte-Rosa-Massiv und das Mat-

terhorn, das so nahe erscheint, dass man glaubt es berühren zu können. Entlang der Kabinenwände befinden sich bequeme Klappsitze. Eine unterhalb der Kabine installierte Videokamera überträgt Bilder ins Kabineninnere und übermittelt außerdem Informationen über Wetter und Pisten, Events etc. wirklich spektakulär!

Umbau störte den Betrieb nicht

Da der Betreiber, die Cervino S.p.A., we-



Für den Betrachter sind die neue Kabinen das Spektakulärste an der praktisch vollständig erneuerten Bahn auf das Plateau Rosà. Der Fahrgast hat nicht nur die Gewissheit in einer hochmodernen Bahn zu schweben, sondern hat auch dank der großen Fenster ein beeindruckendes Panoramagefühl nicht zuletzt beim Blick auf das Matterhorn.



Direktor Ing. Giorgio Pession, Cervino S.p.A.: „Wir sind zuversichtlich, dass die Zahl der Passagiere von heute einer halben Million nochmals deutlich zunimmt. Dazu werden sicherlich die technischen Neuerungen wie Komfort- und Leistungssteigerung beitragen, welche das Ergebnis der fruchtbaren Zusammenarbeit mit Doppelmayr-Italia sind! Im übrigen sind wir mit dem großen Einsatz und der Gründlichkeit der Arbeit von Doppelmayr hochzufrieden.“ – Die Montage

stellte große Anforderungen an die Montageteams. So waren für den Transport der Gehänge wegen der außergewöhnliche Abmessungen Spezialtransporte notwendig. Der Transport der Kabinen von Breuil-Cervinia bis zur Talstation erfolgte auf verschneiter Fahrbahn. – Bei Misslingen wäre die Wintersaison 2011/12 ausgefallen. Doppelmayr-Italia war für die Seilbahntechnik zuständig, die Cervino S.p.A. für die Restaurierung der Gebäude.



der eine Winter- noch eine Sommersaison verlieren wollte, musste der Neubau abschnittsweise vorgenommen werden.

Im Herbst 2010 wurden Antriebs-Umlenkscheiben und Laufwerke einer Revision unterzogen. Nach der Wintersaison 2010/11 erneuerte man den Antrieb und die E-Anlage. Im Sommer fuhr man noch mit den alten Kabinen. Im Herbst wurden die Kabinen ausgewechselt und die Stationen an die neuen Kabinen angepasst.

Das Skigebiet Breuil-Cervinia-Valtournenche-Zermatt ist eines der größten in den Alpen: Es erstreckt sich über drei Täler in Italien und der Schweiz, vom Kleinen Matterhorn (3.883 m) bis hinunter ins Valtournenche (1.524 m). Man kann den ganzen Tag Skifahren, ohne eine Strecke wiederholen zu müssen. Es gibt 25 Lifte in Breuil-Cervinia und Valtournenche sowie 34 in Zermatt. Alle Lifte zusammen können stündlich 140.000 Fahrgäste befördern.

125-ATW Laghi Cime Bianche – Plateau Rosa

| | |
|--------------------------|---------------|
| Förderleistung | 1.250 P/h |
| Fahrzeit | 270 s |
| Fahrgeschwindigkeit | 12,0 m/s |
| Fahrzeuge | 2 |
| Schräge Länge | 2.229 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 3.458 m |
| Höhenunterschied | 645 m |
| Stützen | 0 |
| Antrieb | Tal |
| Tragseile | Fixabspannung |
| Zugseilspanngewicht | Berg |
| Rettungsseilspanngewicht | Berg |



Livigno: Blaue Bubbles – gute Laune

Das Dorfzentrum von Livigno ist um eine Attraktion reicher. Eine neue 6er-Sesselbahn mit blauen Bubbles sorgt für Hochstimmung bei den Skifahrern.

Die Sesselbahn Botarél ersetzt einen 400m langen Skilift. Die Trassenlänge wurde verdoppelt, der untere Trassenabschnitt blieb gleich. Händisch schließbare und in der Folge selbst verriegelnde Schließbügel sorgen für Sicherheit. Um mehr Pistenfläche beim Ausstiegsbereich am Berg zur Verfügung zu haben, wurde auf ein Bahnstange

bäude verzichtet; die Sessel werden in den Stationen garagiert.

Der alte Lift wurde versetzt

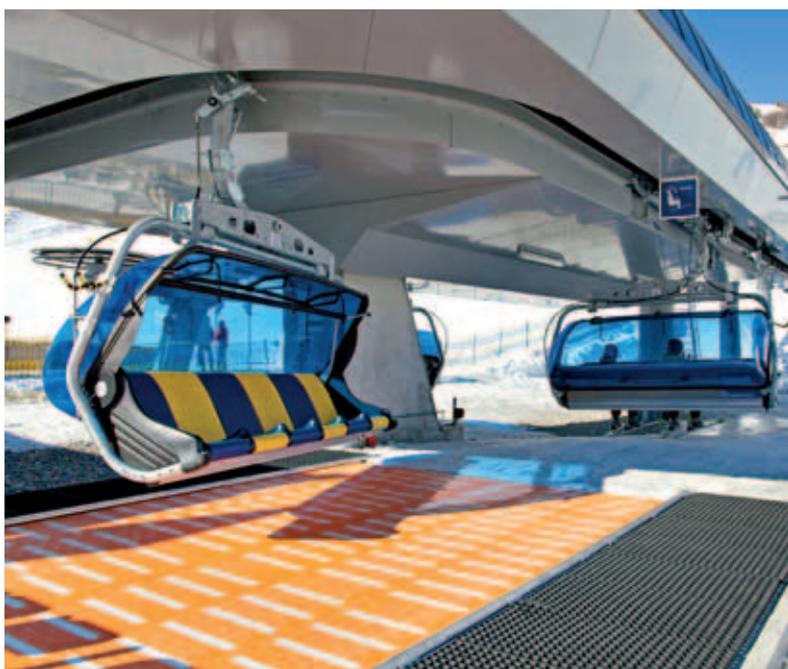
Der alte Skilift wurde übrigens nicht einfach ausrangiert, sondern von Doppelmayr-Italia überholt und versetzt und ist nunmehr auf einem Übungshang im Einsatz. Beide Anlagen, Sesselbahn und Skilift, werden vor allem von weniger geübten Skifahrern gerne frequentiert.

6-CLD Botarél – Tea dal Plan

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 2.700 P/h |
| Fahrzeit | 3,0 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 4,5 m/s |
| Sessel | 53 |
| Intervall | 8,0 s |
| Schräge Länge | 802 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 2.042 m |
| Höhenunterschied | 224 m |
| Stützen | 9 |
| Antrieb | Berg |
| Abspannung | Tal |

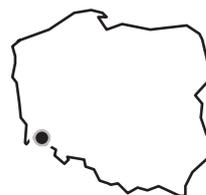
Fremdenverkehr als wirtschaftliche Schlagader

Die Gemeinde Livigno befindet sich in den Rätischen Alpen in der Provinz Sondrio, der nördlichsten Provinz der Region Lombardei, nahe der Schweizer Grenze. Der Fremdenverkehr hat hier besonders große wirtschaftliche Bedeutung. Es gibt 33 Lifte und Seilbahnen; das Skigebiet befindet sich zwischen 1.800 und 3.000 Höhenmetern.



Doppelmayr errichtete in Livigno die erste Sesselbahn mit blauen Bubbles in Italien. Die Sesselbahn befindet sich zwischen zwei Kabinenbahnen und ergänzt – speziell für Skifahrer, die ihre Skier nicht abschallen wollen – die Möglichkeit, auf die Sonnenhänge der Vetta Blesaccia zu gelangen.

Riesengebirge: Flotte Fahrt mit dem „Holländer“



In Karpacz, Wojwodschaft Niederschlesien (Polen), nahm die 6-CLD-B-S-O Bialy Jar den Betrieb auf.

Die Bahn bekam wegen ihrer orangen Bubbles gleich den Spitznamen „Holländer“. Sie startet mitten in der 11.000-Einwohner-Stadt Karpacz und führt auf den Berg Malà Kopa (1.345 m). Betreiber ist die Firma Winterpol, die im 100 Kilometer entfernten Kurort Zieleniec eine baugleiche Anlage sowie drei weitere Lifte betreibt.

Der „Holländer“ erschließt drei Skipisten am Rande des Nationalparks Schneekoppe und erfreut sich – wegen seines Komforts beim Ein- und Aussteigen, seiner Schnelligkeit und des Wetterschutzes – großer Beliebtheit im Skigebiet mit seinen neun Liften und knapp acht Pistenkilometern: 70 Prozent der Skifahrer benützen diese Bahn regelmäßig. Der Eigentümer, Dr. Jozef Kaminski, rechnet auch für den Sommer mit einer guten Auslastung. Seiner Schätzung nach sollte die Zahl der Fahrgäste – sie kommen sowohl aus Polen als auch aus der Tschechischen Republik – mehr als die 50 Prozent der Beutzerzahl der Wintersaison ausmachen.



Dr. Jozef Kaminski, Eigentümer der Betreiberfirma Winterpol: „Die Bahn wird sehr gut angenommen. Sie ist technisch ausgezeichnet und täglich 13 Stunden in Betrieb. Wartungsarbeiten finden nur nachts statt.“

6-CLD-B-S-O Bialy Jar

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 3.000 P/h |
| Fahrzeit | 2,3 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 5,0 m/s |
| Fahrzeuge | 39 |
| Intervall | 7,2 s |
| Schräge Länge | 579 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 798 m |
| Höhenunterschied | 80 m |
| Stützen | 7 |
| Antrieb | Tal |
| Abspannung | Tal |



Von der Bergstation führt ein Wanderweg auf die Schneekoppe, den mit 1.602 m höchsten Berg des Riesengebirges. Die Bahn ist auch für den Transport von Mountainbikes und Rollstühlen ausgerüstet.



Serbien baut Skigebiete aus

In Serbien wird das Skigebiet Stara Planina ausgebaut. Doppelmayr lieferte dafür im Jahr 2011 die 8-MGD Jabučko Ravnište und den 4-CLF Babin Zub¹.

Das Skigebiet Stara Planina/Babin Zub befindet sich etwa eineinhalb Autostunden nordöstlich von Niš im Nationalpark Stara Planina unweit der Grenze zu Bulgarien.

Seit 2011 wird mit Hochdruck am Ausbau der Pisten und Seilbahnen gearbeitet. Federführend dafür ist das serbische Staatsunternehmen JP Skijališta Srbije (Ski Resorts of Serbia). Ein anderes Staatsunternehmen ist für den Ausbau der Straßeninfrastruktur und die Koordination der großen Investitionen in Wellness- und Kongress-Hotels verantwortlich. Für letztere gelang es, finanziell sehr potente ausländische Investoren ins Boot zu holen. Das erste von vier Hotels des

neuen Skizentrums ist fertig und wird von den spanischen Hotelketten „HG Hotels“ und „Sol Melia“ geführt.

Die Skifahrer bewegen sich in Höhen zwischen 1.200m und 1.800m Seehöhe. Markant ist der 1.789m hohe Berg Babin Zub mit seinem bizarren Felsengipfel (weshalb er auch den Namen „Babin Zub“ – „Großmutter's Zahn“ trägt).

Erste Gondelbahn Serbiens

Die beiden neuen Bahnen erhöhen die vorhandene Förderleistung auf das Zweieinhalbfache. Die bisher vorhandenen 2,3 Pistenkilometer wurden im Zug des Bahnneubaues auf 12 Kilometer erweitert.

Doppelmayr trat als Generalunternehmer auf. Mit den Bauarbeiten wurden serbische Firmen betraut, die sich bereits bei früheren Projekten bewährt hatten. Mit den Bauarbeiten wurde Anfang Juni 2011 begonnen, die Montage war Ende Oktober abgeschlossen.



8-MGD Jabučko Ravnište (Bild unten). In den kommenden Jahren sollen Förderleistung und Pisten weiter ausgebaut werden. 4-CLF Babin Zub (oben)

| | 8-MGD Jabučko Ravnište | 4-CLF Babin Zub |
|-----------------------|------------------------------|-----------------------|
| Förderleistung | P/h 2.445 | 2.399 |
| Fahrzeit | min 4,0 | 6,3 |
| Fahrgeschw. | m/s 6,0 | 2,6 |
| Intervall | s 11,8 | 6,0 |
| Schräge Länge | m 1.125 | 985 |
| Bergstation ü.d.M. | m 1.667 | 1.762 |
| Höhendifferenz | m 186 | 183 |
| Fahrzeuge | 40 | 128 |
| Stützen | 7 | 10 |
| Antrieb | Tal | Berg |
| Abspannung | Tal | Tal |

¹ Doppelmayr installierte 2006 einen 4-CLF und einen Doppelschleplift mit einer Stundenkapazität von insgesamt 2.600 P/h; zusätzlich gibt es im Skigebiet noch einen alten Niederseillift



Neu in Aserbaidtschan

Aserbaidtschans erstes Wintersportzentrum wird mit Doppelmayr-Bahnen ausgestattet.

Im Norden Aserbaidtschans, am über 4.000m hohen Shahdag, einem Gebirgszug des Großen Kaukasus, entsteht ein Ganzjahres-Erholungskomplex mit einem Ski-Resort der Superlative. Das 2.000ha große Skigebiet liegt zwischen 1.400m und 2.300m Seehöhe im Shahdag-Nationalpark, knapp 30km von der Regionshauptstadt Kusar entfernt. Gebaut werden Wasser-, Elektrizitäts- und Gasleitungen, ein Blockheizwerk, Straßen und Hotels, Beschneigungssysteme, Pisten und Seilbahnen.

8 Bahnen und ein Förderband von Doppelmayr

Das Projekt wurde wegen seiner Dimensionen in mehrere Realisierungsphasen aufgeteilt. Bauphase 1 ist abgeschlossen; Doppelmayr installierte als erstes den „Lift Nr. 2“, eine kuppelbare 4er-

Sesselbahn mit Bubbles. Ein Hotel ist ebenfalls schon in Betrieb. Gleichzeitig mit der Einweihung dieser Sesselbahn im Februar 2011 erklärte Staatspräsident Ilham Alijev – er ist übrigens ein ausgezeichneter Skifahrer – die zweite Phase für eröffnet.

Doppelmayr hat den Auftrag, 2012 drei weitere Anlagen schlüsselfertig bereitzustellen; nur die Fundamentierungsarbeiten fallen in den Verantwortungsbereich des Kunden, des Kultur- und Tourismusministeriums. 2013 werden nochmals fünf Doppelmayr-Seilbahnen, drei zusätzliche Pisten inkl. Beschneigungsanlagen, ein 4-Sterne-Hotel, ein Wellness-Hotel, ein Aqua Park und Ferienhäuser entstehen. Später sollen noch Tennis- und Fußballplätze, Basketballfelder, Wanderwege, ein Campingplatz etc. dazukommen. Vorrang hat aber eindeutig der Wintersport.



Staatspräsident Ilham Alijev eröffnete feierlich die zweite Bauphase des neuen Tourismus-Komplexes am Fuße des über 4.000m hohen

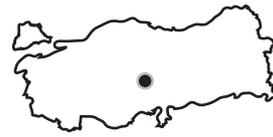
Shadag und fuhr anschließend mit der neuen Sesselbahn hoch, um die ersten Schwünge auf die neue Piste zu setzen.

4-CLD-B Shahdag Lift 2

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 2.400 P/h |
| Fahrzeit | 3,6 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 5,0 m/s |
| Sessel | 71 |
| Intervall | 6,0 s |
| Schräge Länge | 984 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 1.676 m |
| Höhenunterschied | 241 m |
| Stützen | 8 |
| Antrieb | Tal |
| Abspannung | Tal |

Die erste von acht bestellten Doppelmayr-Bahnen ging 2011 in Betrieb. Das Ressort soll vor allem für Besucher aus Baku, Russland und Westeuropäer attraktiv sein.

6 Doppelmayr-Bahnen für die „Tigerstadt“



In Kayseri, einer der anatolischen „Tigerstädte“, entsteht das größte Skigebiet der Türkei.

Seit dem Winter 2010/11 misst sich das Skigebiet Erciyes am gleichnamigen fast 4.000m hohen, erloschenen Vulkan mit europäischen Maßstäben.

Das vormals kleine Skizentrum wurde gründlich ausgebaut: Doppelmayr installierte (als Generalunternehmer) eine 8er-Gondelbahn, zwei kuppelbare und drei fixe Sesselbahnen. Aber das ist noch nicht das Ende. Hier soll das größte Skigebiet der Türkei entstehen.

Großes Einzugsgebiet und ...

Nun ist alles bereit. Denn erstens ist Kayseri eine rasant aufstrebende Industrie-, Handels- und Universitätsstadt, in deren Einzugsgebiet 1 Mio. Menschen leben. Zweitens hat die Region eine lange Tradition im Sommer- und Kulturtourismus mit

einer entsprechend gut ausgebildeten Hotel-Infrastruktur.

... Gäste aus dem In- und Ausland

Außerdem ist Kayseri verkehrsgünstig gelegen: Wenn man morgens in Amsterdam ins Flugzeug steigt, kann man schon mittags auf den Skipisten sein. Niederländer, Russen und Araber haben Kayseri bereits entdeckt. Entdeckt haben Kayseri natürlich auch die Türken: aus dem nur 350 km entfernten Ankara und anderen, viel näher gelegenen, großen Städten.

Rasanten Pisten- und Imagewachstum

Neun Kilometer Piste gibt es auf dem Erciyes derzeit, 160 sollen es sein, wenn der ehrgeizige Plan Wirklichkeit geworden ist. 21 Lifte sollen dann stündlich 34.000



| | | 8-MGD Oksüzler Yurdu | 6-CLD-B Sag Sakallik | 4-CLD-B Üst Istasyon | 4-CLF Yalcin | 4-CLF Karakulak Tepe | 4-CLF Sirt |
|-------------------------|-----|----------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------|----------------------------|---------------|
| Förderleistung | P/h | 2.400 | 2.000 | 1.800 | 1.502 | 1.200 | 1.500 |
| Fahrzeit | min | 7,8 | 7,8 | 6,5 | 6,5 | 11,5 | 10,4 |
| Fahrgeschwindigkeit | m/s | 6,0 | 5,0 | 5,0 | 2,3 | 2,3 | 2,3 |
| Fahrzeuge | | 78 | 86 | 97 | 83 | 116 | 131 |
| Intervall | s | 12,0 | 10,8 | 8,0 | 9,6 | 12,0 | 9,6 |
| Schräge Länge | m | 2.495 | 2.225 | 1.853 | 902 | 1.589 | 1.434 |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | m | 2.636 | 2.939 | 2.607 | 2.597 | 2.640 | 2.597 |
| Höhenunterschied | m | 548 | 510 | 341 | 167 | 197 | 331 |
| Stützen | | 12 | 17 | 14 | 10 | 15 | 14 |
| Antrieb | | Berg | Tal | Tal | Tal | Berg | Tal |
| Abspannung | | Tal | Tal | Tal | Tal | Tal | Tal |

Skifahrer nach oben bringen. Und 2022 würde man gerne die olympischen Winterspiele in Kayseri haben.

Der Bau der Anlagen war nicht einfach, denn das Wetter kann am Erciyes schnell kippen. Mitunter arbeiteten die

Monteure bei Schneetreiben. Doch dafür entschädigen dann wieder Sonnentage in einer traumhaften Gebirgslandschaft.



8-MGD Oksüzler Yurdu



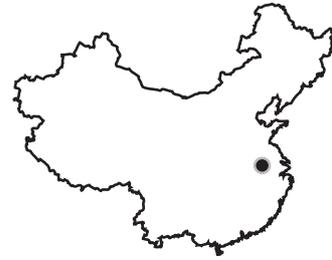
Prominenz vor Ort: Ministerpräsident Recep Tayyip Erdogan

(links oben) neben ihm Bürgermeister Mehmet Özhasaki und Minister Taner Yıldız, rechts oben Parlaments-Abg. Yasar Kasrayel und Mustafa Elitas und Ömer Dengiz, regionale Spitzenfunktionäre der Regierungspartei AKP.



4-CLD-B Üst Istasyon

Neue Standseilbahn Nanshan: Höchster Qualitätsanspruch



**Garaventa errichtete
in der südchinesischen
Tourismus-Region
Nanshan Zuhai eine
neue, leistungsstarke
Standseilbahn.**

Nanshan Zuhai liegt im gebirgi- gen Süden der Provinz Jiangsu, 90km östlich der Provinzhaupt- stadt Nanjing. Nanjing, beiderseits des hier bis zu eineinhalb Kilometer breiten Jangtse, ist eine der ältesten Städte Chi- nas und hinter Shanghai die zweitgrößte Agglomeration des chinesischen Südens.

Im Naturschutzgebiet

In das streng geschützte Naturschutz- gebiet Nanshan Zuhai gelangt man im Viertelstundentakt mit dem Stadtbus; der Besuch ist gebührenpflichtig.

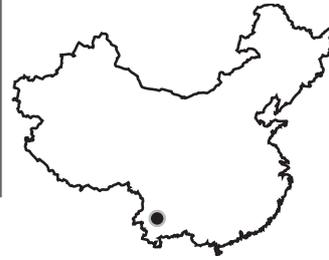
2-60 FUL Nanshan

| | |
|-------------------------|------------|
| Förderleistung | 1.040 P/h |
| Fahrzeit | 2,3 min |
| Fahrgeschwindigkeit | 6,0 m/s |
| 2 Fahrzeuge | je 60 Pers |
| Intervall | 3,5 min |
| Schräge Länge | 545 m |
| Höhenunterschied | 163 m |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 266 m |
| Antrieb | Berg |
| Abspannung | Tal |
| Zugseil ø | 27 mm |
| Gegenseil ø | 17 mm |



Nanshan ist berühmt für seine Bambuswälder, den Panda-Zoo, die Pagoden und eine gewaltige Statue des Gottes Shou-Hsing, des Gottes des Langen Lebens, dessen Körper der Berg und dessen Haupt eine 13 m hohe Skulptur ist. Ein weiteres beliebtes Ausflugsziel ist das sorgfältig eingerichtete altchinesische Dorf bei der Bergstation der neuen Standseilbahn, von wo man einen wunderbaren Ausblick auf die Landschaft hat. Die Zahl der Touristen in Nanshan nimmt ständig zu, und dieser Trend soll sich fortsetzen. Daher wollte man mit der Standseilbahn eine neue Attraktion schaffen. Die chinesischen Auftraggeber bestanden auf höchste Qualität – passend etwa auch zum gehobenen Ambiente des neuen 5-Sterne-Hotels in der Nähe der Talstation.

China: Gondelbahn statt Felsenpfade



In Jizushan, Kreis Binchuan, Provinz Yunnan, ersetzt neuerdings eine 8er-Gondelbahn von Doppelmayr eine fixgeklemmte 2-er Gondelbahn, deren Kapazität längst zu gering geworden war, um den Ansturm von Pilgern und Touristen zu bewältigen.

Der Jizushan ist einer der fünf Heiligen Berge der chinesischen Buddhisten. Viele Mönche aus ganz China pilgern dorthin, teilweise im 3-Schritte Rhythmus: Nach drei Schritten sinken sie auf die Knie oder legen sich der Länge nach hin. Den Weg säumen zahlreiche Tempel; Ziel ist der unterhalb des 3.240 m hohen Gipfels gelegene Jinding-Tempel.

In den letzten Jahren kommen aber immer mehr Touristen in die Gegend, die wegen ihrer bizarren Felsformationen, dunklen Wälder und herrlichen Aussichtspunkte bekannt ist.

8-MGD Jizushan

| | |
|-------------------------|-----------|
| Förderleistung | 1.200 P/h |
| Fahrzeit | 5,0 min |
| Fahrtgeschwindigkeit | 5,0 m/s |
| Gondeln | 24 |
| Intervall | 24,0 s |
| Schräge Länge | 1.198 m |
| Höhenunterschied | 475 m |
| Stützen | 7 |
| Höhe Bergstation ü.d.M. | 3.201 m |
| Antrieb | Tal |
| Abspannung | Berg |



Wer sich den Anstieg über tausende Steinstufen ersparen will, nimmt für das obere, besonders mühsame Drittel des Weges die neue Gondelbahn von Doppelmayr; sie ersetzt eine alte 2er-Gondelbahn.

High-tech trifft auf Komfort zwischen Himmel und Erde



Beste Unterhaltung über den Wolken – in den Seilbahnkabinen von CWA sorgt ein Hightech- Multimedia-Equipment für Infotainment der Extraklasse.

Zusammen mit seinem Partner PKE konzipierte der Kabinenbauer CWA eine Infotainment-Komplettlösung, die modernste Unterhaltungselektronik (MP3-Player, LCD-Monitor, Touchscreen, Soundsystem) bietet. Ein ausgefallenes, dimmbares Lichtkonzept schafft Atmosphäre und automatische, an umwelttechnische Begebenheiten angepasste Klimatisierung bzw. Belüftung runden das Paket ab.

Ein zentraler Content-Server beliefert die Kabinen-Elektronik durchgehend mit neuen Inhalten. Als Übertragungstechnik wird Wireless LAN mit Multi-Cast eingesetzt.

Um trotz teilweise starker Kabinenbewegung eine stabile Netzwerkverbindung aufrecht zu erhalten, wird jede Kabi-

ne mit zwei Antennen ausgestattet, eine in und eine gegen die Fahrtrichtung. So können über die ganze Strecke stabile sechs bis acht Megabit pro Sekunde gehalten werden. Das reicht aus, um Live-Übertragungen von HDTV zu ermöglichen.

Bisher fehlte in einer Seilbahnkabine noch eine passende Stromversorgung für den Einsatz so umfangreicher Elektronik. Jetzt hat CWA eine elegante und zugleich sichere Lösung für die Stromversorgung in einer Seilbahnkabine entwickelt: Supercaps, extrem leistungsfähige Superkondensatoren, die auf dem Kabinendach montiert werden und sich bei jedem Stationsdurchlauf über eine Stromschiene aufladen. Anders als übliche Batterien sind Supercaps wartungsfrei und haben eine viel längere Lebensdauer.



Komponenten: GPS, WLAN, PC, Überwachungskamera, LCD-Monitor, Gegensprechvorrichtung, Stromversorgung, Klima, Belüftung, Beleuchtung, AUDIO

Seit der Wintersaison 2010/2011 ist das Multimedia-System in Lenzerheide, Schweiz, in Betrieb und informiert Ski- und Snowboardfans bei der Bergfahrt über aktuelle Attraktionen, Events und Angebote im Skigebiet.

Zur deutschen Bundesgartenschau 2011 in Koblenz wurden die neuen ZETA-Kabinen von CWA ebenfalls mit einem leistungsstarken Multimedia-Equipment ausgestattet. Zusätzlich wurde hier eine 360°-Dome-Kamera eingesetzt.

London rüstet sich für die Olympischen Spiele; zwischen Greenwich und den Royal Docks werden hochmoderne CWA-Kabinen über die Themse schweben.

Auch hier gehört Multimedia vom Feinsten zur Ausstattung.

Wie in Lenzerheide und Koblenz realisierte CWA auch für London die Intercom-Anlage für Notrufe und das Einsprechen von Ansagen sowie einen zentralen Operator-Arbeitsplatz im Leitstand, von dem zentralisiert über eine grafische Benutzeroberfläche die Steuerung erfolgt.

Die eigens von CWA entwickelte Stromsteuerung regelt und gewährleistet eine Notstromversorgung von drei Stunden. Die standardisierten Komponenten können individuell durch den Kunden zusammengestellt werden. Die Stromversorgung wird gemäß den Verbrauchern ausgewählt.

CWA ist der Systemlieferer schlechthin - im Speziellen, wenn es um Hightech und Komfort zwischen Himmel und Erde geht.

Großer Investitionsschub

Doppelmayr nahm umfangreiche Maschineninvestitionen vor. Ziel ist es

- höchste Produktqualität zu sichern,
- Produktionsstillstände aufgrund von Maschinenstillständen zu reduzieren und damit
- eine schnelle und kontinuierliche Belieferung der Kunden sicherzustellen,
- Durchlaufzeiten zu beschleunigen.
- wichtige Bauteile im Haus zu fertigen und so Unwägbarkeiten bei Zulieferungen abzubauen.



Schweißroboter (oben), 46 m lange Bearbeitungszeile für Einzelkomponenten und Serienfertigung (Bild unten)



Flug über die Themse

Doppelmayr hat die 10er-Kabinenbahn „Emirates Air Line“ über die Themse fertig gestellt; die letzten Tests werden im Mai vorgenommen. Die Bahn quert die Themse in 55 m Höhe und ist in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden. Sie prägt nicht zuletzt wegen ihrer futuristischen Stützen (85 m und 62 m) das Stadtbild bei den Royal Docks, wird für die Besucher der nahe gelegenen Wettkampfstätten der Olympischen Spiele 2012 Symbol für England als Technologie-Großmacht sein und sich langfristig positiv auf die Stadtentwicklung auswirken.



Skippy im Zoo



Hallo Kinder! Da bin ich wieder, euer Skippy! Ich bin gerade in Schweden. Genauer gesagt in Kolmården, dem größten Tierpark Nordeuropas, wo es eine 8er-Gondelbahn durch den Zoo gibt. Damit gelangt man hautnah heran an wilde Tiere aus der ganzen Welt wie Löwen, Bären und Giraffen. Und das ganz ohne Auto, Stau und Abgase. Juhuu, ich liebe Safari!



Wow, schaut mal, ein Löwe!

Super, mit dieser Seilbahn kommt man ganz nahe heran an die Tiere!

Hey... meine Mütze