Februar 2013
Nr. 189 • 38. Jahrgang

Wir



Neuer Kombischlepplift des Tiroler Luxus-Hotels Lärchenhof mit Teller- und Bügelgehänge, Zwischenausstieg und weiteren höchst luxuriösen Ausstattungsdetails. S 15



Mit Sonnenenergie auf den Berg
Im Montafon (Österreich) wird eine 6-CLD-B-S mit Solarstrom betrieben. S 6 - 7
Weltneuheit auf der deutschen Zugspitze
Die neue 6er-Sesselbahn hat einen dreigleisigen Schleifenbahnhof. S 8 - 9
8-MGD im Nationalpark Chaibuxi
Steilste Seilbahn Chinas S 13
Weltneuheit in Zell am See
4-CLF mit speziell verriegeltem Bügel und mittigem Fußraster. S 18
Weltkonzern Samsung vertraut Doppelmayr
Doppelmayr installierte abermals eine Seilbahn im Resort Everland, Korea. S 20
Stadtseilbahnen in Georgien
Standseilbahn in Tiflis, 8-MGD in der Schwarzmeerstadt Batumi. S 22 und 23

Österreichs höchstgelegenes Café befindet sich im Stationsgebäude der neuen Wildspitzbahn, einer 8-MGD im Skigebiet Pitztaler Gletscher. Die Bahn hat noch weitere Besonderheiten. S 4

Doppelmayr®

Weltgrößtes Stadtseilbahnnetz

Die bolivianische Hauptstadt La Paz bekommt drei insgesamt 11 Kilometer lange Seilbahnen mit zusammen 11 Stationen. Das ist Weltrekord für urbane Seilbahnnetze.

Mitte September 2012 unterzeichnete der bolivianische Präsident, Evo Morales, einen Vertrag mit Doppelmayr über den Bau von drei 10-MGDs in La Paz.

Bis zu 9.000 Personen je Stunde

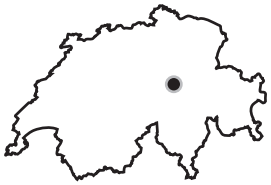
Die drei von einander unabhängigen Bahnen verbinden die bolivianischen Großstädte La Paz und El Alto. Sie werden bis zu 3.000 Personen pro Stunde und Richtung transportieren können. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2014 geplant.

Die Fahrt zwischen den beiden Städten wird maximal eine Viertelstunde betragen. – Mit dem Auto braucht man zu den Stoßzeiten für die gleiche Strecke eine Stunde und länger.



Stau- und emissionsfrei vom Flughafen in die City. Die Bahntrasse zwischen La Paz und El Alto liegt zwischen 3.600 m und 4.000 m ü.d.M.

	Linea Roja	Linea Amarilla	Linea Verde
Streckenverlauf	Panorámica Norte–Escuela Naval	Panorámaica–San Jorge	San Jorge–Las Cholas
Streckenlänge	2.735 m	3.908 m	4.071m
Anzahl Stationen	3	4	4
Fahrzeit	10 min	13,5 min	16,5 min
Fahrgeschwindigkeit	max. 5 m/s		
Kapazität	jeweils 3.000 Personen/Stunde und Richtung		
Betriebsstunden/Tag	17 h		



Steilste Standseilbahn der Welt

Auf dem Stoos, einem beliebten Ganzjahresausflugsgebiet im Kanton Schwyz, wird eine neue Standseilbahn gebaut. Sie hat ein völlig neues Konzept – und Design.

Es handelt sich dabei um die weltweit steilste Standseilbahn. Die Wagen verfügen über vier zylindrische Personenabteile mit Neigungskompensation: Jede dieser Kabinen dreht sich entsprechend der Neigung der Fahrbahn, wodurch die Fahrgastebene bei unterschiedlichen Neigungswinkeln immer waagrecht gehalten wird. Die Bahn wird Ende 2014 in Betrieb gehen.



Die beiden Fahrzeuge der Standseilbahn Schlättli-Stoos-Schlatto bestehen aus je vier zylinderförmigen Kabinen, die die unterschiedlichen Neigungswinkel der Strecke kompensieren. Der steilste Streckenabschnitt beträgt 110 Prozent. Damit ist diese Standseilbahn die steilste der Welt.



Klare Nummer 1

Doppelmayr gilt seit den Anfängen als sehr innovativ und qualitätsbewusst: Heute, im 120sten Jahr des Bestehens des Unternehmens, ist Doppelmayr unangefochtener Technologie- und Weltmarktführer bei Seilbahnen. Im Geschäftsjahr 2011/12 baute Doppelmayr für 88 Kunden nicht weniger als 105 Seilbahnen und erzielte einen Umsatz von rund 628 Mio. EUR.

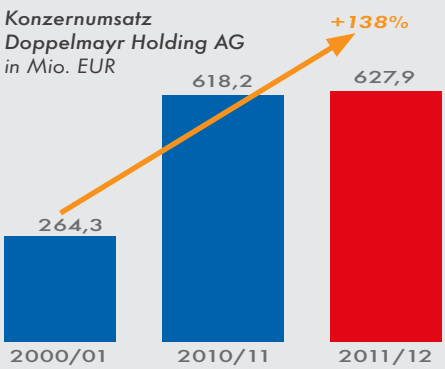
Doppelmayr stellt sich den Herausforderungen in den globalen Märkten mit kundennahen Produktinnovationen sowie der laufenden Anpassung der Produktionsmethoden und der verwendeten Materialien an den neuesten Stand der Technik. Auf diese Weise gelingt es, den Bestand des Unternehmens abzusichern und unsere Leistungen unseren Kunden nachhaltig zur Verfügung zu stellen.

Die Entwicklung marktgerechter Anlagen geht ungebrochen weiter. Seilbahnen sind zuverlässige, komfortable, langlebige und die Umwelt schonende Verkehrsmittel. Diese Vorteile nützt man nicht nur für Freizeit- und Sportanlagen, sondern zunehmend auch für Systeme, die in den öffentlichen Nahverkehr großer Städte eingebunden werden.

Wir sind überzeugt, dass wir gemeinsam mit unseren Kunden weiterhin den Seilbahnmarkt gestalten und an neue Bedürfnisse anpassen können.



Michael Doppelmayr





Wildspitzbahn mit Österreich-Rekord

Zum höchstgelegenen Café Österreichs (3.440 m ü.d.M.) auf dem Hinteren Brunnenkogel im Tiroler Pitztal führt eine neue 8er-Einseilumlaufbahn mit beheizten Sitzen: die Wildspitzbahn.

Die neue 8er-Einseilumlaufbahn ersetzt eine Gruppenumlaufbahn Baujahr 1988. Als Hauptgründe für den Neubau nennt Dr. Hans Rubatscher, Geschäftsführer und Gesellschafter der Pitztaler Gletscherbahn: „Erstens entsprach die alte Bahn nicht mehr dem Komfort, den sich Gäste heutzutage erwarten. Zweitens musste man in den Gondeln stehen. Drittens kam es durch den seinerzeitigen Zwischeneinstieg zu Verzögerungen."

Als besonders komfortabel empfinden die Skifahrer, dass die Skiköcher im Inneren der Gondeln angebracht sind: Sie haben beim Einstieg weniger Stress, weil sie in aller Ruhe ihre Skier in die Gondel mitnehmen und dort bequem abstellen können. Gleiches gilt sinngemäß für das Aussteigen.

Weltneuheit: Skiköcher innen

„Skiköcher innen" ist eine Weltneuheit. Die Gondeln sind aus diesem Grund um 20 cm länger und auch höher als herkömmliche CWA-Kabinen. Und der angenehme Zusatzeffekt: Auch der Befüllungsgrad ist wesentlich besser, wie Dr. Rubatscher versichert.





2012 wurde die Gruppenumlaufbahn stillgelegt und abgebaut. Die Bauarbeiten zogen sich über zwei Jahre hin: In dieser Höhe kann das Wetter sehr rasch umschlagen und Arbeitsunterbrechungen erzwingen. Außerdem ist es wegen des kurzen Bergsommers nur von Mai bis September möglich, zu bauen. Der Materialtransport zur Gipfelstation erfolgte mit einer Materialseilbahn.

8-MGD-S Wildspitzbahn	
Förderleistung	2.200 P/h
Fahrzeit	6,7 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	61
Intervall	13,1 s
Schräge Länge	2.016 m
Höhe Bergstation	3.432 m
Höhenunterschied	591m
Stützen	14
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Dr. Hans Rubatscher, Gesellschafter und Geschäftsführer der Pitztaler Gletscherbahn, mit Architekt Carlo Baumschlager (Planer der Stationen). Die neue Bahn ist leistungsfähig, wartungsfreundlich und hat einen besonders hohen Befüllungsgrad.





Mit Sonnenkraft auf den Golm



Die Hüttenkopfbahn auf den Golm (Montafon, Vorarlberg, Österreich) wurde erneuert. Die elektrische Antriebsenergie wird zu wesentlichen Teilen mit einer Photovoltaik-Anlage erzeugt.

Das Skigebiet Golm liegt zwischen 650 m und 2.124 m Seehöhe. Es hat neun Liftanlagen und 35 Kilometer Piste aller Schwierigkeitsgrade von der Familienabfahrt über eine Weltcupabfahrt bis hin zur Diabolo Piste, eine der steilsten Pisten im weiten Umkreis.

Höchster Komfort

Die neue Hüttenkopfbahn ist eine hochkomfortable 6er-Sesselbahn mit Sitzheizung, Wetterschutzhauben und kindergerechten, Sitz-mittigen Fußstützen bei händisch zu betätigendem Schließbügel. Sie ersetzt einen Doppelsessellift Baujahr 1986 und ging mit Beginn der Wintersaison 2012/13 in Betrieb.

Photovoltaikkraftwerk in die Stationsgebäude integriert

Eine ganz große Besonderheit ist, dass die Bahn mit Sonnenenergie ein Drittel ihres Gesamtstrombedarfes (jährlich 180.000 kWh bei 1.000 Betriebsstunden) decken kann. Die Solarzellen sind in die seitlichen Klarglaselemente der UNI-G-Stationen integriert. Auf den flachen Dachbereichen der Stationen und des Bahnhofes wurden die Photovoltaik-Module aufgeständert, jedoch besonders befestigt; sie halten heftigsten Stürmen stand.

Neben dem Neubau der Hüttenkopfbahn wurde zum einen die Beschneiungsanlage im Bereich Hüttenkopf erwei-



Bergstation der Hüttenkopfbahn mit integrierten Photovoltaik-Modulen. Der Golm hat den Ruf, sehr familienfreundlich zu sein. Zu diesem Image passt der Antrieb mit Sonnenenergie ganz besonders gut.

tert. Zum anderen hat man auch die Piste leicht verändert: Sie ist nun stellenweise breiter und hat weniger Bodenwellen.

6-CLD-B-S Hüttenkopfbahn	
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	4,7 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	63
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.306 m
Höhe Bergstation	2.032 m
Höhenunterschied	395 m
Stützen	12
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Auch in das Talstationsgebäude sind die Photovoltaik-Module integriert

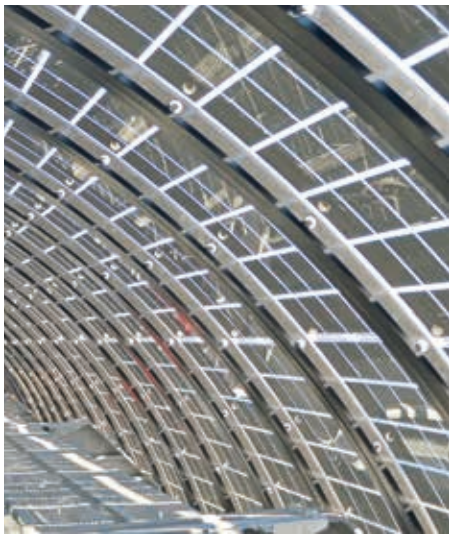


Dipl.-Ing. Harald Feldkircher, Technischer Leiter Illwerke Seilbahnbetriebsgesellschaft m.b.H.: „Das größte Alleinstellungsmerkmal sind sicherlich die in die Standardstationen von Doppelmayr integrierten Solarelemente. Sie fügen sich formschön in das moderne Erscheinungsbild der Sesselbahnanlage ein. Mit der gewonnenen Solarenergie wird ein Drittel des Gesamtstrombedarfs der Seilbahn abgedeckt. Die Bahn ist nur im Winter in Betrieb. Der im Sommer produzierte Strom wird ins allgemeine Stromnetz eingespeist."





Alukönigstahl GmbH (Wien) produzierte die gebogenen Glaselemente mit den integrierten Photovoltaik-Zellen. Das war eine nicht alltägliche Herausforderung, so Ing. Kurt-Stuart Ristl, Leitung Vertrieb, denn „die polykristallinen Zellen brechen bei der Herstellung leicht, wenn man nicht über das entsprechende Know-how verfügt. Außerdem muss der Glasaufbau großen Schnee- und Windlasten standhalten."



Die bayerische Zugspitze wird immer attraktiver



Auf Deutschlands höchstem Berg, der 2.962 m hohen Zugspitze, freut man sich über eine 6er-Sesselbahn mit Wetterschutzhauben: Sie ersetzt einen Doppelschlepplift aus dem Jahre 1979.

Notwendig geworden war der Bahnneubau wegen des ungleichmäßigen Abschmelzens des Gletschers und der damit verbundenen technischen Probleme. Die Trasse wurde um 500 m talwärts verlängert und leicht versetzt. Die alte Trasse und die alte Bergstation sind zur Gänze, die Talstation teilweise rückgebaut; nur der Keller blieb als Trafostation erhalten.

Zwei Sommer dauerten die Bauarbeiten. Als Gründe dafür nennt der technische Vorstand der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG, Peter Huber, Höhe, Lage und Logistik. Es stehen im Sommer nur gut drei Monate Bauzeit zur Verfügung, „und das auch nur, wenn das Wetter mitspielt." Der Materialtransport erfolgte vom Tal aus mit der Zahnradbahn, und zwar meist in der Nacht, um den Passagierbetrieb nicht zu stören. Für die Montage der Seilbahn wurde eine Materialseilbahn auf der Trasse der neuen Bahn eingerichtet.



Das Skigebiet Zugspitze hat eine viertel Million Skigäste im Jahr – ebenso viel wie Sommergäste. An der Südostseite des Talstationsgebäudes der Wetterwandeckbahn wurden 110 Solarpanele angebracht. Der damit erzeugte Strom wird im Winter für den Betrieb der Bahn genützt. (Sie ist nur für den Skibetrieb im Einsatz.) Im Sommer wird der Solarstrom in die Elektrizitätsversorgung der



Betriebsleiter Martin Hurm: „Die Zusammenarbeit mit Doppelmayr war hervorragend, insbesondere wenn man die logistischen Herausforderungen in Betracht zieht: Das Material musste erst mit der Zahnradbahn auf den Berg und dann mit Pistenraupen und Baufahrzeugen zur Baustelle transportiert werden."

Bild: Philipp Pasolli



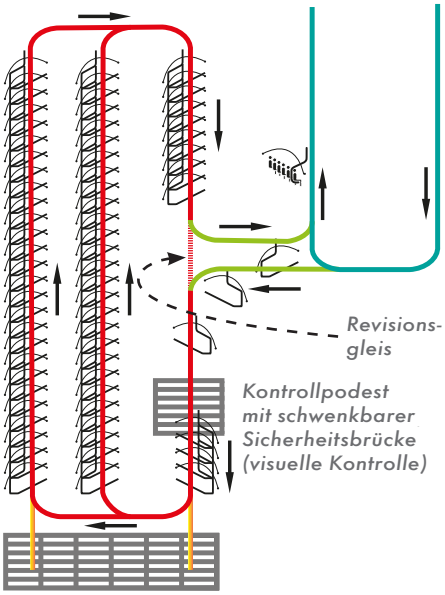
Infrastruktur am Gletscher eingespeist. Die Abwärme der Schaltschränke des modernen DSD-Antriebes unterstützt die Gebäudeheizung.

Weltneuheit: 3gleisiger Schleifenbahnhof

Für die Wetterwandeck-Sechser-Sesselbahn konstruierte Doppelmayr eine Weltneuheit: den dreigleisigen Schleifenbahnhof.

Schleifenbahnhöfe haben den Vorteil, dass die Sessel vorwärts und nicht – wie bei einem Stichgleisbahnhof – rückwärts ausgeparkt werden, um auf das Streckenseil zu gelangen. Das ist besonders bei starkem Wind praktisch, und verkürzt generell die Zeit für das Beschicken (und bei Betriebsschluss: das Entleeren) der Strecke. Allerdings benötigen Schleifenbahnhöfe mehr Platz als Stichgleisbahnhöfe. Mit dem Einziehen eines dritten Gleises verband man die Vorteile beider Systeme: Das Ein- und Ausgaragieren erfolgt auch hier in Fahrtrichtung.

Um einzelne Sessel zum Wartungspodest zu führen ohne sie über die ganze Strecke zu schicken, ist ein Revisionsgleis zwischen Ein- und Ausfahrt installiert. Mit Hilfe einer Weiche wird gezielt der gewünschte Sessel aus dem Kreislauf genommen. Es gibt zwei Montagegleise. Auf dem Hinteren ist das Montagefahrzeug für die Streckenrevision abgestellt.



Neuheit: Automatische Haubenverriegelung bei besetztem Sessel

Die Wetterwandeckbahn ist der erste neuerbaute 6er-Bubble[1] mit automatischer Haubenverriegelung bei besetztem Sessel.

Mittels Wählschalter sind drei Optionen möglich:

- Neutralstellung für Betrieb ohne Fahrgäste: Die Hauben werden nicht geschlossen. Bevorzugt bei Revision oder Probebetrieb.
- Lichtschrankenautomatik: Durch die Personenerkennung der Lichtschranke werden nur die Hauben der nicht besetzten Sessel geschlossen. Bevorzugt bei normalen Wetterverhältnissen ohne oder mit leichtem Wind.
- Schließen mit Sicherheitsautomatik, Einklemmschutz, automatische Verriegelung: Auch mit Personen besetzte Sessel werden automatisch geschlossen. Das System erkennt sofort, wenn sich ein Fahrgast einzuklemmen droht; die Schließeinrichtung fährt in die Neutralstellung und gibt die Haube frei. Bevorzugt bei starkem Wind. (Neuheit)

[1] Mit diesem System wurde auch die 6-CLD-B Sonnenkarbahn (Baujahr 2003) nachgerüstet. Die Talstationen beider Bahnen befinden sich in unmittelbarer Nähe.

6-CLD-B Wetterwandeckbahn	
Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	5,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	85
Intervall	7,7 s
Schräge Länge	1.514 m
Höhe Bergstation	2.600 m
Höhenunterschied	287 m
Stützen	14
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Wahlweise per Sessel oder Gondel auf den Grünwaldkopf



Im bekannten österreichischen Skiort Obertauern ging in diesem Winter eine Kombibahn in Betrieb.

Der Grünwaldkopf liegt mitten im Skigebiet Obertauern und bietet Abfahrten aller Schwierigkeitsgrade.

Dieser Teil des Skigebietes hat eine lange Tradition: Der erste Lift war ein Einer-Sessellift Baujahr 1952. Dieser wurde nach 20 Jahren durch eine Doppelsesselbahn, nach weiteren 20 Jahren durch eine kuppelbare 4er-Sesselbahn mit Bubbles und 2012 – also nach abermals 20 Jahren – durch die neue Kombibahn ersetzt.

Einer der Haupteinstiege in den Skizirkus Obertauern

Die neue Kombibahn nützt im Wesentlichen die Trassenführung der Vorgängeranlage. Ihre Talstation liegt auf 1.665 m neben einem großen Parkplatz an der Tauern-Bundesstraße. Sie erschließt den nordwestlichen Teil der Tauernrunde, einem 12 km langen Pistenverbund.

Ideal für Sommer- und Winterbetrieb

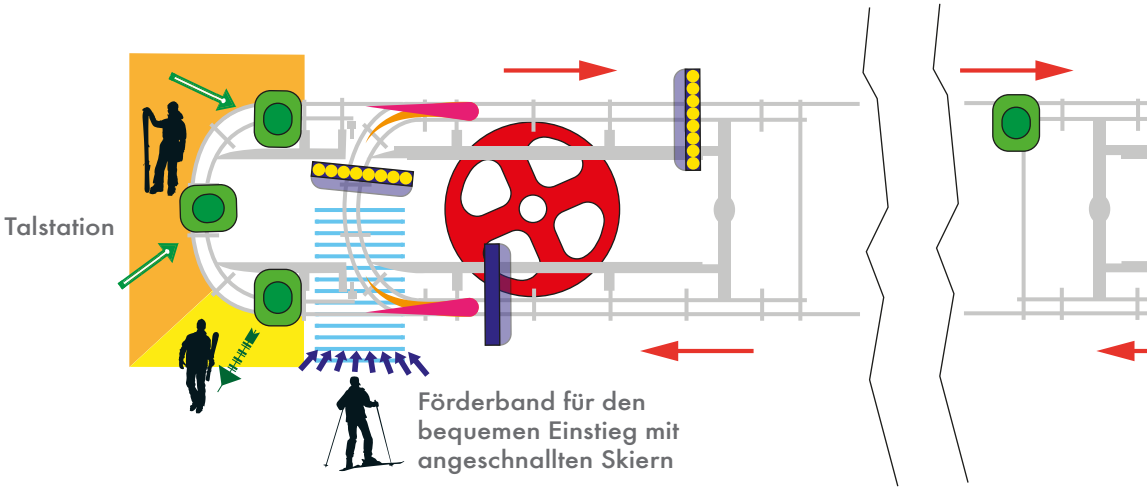
Die Bergstation ist Ausgangspunkt für Wanderungen. Nicht zuletzt wegen des Sommerbetriebes erweist sich die Kombibahn als ideale Lösung: Im Sommer werden nur Gondeln verwendet, im Winter Sessel und Gondeln: Die Eiligen bevorzugen die Sessel, weil sie nicht die Ski abschnallen müssen.



Dipl.-Ing. Klaus Steinlechner, Geschäftsführer der Tauernlift Gesellschaft m.b.H.: „Das System einer Kombibahn mit zwei Bögen und Einstiegen gibt es nur bei Doppelmayr. Ich kann mit Fug und Recht sagen, dass die Zusammenarbeit bei der Entwicklung dieser Anlage sehr konstruktiv war – und sehr umfangreich. Aber das hat sich wirklich gelohnt."



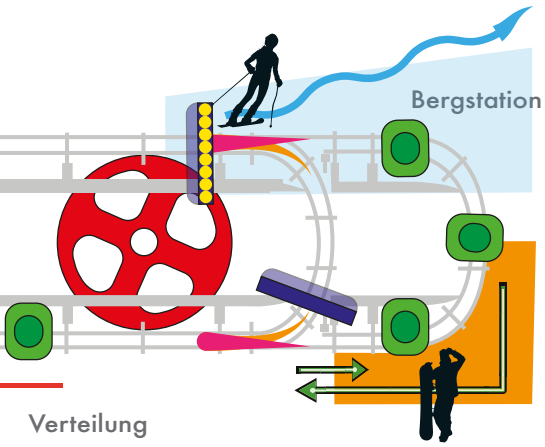
Das gibt es nur von Doppelmayr: Sessel und Gondeln werden in den Stationen auf eigenen Gleisbögen mit eigenen Einstiegen geführt. So



8/10-CGD Grünwaldkopfbahn	
Förderleistung	3.500 P/h
Fahrzeit	3,4 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
10-Kabinen/8-Sessel	17/39
Intervall	8,8 s
Schräge Länge	983 m
Höhe Bergstation	1.974 m
Höhenunterschied	305 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg



lassen sich Kollisionen zwischen wartenden Sesselpassagieren und einfahrenden Gondeln einfach und zuverlässig vermeiden.



Verteilung
Sessel:Gondeln = 3:1. Im Sommer werden ausschließlich Gondeln eingesetzt.



Kombibahn im Skigebiet Genting Secret Garden



Im Resort Genting Secret Garden – vormals Beijing Secret Garden – 250 Kilometer nordwestlich von Peking, wurde eine 6/8-Kombibahn fertiggestellt. Es handelt sich um die erste Anlage von Doppelmayr in China mit Bubble Orange und beheizten Kabinensitzen.

Genting Secret Garden ist ein Ganzjahres-Resort, welches der malaysischen Genting-Investment-Gruppe gehört. In der ersten Realisierungsphase sind 13 Pisten mit drei Seilbahnen – eine 6/8er-Kombibahn sowie zwei kuppelbaren 4er-Sesselbahnen mit Bubbels und Sitzheizung – vorgesehen. Die beiden 4-CLDs waren im Dezember 2011 fertig; die Kombibahn ging rechtzeitig für die Skisaison 2012 in Betrieb. Alle Lifte sind von Doppelmayr.

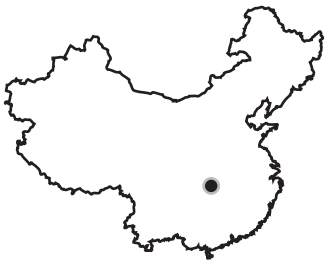
Das Resort soll im Endausbau das angrenzende Skigebiet Wanlong, derzeit das größte Skigebiet Chinas, bei weitem übertreffen. Genting Secret Garden ist von Peking aus per Auto über den Jingzhang Expressway in etwa vier Stunden, mit dem neuen Hochgeschwindigkeitszug über Zhangjiakou (4,4 Mio. Einwohner) und von dort per Bus in sechs Stunden erreichbar.

6/8-CGD-B Lift 1	
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	7,1 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeuge/Sessel	41+41
Intervall	10,5 s
Schräge Länge	1.865 m
Höhenunterschied	395
Höhe Bergstation	2.105 m
Stützen	15
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Der neue Lift entpuppte sich von Beginn an wegen seiner Geschwindigkeit und seines Komforts als Publikums-Hit. Man erwartet sich auch für den Sommerbetrieb eine sehr hohe Benutzerfrequenz.

8er-Gondelbahn im Nationalpark Chaibuxi



Der Chaibuxi China National Forest Park, im Westen der chinesischen Provinz Hubei, hat eine neue Attraktion: eine 8er-Gondelbahn von Doppelmayr.

Für die Anreise zum Nationalpark muss man eine mehrstündige Busfahrt in Kauf nehmen; Startpunkt ist die 4-Millionen-Einwohner Stadt Yichang. Auf den mit der Gondelbahn in knapp sechs Minuten erreichbaren Gipfel gelangte man bisher nur in einer eineinhalbstündigen Autofahrt über eine enge Bergstraße – oder per Pedes entlang dieser Straße, denn einen eigenen Fußweg gibt es nicht.

Die steilste Seilbahn Chinas

Die Bahn ist die steilste in China mit einer Seilneigung von bis zu 99,64%. Wegen des unwegsamen, felsdurchsetzten Geländes war schon die Installation der Materialseilbahn für den Bau der Fundamente und Stützen eine Herausforderung; die Montage der eigentlichen Bahn erst recht.

Belebung der Regionalwirtschaft

Im Einzugsgebiet des Nationalparks leben die Tujia, eine Minderheit mit großem Traditionsbewusstsein, die für ihre Folklore, ihren Wein und ihre regionale Küche weithin bekannt sind. Sie erhoffen sich durch die neue Seilbahn eine Belebung des Tourismus und damit mehr Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten.

Eigentümer und Betreiber der Bahn ist die Sante Cableway Group, ein Privatunternehmen, welches etliche Lifte in mehreren Regionen Chinas betreibt; sechs davon sind von Doppelmayr.







8-MGD Chaibuxi	
Förderleistung	1.000 P/h
Fahrzeit	5,39 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	23
Intervall	28,8 s
Schräge Länge	1.608 m
Höhe Bergstation	1.326 m
Höhenunterschied	793 m
Stützen	11
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Kern des Chaibuxi-Nationalparks ist der 30 Kilometer lange, vom Chaibu-Fluss tief in die atemberaubenden Felsformationen „der 1000 Gipfel" eingeschnittene, Canyon. Er gehört zum Einzugsgebiet des Jangtsekiang, des längsten Stroms Chinas. Zu den Hauptattraktionen des Parks zählen der „Wald der Felsen", in denen die Einheimischen Menschen, Tiere und Pflanzen zu erkennen glauben, ferner gewaltige Wasserfälle und die idyllischen Wanderwege des Dujiabao-Tales.

Neuer Quad-Express in Kanada



Doppelmayr installierte die erste Hochgeschwindigkeits-4er-Sesselbahn des westkanadischen Skigebietes Mt. Seymour, den Mystery Peak Express. Sie ging im Dezember 2012 in Betrieb.

Das in Familienbesitz befindliche Skigebiet liegt im Mt. Seymour Provincial Park, einer Nationalpark-ähnlichen Einrichtung.

Top-Skigebiet in einem Naturschutzgebiet bei Vancouver

Die Ski- und Snowboard-Pisten liegen zwischen 935 m und 1.265 m Seehöhe. Dank seiner Nähe zum Pazifischen Ozean ist das Gebiet sehr schneereich. Es gibt neben dem neuen 4er-Sessellift noch zwei Doppelsessellifte und zwei Förderbänder. Die Gesamtförderkapazität beträgt rund 6.700 P/h. Zudem kann man vier Freestyle-Areale, Fun-Einrichtungen und 10 Kilometer Schneeschuhwanderwege nützen.

Der Mystery Peak Express ersetzt einen fixgeklemmten Doppelsessellift Baujahr 1962 und beschleunigt den Zugang zu den Pisten deutlich.

Der Bau war aus geologischen Gründen und wegen der schwer zugänglichen Lage im Naturschutzgebiet nicht einfach. Die Linienführung der Bahn wurde zwar beibehalten, doch mussten zum Teil neue Stützenstandorte gefunden und per Helikopter eingerichtet werden. Die Stationen sind komplett neu, wobei nicht zuletzt die Zugangszonen familienfreundlicher gestaltet wurden.

Die Bauarbeiten (einschließlich des Abbruchs des alten Lifts) wurden im Wesentlichen von Doppelmayr-Kanada organisiert und durchgeführt.



Foto: Zach Copland

4-CLD Mt. Seymour	
Förderleistung	1.400 P/h
Fahrzeit	4,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	46
Intervall	10,3 s
Schräge Länge	1.066 m
Höhe Bergstation	1.300 m
Höhenunterschied	220 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg



Eddie Wood, General Manager & President Mt. Seymour Resort: „Unser neuer Mystery Peak Express ist eine wertvolle Bereicherung der Ski- und Snowboard-Szene im Großraum Vancouver. Er wird sowohl von Anfängern als auch von Fortgeschrittenen als schneller Zubringer geschätzt."

Weltneuheit für Luxus-Hotel: Kombischlepplift



Die Kitzbüheler Alpen sind um eine Attraktion reicher: Das 5-Sterne-Hotel Lärchenhof in Erpfendorf schaffte sich einen 5-Sterne-Lift der besonderen Klasse an. Er ist abwechselnd mit Teller- und Bügelgehängen ausgestattet.

Die Kitzbüheler Alpen zählen zu den schönsten und attraktivsten Sommer- und Winter-Urlaubsregionen Europas. Hier liegt der Lärchenhof.

Kombischlepper mit Mittelstation

Das Hotel verfügt über einen hauseigenen Schlepplift der besonders luxuriösen Art: Es handelt sich um einen Kombi-Schlepper mit Mittelstation, bei dem Teller- und Doppelbügel-Gehänge einander abwechseln. Bei der Mittelstation teilt sich die Piste: An den flacheren unteren Bereich schließt sich die anspruchsvollere obere Piste an. Wer will, kann hier aussteigen und wieder zur Talstation abfahren. (Einsteigen ist nicht möglich.)



WLAN für Videokameras; gesonderte Musiklautsprecher

Auch die Zusatzeinrichtungen des Lifts sind höchst bemerkenswert: Die Überwachung der Trasse wird durch Videokameras auf den Masten sichergestellt, die glasklare Bilder in die Kommandozentrale der Talstation liefern. Der Computer im Tal und die Kameras sind durch eine kabellose WLAN-Steuerung verbunden, wodurch sich die Verlegung von Leitungen in Kabelgräben erübrigt und allfällige Störungen durch Frequenzüberlagerungen vermieden werden.

In die Stützen sind Leuchten, die Lautsprecher für die Einsprechanlage und besonders leistungsfähige Musiklautsprecher integriert: Der Klang der Musik aus diesen Hochleistungslautsprechern ist unvergleichlich besser als wenn er von der Einsprechanlage wiedergegeben würde.

Natürlich ist auch die seilbahntechnische Ausrüstung vom Allerfeinsten: Angefangen von den wartungsfreundlichen Federspeichergehängen bis hin zu den Doppelmayr-Turbo-V-Einziehvorrichtungen, die besonders sanftes Anfahren garantieren.

1+2 SL Lärchenhof	
Förderleistung	890 P/h
Fahrzeit	3,5 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Gehänge	79
Intervall	6,1 s
Schräge Länge	589 m
Höhe Bergstation	823 m
Höhenunterschied	139 m
Stützen	6
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Kombischlepper: Kinder und Alleinskifahrer bevorzugen die Teller, Paare die Bügel.

Kitzsteinhorn: Neuer Gletscherschlepplift



Beim Neubau des Gletscherschlepplifts „Maurer“ auf dem Kitzsteinhorn, Kaprun, bewies Doppelmayr einmal mehr seine Kompetenz auf dem Gletscher.

Warum der seit 1974 bestehende Doppelschlepplift erneuert wurde, erläutert Prokurist Ing. Günther Brennsteiner von den Kitzsteinhorn-Gletscherbahnen so: „Das Gelände wurde durch die Gletscherveränderungen steiler und Teilbereiche der Schlepptrasse mussten neu ausgeformt werden.“

Zwei „schwimmende“ Stützen

Für die Bergstation, Schlepptrasse, Pistenkorrekturen und die Beschneiungstraße waren aufwändige Geländekorrekturen erforderlich. Die Stütze 7 (Ausstiegsstelle) und die Stütze 6 stehen „schwimmend“ im Eis und wurden über das Halteseil zwischen der Umlenkstation der Bergstation und der Fixabspannung bei Stütze 5 fixiert. Gletscherbewegungen können durch Neujustierung des Stützenfußes ausgeglichen werden.

Das Kitzsteinhorn mit seinen 24 Seilbahnen und 61 Pistenkilometern ist Salzburgs höchst gelegenes Skigebiet, das bis auf 3.203 m reicht. Außerdem gibt es drei Fun-Parks und in 2.450 m ein Servicecenter mit Sportshop, Skischule und einem Ski- und Schuhdepot.



Der Schlepplift erschließt ganz speziell ausgeformte Geländekammern mit steilen und sehr anspruchsvollen schwarzen Pisten, die einen wichtigen Angebotsbereich abdecken. Durch die etwas verkürzte Ausführung konnten freie Flächen zur Verbesserung in der Pistenführung gewonnen werden; außerdem entfällt eine Liftkreuzung. Die Schneeanlage wird nunmehr bis zum Gletscherrand geführt. Die Skisaison dauert von September bis Juli.

Technik-Pioniere

Die Gletscherbahnen Kaprun AG zählt seit ihrer Gründung im Jahr 1963 zu den technischen Pionieren in Bezug auf Seilbahnen.

So baute Doppelmayr hier 1974 den weltweit ersten Gletscherschlepplift, und die Kapruner setzen erstmals Selbstbedienungsbügel bei Schleppliften (an deren Entwicklung sie mitwirkten) ein. Rekordhalter war seinerzeit auch die Panoramabahn, eine 8er-Gondelbahn Baujahr 1991, die sich auch für Lasttransporte bis 4,5 t eignet.



Günter Lechner (links; Projektleiter und Betriebsleiter der Schlepplifte), Ing. Günther Brennsteiner (Technischer Prokurist) heben „die einwandfreie Umsetzung und Zusammenarbeit" zwischen Doppelmayr und den Fachkräften der GBK hervor. Die mit dem Lift erschlossene Skifläche passt exakt zur Förderleistung der neuen Anlage.

2-SL Maurer	
Förderleistung	1.175 P/h
Fahrzeit	3,8 min
Fahrgeschwindigkeit	3,5 m/s
Gehänge	82
Intervall	6,1 s
Schräge Länge	869 m
Höhe Bergstation	2.893 m
Höhenunterschied	263 m
Stützen	14
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

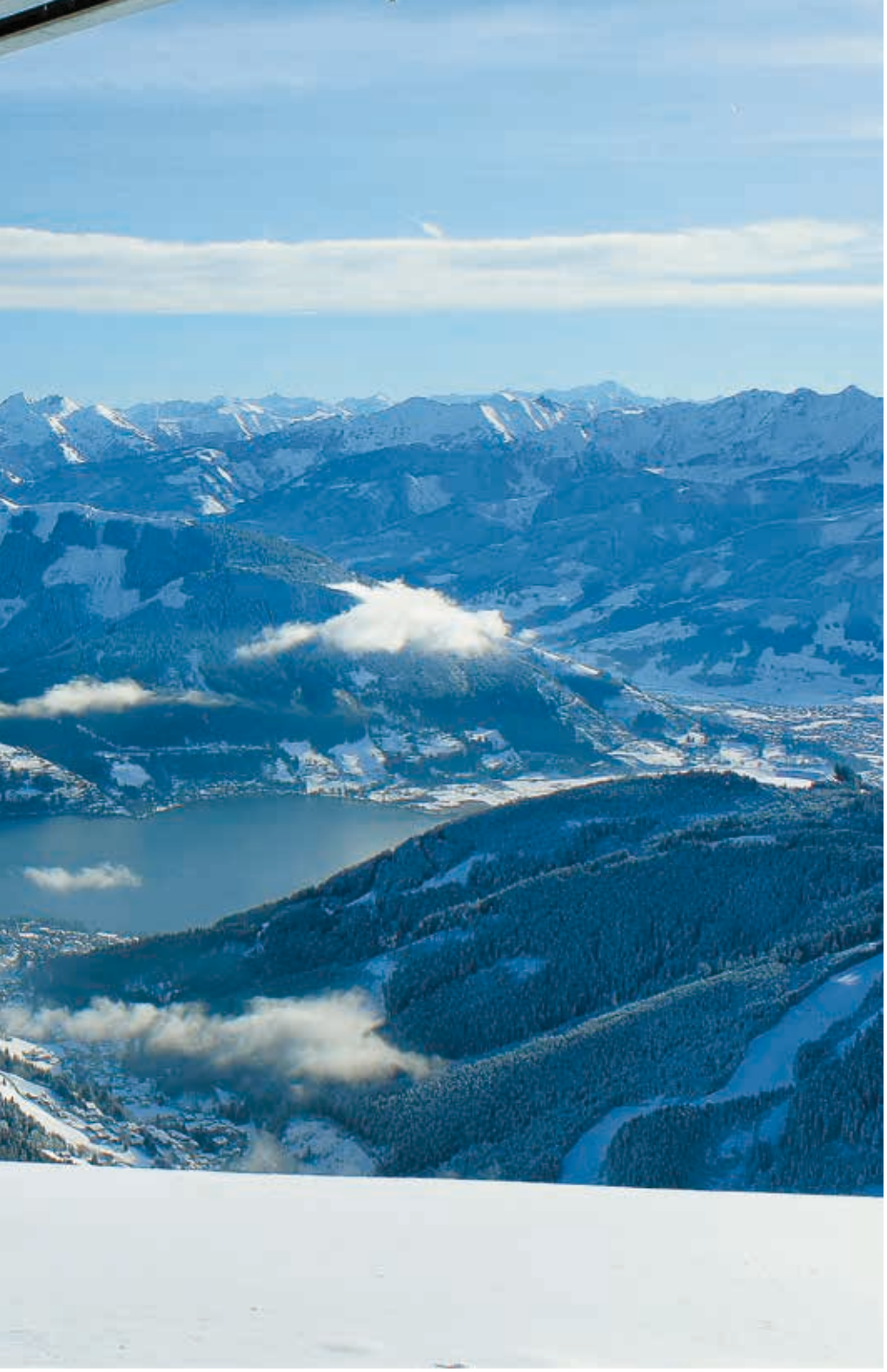


Weltneuheit: Fixgeklemmter 4er-Lift mit speziell verriegeltem Schließbügel

Das Skigebiet Schmittenhöhe im Salzburger Land ist um eine Weltneuheit reicher: Hier ist seit Dezember 2012 ein fixgeklemmter 4er-Sessellift mit einer speziellen Schließbügelverriegelung und mittigem Fußraster in Betrieb!

Die 4-CLF „Sonnengratbahn" liegt auf der Sonnenseite des Skigebietes und dient als Wiederholungsbahn sowie als Rückbringer zu den Bahnen, die ins Kerngebiet der Schmittenhöhe führen.

Um im Sommer das Landschaftsbild nicht zu beeinträchtigen, werden die





Komfort und Sicherheit: Der Skifahrer gelangt über ein Förderband zum Hubtisch des Sesseleinstieges. Bei der Schranke wird die Körpergröße elektronisch erfasst und der gelenkig gelagerte Hubtisch so angehoben und geneigt, dass man ohne Stress die richtige Sitzposition einnehmen kann. Hat man es sich bequem gemacht, wird der Schließbügel von Hand geschlossen und sodann automatisch verriegelt. Die Verriegelung wird erst in der Bergstation – automatisch und begleitet von einem gut hörbaren Signal – gelöst. Nun lässt sich der Schließbügel wieder händisch öffnen.



Dr. Erich Egger, Vorstand der Schmittenhöhebahn AG: „Mit der neuen Sonnengratbahn haben wir auf der Schmitten die erste fix geklemmte 4er-Sesselbahn mit verriegelbarem Schließbügel und mittigem Fußraster. Darauf sind wir sehr stolz."



Die neue Bahn ersetzt einen Doppelsessellift aus dem Jahr 1977. Die Trasse blieb gleich, die alten Stationen wurden abgetragen und die neuen Stationen wurden dem sorgfältig gepflegten architektonischen Gesamtkonzept des Skigebietes angepasst.

Sessel in einem in den Berg gegrabenen Bahnhof untergebracht.

Kavernengarage der Wartung und dem Landschaftsbild zuliebe

Dafür gibt es nicht nur ästhetische, sondern auch handfeste technische Gründe. Dazu Vorstand Dr. Egger: „Wir ersetzen die Klemmen bei der sommerlichen Lagerung im Kavernenbahnhof durch einfachere Aufhängevorrichtungen. Dadurch werden die Klemmen geschont, wir können sie in aller Ruhe warten und zudem ist die schöne rote Komfortpolsterung vor UV-Licht geschützt."

4-CLF Sonnengratbahn	
Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	3 min
Fahrgeschwindigkeit	2,4 m/s
Sessel	90
Intervall	7,19 s
Schräge Länge	763 m
Höhe Bergstation	1.920 m
Höhenunterschied	229 m
Stützen	10
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Samsung-Everland vertraut Doppelmayr



Doppelmayr baute für das Freizeitzentrum Everland, 40 Autominuten südlich von Südkoreas Hauptstadt Seoul, eine 10er-Gondelbahn.

Die Bahn ist eine komfortable Verbindung vom Eingang des Resorts zum Carnival Square & Grand Stage, der großen Show-Arena. Die Arena liegt 33 m tiefer als der Eingang, was doch einer gewissen körperlichen Anstrengung bedarf, wenn man nach der Vorstellung – womöglich mit Kinderwagen oder Rollstuhl – zurückkehrt.

7 Mio. Besucher pro Jahr: „Everland macht alle glücklich!"

Everland ist ein riesiges Freizeitzentrum mit verschiedenen Themenbereichen nach dem Vorbild Disneylands. Seit der Eröffnung im Jahr 1976 wurde es mehrfach erweitert, fünf Mal mit dem „Kundenzufriedenheitspreis der Republik Korea" ausgezeichnet, in die „Customer Satisfaction Hall of Fame" aufgenommen und erhielt zahlreiche weitere nationale und internationale Auszeichnungen. Everland hat jährlich 7 Mio. Besucher. Klar: „Everland macht alle glücklich und bietet aufregende und interessante Erlebnisse jetzt und in der Zukunft." wie das Management selbstbewusst versichert.

Das Selbstbewusstsein gründet sich einerseits auf die Erfolge des Resorts selbst und andererseits auf den unternehmerischen Background: Eigentümer und Betreiber ist der Industrie-Mischkonzern Samsung mit 344.000 Mitarbeitern.

10-MGD Sky Cruise	
Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	2,5 min
Fahrgeschwindigkeit	4,0 m/s
Fahrzeuge	22
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	255 m
Höhenunterschied	33 m
Stützen	5
Antrieb	Tal/ Endstation
Abspannung	Tal/ Endstation



Die Ankömmlinge beim Everland-Resort können die Gondelbahn gleich beim Eingangsgebäude (Bild rechts unten) besteigen. Das ursprüngliche Empfangsgebäude wurde – dem

Doppelmayr seit 1988 in Everland

Doppelmayr installierte erstmals 1988 Lifte in Everland, und zwar einen fixgeklemmten Doppel- und einen fixen 4er-Sessellift.

Diese Lifte erfüllten die Erwartungen des Everland-Managements voll und ganz: „Wir bekamen von der Nummer 1 am Weltmarkt von Anfang an Lifte, die



phantasievollen Baustil angepasst – entsprechend erweitert. Die Gondeln werden in einer Höhe geführt, die einen guten Überblick über die zahlreichen Attraktionen ermöglichen.

perfekt in unsere Vorstellungen von Sicherheit und Zuverlässigkeit passen. Wir können uns auf den ausgezeichneten Service verlassen. Und wir sind mit der großen Einsatzbereitschaft sowohl der koreanischen Doppelmayr-Vertretung als auch mit der Doppelmayr-Zentrale in Wolfurt sehr zufrieden,"

Dieses große Vertrauen wertet Doppelmayr als hohe Auszeichnung; Samsung Everland gilt als besonders anspruchsvoll in Bezug auf technische Ausführung, Sicherheit und Zuverlässigkeit.

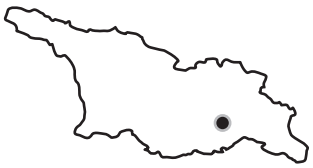






Hohe Mobilität ist auch für Rollstuhlfahrer und Mütter mit Kinderwagen gefragt. Die neue 10-MGD Sky Cruise erfreut sich großer Beliebtheit. Insgesamt hat Everland vier Doppelmayr-Anlagen.

Per Standseilbahn auf das Dach von Tiflis



Den schönsten Ausblick über die georgische Hauptstadt Tiflis hat man vom Hausberg Mtatsminda. Am einfachsten gelangt man dorthin mit der neuen Standseilbahn von Garaventa.

Tiflis hat eine 100jährige Stadtseilbahntradition. Bis in die 1990er-Jahre gab es neben der Standseilbahn Baujahr 1905 auch eine Pendelbahn.

Doch seit Oktober 2012 kann man wieder mit der Standseilbahn zum 250 m hohen Fernsehturm gelangen. Von der Aussichtsplattform blickt man auf das Zentrum der Stadt mit dem Rustaweli-Prospekt, der schönen Einkaufsstraße, dem Parlament und den Regierungsgebäuden. In der Ferne sieht man den Kaukasus, nebenan vergnügt sich das Jungvolk auf einem Rummelplatz mit Karussells und Riesenrad. Auf halber Höhe gibt es eine Mittelstation. Hier befinden sich die Kirche des Heiligen David sowie eine Gedenkstätte für berühmte georgische Persönlichkeiten.

Die neuen Standseilbahn-Fahrzeuge bieten 60 Personen Platz; es gibt 18 Sitzplätze. Die Wagen werden von einem Fahrer begleitet. Bis auf die Schienen und den Unterbau ist so gut wie alles neu. Die Stationsgebäude wurden im Stil der Jahrhundertwende renoviert.

Wagentransport durch die Eingangshalle

Da es nicht möglich war, die Fahrzeuge um- oder über die Stationsgebäude zu transportieren, wählte man einen ungewöhnlichen Weg: Es wurde durch die großzügig dimensionierte Eingangshalle ein Hilfsgleis gelegt, die Wagen auf dem Vorplatz aufgesetzt und mit Winden durch die weiten Portale gezogen.

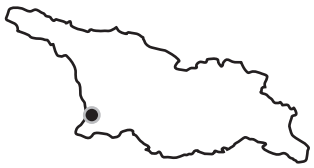




Aleksi Khachidze ist Project Supervisor des Tbilisi Development Fund, der von der Stadtverwaltung mit der Bauüberwachung und -koordination der Bahn beauftragt wurde. Die Stadtväter verstehen die Bahn als Symbol für den Weg der jahrhundertealten georgischen Kultur in die Moderne. Die einfühlsame Modernisierung durch Garaventa wird sehr geschätzt.

60-FUL Tiflis – Mtatsminda	
Förderleistung	750 P/h
Fahrzeit	3,4 min
Standzeit in den Stationen	1,3 min
Fahrgeschwindigkeit	3,0 m/s
Fahrzeuge	2
Schräge Länge	478 m
Höhe Perron Bergstation	336 m
Höhenunterschied	228 m
Antrieb 160/95kW	Berg
Zugseil ø	25 mm

Schwarzmeer-Stadt Batumi: Per Gondelbahn ins Vergnügen



Die georgische Schwarzmeer-Stadt Batumi bekommt ein neues Vergnügungs-Zentrum auf dem am Stadtrand gelegenen Berg Anuria. Die Verbindung mit dem Stadtzentrum stellt eine 8er-Gondelbahn her.

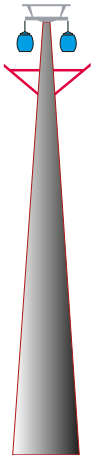
Die Hafenstadt wird landseitig von steilen Hügelketten umschlossen. Die Vororte der Stadt sind in die Hügel hinein gebaut, die prachtvolle Altstadt grenzt ans Meer. Von hier, in Sichtweite der Universität und des großen Frachthafens, führt neuerdings eine Gondelbahn zum rund 250 m über dem Stadtzentrum gelegenen Gelände eines Freizeitzentrum mit Geschäften, Cafés und einem Casino.

Link zwischen Alt und Neu

Die neue Bahn fügt sich in die gelungene Symbiose von moderner und traditioneller Architektur ein: Die Stationsgebäude sind Glas-Stahlkonstruktionen, die Bergstation wirkt wie das geblähte Segel der „Argo", des sprechenden Schiffes der 50 griechischen Sagenhelden, die vor 3.000 Jahren auszogen, um dem königlichen Drachen von Kolchis, der Gegend des heutigen Batumi, das Goldene Vlies zu entreißen. Die Bahn erhielt denn auch den Namen des Wunderschiffes „Argo", und sie war schon vor ihrer Eröffnung außerordentlich populär. Sie erschließt ein landschaftlich wunderschönes, aber schwer zugängliches Gebiet, von dem man einen atemberaubenden Blick über den Hafen auf das weite Meer hat.

„Argo" überquert Häuser und eine tiefe Schlucht mit einer Starkstromleitung. Für den Seilzug wurden im freien Gelände ein Helikopter, im Stadtgebiet speziell angefertigte und aus Österreich herbeigeschaffte Schutzgerüste eingesetzt.





Im Bereich einer Hochspannungsleitung und im Stadtgebiet brachte Doppelmayr eine Fangkonstruktion für Seile an den Stützen an. Zusätzlich wurden wegen der häufigen und heftigen Gewitter Blitzschutzkabel über die ganze Strecke gespannt, eine bereits in den Tropen bestens bewährte Einrichtung.

8-MGD Argo/Batumi Transit	
Förderleistung	500 P/h
Fahrzeit	9,6 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	19
Intervall	57,6 s
Schräge Länge	2.586 m
Höhe Bergstation	250 m
Höhenunterschied	248 m
Stützen	7
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Geringer Stromverbrauch für die Sitzheizung

Der Stromverbrauch für die Sitzheizung einer 6er-Sesselbahn ist mit 68kWh pro Tag gering. Das kostet derzeit – je nach Strompreis – 5 bis 15 Euro.

12 Mio Gondelbahn-Fahrgäste in der Stadt Constantine

Die 2008 in der algerischen Stadt Constantine in Betrieb genommene 15er-Gondelbahn beförderte bereits 12 Millionen Passagiere. Die Bahn bringt täglich 10.000 Personen von der Peripherie ins Stadtzentrum Für die Strecke, welche mit dem Auto nicht unter einer Stunde zurückgelegt werden kann, benötigt man weniger als acht Minuten. Die Bahn lief in diesen vier Jahren trotz der schwierigen Umweltbedingungen – große Hitze tagsüber, kalte Nächte, Sandstaub aus der Sahara – störungsfrei.

Rolls-Royce per Seilbahn auf den Säntis (Ostschweiz)

Für die Winterausstellung „Museen rund um den Säntis" brachte die Pendelbahn einen Rolls-Royce/Phantom 2 in die Panoramahalle der Gipfelstation (2.500 m ü.d.M.). Die kostbare Fracht wog 2,2 t.





Skispaß mit Skippy



Hallo Kinder! Da bin ich wieder, euer Skippy!
Heute testen wir die neue Wildspitzbahn in Tirol.
Sie ist die höchstgelegene Seilbahn Österreichs. Ich freue mich schon auf eine heiße Schokolade in der Bergstation in 3.440 m Seehöhe!



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