April 2013
Nr. 190 • 38. Jahrgang

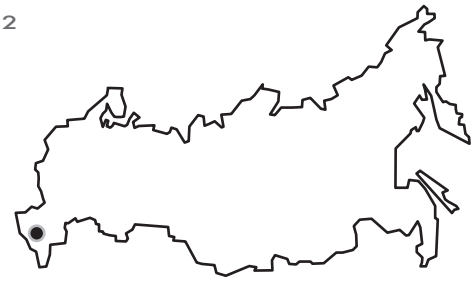
Wir

Weltneuheit im Skigebiet Loferer Alm im österreichischen Bundesland Salzburg: 8-MGD mit mittigem Fußraster und Sitzheizung. S 6-7

Doppelmayr-Seilbahnen für die Region Sochi
Seilbahn-Boom in der Olympia-Region im Kaukasus. S 2-3
Die erste 10-MGD der Schweiz im Kanton Wallis
Bei Skifahrern, Wanderern und Hängegleiter-Piloten sehr beliebt. S 8-9
Erster oranger Bubble in der Tschechischen Republik
Kooperation der Skigebiete Klínovec und Oberwiesenthal (Deutschland). S 14
Neue Funitel und 15er-Gondelbahn in der Slowakei
Das Skigebiet Jasná zählt zu den Premium-Skigebieten Europas. S 18-21
Drei neue Seilbahnen für Ski-Apache
Schnelle Hilfe durch Doppelmayr nach einem schweren Präriebrand. S 22
Vietnam: 8-MGD fährt täglich bis zu 22 Stunden
An Spitzentagen besuchen 130.000 Menschen den Berg Ba Den. S 25

In Tirol haben sich die Skigebiete Alpbach und Wildschönau zum neuen Skigebiet „Ski Juwel" zusammengeschlossen. Die Verbindung stellt eine 2-Sektionen-8-MGD her. S 4 - 5

Doppelmayr®



Doppelmayr im Olympia-Fieber

Doppelmayr wird in der Kaukasus-Region im Gebiet der Gemeinde Krasnaya Polyana rund 40 Seilbahnen bauen. Zu den Olympischen Winterspielen 2014 werden davon 35 in Betrieb sein.

In den rund um Krasnaya Polyana gelegenen Skigebieten Rosa Khutor, Alpika Service und Laura Psekhako wurden 16 Doppelmayr-Seilbahnen bereits übergeben; 19 weitere sind in Bau.

Für die Olympischen Winterspiele sind derzeit hunderte Firmen gleichzeitig an der Arbeit, wobei strenge Bestimmungen eingehalten werden müssen. Das bedingt eine ungewöhnliche logistische Herausforderung.

Doppelmayr-Bahnen bewähren sich bereits bestens

Doppelmayr hat diese Herausforderung im Griff: Bei den Test-Wettbewerben für Olympia in diesem Winter bewährten sich die Doppelmayr-Lifte bestens.

Das Gebiet wird nach den Olympischen Spielen weiterhin ein modernes Zentrum für Wintersportler aus Europa und Asien sein.

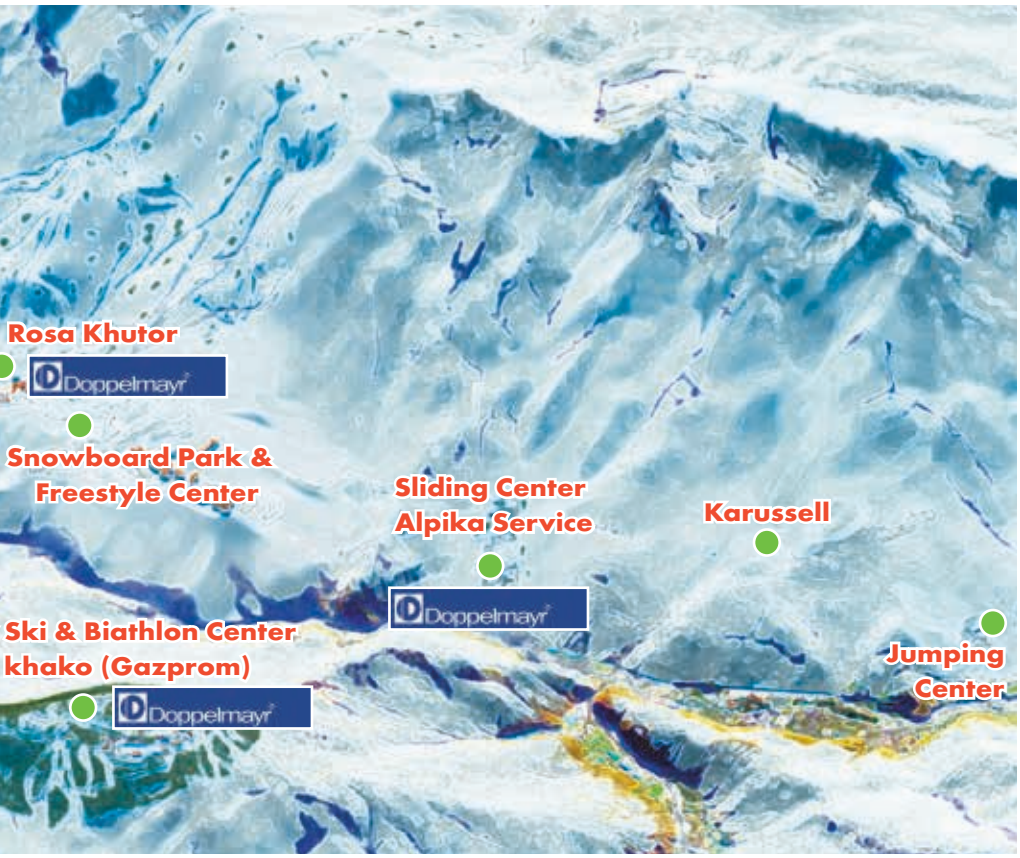
8-MGD Psekhako Lift A

Die Region Krasnaya Polyana ist das größte Wintersportzentrum Russlands.

Doppelmayr-Seilbahnen in Krasnaya Polyana			
Gebiet	**2004 – 2010**	**Bis Oktober 2013**	**Nach Olympia 2014**
Rosa Khutor	4 kuppelbare Anlagen 1 fix geklemmte Anlage 3 Förderbänder	2 kuppelbare Anlagen 2 fix geklemmte Anlagen 1 Schlepplift	2 kuppelbare Anlagen
Laura/Psekhako (Gazprom)	5 kuppelbare Anlagen 1 fix geklemmte Anlage 2 Schlepplift	3 3S 3 kuppelbare Anlagen 1 fix geklemmte Anlage 1 Schlepplift	
Alpika Service		5 Kombilifte 1 kuppelbare Anlage	1 fixer Sessellift 1 Schlepplift

8-MGD Rosa Khutor Lift B und Lift C

8-MGD Rosa Khutor Lift A



Erlebbare Seilbahn-Kompetenz

Doppelmayr bietet seinen Kunden ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dazu gehört die zeitnahe Entwicklung technischer Innovationen genauso wie ein umfassendes Projektmanagement, bei dem auch gesellschaftliche Trends – etwa in Bezug auf Umweltverträglichkeit – berücksichtigt werden. Zudem können sich die Kunden im Bedarfsfall über die gesamte Lebensdauer einer Anlage hinweg auf schnelle Hilfe und Ersatzteillieferungen verlassen.

Diese Fähigkeiten werden als große Vorzüge wahrgenommen und anerkannt: Doppelmayr ist nicht von ungefähr Weltmarktführer und auch in fast allen nationalen Märkten die Nummer 1. Doppelmayr liefert zuverlässig Anlagen aller Größen, von den schwersten Seilbahnsystemen bis zu komfortablen kleineren Anlagen wie z.B. leistungsgerechte Schlepplifte für Skischulen und hoteleigene Lifte.

Die Interalpin in Innsbruck ist eine perfekte Plattform für die Präsentation der Seilbahnkompetenz der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe. Highlights der 1.500 m² großen Schau sind nicht nur mehrere Neuheiten. Unsere Kunden können unter dem Motto „Doppelmayr erleben" vor Ort die Konstruktion und Produktion hochwertiger Seilbahnkomponenten verfolgen und höchstpersönlich Qualitätskontrollen vornehmen.

Michael Doppelmayr

„Ski Juwel“ dank neuer Gondelbahn

In Tirol haben sich zwei traditionsreiche Skigebiete zusammengetan: Das Alpbachtal und das Hochtal Wildschönau. Die neue 8er-Gondelbahn verbindet diese Skigebiete.

Damit folgte man dem Kundenwunsch nach einem größeren Skigebiet.

Mit der neuen Bahn gelangt man von Inneralpbach direkt auf den Schatzberg; bisher war das nur in einer einstündigen Autofahrt möglich.

Zwischenstation für Wiederholungsfahrten

Die neue Bahn hat auf der Pechalm eine Zwischenstation. Das erlaubt Wiederholungsfahrten auf der neuen, zwei Kilometer langen, beschneibaren Piste. Die Rückfahrt nach Inneralpbach erfolgt per Seilbahn. – Eine Piste bis ins Dorf zu bauen wäre zu aufwändig gewesen, zumal man die Landesstraße, die Alpbacher Ache und den Talboden hätte überqueren müssen.

Guter Anschluss an andere Seilbahnen

In das Kerngebiet des Alpacher Skigebietes fährt man mit der Pöglbahn, die auf den Gmahlkopf führt. Deren Talstation befindet sich keine 100 m neben der neuen Gondelbahn.

Bei der Planung der neuen Verbindungsbahn wurde Wert auf größtmögliche Verfügbarkeit und Komfort gelegt. Die Anlage besteht aus zwei voneinander unabhängigen Bahnen, wobei ein Durchfahrbetrieb in der Mittelstation oder ein getrennter Betrieb beider Sektionen möglich ist. Ein RPD-System bringt zusätzliche Sicherheit bei starkem Wind.

Bahnhof in der Mittelstation

Die Bahn wird in der Mittelstation um 105° geschwenkt. In den Winkel sind der Schleifenbahnhof und die Kommandozentrale eingebettet.

Große Zeitersparnis

Insgesamt sind dank der neuen Verbindungsbahn 145 Pistenkilometer und 47 Anlagen erreichbar, was dem Ski Juwel Alpbachtal-Wildschönau den Sprung unter die Top 10 der größten Tiroler Skigebiete verschafft.

8-MGD Alpbach-Wildschönau 1	
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	6,3 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	62
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.858 m
Höhe Bergstation	1.446 m
Höhenunterschied	434 m
Stützen	10
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

8-MGD Alpbach-Wildschönau 2	
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	50
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.421 m
Höhe Bergstation	1.446 m
Höhenunterschied	432 m
Stützen	10
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Peter Hausberger, Geschäftsführer der Alpbacher Bergbahnen (links) und Ludwig Schäffer von der Geschäftsführung der Schatzbergbahn.

Für die neue 8-MGD gründeten die Alpbacher Bergbahnen und die Schatzbergbahn die „Schatzberg OG". Die Geschäftsführung nehmen die drei Geschäftsführer – Peter Hausberger sowie Ludwig Schäffer und Arnd Krogmann – wahr. Dazu Ludwig Schäffer: „Die Skigebiete ergänzen einander perfekt. Die eher sanften Hänge des Schatzberges eignen sich besonders für Familien. Für den sportlich ambitionierten Skiläufer sind die steileren Hänge am Alpbacher Wiedersbergerhorn ideal." Die Bahn sei mit der gewohnten Doppelmayr-Perfektion ausgeführt worden, ergänzt Peter Hausberger. Sie werde sehr gut angenommen, zumal Kabinen und Zugangsorganisation sehr komfortabel seien.

Doppelmayr-Weltneuheit auf der Loferer Alm

Das Hochplateau des Schwarzecks wird seit der Wintersaison 2012/13 von Lofer aus durch die „Schwarzeckbahn" erschlossen. Diese hochmoderne 8er-Sesselbahn ist für Erwachsene und Kinder gleichermaßen komfortabel und sicher.

Die neue Schwarzeckbahn wurde mit mittigem Fußraster, Bubbles und Sitzheizung ausgerüstet, und: Sie ist weltweit die erste 8er-Sesselbahn mit diesen Ausstattungsmerkmalen. Bisher wurden die entsprechenden Sessel der Baureihe CS10 ausschließlich in Versionen für 4er- und 6er-Sesselbahnen installiert.

Sicherheit für Kinder bei höchstem Komfort für die ganze Familie

Die Schwarzeckbahn ist gezielt für Familien und Kinder ausgelegt. Sie bietet dank des automatischen Schließbügels maximale Sicherheit. Dieser schließt in der Talstation vor der Abfahrt automatisch und öffnet erst wieder beim Aussteigen in der Bergstation. Der Schließvorgang wird elektronisch überwacht. Ob der Bubble geschlossen wird, entscheidet der Fahrgast.

Photovoltaik-Kraftwerk in der Talstation

Die Südseite des Sesselbahnhofs bei der Talstation ist auf einer Fläche von 240 m² mit Photovoltaikzellen bestückt. Der von dieser Solaranlage produzierte Strom unterstützt die Elektrizitätsversorgung des Skigebietes.

Skigebiets-Erweiterung wurde durch die neue Sesselbahn erst möglich

Mit der neuen Schwarzeckbahn wird das Skigebiet Loferer Alm auch pistenmäßig erweitert. Das ist ein zusätzlicher Anreiz, diese Bahn zu benützen, zumal man von der Bergstation auf 1.565 m Seehöhe einen herrlichen Rundumblick vom Kitzbüheler Horn über den Chiemsee, die Stadt Salzburg und die Berchtesgadener Alpen bis hin zu den Leoganger und Loferer Steinbergen hat.

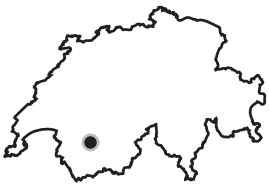
Die neue Bahn erschließt mit dem Schwarzeck einen zusätzlichen Skiberg für das Skigebiet „Almenwelt Lofer". Besonders wichtig ist aus Sicht des Geschäftsführers der Bergbahn Lofer, Willi Leitinger, zudem „die 100% sichere Beförderung der Kids – auch sieben Kinder und ein Skilehrer sind problemlos machbar – sowie die Solidität der Anlage". Die Bahn sei sehr komfortabel und „wir waren mit der Projektabwicklung von Doppelmayr von Anfang bis zum Ende sehr zufrieden. Die Monteure haben ohne Unterbrechung gearbeitet bis wirklich alles bis ins kleinste Detail passte; und für die Skischulen wurde uns sogar ein Probesessel zur Verfügung gestellt."

Die Almenwelt Lofer betreibt zehn Skilifte. 46 km Abfahrten und 60 Beschneiungsmaschinen sorgen für Schneesicherheit. Das Beschneiungssystem wurde im Zuge des Bahnneubaues ausgebaut. Das Gebiet ist auch bei Sommertouristen sehr beliebt.

8-CLD-B-S Schwarzeckbahn	
Förderleistung	2.360 P/h
Fahrzeit	3,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	49
Intervall	12,2 s
Schräge Länge	923 m
Höhe Bergstation	1.565 m
Höhenunterschied	211 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Erste 10er-Gondelbahn der Schweiz

Seit Dezember 2012 kann man auf den 2.332 m hohen Crêt-du-Midi im Schweizer Kanton Wallis mit einer 10er-Gondelbahn gelangen. Es ist die erste 10-MGD der Schweiz.



Vercorin liegt im Val d'Anniviers hoch über dem Rhonetal und der Stadt Sierre. Die 1973 erbaute 4-er Gondelbahn wurde 2012 durch eine doppelt so schnelle 10-MGD ersetzt.

Skifahrer, Hängegleiter, Gütertransport

Die neuen 10er-Gondeln haben einen niveaugleichen Einstieg und klappbare Sitzbänke, wodurch sie sich auch für den Transport sperriger Gegenstände wie z.B. Flugdrachen oder Güter für das Bergrestaurant und das Büffet in der Mittelstation bestens eignen. Für Ski und Snowboards stehen außen angebrachte Köcher zur Verfügung.

2 Sektionen – Durchfahrbetrieb

Die Bahn hat zwei Sektionen mit Durchfahrbetrieb. Der Antrieb befindet sich in der Mittelstation, einer Winkelstation.

Das Skigebiet Vercorin verfügt über eine Pendelbahn, zwei Sektionen Gondelbahn, sieben Skilifte. Im Sommer nützen Wanderer sowie Hänge- und Paragleiter die Seilbahn: Vom Crêt-du-Midi kann man bis Chalais fliegen; das ist die längste Flugstrecke für Paragleiter im weiten Umkreis.

Die Montage wurde in nur 21 Wochen durchgeführt; aufgrund des engen Zeitrahmens setzte Garaventa bis zu 15 Monteure gleichzeitig ein.

10-MGD Vercorin – Crêt-du-Midi			
		Sektion 1	Sektion 2
Förderleistung	P/h	1.800	1.800
Fahrzeit	min	4,4	3,2
Fahrgeschwind.	m/s	6,0	6,0
Kabinen		41	41
Intervall	s	30	30
Schräge Länge	m	1.720	1.245
Höhenunterschied	m	543	461
Stützen		10	9
Antrieb		Mittelstation	Mittelstation
Abspannung		Tal	Berg

Dany Perruchoud, Verwaltungsrats-Präsident von Télé Vercorin: „Garaventa lieferte eine bemerkenswert qualitätsvolle Gesamtleistung. Die neue Bahn ist eine Herzensangelegenheit der Bevölkerung: Von den 850 Aktionären stammen die meisten aus dem unmittelbaren Einzugsgebiet."

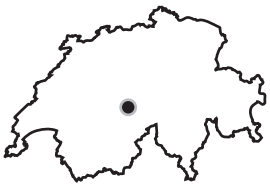
Bergstation

Mittelstation mit Lastbarelle (links)

Talstation mit reichlich Parkplätzen

Frequenzsteigerung von 65% durch neue Sesselbahn

Die Jungfraubahnen ersetzten den Sessellift Wixi–Lauberhornschulter im Jahr 2012 durch eine 6-CLD-B von Doppelmayr. Die Transportkapazität wurde um ein Drittel erhöht.



Die neue 6er-Sesselbahn ersetzt einen Doppelsessellift aus dem Jahr 1964, der 1992 modernisiert worden war. Die Anlage ist eine der bestausgelasteten der Region. Durch den Bau der weitaus leistungsfähigeren 6er-Sesselbahn verringert man nicht nur lange Wartezeiten, sondern trägt durch die Bubbles auch dem gesteigerten Komfortanspruch der Gäste Rechnung.

Nahe beim Start der berühmten Lauberhornabfahrt

Die Bergstation wurde 20 m hinter den alten Standort verlegt. Sie befindet sich gleich neben dem Starthäuschen des Lauberhornrennens, einer der berühmtesten Abfahrten des FIS-Skiweltcups. Die Talstation wurde seitlich versetzt, die bestehende Anlage komplett rückgebaut. Die Sessel werden in einem unterirdischen, automatisierten Bahnhof mit Unterflurförderer garagiert. Der Bahnhof ist an die Talstation angeschlossen.

Erste Schweizer Bahn mit DSD-Antriebssystem

Die Bahn hat als erste der Schweiz einen DSD-Antrieb. Der DSD-Antrieb ist leiser, verschleißärmer und energiesparender als herkömmliche Antriebe. Und auf noch eine Besonderheit verweist Marco Luggen von den Jungfraubahnen: „Die Bahn passt selbständig ihre Fahrgeschwindigkeit an das Passagieraufkommen an. Geregelt wird die Geschwindigkeit über die Erkennung des Besucherstromes an den Drehkreuzen bei der Talstation."

6-CLD Wixi - Lauberhornschulter	
Förderleistung	2.500 P/h
Fahrzeit	5,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	80
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.614 m
Höhe Bergstation	2.326 m
Höhenunterschied	495 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Seillageüberwachungsanlage RPD und Revisionsfahrzeug

Die Wixi–Lauberhornschulter-Sesselbahn wurde mit dem fehlersicheren Seillage-Überwachungssystem RPD ausgerüstet. Falls das Seil aus der Rillenmitte der Seilrolle läuft, wird die Fahrt verlangsamt und erforderlichenfalls gestoppt.

Die Wixi-Bahn erschließt nicht nur ein traumhaftes Skigelände, sondern ist auch Zubringer zur Lauberhornabfahrt. Und deshalb gibt es noch eine ganz besondere Tradition: Jedes Jahr wird ein Sessel dem Sieger der Lauberhornabfahrt gewidmet. Im Hintergrund links sieht man die weltberühmte Eigernordwand.

Bei der Wixi-Bahn wird auch ein neu entwickeltes Revisionsfahrzeug aus Aluminium eingesetzt. Es ermöglicht die Rollenbatterierevision auf der Stütze und erspart das Abmontieren und Ausfliegen der Rollenbatterien für die periodische Revision.

Automobilfreie Zone – Seilzug vom Zahnradbahn-Waggon aus

Das Hochplateau ist autofrei. Was nicht mit der Zahnradbahn „Wengernalpbahn" zum Bestimmungsort gebracht werden konnte, transportierten Helikopter. Für den Tiefbau wurde eigens eine Betonmischanlage im Tal installiert.

Der Seilzug erfolgte direkt ab dem Bahnwagen der Wengernalpbahn. Dafür hatten die Garaventa-Monteure nur eine Nacht lang Zeit; der fahrplanmäßige Personenbetrieb zum Zielbahnhof Jungfraujoch – Top of Europe (3.454 m) durfte nicht gestört werden.

Marco Luggen, Leiter Wintersport und Firstbahn, Jungfraubahnen. „Die Bahn ist mit ihren gelben Bubbles und der gelb-schwarzen Polsterung ein wahrer Hingucker. Sie wird sehr gut angenommen, zumal sie auch eine attraktive Piste mit einem neuen, großzügigen Pistenübergang über die Wengernalp-Zahnradbahn bedient. Schon in den ersten zwei Monaten hatten wir bereits eine Frequenzsteigerung von 65%!"

Bequem und sicher ins Ferienparadies

Die 50 Jahre alte Doppelsesselbahn am Hündle in Oberstaufen im Allgäu wurde durch eine moderne 8er-Gondelbahn mit Sitzheizung ersetzt.

Mit der Hündlebahn gelangt man in ein weitläufiges Wander- und Skigebiet in Mittelgebirgslage. Die Talstation der neuen Bahn ist an der gleichen Stelle wie die der alten, die Bergstation wurde neu positioniert und die Trasse entsprechend verschwenkt. Das erleichtert nicht nur die Verbindung mit den anderen Pisten sondern ermöglichte es auch, den Betrieb während des Neubaus aufrecht zu erhalten. Der alte Sessellift absolvierte am 5. November 2012 seine letzte Publikumsfahrt; die neue Bahn wurde zu Weihnachten eröffnet.

Gleichzeitig mit dem Bahnneubau kam es zu einer Geländemodellierung. Nunmehr kann zusätzlich zur anspruchsvollen schwarzen Abfahrt zur Talstation auch eine großzügige Piste mittlerer Schwierigkeit gewählt werden. Diese Abfahrt ist im unteren Teil mit einer Beschneiungsanlage ausgerüstet.

8-MGD Hündle	
Förderleistung	2.360 P/h
Fahrzeit	4,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	40
Intervall	12,2 s
Schräge Länge	930 m
Höhe Bergstation	1.060 m
Höhenunterschied	294 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Die Gondelbahn ins Hündle-Gebiet wird über einen geräuscharmen DSD-Motor angetrieben und ist ganzjährig in Betrieb. Die Anlage ist die erste Gondelbahn in Deutschland mit Sitzheizung. Die Stromabnehmer sind in den Stationen.

Winterberg: Neue Sesselbahn verbindet zwei Skiberge

Doppelmayr baute im Skigebiet Winterberg die kuppelbare 6er-Sesselbahn „Schneewittchen". Sie ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den beiden Skibergen „Bremberg" und „Kappe" im Skiliftkarussell Winterberg.

Die Sessel mit mittig angebrachtem Fußraster sind händisch schließbar; sobald der Schließbügel geschlossen ist, wird dieser automatisch verriegelt. In der Bergstation löst sich die Verriegelung automatisch, und die Fahrgäste können den Schließbügel händisch öffnen. Die neue Verbindungsbahn ersetzt einen Shuttlezubringer zwischen den beiden Gebieten.

Seilbahn über die Bundesstraße

Gleichzeitig mit der neuen Bahn wurde eine neue, etwa einen Kilometer lange, mechanisch beschneibare Skipiste angelegt, die für eine Loipe auf 25 m untertunnelt ist, und für die eine Skibrücke über die Bundesstraße 236 gebaut wurde. Unter der Sesselbahn ist ein Fangnetz gespannt, welches verhindert, dass Gegenstände auf die Straße fallen.

6-CLD Schneewittchen	
Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	3,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	52
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	820 m
Höhe Bergstation	813 m
Höhenunterschied	112 m
Stützen	8
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg

Das Skiliftkarussell Winterberg ist gut in die Landschaft integriert und von den Hauptverkehrswegen kaum einzusehen. Die Überquerung der Bundesstraße 236 führt zu einem nicht zu unterschätzenden Werbeeffekt.

Erste orange Bubbles in der Tschechischen Republik

Die Installation der neuen 4-CLD-B-O „Centrální", der ersten Sesselbahn mit orangen Bubbles in der Tschechischen Republik, ließ die Besucheranzahl im Skigebiet Klínovec um mehr als 50 % in die Höhe schnellen.

Der 1.244 m hohe Berg Klínovec liegt im böhmischen Teil des Erzgebirges, ein paar Autominuten von der Grenze zu Deutschland entfernt.

Das Skigebiet hat eine lange Tradition, die bis in die 1930er Jahre zurückreicht. Mit der Privatisierung im Jahr 1991 kam neuer Schwung in das Skigebiet. Die rasante Aufwärtsentwicklung fand 2011 mit dem Bau neuer Seilbahnen ihren bisherigen Höhepunkt: Drei alte Schlepplifte wurden durch eine moderne kuppelbare 4er-Sesselbahn mit orangen Bubbles ersetzt. Gleichzeitig verlängerte man die Piste „Paezovka" auf das Doppelte.

Doch das ist noch nicht alles. 2012 wurden ein alter Schlepplift durch die fixgeklemmte 4er-Sesselbahn „Přemostěná" ersetzt, die Schneeanlage verstärkt und die Pistenpräparierung ausgebaut.

Dipl.-Ing. Petr Zeman, Geschäftsführender Gesellschafter der Skiareál Klínovec GmbH: „Mit Freude kann ich sagen, dass die Zusammenarbeit mit der Firma Doppelmayr – und übrigens auch mit der Baufirma KERS – ausgezeichnet war und ist. Unsere neuen Lifte und Infrastrukturmaßnahmen werden von den Skifahrern geschätzt. Die Zahl unserer Gäste nimmt rasant zu."

		4-CLD-B Centrální	4-CLF Přemostěná
Kapazität	P/h	2.400	2.392
Fahrzeit	min	4,4	6,9
Geschw.	m/s	5,0	2,6
Sessel		89	139
Intervall	s	6,0	6,0
Länge	m	1.235	1.074
Bergstation	m	955	1.001
Höhendiff.	m	288	243
Stützen		11	12
Antrieb		Tal	Tal
Abspannung		Tal	Berg

Die Skigebiete Klinovec (Böhmen) und Oberwiesenthal (Deutschland) schlossen sich zusammen. Das macht die Region attraktiver und lockt Skifahrer von weit her an.

Neuer Sessellift für das Familienskigebiet Klíny

Das tschechische Skigebiet Klíny im Erzgebirge unweit der Kleinstadt Litvínov ist etwa eineinhalb Autostunden von Prag und Dresden entfernt; außerdem gibt es im Umkreis von einer Autostunde noch mehrere größere Städte wie Ústí nad Labem, Chomutov und Most.

Das Sportareal Klíny – übrigens von Klínovec in einer Autostunde erreichbar – hat drei Schlepplifte und den neuen 4er-Sessellift. Er ersetzt einen alten Schlepplift.

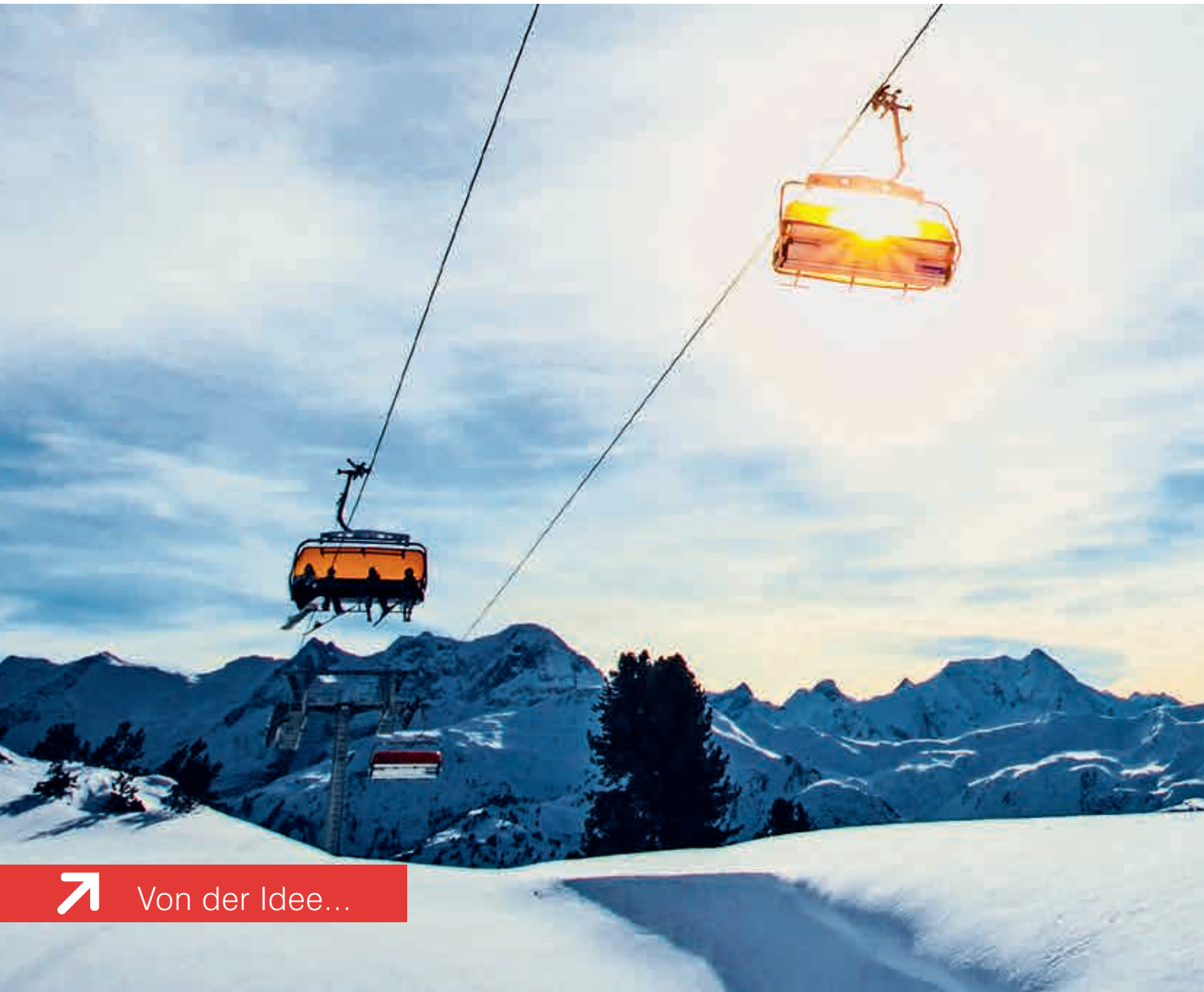
Die alte Schlepplifttrasse wurde für den neuen Sessellift verlängert. Die Bergstation stellte die Planer insofern vor eine Herausforderung, als es dort sehr wenig Platz gab. Die Lösung ist ein sehr kompakter Gebäude-Kubus, in welchem ganz oben die Station und im Untergeschoß die Frequenzumrichterschränke sowie der Notantrieb und die Technik für die Pistenbeleuchtung und Schneeanlage untergebracht sind.

Auch bei der Talstation wusste man sich platzmäßig zu helfen: Durch die Errichtung einer acht Meter hohen Stützmauer wurde eine großzügige ebene Fläche geschaffen, um einen komfortablen Zugang zu ermöglichen.

Dipl.-Ing. Josef Dlouhý, Geschäftsführender Gesellschafter der Sport areál Klíny GmbH: „Bau und Montage des Sessellifts verliefen klaglos. Die Seilbahn hat bisher alle unsere Erwartungen übertroffen. Die Besucheranzahl verdoppelte sich. Wir haben immer wieder neue Gäste, die nicht nur am Wochenende kommen, sondern gerne auch länger bleiben."

4-CLF Klíny	
Förderleistung	1.812 P/h
Fahrzeit	3,9 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	60
Intervall	7,9 s
Schräge Länge	606,8 m
Höhe Bergstation	722 m
Höhenunterschied	130,3 m
Stützen	9
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg

Das Sportareal Klíny ist ganzjährig in Betrieb; in der Sommersaison stehen Außenkletterwand, Tennisplatz, Minigolfplatz, Kinderspielplatz, Trampoline, Bergroller, Nordic Walking oder Downhill-Fahrradrouten entlang der Skipisten zur Verfügung.



Von der Idee...

Doppelmayr®

GARAVENTA

Vielen Dank!

Visionen. Sie sind es, die uns immer neue Gipfel erklimmen lassen.
Ideen, an denen wir festhalten und die uns über uns selbst hinauswachsen lassen. Es sind Ihre Visionen und Ihre Ideen, die wir 2012 umsetzen durften. Weltweit. Dieses Vertrauen ist auch unser Antrieb für die Zukunft.
Und dafür sagen wir danke.

Funitel mit noblem Design und edlen Materialien

Jasná ist eines der bedeutendsten Skigebiete der Slowakei. Die neue Funitel verbessert die Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Skigebietes erheblich.

Während das touristische Zentrum im nordseitigen Demänovská-Tal liegt, befinden sich auf der Südseite weitläufige Freeride-Pisten. Die beiden Bereiche wollte man durch eine Verbindungsbahn mit hoher Verfügbarkeit zusammenschließen. Da die Gipfelregion des Chopok für ihre Wetterkapriolen bekannt ist, entschied man sich für das windstabilste Seilbahnsystem: eine Funitel.

Neues Wahrzeichen

Als absolute Top-Anlage sollte sie gleichzeitig zum neuen Wahrzeichen von Jasná werden und so wurde großer Wert

Technischer Leckerbissen: Die Zwirbelstütze des Schlepplifts Krupová

auf möglichst hohen Fahrkomfort und ein nobles Erscheinungsbild gelegt. Die Stationen und Kabinen sind in schwarz gehalten, für die Stationsverkleidungen kamen nur die hochwertigsten Materialien in Betracht.

Viele technische Highlights

Diese Funitel beeindruckt darüber hinaus mit zahlreichen technischen Weiterentwicklungen, wie einem vollverzinkten Stationsstahlbau, einer neuartigen Antriebsanordnung, einem neuen Kabinen-Look mit überarbeitetem Sitzkonzept, sowie erstmals mit einer Fahrgeschwindigkeit von 7,0 m/s bei seidenweicher Einfahrt in die Stationen.

Mit der Errichtung der Funitel wurde ein Tellerschlepplift aus dem Jahre 2006 versetzt. Er war zur temporären Erschließung des Chopok-Nordhanges gebaut worden. Hier aber wird er nicht mehr benötigt. Daher versetzte man ihn als „1-SL Krupová II" in die südseitige Talregion des Skigebietes.

Skilift mit Zwirbelkurve

Die Herausforderung bei der Neuaufstellung des Skiliftes lag vor allem darin, dass aus genehmigungstechnischen Gründen ein gerader Trassenverlauf nicht zulässig war und somit eine als sogenannte Zwirbelkurve ausgeführte, mittige Winkelstation erforderlich wurde. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse war eine besonders kompakte Bauweise erforderlich; dies wurde durch eine neuartige, auskragende Rohrstützenkonstruktion mit drei Umlenkscheiben erreicht.

Jasná etabliert sich im Rekordtempo unter den europäischen Premium-Skigebieten. Moderne Doppelmayr-Bahnen tragen dazu bei.

24-FUN Priehyba-Chopok	
Förderleistung	2.480 P/h
Fahrzeit	6,4 min
Fahrgeschwindigkeit	7,0 m/s
Intervall	35 s
Schräge Länge	2.130 m
Bergstation ü.d.M.	2.000 m
Höhenunterschied	655 m
Stützen	10
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Windstabile 15er-Gondelbahn auf den Chopok

Die 15-MGD Kosodrevina-Chopok erschließt den Gipfel des 2.000 m hohen Chopok von der Südseite und dient gleichzeitig als Rückbringer zur neuen Funitel.

Für diese Anlage ist große Windstabilität gefordert. Der Kunde entschied sich nach sorgfältigen Berechnungen für eine 15er-Gondelbahn. Sie hält mit ihrem hohen Eigengewicht und der Doppelklemme starken Winden gut stand.

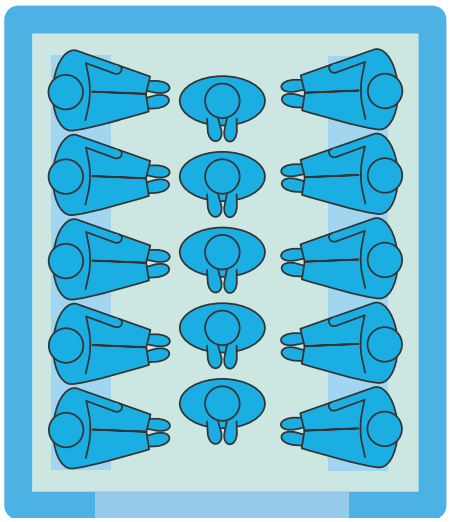
Neuentwickelte Omega-Kabine

Statt der bei diesen Bahnsystemen bisher üblicherweise eingesetzten konischen Kabinentypen wurden die neuen, eleganten Omega-IV-15-SI-Kabinen von CWA eingesetzt. Sie haben in Jansá zehn Sitz- und fünf Stehplätze.

15-MGD Kosodrevina-Chopok	
Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	5,4 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	34
Intervall	19,3 s
Schräge Länge	1.433 m
Höhe Bergstation	2.009 m
Höhenunterschied	516 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Noch mehr Komfort für die 6-CLD Štart in Tatranská Lomnica

Ing. Bohuš Hlavatý, Vorstandsvorsitzender von Tatry Mountain Resorts, a.s (TMR): „Jasná zählt mit den modernen Seilbahnen und 45 km Skipisten zu den Premium-Skigebieten Europas. Wir bauen unser Leistungsangebot zügig aus, und zwar sowohl für den Winter- als auch den Sommertourismus. Wir betreiben in der Hohen Tatra drei Bergresorts – Tatranská Lomnica, Starý Smokovec und Štrbské Pleso – und dazu noch „Tatralandia", den größten Aqua-Park Mitteleuropas. In unseren Resorts bieten wir Unterkünfte mit insgesamt 2.000 Betten an und haben mehrere Restaurants, Geschäfte, Skishops und Skischulen. Wir sind mit 1.300 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von 45 Mio. EUR eines der größten Unternehmen der Region. Als wir 2004 unsere Bergresorts in Betrieb nahmen, waren die Transportanlagen veraltet, leistungsschwach und oft wegen ungünstigen Wetters außer Betrieb." Das habe sich inzwischen gründlich geändert. TMR habe mit Doppelmayr/Garaventa leistungsstarke Schlepplifte, Sesselbahnen, Kabinenbahnen, die Funitel und die Standseilbahn in Starý Smokovec gebaut.



Belegung der 15er-Kabine in Jasná: 10 Sitz- und 5 Stehplätze. Kinderwagen und Rollstühle finden ohne Hochklappen Platz. Andere Varianten sind möglich.

Weitere Leistungs- und Komfortverbesserungen in Jasná ...

Der 4-CLF Biela Púť – ebenfalls im Skigebiet Jasná – wurde für eine Talförderung nachgerüstet.

... und Tatranská Lomnica

Im Skigebiet Tatranská Lomnica, das dem gleichen Kunden, nämlich Tatry Mountain Resorts, a.s. (TMR), gehört, wurde die 6-CLD Štart komplett mit beheizten Bubbles ausgerüstet.

Skifahren bei den Apachen

Im Skigebiet „Ski-Apache" in den Rocky Mountains New Mexikos gingen in der Saison 2012/13 drei Doppelmayr-Bahnen in Betrieb.

Das Skigebiet gehört dem Apachenstamm der Mescaleros. Die Mescalero-Apachen kauften es nur zwei Jahre nach seiner Eröffnung (1961). Damals hieß es noch „Sierra Blanca" – „Weiße Berge" (die übrigens weit über dreieinhalbtausend Meter hoch sind).

Hoher Bekanntheitsgrad

Die Bezeichnung „Ski Apache" ist seit Mitte der 80er-Jahre ein Markenbegriff für dieses südlichste Skigebiet der USA. Es ist bei angenehmen Temperaturen sehr schneesicher; zudem kann ein Drittel der Pisten (300 ha) maschinell beschneit werden. Es gibt 55 Abfahrten und elf Seilbahnen – darunter die einzige Gondelbahn New Mexikos.

Schnelle Hilfe durch Doppelmayr

Die neue Gondelbahn ersetzt eine alte aus dem Jahr 1962. Sie hat eine doppelt so hohe Förderkapazität und ist auch im Sommer nicht zuletzt wegen der behindertengerechten Kabinen ein wichtiger Zubringer in die Berge.

Die beiden anderen Lifte ersetzen ebenfalls alte, die durch einen Wald- und Präriebrand schwer in Mitleidenschaft gezogen worden waren.

Da wusste man es sehr zu schätzen, dass Doppelmayr als Generalunternehmer in der Lage war, in nur einem halben

Foto: Brett Nichols

Jahr die neuen Bahnen zu installieren, so dass man nicht die Wintersaison verpasste. – Es war in dieser abgelegenen Gegend alles andere als einfach, die nötigen Bau- und Montagetrupps zusammenzustellen und das Material herbeizuschaffen.

Dieses Gebiet unweit des Lincoln Nationalparks und des 12.000-Einwohner-Städtchens Ruidoso hat eine ausgezeichnete Infrastuktur: In der Nähe gibt es einen Regionalflughafen und von großen Städten wie El Paso, Santa Fé oder Amarillo ist man mit dem Auto in zwei bis vier Stunden an Ort und Stelle. Der Hotelkomplex „Inn of the Mountain Gods" verfügt über 273 luxuriöse Fremdenzimmer, vier Restaurants und ein Casino.

Frederick Chino, das Oberhaupt der Mescalero-Apachen: „Doppelmayr war als einziger Seilbahnhersteller in der Lage, unsere knappen Zeitvorgaben einzuhalten. Außerdem stimmte der Preis. Die Zusammenarbeit zwischen den Doppelmayr-Monteuren und unseren Leuten klappte hervorragend. Doppelmayr arbeitete darüber hinaus sehr detailgenau und achtete sorgfältig auf die Einhaltung aller unserer Vorgaben."

8-MGD Apache Arrow Gondola	
Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	8,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Kabinen	74
Intervall	14,4 s
Schräge Länge	2.429 m
Höhe Bergstation	3.478 m
Höhenunterschied	504 m
Stützen	22
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

3-CLF Lincoln Lift	
Förderleistung	1.800 P/h
Fahrzeit	10,2 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Sessel	204
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.546 m
Höhenunterschied	394 m
Höhe Bergstation	3.368 m
Stützen	20
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

4-CLF Capitan Lift	
Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	3,5 min
Fahrgeschwindigkeit	2,0 m/s
Sessel	61
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	433 m
Höhenunterschied	144 m
Höhe Bergstation	3.119 m
Stützen	7
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Die drei neuen Lifte – die einzige Gondelbahn New Mexikos, ein 3er- und ein 4er-Sessellift – sorgen dafür, dass das Gebiet die höchste Förderkapazität in New Mexiko hat. Die Lifte gingen mit Beginn der Skisaison 2012/13, am Thanksgiving Day (22. November 2012) in Betrieb.

Die Luftseilbahn Blatten wurde schneller und komfortabler

Garaventa modernisierte die Doppelspur-Pendelbahn Blatten-Belalp im Schweizer Kanton Wallis.

Eine knifflige Herausforderung ergab sich aus dem Kundenwunsch, die vorhandenen Tragseile weiter zu verwenden, aber gleichzeitig den Komfort für die Passagiere zu erhöhen und die Förderleistung nicht zu vermindern. Da die neuen Kabinen schwerer als die alten sind, blieb nur eine Lösung: Das Gewicht der Zuladung zu verringern. Es werden daher 70 statt wie bisher 80 Passagiere je Kabine transportiert, jedoch mehr Fahrten unternommen. Die Erhöhung der Fahrfrequenz wurde durch die Verkürzung der Ein- und Ausstiegszeiten erreicht. Das ermöglichen die hydraulischen Schwenkperrontüren der neuesten Generation.

Zusätzliche Zeit spart man durch die Vermeidung unnötiger Stopps bei der Mittelstation Tschuggen; Tschuggen ist ein Feriendorf. Die Kabine fährt nach einem fixen Fahrplan und hält nur, wenn jemand zu- oder aussteigen will. Der Kabinenführer wird per Video-Übertragung informiert.

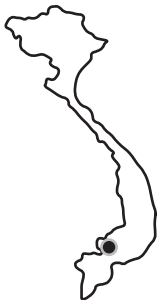
Stefan Jossen, Geschäftsleiter Belalp Bahnen AG: „Unsere Luftseilbahn steckt voller technischer Neuerungen."

Die Belalp ist autofrei, Gäste und Güter müssen mit der Seilbahn angeliefert werden. Im Winter ist auch die Straße nach Tschuggen unpassierbar.

Bedarfsgerechte Niveauanpassung bei der Zwischenstation

Für den Gütertransport werden Rollcontainer bereitgestellt. Um diese Wägelchen problemlos in die Kabinen hinein und aus den Kabinen heraus schieben zu können, müssen Kabinenboden und Perron stufenlos auf gleicher Höhe sein. Das erfordert in der Mittelstation besondere technische Vorkehrungen. Die Zwischenstation befindet sich nämlich nicht unmittelbar bei einer Stütze an einem Seilsattel, weshalb sich je nach Fahrzeuggewicht der Seildurchhang und damit der Bodenabstand der Kabine verändert. Um Niveaugleichheit von Kabinenboden und Perron zu erreichen, leitet ein optischer Sensor die Kabine bis zu jenem Punkt, an dem dies gewährleistet ist.

70-ATW Blatten-Belalp	
Förderleistung	740 P/h
Fahrzeit	4,7 min
Fahrgeschwindigkeit	8,5 m/s
Schräge Länge	1.767 m
Perron Bergstation	2.106 m
Höhenunterschied	763 m
Stützen	2
Antrieb	Tal
Spanngewicht Zugseil	Berg
Tragseilspanngewicht	Tal



Vietnam: Gondelbahn – 22 Stunden in Betrieb

Auf den Vulkankegel Ba Den, eine der berühmtesten historischen Stätten Vietnams, kann man seit Jahresbeginn mit einer Doppelmayr-Gondelbahn gelangen.

Der Nui Ba Den ragt einsam und majestätisch 1.000 m aus der Tiefebene des Mekong-Deltas unweit der kambodschanischen Grenze. Auf halbem Weg zum Gipfel befinden sich buddhistische Klöster und Schreine. Sie ehren die heldenhafte Ly Thi Thien Huong, die „Schwarze Dame", die in grauer Vorzeit gezwungen wurde, den ungeliebten Sohn eines reichen Mandarins zu heiraten und sich daraufhin in den Tod stürzte.

Bis zu 130.000 Besucher – täglich

Jährlich besuchen über eine Million Pilger und Touristen den Berg. Ausgangspunkt ist die 15 Busminuten entfernte Stadt Tay Ninh; dann heißt es, sich geduldig anzustellen. Besonders viel Geduld ist während des Tet-Festes, des Vietnamesischen Neujahrsfestes, und beim Via-Ba-Fest gefragt; dann strömen bis zu 130.000 Menschen täglich in den Park am Berg. Es werden Zeitkarten an die Besucher verteilt, um den Ansturm bewältigen zu können. Die Bahn ist 22 Stunden täglich in Betrieb!

Direktor Kien, Tay Ninh Cable Car Tour Comp.: „Die Fachleute von Doppelmayr arbeiteten hart, effizient und sehr verantwortungsbewusst. Ihrem enormen Einsatz ist es zu verdanken, dass die Bahn schon zum Tet-Quy-Ty-Fest (9. Februar 2013) fuhr. Wir waren und sind überzeugt, mit Doppelmayr den besten Lieferanten gefunden zu haben.

Schwierige Bodenverhältnisse

Der Bau war wegen der topographischen Verhältnisse sehr schwierig. Der Berg ist dicht bewaldet und von locker übereinanderliegenden Basaltbrocken übersät, die erst beseitigt werden mussten, um die Streckenbauwerke und die Materialseilbahn errichten zu können. Die Stützen wurden per Materialseilbahn und Montagenadeln montiert.

8-MGD Tay Ninh	
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	4,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	46
Intervall	12 s
Schräge Länge	1.106 m
Höhe Bergstation	265 m
Höhenunterschied	214 m
Stützen	7
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Die Bahn wurde in sehr kurzer Zeit realisiert: Von der Vertragsunterzeichnung bis zur Übergabe vergingen 12 Monate, die Montage vor Ort erfolgte in zwei Monaten.

Neuerlich eine Stadtseilbahn in Caracas

Der „Tramo Expreso" von Mariche nach Palo Verde ist die neueste 8er-Gondelbahn von Caracas. Sie wurde im Dezember 2012 eröffnet und verbindet den dicht besiedelten Stadtteil Mariche mit der U-Bahn in Palo Verde. Im unmittelbaren Einzugsgebiet der Bahn leben 93.000 Menschen.

Der Bau konnte mit geringen Eingriffen in die vorhandene Bausubstanz durchgeführt werden; beim Bau einer Straße hätte man dagegen etliche Gebäude schleifen müssen.

Schnell, komfortabel und sicher

Die Bahn verbessert die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrsnetzes enorm, denn die engen, verwinkelten Gassen sind vom Autoverkehr ständig überlastet; zur Hauptverkehrszeit kommt man auf der Hautpstraße, der Petare-Santa Lucia, nur im Schritttempo voran. Die Busse sind überfüllt.

Dank der neuen Gondelbahn kann die Fahrzeit der Marichitos zu ihrem Arbeitsplatz um bis zu zwei Stunden verkürzt werden. Denn bei Palo Verde befindet sich die Endstation U-Bahn-Linie 1, die zum Metro-Knoten an der Plaza Venezuela im Stadtzentrum führt.

Große stadtplanerische Ziele

Längerfristig erhoffen sich die Stadtväter den Bau neuer Wohnhäuser und einer besseren sozialen Durchmischung der Bevölkerung.

Schon 2009 wurde eine zwei Kilometer lange Doppelmayr-8er-Gondelbahn im Stadtteil San Agustín dem Verkehr übergeben.

Eine Fahrkarte für Seilbahn, Bus und U-Bahn

Die Bahnen werden vom städtischen Verkehrsunternehmen C. A. Metro de Caracas betrieben, das auch für die Bus- und U-Bahnlinien der Stadt verantwortlich ist.

8-MGD Mariche Tramo Expreso	
Förderleistung	2.000 P/h/R
Fahrzeit	17,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	144
Intervall	14,4 s
Schräge Länge	4.813 m
Höhenunterschied	222 m
Stützen	32
Antrieb	Palo Verde
Abspannung	Mariche

Zwei Gondelbahnen sollen künftig den Stadtteil Mariche mit der Metrostation Palo Verde verbinden: die erste, schnellere (rot) wurde bereits dem Verkehr übergeben; die Fahrt dauert eine Viertelstunde. Die Fertigstellung der Zweiten, der „Línea Local", ist für 2014 vorgesehen. Sie wird über die Hügel der Stadtbezirke von La Dolorita und Guaicoco führen und mehrere Stationen haben; die Fahrzeit wird 25 Minuten betragen.

Die 8-MGD von Mariche nach Palo Verde ist die zweite Doppelmayr-Gondelbahn in Venezuelas Hauptstadt Caracas. Sie ist 4,8 Kilometer lang, hat zwei Stationen und bringt die Menschen schnell und sicher von und zur U-Bahn. Es gelten die Fahrkarten des städtischen Bus- und Metronetzes.

MetroCable
33
MetroCable
81

Zeitgerechte Fertigstellung durch rasches Handeln

Auf dem Großen Kornberg im Nordosten Bayerns wurde ein 40 Jahre alter Bügellift durch einen modernen Doppelschlepplift ersetzt – und zwar in Rekordzeit.

Das Fichtelgebirge ist ein Mittelgebirge mit einer langjährigen Alpin-Ski-Tradition. Eine der höchsten Erhebungen ist der 827 m hohe „Große Kornberg". Im Hochsommer 2012 zerstörte ein Blitz die Steuerungseinheit sowie das Seil des dortigen Schleppliftes. Die Talstation brannte komplett ab.

Die Entscheidung, den Lift neu zu bauen, fiel am 2. Oktober 2012, wobei man sich eine Inbetriebnahme um den 20. Jänner 2013 erwartete.

Am 16. Oktober war die Angebotsöffnung. In der Folge wurde Doppelmayr zum Generalunternehmer für den Lift samt Berg- und Talstation bestellt. Für das Kassen- und Zutrittssystem, das Funktionsgebäude und andere Infrastruktureinrichtungen war die Hochbauverwaltung des Landratsamtes Hof zuständig.

Walter Schmidt, Leiter der Hochbauverwaltung im Landratsamt Hof: „Zusammenarbeit mit Doppelmayr war hocheffizient."

Für die Montage der Stützen, der Antriebs- und der Umlenkstation wurde ein Allrad-LKW mit Spezialkran eingesetzt. Der Einsatz eines Helikopters wäre wegen des weiten Anflugs zu kostspielig gewesen. Die engen Ortsstraßen in Spielberg komplizierten die Zufahrt schwerer Lastzüge. Trotz der widrigen Rahmenbedingungen war der Schlepplift noch vor Weihnachten und damit drei Wochen vor dem Solltermin fertig.

2-SL Großer Kornberg	
Förderleistung	1.000 P/h
Fahrzeit	3,8 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Gehänge	69
Intervall	7,3 s
Schräge Länge	622 m
Höhe Bergstation	824 m
Höhenunterschied	110 m
Stützen	6
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Hauptkriterium bei der Entscheidung für den Schlepplift-Neubau am Kornberg war, Schulen und Skikursen die Möglichkeit einer ortsnahen Wintersportausbildung zu ermöglichen. Zudem sollen der Tourismus und das mit ihm vernetzte Gewerbe gefördert werden. Die Tagesgäste kommen vor allem aus den benachbarten Städten – Hof, Rehau, Selb – und den umliegenden Gemeinden.

Jugendhotel mit eigenem Skilift

Das Jugendhotel Mitterlengau – ein paar Busminuten vom Skizirkus Saalbach-Hinterglemm entfernt – hat eine ganz besondere Attraktion: Einen eigenen Skilift. Er hat einen „Punktausstieg", der ideal an die beengten Platzverhältnisse bei der Bergstation angepasst ist.

Die Punktausstiegs-Technik wurde nunmehr erstmals auch im österreichischen Bundesland Salzburg angewandt[1]. – Dabei verzichtet man auf die sonst übliche Beruhigungsstrecke zwischen der letzten Stütze und der Umlenkstation und baut dafür spezielle Sicherungen ein für den Fall, dass jemand zu spät aussteigt. Die Überwachung des Ein- und Ausstieges wird von einem Bediensteten in der Talstation durchgeführt. Beim Ausstieg ist ein Video- und Audio-System installiert.

Der Tourismus in der Talschaft bei Lengau entwickelte sich aus einer bäuerlichen Tradition. „Um ihr Einkommen zu sichern, begannen die Bauern schon vor Jahrzehnten, größere Häuser zu errichten und versorgten ihre Gäste mit Produkten aus der eigenen Landwirtschaft", erzählt der Besitzer des Schlepplifts und des Jugendhotels, Johann-Alois Breitfuß.

Das Hotel liegt beim bekannten Skiort Saalbach-Hinterglemm 50 m über der Talsohle des Glemmtales. Der Schlepplift wird für den Übungshang und von dort auch als bequemer Zubringer zum Hotel genützt.

1-SL Lengau	
Förderleistung	650 P/h
Fahrzeit	1,3 min
Fahrgeschwindigkeit	1,5 m/s
Gehänge	32
Intervall	5,6 s
Schräge Länge	130 m
Höhe Bergstation	1.170 m
Höhenunterschied	26 m
Stützen	1
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

[1]Üblicherweise entscheidet man sich für einen Punktausstieg, um große Eingriffe ins Gelände (Hangsicherung, Kaverne) zu vermeiden oder bei sehr windausgesetzten Bergstationen.

Besitzer und Geschäftsführer Johann-Alois Breitfuß – im Bild mit Sohn Dominik – ist voll des Lobes für Doppelmayr: „Die Projektabwicklung war sehr gut und hat uns vor unnötigen Kosten bewahrt!"

Spezialität „Punktausstieg": Der Ausstieg erfolgt genau bei Zugentlastung des Schleppgehänges. Der Aussteigepunkt muss exakt passen!

Schneller Sessellift in Argentinien

Der in Argentinien sehr bekannte Skiort Las Leñas nahm einen schnellen 4-er Sessellift von Doppelmayr in Betrieb. Es ist dies seit Jahren der erste neue Lift in einem südamerikanischen Skigebiet.

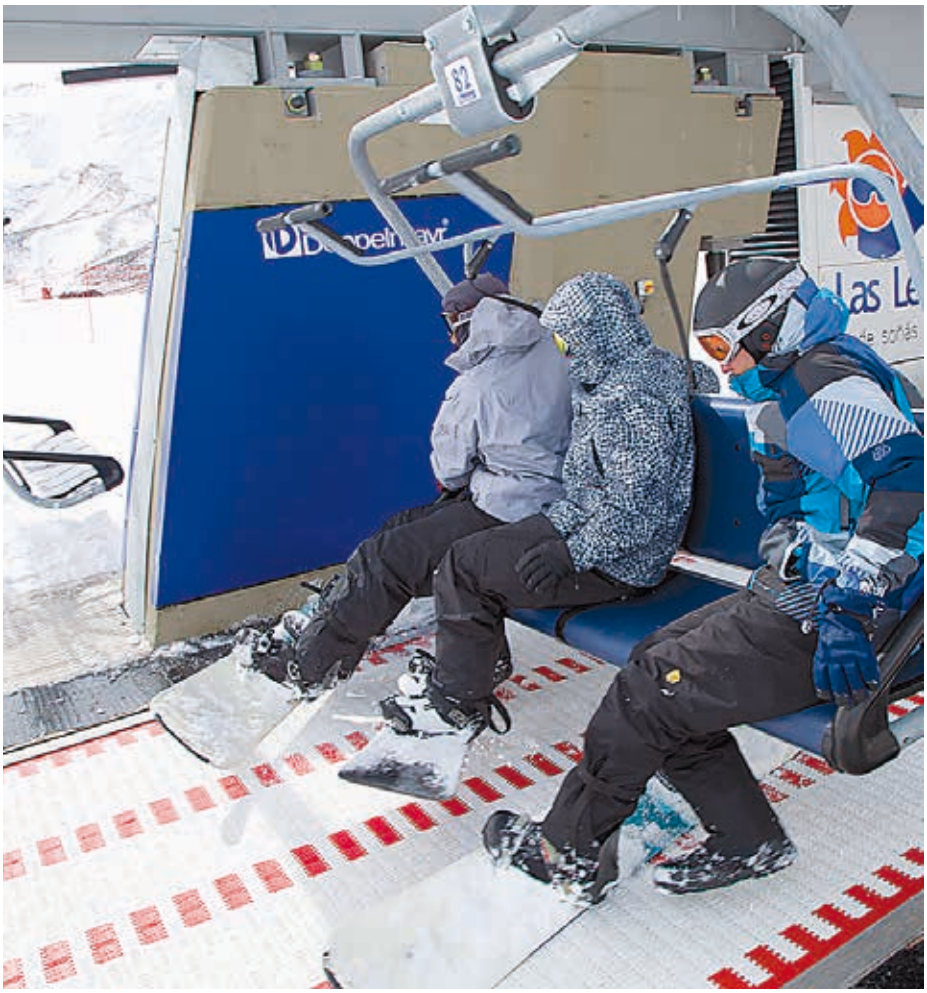
Las Leñas liegt 1.100 km westlich von Buenos Aires in den Kordilleren nahe der chilenischen Grenze. Man reist in das Skigebiet von Buenos Aires für gewöhnlich per Flugzeug eine Stunde bis in die Städte Mendoza oder San Rafael und dann weiter per Taxi oder Bus-Shuttle in vier bzw. zweieinhalb Stunden bis zum Ziel.

Das Skigebiet hält hinsichtlich der Qualität der Infrastruktur jedem Vergleich mit europäischen und nordamerikanischen Skigebieten stand. Es gibt 14 Sessellifte. Die Skisaison beginnt Mitte Juni und endet Mitte September.

Das Skigebiet wurde 1983 eröffnet. Es liegt zwischen 2.240 m und 3.430 m und hat drei Dutzend Pisten mit einer Gesamtlänge von 27 km. Die längste durchgängige Abfahrtsstrecke beträgt 7 km.

4-CLF Minerva	
Förderleistung	2.098 P/h
Fahrzeit	7,9 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	140
Intervall	6,9 s
Schräge Länge	1.233 m
Höhe Bergstation	2.593 m
Höhenunterschied	298 m
Stützen	15
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Beim Bau des Liftes „Minerva" war Doppelmayr für die Seilbahntechnik zuständig, für die Bauarbeiten der Auftraggeber.



Doppelmayr-Kundendienst: Weltweit kompetenter Service

Wenn es Unterstützung bei Revisions- und Wartungsarbeiten oder in einem Störfall braucht: Der Doppelmayr-Kundendienst ist zur Stelle.

„Wir sind bestrebt, Doppelmayr-Bahnen schnell und kosteneffizient zu betreuen und technische Anfragen kompetent zu beantworten." Für Kundendienstleiter Peter Thurner hat seine Abteilung die Doppelmayr/Garaventa-Unternehmensphilosophie vollständig verinnerlicht. Und da man gut sein wolle, dürfe man nicht aufhören, noch besser zu werden. „Wir sind dabei, unsere Stützpunkte in aller Welt mit Kundendienstleistungen auszubauen. Wir legen Wert darauf, dass unsere Mitarbeiter auch in den entferntesten Winkeln der Welt gut geschult sind, und dass wir überall wo es Sinn macht, die wichtigsten und am häufigsten benötigten Ersatzteile und Werkzeuge vor Ort haben." Kundendienst-Mitarbeiter sind Generalisten. Sie legen in den Bereichen Mechanik, E-Technik und Hydraulik Hand an und wissen im Bedarfsfall, wo sie schnell die richtige Problemlösung beschaffen können. „Niemand kann heute das Risiko eingehen, dass seine Anlagen lange stehen. Hohe Verfügbarkeit der Anlagen ist das Um und Auf im Seilbahngeschäft. Wir betreuen daher die Anlagen unserer Kunden über ihre ganze Lebensdauer hinweg. Und: wir sind 365 Tage im Jahr rund um die Uhr für unsere Kunden erreichbar!"

Peter Thurner, Doppelmayr-Kundendienst: Wir stehen für schnelle und kompetente Unterstützung.

Seilscheibentausch bei der 6-MGD Hua Shan in Shanxi, China. Durch guten Service können Standzeiten vermieden und die Lebensdauer der Seilbahnen verlängert werden.

Riesenrad für Mexiko mit CWA-Kabinen

In München wurde ein Riesenrad für den TÜV-Test aufgebaut, das für Mexiko bestimmt ist. Die 54 klimatisierten Gondeln sind von CWA.

WM in Schladming: Die Weltbesten bei Doppelmayr

Doppelmayr-Kunden hatten Gelegenheit, sich in entspannter Atmosphäre in der Doppelmayr-Lounge im „Tirolberg"-Kommunikationszentrum zu unterhalten.

Doppelmayr-Präsenz auf der Interalpin

Für Doppelmayr ist der weltweit wichtigste Branchentreff – die Interalpin in Innsbruck – eine ausgezeichnete Gelegenheit, neben den klassischen Ausstellungsstücken wie Seilbahngondeln und Seilbahnsesseln zahlreiche Neuheiten zu präsentieren. Die Show „Doppelmayr erleben" führt eindrucksvoll vor Augen, mit welcher Sorgfalt man bei Doppelmayr arbeitet.

So wird beispielsweise live geschweißt und die Kunden können selbst die Qualität der Doppelmayr-Produkte überprüfen (z.B. mit einer magnetinduktiven Rissprüfung).

Skispaß mit Skippy

Hallo Kinder! Da bin ich wieder, euer Skippy! Heute sind wir am Golm im Montafon in Österreich. Dieses Skigebiet verfügt seit kurzem über den ersten Solar-Sessellift der Welt. Die Solarpaneele sind in die Stationen integriert und dafür speziell gebogen. Sie liefern ein ganzes Drittel des notwendigen Stroms.

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