

wir



Sitzheizung in einer Pendelbahn: Weltneuheit bei der 150-ATW Piz Val Gronda in Ischgl, Tirol. Auch Design und Funktionalität sind etwas Besonderes. Z.B. haben die Kabinen an der Wand und in der Mitte Sitze. S 6



Noch leistungsfähigere 10-MGD für La Tovière
Frankreich, Skigebiet Tignes/Espace Killy. S 8

Mehr Dauergäste dank neuer Pendelbahn
Aufschwung im Tourismus in der Gemeinde Blatten in der Innerschweiz. S 10

Neue Bahnen in den Allgäuer Alpen
Neubauten ermöglichen Gemeinschaftstarif. S 12-15

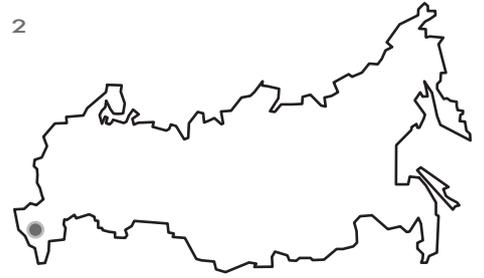
Six-Pack für Vail und Whistler
Ein wichtiger Schritt für die Weiterentwicklung der Skigebiete. S 16-19

Caracas: neue Seilbahn im öffentlichen Verkehrsnetz
Cabletren Bolivariano verbindet Vorstadt Petare mit der Metro. S 20

Ausbau des Doppelmayr Kundendienstes
Die Niederlassung Doppelmayr Russia bewährt sich. S 22

35 Bahnen von Doppelmayr für Winter-Olympia in Sochi/Krasnaya Polyana. S 2-5

35 Doppelmayr-Bahnen für Winter-Olympia



35 Seilbahnen von Doppelmayr fahren im Winter 2013/14 in der Olympiaregion Krasnaya Polyana im russischen Kaukasus.

2007 wurden die Olympischen Winterspiele an Russland vergeben. Dies löste einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung für die ganze Region aus.

Doppelmayr hat auch schon vor der Vergabe der Winterspiele in Sochi gebaut, der Zuschlag war jedoch ein Turbo, die Bauarbeiten voranzutreiben.

Zwei Olympia-Zentren

Die Olympischen Winterspiele finden genau genommen an zwei Orten statt: in der Stadt Sochi und in den Bergen von Krasnaya Polyana.

In Sochi befinden sich die Stadien für die Hallenbewerbe, in Krasnaya Polyana werden die Schneewettkämpfe ausgetragen. Diese Sportzentren sind durch eine moderne Straße und eine nagelneue Eisenbahnlinie verbunden.

Gewaltige logistische Herausforderungen

Die logistischen Herausforderungen für den Seilbahnbau waren beträchtlich.

Da hunderte Firmen gleichzeitig im Gebiet arbeiteten, bedurfte es sorgfältiger Planung, um einander nicht zu behindern. 2013 fanden hier zudem Ski-Weltcuprennen statt. In dieser Zeit mussten die Bauarbei-



ten auf die Sportveranstaltungen Rücksicht nehmen. Außerdem nahm die Einhaltung der akribischen Sicherheitsvorkehrungen viel Zeit in Anspruch. Um nicht in Verzug zu kommen, war eine besonders sorgfältige aber gleichzeitig sehr flexible Planung der Arbeitsabläufe notwendig.

In dieser Situation bewährte sich das Logistik-Know-how von Doppelmayr. Sämtliche Herausforderungen wurden bravurös gemeistert. Alle Seilbahnen wurden termingerecht übergeben.

*Atemberaubende Hochgebirgs-
landschaft: Der Kaukasus im
Olympia-Gebiet von Krasnaya Polyana*



Doppelmayr unterstreicht als Partner des ÖOC (Österreichisches Olympisches Komitee) und des Austria Tirol House seine Verbundenheit mit dem Wintersport.

Fortgesetztes Wachstum

Doppelmayr/Garaventa installierte im Geschäftsjahr 2012/13 insgesamt 97 Seilbahnen für 84 Kunden, darunter den Großteil der Seilbahnen für die Olympiaregion Krasnaya Polyana, wo bereits 35 Anlagen von Doppelmayr in Betrieb sind; fünf weitere werden im Lauf des Jahres 2014 folgen. Unter diesen Bahnen befinden sich einige Weltneuheiten.

Doppelmayr hat sich nicht nur mit den Anlagen für die Olympischen Winterspiele als Innovationsführer im globalen Seilbahngeschäft bewiesen, sondern auch mit einer Reihe von Systemen und Systemkomponenten für andere Tourismus-Regionen und – nicht zuletzt – für Seilbahnen, die im innerstädtischen Verkehr genutzt werden.

Doch bei allen Erfolgen mit Stadtseilbahnen und Seilbahnen für den Schütt- und Stückguttransport steht fest: Der weitaus wichtigste Markt für Seilbahnen sind und bleiben die Bergbahnen, insbesondere die für den Skisport.

Weltweit setzen die Kunden großes Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Doppelmayr-Gruppe. Das ist Verpflichtung, Herausforderung und Ansporn, weiterhin marktgerechte technische Innovationen zu entwickeln und logistische Spitzenleistungen anzubieten.

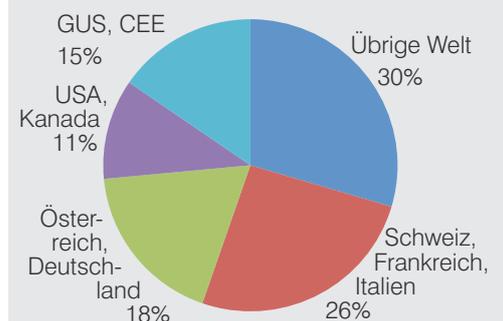
Michael Doppelmayr

Umsatz nach Regionen

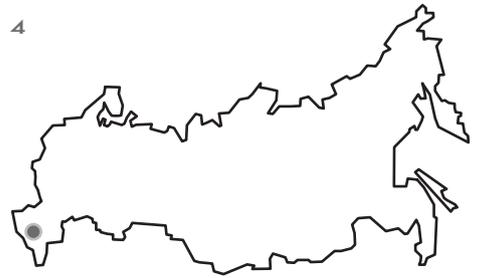
Doppelmayr/Garaventa 2012/13

795 Mio. EUR •

plus 27 Prozent gegenüber 2011/12



3S-Weltneuheiten für die Olympischen Winterspiele



Die beiden Skigebiete Psekhako und Rosa Khutor werden von zwei 3S-Systemen mit insgesamt drei Sektionen erschlossen.

Nicht nur der Start, sondern auch die Zielankunft der Skibewerbe liegen hoch oben in den Bergen. Um die erforderlichen Transportkapazitäten bei allen Witterungsbedingungen bereitzustellen, wurden sehr innovative und kosteneffiziente Lösungen entwickelt.

Olympische Stätten müssen jederzeit erreichbar sein – Doppelmayr macht's möglich

So fordert das Internationale Olympische Komitee (IOC), dass für die Sportler und deren Mannschaftsautos die Olympischen Stätten jederzeit erreichbar sein müssen.

Diese Forderung zu erfüllen, ist in Rosa Khutor alles andere als einfach. Denn der Ausbau der einzigen Zufahrtsstraße wäre

mit aufwändigen Baumaßnahmen verbunden und würde enorme Kosten verursachen.

Welterste 3S mit zwei Sektionen und Durchfahrt

Da sprang Doppelmayr in die Bresche und baute eine 3S-Bahn, welche nicht nur Personen transportiert, sondern bei Bedarf auch gleichzeitig Pkws und Vans.

Diese Seilbahn mit der Bezeichnung „3S Rosa Khutor Olympic Village“ führt vom Fluss Mzymta zum Olympischen Dorf auf dem Rosa-Khutor-Plateau.

Die Eckdaten dieser Bahn sind:

- welterste 3S-Bahn mit zwei Sektionen und Durchfahrt (Weltneuheit)
- 4.500 P/h (Weltrekord)
- 54 Stück 30-Personen-Kabinen und



Rosa Khutor Lift C

25 Autokabinen

- Schräge Länge 3,2 km
- Höhenunterschied 690 m

Zwei Weltrekorde
für die 3S Laura Gazprom

Die 3S Laura Gazprom im Skigebiet Psekhako wartet ebenfalls mit beeindruckenden Leistungsdaten auf:

- Fahrgeschwindigkeit von 8,5 m/s (Weltrekord für 3S-Bahnen)
- Schräge Länge 5,4 km (Weltrekord für 3S-Bahnen)
- 5 Stützen
- 3.000 P/h
- 43 Stück 30-Personen-Kabinen
- 1.100 Höhenmeter

9 kuppelbare Gondelbahnen

Weiters gibt es in der Olympiaregion neun kuppelbare Gondelbahnen von Doppelmayr. Vier befinden sich im Skigebiet Psekhako, fünf in Rosa Khutor.

Die Sesselbahnen teilen sich folgendermaßen auf:

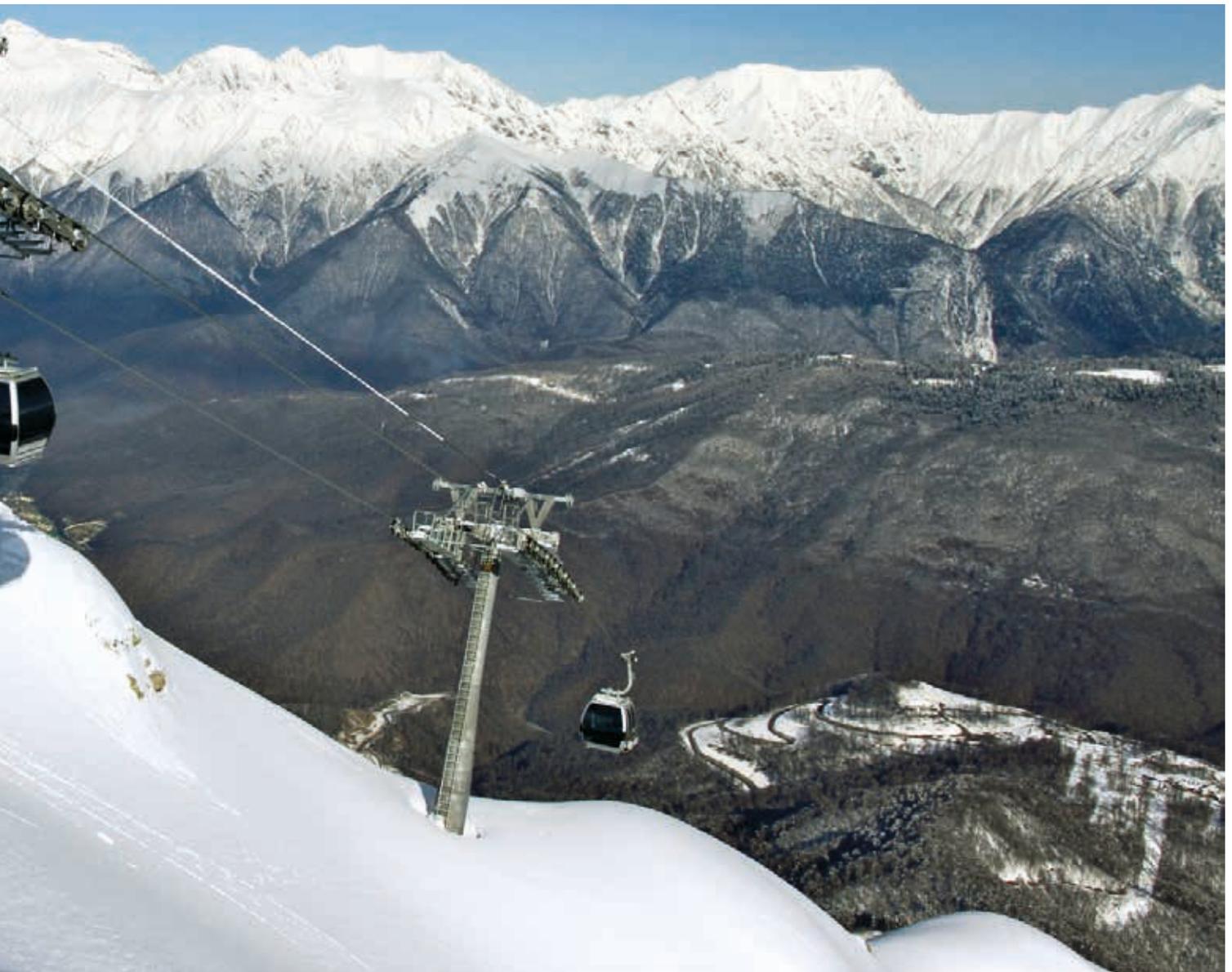
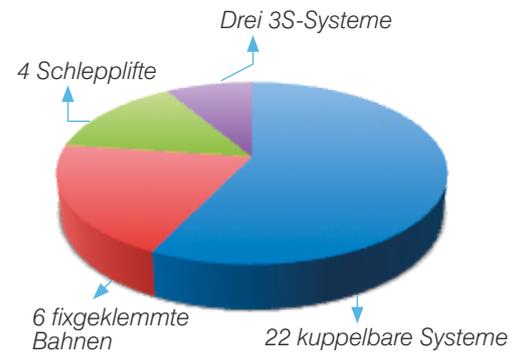
- Psekhako – zwei 6-CLD, zwei 4-CLD, zwei 4-CLF
- Rosa Khutor – eine 6-CLD, vier 4-CLF.

Vier Schlepplifte

Das Skigebiet ist nicht bloß auf die Olympischen Winterspiele ausgelegt, weshalb auch kleinere Anlagen gebaut wurden. Drei Schlepplifte sind im Skigebiet Psekhako und einer in Rosa Khutor im Einsatz.

35 Bahnen von Doppelmayr in Krasnaya Polyana

Weltneuheiten: Schnellste 3S • Längste 3S • 3S mit 2 Sektionen mit Durchfahrt • 3S mit bedarfsorientierter Beförderung von Pkw • 5-Sektionen-Kombibahn mit Durchfahrsmöglichkeit



Pendelbahn mit Sitzheizung in Ischgl



Die 150-ATW Piz-Val-Gronda E5 ist weltweit die erste Pendelbahn mit Sitzheizung. Auch sonst ist diese Bahn außergewöhnlich: Die Kabinen sind Spezialanfertigungen vom Allerfeinsten sowohl hinsichtlich der Verarbeitungsqualität als auch der Optik.



Die Piz-Val-Gronda E5 ist eine zwei-spurige Pendelbahn mit durchgehender Zugseilschleife. Die Talstation liegt auf 2.295m im oberen Teil des Skigebietes. Für die Materialanlieferung bis zur Talstation konnten mit Ausnahme der über 100t schweren Tragseiltransporte bestehende Fahrwege genutzt werden: Die Tragseile musste man für die letzten 1.500m von den Seiltrommeln abwickeln und über Hilfsstützen zur Tal- und weiter zur Bergstation ziehen. Arbeiter und Material wurden zu den Stützenstandorten und zur Bergstation per Helikopter geflogen.

Von der Berg- zur Talstation wurde eine Skipiste mit Anschluss an das übrige Skigebiet angelegt. Für diese Piste waren keine Geländebegradigungen notwendig.



Hannes Parth (links), Markus Walser, die Vorstände der Silvrettaseilbahn: Komfort, Design und Landschaftsschutz waren wichtige Kriterien bei Planung und Ausführung. Die Kabinen haben mehr Sitzplätze als bei Pendelbahnen üblich, zudem sind diese beheizt.

150-ATW Piz-Val-Gronda E5

Förderleistung	1.300 P/h
Fahrzeit	5,4 min
Fahrgeschwindigkeit	
Stützenüberfahrt	7 m/s
freies Seilfeld	12 m/s
Fahrzeuge	2
Schräge Länge	2.453 m
Höhe Bergstation	2.295 m
Höhenunterschied	517 m
Stützen	2
Antrieb 620/1.820 kW	Tal
Zugseil Spanngewicht	Berg
Tragseil fixe Abspannung	Tal





10er-Gondel La Tovière für Tignes

Im Skigebiet Tignes ersetzt eine 10er-Gondelbahn der neuesten Generation eine 10-MGD Baujahr 1985. Beide Bahnen sind von Doppelmayr.

Die alte 10-MGD Aéroski hatte ausschließlich Stehplätze. Die neue 10er Gondelbahn La Tovière ist dank ihrer Sitzplätze weit komfortabler, außerdem schneller und sehr windstabil: Sie kann bis zu einer Windgeschwindigkeit von 90 km/h problemlos betrieben werden. Die Trassenführung blieb unverändert, die Stationen wurden komplett erneuert. Der Gondelbahnhof befindet sich bei der Bergstation; er ist vollautomatisch.

Die neue Bahn führt auf den Gipfel des 2.700 m hohen Berges La Tovière. Über die Hänge der Tovière gelangt man nach Val d'Isère.

Weltberühmtes Skigebiet

Tignes ist eine Gemeinde in den französischen Alpen. Der Ort ist Teil des Espace Killy, eines der weltgrößten Skigebiete (89 Lifte mit einer Förderkapazität von 150.000 P/h, 300 km Pisten, 55.000 Gästebetten). Die Gegend ist so weitläufig, dass man sommers wie winters unberührte Natur in vollen Zügen genießen kann.

Der Espace Killy war 1992 Austragungsort der Freestyle-Bewerbe der Olympischen Winterspiele und 1996 der Freestyle-WM.



10-MGD La Tovière

Förderleistung	3.300 P/h
Fahrzeit	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	70
Intervall	11 s
Schräge Länge	1.820 m
Höhe Bergstation	2.700 m
Höhenunterschied	605 m
Stützen	16
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal





Mehr „Warme Betten“ in Blatten

Garaventa installierte im Ganzjahres-Tourismusgebiet Blatten-Belalp im Schweizer Kanton Wallis die 8-MGD Blatten-Chiematte. Dank dieser modernen Bahn steigt der Zustrom an Tages- und vor allem auch an Wochengästen.



Die neue 8-MGD führt direkt zu den Liften auf der Chiematte. Dort kann man, auf die Sessellift-Kette in den oberen Bereich des Skigebietes umsteigen, die Schlepplifte bei der Skischule und dem Kinderhexenland nützen oder in die Langlaufloipe einsteigen. – Früher musste man von der Pendelbahn zu diesen Liften abfahren respektive wieder hochlaufen.

Zwei Talstationen im Oberstock eines Bürohauses

Die Steuerung der Passagierströme war den Verantwortlichen der Belalp-Bahnen besonders wichtig. Dafür fand man die ideale Lösung in einem viergeschossigen Neubau an der Stelle des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Belalp-Bahnen. Im obersten Geschoss befinden sich nebeneinander die Bahnsteige der Pendel- und der Gondelbahn. In den Stockwerken darunter

sind die Büros der Belalp-Bahnen, der Tourismusverein, die Schneesportschule, das Belalp Alpin Center für hochalpine Sportangebote, die Postagentur und ein Sportgeschäft untergebracht.

Die Bergstation der Gondelbahn ist in ein zweigeschossiges Gebäude integriert. Im Obergeschoß befindet sich der Gondelbahnhof und – dank der Hanglage niveaugleich von der Piste erreichbar – der Ein- und Ausstieg. Das Untergeschoß wird als Sportgeschäft mit Skivermietung genutzt; es ist ebenfalls ebenerdig zu betreten. Ebenfalls im Untergeschoß befinden sich ein Verkaufs- und Beratungsbüro der Belalp-Bahnen, des Blatten-Belalp-Tourismus' und der Schneesportschule. Im Zwischengeschoß ist ein Kinderhort untergebracht.

Ergänzung zur Pendelbahn Blatten-Belalp

Schon im Winter 2012/13 hatte Garaventa



Stefan Jossen, Geschäftsführer der Belalp-Bahnen: „Garaventa ist ein kompetenter und zuverlässiger Partner. In allen Belangen wurden gute Lö-

sungen gefunden, und Probleme konnten unkompliziert und fachgerecht erledigt werden. Für uns ist es eine Freude mit solchen Partnern zusammen arbeiten zu können.“



Klaus Zurschmitten, Verwaltungsratspräsident der Belalp Bahnen AG: „Die Erneuerung der Pendelbahn und der Neubau der Gondelbahn sind Ergebnis

des Strategiepapiers des Verwaltungsrates. Darin haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Schneesicherheit zu erhöhen, die Transportkapazität den aktuellen Bedürfnissen anzupassen und mehr warme Betten zu generieren.“ Die maschinelle Beschneigung wurde im Jahr 2010 ausgebaut. Dank der hohen Transportkapazität der neuen Gondelbahn gehören die langen Wartezeiten in der Talstation der Vergangenheit an. Der Ferienort Blatten-Belalp wurde damit sowohl für Tages- als auch für Wochen-gäste attraktiver, zumal gleichzeitig mit der Gondelbahn ein Parkhaus errichtet wurde, so dass neuerdings 700 Parkplätze in Blatten zur Verfügung stehen. Zu Weihnachten 2014 wird zudem das neue Reka-Feriedorf mit 250 Betten und geschätzten 50'000 Logiernächten pro Jahr eröffnet.

die 70-ATW Blatten-Belalp erneuert. Die beiden Bahnen haben unterschiedliche Aufgaben.

Die Pendelbahn wird für den Sommerbetrieb eingesetzt. Sie ist Zugang zum Feriedorf Tschuggen, welches an der Mittelstation liegt. Das Gebiet der Belalp ist autofrei; es gibt keine öffentliche Straße. Sowohl Gäste als auch Güter müssen mit der Seilbahn befördert werden. „Dafür brauchen wir die Großkabinenbahn“, erläutert Stefan Jossen, Geschäftsführer der Belalp-Bahnen. Weil es aber nicht möglich sei, bei dieser Bahn die Transportkapazität zu erhöhen, entschloss man sich, für die Skisaison eine Gondelbahn zu bauen. Tatsächlich hat die neue 8-MGD eine um fast das Dreifache höhere Förderleistung als die Pendelbahn.

Das Skigebiet Belalp reicht vom 1.300m hoch gelegenen Dorf Blatten bis auf 3.112m ü.d.M. Die 60 Kilometer Pisten

werden von neun Transportanlagen mit einer Stundenkapazität von 12.000 Personen erschlossen.

Das Gebiet ist sehr schneesicher. Im Sommer ist es bei Bergwanderern und Kletterern geschätzt.

8-MGD Blatten-Chiematte

Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	6,4 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	42
Intervall	18 s
Schräge Länge	1.892 m
Höhe Bergstation	2.058 m
Höhenunterschied	721 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Vier Kabinen der Gondelbahn wurden wegen des weithin bekannten, alljährlich stattfindenden Hexenrennens und des neu erstellten Hexen-Kinderlandes

als Hexenhäuschen designt. (Sie bleiben während der gesamten Saison auf dem Seil.) Die übrigen CWA-Gondeln sind entsprechend dem Corporate Design der Belalp-Bahnen anthrazitfarben.



28

GO!
BERGMANNEN
GÖTTERSCHWANG
GUNZESRIED



	8-MGD Ossi-Reichert-Bahn		6-CLD-B Gipfel-6er
	1. Sektion	2. Sektion	
Förderleistung P/h	2.000	2.000	2.400
Fahrzeit in min	4,5	3,4	4,0
Fahrgeschwindigkeit in m/s	6,0	6,0	5,0
Fahrzeuge	37	28	50
Intervall in s	14,4	14,4	9,0
Schräge Länge in m	1.294	924	1.008
Höhe Bergstation in m	1.174	1.308	1.408
Höhenunterschied in m	285	134	237
Stützen	9	6	10
Antrieb	Berg	Tal	Tal
Abspannung	Tal	Tal	Tal

Gondelbahn und 6er-Bubble für Ofterschwang

Im Skigebiet Ofterschwang/ Gunzesried wurden drei veraltete Lifte durch moderne Bahnen von Doppelmayr ersetzt.



Statt des Gunzesrieder Doppelsessellifts und des „Ossi-Reichert“-Schlepplifts wurde eine 8er-Gondelbahn mit zwei Sektionen und Sesselbahnhof bei der Zwischenstation gebaut. Die beiden Sektionen können getrennt betrieben werden.

Der Gipfel-Schlepplift (Baujahr 1970) wich dem um ein Drittel längeren Gipfel-6er. In der Talstation befinden sich Antrieb und Sesselgarage. Die Bahn führt auf den höchsten Punkt des Skigebietes (1.400 m), knapp unterhalb des Gipfels des Ofterschwanger Horns. Der Lift hat übrigens blaue Bubbles. Das ist einzigartig im Allgäu.



*Rainer Hartmann,
Hanspeter Schratt,
Geschäftsführer
der Bergbahnen
Ofterschwang-Gunzesried:
„Von den neuen Anlagen profitiert die ganze
Urlaubsregion Allgäu.“*



Bolsterlang: 6er-Bubble statt Schlepplift



Im Gebiet der Hörnerbahn von Bolsterlang wurde der Schlepplift auf den Weiherkopf durch eine Sechser-Sesselbahn mit orangen Bubbles ersetzt.

Zusätzlich installierte man zwischen den Schleppliften „Dorflift“ und „Angerlift“ einen Tellerlift. Er entlastet den Dorflift als Zubringer zur 6-MGD Hörnerbahn.

Die 6-CLD-B mit mittigem Fußraster und manueller Verriegelung ersetzt einen 43 Jahre alten, 1.200m langen Schlepplift. Wegen seiner Länge und Steilheit wurde er von Snowboardern und komfortbewussten Skifahrern als recht anstrengend beurteilt. Die Streckenführung blieb im Wesentlichen gleich.

Die Sessel werden händisch mit geschlossenen Hauben teils auf einem überdachten Abstellgleis, teils in dem seitlich an die Talstation angebauten Bahnhof garagiert. Um Beschädigungen zu vermeiden, sind sie mit Gummi-Abstandhaltern versehen. Die Garagierung mit geschlossenen Hauben erlaubt eine schnellere Inbetriebnahme der Bahn am Morgen.

Die Weiherkopfbahn nördlich der Zwischenstation der Hörnerbahn führt von

1.310m auf den mit 1.665m höchsten Punkt des Skigebietes. Zur Talstation gelangt man entweder von der Hörnerbahn, einer Doppelmayr Gondelbahn Baujahr 2001 mit zwei Sektionen, oder vom Stuibeneck-Doppelsessellift. Die Hörnerbahn ist Zubringer und Wiederholungsbahn, der Stuibeneck-Lift befindet sich ebenfalls mitten im Skigebiet. Insgesamt verfügt das Skigebiet über sechs Lifte.

*Gemeinsamer Skitarif
mit dem Nachbarn*

Die neuen Lifte ermöglichen einen gemeinsamen Skitarif mit dem benachbarten Skigebiet Ofterschwang. Dort installierte Doppelmayr ebenfalls eine neue 6-CLD-B.



6-CLD-B Weiherkopf

Förderleistung	2.500 P/h
Fahrzeit	3,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	54
Intervall	8,6 s
Schräge Länge	1.056 m
Höhe Bergstation	1.665 m
Höhenunterschied	355 m
Stützen	10
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

1-SL Tellerlift

Förderleistung	719 P/h
Fahrzeit	2,0 min
Fahrgeschwindigkeit	2,0 m/s
Gehänge	56
Intervall	5,0 s
Schräge Länge	280 m
Höhe Bergstation	940 m
Höhenunterschied	50 m
Stützen	4
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Wilfried Tüchler, Geschäftsführer der Bergbahn-Gesellschaft: „Der alte Weiherkopf-Schlepplift war ein langer Kurvenlift und vor allem für Eltern

mit Kindern wirklich nicht mehr zeitgemäß. Der Dorflift wird nicht nur von den Skischulen und schwächeren Skifahrern genutzt, sondern dient auch als Zubringer für das obere Skigebiet, so dass es dort oft zu langen Wartezeiten kam, vor allem, wenn viele schwächere Skifahrer den Lift nutzen. Der zusätzliche Tellerlift sorgt nun für Entlastung.“ Die Zusammenarbeit mit Doppelmayr sei „optimal“ gewesen und werde „von beiden Partnern als konstruktiv und fruchtbar betrachtet“.

Durch den Neu- und Ausbau der Seilbahnen erwartet man in Bolsterlang einen Aufwärtstrend bei den Übernachtungen.

An der Finanzierung der Investitionen beteiligten sich viele Gemeindebürger und Gäste.

Schneller Six-Pack für Whistler

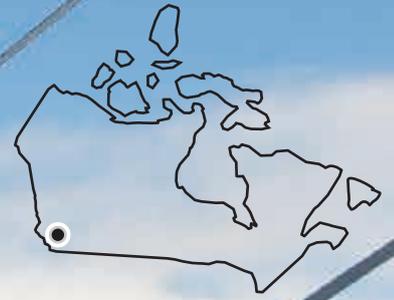
Im Skigebiet Whistler ging ein High-Speed-Six-Pack als Ersatz für den beliebten „Harmony Express“, einem 4er-Sessellift, in Betrieb.

Der Harmony-Geländeabschnitt zählt zu den meistbefahrenen des Skigebietes. Er reicht vom liftmäßig gut erschlossenen „Symphony Amphitheatre“, einem Bergkessel auf etwa halber Höhe zwischen dem Dorf und dem Gipfel, bis zum Gletscher-Skigebiet und bietet Abfahrten aller Schwierigkeitsgrade.

Erleichterung für das Bedienungspersonal

Sehr geschätzt wird auch, dass dank der neuen Sesselgarage in der Talstation der Lift schneller in Betrieb genommen werden kann und die Sessel allmorgentlich schneefrei in die Talstation einfahren. (Früher musste das Liftpersonal die Reinigung von Schnee und Raureif vornehmen.)





Das Skigebiet Whistler-Blackcomb ist mit 33 km² und 200 Pisten das größte Nordamerikas, schneesicher, schneereich (über 11m Schneefall pro Jahr!) und sehr abwechslungsreich. Die beiden Skiberge Whistler und Blackcomb sind durch die Doppelmayr 3S-Bahn „Peak-to-Peak“ verbunden, die mit drei Kilometern den Weltrekord bei den Spannfeldern für 3S-Bahnen hält. Das Dorf Whistler ist von Vancouver aus per Bahn oder Auto in nicht einmal zwei Stunden erreichbar.

6-CLD Harmony 6 Express

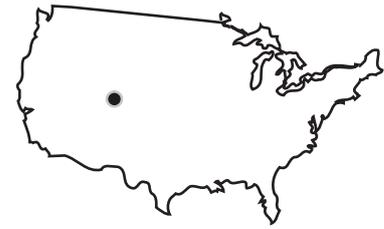
Förderleistung	3.600 P/h
Fahrzeit	6,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,1 m/s
Sessel	118
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.729 m
Höhe Bergstation	2.107 m
Höhenunterschied	535 m
Stützen	19
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Dave Brownlie,
President and Chief
Executive Officer:
„Die Bahn ist ein
Bekenntnis zur
Weiterentwicklung
des Skigebietes.“



Ein Six-Pack für Vail



Das Skigebiet Vail, Colorado, festigte mit der Inbetriebnahme des 6-CLD Mountaintop Express mit 90-Grad-Einstieg und Förderband seinen Ruf als eines der modernsten der USA.

Die neue Sesselbahn dient für Wiederholungsfahrten. Die Bahn beginnt mitten im Skigebiet und führt auf einen 3.400m hohen Gipfel. Sie ersetzt einen Doppelmayr-4er-Lift Baujahr 1985. Die Trasse ist leicht versetzt.

Vail ist eines der bekanntesten und größten Skigebiete weltweit. Es liegt in den Rocky Mountains zwischen 2.500 und 3.500 m beiderseits eines Gebirgskammes. Die Vorderseite des Skiberges ist ideal für jedermann. Auf der dem Ort abgewandten Bergseite befinden sich die legendären „Back Bowls“ – baumfreie, variantenreiche Tiefschneehänge abseits der Hauptpisten – und das „Blues Sky Basin“; diese Bereiche

sind bei ambitionierten Fahrern sehr beliebt. Aber auch hier gibt es mehrere präparierte Pisten für Skifahrer, die beschaulicher unterwegs sein wollen.

„Verkehrsampeln“ weisen den besten Weg

Für eine ausgeglichene Verteilung der Skifahrer sorgen Anzeigetafeln an strategisch wichtigen Stellen. Sie helfen bei der Wahl der aktuell am wenigsten überlaufenen Pisten: Gelbes Licht bedeutet, dass der Lift ausgelastet ist, grünes Licht heißt ungehinderte Fahrt.

In Vail gibt es 32 Lifte (davon 16 High-Speed-Anlagen) und zwei Gondelbahnen



als Zubringer ins Skigebiet. Die Gesamtförderkapazität beträgt 60.000 P/h, die Länge der Bahnen insgesamt 40 km, die der Pisten fast 200 km; Riva Ridge ist mit über 6 km Vails längste Abfahrt.

Autofreier Ortskern

Der Ortskern des Vail Ski Resort ist Fußgängerzone. Im Ort gibt es ein kostenloses Busnetz – übrigens das größte Elektro-Hybrid-Bussystem in den USA. Das Resort ist ganzjährig geöffnet und verfügt über 18.000 Gästebetten in Hotels, Ferienwohnungen und -häusern.



Vail legt Wert auf größtmögliche Sicherheit. Damit auch weniger geübte Ski- und Snowboardfahrer leicht verstehen, wie man richtig einsteigt, lieferte Doppelmayr eine Computeranimation, die auf Video-Bildschirmen bei der Talstation nonstop gezeigt wird.



Clyde Wiessner, Leiter Vail Lift Maintenance und federführend an der Realisierung des neuen Six-Pack beteiligt, hatte schon im Skigebiet Keystone

von 1990 bis 1991 mit Doppelmayr fünf Lifte gebaut. Er sieht den Hauptnutzen des Mountaintop Express' nicht zuletzt in der Komfortsteigerung: „Wir haben in der Talstation mehr Platz für die Führung der Liftbenützer geschaffen, und zudem gelang in Kombination mit dem seitlichen 90-Grad-Förderband-Zutritt eine deutliche Anhebung der Förderleistung.“

6-CLD Mountaintop Express

Förderleistung	3.600 P/h
Fahrzeit	4,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,1 m/s
Sessel	92
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.306 m
Höhe Bergstation	3.432 m
Höhenunterschied	338 m
Stützen	15
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Die Unternehmensgruppe Vail Resorts

Vail Resorts Inc. betreibt vier Ski Resorts in Colorado (Vail Ski Resort, Beaver Creek Resort, Keystone Resort, Breckenridge Ski Resort), drei in Lake Tahoe (Kirkwood Mountain Resort, Northstar California, Heavenly Mountain Resort), je ein Skigebiet in Utah (Canyons Resort in Park City), Minnesota (Afton Alps), und Michigan (Mount Brighton), sowie ein Sommer-Resort in Wyoming und mehrere luxuriöse Hotels in den USA.

Cabletren Bolivariano in Caracas

Am 14. August 2013 nahm der Präsident Venezuelas, Nicolás Maduro, die erste Ausbaustufe des „Cabletren Bolivariano“ in Betrieb. Er dient als Zubringer zu zwei U-Bahn-Linien. Diese Teilstrecke ist 850m lang und hat drei Stationen.



Der Cabletren Bolivariano ist in das Netz der städtischen Verkehrsgesellschaft Metró de Caracas eingebunden. Betriebszeiten sind von 5.30 Uhr bis 22 Uhr. Er fährt in 8m bis 15m Höhe auf einer leicht ansteigenden Stahlfahrbahn entlang des Petare-Highways. Die Cabletren-Trasse wird von 68 Betonstützen getragen, die zwischen Gehsteig und Straße aufgestellt wurden. Der Highway führt in weitem Schwung entlang des Nordrandes der Stadt Petare, die längst mit Caracas zusammengewachsen ist.

CLS Cabletren Bolivariano

Transportkapazität:	3.000 P/h
4 Züge	je 4 Wagen
Passagiere/Zug	232
Streckenlänge:	2 km
Max. Fahrgeschw.	13 m/s
Haltezeit in den Stationen	30 bis 60 s
Fahrzeit von Endstation bis Endstation:	7,3 min
Stationen:	5
Antriebe	Mittelstation

Auf der Teilstrecke zwischen den Stationen „Petare“ und „5 de Julio“ pendeln zwei vollautomatisierte Zuggarnituren mit jeweils vier Wagen. Im Endausbau wird der Cabletren Bolivariano mit vier Zuggarnituren die zwei Kilometer voneinander entfernt liegenden U-Bahn-Linien 1 und 5 verbinden. Die Fertigstellung der kompletten Bahnstrecke ist für 2015 geplant.

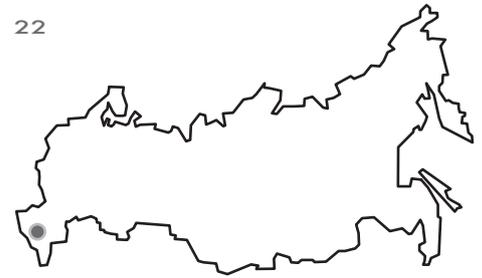
Viele Vorzüge des CLS

Der Cabletren Bolivariano ist ein automatischer People Mover vom System Cable Liner Pinched Loop. Bei diesem System sind zwischen den Stationen voneinander unabhängige Zugseilschleifen installiert, auf welche die Fahrzeuge geklemmt werden. Sobald der Zug zum Stillstand kommt, wird er von dem einen Seil ab- und auf das nächste angeklemmt.





Die Rundum-sorglos-Betreuung von Doppelmayr Russia



Doppelmayr richtete 2011 in der Stadt Adler unweit der Olympia-Stadt Sochi die Kundendienst-Niederlassung „Doppelmayr Russia“ ein. Sie ist auf die langfristige Betreuung der Kunden in Russland und den anderen GUS-Staaten ausgerichtet.

Doppelmayr Russia verfügt über ein gut sortiertes Ersatzteillager. Kunden aus der GUS-Region können von hier schnell und unbürokratisch Seilbahnkomponenten beziehen. Doppelmayr übernimmt die Organisation von der Bestimmung der besten Lösungsmöglichkeit bis zur Versandlogistik und den Einbau von Ersatzteilen.

Spezialservice für Olympia

Für die Olympischen Spiele wurden zudem besondere personelle Vorkehrungen getroffen und ein umfangreiches Lager an Verschleißteilen, Getrieben und Antrieben angelegt, um für alle Eventualitäten vorbereitet zu sein.

Umfassende Kurse für Praktiker

Unabhängig von der aktuellen Situation in Sochi baut Doppelmayr auch eine auf die Besonderheiten der GUS-Staaten abgestimmte Schulungsorganisation auf. Es werden nicht nur auf die einzelnen Kursmodule wie Antriebe, Seile, Steuerungen usw. spezialisierte Techniker eingesetzt, sondern auch Generalisten, die den Betrieb kompletter Seilbahnsysteme im Griff haben: So organisiert Doppelmayr mehrwöchige praktische und theoretische Schulungen mit erfahrenen Betriebsleitern, die normalerweise Seilbahnen mit sensiblen Zubringerfunktionen betreuen. Diese Betriebsleiter werden künftig auch für Schulungen in anderen Erdteilen eingesetzt.



Kursgruppe in Krasnaya Polyana im November 2013 mit den Führungskräften Sergey Nikolaevich Reshetnikov (links außen), Sergey Viktorovich Volkov (Dritter von links) sowie Anton Yurjevich Bartenev (Zehnter von links).

Der Doppelmayr Kundendienst: Versiert, zuverlässig, präventiv

Auf die schnelle und kompetente Durchführung notwendiger Wartungs- und Serviceleistungen kommt es an. Der Doppelmayr Kundendienst ist für alle Situationen gerüstet!

- Materialprüfung
- Überprüfung von Stationseinrichtungen
- Untersuchung und Wartung von Kuppelklemmen vor Ort
- Wartung von Fahrzeugen und Gehängen
- Service für Rollenbatterien
- Kontrolle der Stützen und Stützenfundamente
- Prüfung der Sicherheit des Drahtseiles
- Seilscheiben, Seilscheibenlagerung
- Sicherheitsbremse/Betriebsbremse
- Hydraulik Aggregate
- Elektrotechnischer Service

Das sagen die Kunden:

„Doppelmayr hat auf unserer Anfrage umgehend reagiert. Die Schulungen waren speziell für unsere Leute und auf unsere Anlagen abgestimmt. Ein tolles, schnelles und kompetentes Service!“ – *Sergey Nikolaevich Reshetnikov, Vizedirektor von Rosengineering Exploitation*

„Die Schulungen sind von kompetenten und erfahrenen Betriebsleitern durchgeführt worden, die mehrere tausend Betriebsstunden eigene Erfahrung mitbrachten. Da bleibt keine Frage unbeantwortet.“ – *Sergey Viktorovich Volkov, General Direktor von Rosengineering Exploitation*

„Die Theorieschulung war am Punkt. In den Praxisschulungen haben wir die Anlagen im Detail kennengelernt. Wir sind stolz, dass wir Anlagen haben, die einzigartig auf der Welt sind und, dass wir einem Team angehören, das zum Erfolg der Olympischen Spiele beitragen kann.“ – *Anton Yurjevich Bartenev, Betriebsleiter 3S Rosa Khutor*



Kundenschulung – lernen, wissen, anwenden. Doppelmayr setzt nicht nur auf Technik-Spezialisten, sondern auch auf das Know-how erfahrener Generalisten. Oben die beiden Betriebsleiter Robert Horntrich (links) und Panos Karamertzanis (rechts), die es hervorragend verstehen, Praxis und Theorie zu verknüpfen und Grundkenntnisse über Mechanik, Kräfte, Fahren, Garagieren, das Umsetzen von Bergekonzepten etc. zu vermitteln.



Hermann Schwarzenbacher, Leiter von Doppelmayr Russia mit Sitz in Adler (bei Sochi), war ebenfalls viele Jahre Betriebsleiter. Sein

Credo: „Die Menschen, die tagtäglich an der Anlage arbeiten, sollen mit der Technik vertraut sein und über die Abläufe an ihrer Seilbahn Bescheid wissen. Wir bieten dafür die begleitende Unterstützung.“

3S Koblenz: Kanzlerin beeindruckt

Im September 2013 besichtigte die deutsche Bundeskanzlerin, Angela Merkel, in Begleitung von Michael Fuchs (Vorsitzender des Parlamentskreises Mittelstand der CDU/CSU-Bundestagsfraktion) die Seilbahn Koblenz. Die Bahn wurde für die Bundesgartenschau 2011 gebaut und hat sich inzwischen als beliebtes städtisches Verkehrsmittel etabliert. Seit ihrer Inbetriebnahme beförderte sie 9 Mio. Passagiere.



Viel benützte Hotelseilbahn in Prag

Mit 3 Mio. Fahrten beförderte die Rote Seilbahn in Prag-Smíchov, 12 Mio. Personen. Die Bahn verbindet zwei Gebäude und Freizeiteinrichtungen des Hotels NH Prag auf dem Berg Mrázovka. Es handelt sich um eine teilweise im Tunnel, teilweise auf Stützen geführte Doppelmayr Standseilbahn Baujahr 1996 mit acht Sitz- und vier Stehplätzen. Höhenunterschied 51 m, Schräge Länge 156 m, Förderleistung 186 P/h.



Venezolanischer Tourismusminister

Tourismusminister Andrés Izarra vom Ministerio del Poder Popular para el Turismo, Venezuela (helles Hemd, Bildmitte) besichtigte im Sommer 2013 die Doppelmayr Produktion in Wolfurt. Neben ihm seine Vize-Ministerin, Sra. Zenndy Barrios.

Doppelmayr/Garaventa realisierte – und realisiert weiterhin – mehrere touristische und städtische Seilbahnprojekte in Venezuela.



Skispaß mit Skippy

Hallo Kinder! Da bin ich wieder! Diesmal befinde ich mich in Russland, in der Nähe der Stadt Sochi, wo die Olympischen Winterspiele stattfinden. Doppelmayr hat hier 35 neue Lifтанlagen gebaut. Darunter gibt es gleich mehrere technische Weltrekorde, wie z.B. eine Seilbahn, mit der sowohl Menschen als auch Autos transportiert werden können.

