

Mit Gewinnspiel  
3 iPods zu gewinnen  
Seite 24

Februar 2011  
Nr. 183 • 36. Jahrgang

# wir



In Armenien baute Garaventa die längste Pendelbahn der Welt: Streckenlänge 5,7 km, vier Spannfelder (das längste misst 2,7 km) größter Bodenabstand 400 m. S 15



## **Weltpremiere: 8/10-Kombibahn**

Doppelmayr-Kombibahn in Mayrhofen mit 8er-Sesseln und 10er-Gondeln. S 2

## **Die Parsenn-Standseilbahn wurde optimiert**

Der Erneuerung der ersten Sektion folgte 2010 die der zweiten. S 11

## **Meran erhielt die größte Seilbahn Südtirols**

Das Skigebiet Meran 2000 erreicht man nun in sieben statt 20 Minuten. S 16

## **Lifte für Holmenkollen**

Doppelmayr-Lifte erfüllen Voraussetzung für WM-Zuschlag. S 19

## **Erster Bubble-Orange in den USA**

Canyons, Utah, ist stolz auf den besonderen Komfort des 4-CLD-B-O-S. S 20

## **Räumungskonzept ersetzt Bergbahnen**

Neue Einsatzmöglichkeiten von Seilbahnen für Tourismus und Städte. S 22

Die Gaislachkoglbahn in Sölden/Tirol wurde komplett erneuert. Die neue 8er-Gondelbahn und die 3S glänzen mit zahlreichen Hightech-Neuheiten. S 8

 **Doppelmayr**<sup>®</sup>

Magazin für  
Kunden und Mitarbeiter

# Zauberformel 8/10 in Mayrhofen

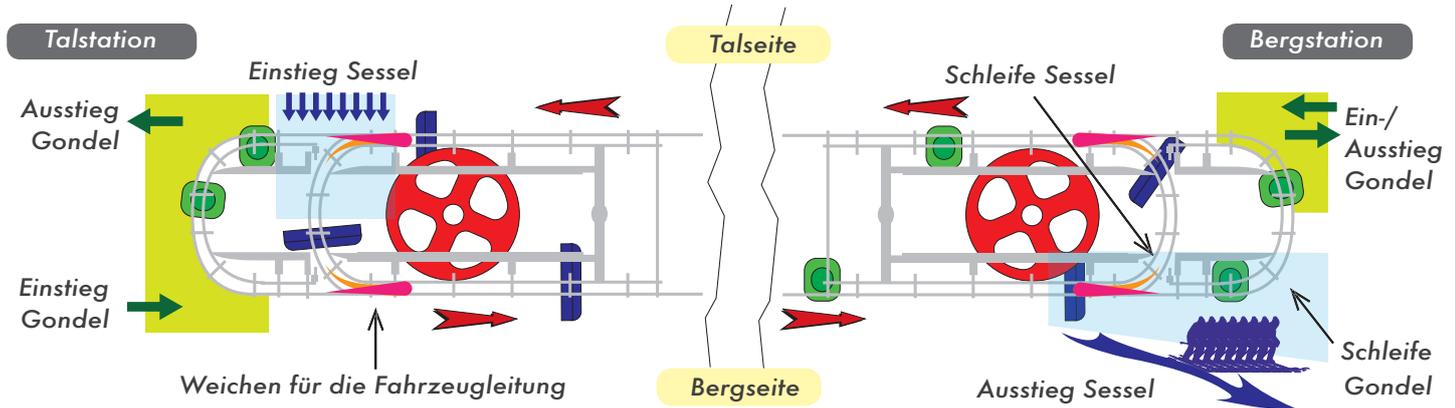


**Mayrhofen im Tiroler Zillertal feierte mit der Eröffnung der Kombibahn auf den Penken eine Weltpremiere: Erstmals können Skifahrer zwischen 8er-Sesseln und 10er-Gondeln wählen. Die Förderleistung ist mit 3.900 P/h enorm.**

Die neue Kombibahn ersetzt einen 3er-Sessellift Baujahr 1984. Sie führt von der Bergstation der Zubringerbahn 2S-Penken in den zentralen Teil des zwischen 900m und 2.000m gelegenen Skigebietes. Die Stationen wurden völlig neu gebaut, die Trassenführung blieb erhalten. Die Fahrzeuge werden getrennt im Kellerbahnhof der Talstation garagiert. Da sie in beliebiger Reihenfolge in den Umlauf gebracht werden können, ist eine flexible Anpassung an den jeweiligen Bedarf möglich: Skifahrer mit angeschnallten Skiern benützen die Sessel, die anderen Passagiere die Gondeln.

#### Vorteile von Kombibahnen:

Z.B. • Optimale Anpassung an die unterschiedlichen Bedürfnisse des Sommer- und Winterbetriebs • Einfache Kinderbeförderung für Skischulen • Einfacher Transport von sperrigem Sportgerät und Lasten.



*Weltneuheit: Durch die Verwendung von zwei getrennten Schleifen für Sessel und Gondeln können konfliktfrei 8er-Sessel eingesetzt und gleichzeitig der hohe Einstiegscomfort bei den Gondeln beibehalten werden. Denn um zu vermeiden, dass die breiteren Sessel die Gondelbenutzer beim Einstieg gefährden, wurden die Einstiegszonen von Sesseln und Gondeln getrennt. (Das war bei der bisher üblichen Kombination von 6er-Sesseln und 8er-Gondeln nicht notwendig.) Die Einstiegszonen für die Sessel und Gondeln sind getrennt, die Fahrzeuge so getaktet, dass ein problemloser Zu- und Abgang gewährleistet ist: Die Gondeln bewegen sich in den Stationen mit 0,15 m/s, die Sessel mit 0,75 m/s. Außerdem ist die Einstiegszone bei den Sesseln so organisiert, dass die Zutrittsgeschwindigkeit zwischen langsameren und schnelleren Passagieren ausgeglichen wird.*

## Klare Weltmarktführung erneut bestätigt

Die Doppelmayr Gruppe installierte im Geschäftsjahr 2009/2010\* - einem Jahr der Finanz- und Wirtschaftskrise - 117 Seilbahnanlagen. Obwohl kein ganz einfaches Jahr, ist es uns gelungen, der vielzitierten Wirtschaftskrise zu trotzen und dank unserer Kunden den Umsatz und das Betriebsergebnis weitgehend stabil zu halten. Insbesondere in den Alpenländern hat sich der Wintertourismus als krisenresistent erwiesen, und wir konnten beweisen, dass Doppelmayr auch in konjunkturell schwierigen Zeiten ein verlässlicher und zukunftsicherer Partner ist.

Zu unseren wichtigsten Erfolgsfaktoren zählen hohe Produktqualität, Reaktionsschnelligkeit sowie unser großes Innovations-Potenzial. - Überzeugen Sie sich selbst: In dieser Ausgabe unseres „WIR“-Magazins präsentieren wir wieder eine Auswahl hochinteressanter Anlagen und technische Neuheiten.

Neben unserem wichtigsten Markt - dem Wintertourismus - werden wir zunehmend mit Aufgaben im städtischen Personennahverkehr (ÖPNV) beauftragt. Auch für den Stückgut- und Schwerlastentransport ist Doppelmayr/Garaventa-Know-how gefragt.

Wir sind fest entschlossen, unsere bewährte Strategie der kundenorientierten Qualitäts-, Technologie- und Innovationsführerschaft konsequent fortzusetzen. Dass dies der richtige Weg ist, zeigt sich nicht zuletzt in der aktuellen Entwicklung der Auftragseingänge.

Für diesen Vertrauensbeweis bedanke ich mich ganz herzlich bei unseren Kunden weltweit.

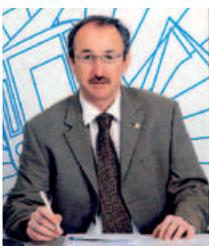


Michael Doppelmayr

\* 1. April 2009 bis 31. März 2010



Die Kombibahn auf den Penken hat ein Mischungsverhältnis von zwei Sesseln zu einer Gondel. Im Sommer werden nur Gondeln eingesetzt; dabei wechseln sich 20 voll verglaste Standardgondeln mit sechs luftigen Cabrio-Gondeln ab.



Dir. Josef Reiter,  
Mayrhofer  
Bergbahnen: Unsere  
neue Kombibahn  
ist schnell,  
unkompliziert und  
komfortabel. Wir

gehen damit auf die unterschiedlichen Bedürfnisse unserer Passagiere ein. Mit der Entwicklung der Kombibahn hat die Doppelmayr-Gruppe ein Beförderungssystem geschaffen, welches die Bedürfnisse aller Benutzergruppen optimal abdeckt. So sind je nach Jahreszeit, Witterung und Kundenwunsch grundsätzlich alle Sessel-Gondel-Mischverhältnisse möglich.

### 8/10-CGD Kombibahn Penken

Förderleistung	3.900 P/h
Fahrzeit	2,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	20
Sessel	34
Intervall	8,0 s
Schräge Länge	870 m
Höhe Talstation	1.793 m
Höhe Bergstation	1.993 m
Höhenunterschied	200 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



## Karspitzbahn wurde verlängert

**Die Wiesenalmbahn von Zell am Ziller wurde um eine Sektion verlängert und umgetauft. Die beiden voneinander unabhängigen Bahnen heißen nunmehr Karspitz I und II.**

**D**ie Zeller Bergbahnen ersetzen 2010 mit der 8-MGD Karspitzbahn II die „Sportbahn“, einen Doppelsessellift aus dem Jahr 1984.

Eigentlich hätte das 2008 in einem Zug mit dem Bau der seinerzeitigen Wiesenalmbahn geschehen sollen. Doch zogen sich die Verhandlungen um ein kleines Grundstück bei der ehemaligen Sportbahn-Bergstation so lange hin, dass man nicht mehr warten wollte. Erst 2010, nach viel Überzeugungsarbeit, kam es zur Einigung. Dann konnte zügig gebaut werden, zumal schon Vieles vorbereitet war.

### *Zwei unabhängige Sektionen*

Die Bahn ist normalerweise im Durchfahrbetrieb im Einsatz, allerdings sind die beiden Sektionen voneinander unabhängig. Dadurch kann im Bedarfsfall wahlweise auch nur entweder die obere oder die untere Sektion betrieben werden.

Die Trasse der Sektion 2 folgt im Wesentlichen dem Trassenverlauf der alten Sportbahn.

Sowohl in der Tal- als auch in der Mittelstation befindet sich ein vollautomatischer Schleifenbahnhof.



### Bessere Verteilung der Skifahrer

Mit dieser zweiten Zubringerbahn von Zell am Ziller gelinge es, so Geschäftsführer Dieter Grepl von den Zeller Bergbahnen, die bisherigen Kapazitätsengpässe zu den Stoßzeiten beim Zubringer Rosenalmbahn I+II auszugleichen und die Verteilung der Wintersportler zu optimieren, ohne eine neue Piste anzulegen. Allerdings habe man die Beschneidung der Sportabfahrt komplettiert und eine weitere Piste verbessert, verbreitert und beschneit.



*Geschäftsführer  
Dieter Grepl, Zeller  
Bergbahnen: Wir  
sind mit unserem  
langjährigen  
Partner*

*Doppelmayr sehr zufrieden und möchten uns für die professionelle und fristgerechte Abwicklung bedanken! - Doppelmayr war für die Seilbahn- und Elektrotechnik zuständig, die Zeller Bergbahnen AG für die örtliche Baukoordination und Vergabe sämtlicher Professionisten-Arbeiten.*

### 8-MGD Karspitzbahn II

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	6,7 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	76
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	2.410 m
Höhe Talstation	1.310 m
Bergstation	2.116 m
Höhenunterschied	806 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



### Fünf neue Doppelmayr-Gondelbahnen im Zillertal

Doppelmayr baute 2010 im Zillertal fünf Gondelbahnen: Die Penkenbahn in Mayrhofen und vier in der Zillertal Arena: die Karspitzbahn II in Zell am Ziller, die Falschbachbahn in Gerlos und die Dorfbahn I + II in Königsleiten.

Die Zillertal Arena umfasst die Orte Zell, Gerlos, Wald-Königsleiten und Krimml. Die Region verfügt über 166 Pistenkilometer und 49 Bergbahnen mit einer Stundenförderleistung von 83.000 Personen.

Wie Dietmar Grepl, Geschäftsführer der Zeller Bergbahnen, vermutet, werden die Wiederholungsfahrten „dank der äußerst attraktiven Sportabfahrt steigen“. Er ist zuversichtlich, dass sich diese Investitionen rechnen: „Wir werden uns mit diesen Investitionen verlorene Marktanteile zurückholen.“

*Langwierige Grundstücksverhandlungen - optimale Lösung: Die Karspitzbahn hat Zubringer- und Verteilerfunktion.*

# Gondelbahn nach Gästebefragung



**Dass die Gerloser Seite der Königsleitenspitze (Zillertal, Tirol) durch eine 8-MGD erschlossen wird, ist nicht zuletzt auf eine Gästebefragung zurückzuführen.**

Eine Gondelbahn als Wiederholungsbahn mitten im Skigebiet, das ist ungewöhnlich. Doch wird der Entschluss zum Bau einer Gondelbahn durch eine Gästebefragung gestützt. Das Votum war eindeutig, der Wunsch nach Komfort und Kinderfreundlichkeit ausschlaggebend.

Da die Falschbachbahn eine der am stärksten frequentierten Anlagen in der Region und die einzige Verbindung zwischen Gerlos und Königsleiten ist, „war für uns,“ so David Kammerlander, Geschäftsführer der Schilift-Zentrum-Gerlos GmbH, „wichtig, dass die neue Anlage eine hohe Förderleistung und Betriebssicherheit hat.“

Die Falschbachbahn befindet sich im obersten Teil des Skiberges. Sie ist von

der 6er-Sesselbahn „Fußalm-X-Press“ leicht erreichbar.

## 8-MGD-S Falschbachbahn

Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	4,3 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	50
Intervall	10,3 s
Schräge Länge	1.250 m
Höhe Talstation	1.868 m
Höhe Bergstation	2.305 m
Höhenunterschied	437 m
Stützen	9
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Die neue 8-MGD Falschbachbahn ersetzt einen 4er-Sessellift Baujahr 1994. Die Stationsstandorte und die Trassenführung wurden beibehalten. Der vollautomatische Stichgleisbahnhof ist seitlich der Talstation in den Berg integriert. Da von Königsleiten aus gleichzeitig ebenfalls eine neue 8er-Gondelbahn installiert wurde, haben die Skigebiete Gerlos und Königsleiten deutlich an Attraktivität gewonnen.

# Dorfbahn in Königsleiten: Ein funktionales Schmuckstück

**Die Gerlospass Königsleiten Bergbahnen verwirklichten durch die drei Kilometer lange 8-MGD Dorfbahn 1+2 mit beheizbaren Sitzen die größte Investition in ihrer 45-jährigen Geschichte.**

**D**ank der beiden unabhängig voneinander operierenden Sektionen ist es möglich, die Bahn-Abschnitte auch einzeln zu nutzen; damit ist es z.B. möglich, nur mit der unteren Sektion zu fahren, wenn im oberen Bereich die Witterungsverhältnisse keinen geregelten Ski-Betrieb erlauben.

Ein weiterer Vorteil der Mittelstation ist die bessere Anbindung der Sonnwendkopfbahn – einer beliebten Zubringer- und Wiederholungsbahn – an den leichten oberen Teil des Skigebietes. Früher musste man teilweise auf anspruchsvollen Pisten – zu mehreren anderen Liften ab- und mit diesen wieder hochfahren.

Die Talstation liegt im Dorfzentrum. Ihre Fassade wird straßenseitig von einer lichtdurchlässigen Lamellenwand abge-

deckt, verbindet optisch die einzelnen Gebäudeteile – Parkdeck, Kassa, Skidepot, Verwaltung – und dient gleichzeitig als Sonnenschutz und Sicherung für den Sammelplatz im Obergeschoß.

## Der Skibus fährt durch die Tiefgarage

Seitlich unter die Talstation wurde in den Hang eine zweigeschossige Tiefgarage gebaut. Sie ist verkehrstechnisch gut durchdacht. So hält z.B. der Skibus unmittelbar vor der Rolltreppe zum Gondelbahneinstieg.

## Sicherheitssystem umfasst auch zu querende Lifte

In der Mittelstation befindet sich ein voll-automatischer Schleifenbahnhof für beide Sektionen.

Die Bahn quert einen Schlepplift, einen fixgeklebten 2er- und einen fixen 4er-Sessellift. Die Rollenbatterien sind sowohl mit dem Doppelmayr-Seillageüberwachungssystem RPD als auch mit Bruchstabschalter ausgestattet, die bei einer Seilentgleisung auch die darunter liegende Bahn sofort abstellen.



Die 8-MGD-S Dorfbahn ersetzt die Doppelsesselbahnen „Königsleiten“ und „Larmachkopf“. Die Larmachkopfbahn war mit zwei Kilometern Länge nicht mehr zeitgemäß und wurde vor allem bei Schlechtwetter nicht mehr gerne angenommen. Die Kabinen der neuen Bahn sind zu zwei Dritteln schwarz und zu einem Drittel rot lackiert; die beheizbaren Sitze haben eine schwarze Lederpolsterung.

8-MGD-S Dorfbahn 1+2	
Förderleistung	2.381 P/h
Fahrzeit	8,5 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	90
Intervall	12,1 s
Schräge Länge	2.635 m
Höhe Talstation	1.594 m
Höhe Mittelstation	1.920 m
Höhe Bergstation	2.247 m
Höhenunterschied	653 m
Stützen	18+4
Antriebe	Mitte
Abspannung	Sekt. 1: Tal Sekt. 2: Mitte

# Rekordbahnen auf den Gaislachkogel



**Mitte Dezember 2010 gingen in Sölden zwei neue Doppelmayr-Bahnen in Betrieb: eine 8er-Gondelbahn und eine 3S-Bahn für 30 Personen. Sie ersetzen die DLM Baujahr 1988.**

Die beiden neuen Bahnen sind voneinander unabhängig, haben aber eine gemeinsame „Mittelstation“: die Bergstation der 8-MGD und die Talstation der 3S. Diese Station liegt am Knotenpunkt mehrerer Skipisten.

## Weltrekord-8er-Gondelbahn

Die 8er-Gondelbahn ist mit einer Stundenförderkapazität von 3.600 Personen die leistungsstärkste der Welt. Ihre Talstation befindet sich mitten im Dorf. Die Zustiegsplattform erreicht man über seitlich am Gebäude verlaufende Rolltreppen oder per Lift. Über dem Einstieg – und zwar ohne trennende Zwischendecke – befindet sich der Gondel-Bahnhof.

An der Mittelstation (2.174 m) gibt es eine Ausstiegsplattform, wo man die Skier anlegt. Wer zum Gipfel weiterfahren will, steigt in die 3S-Bahn um. Das Stationsgebäude selbst hat ein 190 m<sup>2</sup> großes Fenster, das einen wunderbaren Ausblick auf die Stubaier Alpen freigibt. Im Keller sind Werkstätten und Garagen für die Pistengeräte. In die Mittelstation integriert ist ein Restaurant.

## Dreidimensional verstellbare Hightech-Fundamente

Die 3S hat ein völlig neues Räumungskonzept. (Siehe Seite 22.) Ihre Bergstation wurde gegenüber der abgetragenen DLM um rund 30 m nach Norden versetzt.



*Kunststoff für die Stations-Fassaden. Für den Gondelbahnhof – übrigens den ersten Überkopf-Bahnhof Doppelmayrs – waren in der Talstation sehr große Volumina zu bewältigen. Es galt, diese Massen optisch verträglich in das Dorfbild einzubinden. Gelingen ist dies durch den Einsatz einer Kunststoffolie als Außenhaut. Der eingesetzte Kunststoff ist nicht brennbar und leichter als Glas. Das geringe Gewicht ermöglichte es, die Stahlkonstruktion schlank zu halten. Zudem heizt sich der Raum unter dieser Folie wesentlich weniger auf als unter Glas; das ist vor allem bei Sonnenschein angenehm. Dem Architekturbüro DI Johann Obermoser aus Innsbruck ist jedenfalls ein großer Wurf gelungen!*



Betonwanne mit hydraulisch in alle Richtungen verstellbaren Fundamenten. Installiert in der Permafrost-Zone bei Stütze III (Bild) und der Bergstation.

Der neue Standort ist geologisch günstiger als der alte. Die Bergstation – und übrigens auch die dritte Stütze – befindet sich nämlich in ganzjährig vereistem Gelände. Die Vereisung ist der Kitt, der das Gestein zusammenhält. Geologen mutmaßen, dass die Gesteinsformationen langfristig auftauen könnten. Der neue Standort ist dafür weniger anfällig.

Zudem wurde zum Ausgleich von eventuellen Setzungen und Verschiebungen des Untergrundes ein Fundament konstruiert, das aus 23 Einzelfundamenten besteht, welches permanent durchlüftet ist. So bleibt es unter dem Fundament kalt; das Bodeneis schmilzt nicht. Sollte sich der Untergrund dennoch setzen, kann über hydraulische Pressen horizon-

tal und vertikal nachgestellt und unterbaut werden.

Es gab noch einen zweiten wichtigen Grund für die Neupositionierung der Bergstation: Man wollte wegen der Bauzeit von zwei Jahren nicht eine Wintersaison versäumen. So konnte bereits im Spätsommer 2009 mit den Fundamentierungsarbeiten an der 3S begonnen werden und musste erst im April 2010 die DLM demontieren.

#### Interessante Details

- 200 t Stahl für die Stütze III der 3S
- Die schwarz lackierten Gondeln der 8-MGD ändern ihre Farbe je nach Blickwinkel und Sonneneinstrahlung. Sie sind mit verschiedenen Slogans versehen.



Die Gestaltung der Gaislachkoglbahn ist für den wirtschaftlichen Erfolg sehr wichtig. Die Gäste zahlen nicht in erster Linie für die Technik, sondern für das Gesamterlebnis. Wenn der Kunde sagt: „Das ist eine tolle Bahn!“, dann funktioniert sie auch als Marketinginstrument. Jeder wird mindestens ein Mal mit der Gaislachkoglbahn fahren wollen. (Marketingleiter Mag. J. Falkner)

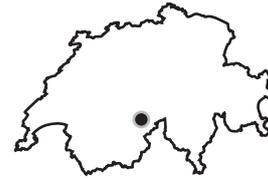


#### Noch schneller, noch windstabiler mit 3S

Eine 3S-Bahn hat zwei Tragseile als Fahrbahn für die Gondeln; diese werden von einem Zugseil gezogen. Die doppelten Tragseile dämpfen die seitlichen Auspendelungen der Fahrzeuge, was eine besonders hohe Seitenwindstabilität zur Folge hat. Außerdem können 3S-Bahnen sehr weite Spannfelder haben.

Gaislachkoglbahn	8-MGD	3S
Förderleistung in P/h	3.600	2.600
Fahrzeit in min	7,2	6,8
Fahrgeschwindigkeit in m/s	6,0	6,0
Fahrzeuge	107	19
Intervall in s	8,0	41,5
Schräge Länge in m	2.041	1.978
Höhenunterschied	811	864
Stützen Anzahl	16	3
Antrieb	Berg	Berg
Abspannung	Tal	Tal

# Bettmeralp: neues Konzept mit Familiensesselbahn



**Im Sommer baute Garaventa im Skigebiet Bettmeralp, Kanton Wallis (Schweiz), eine kuppelbare 4er-Sesselbahn mit Bubble orange.**

Die neue 4-CLD-B-O wurde im Sommer 2010 gebaut. Sie ersetzt im unteren Teil die beiden parallel geführten Bettmeralp-Skilifte aus dem Jahr 1972; der ebenso lange obere Abschnitt ist neu.

## Kindergerecht und bequem

Das Skigebiet liegt auf knapp 2000 m Höhe beim 23 km langen Aletschgletscher, dem längsten Gletscher der Alpen. Die vier Dörfer der Region sind autofrei.

Ins Gebiet Bettmeralp führen zwei Zubringerbahnen. Von deren Bergstationen gelangt man neuerdings mit einem Förderband zur Talstation der neuen Bahn. (Zu den alten Schlepliften mussten die



Dir. Anton König, Bettmeralpbahnen AG: „Wir haben in vielen Jahren gute Erfahrungen mit Doppelmayr und Garaventa gemacht.

In den letzten zehn Jahren haben wir drei Bahnen mit Garaventa gebaut. Diese Leute kennen sich hier aus, und wir vertrauen voll und ganz auf ihre Kompetenz und Einsatzbereitschaft.

Skifahrer etliche Höhenmeter aufsteigen.) Von dort bringt eine Rolltreppe die Gäste zum Einstieg, der mit einem Hubpodest versehen wurde.

Die Talstation ist ein architektonisches Prunkstück. Eine großzügige Verglasung stellt den emotionalen Kontakt der Passagiere mit der umgebenden Gebirgslandschaft her.

Der Antrieb befindet sich in der Zwischenstation „Schene Bodu“. Mit der zweirilligen Antriebsscheibe werden beide Teilstrecken betrieben. Die Garagierung der Sessel erfolgt vollautomatisch in der Zwischenstation; aus Gründen des Landschaftsschutzes wurde der Sesselbahnhof unterirdisch angelegt.

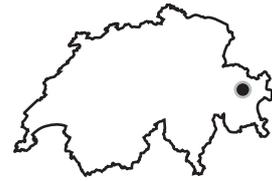


Die Bettmeralpbahnen betonen die Kinderfreundlichkeit der neuen 4-CLD zum Blausee: So informiert ein Video beim Sesseleinstieg über das richtige Verhalten, die Sessel haben Markierungen für die richtige Sitzposition, Sitzteiler, Durchrutschsicherung und einen breiten gepolsterten Schließbügel.

## **4-CLD-B-O Bettmeralp – Schene Bodu/Blausee**

Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	4,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	69
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	1.080 m
Höhenunterschied	275 m
Stützen	13
Antrieb	Mitte
Abspannung	Tal + Berg
Höhe Bergstation	2.212 m
Höhe Talstation	1.937 m

# Optimierter Standseilbahnbetrieb in Davos



**Die Parsenn-Standseilbahn in Davos wurde 2010 durch eine zweite Sektion auf das Weissfluhjoch verlängert. Die Bahn ist Hauptzubringer ins Parsenn-Gebiet.**

**D**ie beiden Sektionen der Parsenn-Bahn von Davos-Dorf zum Weissfluhjoch wurden Anfang der 30er-Jahre eingeweiht. 2002 erfolgte eine umfassende Erneuerung der 1. Sektion zum Höhenweg. 2010 wurde die zweite Sektion renoviert.

## Viele Kurven und Brücken

Die neue Standseilbahn ist zweispurig und sehr kurvenreich. Sie wird auf einem Drittel der Strecke durch eine Galerie und über Brücken geführt. Die Galerie dient der Erleichterung der Schneeräumung.

## Aufwändige Trassensanierung

Der Unterbau der Trasse wurde saniert, der Oberbau erneuert und die Fahrspur von 80 auf 100 cm verbreitert. Die Trassenführung blieb erhalten. Die beiden Fahrzeuge fassen jeweils 110 Personen. Die Fahrgeschwindigkeit wurde von vorher 6,2 m/s auf 9 m/s erhöht.



**Mit der neuen Bahn gelang uns die Hebung des Komforts für die Fahrgäste und die Anpassung an die geltenden Normen.**



**Markus Good, Technische Betriebsleitung  
Davos Klosters Mountains**

Die Bahn versorgt auch fünf Bergrestaurants sowie das Institut für Schnee- und Lawinenforschung. Der Warenumschlag von der ersten auf die zweite Sektion konnte dank der neuen gemeinsamen Mittelstation wesentlich beschleunigt werden. Früher musste das Material mit drei Kränen durch zwei Räume vom Vorstellwagen<sup>1</sup> der ersten Sektion auf den der zweiten Sektion umgeladen werden. Nunmehr kann der Umschlag mit einem einzigen Kran erfolgen.

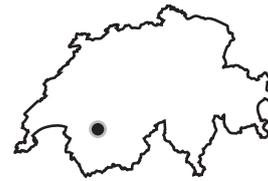
### 110 FUL Höhenweg – Weissfluhjoch

Förderleistung	970 P/h
Fahrzeit	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	9,0 m/s
Fahrzeuge	2
Schräge Länge	2.214 m
Höhenunterschied	449 m
Antrieb	Berg
Höhe Bergstation	2.663 m
Höhe Talstation	2.214 m

<sup>1</sup> Bei der Parsennbahn wird bei Bedarf ein zusätzlicher Wagen (vorne oder mitunter auch hinten) oder ein Gepäckkorb eingesetzt.



# Rekordverdächtiges Bautempo



**Die Bergbahnen Destination Gstaad AG (BDG) im Schweizer Kanton Bern ersetzte mit der neuen 8-MGD Rougemont – La Videmanette eine 4er-Gondelbahn aus dem Jahr 1959.**

**D**ie neue Bahn ist der westliche Haupteinstieg in das Gebiet Eggi - La Videmanette. Ziel war, so Direktor Armon Cantieni, einen komfortablen, schnellen und sicheren Zugang zur längsten durchgehend beschneiten Piste im Bereich der BDG (10 km) zu schaffen. Im übrigen habe man wegen des Alters der Vorgänger-Anlage schon längst einen Neubau geplant.

## Neubau der Bergstation

Die Einfahrt der bestehenden Bergstation wäre für die neuen Gondeln zu schmal gewesen. Daher wurde die Bergstation durch einen Neubau ersetzt; gleichzeitig verbesserte man mit einem Fußgängertunnel den Zugang zu den Pisten und Wanderwegen.

## Flexible Gondelbestückung

Die Gondelbestückung lässt sich während des Betriebs wahlweise um 25%, 50% oder 75% ändern.

Das geht soweit, dass die Bahn im Sommer in frequenzschwachen Zeiten als Gruppenbahn mit drei Fahrzeugen betrieben wird. Für diesen Sechskabinnen-Betrieb befinden sich in den Stationen spezielle Start-/Stop-Kupplungen.

## Erstmals in der Schweiz:

### Das neue Doppelmayr/Garaventa-Bergekonzept

Da die Bahn Lawenstriche quert, wurde sie mit einer integrierten Bergung ausgerüstet. Dieses Konzept enthält neben dem RPD, der patentierten Doppelmayr-Seillageüberwachung, Notlauf Eigenschaften bei den Antrieben, um die Gäste im Fall der Fälle mit den Gondeln ins Tal bringen zu können. Es ist dies das erste Mal, dass eine Gondelbahn in der Schweiz mit einem derartigen ^ ausgestattet wurde.



*Dir. Armon Cantieni hebt als besondere Details der neuen Gondelbahn hervor: das integrierte Rettungssystem sowie die*

*Rekordbauzeit. Die Demontage der alten Bahn begann erst Mitte Juni, die Streckenmontage am 10. September. Am 23. Dezember war die offizielle Eröffnung. Vor allem die Bereitstellung des Materials stellte eine besondere Herausforderung dar: Beispielsweise wurde das 80t schwere Seil mit zwei Spezialtransportern angeliefert. Einem der üblichen Schwerlasten hätte die Brücke vor der Talstation nicht standgehalten. So fuhr ein leerer Transporter über die Brücke, dann wurde das Seil von der einen Bobine über die Brücke auf die andere Bobine umgespult.*

## 8-MGD Rougemont - La Videmanette

Förderleistung	1.400 P/h
Fahrzeit	9,6 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Anzahl Gondeln	56
Intervall	20,6 s
Schräge Länge	3.100 m
Höhenunterschied	1.184 m
Stützen	17
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal
Höhe Bergstation	2.152 m
Höhe Talstation	968 m

*Enge Vernetzung: Garaventa baute 2010 neben der wichtigen Zubringer- und Beschäftigungsbahn Rougemont – La Videmanette im selben Gebiet die 4-CLD-B-O Chalberhöni-Vorderes Eggi. Aus dem Zusammenspiel der beiden Bahnen ergibt sich eine enorme Komfortsteigerung für die Skifahrer.*

## Ein Peoplemover für Oakland

**DCC  
Doppelmayr Cable Car  
baut in Oakland  
(San Francisco Bay Area,  
USA) einen automatischen  
Peoplemover vom Typ  
CABLE Liner Pinched Loop.**

Die aufgeständerte Doppelfahr-  
bahn ist 5.100 m lang und ragt  
am höchsten Punkt 12 m über das  
Straßenniveau. Die maximale Stützenwei-  
te beträgt 58 m. Das System besteht aus  
vier Zügen mit jeweils drei Fahrzeugen;  
es verbindet den Oakland-Flughafen mit  
dem BART-Coliseum-Bahnhof.

Baubeginn war Ende 2010, die Inbe-  
triebnahme ist für 2014 vorgesehen. DCC  
wird die Anlage 20 Jahre betreiben.

### *Moderne Technik, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit*

Bei der Auftragsvergabe konnte sich  
DCC insbesondere durch die bewährte  
Technologie, die Wirtschaftlichkeit und  
die Umweltverträglichkeit – ein wichtiges  
Anliegen der Auftraggeber ist die Ver-  
besserung der Luftqualität – gegen star-  
ken internationalen Wettbewerb durch-  
setzen.

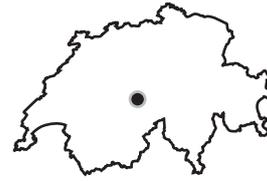
Auftraggeber ist der größte Betreiber  
im öffentlichen Nahverkehr des Groß-  
raumes San Francisco, Bay Area Rapid  
Transit (BART).

### **The Oakland Airport Connector**

Länge der Anlage	5.100 m
Förderleistung	1.490 P/h
4 Züge zu je	158 P
Geschwindigkeit	14,0 m/s
Fahrzeit (gesamte Strecke)	10,5 min



# Grindelwald: Firstbahn wurde beschleunigt



**Durch einen technisch interessanten Umbau der dritten Sektion der 6er-Gondelbahn Grindelwald-First gelang eine Kapazitätssteigerung von 12 Prozent.**

**A**usschlaggebend für den Ausbau der Bahn waren, so Christoph Egger, Leiter Wintersport + Firstbahn, zwei Faktoren: „Erstens hat die Bahn nach 18 Jahren rund die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht. Das ist der richtige Zeitpunkt, um die Bahn aufzufrischen. Und zweitens war es notwendig, die Förderleistung der 3. Sektion deutlich zu erhöhen, um Wartezeiten für Wiederholungsfahrten zu vermeiden.“

Im Wesentlichen führten vier Maßnahmen zur Erhöhung der Förderkapazität:

- Es wurde die Steuerung ersetzt,
- einige Rollenbatterien verstärkt,
- schnellere Weichen in die Zwischenstation Schreckfeld eingebaut und
- 10 zusätzliche Gondeln angeschafft.

## Flexible Bedarfsanpassung der Betriebsarten

Die zehn neuen Gondeln verkehren bis 10:30 Uhr über alle drei Sektionen (Betriebsmodus 1). Ab 11 Uhr besteht die Möglichkeit, sie ausschließlich auf der 3. Sektion einzusetzen (Betriebsmodus 2). Die neuen Gondeln verkehren dann nur auf der obersten Sektion. Nach 14 Uhr kann die Bahnsteuerung wieder auf den Betriebsmodus 1 (Verkehr der Gondeln über alle 3 Sektionen) umgestellt werden.

Für die neuen Gondeln wurde die Garagierungsmöglichkeit in der Station First erweitert, indem das vorhandene Betonvordach genutzt und mit Holz verschalt wurde.



Christoph Egger,  
Mitglied der  
Geschäftsleitung  
der Jungfraubahnen  
sowie Leiter der  
Firstbahn und des  
Geschäftsbereiches

„Wintersport“, findet nicht zuletzt erwähnenswert, „dass wir 50% mehr Förderleistung bekommen, obwohl wir nur zehn zusätzliche Gondeln angeschafft haben!“

### 6-MGD Schreckfeld-First, Sektion 3

Förderleistung	1.800 P/h
Fahrzeit	3,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	42
Intervall	12 s
Schräge Länge	919 m
Höhenunterschied	213 m
Höhe Bergstation	2.167 m
Höhe Talstation	1.954 m
Stützen	9
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

# Armenien: Längste Pendelbahn der Welt



**In Armenien erbaute Garaventa die längste Pendelbahn der Welt. Sie ist fast sechs Kilometer lang, doppelspurig, fangbremslos und mit einem Räumungskonzept ausgerüstet, welches sicherstellt, dass die Kabinen unter allen Umständen in die nächste Station gebracht werden können.**

Die Bahn verbindet das kleine Dorf Tatev Halidzor über das breite Tal des Flusses Voghji hinweg mit der altehrwürdigen Klosterfestung Halidzor Tatev. Diese war im Mittelalter eine bedeutende Universität. Auch heute noch ist sie eines der wichtigsten Heiligtümer Armeniens. Viele Armenier pilgern dorthin.

## Geschenk eines Emigranten

Die Tatev-Halidzor-Bahn finanzierte ein wohlhabender Auslandsarmenier, der sie dem Staat schenkte.

Bei der Talstation soll in den nächsten Jahren zudem ein Restaurant und ein Hotel gebaut werden.

Die Bahn ist 5,7 km lang, das längste der vier Spannfelder misst 2,7 km.

Die Stützen sind 20 und 60 m hoch, der größte Bodenabstand beträgt 400 m.

Der Bau gestaltete sich angesichts der schlechten Straßen und des extrem kontinentalen Klimas auf der Hochebene – im Sommer brütend heiß, im Winter klirrend kalt – mühsam. Die nächste Stadt, Goris, ist 10 km entfernt. Die Anreise aus der 320 km westlich gelegenen Hauptstadt Eriwan dauert an die fünf Stunden, wobei man zwei 2.000 m hohe Pässe quert. Die Straße von Halidzor nach Tatev wurde für den Seilbahnbau verbreitert und asphaltiert. Das war auch dringend nötig: Allein der Werkzeugtransport für den Seilzug erforderte 14 Sattelschlepper! Für das Montieren des ersten der sechs Vorseile wurde ein Armeehelikopter eingesetzt.

### 25-ATW Tatev-Halidzor

Förderleistung	120 P/h
Fahrzeit	12,0 min
Fahrgeschw. max.	10,0 m/s
Schräge Länge	5.760 m
Höhenunterschied	12 m
Stützen	3
2 Tragseile ø	40 mm
Zugseil ø	27 mm
Antrieb / 355 kW	Halidzor
Spanngewicht Zugseil 17,4 t	Tatev
Tragseile fest abgespannt	Berg + Tal
Perron Halidzor	1.546 m
Perron Tatev	1.534 m

Die Bahn ist sehr flach. Die Station Halidzor (Bild) ist eine offene Konstruktion, der Zugang mit Glas überdacht, der Maschinenraum im Keller. Neben der Station gibt es noch das Kassenhäuschen, einen kleinen Warteraum, eine Cafeteria, eine Toilette und den großen Busparkplatz.





## Neue Attraktion für Meran

**Die Meran 2000 Bergbahnen AG gab 2010 den Auftrag zum Komplettumbau der über 40 Jahre alten Seilbahn von Meran ins Skigebiet Meran 2000. Mit ihren beiden 120-Personen-Kabinen ist sie die größte Seilbahn Südtirols.**

Die Talstation Naif liegt an einer Stadtbushaltestelle am Ortsrand von Meran. Die Bahn hat drei Stationen.



In der Tal- und der Bergstation erfolgt der Zugang über eine Rampe und ein Schiebepodest: Je nachdem, auf welcher Seite die Kabine einfährt, verschiebt sich die Einstiegsplattform. Dadurch, so Dir. Franz Pixner (Bild), konnten die Stationsgebäude kompakt und der Grundstücksbedarf gering gehalten werden. Das war im Tal besonders sinnvoll, weil man ansonsten näher an den Naifbach hätte heranrücken müssen und hohe Kosten durch die Bachverbauung entstanden wären.

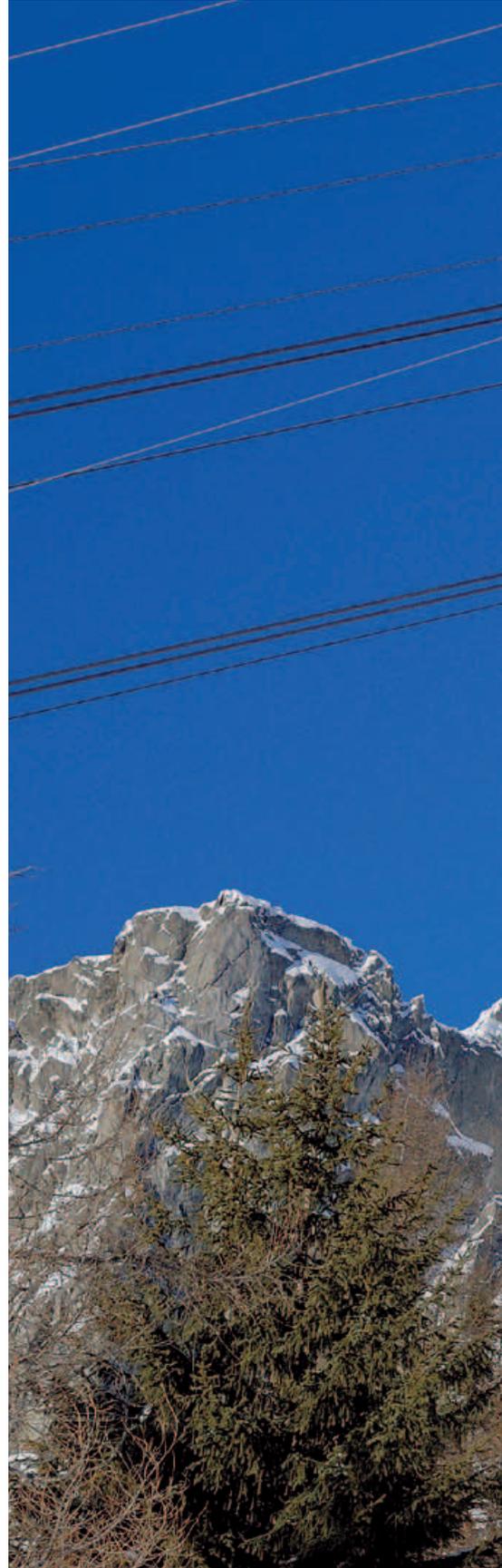
Die 50m hohe Stütze II ist als Mittelstation konzipiert. Der Fahrgast kann im Sommerbetrieb zu- bzw. aussteigen.

### Schwieriges Gelände

Die Bahn quert unzugängliches Gelände. Daher waren nicht nur Seiltransport und Seilzug eine Herausforderung – jedes der vier Kilometer langen Tragseile wiegt 122 Tonnen – sondern auch der Abbruch der fünf alten Beton- sowie der Bau der drei neuen Fachwerkstützen. Es mussten Zufahrtsstraßen gebaut werden.

Auf Grund des Profils wurde eine Rettungsbahn vorgeschrieben. Die Fahrzeuge dieser Bahn werden über einen geschlossenen Seilring in der Bergstation angetrieben; sie fassen jeweils 20 Personen. Ein Rettungsfahrzeug ist im Tal, zwei Fahrzeuge sind am Berg stationiert.

*Die Seilbahn ins Ski- und Wandergbiet Meran 2000 wurde im Sommer 2010 wegen des Neubaus geschlossen und im Dezember wiedereröffnet. Bis dahin war ein Shuttlebus von Meran zur Gondelbahn in der Nachbargemeinde Falzeben im Einsatz.*

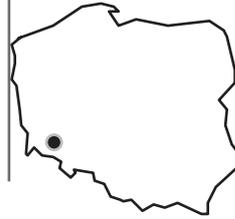


#### 120-ATW Naif-Piffing (Meran 2000)

Förderleistung	850 P/h
Fahrzeit	7,0 min
Fahrgeschwindigkeit max.	11,0 m/s
Schräge Länge	3.647 m
Höhenunterschied	1.251 m
Stützen	3
Antrieb 1000 kW (2x500)	Berg
Spanngewicht Zugseil 20t	Tal
Tragseile fix verankert	Berg + Tal
Perron Talstation	648 m
Perron Bergstation	1.899 m



# Riesengebirge: 6-CLD im Nationalpark



**Im polnischen Riesengebirge, nahe der Grenzen zu Deutschland und der Tschechischen Republik, wurde in der „Skiarena Szrenica“ eine neue 6-CLD eröffnet. Die Bahn reicht tief hinein in den Karkonoski-Nationalpark, ein Natura-2000-Gebiet.**

**S**zkarska Poreba ist eine idyllisch gelegene Kleinstadt im Riesengebirge in der Wojwodschaft Niederschlesien, und Zentrum des gleichnamigen Skigebietes. Dieses Gebiet ist mit dem Auto in zwei Stunden von den großen Städten Dresden (Deutschland) und Breslau (Polen) erreichbar. Prunkstück des Skigebietes ist die neue 6-CLD Sudetylift SB 3 in der „Skiarena Szrenica“.

Die Talstation der Bahn liegt am Ortsrand, die Bergstation im Nationalpark. Dementsprechend vorsichtig musste man beim Bau sein. Bei den Erdarbeiten wurde auf Maschinen verzichtet, um auch die geringsten Flurschäden zu vermeiden; man behalf sich mit einer Materialseilbahn. Dabei kam Doppelmayr die langjährige Erfahrung bei Arbeiten in

derart geschützten Gebieten zu Gute. – Doppelmayr war Generalunternehmer und hatte auch für die Elektrizitätszuleitungen zu sorgen. Die Bauarbeiten dauerten insgesamt ein halbes Jahr.

## **Starke Vereisung – das Seil läuft Tag und Nacht**

Die Bahn ist mit fast zweieinhalb Kilometern nicht nur recht lang für eine 6-CLD, die klimatischen Bedingungen – Wind und hohe Luftfeuchtigkeit – verursachen zudem extreme Vereisung. Um das zu verhindern, kann das leere Seil auch nachts mit einer Geschwindigkeit von bis zu 1m/s gefahren werden. Die Sessel sind im Bahnhof bei der Talstation garagiert.



### **6 CLD Sudetylift SB 3**

Förderleistung	1.995 P/h
Fahrzeit	8,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	92
Intervall	10,8 s
Schräge Länge	2.381 m
Höhenunterschied	508 m
Stützen	18
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal
Talstation	717 m
Bergstation	1.225 m

*Die neue Bahn ergänzt einen nahe gelegenen fixgeklemmten 2er-Sessellift, dessen Förderkapazität längst nicht mehr ausreichte; Wartezeiten von einer Dreiviertelstunde und mehr waren an der Tagesordnung. Das ist nun vorbei; man kommt zügig voran. Zudem wurden im unteren Teil des Skigebietes, außerhalb des Nationalparks, neue Pisten angelegt.*

# Seilbahnen für die Nordische Ski-WM 2011

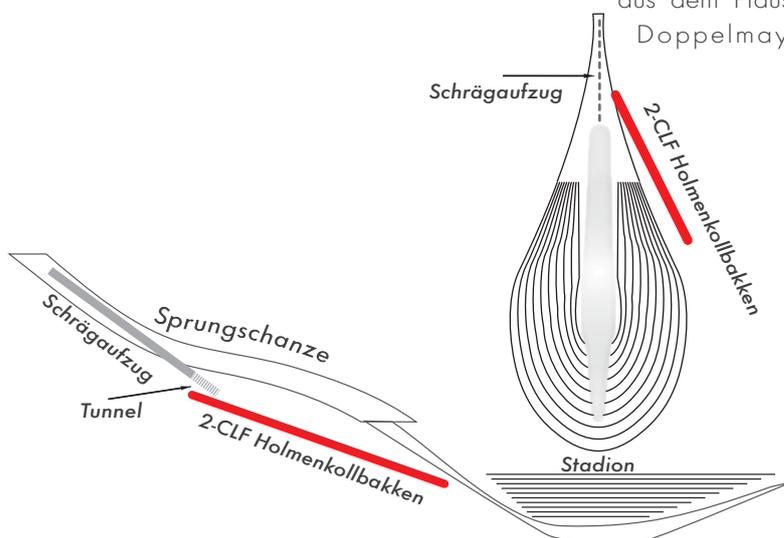


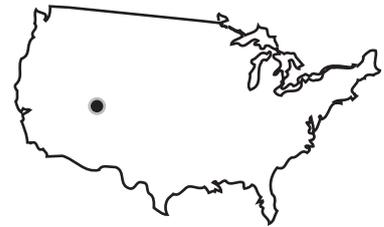
Die Doppelmayr-Gruppe erhielt anlässlich der Ski-WM 2011 den Auftrag für den Bau von zwei fixen 2er-Sesselliften für die neue Holmenkollen-Skisprungsarena.

Die 60 m hohe Schanze auf dem Holmenkollen am Stadtrand von Oslo ist eine der ältesten und berühmtesten der Welt. Sie wurde erneuert. Gebaut wurden eine Großschanze, der „Holmenkollbakken“, und die kleinere Normalschanze „Midstubakken“. Doch das allein hätte nicht für die Vergabe der Ski-WM 2011 an Oslo genügt. Der Internationale Skiverband forderte zusätzlich die Verbesserung der Zutritts-Infrastruktur.

Doppelmayr lieferte dafür zwei fixgeklemmte 2er-Sessellifte. Der eine ist Zubringer zum Midstubakken, der andere bringt die Skispringer vom Auslauf zum Einstieg unter der Anlaufspur des Holmenkollbakkens. Von dort geht es mit einem Schrägaufzug zunächst durch einen Tunnel und dann in der Stahlkonstruktion der Schanze zu den Ausstiegsluken im Sprungturm. Auch dieser Schrägaufzug stammt aus dem Hause Doppelmayr.

	2-CLF Holmenkollbakken	2-CLF Midstubakken
Förderleistung	461 P/h	236 P/h
Fahrzeit	1,8 min	3,7 min
Fahrtgeschwindigkeit	1,2 m/s	1,2 m/s
Sessel	15	15
Intervall	15,6 s	30,5 s
Schräge Länge	129 m	263 m
Höhenunterschied	39 m	89 m
Stützen	3	3
Antrieb	Tal	Tal
Abspannung	Tal	Tal





## Erster Bubble Orange in den USA

**Doppelmayr installierte in „Canyons“, Utah den ersten Orange Bubble in den USA, die kuppelbare 4er-Sesselbahn „Orange Bubble Express“ mit Sitzheizung.**

Die Bahn ersetzt den „Golden Eagle“-Lift, einen 2er-Sessellift Baujahr '65. Sie ist viel länger als der alte Golden Eagle, der nur bis zur heutigen Mittelstation führte, und übertrifft dessen Förderleistung um exakt 47 Prozent. Die Talstation wurde etwas verlegt, die Trassenführung der unteren Sektion verändert.

Die Bauarbeiten waren alles andere als einfach; im Tal mussten große Felspartien für die Stationserweiterung beseitigt werden.

### Deutlich mehr Gäste erwartet

Das Werk ist gelungen und signalisiert Aufbruchstimmung. „Wir haben nun die erste Phase der Erneuerung des Skigebietes geschafft“, so Managing Director Mike Goar von der Betreiber-gesell-

schaft „Canyons“ gegenüber der Zeitung „Deseret News“. Angestrebt werde eine Zunahme an Gästen um 50 Prozent.

### 4-CLD-B-O-S Orange Bubble Express

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	9,4 min
Fahrgeschwindigkeit	5,1 m/s
Fahrzeuge	186
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	2.700 m
Höhenunterschied	464 m
Stützen	30
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal
Höhe Talstation	2.110 m
Höhe Bergstation	2.574 m



Im Ski-Resort „Canyons“ ist man stolz darauf, mit dem Orange-Bubble-Express eine Bahn zu haben, die sich durch ihr einzigartiges Design auszeichnet. Der Jubel ist groß: „Man kommt sich vor wie in einer großen Skibrille, geborgen und sehr gemütlich.“ Orange Bubbles und Sitzheizung sei Dank.

# Kopaonik: 3 auf einen Streich



**Doppelmayr installierte im Sommer 2010 in Kopaonik, Serbien, drei Seilbahnen: eine kuppelbare 6er-Sesselbahn und zwei fixgeklemmte 4er-Sessellifte.**

**K**opaonik, knapp 300 km südöstlich von Belgrad, ist das bedeutendste Skigebiet Serbiens. Für die Liftanlagen zuständig ist das staatsnahe Unternehmen „Ski Resorts of Serbia“. Doppelmayr ist seit 2003 Generallieferant von Kopaonik; damals begann die Regierung mit dem energischen Ausbau des Wintertourismus’.

## Neue Bahn ins Herz des Skigebietes

Die 6-CLD Karaman Greben beginnt im Zentrum des Skigebietes, wo es die meisten Hotels und Parkplätze gibt. Sie ersetzt einen 4-CLF Baujahr 2003. – Man hatte damals einfach nicht damit gerechnet, dass der Skisport einen so rasanten Aufstieg nehmen und so viele Familien mit Kindern kommen würden; dafür aber ist eine kuppelbare Bahn wesentlich besser geeignet als ein fixgeklemmter Lift. Gleichzeitig mit dem Neubau sollten

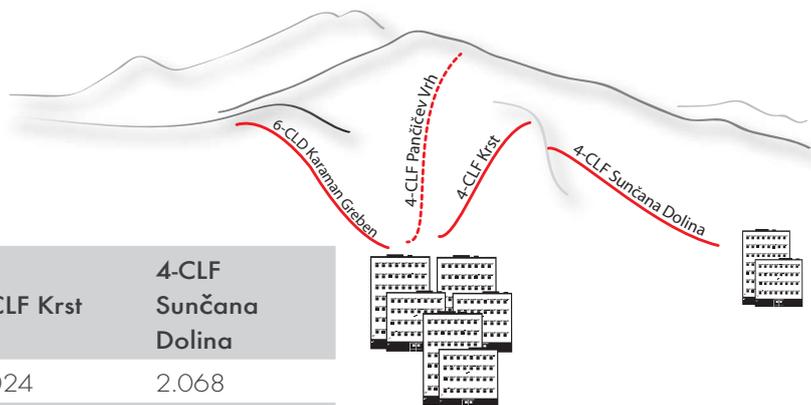
zudem die Skifahrerströme optimiert werden.

Die Talstation – eine UNI-G-M mit Volddach – verlegte man um 70 m talwärts auf das Niveau der von Doppelmayr im Jahre 2005 errichteten 4-CLD Pančičev Vrh. In die Talstation integriert ist eine Wartungsbühne mit einem kurzen Abstellgleis.

Die Bergstation, eine UNI-G-S mit Deckel-Variante, wurde ein kurzes Stück bergwärts verschoben. Die Stützenschäfte und die Fundamente konnte man großteils weiterverwenden.

## 4-CLF Krst neu

Die Talstation des komplett neuen 4-CLF Krst befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den Talstationen der Sesselbahnen Pančičev Vrh und Karaman Greben. Mit diesem Lift gelangt man auf die andere Seite des Berges, wo sich die Anlage



		6-CLD Karaman Greben	4-CLF Krst	4-CLF Sunčana Dolina
Förderleistung	P/h	3.000	2.024	2.068
Fahrzeit	min	4,4	4,3	6,3
Fahrgeschwindigkeit	m/s	5,0	2,6	2,6
Fahrzeuge	Anzahl	73	74	110
Intervall	s	7,2	7,1	7,0
Schräge Länge	m	1.225	671	983
Höhenunterschied	m	179	116	191
Stützen		12	7	12
Antrieb		Tal	Tal	Tal
Abspannung		Tal	Tal	Tal
Höhe Talstation	m	1.725	1.721	1.609
Höhe Bergstation	m	1.904	1.837	1.800

Sunčana befindet. Der Krst-Lift ist außerdem für Wiederholungsfahrten ideal.

## Umgesiedelter Lift in neuem Glanz

Der 4-CLF Sunčana Dolina ist eigentlich der ehemalige Karaman-Greben-Lift, der der Kuppelbahn weichen musste; nur die Stützenschäfte sind (bis auf drei, die von der alten Trasse abgezogen wurden) neu. Dieser Lift erleichtert den Zugang von der anderen Seite des Berges ins Zentrum des Skigebietes.

# Neuartiges Räumungskonzept ersetzt Bergeeinrichtungen

**Mit den 3S-Bahnen in Koblenz und Sölden wurde erstmals ein Räumungskonzept für Seilbahnen realisiert, bei dem bei einem Störfall die Passagiere die Gondeln nicht verlassen müssen.**

**M**it dem neuen Räumungskonzept gelang es den Doppelmayr-Ingenieuren, einen langgehegten Kundenwunsch zu erfüllen: Ziel der Entwicklung ist es, mit technischen und organisatorischen Maßnahmen sicherzustellen, dass alle Gondeln stets sicher in die nächste Station gefahren werden können.

## Höchste Sicherheit – bester Komfort

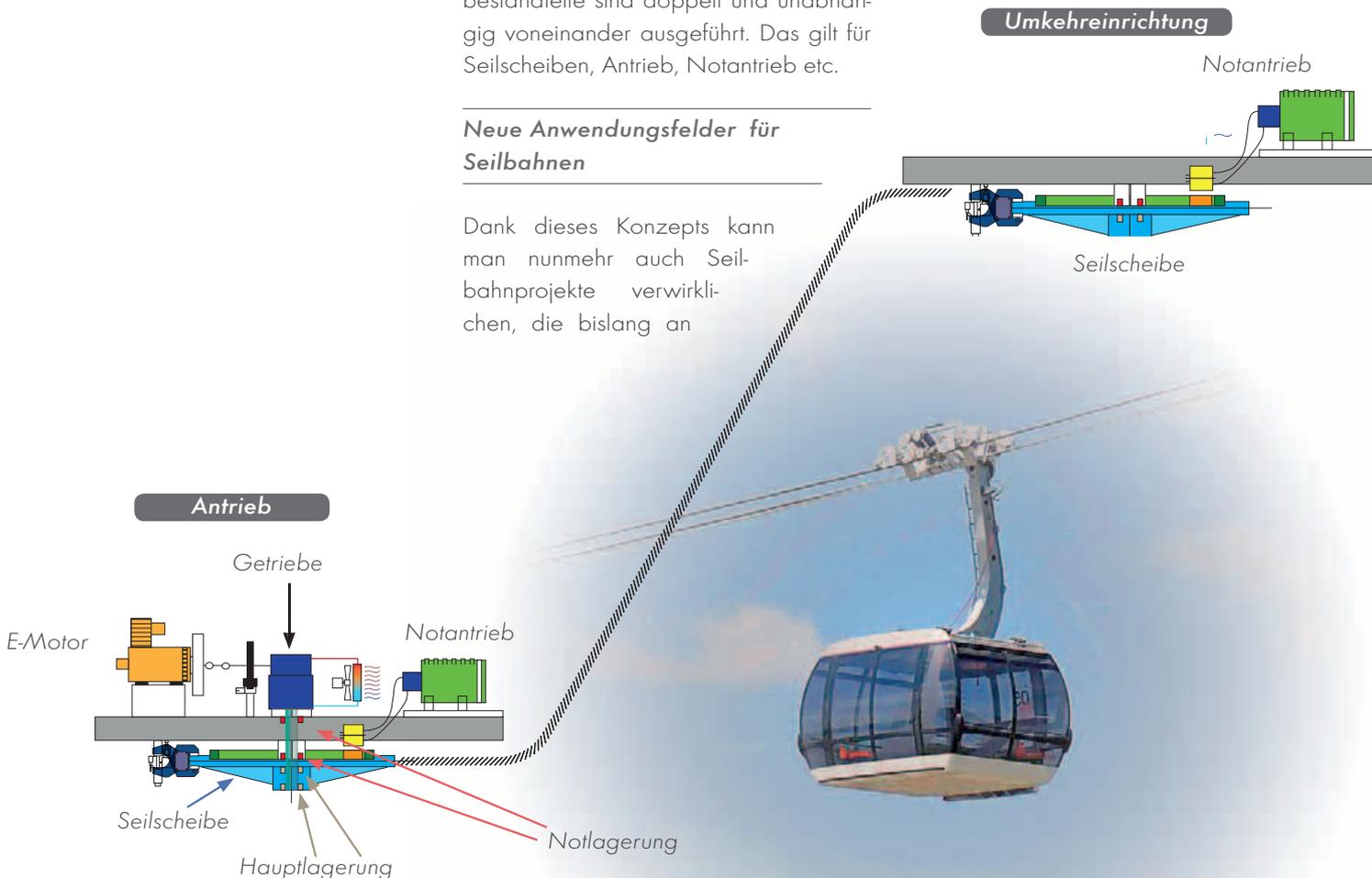
Damit wird größtmögliche Sicherheit bei höchstem Komfort geboten.

Das gelang durch „Redundanz“: Sämtliche funktionsrelevanten Anlagenbestandteile sind doppelt und unabhängig voneinander ausgeführt. Das gilt für Seilscheiben, Antrieb, Notantrieb etc.

## Neue Anwendungsfelder für Seilbahnen

Dank dieses Konzepts kann man nunmehr auch Seilbahnprojekte verwirklichen, die bislang an

der Unmöglichkeit einer zumutbaren Bergung scheiterten. Das betraf einerseits die Passagiere, etwa wegen zu großen Bodenabstandes, unzugänglichen Geländes oder großer Wasserflächen. Andererseits verhinderten die Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Maximalzeit für eine Bergung oder – in Städten – stark befahrene Verkehrsflächen und große Gebäude die Errichtung von Personenseilbahnen.



# Skispaß mit Skippy



**Hallo Kinder!**

Da bin ich wieder! Euer Skippy!  
Auch heute liegt mir eure Sicherheit wieder sehr am Herzen.  
Einige von euch haben mir geschrieben, dass sie so gerne Schlepplift  
fahren. Das macht natürlich eine Menge Spaß,  
wenn man einiges beachtet.



Sieben Gondeln sind hier kunterbunt durcheinander gewürfelt. Aber nur zwei Gondeln sind genau gleich. Könt ihr sie finden?



Wenn ihr Lust habt, dann schreibt mir, was euch beim Skifahren alles auffällt. Ihr erreicht mich unter: [skippy@doppelmayr.com](mailto:skippy@doppelmayr.com)

## O.I.T.A.F.- Seilbahn- kongress 2011



Der O.I.T.A.F.-Kongress 2011 in Rio de Janeiro (24. - 27. Oktober 2011) steht unter dem Motto „Seilbahnen: Sicher, umweltfreundlich, erfolgreich in die Zukunft“.

Im einzelnen werden die folgenden Themenkreise gegenwarts- und zukunftsbezogen behandelt:

- „Seilbahnen im urbanen Bereich“ (Technische Lösungen; Bau und Betrieb; Wirtschaftliche Erwartungen und soziale Aspekte).

- „Seilbahnen und Tourismus“ (Winter-Bergtourismus; Planung und Betrieb von Skigebieten im Lichte existenter Rahmenbedingungen; Elektronisch unterstützte Ticket-Verkaufsschienen; Touristisch genutzte Seilbahnen in Südamerika).

- „Nachhaltigkeit bei Seilbahnen, Umwelt, Soziales und Wirtschaftlichkeit“

- „Technik und Sicherheit“ (Letzte technische Entwicklungen im Seilbahnbau für den Personentransport; Die Bedeutung der Materialeilbahnen und deren Entwicklung; Seilbahnseile bei Materialeilbahnen und bei Seilbahnen mit Personenbeförderung; Unterschiede in der Verwendung und in der Kontrolle).

Zu Beginn wird die Möglichkeit einer Fachbesichtigung der im Entstehen begriffenen Seilbahn am „Morro do Alemão“ und einer Stadtrundfahrt geboten. Den Abschluss bildet ein Galaabend. Konferenzsprachen sind Englisch, Deutsch, Französisch, Italienisch, Spanisch und Portugiesisch.

Weitere Informationen unter:  
<http://www.oitaf2011.com.br> und  
[www.oitaf.org](http://www.oitaf.org)

## QM-Zertifikate für Doppelmayr Transport Technology

Die Doppelmayr Transport Technology GmbH hat ihr Managementsystem entsprechend den Normen ISO 9001:2008 (Qualitätsmanagement), ISO 14001:2004 (Umweltmanagement) und OSHAS 18001:2007 (Arbeitssicherheit- und Gesundheitsschutzmanagement) zertifiziert. Hermann Frühstück, Geschäftsführer von Doppelmayr Transport Technology mit Kurt Welti, leitender Auditor der Schweizerischen Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS).



## Interalpin '11

Die Doppelmayr-Gruppe lädt Sie ganz herzlich zum Besuch ihrer Ausstellungen auf der Interalpin 2011 (4. - 6. Mai in Innsbruck) ein. Weitere Informationen: [ekkehard.assmann@doppelmayr.com](mailto:ekkehard.assmann@doppelmayr.com).

### Neuerungen bei Doppelmayr-USA und Kanada

Mit 1. Januar 2011 wurde aus

- „Doppelmayr CTEC, Inc. (USA)“ neu „Doppelmayr USA, Inc.“ (Head Office in Salt Lake City, Utah) bzw. aus
- „Doppelmayr CTEC Ltd. (Canada)“ neu „Doppelmayr Canada Ltd.“ (Head Office in St. Jérôme, Quebec).

### CEO bei CWA

Am 8. März 2010 übernahm Raimund Baumgartner die Geschäftsführung der CWA. Er löste den langjährigen, verdienten CWA-Direktor Félix Rhyner ab.

## Gewinnspiel

Die Quiz-Frage für das Gewinnspiel Februar 2011 lautet: **Wie hoch ist die Förderleistung der leistungsstärksten 8er-Gondelbahn der Welt?** Als Preise winken drei iPods. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Mailen Sie Ihre Antwort bis zum 10. März 2011 unter dem Betreff „Gewinnspiel“ an [wir@doppelmayr.com](mailto:wir@doppelmayr.com).

Die richtige Antwort des Gewinnspiels der Ausgabe 182/September 2010 lautet: „Koblentz“.

Aus den richtigen Einsendungen wurden durch Los folgende Gewinner ermittelt: Reto Gehrig, Goldau (Schweiz), M. Hibler, Bad Kohlgrub (Deutschland), Andrea Chietini, Mezzocorona (Italien). Sie erhalten je einen iPod. Wir gratulieren herzlich!

Medieninhaber und Herausgeber: Doppelmayr Seilbahnen GmbH, A 6961 Wolfurt •  
Redaktion und Hersteller: WIR Public Relations Wolfgang M. Wagenleitner, Weißbachergasse 19, A 6850 Dornbirn • [www.wirpr.at](http://www.wirpr.at) • [wir@doppelmayr.com](mailto:wir@doppelmayr.com)