

Jänner/Februar 2006  
Nr. 168 • 31. Jahrgang

# Wir



Garaventa installierte im Skigebiet von Laax die erste Sesselbahn der Schweiz mit Sitzheizung. S. 10



## **Gutes Geschäftsergebnis**

der Doppelmayr-Gruppe S. 2

## **CABLE Liner Shuttle für Flughafen Mexiko City**

DCC verkaufte nunmehr die dritte derartige Anlage an einen Airport S. 3

## **4 Gondelbahnen für den Kronplatz**

und einige mehr in Südtirol und im Piemont S. 8

## **Abstands-Feinregulierung**

Doppelmayr-Neuentwicklung für kuppelbare Sesselbahnen S. 17

8-MGD Speikboden in Südtirol S. 6

 **Doppelmayr**<sup>®</sup>

Magazin für  
Kunden und Mitarbeiter

## Stabiles Wachstum

**Die Doppelmayr-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2004/2005 den Umsatz um 5,5 Prozent auf 489,7 Mio. EUR erhöhen und festigte damit ihre Position als Weltmarktführerin im Seilbahnbau.**

Mit weltweit 2099 Mitarbeitern wurden insgesamt 170 Seilbahnprojekte realisiert und Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 10,3 Mio. EUR (Vorjahr 18,7 Mio. EUR) getätigt. Der dabei erwirtschaftete Bilanzgewinn betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 4,6 Mio. EUR (Vorjahr 3,0 Mio. EUR). Die Kernmärkte der Doppelmayr-Gruppe sind nach wie vor die europäischen Alpenländer sowie Nordamerika. Märkte mit sehr großem Potential sind die Wachstumsmärkte in Ost-, Südost- und Zentraleuropa die einen maßgeblichen Beitrag zum guten Gruppenergebnis geleistet haben.

### *Technologische Führerschaft*

Doppelmayr ist nach wie vor das einzige Unternehmen, das sämtliche bekannte Personenseilbahnsysteme anbietet und bereits realisiert hat. Zu den technisch anspruchsvollsten Projekten im Geschäftsjahr 2004/2005 zählten:

- Die Markteinführung der weltersten Sitzheizung für Sesselbahnen bei insgesamt fünf Anlagen in Lech am Arlberg und Schröcken im Bregenzerwald. Diese wegweisende Innovation, die auch nachgerüstet werden kann, wird mittlerweile weltweit geordert.
- Die weltweit einzigartige Dreiseilbahn in Kitzbühel mit einer Länge von rund 3 km, nur einer Stütze, einem 2,5 km langen Seilfeld und einem maximalen Bodenabstand von 400 Metern.
- Die Funifor-Seilbahn „Pianalunga - Passo dei Salati“, die im Monte-Rosa-Massiv auf 3700 m Höhe führt und deren Förderleistung sektionsweise flexibel an die Bedürfnisse der Skifahrer angepasst wird.

Darüber hinaus wurden interessante Projekte im Bereich der Materialseilbahnen entwickelt und umgesetzt. So wurde in Zöchling, Niederösterreich, eine Schüttgutbahn (System „RopeCon“) zwischen Steinbruch und Brechwerk installiert.

### *Hohes Investitionsvolumen*

Doppelmayr wendete im abgelaufenen Geschäftsjahr 10,3 Mio. EUR (Vorjahr: 18,7 Mio. EUR ) für die Investition in Maschinen und Anlagen auf. Die kapitalintensivsten Investitionen wurden im Werk Hohe Brücke, Wolfurt, getätigt. Ziele dieser Investitionen waren in erster Linie weitere Qualitätsverbesserungen.

### *Stabiler Mitarbeiterstand*

Der Mitarbeiterstand konnte stabil gehalten werden: Doppelmayr beschäftigte 2005 weltweit mit 2099 hochqualifizierten Mitarbeitern etwa gleich viel wie 2004 (2102). Ziel der zukunftsorientierten Personalpolitik ist es, die Technologie-, Innovations- und Qualitätsführerschaft der Gruppe zu behaupten und weiter auszubauen.

### *Zuversicht für das laufende Geschäftsjahr*

Trotz des harten Preiswettbewerbes und hoher Energie- und Stahlpreise ist die Doppelmayr-Gruppe auch für die nächsten Jahre gut gerüstet. Die Auftrags- und Auslastungslage im laufenden Geschäftsjahr ist hervorragend, auch die Auftragseingänge für das kommende Geschäftsjahr geben Anlass zu Zuversicht.

	2004/05	2003/04
EUR Umsatz	489,7 Mio.	464,0 Mio.
Mitarbeiter	2099	2102

## CABLE Liner Shuttle für größten Flughafen Mexikos

**DCC Doppelmayr Cable Car hat den Zuschlag für die schlüsselfertige Errichtung eines drei Kilometer langen CABLE Liner Shuttles für den internationalen Flughafen von Mexiko City erhalten.**

Derzeit werden jährlich 24 Mio. Passagiere abgefertigt; das neue Terminal ist für zusätzlich 12 Mio. ausgelegt. Die Inbetriebnahme ist für Jänner 2007 geplant.

Der CABLE Liner Shuttle verbindet das bestehende Terminal 1 mit dem neu zu errichtenden Terminal 2. Die Fahrzeit beträgt 4,5 Minuten, die Kapazität 540 Passagiere pro Stunde. Das System kann auf eine Förderleistung von 800 Personen pro Stunde und Richtung erweitert werden. Für die Fertigstellung sind 17 Monate vorgesehen.

CABLE Liner Shuttle, Flughafen Mexiko	
Auftraggeber	ASA - Aeropuertos y Servicios Auxiliares
Auftragnehmer	Konsortialpartnerschaft DCC Doppelmayr Cable Car GmbH & Co und Ingenieros Civiles Asociados (ICA)
Länge der Anlage	3025 m
Systemkapazität	540 Personen/Stunde/Richtung
Fahrbetriebsmittel	1 Zug mit 4 Fahrzeugen
Fahrgeschwindigkeit	12,5 m/s (= 46 km/h)
Fahrzeit	4,5 min



Nach dem „AirRail Shuttle“ am internationalen Flughafen Birmingham, England und dem „Airport LINK“ am internationalen Flughafen Pearson in Toronto, Kanada, wird am Flughafen von Mexiko City das dritte Flughafen-APM-System von DCC realisiert. Airport LINK Toronto wird im Frühjahr 2006 den Betrieb aufnehmen.

### Erfolg ist kein Zufall

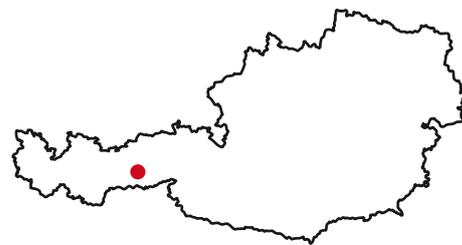
Doppelmayr/Garaventa hat das Geschäftsjahr 2004/2005 gut gemeistert. Es wurden 170 Neuanlagen installiert, darunter waren einige Aufsehen erregende und wirklich anspruchsvolle Projekte wie die 3S-Bahn in Kitzbühel, die 2S-Bahn in La Massana, Andorra, die Pendelbahn in Katoomba, Australien etc. Wir haben Standseilbahnen und eine Funifor, Sessellifte aller Größenordnungen und Schleplifte gebaut. Dabei kamen technische Innovationen zum Einsatz, beispielsweise die Drehgondeltechnik bei der 8-MGD Rondo-Stuckli in der Schweiz oder die weltweit erste Sitzheizung für kuppelbare Sesselbahnen. Wir sind dabei, weitere Innovationen gemeinsam mit unseren Kunden zu entwickeln.

Dank des Einsatzes aller Mitarbeiter und des Vertrauens unserer Kunden haben wir unsere Position in unseren Kernmärkten im wesentlichen halten oder sogar verbessern können und in den aufblühenden Märkten in den neuen EU-Staaten und in Osteuropa eine hervorragende Marktstellung errungen.

Auch im laufenden Jahr scheint sich diese Entwicklung fortzusetzen. Wir sind dadurch in der Lage, unseren Kunden ein solider Partner und unseren Mitarbeitern ein starker Arbeitgeber zu sein. Das ist auch unser Anspruch für die Zukunft.

Michael Doppelmayr

# Wartungsfreundliche Gletscherschleplift-Innovation



**Doppelmayr setzte auf dem Hintertuxer Gletscher ein neues Schlepliftsystem ein. Die Anpassung an das sich verändernde Gelände ist um vieles einfacher und schneller als bei den bisherigen Systemen.**

Der Hintertuxer Gletscher in mehr als 3000m Höhe ist eines der größten Ganzjahres-Skigebiete der Alpen: Allein die „Gletscherrunde“ bietet 72km Abfahrt; das gesamte Skigebiet hat 225km Pisten und 62 Lifte mit einer Förderkapazität von 108.000 P/h.

## *Leistungsfähige Schleplifte auf dem Gletscher sind der Hit*

Im Zentrum vor allem des sommerlichen Gletscher-Skivergnügens sind die beiden Kaserer-Schleplifte. Seit Mitte September ist der neue „Kaserer 1“ in Betrieb. Der alte Kurvenschleplift aus dem Jahr 1977 wurde im Sommer 2005 abgebrochen<sup>1</sup>, die Liftrasse annähernd parallel zum Kaserer 2 platziert.

## *Technische „Leckerbissen“ beschleunigen die Wartung*

Dabei packte die Doppelmayr-Ingenieure der Ehrgeiz: Der neue Gletscherschleplift sollte nicht nur für Ski- und Snowboardfahrer sicher sein, sondern auch die Wartung komfortabler machen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Das liegt vor allem an den neuen, verwindungsfesten Torbogenstützen aus Stahl. Rollenbatterien und Stützenfüße sind (sofern sie auf dem Eis stehen) gelenkig gelagert. Die Rollenbatterien lassen sich in alle Richtungen verschieben. Die Gletscherstützen stehen auf Stahlschienen. Sie können in alle Richtungen geneigt und seitlich verschoben werden. Bei der Überprüfung und Justierung ist ein auf den Stützen angebrachter Neigungsmesser sehr hilfreich. Da das Gletschereis zu Tal fließt – übrigens mit unterschiedlicher Geschwindigkeit und keineswegs in immer der gleichen Richtung –, müssen die Stützen von Zeit zu Zeit ausgegraben, bergwärts gezogen und neu ausgerichtet werden. Die Schienen sind so konstruiert, dass dies, verglichen mit den bislang allgemein üblichen Konstruktionen, bei

geringem Aufwand mit dem Pistengerät erfolgen kann. Gleiches trifft auf die Umlenkstation zu. Diese steht auf dem Eis und ist – wie alle 12 Gletscherstützen – durch ein Halteseil gesichert, welches an vier gewaltigen Felsankern befestigt ist; ein einziger würde genügen, aber sicher ist sicher. Der Antrieb steht auf Fels, ebenso kurz davor der Steher für die Halteseilabspannung.

Der Antrieb wurde ebenfalls neu entwickelt. Auf Grund der beträchtlichen Länge der Anlage war ein sehr starker Motor notwendig. Mit seinen 250 KW (340 PS) könnte er in einer vergleichbar langen fixgeklemmten 4er-Sesselbahn eingesetzt werden.

Dass sich die Betreiber, die Zillertaler Gletscherbahnen, für einen Schleplift und nicht für eine Sesselbahn entschieden haben, hat im übrigen praktische Gründe: Erstens ist es bei einem Schleplift einfacher, die wegen des lokalen Klimas enorme Vereisung allmorgentlich zu beseitigen, zweitens wären für eine Sesselbahn wegen des brüchigen Permafrostuntergrundes gewaltige Fundierungsarbeiten notwendig gewesen.

Die Bahn entspricht den Bestimmungen des neuen Seilbahngesetzes; das erleichtert künftige Aus- und Umbauten oder Reparaturen. Die Fundamentierung führte der Kunde durch, Doppelmayr war für die Lieferung der Anlage und die seilbahn- sowie die elektrotechnische Montage zuständig.

Technische Daten Schleplift Kaserer 1	
Schleplänge	1430 m
Höhenunterschied	490 m
Halteseildurchmesser	26 mm
Förderseildurchmesser	30 mm
Spur	3,6 m
Stützenanzahl	14
davon Gletscherstützen	12
Anzahl Gehänge	178
Geschwindigkeit	3,3 m/s
Förderleistung	1414 P/h

<sup>1</sup> Den Skisportlern stand der „Kaserer 2“ (Baujahr 1982) zur Verfügung. Er war allerdings wegen der Erneuerung der Umlenkstation – wenn auch nur für wenige Tage – außer Betrieb. Sowohl Kaserer 1 als auch Kaserer 2 waren bzw. sind Doppelmayr-Lifte



Gletscherstütze: Stützenfüße und Rollenbatterien sind seitlich verschiebbar und gelenkig gelagert. Sie können in alle Richtungen geneigt werden.



Für die Montage wurde ein Mi26-T eingesetzt, der schwerste in Serie hergestellte Fracht-Helikopter der Welt. Er hat acht Rotorblätter, zwei 8.350kW-Motoren (insgesamt 22.400 PS), ist 46 m lang und kann bis zu 20t Fracht befördern.



Talstation Kaserer 1 unterhalb des Hintertuxer Gletschers in 2705 m Höhe: vorne der Steher für die Halteseilabspannung, dahinter der Antrieb mit dem 230 kW Gleichstrommotor und dem hydraulisch klappbaren Klemmenversetzpodest.

Umkehrstation in 3188 m Höhe, gelenkig auf dem Eis gelagert; dahinter die Seile der Halteseilabspannung mit 21,5t Abspannkraft; die Nachspannung erfolgt in der Talstation. Das Förderseil ist im Tal mittels Hydraulikzylinder auf 30t abgespannt.



# 8-MGD Speikboden: In acht Minuten im Skihimmel

**Seit November 2005 geht alles ganz schnell. Mit der neuen 8er-Kabinenbahn auf den Speikboden rauschen Bergtouristen, Wanderer, Sonnenanbeter, Skifahrer, Snowboarder und Carver in nur acht Minuten in den siebten Berghimmel – und genießen dabei den Blick auf die 80 Dreitausender, die das Tauferer Ahrntal umkränzen.**



Das Ahrntal in Südtirol, eine gute Autostunde nordöstlich von Bozen, ist ein beliebtes Ganzjahres-Tourismusgebiet; es hat 10.000 Gästebetten. 60% der Gäste kommen aus Deutschland, 20% aus Italien, ein weiteres Fünftel aus den Benelux-Ländern und den neuen EU-Staaten. Ihnen – und den Gästen, die kostenlos per Skibus im 15-Minuten-Takt aus einem Umkreis von 40 Kilometern anreisen – stehen zur Verfügung: eine 8er-Kabinenbahn, drei kuppelbare 4er-Sessellifte mit Bubbles, je ein fix geklemmter 4er- und ein 2er-Sessellift sowie ein Skilift (Übungslift) mit niedriger Seilführung. Diese Anlagen haben eine Förderleistung von 11.900 Personen/Stunde. Die Pistenfläche beträgt 70 ha auf insgesamt 20 km Länge.

## *Seit 30 Jahren ausschließlich Doppelmayr-Bahnen im Ahrntal*

Hier also wurde am 3. Dezember 05 die Speikboden-Bahn eröffnet, eine 8er-Einseilumlaufbahn, welche von der Talsohle von 938 m auf 1960 m führt. Die Bahn ist die einzige Zubringerbahn in das Skigebiet Speikboden. Sie ersetzt den kuppelbaren 4er-Sessellift Michelreis, Baujahr 1989, sowie den kuppelbaren 3er-Sessellift Speikboden, Baujahr 1984: Beides Doppelmayr-Bahnen, letztere war der erste kuppelbare Doppelmayr-Sessellift in Italien. – Übrigens lieferte Doppelmayr seit den 70er Jahren sämtliche Bahnen für dieses Gebiet; die neue 8-MGD Speikboden ist somit die dritte Bahngeneration von Doppelmayr!

Die Speikboden AG hatte den Bau einer leichten Kurve von ca. 5° zur Bedingung gemacht. Dadurch war es möglich, die Trassen der bisherigen Sessellifte weiterhin zu nutzen, die Standorte der Tal- und der Bergstation beizubehalten und die Überquerung eines Bauernhauses zu vermeiden. Die seitliche Ablenkung wird auf zehn Stützen aufgeteilt. Die Anlage ist mit dem Doppelmayr-Seillageüberwachungssystem RPD ausgerüstet.

Technische Daten 8-MGD Speikboden	
Antriebsstation als Unterflurantrieb am Berg	
Umlenk-Spannstation im Tal	
Bahnhof als Stahlhalle am Berg	
Schräge Länge	2883 m
Höhenunterschied	1022 m
Seildurchmesser	54 mm
Stützenanzahl	28
Anzahl Fahrzeuge CWA OMEGA III LWI	90
Förderleistung	2400 P/h
Fahrgeschwindigkeit	6 m/s
Fahrzeit	8 min



Die 8-MGD Speikboden ersetzt zwei Sesselbahnen. Im Bild (von links) Marco Cioccarelli (Chef der beigezogenen E-Installationsfirma), Hansjörg Trafoier (Projektleiter Doppelmayr-Italia) und Betriebsleiter Anton Schneider (Speikboden AG). Die Auftragserteilung erfolgte im Frühjahr 2005. Anfang Juli begann die Speikboden AG mit dem Abriss der alten Lifte und den Betonarbeiten in Eigenregie. Doppelmayr startete mit der Installation des elektromechanischen Teils der Anlage Mitte August, die Kollaudierung wurde am 18. November abgeschlossen.

## Olympia- Fieber

Die neue Doppelmayr-8-MGD von Bardonecchia (Piemont) auf den Monte Jafferau (2801 m) ersetzt eine 30 Jahre alte 2er-Sesselbahn (Baujahr 1976). In Bardonecchia werden 2006 die olympischen Snowboard-Disziplinen ausgetragen. Snowboarden ist seit 1995 eine anerkannte Sportart bei den Olympischen Winterspielen. Nach den Wettbewerben Half Pipe und Parallel-Riesenslalom wird in Turin erstmals auch ein Wettbewerb Snowboard-Cross ausgetragen. Die Olympischen Winterspiele finden vom 10. - 26. Februar im Großraum Turin statt. Doppelmayr-Italia ist mit sieben Sesselbahnen und einer Kabinenbahn der größte Lieferant von Bahnen. Im Bild der von der Comune di Bardonecchia bestellte Bauleiter, Francesco Belmondo, mit den neuen CWA-Kabinen.



Die Trasse umgeht in einer Kurve einen Bauernhof. Bild unten die moderne Bergstation der Speikbodenbahn





## 4 neue 8er-Gondelbahnen für den Kronplatz

**Das Skigebiet am Kronplatz (Südtirol), dem Ski- und Ausflugsberg zwischen Bruneck, Olang und St. Vigil, verfügt über 24 Seilbahnen<sup>1</sup> mit einer Kapazität von 63.000 Personen pro Stunde. Zwei Drittel dieser Anlagen sind von Doppelmayr, darunter auch vier neue 8er-Gondelbahnen.**

Die neuen Doppelmayr-Bahnen sind: die 8-MGD Piz de Plaies mit zwei Sektionen, die 8-MGD Lorenzi und die 8-MGD Cianross.

***8-MGD Piz de Plaies und 8-MGD Pedagá: ein Teil der Kabinen kann wahlweise schon in der Mittelstation umkehren***

Die Kabinenumlaufbahn auf den Piz de Plaies ersetzt zwei Sessellifte. In der Talstation gibt es zwei getrennte Einstiege: einen für die Bergfahrt bis zum Hof Pedagá, also nur für den ersten Abschnitt, und einen zweiten nur für die Bergfahrt bis zum Gipfel des Piz de Plaies. Wer diesen Zugang wählt, kann in der Mittelstation nicht aussteigen, weil dort die Türen dieser Kabinen nicht geöffnet werden.

Der doppelte Einstieg für eine Kabinenbahn ist sicher eine Neuheit, aber die bei weitem interessanteste technische Innovation ist, dass ein Drittel der Kabinen in der Mittelstation umgelenkt und wieder ins Tal zurückgeschickt wird. Die restlichen Kabinen hingegen fahren bis zur Bergstation weiter. Um dies zu er-

möglichen kommt eine eigens entwickelte, besonders schnelle Weiche zum Einsatz: Je nach momentanem Bedarf kann durch die Steuerung der Türöffnung eine gewisse Anzahl von Kabinen für den Transport bis zur Mittelstation oder bis zur Bergstation disponiert werden. Dies ermöglicht eine Veränderung der Förderleistung entweder zur Bergstation oder zur Mittelstation.

Die Trasse der neuen Anlage folgt zunächst jener des alten Pedagá-Sesselliftes, die Mittelstation wurde jedoch etwas weiter bergwärts versetzt und die Trassenführung verändert, um die Bergstation des heutigen Sesselliftes „Piz de Plaies“ zu erreichen. In der Mittelstation befinden sich die beiden Antriebe und Abspannungen, der Bahnhof für sämtliche Kabinen, die Kommandozentrale,

Technische Daten 8-MGD Piz de Plaies		
	Sektion 1	Sektion 2
Antrieb/Abspannung	Berg	Tal
Umkehrstation	Tal	Berg
Schräge Länge	631,75 m	752,39 m
Seildurchmesser	50 mm	50 mm
Fahrgeschwindigkeit	6,00 m/s	6,00 m/s
Förderleistung	3200 P/h	2400 P/h
Fahrzeit	1,45 min	2,05 min





die Elektroräume mit Mittelspannungs- und Trafokabinen, die Notstromaggregate und eine Pistenfahrzeuggarage.

---

**Den Kindern zuliebe:  
Die kürzeste kuppelbare  
Gondelbahn der Welt**

---

Die neue „Cianross“ ist die kürzeste kuppelbare 8er-Gondelbahn der Welt mit nur 295 m. Diese Entscheidung wurde in erster Linie getroffen, um einen sicheren Transport der vielen Kinder auf dem kindergerechten Hang und den Transport von Rodeln zu erleichtern.

Die Talstation hat aus Gründen des Orts-

Technische Daten 8-MGD Cianross	
Höhenunterschied	104 m
Schräge Länge	295,46 m
Fahrgeschwindigkeit	4,00 m/s
Förderleistung	1200 P/h
Seildurchmesser	50 mm



bildschutzes eine niedrigere Abdeckung als sonst üblich. Für die Kabinen ist kein Bahnhof vorgesehen; sie können in den Stationen abgestellt werden.

---

**Neue Zubringerbahn „Lorenzi“**

---

Die neue 8-er Kabinenbahn „Lorenzi“ hat primär die Aufgabe, die Wartezeiten bei der Zubringerbahn OLANG I+II zum Kronplatz zu beseitigen<sup>2</sup>.

Technische Daten 8 MGD Lorenzi	
Antriebsstation	Berg
Umkehrstation	Tal
Höhenunterschied	503 m
Schräge Länge	1568,42 m
Fahrgeschwindigkeit	6,00 m/s
Förderleistung	2400 P/h
Stützen	21
Seildurchmesser	54 mm

<sup>1</sup> 18 Kabinenbahnen, 5 kuppelbare Sesselbahnen, 1 fixe Sesselbahn

<sup>2</sup> Doppelmayr 6-MGD Baujahr 1989. Erste 6er-Einseilumlaufbahn mit Einzelklemme in Italien.

Bergstationen Piz de Plaies (links), Lorenzi (oben), Talstation Cianross (unten)



## Erste Sesselbahn der Schweiz mit Sitzheizung

**In der Weissen Arena Flims/Laax/Falera wurde im Dezember die erste Sesselbahn der Schweiz mit geheizten Sitzen in Betrieb genommen. Bei der neuen Anlage handelt es sich um die kuppelbare 6er-Sesselbahn Scansinas – Mutta Rodunda.**

Mit der neuen kuppelbaren 6er-Sesselbahn Scansinas – Mutta Rodunda, stellen die Weisse Arena Bergbahnen AG eine absolute Komfortbahn zur Verfügung. Zum einen sorgen geheizte Sitzpolster für wohlige Wärme, zum anderen bieten die „Bubbles“ Schutz bei misslichem Wetter. Die Hochleistungsanlage (3200 P/h) ersetzt im Raum Nagens-La Siala die beiden Skilifte Mutta Rodunda I und II.

### Versenkbare Zugangsschranke

Die Talstation der Sesselbahn ist mit einer weiteren technischen „Rosine“ ausgestat-

Technische Daten 6er-Sesselbahn Scansinas – Mutta Rodunda	
Antrieb	Berg
hydraulische Abspannung	Tal
Förderseilumlenkung	Tal
Schräge Länge	2090 m
Höhenunterschied	536 m
Fahrgeschwindigkeit	0 – 5 m/s
Fahrzeit	7,39 min
Förderleistung	3200 P/h
Seildurchmesser	54 mm
Anzahl Stützen	18

tet. Die Zugangsschranke ist nicht wie üblich fest montiert, sondern sie kann im Boden versenkt werden. Der Grund für diese Anordnungen sind die örtlichen Gegebenheiten und der Wunsch nach einer möglichst Zeit-effizienten Garagierung der Fahrzeuge: Aus Platzgründen ist die Sessel-Garage U-förmig um die Talstation gebaut. Um die Sessel vom Förderseil in die Garage zu bekommen, müssen sie über den Einstiegsbereich geschleust werden. Dabei wäre die Zugangsschranke im Weg; sie muss daher zuvor abgebaut werden. Das könnte händisch geschehen, doch hat man diesen Vorgang automatisiert, wodurch Zeit (und für das Bedienungspersonal zudem Komfort) gewonnen wird. Die Zugangsschranke wird hydraulisch in einen Schacht hinuntergeklappt, der daraufhin – ebenfalls automatisch – mit einer stabilen Platte abgedeckt wird. Das Ganze dauert nicht einmal eine Minute!



Die kuppelbare 6er-Sesselbahn Scansinas – Mutta Rodunda, Laax, Schweiz, ist mit einer modernen Sitzheizung ausgestattet. Bei der Durchfahrt in der Talstation werden die Sitzkissen aufgeheizt; sie spenden während der Fahrt wohlthuende Wärme. Witterungsschutzhauben an den Sesseln bieten zusätzlichen Fahrkomfort. Doppelmayr/Garaventa kann sowohl Neuanlagen als auch Sesselbahnen älteren Datums mit einem Sitzheizungssystem ausrüsten.



# Tamarack – das neue Skigebiet in Idaho

**Im Winter 2004/05  
öffnete das Ski-Resort  
Tamarack – benannt nach  
dem Tamarack-Baum, der  
amerikanischen Spielart  
der Lärchen – in Zentral-  
Idaho erstmals seine  
Pforten.**

Tamarack ist das erste Ganz-Jahres-Urlaubsgebiet in den USA, welches seit 1981 neu angelegt wurde. Es liegt am Lake Cascade – der für Wassersportler zur Verfügung steht –, hat einen Golfplatz, wird von Bergwanderern und Mountainbikern genutzt und hat 30 km Loipen sowie gut 50 km Abfahrtspisten. Das Gebiet wird zügig ausgebaut. 2004 wurden vier Seilbahnen installiert, 2005

abermals zwei Vierer-Sesselbahnen von Doppelmayr: der fixe „White-Water-Quad“ und der kuppelbare „Wildwood-Lift“. Sie erschließen zusätzlich über einen Hektar Skipiste. Schon im Vorjahr hatte Doppelmayr-CTEC den fixen „Beginner Quad“ installiert.

Die Bahnen sind Teil des touristischen Ausbaues der Region: Heuer ergänzt ein 47-Zimmer-Hotel das Angebot von 65 Chalets: Die White-Water-Bahn führt direkt zum Apartment-Hotel; sie wird auch von Anfängern genutzt. Der Wildwood-Vierer erschließt präpariertes und unpräpariertes Gelände für Fortgeschrittene. Die Gäste kommen vor allem aus den Bundesstaaten Idaho, Washington, Oregon, Kalifornien, Arizona und Montana, aber auch aus Kanada, Mexiko und Europa (vor allem England und Frankreich). Doppelmayr-CTEC kam aus drei Gründen zum Zug: Erstens wegen unseres guten Rufes in Bezug auf Kundenservice; zweitens auf Grund unseres guten Preis-Leistungsverhältnisses. Und drittens weil wir in der Lage waren, kurze Lieferzeiten anzubieten; dies war umso schwieriger, als die Installation vor dem Abschluss aller Bauarbeiten am Berg erfolgen musste. Der Kaufvertrag mit der Tamarack Resort Association (TRA) wurde Ende Juni unterzeichnet, die Verkaufsverhandlungen hatten im Jänner begonnen, die Installation Mitte Juli. Die Fahrtests fanden im November statt. Wolfurt lieferte die Kuppelklemmen, Doppelmayr CTEC St. Jérôme Stationen (eine UNI-STAR für White Water, eine UNI-GS für Wildwood), Antriebe und Rollenbatterien; von Doppelmayr CTEC in Salt Lake City kommen Stationsverkleidungen, Stützen, Kontrollsysteme etc. Zudem war Salt Lake City für die Koordination der Installation und der Zulieferer verantwortlich.

Technische Daten Tamarack	4-CLF White Water	4-CLD Wildwood
Antrieb	Berg	Berg
Umkehrstation	Tal	Tal
Höhenunterschied	101 m	495 m
Horizontale Länge	713 m	1562 m
Fahrgeschwindigkeit	2,4 m/s	5,8 m/s
Förderleistung	800 P/h	1800 P/h
Anzahl Stützen	10	18
Fahrzeuge	34	84



4-CLD Wildwood,  
Tamarack, Idaho, USA





## Kindersicherheit groß geschrieben

**Die erste Doppelmayr-Kombibahn in Frankreich befindet sich im Skigebiet Les 7 Laux in den französischen Alpen, Departement Isère. Sie verfügt über 8er-Kabinen und 6er-Sesseln. Wichtigstes Argument für die Betreiber, SIVOM des 7 Laux (Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples), ist die Sicherheit, die dank der Gondeln für Kinder geboten werden kann.**

Die Bahn ersetzt eine fix geklemmte 4er-Sesselbahn. Der Zugang zur neuen Kombibahn ist dank der UNI-G-Stationen sicher und komfortabel.

Im Winter stehen den geübten Liftbenutzern, die ihre Skier nicht abschnallen wollen, Sessel zur Verfügung - und das sind immerhin drei Viertel. Im Sommer wird je zur Hälfte mit Gondeln und mit Sesseln gefahren, um Wanderer wie Freerider (auf dem Gletscher) gleichermaßen zufrieden stellen zu können.

### Frankreich: strenge Bestimmungen für den Transport von Kindern

Die neue Bahn wird auf Grund ihrer hohen Kindersicherheit sehr gerne von Familien und Schischulkursen benützt.

Wie wichtig es in Frankreich ist, kindergerechte Fahrbetriebsmittel bereit zu stellen, veranschaulicht die Vorschrift, dass Kinder bis zu einer Größe von 1,25 m auf einem Sessellift nur in Begleitung Erwachsener fahren dürfen. - In Kabinen dürfen Kinder ohne Aufsicht befördert werden.

### Eine halbe Million Wintergäste - und kaum Wartezeiten

Das Gebiet Les 7 Laux (1350 m - 2400 m) bietet ein herrliches Panorama der Massive von La Chartreuse und Belledonne mit sieben Gebirgsseen. Die Gegend ist ein Ganzjahres-Naherholungsregion: Grenoble ist eine halbe Autostunde entfernt; 80 Prozent der Gäste kommen aus einem Umkreis von maximal zwei Autostunden. Die Orte Le Pleyne, Prapoutel und Pipay bieten 6500 Gästebetten an. In der rund 130-tägigen Wintersaison kommen mehr als eine halbe Million Skifahrer. Dennoch ist das Gebiet mit seinen 120 Pistenkilometern nicht überlaufen, und es gibt kaum Wartezeiten bei den Seilbahnen. Im Sommer sind vier der 22 Lifte in Betrieb.

**Große Sympathie der Betreiber für Doppelmayr. „Ein zuverlässiger Partner auch nach dem Verkauf eines Lifts!“**

Fast zwei Drittel der Bahnen des Skigebiets - die übrigens alle von Société des Télépheriques des 7 Laux betrieben werden - stammen von Doppelmayr. Monsieur Georges Marchand, seit 1991 Direktor der Betreibergesellschaft und darüber hinaus auch Direktor des Tourismusbüros, nennt als das für ihn wichtigste Kriterium bei der Beurteilung eines Seilbahnlieferanten „die Qualität der Anlagen sowie der Kundenbetreuung nach der Installation“. Diese stimme bei Doppelmayr, bekräftigt er. „Doppelmayr hat ein ganz ausgezeichnetes Verhältnis zu uns. Wir haben das Gefühl, mit Menschen und nicht mit einer gesichtslosen Institution zu tun zu haben.“ - Doppelmayr installierte 1996 die erste Bahn mit Mon-



*Monsieur Georges Marchand, Direktor der Société des Télépheriques des 7 Laux: „Doppelmayr ist für uns von der Unternehmensgröße genau richtig und mit einer menschlichen Komponente, die uns die Sicherheit gibt, willkommen und respektierte Partner zu sein.“*

*Sicherheit vor allem für Kinder ist ein wichtiger Aspekt der kombinierten 8er-Gondel-6er-Sesselbahn Le Grand Cerf in den französischen Alpen. Kinder unter 1,25 m dürfen eine Sesselbahn nur in Begleitung Erwachsener benützen.*

Technische Daten 8/6-CGD Le Grand Cerf	
Schräge Länge	1542 m
Höhenunterschied	551 m
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
8er-Kabinen/6er-Sessel	14/52 Stück
Förderleistung	2100 P/h

sieur Marchand. (Es war ein Schlepplift). Seither verbindet die beiden Unternehmen großes Vertrauen und gegenseitiger Respekt. Bei einigen Herstellern habe er persönlich das Gefühl gehabt, sein Ski-gebiet sei zu klein, um ernst genommen zu werden, andere wiederum wären ihm zwar sympathisch, aber so klein, dass zu befürchten sei, sie könnten vom Markt verdrängt werden. „Doppelmayr hat genau die richtige Größe für uns.“

Die Entscheidung, die neue Kombibahn zu bauen, fiel angesichts des Umsatzrekords der Saison 2003/04 relativ leicht. Und 2004/05 habe man den Umsatz von 8,25 Mio. EUR neuerlich um 7,5 Prozent steigern können. Allerdings brauche man, so Monsieur Marchand, nicht nur ein gutes Management, sondern auch Glück: Wetterglück oder günstig fallende Schulferien und schulfreie Tage. Und man brauche zuverlässige Bahnen.



## Slowakisches Herzeigeprojekt: 8-MGD Chleb



**Eines der interessantesten Doppelmayr-Projekte, das zur Wintersaison 2005/06 fertig gestellt wurde, ist die 8er-Kabinenbahn Chleb im Schigebiet Vrátna bei Terchova. Sie wird im Sommer als Aussichtsbahn und im Winter als Sportbahn betrieben.**

Die Anlage ersetzt einen 50 Jahre alten kuppelbaren Von-Roll-Doppelsessellift, bei dem die Sessel seitlich zur Fahrtrichtung gedreht waren. Zusätzlich kommen zwei Lastenanhänger zum Einsatz, die speziell für den Wassertransport (zur Versorgung des Bergstationrestaurants mit Brauchwasser) umgerüstet wurden.

Die Bahn – sie ist die zweite moderne Einseilumlaufbahn von Doppelmayr in der Slowakei – befindet sich im Nationalpark Malá Fatra.

Der Betreiber, Omnitrade a.s., entschied sich für Doppelmayr auf Grund der gu-

ten Erfahrungen mit der fixen Vierersesselselbahn Paseky, die vor acht Jahren geliefert wurde. „Außerdem haben unsere Beratung und Projektentwicklung für das Kabinenbahnprojekt den Ausschlag für Doppelmayr gegeben“, resümiert Michael Bitterl, Niederlassungsleiter von Doppelmayr-Stetten; Stetten war für die Projektleitung, Doppelmayr-Wolfurt für Produktion und Montage zuständig. Doppelmayr war Generalunternehmer für den Bau der seilbahnbezogenen Fundamente sowie die Lieferung und Montage der elektromechanischen Ausrüstung.

## Mit Doppelmayr auf die serbischen Sonnenberge

**Im zentralserbischen Skigebiet Kopaonik, etwa 230 Kilometer südlich von Belgrad, errichtete Doppelmayr 2005 die beiden 4er-Sesselbahnen „Mali Karaman“ und „Pancicev Vrh“.**

Beide ersetzen Sessellifte: der „Pancicev Vrh“ den ältesten Sessellift des Skigebiets, eine Girak-Bahn aus dem Jahr 1964.

Die Bergregion Kopaonik ist mit 120 km Länge, bis zu 60 km Breite und einer Fläche von 2800 km<sup>2</sup> das größte Gebirge Serbiens. Wegen der guten klimatischen Bedingungen – 160 Tage Schneesicherheit und über 200 Sonnentage im Jahr – wird das Gebiet auch „Berge der Sonne und des Schnees“ genannt.



Oder das Kloster von Studenica aus dem 12. Jahrhundert, ein UNESCO-Weltkulturerbe. Das Kloster gilt als Wiege Serbiens, weil es dem ersten Erzbischof der serbisch-orthodoxen Kirche von hier aus gelang, die serbischen Stämme zu einem Staat zu vereinen.

### Ganzjahrestourismus

Kopaonik hat 80 Pistenkilometer und 22 Skilifte mit einer Stundenkapazität von 20.000 Personen. Im Sommer hat man ideale Bedingungen für Klettertouren, Mountainbiking, Floßfahren und Paragliding.

Außerdem gibt es Heilquellen und interessante historische Plätze: So befindet sich hier Zvečan, die älteste erhaltene mittelalterliche Siedlung Serbiens, entstanden zwischen dem 11. und 14. Jahrhundert.

Technische Daten 4-CLD Pancicev Vrh	
Höhenunterschied	248 m
Schräge Länge	1389 m
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeit	5 min
Förderleistung	1800 P/h
Anzahl Stützen	13
Seildurchmesser	38 mm
Antrieb	Tal
Spanneinrichtung	Tal
Anzahl 4er-Sessel	74/99



Die größte Herausforderung war der kurze Umsetzungszeitraum. - Der Auftrag wurde erst am 12. Juli 2005 erteilt. Vratna dolina ist eines der attraktivsten Täler der Kleinen Fatra: Es gibt hier 16 Schlepplifte, einen Viersersessellift von Doppelmayr, Baujahr 1997, und die

neue Kabinenbahn. In den letzten Jahren wurde in die touristische Infrastruktur und insbesondere in den Wintertourismus energisch investiert. Das Skigebiet liegt zwischen 600 und 1700m, höchster Gipfel ist der Velky Krivan (1709m). Die Gesamtförderleistung beträgt 11.604 P/h. Es gibt 17 Schipisten mit einer Gesamtlänge von 10,6km, darunter eine Nachtpiste und eine Boardercross-Strecke. Im Sommer werden ausge dehnte Trekking-Touren angeboten.

Technische Daten 8-MGD Chleb	
Gespannter Antrieb in der Talstation, starre Umführung in der Bergstation	
Manuell bedienter, ebenerdiger Stichgleisbahnhof in der Talstation	
Schräge Länge	1816 m
Höhenunterschied	750 m
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeit	6,07 min
Anzahl Kabinen	23 Stück
Förderleistung	900 P/h
Seildurchmesser	47 mm



Milorad Savicevic (Bildmitte), Generaldirektor der Firma International CG, Muttergesellschaft von TC Kopaonik (Betreiber der Seilbahnen), deren Direktor Ljubisa Radovanovic (links) mit Michael Bitterl, Niederlassungsleiter von Doppelmayr-Stetten, im Doppelmayr-Werk Hohe Brücke.

Technische Daten 4-CLFMali Karaman	
Höhenunterschied	193 m
Schräge Länge	1061 m
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Fahrzeit	6,8 min
Förderleistung	1800 P/h
Anzahl Stützen	11
Seildurchmesser	41 mm
Antrieb	Tal
Spanneinrichtung	Tal
Anzahl 4er-Sessel	103/137



Das Skigebiet von Kopaonik - zwischen 1650m und 2017 m gelegen - hat eine lange Tradition: Es entstand 1935 und wurde bald zu einem bedeutenden Wintersport- und Erholungsgebiet. In den Nachkriegsjahren versank es in einen Dornröschenschlaf. 1980 entschloss man sich, das Gebiet zu einem modernen Touristikzentrum auszubauen. 1981 wurde es in den Verband internationaler Skizentren aufgenommen. Im Bild der 4-CLF „Karaman Greben“, der bereits 2004 von Doppelmayr installiert wurde.

## „Interkontinentale“ Gondelbahn in Russland



**Die ostrussische Stadt Orenburg hat eine besondere Gondelbahn: Die Europa-Asien-Bahn. Sie verbindet das westlich des Ural-Flusses, also in Europa, gelegene Stadtzentrum mit einem Erholungspark am asiatischen Ostufer.**

Orenburg im südlichen Ural-Massiv und am Uralfluss gelegen, ist der letzte Außenposten Europas. Die Stadt hat 600.000 Einwohner und ist bekannt für ihre Nahrungsmittelindustrie. Sie entstand vor 400 Jahren. Der Namen Orenburg klingt übrigens nicht nur deutsch, sondern ist auch tatsächlich aus dem Deutschen abgeleitet, aus „Ohr“ und „Burg“. Denn: Orenburg war im ersten Jahrhundert seiner Existenz Festung und Horchposten des Zarenreiches nach Asien ehe Sibirien von den Russen kolonialisiert wurde. Die Stadt war touristisch bisher kaum erschlossen. Das könnte sich nicht zuletzt durch die neue fix geklemmte Gruppenpendelbahn ändern. Sie ist in der ersten

Phase mit zwei 8er-Gondeln bestückt; es besteht die Möglichkeit, je eine Kabine dazu zu klemmen. Die beiden Stationen befinden sich einmal mitten im Stadtzentrum und zum zweiten in einem beliebten Erholungspark. Die Bahn quert mit einem Spannungsfeld von 224m den stark mäandrierenden Ural, der hier zahlreiche Nebenarme hat. Treibende Kraft hinter der neuen „interkontinentalen“ Europa-Asien-Bahn war Bürgermeister Juri Mischerjakov. Er erwartet eine weitere Aufwertung seiner Stadt, deren Lebensqualität und Unverfälschtheit in Reiseführern schon längst gepriesen wird.

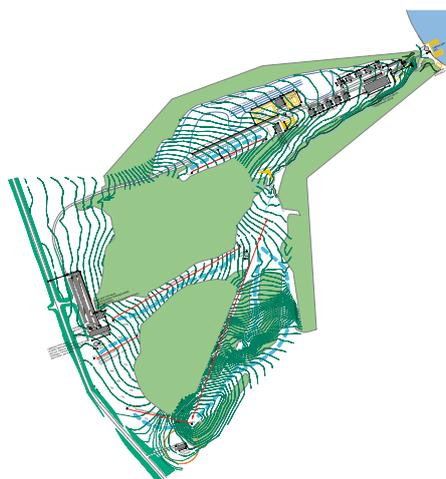
## Skifahren im zentralrussischen Hügelland



**Die zentralrussische Industriestadt Izhevsk ist Hauptstadt der russischen Republik Udmurtien. Und seit kurzem Skizentrum mit einer fix geklemmten 4er-Sesselbahn von Doppelmayr.**

Izhevsk hat 650.000 Einwohner, eine Universität, einen Flughafen, einen Binnenhafen von dem aus Schiffe die Ostsee sowie das Schwarze Meer erreichen, eine bedeutende Maschinen- und Waffenindustrie (hier wird das Sturmgewehr „Kalaschnikow“ hergestellt) und gilt als Russlands Zentrum für E-Musik. Um hier, im hügeligen Zentralrussland, Ski zu laufen, bedarf es großen unternehme-

rischen Weitblicks. Den hatten die Betreiber, die selbst begeisterte Alpinskifahrer sind – und deshalb wohl auch auf die Idee kamen, hier ein Skigebiet aufzubauen. – Dabei kam ihnen das umfassende Know-how von Doppelmayr gelegen, denn es genügt bekanntlich nicht, bloß eine Sesselbahn aufzustellen, sondern es ist auch eine passende Infrastruktur nötig, um ausreichend Skifahrer anlocken zu können. Die Infrastrukturplanung entstand schließlich in enger Kooperation mit dem Innsbrucker Architekturbüro „krenn architekten“. Die Bauarbeiten verliefen problemlos und wurden von Doppelmayr-Skado koordiniert. Um die notwendige Pistenlänge von 1 Kilometer zu erreichen, waren noch Schüttungen notwendig, wobei die Stützen auf Piloten und somit auf festem Grund stehen. Derzeit gibt es noch einen Babylift; der weitere Ausbau des Gebiets ist geplant.



Masterplan des Skigebiets Izhevsk

## Zufrieden stellendes Baustellenaudit

**Anfang November führte die SQS auf der Baustelle der 4-MGD Klosters-Madrisa ein „Baustellenaudit“ – ein Wiederholungsaudit für Montage und Inbetriebnahme – durch. Es war einwandfrei.**

Dieses Audit beweist, so der Leiter des Doppelmayr Qualitätsmanagements, Hans Kalcher, dass Doppelmayr-Wolfurt und Garaventa dem Ziel einheitlicher QM-Prozesse bereits näher gekommen seien. – In Klosters wurde die Montage von Inauen-Schätti im Auftrag von Garaventa vorgenommen. Dokumentation und Durchführung entsprachen einwandfrei den Qualitätsmanagement-Vorgaben; es wurden keine Abweichungen festgestellt.

Ziel ist es, in absehbarer Zeit alle Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe auf einen einheitlichen QM-Standard zu bringen und diesen ständig aktuell zu halten. Damit kann die Länder übergreifende Zusammenarbeit wesentlich vereinfacht werden. Außerdem hat die Einhaltung der QM-Vorschriften Aus-

wirkungen sowohl auf die Sicherheit der Beschäftigten auf der Baustelle als auch der Bahn.



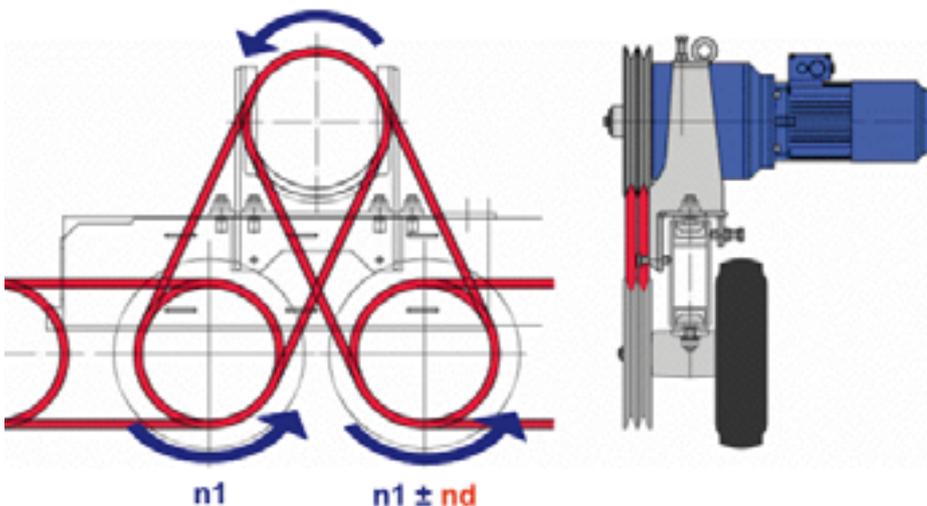
Projektleiter Gian Reto Calvori (Garaventa) und Monteur Kilian Schmid von Inauen-Schätti. Kilian Schmid führte die Montage der 4-MGD Klosters-Madrisa durch. Er hielt sich exakt an die Vorgaben von Garaventa.

## Neue Feinregulierung

**Doppelmayr hat eine neue Feinregulierung für die Abstandsregelung der Sessel bei kuppelbaren Sesselbahnen entwickelt.**

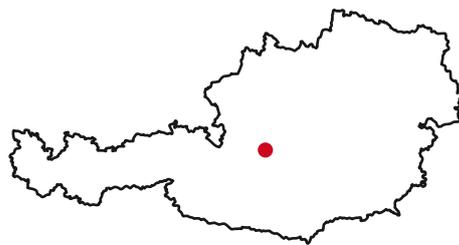
Dabei wird der Fahrzeugabstand über einen Reifenfördererbereich („Regulierstrecke“), der auf normal, schnell oder langsam geschaltet werden kann, reguliert. Die Regulierstrecke befindet sich in der Talstation im einfahrseitigen Bogen des Reifenförderers.

Die Regulierstrecke wird vom Reifenförderer direkt über ein Drehzahl-Überlagerungsgetriebe (Cyclo-Getriebe) angetrieben. Mit einem Drehstrom-Asynchronmotor am Überlagerungsgetriebe kann die Geschwindigkeit der Regulierstrecke verändert werden. Bei Ansteuerung des Motors in Drehrichtung des Reifenförderers erhöht sich die Geschwindigkeit der Regulierstrecke, bei Ansteuerung entgegen der Drehrichtung des Reifenförderers verringert sich die Geschwindigkeit der Regulierstrecke. Bei Normalgeschwindigkeit steht der Motor und die Federkraftbremse dient als Drehmomentstütze für das Getriebe.



Reguliereinrichtung •  
Überlagerungsgetriebe mit Drehstrom-Asynchronmotor

## Lange Bekanntschaft – neue Freundschaft



**Doppelmayr errichtete in Abtenau die neue Karkogelbahn, eine Kombibahn mit aktuell je achtzehn 6er-Sesseln und 8er-Kabinen. Auftraggeber ist – genau genommen – die ganze Marktgemeinde, Motor der Metallbauer und Selfmademan Ing. Josef Brandauer.**

Der Brandauer Sepp – unter diesem Namen ist der Macher im ganzen Salzburger Land und weit darüber hinaus bekannt – kennt Doppelmayr schon lange. So etwa ist Doppelmayr für ihn Lieferant von Schweißkonstruktionen. Schließlich sei er einer der Metallbauer in der Region, die regelmäßig bei Seilbahnstationsbauten zum Einsatz kämen, erläutert er.

### *Doppelmayr passt in punkto Qualität, Liefertermin und Preis*

Dass er Doppelmayr-Fan ist, hat jedenfalls rationale Gründe, zumal „du als Geschäftsführer einer Seilbahn eine andere Sicht der Dinge als als Auftragnehmer von Seilbahnbetreibern hast.“ – Und im übrigen auch als Rodelbahnhersteller: Brandauer hat schon 17 Einschienenrodelbahnen gebaut: In Abtenau, 1996, seine erste, seine bislang jüngste ist der „Fisser Flitzer“ in Tirol, Baujahr 2005. „Für Doppelmayr haben wir uns entschieden, weil Doppelmayr das Unternehmen war, das unsere Forderungen sowohl hinsichtlich der Qualität als auch des Liefertermins und des Preises am besten erfüllen konnte“. So einfach ist das.

### *Komfort für Trendsportler, Sicherheit auch für Kinder*

Dass es überhaupt zum Bau der Kombibahn kam, ist aber auf ein ganzes Bündel von Marketingüberlegungen zurückzuführen: „Wir können und wollen nicht mit den großen Skigebieten in der näheren und weiteren Umgebung konkurrieren. Daher haben wir uns entschlossen, besonders auf Tagestouristen einzugehen, die ein überschaubares und preiswertes Wintersport- und Feriengebiet bevorzugen: auf Familien mit kleinen Kindern; auf Skifahrer und Snowboarder, denen andere Skigebiete zu überlaufen sind; auf Schülergruppen, Teilnehmer an Betriebsausflügen, Wanderer – kurz, auf Leute, die im Umkreis von 100km zu Hause

sind – also im Großraum Salzburg, Freilassing oder Berchtesgaden, im Pinzgau und im Pongau.

### *Einzigartiges Finanzierungsmodell*

Doch das eigentliche Kunststück war die Finanzierung. Hier zeigte sich das große Organisationstalent des Brandauer Sepp. Dabei war er gar nicht von Anfang an im Boot. Erst hatten die Bergbahnen vergebens versucht, ausreichend Geldgeber aufzutreiben, dann nahm eine Gruppe Abtenauer Wirtschaftstreiber einen neuen Anlauf. Und diese Leute konnte Josef Brandauer schließlich für das Projekt „Karkogelbahn neu“ gewinnen. Gemeinsam entwickelte man ein Finanzierungskonzept, in das private Haushalte, Gewerbebetriebe und Gemeinde eingebunden sind. Und mit enormem persönlichen Einsatz gelang es schließlich, einen großen Teil der Bevölkerung und der Firmen, die Gemeinde, den Raiffeisenverband, die örtliche Raika und das Land Salzburg zum Mitmachen zu bewegen.

### *Die Flexibilität und Schnelligkeit von Doppelmayr ermöglichte die Nutzung von Steuervorteilen*

2003 konnten die Abtenauer das Seilbahnprojekt ausschreiben mit dem Ziel, die – inzwischen nicht mehr aktuelle – steuerwirksame Investitionszuwachsprä-

Technische Daten 8/6 CGD Karkogel	
Höhenunterschied	397 m
Schräge Länge	1346 m
Förderseildurchmesser	45 mm
Antriebsstation	Tal
Umkehrstation	Berg
Kabinenanzahl	18
Sesselanzahl	18
Intervall	12 s
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeit	5,64 min
Förderleistung	1326 P/h

mie (für Investitionen, die das Vorjahr übertreffen) zu nützen. - Doppelmayr begann mit der Produktion, nachdem am 13. April 2004 die Vorvergabe und Ende Oktober der endgültige Auftrag zum Bau gegeben wurde. Nur so war es möglich, den steuerlichen Zeitrahmen einzuhalten. (Dass Doppelmayr schon vor der eigentlichen Vertragsunterzeichnung zu produzieren begann, zeugt wiederum vom großen Vertrauen, das Doppelmayr in das Wort vom Brandauer Sepp hat.) Mit der Montage konnte am 31. Mai begonnen werden; am 8. Dezember, zum Feiertag Mariä Empfängnis, nahm die Bahn ihren Betrieb auf.



*Hat großes Vertrauen in die Zuverlässigkeit von Doppelmayr: Sepp Brandauer, GF Abtenauer Bergbahnen*



*Die Abtenauer Bergbahnen haben große wirtschaftliche Bedeutung für die Gemeinde: 40 Prozent der Wirtschaftsleistung entstehen durch den Tourismus; es gibt über 2700 Gästebetten in Hotels, Pensionen und Privathäusern.*

## Hochregallager in Wolfurt modernisiert

Doppelmayr erneuerte zur Jahreswende 2005/06 das vor 20 Jahren eingerich-

tete Hochregallager für Seilbahnkomponenten und Arbeitsmaterial im Werk Kella, Wolfurt. Das Lager fasst 5000 Euro-Paletten und flache Stellplätze für Schrauben und anderes Kleinmaterial. Die fünf Regalgassen wurden mit zwei neuen kurvengängigen, schienengebundenen Regalbediengeräten (RBG) ausgerüstet. Die Wahl der Lagerplätze erfolgt durch den RBG-Fahrer, die Registrierung durch die Lagerverwaltung. Die Ein- bzw. Auslagerung wird von zwei Förderanlagen ergänzt. Für die Bestückung und Entlee-



*Von der Palettenaufgabe führt ein Rollenband in das Innere des aus Sicherheitsgründen nicht zugänglichen Hochregallagers; dort werden die Paletten vom Regalbediengerät aufgenommen und eingelagert. In der gleichen Weise erfolgt in umgekehrter Richtung die Auslagerung.*



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)

Anlässlich der Weltseilbahntagung in Innsbruck (27. September bis 1. Oktober 2005) besuchten das Nordamerika-Komitee der OITAF Doppelmayr-Wolfurt. Die US-Delegation hatte ihrer Reise den Namen „Heavy Metal“ gegeben. Sie besichtigte zudem die 3-S-Bahn in Kitzbühel sowie weitere Doppelmayr- und Garaventa-Anlagen in Österreich und der Schweiz.