

Juni 2006  
Nr. 169 • 31. Jahrgang

# Wir



Der Doppelmayr-Stand auf der SAM in Grenoble war ausgezeichnet besucht.



## **Funitel mit Riesenrad**

Die Galzig-Bahn in St. Anton am Arlberg, Österreich, wird erneuert S. 2

## **Funifor zur Portavescovo**

In den Dolomiten installierte Doppelmayr eine leistungsfähige Funifor S. 8

## **Noch eine Doppelmayr-Bahn für den Espace Killy**

Doppelmayr installierte in Tignes die dritte Sesselbahn in zwei Jahren S. 10

## **Mehr Sicherheit mit RPD**

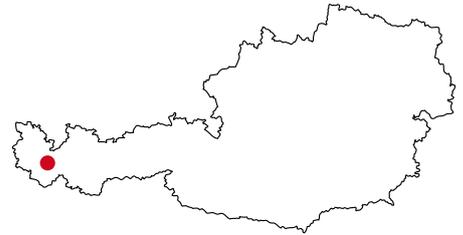
Schäden vermeiden mit dem Rope Position Detection System S. 18

*6-CLD-B Hexenboden mit Sitzheizung  
in Zürs S. 4*

 **Doppelmayr®**

Magazin für  
Kunden und Mitarbeiter

## Neue Funitel für St. Anton



**In St. Anton am Arlberg wird ab Winter 2006 eine Funitel die alte Galzigbahn ablösen. Die neue Galzigbahn ist eine einzigartige technische und architektonische Lösung: Am auffallendsten sind die beiden Riesenräder mit achteinhalb Metern Durchmesser in der Talstation.**

Am Anfang stand die Notwendigkeit der Erneuerung der bewährten aber inzwischen in die Jahre gekommenen Galzig-Pendelbahn<sup>1</sup>. Natürlich sollte die neue Bahn mehr Komfort bieten. Vor allem die zweistöckige Talstation entsprach nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Skifahrer mussten über eine Treppe zur Gondel; ein mitunter mühsames Unterfangen mit Skischuhen.

Um den Skifahrern den Zugang zu erleichtern, dachte man zunächst an eine Rolltreppe. Aber auf den Metallstufen wäre die Rutschgefahr zu groß. Im Lauf der Diskussion mit Geschäftsführer Dkfm. Mario Stedile-Foradori von der Arlberg Bergbahnen AG kam den Doppelmayr-

Leuten die Idee einer Art Paternoster.

---

### **Die Weltneuheit: Riesenrad für eine Gondelbahn**

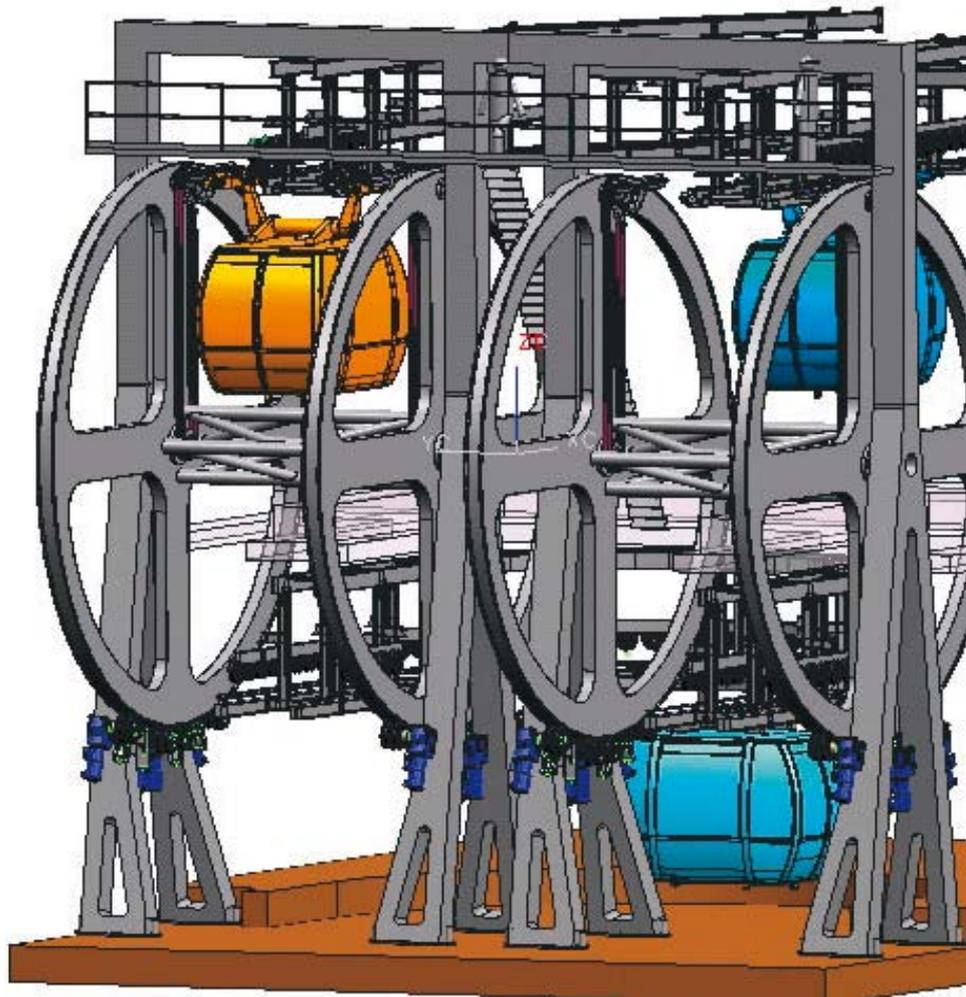
---

Aus dieser Idee wurde schließlich eine Riesenrad-Lösung für eine Gondelbahn: Die Gondeln schweben im Obergeschoß ein, werden über ein Riesenrad nach unten und sodann in sanftem Bogen und mit Kriechgeschwindigkeit durch den Aus- bzw. Einstiegsbereich geführt, anschließend durch ein zweites Riesenrad zur Stationsausfahrt hochgehoben und von dort auf die Strecke gebracht.

Dies war tatsächlich eine zündende Idee: Die Skifahrer gelangen von der Piste ebenerdig in die Gondeln! Der Architekt trug noch mit einem geradezu genialen

---

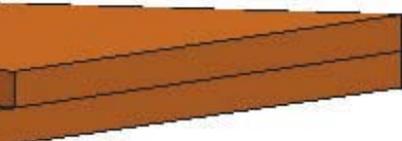
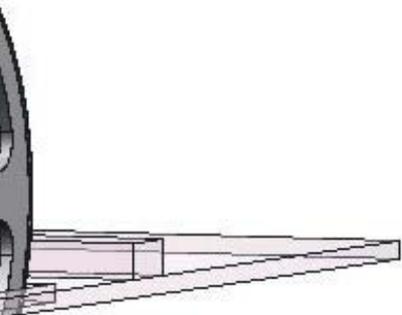
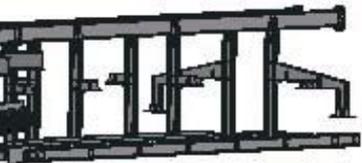
<sup>1</sup> 74 Personen, Baujahr 1937.



Entwurf das Seile zum Aha-Effekt der neuen Bahn bei: Das neue Gebäude ist rundum verglast. Man sieht die Technik von außen und das wundervolle Hochgebirgs Panorama von innen.

Dafür sind einerseits zwar umfangreiche bauliche Veränderungen notwendig, aber andererseits weniger, als man möglicherweise vermuten könnte. So wird die Bergstation – im Gegensatz zur Talstation – nicht komplett abgerissen, wemgleich umfangreiche Adaptierungen vorgenommen werden müssen.

Die alte Galzigbahn wurde erst im Frühjahr 2006, nach dem Ende der Wintersaison, stillgelegt. Ende November soll die neue Galzigbahn als neue Attraktion des Arlbergs in Betrieb gehen.



### Das System Funitel in Kürze

Das besondere Merkmal dieses Systems ist die doppelt gelegte Seilschleife: Ein endloses Seil ergibt vier Seilstränge. Es führen jeweils zwei parallele Seile Richtung Berg und Richtung Tal.

Der Antrieb erfolgt über eine vertikale Seilscheibe (bei der Galzigbahn mit einem Durchmesser von 5,2m). Die zentrale Gewichtsabspannung erfolgt über drei Seilscheiben auf einem gemeinsamen, beweglichen Wagen<sup>1</sup>. Der Transport der Kabinen in den Stationsbogen erfolgt über Reifenförderer auf Hängebahnschienen. Die gesamte Seilbahntechnik ist an den Hallendachbindern befestigt. Es sind daher keine Mittelsteher erforderlich, welche die Fahrgäste behindern würden.

<sup>1</sup> Doppelmayr hat bei anderen Funitels auch schon hydraulische Abspannungen verwendet.

24-Funitel Galzig	
Förderleistung	2.200 P/h
Fahrzeit	9,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrbetriebsmittel	28
Intervall	39,0 s
Schräge Länge	2.542 m
Höhenunterschied	766 m
Antrieb	Berg
Umkehr-Spannstation	Tal

### Zufriedene Kunden – eine Verpflichtung

Die Doppelmayr/Garaventa Gruppe hat Anfang 2006 eine Studie zur Eruiierung der Zufriedenheit Ihrer Kunden in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse liegen nunmehr vor und sie sind ermutigend: Unsere Kunden stellen uns ein sehr gutes Zeugnis aus. Darauf dürfen wir durchaus bisschen stolz sein. Zugleich sehen wir die Ergebnisse aber auch als Herausforderung für die Zukunft, denn die Ansprüche an unsere Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft sind sehr hoch und jeder Kunden soll und darf viel von uns erwarten.

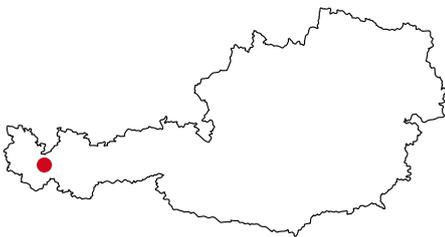
Die rege Beteiligung unserer Kunden an der Umfrage gibt uns die Chance, gezielt an weiteren Verbesserungen zu arbeiten. Es zeigt sich einmal mehr, wie wichtig es ist, auf die Anliegen jedes einzelnen Kunden prompt und sorgfältig einzugehen.

Wir wollen die Besten sein und bleiben. Darauf wird jeder Einzelne von uns seine ganze Kraft richten. Daher sind wir zuversichtlich, unsere Marktführerschaft erfolgreich ausbauen und für die Zukunft absichern zu können.

Michael Doppelmayr

## Komfort am Hexenboden

**Der neue 6er-Bubble Hexenboden mit Sitzheizung ersetzt die beiden 3er-Sessellifte Hexenboden I (fix) und Hexenboden II (kuppelbar). „Damit wurde der Hexenboden an den Qualitätsstandard der anderen Bahnen im Pistenverbund Lech und Zürs<sup>1</sup> angepasst“, betont Josef Moser, Geschäftsvorstand der Ski Zürs AG.**



Mit dem Neubau wurde die Hexenboden-Sesselbahn gründlich umgebaut: Die beiden Sesselbahnen sind nun zu einer Sektion zusammengefasst, die Liftrasse wird neu geführt. Die Bergstation des alten Hexenboden II ist um 15 m, die Talstation des ehemaligen Hexenboden I um 20 m versetzt. Die alten Stationen wurden bis auf die Talstation des alten Hexenboden II abgetragen. Die Bahnbenutzer müssen nun nicht mehr zweimal anstehen, um zur Gipfelstation zu gelangen. (Übrigens gab es schon einmal einen durchgehenden Schlepplift; er war Mitte der 80er Jahre von den beiden 3er-Sesselliften abgelöst worden.)

Die Talstation wurde ins Ortsbild integriert. Sie wächst „wie ein Fels“ aus dem Boden; eine imposante Beton-Stahl-Glas-Komposition, die sich trotzig und elegant zugleich eventuellen Lawinen in den Weg stemmt. – Sie ist in der Tat entsprechend gesichert. Beispielsweise haben alle Öffnungen Lawinenschutztüren.

Im Keller der Talstation befindet sich ein vollautomatischer Sesselbahnhof. Wo früher der Parkplatz für die Liftbediensteten war, wurde eine Tiefgarage mit Verbindung zur Talstation gebaut. Im Bereich des Untergeschosses sind auch Infrastruktureinrichtungen untergebracht, etwa die Müllstation, Servicestätten und Lager für Elektro- und Maschinenbauteile.

### Verlegung des Zürsbaches

Voraussetzung für diese umfassenden Hoch- und Tiefbauarbeiten war die Verlegung des Zürsbaches auf einer Länge von über 100m und die Errichtung einer Zufahrtsbrücke. Zum besseren Hochwasserschutz und aus Gründen des Naturschutzes wurden in den Bachlauf zwei Sohlrampen und ein Biotop eingebaut. Damit die Skifahrer sicher zur Brücke gelangen, die auf die andere Seite der Bundesstraße führt, war der Neubau eines Skiweges notwendig.

Die ehemalige Talstation des abge-



tragenen Hexenboden II wurde in die Beschneiungsanlage integriert. Darin enthalten sind eine Trafostation, eine Druckluft- und Pumpstation sowie ein Depot für Schneigeräte. Die Beschneiungsanlage wurde bis zur Bergstation hochgezogen. Sie ist in das rund 15 Kilometer lange Ringleitungssystem mit den Wasserspeichern Zürsersee und Flexensee eingebunden.

Die Bahn ist mit RPD gesichert. In der Talstation befinden sich Antrieb und Abspannung, auf dem Berg die starre Umlenkung.

6-CLD/B Hexenbodenbahn	
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	5,6 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.569 m
Höhenunterschied	531m
Anzahl Stützen	17
Antrieb	Tal

<sup>1</sup> Im Skigebiet Lech und Zürs gibt es insgesamt 84 Lifte und Bahnen und 260 km Abfahrten.



Die Bergstation ist eine klassische UNI-G-Station. Zusätzlich sind die Skifahrer beim Aussteigen durch eine Windschutzwand aus Glas geschützt. Auf der Stirnseite wurde ein Podest für die Seilkontrolle angebracht; das Stationsdach ist für Servicearbeiten begehbar. Für den Bau wurde eine Materialeisbahn eingerichtet bzw. ein Helikopter eingesetzt..



Die Sitze der Hexenbodenbahn sind beheizt. Im Skigebiet Zürs-Lech haben folgende Sesselbahnen bereits eine Sitzheizung: Schlegelkopf, Kriegerhorn, Steinmähder, Petersboden, Hasensprung und Zürserseebahn.

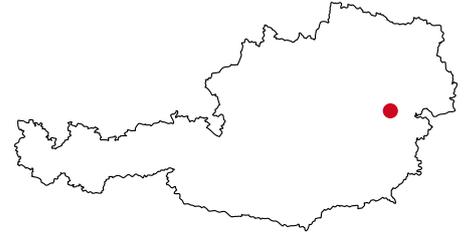


Vorstand Ing. Josef Moser, Ski Zürs AG: Die neue Hexenbodenbahn entspricht vollkommen den hohen Qualitäts- und Komfortansprüchen des Skigebiets Zürs-Lech



Bei der Talstation wurde auf die Optik besonderer Wert gelegt. Sie fügt sich gut ins Ort- und Landschaftsbild ein, ohne ihren Charakter als Funktionsbau zu verleugnen.

# Der Schneeberg-Salamander



**An Wochenenden tummeln sich tausende Wiener in der Schneebergregion. Der Schneeberg ist gut erschlossen: Durch die noch unter Kaiser Franz Joseph gebaute berühmte Zahnradbahn sowie durch die neue Salamander-Sesselbahn.**

Die Fahrt mit der neuen Salamander-Sesselbahn führt vom Ortsteil Losenheim (840m) auf den Faden (1.210m). Der Faden ist der Sattel zwischen Schneeberg und Dürre Leiten; und er ist im Sommer ein idealer Ausgangspunkt für Wanderungen. Vor allem die Gipfelwanderung um den Schneeberg mit Atemberaubender Fernsicht bis nach Wien und tief ins Ungarische gilt als Besonderheit: Man fährt mit der Zahnradbahn hoch bis zur Bergstation Hochschneeberg, wandert dann auf markiertem Weg zur Bergstation der Sesselbahn und schwebt von dort komfortabel zurück zur Talstation. Diese Tour wird durch den Tarifverbund der beiden Bahnen noch attraktiver. Im Winter ist die Zahnradbahn außer Betrieb. Die Sesselbahn hingegen erschließt ein kleines, feines Familienskigebiet, in dem es noch einen Schlepplift und meh-

4-CLD Salamanderseilbahn	
Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	4,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrbetriebsmittel	40
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.112 m
Höhenunterschied	337 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

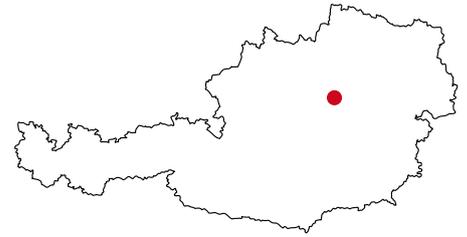
tere Pisten gibt. Die Gäste kommen vorwiegend als Tages- und Wochenendtouristen hauptsächlich aus Wien und dem Wiener Becken, aus Westungarn und der Slowakei.

Die Salamander-Sesselbahn ersetzt einen 1972 errichteten Girak-2er-Sessellift, wobei die Talstation erhalten blieb, die Trassenführung aber geändert und die Bergstation - übrigens die erste UNI-G-Station für eine kuppelbare 4er-Sesselbahn in Niederösterreich - neu angelegt wurde.



*Für die Region ist die Bahn, so der Puchberger Bürgermeister Michael Knabl (links; neben ihm GF Gerhard Stindl von der Schneeberg-Sesselbahn GmbH), ein bedeutsamer Schritt zum weiteren Ausbau des Tourismus. Dafür mussten auf dem Berg Wasserleitungen gebaut werden. Es gibt nämlich oben im Kalksteinmassiv keine Quellen; das Wasser tritt erst am Gebirgsfuß zu Tage, wenn es auf Wasser undurchlässige Schichten trifft. Rechts Martin Wanzenböck, einer der beiden Geschäftsführer der Schneeberg-Sesselbahn GmbH, Eigentümer des Schlepplifts, Geschäftsführender Gemeinderat und Obmann des Tourismusvereins Puchberg sowie Gastwirt vom Forellenhof.*





## Hochkar: Alles von uns

**Das Hochkar ist das größte Skigebiet Niederösterreichs mit knapp 20 km Abfahrten und neun Liften. Sie alle sind von Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa Gruppe. 2005 baute Doppelmayr zwei fix geklemmte 4er-Sesselbahnen, den Almlift und den Häsing.**

Das Hochkar, 150 Kilometer westlich von Wien, wurde Mitte der 60er Jahre als Skigebiet erschlossen: Mit einer neun Kilometer langen Mautstraße, einem Doppelmayr-Schleplift und einem 1er-Sessellift. In den folgenden Jahren wurden neue Anlagen gebaut und veraltete ersetzt. Heute verfügt das Hochkar über knapp 20 km Abfahrten und neun Lifte. 2005 errichtete Doppelmayr zwei Anlagen. Für den Schleplift aus dem Jahr 1965 wurde der neue „Almlift“, ein schneller, komfortabler 4-CLF mit hydraulisch abgespanntem Antrieb gebaut; an Stelle des 1973 errichteten 2er-Sessellifts auf den 1.728 m hohen Häsing entstand der neue 4-CLF mit fixem Talantrieb. Jährlich kommen rund eine viertel Million Skifahrer ins Hochkar-Gebiet. Der Großteil

davon stammt aus Wien und Niederösterreich, etwa ein Drittel aus dem Ausland, insbesondere aus Ungarn. Im Hochkartal selbst gibt es ein Sportheim mit 230 Betten und weitere knapp 200 Betten in Hotels und Privatpensionen, im Hauptort Göstling nochmals etwa 1.000.

Im Sommer ist das Hochkar ein besinnliches Hochtal, in dem nur die Sesselbahn auf den Hochkargipfel (1.808 m) in Betrieb ist. – Das könnte sich ändern. Zwar habe man, so Geschäftsführer Mag. Bernhard Putz, kurzfristig nicht die Ankurbelung des Sommertourismus' im Sinn, doch seien die neuen Doppelmayr-Bahnen so ausgelegt, dass sie sich auch gut in ein Sommer-Konzept einfügen würden.

4-CLF Almlift	
Förderleistung	2.361 P/h
Fahrzeit	3,5 min
Fahrgeschwindigkeit	2,4 m/s
Fahrbetriebsmittel	71
Intervall	6,1 s
Schränge Länge	507 m
Höhenunterschied	106 m
Antrieb	Berg
Umlenkung	Berg

4-CLF Häsing	
Förderleistung	2.378 P/h
Fahrzeit	5,9 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Fahrbetriebsmittel	119
Intervall	6,1 s
Schräge Länge	924 m
Höhenunterschied	249 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

Der 500m lange 4-CLF Almlift mit Kinderschutz bedient eine leichte Piste sowie den Flutlicht-Hang im Funpark.





## Mit der Funifor bequem zur Portavescovo

**Die schnellste Möglichkeit vom traumhaft gelegenen Bergdorf Arabba zur Portavescovo (Bischofstuhl) zu gelangen, ist die neue Funifor von Doppelmayr. Sie ersetzt eine Pendelbahn Baujahr 1971 und erhöht die Förderleistung von 500 auf 800 P/h. Die Funifor Arabba ist die erste CE-konforme Pendelbahn in Italien.**

Das Skigebiet Arabba-Portavescovo reicht von 1.600 auf 2.500m; es zählt mit bis zu 30.000 Durchgängen pro Tag an den Drehkreuzen zu den meist frequentierten im Skikarussell „Superski Dolomiti“. Die Betreibergesellschaft SOFMA (Società Funivie Marmolada Arabba) besitzt insgesamt sieben Aufstiegsanlagen (eine Funifor, zwei DLM, vier CLF). Dem Skifahrer werden damit 20 Kilometer Pisten unmittelbar erschlossen.

### Wahlweise Einzel- oder Pendelbetrieb

Die SOFMA hatte im Wesentlichen aus drei Gründen der Funifor von Doppelmayr gegenüber den Mitbewerbern den Vorzug gegeben: Erstens weil nur relativ geringe Umbauten an und in den Stationen notwendig waren und die alten

Stützenfundamente verwendet werden konnten. Zweitens auf Grund der großen Windstabilität, und drittens wegen der Möglichkeiten eines höchst flexiblen Einsatzes im wahlweisen Einzel- oder Pendelbetrieb. Außerdem hat die innovative Lösung des patentierten Funifor-Konzepts insgesamt beeindruckt.

Die Bauzeit inklusive Demontage der alten Anlage und der Kollaudierungen betrug acht Monate. Die vor zwei Jahren

Funifor Arabba-Portavescovo	
Förderleistung	800 P/h
Fahrzeit	6,8 min
Fahrtgeschwindigkeit	12,0 m/s
Schräge Länge	2.677 m
Höhenunterschied	872 m



Die neue Funifor hat zwei Kabinen für 80 Passagiere und zwei Fachwerkstützen mit 42 m bzw. 18 m Höhe. Das System ist sehr wind- und spurstabil und benötigt keine speziellen Einfahrtsvorrichtungen.

getauschten Tragseile wurden während des Neubaues der Anlage auf zwei Seiltrommeln in der Talstation aufgespult und sodann mit zwei zusätzlichen Tragseilen wieder ausgelegt. Der Einbau der

Antriebe in der Talstation – zuvor die Spannstation – ohne Veränderung der Außenabmessungen der Station war eine technische Meisterleistung. Die Umlenkscheiben in der Bergstation sind aus

Platzgründen schräg angeordnet. Den Höhenunterschied zwischen beladener und leerer Kabine gleichen neue Einfahrtsschuhe aus.

### Das System Funifor in Kürze

Funifor ist eine Doppelseil-Pendelbahn (zweimal Trag- und Zugseil) mit zwei Seilspuren je Kabine. Wie bei einer normalen Pendelbahn fahren die Kabinen auf je einer Spur, doch ist jede Kabine unabhängig von der anderen, weil das Zugseil über der Kabine wieder zurück zur Talstation geleitet wird – und nicht auf der Seilspur der anderen Kabine. Beide Kabinen haben einen eigenen Antrieb. Daher kann eine

Bergebahn entfallen. Das Bergen erfolgt durch Umsteigen von einer Kabine zur anderen. Zu diesem Zweck werden die beiden Kabinen mit einem soliden Bergesteg verbunden.

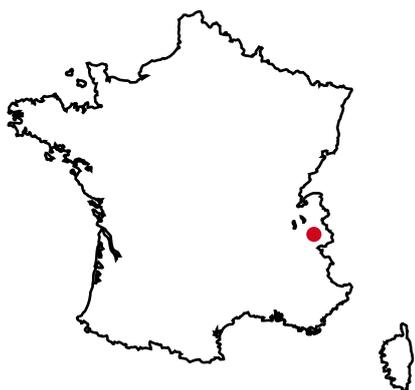
Der Abstand zwischen den beiden Tragseilen ist größer als die Kabinenbreite, was eine sehr hohe Windstabilität zur Folge hat. Die Zugseilschleife ist mit der Kabine über vier horizontal angeordnete Seilscheiben verbunden. Auf Grund des kurzen Gehänges findet man mit kompakten, flachen Stationsbauten das Auslangen.





## 6-CLD in Tichots: Der dritte Streich in zwei Jahren

**Doppelmayr errichtete  
2005 mit der 6-CLD  
Tichots im Skigebiet Val  
d'Isère/Tignes  
die dritte kuppelbare  
6er-Sesselbahn binnen  
zwei Jahren.**



Val d'Isère/Tignes im französischen Département Savoie ist eines der schönsten und größten Skigebiete in den Westalpen: 133 Pisten mit einer Gesamtlänge von 300 Kilometern; von 1.500 Höhenmetern bis in die Gletscherregionen der Dreieinhalbtausender. Es gibt zehn Pendelbahnen, knapp 50 Sesselbahnen und rund 40 Schleplifte.

Tignes besteht aus drei Ortsteilen; davon ist Tignes-le-Lac mit seinen 2.300 Einwohnern auf 2.000m die höchstgelegene Gemeinde Europas.

In Tignes fanden 1989 die 1. Freestyle-Weltmeisterschaften und 1992 die Olympischen Winterspiele (Albertville) statt. In Anerkennung der großartigen Leistungen des berühmten französischen Skirennläufers Jean-Claude Killy, der aus der Region stammt (1968 drei olympische Goldmedaillen - Abfahrt, Riesentorlauf, Slalom), benannte man dieses Skigebiet den „Espace Killy“.

Mit „Tichots“ wird eine der Bergflanken im Skigebiet bezeichnet. Die neue 6-CLD ist ein wichtiger Zubringer vom Parkplatz im Tal in diesen Bereich des Skigebiets. Vor

allem morgens ist eine besonders hohe Förderleistung erforderlich, um möglichst rasch möglichst viele Skifahrer hochzubringen. (Die Anlage ist im Übrigen nur in der Skisaison in Betrieb.)

---

### **Welterster Tangentialeinstieg für eine 6er-Sesselbahn**

---

Um die gewünschte hohe Förderleistung von 3.600 P/h sicher zu stellen, hat Doppelmayr mit dem weltersten „Tangentialeinstieg“ bei einer 6er-Sesselbahn eine hochinteressante Innovation realisiert. Der Sessel kommt schräg, etwa im Winkel von 45°, zum Einstiegsbereich. Zum Einstiegsbereich werden die Passagiere mit einem Förderband gebracht. Die Schranken für das Betreten des Förderbandes öffnen sich zum Ausgleich der Kurvenlänge der Bahnen, welche die Sitze beschreiben, zeitversetzt: Zuerst starten die Passagiere der Innenbahn, zuletzt jene, deren Sitz ganz außen ist. (Das lässt sich gut mit der gestaffelten Startaufstellung von 400-Meter-Läufern in der Leichtathletik vergleichen.) Das Timing ist derart



Bergstation in 2.468 m Seehöhe, Talstation auf 2.107 m (unten) mit großem Parkplatz. Die Bahn ist ein wichtiger Zubringer.

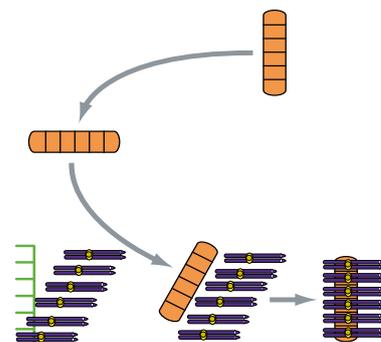
berechnet, dass sich am Ende des Förderbandes alle Passagiere auf gleicher Höhe befinden; sie können nun bequem auf dem Sessel Platz nehmen.

Auf Grund der Schrägstellung des Sessels kann die Folgezeit deutlich verkürzt werden: Würden die Sessel nicht zunächst neben den auf dem Förderband befindlichen Skifahrern geführt und sich nicht erst kurz vor dem Einstiegspunkt hinter die Passagiere schwenken, müsste man den Skifahrern – wie es normalerweise der Fall ist – viel mehr Zeit zum Einsteigen geben. (Doppelmayr ist übrigens weltweit Vorreiter für dieses Einstiegsprinzip: Es wurde erstmals 2002 bei der 8-CLD Les Tommeuses – ebenfalls in Tignes – realisiert. (Diese Bahn hat eine Förderleistung von 4500 P/h.)

Diese Kapazitätserhöhung liegt deutlich über der von den bisherigen französischen Vorschriften gesetzten Grenze von 3.000 P/h. Das machte ein besonderes behördliches Genehmigungsverfahren notwendig; die Zustimmung der Behörde wurde im November erteilt. Der Kunde, Société des Télépheriques de la Grande Motte (STGM), ist seit 15 Jahren Doppelmayr-Kunde. Doppelmayr erhielt den Auftrag für die 6-CLD Tichots im Mai 2005, Ende November ging die Anlage in Betrieb.



6-CLD Tichots	
Förderleistung	3.600 P/h
Fahrzeit	4,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrbetriebsmittel	85
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.169 m
Höhenunterschied	361 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg



Der Tangentialeinstieg synchronisiert die Bewegung der Passagiere und der Sessel. An guten Tagen werden 18.000 Passagiere gezählt.

# Die Blumenbahn fährt nun in Steibis im Allgäu



**Zweimal hat sie bereits beste Dienste geleistet, nun kommt sie ein drittes Mal zum Einsatz: Die Rede ist von der 8er-Gondelbahn, die auf den Gartenschauen BUGA/München und IGA/Rostock in 335 Tagen Millionen von Besuchern beförderte. Sie sorgt jetzt im Skigebiet von Steibis im bayerischen Allgäu für Furore.**

Die Imbergbahn hat die Qualität eines hochwertigen und gleichzeitig preiswerten „Jahreswagens“: Es wurde für etwa 40 Prozent der Komponenten auf Teile der BUGA zurückgegriffen, der Rest ist nagelneu. Neu sind alle Rollenbatterien, das elektronisch per RPD überwachte Seil, Teile der Stationen und E-Technik sowie die OMEGA III LWI-Kabinen, für die ein komfortabel zu bedienender Schleifenbahnhof gebaut wurde.

Mit ein wesentlicher Grund für die Entscheidung zum Kauf dieser Bahn war das Antriebskonzept: Der hochmoderne „Doppelmayr Sector Drive“ (DSD) mit seinem modernen Magnetmotor ist geräuscharm und um sieben Prozent Energie-effizienter als herkömmliche Gleichstrom-Motoren. Eine Abnahme der

8-MGD Imbergbahn	
Förderleistung	1.600 P/h
Fahrzeit	5,1 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrbetriebsmittel	34
Intervall	18,0 s
Schräge Länge	1.230 m
Höhenunterschied	304 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

gesamten Anlage nach CEN garantiert den höchsten derzeit verfügbaren Stand der Technik. Dass die Entscheidung richtig war, bestätigt auch deren hohe Betriebssicherheit. Dazu Thomas Lingg, einer der beiden Geschäftsführer der Imbergbahn & Ski-Arena Steibis: „Wir hatten in der ganzen Wintersaison keinen einzigen Störfall.“

Die neue Imbergbahn ersetzt einen 54 Jahre alten 1er-Sessellift und zwei Schlepplifte. Die Talstation wurde verlegt, damit der Zustieg vom – erheblich vergrößerten – Parkplatz in Steibis aus bequemer wird. Im Funktionsgebäude an der Talstation sind Kassen, Büros, Bergwacht und ein Sportgeschäft untergebracht.

Die zusätzliche Installation eines Doppelmayr-Schleppliftes verbessert die Erschließung der Skiarena und die Verbindung zwischen Imbergbahn und Bärenlochliften. Der neue Fuchskarlift hat eine wichtige Verteilfunktion.

Die Region Oberstaufen ist auch im Sommer ein attraktives Urlaubsgebiet mit ausgedehnten Wanderrouten und vielen Sportmöglichkeiten wie Paragliding, Segeln und Surfen auf dem nahe gelegenen Alpsee, Reiten, Ballonfahren, Bergwandern oder Tennis; es gibt zudem einen 18-Loch-Golfplatz in unmittelbarer Nähe der Talstation der Imbergbahn und zwei weitere Golfplätze im Umkreis von einer halben Autostunde.



*Die Imbergbahn hat eine bewegte Geschichte: Zunächst war sie auf den Gartenschauen IGA Rostock (2003) und BUGA München (2005). Am 10. Oktober, gleich nach der BUGA, begann die Demontage, 14 Tage später die Montage in Steibis. Mitte Dezember 2005 war sie als neuwertige Anlage betriebsbereit.*



## Ski-Boom in der Ukraine

**Doppelmayr installierte neuerlich zwei Sesselbahnen in Bukovel. Die ukrainischen Auftraggeber sind sehr zufrieden. Sie erteilten bereits Folgeaufträge.**

Im Herzen der ukrainischen Karpaten liegt das Skigebiet Bukovel. Es nahm in den letzten Jahren einen enormen Aufschwung. Vor zwei Jahren wurde hier eine kuppelbare 4er-Sesselbahn eröffnet, im vergangenen Winter installierte Doppelmayr zwei fixgeklemmte 4er-Sesselbahnen.

Bukovel ist ein altherwürdiges Sommerferien- und Skigebiet in einer typischen Mittelgebirgszone: Der 1.370m hohe Chorna Kleva ist der höchste Berg. Bukovel selbst liegt in 700 m Höhe.

Seit Anfang 2000 entwickelt sich das einst verschlafene Bergdorf zu einem Ski-Dorado: Als kürzlich Staatspräsident Victor Yushchenko zu einer Besichtigung anreiste, berichtete Oleksandr

Shevchenko, Direktor der Betreiberfirma des Skigebiets Skorzonera, voller Stolz: „Wir werden im Ort bald 30.000 Gäste beherbergen und 9.000 Arbeitsplätze geschaffen haben!“

Die Gäste kommen vorwiegend aus den angrenzenden zentral- und osteuropäischen Ländern. Direktor Shevchenko bezeichnet Bukovel als das erste ukrainische Skigebiet mit erstklassigem Qualitätsniveau; man scheue keinen Vergleich mit dem Westen. Es gibt eine ganze Reihe von Aufstiegshilfen, künstlich beschneibare Pisten und eine ausgezeichnete Hotel- und Restaurant-Infrastruktur. Und es gibt eine klare Vision: Man will in absehbarer Zeit zu den 20 größten Skigebieten der Welt gehören.

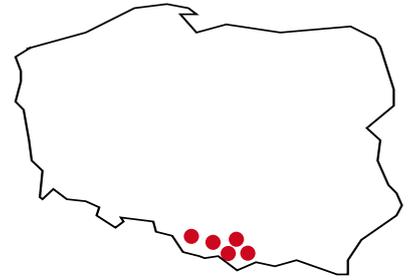
4-CLF Bukovel Lift 12



4-CLF Bukovel Lift 8	
Förderleistung	2.405 P/h
Fahrzeit	5,6 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Fahrbetriebsmittel	114
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	874 m
Höhenunterschied	187 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

4-CLF Bukovel Lift 12	
Förderleistung	2.395 P/h
Fahrzeit	6,6 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Fahrbetriebsmittel	133
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.026 m
Höhenunterschied	227 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

## 5 Doppelmayr-Bahnen in den polnischen Beskiden



**Im polnischen Teil der Beskiden gingen in den letzten Monaten fünf Doppelmayr-Bahnen in Betrieb: Ausdruck des Ski-Booms in Polen und den angrenzenden Ländern Tschechien, Slowakei, Ukraine und Weißrussland. Alle Bahnen sind CEN-konform, ein Umstand, auf den man auch in Polen großen Wert legt.**

In Szczawnica nahm Polskie Koleje Linowe Spółka z o.o zu Weihnachten die 4-CLD Palenica in Betrieb. PKL ist der größte Seilbahnbetreiber Polens mit Pendel- und Standseilbahnen, fixen und kuppelbaren Sesselbahnen und Schleppliften.

### **Erste 4-CLD Polens mit Stationsgaragierung**

Palenica, in Sichtweite der Hohen Tatra, ist ein bekanntes Naherholungsgebiet mit einer Sommerrodelbahn. Als Skigebiet nahm die Region erst vor kurzem einen Aufschwung; sie verfügte allerdings bereits über mehrere Lifte. Die Doppelmayr-Bahn ersetzt eine in die Jahre gekommene Anlage. Da das Gebiet auch für Winterwanderungen bekannt und beliebt ist, ist die Bahn für Wanderer wie Skifahrer konzipiert, mit gesondertem Fußgängereinstieg in der Talstation. Außerdem ist dies die erste kuppelbare 4er-Sesselbahn in Polen mit Stationsgaragierung. Garagiert wird sowohl in der Tal- als auch in der Bergstation.

Doppelmayr lieferte die Bahn schlüsselfertig, einschließlich aller Bauarbeiten wie Abbruch der alten Anlage, Errichtung der Strecken- und Stationsbauten bis hin zur Pflasterung des Vorplatzes, der Stromzuführung, des Trafos etc. Die anderen vier Anlagen montierte Doppelmayr schlüsselfertig aber ohne Bauarbeiten.

4-CLD Palenica	
Förderleistung	2.200 P/h
Fahrzeit	2,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrbetriebsmittel	54
Intervall	6,5 s
Schräge Länge	757 m
Höhenunterschied	263 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

### **2ter Zubringer für Bialka Tatrzenska**

Die 6-CLD Kotelnica ist die zweite Zubringerbahn ins Gebiet Kotelnica Bialzanska in Bialka Tatrzenska; sie wurde mit großer Begeisterung angenommen: Die Zahl der Skifahrer hat sich um 50 Prozent erhöht! Doppelmayr hatte hier bereits 2003 eine 4-CLF gebaut und 2004 bei einer 3-CLF (ebenfalls eine Bahn der Doppelmayr-Gruppe) den Einbau eines Förderbandes vorgenommen.

### **Rytro: Alles neu und sehr modern**

Im Skigebiet von Rytro erschließt ein neuer 4-CLF den Jastrzebska Gora. Die Region soll zügig ausgebaut werden. Schon jetzt hat der Auftraggeber, die Osrodek Narciarsko Rekreacyjny „Rytro“ sp. z o.o., mit dem Lift und der neuen Piste ein modernes Hotel samt Restaurant eingerichtet. Von der Sonnterrasse des Restaurants hat man einen wunderbaren Ausblick auf die Pisten und das Gebirge.

Bevor Osrodek Narciarsko Rekreacyjny „Rytro“ sp. z o.o., auf den Plan trat, gab es nur einen kleinen Übungsschlepplift (der übrigens nach wie vor in Betrieb ist). Um das Gebiet attraktiver zu machen, war nicht nur ein neuer Lift zu bauen, sondern auch eine neue Piste anzulegen. Diese, eine „Rote Piste“, ist mit durchschnittlich 31 % Neigung deutlich anspruchsvoller als es sonst in der Region üblich ist (etwa

6-CLD Kotelnica V	
Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	4,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrbetriebsmittel	77
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	1.284 m
Höhenunterschied	196 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

20 bis 25%). Im Bereich der Talstation quert die Piste in voller Breite einen Fluss, der deswegen auf ca. 200 m unterirdisch geführt wird. Die Piste ist beleuchtet und kann künstlich beschneit werden.

**Zieleniec: Gute Service-Qualität ist wichtiger als momentaner Preisvorteil**

Das malerische 100-Seelen-Dörfchen Zieleniec (Richtung Schlesien) liegt mitten im Skigebiet: Die Hauptstraße wird zu beiden Seiten von nicht weniger als 20 größeren und kleineren Schleppliften gesäumt. Nun soll der Fremdenverkehr energisch angekurbelt werden. Der ganze Ort ist in Aufbruchstimmung. Die Straße – sie ist so schmal, dass in der Hauptsaison morgens eine Einbahnregelung Richtung Zieleniec in Kraft tritt, die abends umgekehrt wird – wird ausgebaut. Es werden neue Hotels errichtet und bestehende renoviert. Ziel des Kunden („Winterpol“) war es, schnellen, zuverlässigen Service zu bekommen. Deshalb wurden Konkurrenzangebote ausgeschlagen.

**Chelm: Stadtnähe als Vorteil**

Die 4-CLF Chelm 1 in Myslenice ist nicht zuletzt wegen ihrer Nähe zu Krakau ausgezeichnet ausgelastet. Sie wurde im März 2006 fertig. Eine neue Kunstschneeanlage stellt den Betrieb auch in schneeärmerer Zeit sicher.

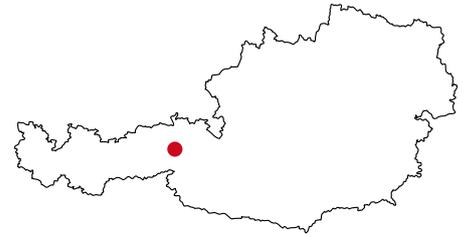


Die polnischen Skigebiete bieten ihren Kunden immer mehr moderne Bahnen und beste Infrastruktur – auch in Bezug auf Pistenpflege, Beschneigung, Hotellerie und Freizeiteinrichtungen. Es gibt zahlreiche Nachtskipisten, so dass viele Bahnen von 9 Uhr morgens bis 22 Uhr in Betrieb sind. Im Bild der neue fixgeklemmte 4er-Sessellift von Rytro.

4-CLF Jastrzebska Gora	
Förderleistung	2.008 P/h
Fahrzeit	4,8 min
Fahrgeschwindigkeit	2,4 m/s
Fahrbetriebsmittel	82
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	694 m
Höhenunterschied	207 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

4-CLF Chelm 1	
Förderleistung	2.392 P/h
Fahrzeit	4,9 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Fahrbetriebsmittel	100
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	771 m
Höhenunterschied	235 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg

4-CLD Zieleniec-Winterpol	
Förderleistung	2.376 P/h
Fahrzeit	4,6 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Fahrbetriebsmittel	93
Intervall	6,1 s
Schräge Länge	720 m
Höhenunterschied	173 m
Antrieb	Tal
Umlenkung	Berg



## Der Hexenmeister

**Walter Eisenmann ist Geschäftsführer der „Berg- und Skilift Hochsöll GmbH & Co KG“ sowie Betreiber und Promoter der Erlebniswelt „Hexenwasser“. „Hexenwasser“ ist eine Erlebniswelt, die den Sommertourismus rund um die Hohe Salve enorm belebt – und die Auslastung der Hochsöll-8er-Gondelbahn entscheidend verbessert.**

Walter Eisenmann war Banker, ehe man ihn 1986 zum Geschäftsführer der Bergbahnen Söll bestellte. Als bald wurden neue Marketing-Aktivitäten zur Belebung des Sommergeschäfts unter dem Motto „Natur und Tradition“ entwickelt. Als Anfang 2000 die 8er-Gondelbahn auf die Hohe Salve installiert war, ergaben sich neue Chancen. Der entscheidende Impuls kam zunächst vom Hochsöller-Wirt. Er regte den Bau eines Kneipp-Beckens an. „Und weil wir Wasser aus unseren Speicherbecken für die Schneegewinnung in Hülle und Fülle haben, lag es nahe, dieses Wasser für eine Erlebnislandschaft zu nutzen.“

### Abseits bekannter Erlebnispfade

Eisenmann konnte kurz darauf einen Land-

### Zahlreiche Auszeichnungen

Das „Hexenwasser“ schlug ein wie ein Gewitterblitz: „Im ersten Sommer hatten wir 40 Prozent mehr Umsatz mit der Bahn, im nächsten nochmals 60 Prozent.“ – Das war 2003, im Jahr des Wassers. Im Jahr auch, als die Sölller für ihr Hexenwasser den Landespreis „Tirol-Touristika“ bekamen, und den Tourismus-Staatspreis des österreichischen Wirtschaftsministeriums. Was sich trefflich vermarkten ließ und 2004 – das Erlebnis-Portfolio war ausgebaut worden – in der Sommersaison neuerlich um 25 Prozent mehr Fahrten zur Folge hatte: 180.000. Heuer haben sich die Sölller das Überspringen der 200.000er-Marke zum Ziel gesetzt. Im Übrigen lassen sich alle Investitionen für das „Hexenwasser“ – bislang rund



GF Walter Eisenmann: „Für mich ist Doppelmayr zuverlässig, kompetent, ehrlich.“



Für viele Bahnbenützer ist ‚Doppelmayr‘ ein positiv besetzter Begriff.

schaftsarchitekten für die Idee der Wasserwelten begeistern, die seit 2002 als „Hexenwasser“ in der Tourismus-Szene für Furore sorgen.

Der Markenname „Hexenwasser“ ist ein Geistesblitz: „Wir mussten die Prospekte drucken. Die Zeit drängte. Da fiel uns die Sage von den zwei Bergbäuerinnen ein, die sich einst mit ihren Besen von einer Talseite zur anderen verständigt haben.“ (Man hatte das als Unwetter erzeugend mißverstanden und die Frauen verurteilt.)



Daher bauen wir nur Doppelmayr-Bahnen.“

700.000 Euro – aus dem Mehrgeschäft finanzieren.

### Blick über den eigenen Tellerrand

Eisenmann schaut über den eigenen Tellerrand hinaus: Auch Bergwanderer, die seine Bahn nicht benutzen, sind willkommen. Immerhin sind es 13 Bahnen, die im Einzugsgebiet des Sölller Skigebietes im Sommer zur Verfügung stehen. Im Winter sind es 93.

---

## **Doppelmayr – der ideale Partner**

---

Doppelmayr ist für Eisenmann der ideale Partner. Er hat daher alle sechs seit 1988 von den Bergbahnen Hochsöll realisierten Bahnen mit Doppelmayr gebaut.

Die bislang letzte war anno 2004 die 6-CLD-B „Hexenöer“. Sie entlastet im Winter die drei umliegenden fix geklemmten Bahnen und erhöht die Auslastung der Pisten. Außerdem verbessert sie die Einbindung der Hohen Salve in die „Skiwelt“ dem „größten zusammenhängenden Skigebiet Österreichs“.

Eisenmann potenziert seine Marketing-Möglichkeiten und die der Region durch Team-Geist: Im Winter klinkt er sich in die Tourismus GmbH Wilder Kaiser-Brixental ein, im Sommer kooperiert er mit der Werbegemeinschaft lifte um die Gunst der Tagesgäste (die 25 Prozent der Kunden der Bergbahnen Söll ausmachen).

---

## **Das Erfolgsprinzip: „Mit der Natur“**

---

Sein Prinzip „Mit, nicht gegen die Natur“ zieht er strikt durch: Nicht nur Komfort- und Frequenzsteigerung hat er beim Bau „seiner“ Bahnen beachtet, sondern auch Natur- und Landschaftsschutz. So wurden bei den neueren Anlagen die Fahrzeug-Garagen – auch für fixe Sesselbahnen – unterirdisch angelegt; die Sessel werden bei den Bahnen, die sommers nicht in Betrieb sind, vom Seil genommen. Die Station der 8er-Gondelbahn auf dem Gipfel der Hohen Salve ist in den Berg gegraben; sie beeinträchtigt das Landschaftsbild nicht.

Seiner Linie zum Sanften Tourismus will Eisenmann weiterhin treu bleiben; auch seiner Vorliebe für technische Spitzenleistungen: Als er 1988 Grünes Licht für den Bau der Hochsöll-Bahn gab, hatte er als erster in Österreich seine Unterschrift unter den Vertrag für eine 8er-Gondelbahn gesetzt. – Und die neue Doppelmayr-Entwicklung unverzüglich in seine Marketing-Strategie integriert.



## Mehr Sicherheit mit RPD

**Das Rope Position Detection System (RPD) – eine patentrechtlich geschützte Entwicklung von Doppelmayr – ist in der Lage, einen Seilverlauf aus der Rille, eine verlorene Rolle oder eine Seilentgleisung über den Fangschuh zu erkennen und den Seilbahnbetrieb rechtzeitig zu verlangsamen oder – wenn nötig – gänzlich zu stoppen.**

Das funktioniert so: Man installiert die etwas mehr als Faust großen RPD-Schalter auf den Stützen. Die Schalter erkennen das Verlaufen des Seiles aus der Mitte der Seilrollen. Zuerst wird die Bahn verlangsamt und – falls das Seil weiter verläuft – abgeschaltet, wenn eine Seilentgleisung stattfindet. Konventionelle Seillageüberwachungssysteme wie die Bruchstababschaltung erkennen die Entgleisung; sie warnen nicht vor einer drohenden Seilentgleisung.

**Weltweit einzigartig: „Fail-safe“-System macht RPD fehlersicher**

Das RPD-System ist weltweit das einzige, elektronische Seillageüberwachungssystem, das fehlersicher ist. Es erkennt von selbst, ob es einwandfrei funktioniert. Dabei führen übliche betriebsbedingte Veränderungen (alterungsbedingte Seildurchmesser-Verringerung, Rollengummiverschleiß, etc.) nicht zur Abschaltung.

### RPD ist robust

- o Temperaturunempfindlich
- o Unempfindlich auf Vereisung
- o Einsetzbar bei hoher Luftfeuchtigkeit (Bereich 15 bis 100%)
- o Unempfindlich gegenüber Sonnenlicht: 1.120 W/m<sup>2</sup>
- o Blitzschutz (getestet im Hochspannungslabor TU-Darmstadt)
- o Schutzart IP67: Feuchtigkeitsdicht auch bei rauen Bedingungen

### Welche Situationen erkennt RPD?

- o Seilverlauf aus der Rille
- o Seilentgleisung über Bordscheibe
- o Seilentgleisung über Fangschuh
- o Seilentgleisung nach innen
- o Blockierte Rolle
- o Unzulässigen Rollengummiverschleiß
- o Verlorene Rolle



Das RPD-System wurde bisher 65mal installiert: bei Sesselbahnen, Einseilumlaufbahnen und Funitel-Anlagen. Mit diesem System können Schäden an Anlagen und in weiterer Folge wirtschaftliche Ausfälle durch Betriebsunterbrechung vorsorglich vermieden werden. Beispiele in der nächsten WIR-Ausgabe.

## Investitionen für optimale Kundenversorgung

**Im letzten halben Jahr hat Doppelmayr im Werk Hohe Brücke in Wolfurt die Produktionskapazitäten ausgeweitet. Ziel ist es, auf Kundenwünsche noch rascher zu reagieren und das große Auftragsvolumen termingerecht zu bewältigen.**

In der „Mechanischen Fertigung“ wurden zuletzt drei große Anlagen aufgestellt. Ein knapp 40m langes Bearbeitungssystem dient der Klein- und Großserien-Fertigung von Kernkomponenten wie Kuppelklemmen, Rollenbatterie-Teilen etc. Es besteht aus vier horizontalen Bearbeitungszentren, einem Palettspeicher und drei externen Be- und Entladestationen. Der Palettspeicher fasst 50 Paletten mit den zu bearbeitenden Teilen. Diese Anlage ist eine Ersatz- und Kapazitätsausweitungsinvestition.

Ein Fahrständer-Fräszentrum mit einem Fahrweg von 16m und umfangreicher

Geräte-Peripherie dient der Herstellung von Rollenbatterieteilen, Seilscheiben-Mittelteilen, RopeCon-Stützenfüßen etc. Es wird durch Zusatzsysteme wie z.B. zwei Teilapparate und einen Rundtisch von 2x2 m ergänzt. Die Auf- und Abspannung der Werkstücke erfolgt in Pendelbearbeitung an drei Stationen.

Ein neues Universalfräszentrum mit Wechseltisch dient der Herstellung von Kettenrädern für Antriebe sowie Rahmenteilen für Funitels, 3S-Bahnen und DCC-Fahrzeuge.

Im Zuschnitt arbeitet ein neuer Brenn- und Bohrroboter; er kann bohren, brennen und fräsen und wird für die Schweißkantenvorbereitung sowie die Anarbeitung von Rahmenrohren benötigt.

Ein zusätzlicher Schweißroboter ist in der Lage Seilscheiben mit einem Durchmesser von bis zu 5 m und fünf Tonnen Gewicht im Stück zu schweißen. Er wird hauptsächlich für die Herstellung von Seilscheiben-Vierteln und Seilscheiben-Mittelteilen sowie für schweißintensive Bauteile wie RopeCon-Stützenköpfe oder RopeCon-Stützenlager eingesetzt.



Universalfräszentrum DMC 200 U mit Wechseltisch



Fahrständer-Fräszentrum SHW Power Speed 5 mit Fahrweg von 16 m.



Brenn-Bohrroboter IGM-IBS für Schweißkantenvorbereitung



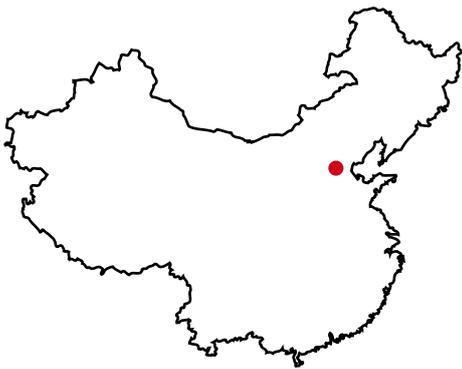
Schweißroboter IGM schweißt bis zu 5t schwere Komponenten.



Die vier verketteten Bearbeitungszentren Makino A81 (rechts im Bild; schwarz lackiert) mit drei Be- und Entladestationen (links; weiß) und Materialrüstplatz (vorne)

## Doppelmayr-Werk bei Peking

**Doppelmayr nahm im März 2006 im Werk Sanhe bei Peking die Produktion von Seilbahnkomponenten auf. Es sind 12 Mitarbeiter fix beschäftigt.**



Bis dahin wurde von der Sanhe Doppelmayr Transport Systems Co. Ltd. (DMS) nicht selbst produziert: DMS führte die Montageüberwachung und Inbetriebnahme von neuen Anlagen durch und war für den After Sales Service zuständig.

### **Alle Sicherheits-relevanten Teile kommen aus Wolfurt**

DMS wurde im Dez. 1995 als 100%ige Tochter von Doppelmayr Seilbahnen GmbH gegründet. Ziel war und ist, in China präsent zu sein und für China Komponenten herzustellen, sobald dies der chinesische Markt erfordert. Das ist nun der Fall. Dazu DMS-Geschäftsführer Ernst Nigg: „Wir werden heute mehr und mehr in diese Situation gedrängt. Einige Typen wie fixgeklemmte Systeme (CLF, Gruppenimpulsbahnen, Schlepplifte) werden nur noch von lokalen Herstellern abgedeckt.“

DMS wurde also nicht gegründet, um auszulagern, sondern um einen Markt zu sichern. Dementsprechend begann DMS

fürs Erste mit der Produktion von Traggerüsten und einfachen Stahlkonstruktionen wie Stützenjoche, Podeste etc. Alle Sicherheits-relevanten und Know-how-intensiven Komponenten werden weiterhin aus Wolfurt geliefert.

### **Factbox**

Das Werk befindet sich in der Yanjiao Economic & Development Zone, Yanjiao/Sanhe 101601, in der Provinz Hebei, ca. 45 km östlich des Stadtzentrums vom Beijing (Tian'anmen) am Stadtrand.

- Grundstücksgröße 6,67 ha
- Hallengröße: 102 m x 60 m = 6.120 m<sup>2</sup>, davon 5.400 m<sup>2</sup> geschlossen + 1.800 m<sup>2</sup> überdacht
- Bürogebäude zweigeschossig, ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Ein Bau dieser Größe war notwendig, um die Enteignung eines Teiles des Grundes zu verhindern. Ein Teil der Bürofläche wird vorerst vermietet.
- Mitarbeiter: fix angestellt 12 plus Freelancer nach Bedarf.

