

Jänner/Februar 2007  
Nr. 171 • 32. Jahrgang

# wir



In Snowbird, Utah, USA, errichtete Doppelmayr CTEC den 2,5 Kilometer langen Peruvian Quad, einen 4-CLD. S. 21



## **Erste Kombibahn Deutschlands in Nesselwang**

Bei dieser Bahn sind erstmals 4er-Sessel mit 8er-Gondeln gemischt. S. 5

## **Flumserberg: erste 8er-Sesselbahn der Schweiz**

Sie hat die höchste Förderleistung einer Sesselbahn in der Schweiz S. 6

## **Immer mehr Seilbahnen in Russland**

Boom auch in den anderen Ländern Osteuropas; ab S. 18

## **CABLE Liner Shuttle für Venedig und Las Vegas**

Leistungsfähige People-Mover-Verbindungen im städtischen Verkehr. S. 22

*Die Galzigbahn von St. Anton am Arlberg setzt neue Maßstäbe. S. 2*

 **Doppelmayr®**

Magazin für  
Kunden und Mitarbeiter

# Galzigbahn, Arlberg Beginn eines neuen Zeitalters



**Die Galzigbahn setzt neuerlich – wie bei ihrer Ersteinweihung 1936 – Maßstäbe für die Zukunft des Seilbahnbaues: Das Funitel-System von Doppelmayr wurde mit der seilbahntechnischen Weltneuheit eines „Riesenrades“ kombiniert.**

Der Entscheidung für eine Funitel lagen im Wesentlichen folgende Überlegungen zu Grunde: Die neue Seilbahn sollte eine hohe Förderleistung haben, sehr windstabil und damit betriebssicher sein und große Spannfelder überwinden.

## Weltneuheit Riesenräder

Unter den in Frage kommenden Systemen wurde die Funitel von Doppelmayr als die beste Lösung bewertet. Dies umso mehr, als Doppelmayr noch eine zusätzliche Forderung erfüllen konnte: „Wir wollten nicht nur etwas technisch Perfektes, sondern vor allem eine revolutionäre Komfortverbesserung für unsere Fahrgäste. Ihnen wird nun – dank der Idee mit den ‚Riesenrädern‘ – ein weltweit einzigartiges Ein- und Ausstiegserlebnis geboten“, versichert Mario Stedile-Foradori, Vorstand der Arlberger Bergbahnen AG.

Die Führung der Fahrzeuge über die neun Meter hohen Riesenräder ist in der Tat die ideale organisatorische Lösung für die Zu- und Abgangsströme. Da die Piste unmittelbar vor dem Stationsgebäude vorbeiführt, musste in die Höhe gebaut werden, um die Skifahrer nicht durch Seilbahnfahrzeuge zu gefährden. Dennoch kann der Fahrgast ebenerdig einsteigen: Die einfahrenden Gondeln werden zunächst von oben über ein Rad nach unten auf Pistenhöhe geführt. Nach dem Einstieg leitet ein anderes Riesenrad die Gondeln nach oben, ehe sie die Station verlassen.

## Transparente Talstation

Die Riesenräder nützte Architekt Georg Driendl für einen architektonischen Leckerbissen.

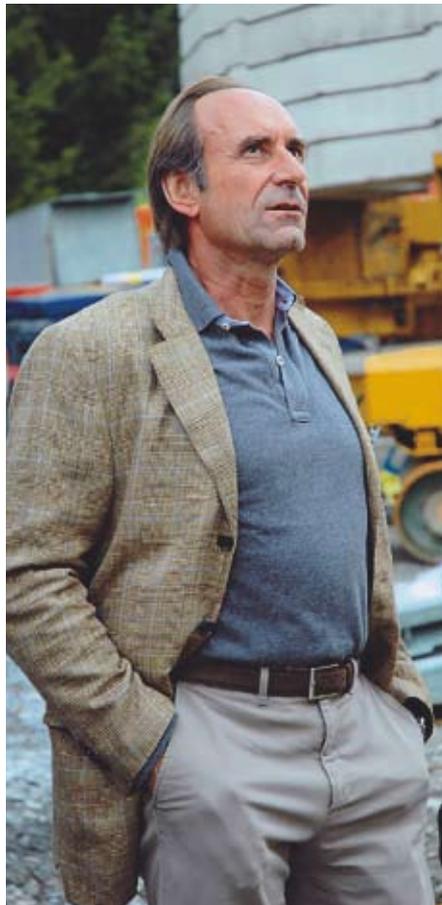
Er schuf als Talstation einen Baukörper, der den Bewegungsablauf sichtbar und neugierig auf das Fahrerlebnis macht. Die Stahl-Glaskonstruktion ist nachts beleuchtet; ihre graziöse Schönheit kommt dann besonders zur Geltung.

Es sind 24-Personen-Kabinen von CWA mit 18 Sitz- und sechs Stehplätzen im Einsatz. Für Instandhaltungsarbeiten steht eine Wartungskabine zur Verfügung; sie hat auf dem Dach eine Arbeitsplattform.

## Nur fünf Monate Bauzeit

Die Bahn wurde in fünf Monaten errichtet. Für die Seilbahntechnik war Doppelmayr zuständig, für die Hoch- und Tiefbauten die ABB. Dkfm. Mario Stedile-Foradori lobt die professionelle Abwicklung der Bahnmontagearbeit und das perfekte Zusammenspiel seiner Mannschaft mit dem Doppelmayr-Team; das ist insbesondere auch der Übersicht und Routine des langjährigen Technischen Leiters der ABB, Hannes Steinlechner, zu verdanken. Die Eröffnungsfeier am 9. Dezember lockte viel Prominenz aus Politik, Wirtschaft und Sport an.

ABB-Vorstand Dkfm. Mario Stedile-Foradori: „Wir haben eine außergewöhnliche Bahn gewollt – und sie auch bekommen.“



### 24-FUN Galzigbahn

Förderleistung	2.200 P/h
Fahrzeit	9,1 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeuge	28
Intervall	39,3 s
Schräge Länge	2.542 m
Höhenunterschied	766 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

# Umsatz- und Ertragswachstum prolongiert

**Weltmarktführung  
bestätigt**

**Die Doppelmayr-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2005/2006 den Umsatz auf 581 Mio. Euro erhöhen und behauptete damit ihre Position als weltweite Nr. 1 im Seilbahnbau ganz klar. Mit 2.223 Mitarbeitern wurden insgesamt 180 Seilbahnprojekte realisiert. Der dabei erwirtschaftete Bilanzgewinn betrug 7,7 Mio. Euro.**

Doppelmayr konnte den Aufschwung des globalen Seilbahnmarktes dank wettbewerbsfähiger Produkte und globaler Präsenz in allen Marktsegmenten nützen. Der größte Umsatzanteil entfiel auf Österreich. In Frankreich Italien und in der Schweiz stieg der Umsatz deutlich. Der nordamerikanische Markt stabilisierte sich auf hohem Niveau. Die Märkte in Ost-, Südost- und Zentraleuropa trugen maßgeblich zum guten Ergebnis bei.

## **Fokus Kundennutzen**

Großes Gewicht wird dem Innovationsmanagement beigemessen. Ziel ist es, durch marktrelevante Innovationen die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens langfristig sicher zu stellen.

## **Hohe Investitionen**

Die Investitionen in Maschinen und Anlagen beliefen sich auf 26 Mio. Euro (Vorjahr 16 Mio. Euro).

## **Zuversicht für das laufende Geschäftsjahr**

Dank permanenter Optimierung der Produktivität bei gleichzeitig erhöhter Flexibilität ist die Doppelmayr-Gruppe gut gerüstet. Die Auftrags- und Auslastungslage im laufenden Geschäftsjahr ist sehr gut, auch die Auftragseingänge für das kommende Geschäftsjahr geben Anlass zu Zuversicht.

Die Doppelmayr/Garaventa-Gruppe hat im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Weltmarktführung eindrucksvoll bestätigt: Neben einer deutlichen Umsatzsteigerung um rund 20% haben wir mit spektakulären Projekten unsere Innovations- und Technologieführerschaft ausgebaut.

Auf Basis dieser Ergebnisse und durch unseren unbedingten Willen, der bestmögliche Partner für unsere Kunden zu sein, dürfen wir mit Zuversicht in die Zukunft blicken.

Doppelmayr/Garaventa hat auch im Jahr 2006 zahlreiche Projekte - von Schleppliften bis zu großen Pendelbahnen - realisiert. Darunter sind so eindrucksvolle Anlagen wie die Funitel Galzigbahn in St. Anton mit den innovativen „Riesenrädern“, die größte Pendelbahn Österreichs im Zillertal, die erste kuppelbare 8er-Sesselbahn in der Schweiz, ein Cable Liner Shuttle für den größten Flughafen Kanadas oder auch zukunftsweisende Transportsysteme für den Materialtransport.

Das alles war und ist nur durch das große Vertrauen unserer Kunden in unsere Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft möglich.

Es ist mir deshalb ein großes Bedürfnis, mich bei unseren Kunden für dieses Vertrauen zu bedanken. Gleichzeitig danke ich allen Mitarbeitern für ihren großartigen Einsatz, ohne den dieser Erfolg nicht möglich wäre.



Michael Doppelmayr



Die Sicherung der „Nachhaltigkeit“ - also die große Zukunftssicherheit von Doppelmayr/Garaventa - wurde auf der Bilanzpressekonferenz deutlich. Im Bild die Vorstände Hanno Ulmer und Michael Doppelmayr (rechts).

	2005/06	2004/05
Umsatz Mio. EUR	581,4	489,7
Gewinn Mio. EUR	7,7	4,6
Mitarbeiter		
Gruppe	2.223	2.099
Österreich	965	926



# Größte Pendelbahn Österreichs

In Mayrhofen im Tiroler Zillertal wurde am 9. Dezember 2006 die größte Pendelbahn Österreichs, die Ahornbahn, eröffnet. Sie hat 160-Personen-Kabinen und ist drei Kilometer lang.

Betriebsleiter  
Hannes Condin:  
Die Bahn passt  
perfekt. Doppelmayr  
hat ganze Arbeit  
geleistet.



*Komfortable Kabinen: Die Grundfläche der Ahornbahn-Kabine ist mit 38,4 m<sup>2</sup> sensationell; damit stehen jedem Passagier 0,24 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Die Bahn ist sowohl eine Zubringerbahn als auch eine Beschäftigungsbahn.*

Der Auftraggeber, die Mayrhofner Bergbahnen, organisierte die Bauarbeiten. Doppelmayr/Garaventa war für die Seilbahntechnik (inklusive Steuerung) verantwortlich.

## Größter Seilzug Europas

Zugseil, Gegenseil und Tragseile wiegen insgesamt 415t. Die Tragseile haben einen Durchmesser von 70mm, das Zugseil ist 47mm dick. Die (horizontale) Seilspannkraft beträgt 178t pro Tragseil, das macht auf der Bergstation insgesamt mehr als 700t aus; um so viel Gewicht ziehen zu können, würde man mindestens zehn moderne E-Loks brauchen. Eine derart schwere Pendelbahn wurde in Europa noch nie gebaut. Für den Seilzug brauchte es spezielles Gerät: Die schwerste im Doppelmayr/Garaventa-Konzern verfügbare Seilzugmaschine wurde extra dafür verstärkt.

## Doppelmayr genießt hohes Ansehen

Doppelmayr genießt im Skigebiet Mayrhofen großes Ansehen. Nicht nur, dass alle Bahnen – und davon gibt es mehr als 40 – von Doppelmayr sind, haben auch die Nachbarn im Skiort Penken mit der „150er Tux“, einer Pendelbahn von Doppelmayr (Baujahr 2001), beste Erfahrungen gemacht. Die Bahn verbindet die beiden Skigebiete.

Hannes Condin, seit 20 Jahren Mitarbeiter der Ahornbahn, lobt die Effizienz und Professionalität des Doppelmayr/Garaventa-Teams beim Bau der neuen Ahornbahn: Sowohl die Ingenieure als auch die Monteure mit dem Schweizer Chefmonteur Alfred von Känel hätten „herausragend“ gearbeitet. – Kein Wunder, Doppelmayr/Garaventa hat viele Jahre Erfahrung mit schweren Seilbahnen. Da hatte man auch diese Bahn der Superlative im Griff.

### 160-ATW Ahornbahn

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	6,7 min
Fahrgeschwindigkeit	10,0m/s
Kabinen	2
Intervall	8,0 min
Schräge Länge	3.045 m
Höhenunterschied	1.300 m
Stützen	2
Antrieb	Berg
Zugseilspannung	Tal
Tragseile fest verankert	Tal + Berg



# Erste Kombibahn Deutschlands

**In Nesselwang im bayrischen Allgäu baute Doppelmayr eine bemerkenswerte Kombibahn: Sie ist weltweit die erste, bei der 4er-Sessel und 8er-Gondeln gemischt werden; und sie ist die erste Kombibahn Deutschlands.**



Der Kabelgraben wurde geplüft. Diese Verlegungsmethode hat mehrere Vorteile. Erstens kommt es nur zu geringen Flurbeeinträchtigungen: In einem Arbeitsgang wird der Graben aufgeschnitten, die Kabel verlegt, der Graben zugeschüttet und planiert. Zweitens konnte die Erstellungszeit auf ein Fünftel gegenüber herkömmlichen Methoden verkürzt werden. Drittens ist diese Methode kostengünstig.

Die Alpspitzbahn/Nesselwang liegt im Einzugsbereich großer Städte und ist dementsprechend gut ausgelastet. Die Bahn wurde Mitte Dezember eröffnet.



Geschäftsführer Franz Erhart: „Doppelmayr hat mich schon in der Planungsphase begeistert.“

che die Fahrzeuge zum integrierten Revisionspodest geschoben werden können. Es gibt zwei getrennte Zugänge. Skifahrer, die die Skier nicht abschnallen wollen, bevorzugen die Sessel; ein zweiter Weg führt zu den Gondeln.

## Rundum zufrieden

Im Jahr zählt die Alpspitzbahn GmbH & Co. KG, Betreiberin des Skigebietes, rund 1,5 Mio. Durchgänge durch die Drehkreuze; 80 Prozent davon im Winter. Die neue 4/8-CGD ist sowohl Zubringer als auch Wiederholungsbahn. Die Fahrzeuge werden in der Station auf einem seitlichen Abstellgleis garagiert. Die Bestückung ist flexibel: Man könnte im Handumdrehen nur Sessel oder nur Gondeln in beliebigen Abständen auf die Reise schicken. Gemäß der dem Projekt zu Grunde liegenden Studie entschied man sich fürs Erste für ein Mischungsverhältnis von 3:1 Sesseln:Gondeln. Das Dach der Talstation wurde nach hinten verlängert, so dass mittels einer Wei-

Geschäftsführer Franz Erhart betont, dass Doppelmayr „ein Gesamtpaket mit gutem Preis-Leistungsverhältnis anbot“. Doch habe ihn vor allem die ausgezeichnete Beratung im Vorfeld der Entscheidungsfindung überzeugt.“

Dieses „gute Gefühl“ habe sich bei der Ausführung des Projekts bestätigt. Doppelmayr sei außerordentlich engagiert zu Werke gegangen, habe seinen Part – die Seilbahn- und Steuerungstechnik – bestens erfüllt. Er selbst habe die Oberbauleitung für die Erd-, Beton- und Kabelverlegungsarbeiten gehabt. Das Zusammenspiel mit Doppelmayr sei perfekt gewesen.

### 4/8-CGD Alpspitzbahn

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	5,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel/Gondeln	30/10
Intervall	15,0 s
Schräge Länge	1.256 m
Höhenunterschied	282 m
Stützen	12
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



## Erste 8er-Sesselbahn der Schweiz

**Die Prodkammbahnen Flumserberg AG nahm die erste 8er-Sesselbahn der Schweiz, den „Prodkamm-Achter“ in Betrieb. Diese Anlage hat mit 4.000 P/h die höchste Förderleistung einer Sesselbahn in der Schweiz.**



Die Bahn ersetzt zwei veraltete Sessellifte: Einen 4er, der gleich nach Schluss der Wintersaison abgebrochen wurde, und einen 2er. Mit dem Abbruch des 2er-Sessellifts wartete man bis Anfang August, denn der Flumserberg ist nicht nur das größte Schneesportgebiet der Ostschweiz, sondern auch ein beliebtes Wandergebiet. Das wollte man so lang wie möglich ausnützen.

Die Bauarbeiten der neuen Hochleistungs-Sesselbahn gingen zügig voran. Sie konnten termingerecht im Spätherbst abgeschlossen werden. Die Eröffnungsfest fand am 25. November 2006 statt. Die neue Anlage nützt im Wesentlichen die Trassen der beiden abgebrochenen Anlagen; dadurch ließ sich viel Pistenfläche gewinnen. Jeder zweite der insgesamt 104 Sessel ist mit einer Wetzschutthaube ausgerüstet. Die Garagierung der Sessel erfolgt in

einem platzsparenden Stichgleis-Bahnhof bei der Talstation; es werden je zwei Reihen Sessel mit und ohne Hauben abgestellt. Die Mischung von Hauben- und Nichthauben-Sesseln beim Ausgaragieren sowie der Bestückungsgrad erfolgen automatisch; es kann je nach Bedarf frei gewählt werden.

Die UNI-G-Station hat eine Standardabdeckung, das Garagierungsgebäude eine Holzfassade. Dadurch passt die Talstation optisch ausgezeichnet zur benachbarten Bergstation des Prodkamm-Express'.

Der Antrieb in der Bergstation ist als Brückenantrieb konstruiert. Mit dem GPW 330 kam das größte für einen Brückenantrieb einsetzbare Getriebe zum Einsatz. Damit nach Betriebsaufnahme möglichst wenige Seilkürzungen erforderlich sind, wurde das kompaktierte 56-mm-Seil mit einer Fullplast-Seele geliefert.



Erste 8er-Sesselbahn der Schweiz im Skigebiet Flumserberg. Flumserberg ist eines der am frühesten befahrbaren Nichtgletscher-Skigebiete der Schweiz. 16 Bahnen erschließen 65 Pisten-Kilometer.

Die Bergbahnen Flumserberg AG (BBF) wurde im Jahr 2001 als Betriebsgesellschaft für die Partnerunternehmen Prodkammbahnen Flumserberg AG und Maschgenkammbahnen Flumserberg AG gegründet. Zur Gruppe der Bergbahnen Flumserberg AG gehören neben 14 Bahnen vier Restaurants und das Hotel Cristal auf Tannenboden. Im Winter beschäftigt die BBF rund 200 Mitarbeiter; im Sommer sind es 100, davon 40 in der Gastronomie. Die BBF ist einer der größten Arbeitgeber in der Region. Warum entschieden sich die Prodkammbahnen für Garaventa? Für Roger Schlegel, Technischer Geschäftsführer der Bergbahnen Flumserberg AG, sprachen in erster Linie folgende Gründe für Garaventa:

- Das überzeugende technische Konzept
- Erfahrung und Kompetenz

- fachkundiger Service sowie die Nachhaltigkeit von Garaventa
- Außerdem schätzen die Betriebsleiter die unbürokratische Abwicklung ihrer Anliegen in den nahe gelegenen Garaventa-Standorten Goldau und Schwanden.

#### 8-CLD Prodkammbahn

Förderleistung	4.000 P/h
Fahrzeit	6,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	104
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	1.726 m
Höhenunterschied	369 m
Stützen	17
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Roger Schlegel, Technischer Geschäftsführer der Bergbahnen Flumserberg AG, nennt die erwiesene technische Kompetenz sowie den zuverlässigen Service als wichtige Argumente für den Entschluss, eine Garaventa-Bahn zu ordern.



Die neue K2 führt auf 2.510 m. Sie ist die höchstgelegene Gondelbahn Südtirols. Bei der K2 wurden erstmals die neuen Omega IV-LWI-Gondeln von CWA eingesetzt. In die Talstation ist ein Bahnhof integriert.

## Neues Skiareal im Ahrntal

**Das Ahrntal in den Zillertaler Alpen ist das nördlichste Skigebiet Südtirols. Dort wurde mit der neuen 8er-Gondelbahn „K2“ der obere Teil des Klausbergs neu erschlossen.**

Gleichzeitig werden zwei neue Pisten angelegt; die eine war bereits mit der Eröffnung vor Weihnachten 2006 benutzbar, die zweite wird 2007 fertig gestellt. Damit ist ein vorläufiger Schlusspunkt in den Bestrebungen zur Erweiterung des Skigebiets Klausberg gesetzt – und zur Sicherung der Erwerbsgrundlagen der überwiegend bäuerlichen Bevölkerung.

---

### Wichtige Erwerbsgrundlage

---

Denn die Bauern von „Klein Klausen“ – der Winter-Name „Skiarena Klausberg“

wurde von Marketing-Strategen erfunden – hatten in der kalten Jahreszeit so wenig Arbeit, dass sie sich nach Deutschland als Holzarbeiter verdingen mussten. Das änderte sich mit der Einrichtung des Skigebietes Anfang der 1970er Jahre. Heute finden knapp 200 Talbewohner, bei der Bahn, der Skischule und in der Gastronomie Arbeit. Die Seilbahngesellschaft selbst beschäftigt im Winter 47 Mitarbeiter, im Sommer 15 – im Büro, als Liftpersonal (die 6-MGD Klausberg ist ganzjährig in Betrieb) und als Bauarbeiter.



Foto: Othmar Reiderlechner



98 Prozent der 170 Aktionäre sind Einheimische, die übrigen Urlaubsgäste.

Dass das Skigebiet erweitert wurde, war hoch an der Zeit: Das Ahrntal wies pro Hektar Pistenfläche die höchste Skifahrerdichte Südtirols auf; die Frequenz war an Spitzentagen enorm, der Erholungswert sank. Durch die beiden neuen Pisten erhöht sich die Pistenfläche um 40 Prozent. Jetzt ist alles wieder im Lot.

### **Bau und Montage durch den Bauherrn**

Dank seiner fähigen und hochmotivierten Mannschaft ist Geschäftsführer Walter Fischer auch in der Lage, bei allen Anlagen Revisionsarbeiten, Reparaturen und Bauarbeiten in Eigenregie durchzuführen. Das trifft natürlich auch auf die K2 zu: Seine Mitarbeiter führten sämtliche Streckenbauarbeiten, die seilbahntechnische Montage sowie den Seilzug durch und legten kräftig Hand an bei den Hoch- und Tiefbauarbeiten. Doppelmayr-Italia stellte bei Bedarf Techniker und unterstützte den Einbau der E-Technik.

### **Seit 30 Jahren Doppelmayr**

Die Skiarena Klausberg hat ausschließlich Bahnen von Doppelmayr. Walter Fischer begründet das mit dem großen Vertrauen, welches sich Doppelmayr durch Kompetenz in Beratung und Teamwork erworben hat.

Den Grundstein legte Artur Doppelmayr ganz am Anfang der Klausberger Erfolgsstory. Walter Fischer erinnert sich: Als die Klein-Klausner ein Offert für einen überlangen, von einem Konkurrenzunternehmen bereits angebotenen, Sessellift baten, weigerte er sich, diesen so zu

bauen. Die Anlage, warnte er, sei viel zu lang, noch dazu in windausgesetzter Lage. Er bot Alternativen an. AD's Argumente überzeugten, Doppelmayr bekam den Zuschlag. Die Doppelmayr-Variante schlug derart ein, dass das Ahrntal in kurzer Zeit zu einem der beliebtesten Skigebiete in Südtirol aufstieg.

Das Vertrauen in Doppelmayr wurde immer fester. „Aber wir ruhen uns nicht auf den Lorbeeren der Vergangenheit aus“, betont der für das Ahrntal hauptverantwortliche Doppelmayr-Verkäufer, Thomas Pichler. „Wir bemühen uns Tag für Tag, dieses Vertrauen zu rechtfertigen.“



Verwaltungsratspräsident Johann Steger (rechts) und Vizepräsident Franz Mairhofer (links): „Doppelmayr ist seit 35 Jahren für uns ein ausgezeichnete Partner.“

### **K2 erschließt ein traumhaftes Berggebiet**

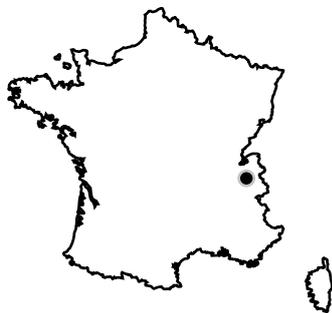
Schon 1979 liebäugelten die Klein-Klausner mit der Erschließung der landschaftlich besonders reizvollen oberen Bergregion, doch fehlte es dafür an Geld. In den 80er Jahren blockierten Umweltschutzdiskussionen eine Bahn zum Klaussee, doch allmählich fand die Notwendigkeit eines behutsamen Ausbaues breite Anerkennung in der Bevölkerung. – Das war ausschlaggebend, denn die Klausner Bergbahn AG ist im Tal fest verwurzelt:

#### **8-MGD Klaussee 2**

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	4,6 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	53
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.647 m
Höhenunterschied	586 m
Stützen	14
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

# 10er-Gondelbahn Val Cenis: Kurz, zweckmäßig, preiswert

**Val Cenis, 130 km von Albertville entfernt, ist der bedeutendste Wintersportort in der Haute Maurienne. In diesem Skigebiet läuft seit einem Jahr die 10er-Gondelbahn Val Cenis le Haut. Sie ist mit nur 650 m relativ kurz – und hat doch einige bemerkenswerte Besonderheiten.**



Zunächst einmal erhebt sich die Frage, warum man für eine so kurze Strecke eine Gondelbahn baute. Die Antwort ist schnell gegeben: Es geht darum, die Skifahrer – darunter viele Kinder und Anfänger – zügig zum oberen Teil des Gebietes zu befördern, wo das Skifahren stattfindet. Sie müssen dabei gleich im Bereich der Talstation einen Fluss überqueren. Die Gondeln sind für Kinder (und besorgte Eltern) sowie Anfänger eine perfekte Transportlösung.

---

### ***Kostengünstige Weltneuheit***

---

Eine weitere interessante Besonderheit sind die Klemmen: Die 10er-Gondeln wurden mit einer einzigen kuppelbaren Klemme ausgerüstet. Die Verwendung einer Standard-Einzel-Klemme (und des entsprechenden Standard-Gehänges) für eine 10er-Gondel war – nicht nur in Frankreich, sondern auch weltweit – eine Neuheit. Bis anhin hatte Doppelmayr nur Gondeln mit maximal acht Plätzen mit Einzelklemmen ausgerüstet. Bei größeren Gondeln setzte man zwei Klemmvorrichtungen ein. Diese Klemmen werden mittels Klemmenkasten verbunden, was das System insgesamt erheblich aufwändiger macht, und zwar sowohl hinsichtlich der Investition als auch der laufenden Kosten.

---

### ***Intelligente Anpassung an das Grundstück***

---

Da das zur Verfügung stehende Grundstück relativ klein war, wurde eine UNI-G-Station der Ausführung „L“ und nicht „XL“ gewählt, wie man zunächst vermuten würde. Die Version L ist um 3,20 m kürzer. Allerdings musste die Fahrgeschwindigkeit auf 5,00 m/s begrenzt werden. Um dennoch ausreichend Förderkapazitäten zu erhalten, werden mehr Gondeln eingesetzt.

Trotz der Verkürzung der Stationen reicht deren Länge noch aus, um alle 26 Gon-



deln bei Betriebsstillstand in der Station zu parken. Die Reifenförderer sind mittels Hydrauliksystem anhebbar, die Gondeln können sodann von Hand eng aneinander geschoben werden. Morgens erfolgt die Abstandsregulierung der Gondeln automatisch.

---

### ***Mit Doppelmayr gut gefahren ...***

---

„Wir hatten schon 2003 eine 6-CLD von Doppelmayr gebaut und sind damit vollkommen zufrieden“, versichert Monsieur Daniel Touffait, Generaldirektor des Ski-



Weltneuheit: 10er-Gondel mit Standard-Einzelklemme: preiswert, sicher, problemlos

gebietes Val Cenis und als solcher auch einer der Hauptverantwortlichen für die neue Bahn. Daher sei es nur verständlich, dass man den Auftrag für die neue Bahn abermals an Doppelmayr vergeben habe. Zudem nennt GD Touffait zwei weitere Gründe, die die Entscheidungsfindung beeinflusst haben: Die Nähe zum Standort von Doppelmayr-Frankreich; Modane, wo ein Kundendienst und Ersatzteilelager eingerichtet ist, ist nur 20 Autominuten entfernt. Und die „ganz außergewöhnliche“ Unterstützung von Doppelmayr-Frankreich bei der Inbetrieb-

nahme, „was eine große Erleichterung für uns darstellt“. Außerdem höre die ganze Mannschaft von Doppelmayr immer dem Kunden zu, wenn dieser ein Anliegen formuliere. „La rigueur germanique“ – die germanische Sorgfalt von Doppelmayr – sei eben vorbildlich.



Mit Doppelmayr mehr als zufrieden: Daniel Touffait, Direktor des Skigebiets Val Cenis

#### 10-MGD Val Cenis

Förderleistung	2,400 P/h
Fahrzeit	3,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	26
Intervall	15,0 s
Schräge Länge	640 m
Höhenunterschied	142 m
Stützen	5
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

# Größter Einzelauftrag in Norwegen realisiert

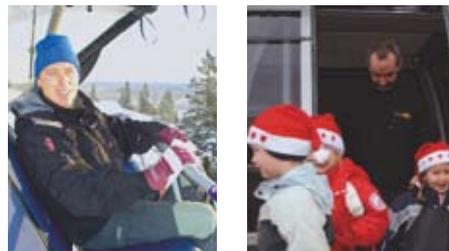
**Im Dezember 2006 ging die 8er-Gondelbahn NY Heis Gondola in Hafjell in Betrieb. Es ist dies der größte Einzelauftrag Doppelmayrs in Norwegen.**



In Norwegen trat Doppelmayr bei den jüngsten Projekten in Hafjell (2006) und Skeikampen (2005) als Generalunternehmer auf; lediglich für die Stationsbauwerke und die Bedienungsgebäude zeichneten die Kunden verantwortlich.

## **Einseitige Mittelstation für die 8-MGD im Alpinsenter Hafjell**

Das „Alpinsenter Hafjell“, Veranstaltungsort der Alpinbewerbe der Winterolympiade 1994, ist der „Hausberg“ von Lillehammer. Das Gebiet liegt an der E6, einer Hauptverkehrsader in diesem Teil Norwegens. Die neue Gondelbahn



Alex Cimarolli (links), Geschäftsführer und Betriebsleiter im Skigebiet Skeiheisen: „Doppelmayr bietet uns mit Sicherheit das beste Preis-Leistungsverhältnis.“ Rechts: Geir Ø. Olsen, Geschäftsführer im Alpinsenter Hafjell: Doppelmayr legte das beste Angebot.

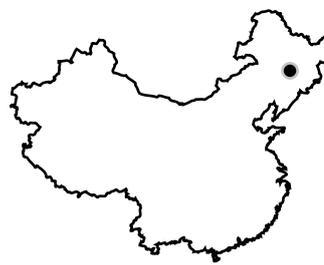
hat eine einseitige Mittelstation, wo im Winter Skifahrer zusteigen können. Im Sommer ist sie geschlossen; die Gäste werden dann ohne Halt zur Bergstation gebracht. Die Bahn hat einen Unterflurantrieb in der Berg- und einen Kellerbahnhof bei der Talstation.

## **Ischgl als Vorbild für Skeikampen**

Für die 8er-Sesselbahn Ole Expressheisen (mit Bubbles) lieferte Doppelmayr in diesem Jahr noch zehn Sturmsessel. Die Bahn gehört zum knapp 40 Kilometer nordwestlich von Lillehammer gelegenen Skigebiet Skeikampen. Für die Anschaffung der Sturmsessel war das Skigebiet Ischgl (Tirol) Vorbild. Im Sommer wird nur mit den Sturmsesseln gefahren. Diese wurden zusätzlich mit Halterungen für zwei Mountainbikes bestückt, eine Zusatzausrüstung, die – so Geschäftsführer und Betriebsleiter Alex Cimarolli – sehr stark genützt wird. Außerdem bestärkt sie ihn in der Gewissheit, mit Doppelmayr den „bestmöglichen“ Partner gewählt zu haben.

Expressheisen hat einen Kellerbahnhof. Der Bahnhof forderte insofern große Flexibilität und schnelle Reaktion auch von Doppelmayr, als während des Baues wegen des Einspruchs eines Nachbarn von

	<b>8-MGD NY Heis Gondola</b>	<b>8-CLD-B Ole Expressheisen</b>	<b>4-CLF Skeiheisen</b>
Förderleistung	1.800/ 2.800 P/h	2.000/ 3.200 P/h	1.323/ 1.809 P/h
Fahrzeit	8,9 min	4,9 min	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s	5,0 m/s	2,3 m/s
Fahrbetriebsmittel	64/99 + 10	41/65	55/76
Intervall	16,0/10,3 s	14,4/9,0 s	7,9 s
Schräge Länge	2.528 m	1.315 m	683m
Höhenunterschied	586 m	332 m	138 m
Stützen	19	13	9
Antrieb	Berg	Berg	Tal
Abspannung	Tal	Tal	Tal



## China: Interesse am Skisport wächst

der üblichen ebenerdigen Betongarage auf eine unterirdische Unterbringung umdisponiert werden musste.

In beiden Skigebieten laufen nur Doppelmayr-Lifte: In Hafjell sind es 14, in Skeiheisen zehn. Zum Skigebiet Skeikampen gehört noch eine umfassende Infrastruktur, darunter der Skiverleih sowie Hotels und Gästehäuser mit insgesamt 1000 Betten. In beiden Skigebieten gibt es eine sehr hohe Anzahl von – sehr komfortablen – Privat„Hütten“; in Skeikampen sind es nahezu 600. Hafjell beschäftigt im Winter 40 und im Sommer 25 Mitarbeiter, Skeikampen 45 bzw. 16.

**In China weiß man hohe Qualität, zuverlässigen Service und ein faires Preis-Leistungsverhältnis zu schätzen. – Kein Wunder, dass 2006 alle Aufträge für Seilbahnen, die an ausländische Hersteller vergeben wurden, Doppelmayr realisiert hat.**

Doppelmayr realisiert derzeit Projekte, die für ganz China von Bedeutung sind. Es handelt sich um zwei Bahnen in Baidahu in der Provinz Jilin, 1.300 Kilometer nördlich von Peking, Austragungsort der Asiatischen Winterspiele 2007.

Baidahu ist eines der beiden größten Skigebiete Chinas. Hier errichtete Doppelmayr eine kuppelbare 6er-Gondelbahn sowie eine kuppelbare 4er-Sesselbahn; es ist dies der erste kuppelbahre Sessellift in einem chinesischen Skigebiet.

Ernst Nigg, Geschäftsführer von Doppelmayr-China, beschreibt Art und Stellenwert des Skifahrens in China so: „Das Skifahren in China lässt sich noch nicht ganz mit der uns vertrauten Ausübung des Sports vergleichen. Die Masse der chinesischen Skifahrer kann sich nur am Wochenende dem Skisport widmen. Dazu gehört aber nicht nur Skifahren. Meist wird damit ein Familienausflug verbunden – mit gutem Essen und Fotos im Schnee, oft mit geliehener Ausrüstung. Die Anreise erfolgt mit dem PKW oder auch mit Bussen.“

---

### **Andere Skigewohnheiten als im Westen**

---

Die Skibegeisterung ist groß. Daher wird die – inzwischen bereits sehr beträchtliche – Zahl an Skifahrern weiterhin steigen, trotz des Handikaps weiter Anreisen und kurzer Urlaube. „Der Urlaub, wenn überhaupt verfügbar, muss naturgemäß für viele Tätigkeiten genützt werden; da bleibt für Skifahren häufig wenig Zeit. Dazu kommt, dass die größeren Skigebiete von den Ballungszentren zu weit entfernt sind, um am Wochenende dorthin zu fahren. Auch ist die Infrastruktur erst im Aufbau begriffen.“ Aber je besser diese werde, umso mehr Skifahrer würden angezogen. Jedenfalls nimmt die Zahl der Skifahrer, die den ganzen Tag sportlich nützen, zu. Die Asiatischen Winterspiele tragen mit Sicherheit zur Verstärkung dieses Trends bei.



*Die 8-CLD/B Ole Expressseisen hat auch – haubenlose – Sturmsessel. Sie können bis zu einer Windgeschwindigkeit von 100 km/h benützt werden. Bei starkem Wind tauscht man die Haubensessel gegen die Sturmsessel.*



## Polen boomt

**Skifahren ist in Polen so populär wie noch nie. Das liegt nicht zuletzt an der Wechselwirkung von Skibegeisterung und den immer moderneren Bahnen.**

Josef Dziubasik,  
GF Bania:  
„Wir sind mit  
Doppelmayr  
hoch zufrieden!“



In Bialka Tatrzańska und Witow installierte Doppelmayr je einen 4-CLF. Doppelmayr war für die Seilbahntechnik und die Montageleitung zuständig. Die Stahlbauteile und Stützenkonstruktionen lieferte und montierte der bewährte Partner ZMP Mostostal Czechowice sp.zo.o. Die Organisation und Durchführung der Bauarbeiten hatten die Kunden übernommen. – Sie sind übrigens über die reibungslose Zusammenarbeit mit dem gut eingespielten Seilbahnbauer-Team voll des Lobes!

### Niedrige Stationsgeschwindigkeit für Anfänger und Fußgänger

Bialka Tatrzańska, etwa 25 Kilometer östlich von Zakopane, ist ein sehr populäres Skigebiet, in dem Doppelmayr 2005 eine 6-CLD und 2003 eine 4-CLF errichtete.

Der neue Lift mit dem klingenden Namen „Bania“ ist speziell für Anfänger, wenig versierte Skifahrer oder Skifahrer, die's besonders gemütlich lieben, konstruiert: Er ist mit 322m ungewöhnlich kurz und hat ein Förderband; die geringe Geschwindigkeit von 1,8m/s kommt den Wünschen der Zielgruppe besonders entgegen.

### Ganz neu und sehr beliebt

Witow, zehn Kilometer westlich von Zakopane, ist eine völlig neue Skistation: Sowohl der fixgeklemmte Sessellift als auch die gesamte Infrastruktur – Pisten, Kunstschneeerzeugung, Restaurant – sind neu.

In Ustron, einem beliebten Ganzjahresausflugsort in den Beskiden, mitten im Dreiländer-Eck Polen-Tschechien-Slowakei ersetzt seit kurzem die 4-CLD Czantoria von Doppelmayr einen alten 2er-Sessellift. Wegen des Fußgängerbetriebs in beiden Richtungen ist die Ein- und Ausstiegsgeschwindigkeit in den Stationen auf 0,8m/s reduziert.

### Schwieriges Gelände, sehr kurze Bauzeit

Die 4-CLD Czantoria wurde trotz schwierigen Geländes in sehr kurzer Zeit errichtet: Die Bauarbeiten begannen Mitte September, Montagebeginn war Anfang November, Inbetriebnahme am 22. Dezember. Doppelmayr trat gemeinsam mit Mostostal als Generalunternehmer auf; zu den Aufgaben gehörten auch die Demontage der alten Anlage sowie die gesamten Bauarbeiten für Strecken- und Stationsbauten. In der Bergstation musste der bestehende Keller erhalten bleiben, im Tal wurde die neue Station vor das alte Stationsgebäude gesetzt.

Es ist beabsichtigt, später einmal die alte Talstation zu einem Sesselbahnhof umzubauen. Bis dahin bleiben die Sessel nachts auf dem Seil.



Im Jahr 2006 baute Doppelmayr vier Seilbahnen und einen Schlepplift. Alle Lifte erschließen beleuchtete Pisten.

	4-CLF Witow	4-CLF Bania	4-CLD Czantoria	SL Winterpol
Förderleistung	2.156 P/h	2.395 P/h	1.800 P/h	1.200 P/h
Fahrzeit	5,2 min	3,0 min	5,6 min	2,9 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s	1,8 m/s	5,0 m/s	3,0 m/s
Sessel/Gehänge	94	62	86	60
Intervall	6,7 s	6,0 s	8,0 s	6,0 s
Schräge Länge	803 m	322 m	1.605 m	527 m
Höhenunterschied	143 m	60 m	463 m	142 m
Stützen	9	5	15	5
Antrieb	Tal	Tal	Tal	Tal
Abspannung	Tal	Tal	Tal	Tal



## Serbien im Aufschwung

**Die Skigebiete in Serbien werden ausgebaut. Doppelmayr lieferte im Jahr 2006 vier Lifte.**

Im Gebiet Stara Planina, 330 Kilometer südöstlich von Belgrad, installierte Doppelmayr die 4-CLF Konjarnik sowie den T-Bügel-Schlepplift Sunciana Dolina. Das Skigebiet liegt zwischen 1.100 und 1.200 m, ist schneereich und hat eine gute Hotel-Infrastruktur. Für Stara Planina lieferte Doppelmayr die kompletten Anlagen.

Das Skigebiet von Kopaonik, 230 Kilometer nordwestlich von Belgrad,

wird als „Gebirge der Sonne und des Schnees“ gepriesen. Für den Entschluss, mit den beiden 4er-Sesselbahnen Duboka 1 und 2 abermals kuppelbare Systeme einzusetzen, war zweifellos der große Erfolg der ersten kuppelbaren 4er-Sesselbahn, 4-CLD Pancicev Vrh, ausschlaggebend. Duboka 1 und 2 ersetzen zwei alte Lifte: einen Schlepplift und einen 2er-Sessellift. Die Anlage Duboka 1 hat eine Winkelstation, um dem Naturschutz-

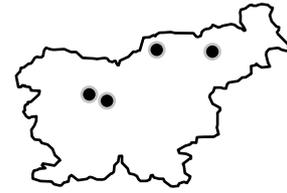
	4-CLF Konjarnik	TBL Sunciana Dolina	4-CLD Duboka 1	4-CLD Duboka 2
Förderleistung	1900 p/h	1200 p/h	2400 p/h	2400 p/h
Fahrzeit	7,4 min	3,5 min	5,3 min	4,0 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s	3,0 m/s	5,0 m/s	5,0 m/s
Sessel/Gehänge	119	72	106	80
Intervall	7,6 s	6,0 s	6,0 s	6,0 s
Schräge Länge	1154 m	637 m	1.410 m	1.107 m
Höhenunterschied	339 m	178 m	385 m	394 m
Stützen	12	6	15	14
Antrieb	Berg	Tal	Tal	Tal
Abspannung	Tal	Tal	Tal	Tal



Duboka 2: Auch in Serbien schätzt man die komfortablen, schnellen Doppelmayr-Bahnen

gebiet auszuweichen. Die Winkelstation dient zusätzlich als Zwischenausstieg; sie erschließt einen schönen Slalomhang. Anstoß für den Ausbau der Skigebiete ist eine gemeinsame Initiative der Minister Mladan Dinkic (Finanzen), Velimir Ilic (Kapitalinvestment) und Bojan Dimitrijevic (Handel und Tourismus). Seilbahnen seien wichtige Impulsgeber für die Tourismuswirtschaft, sind sie überzeugt. Die Anlagen wurden im Auftrag der staatlichen „Skijalista Srbije“, der Dachgesellschaft für alle Skigebiete des Landes, gebaut. Dass Doppelmayr-Anlagen gewählt wurden, ist kein Zufall: Generaldirektor Ljubiša Radovanovic kennt als ehemaliger Direktor des Touristikzentrums Kopaonik die Doppelmayr-Anlagen Karaman Greben, Mali Karaman und Pancicev bestens; er schätzt Doppelmayr als fairen und leistungsfähigen Partner.

## Vier Sesselbahnen in Slowenien



**Zu Weihnachten gingen in Slowenien vier neue Doppelmayr-Sesselbahnen in Betrieb: zwei 6-CLD und zwei 4-CLF.**

Bei diesen Projekten hatte Doppelmayr die Planung, die Berechnung der Stützen- und Stationsfundamente und die Montage der Seilbahntechnik übernommen, der Kunde die Bauarbeiten. Alle Anlagen ersetzen betagte 2er-Sessellifte.

jeher mit der Qualität der Anlagen und dem Service hochzufrieden; und zweitens überzeugte nicht zuletzt die Technik der Doppelmayr-Sitzheizung.

### 6-CLD für Stari Vrh ...

Das Schigebiet Stari Vrh bei der Schulstadt Skofja Loka liegt zwischen 580 und 1.200 Höhenmetern. Ein Viertel der 50 ha Schipisten ist beschneit; einige sind für den Abendschilaufl beleuchtet.

Die neue 6-CLD mit Sitzheizung ersetzt einen 2er-Sessellift aus dem Jahr 1971; sie hat eine fast dreimal so hohe Förderleistung wie der alte Lift. Im Skigebiet gibt es noch zwei Schlepplifte. Mit einem gelangt man von der Sechsesselbahn auf den Berggipfel; von dort kann man über eine sehr selektive Piste bis zur Talstation der 6-CLD abfahren. Es kommen fast nur Tagesgäste aus Skofja Loka und aus Laibach.

Die UNI-G-Stationen haben Volldächer; die Sessel werden teils in den Stationen garagiert, teils auf einem zusätzlichen überdachten Abstellgleis in der Talstation.

Dass die Wahl trotz des vehement auftretenden Mitbewerbes auf eine Doppelmayr-Sesselbahn fiel, hatte im Wesentlichen zwei Gründe: Erstens ist man seit

### ... und Krvavec

Im Skigebiet Krvavec wurde die 6-CLD Vrh Krvavca gebaut. Zubringer ist eine Girak/Garaventa-6-MGD aus dem Jahr 1999. Es kommen vorwiegend Tagesgäste aus Krain und Laibach.



*Srecko Retuznik (Skigebietsleiter von Krvavec and Rogla), Gorazd Korosec (Generaldirektor des Industriekonzerns Unior, zu dem das Skigebiet gehört) und Maksimiljan Brecko, Manager von Unior Tourizem, der Tourismus-Sparte von Unior. Die Entscheidung für Doppelmayr fiel in erster Linie aus Qualitätsüberlegungen.*

	6-CLD Stari Vrh	6-CLD Vrh Krvavca	4-CLF Postela 1	4-CLF Ivarcko Osven
Förderleistung	2.400 P/h	2.400 P/h	1.900 P/h	1.608 P/h
Fahrzeit	5,2 min	4,7 min	7,6 min	8 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s	5,0 m/s	2,6 m/s	2,6 m/s
Sessel	69	61	122	108
Intervall	9,0 s	9,0 s	7,6 s	9,0 s
Schräge Länge	1.453 m	1.289 m	1.195 m	1.255 m
Höhenunterschied	442 m	370 m	325 m	388 m
Stützen	12	13	14	14
Antrieb	Berg	Tal	Berg	Berg
Abspannung	Tal	Tal	Tal	Tal



*Mit der kuppelbaren 6er-Sesselbahn Vrh Kravca gewinnt das Skigebiet von Kravec deutlich an Attraktivität. Es liegt auf einem Hochplateau, von wo man einen herrlichen Rundblick hat. Im Hintergrund die Julischen Alpen mit dem 2.863 m hohen Triglav, dem höchsten Berg Sloweniens.*

Skigebietsleiter Srecko Retuznik und sein Stellvertreter Marko Grebenc loben die Zusammenarbeit mit Doppelmayr und den hohen Qualitätsstandard der Doppelmayr-Lifte: „Wirklich eine schöne Sache!“

---

#### **4-CLF für Postela ...**

---

Das Skigebiet Postela im Pohorje-Mittelgebirge unweit von Marburg hat zwei Skiabfahrten. Hier werden jährlich die Riesentorlauf- und Slalom-Weltcuprennen der Damen um den Goldenen Fuchs (Zlata Lisica) ausgetragen.

Für den Transport der Skifahrer ins Skigebiet gibt es eine im Jahre 1957 von

Girak errichtete Zweiseilumlaufbahn und, als zweite Aufstiegsvariante, drei hintereinander angeordnete Sesselbahnen. In der Mitte dieser Kette befindet sich die neue 4-CLF Postela.

Es kommen großteils Tagesgäste aus der Umgebung von Marburg. Durch den Bau von Appartements im oberen Bereich des Berges (ca. 1000 Betten) ist die Wochentags-Auslastung deutlich gestiegen.

---

#### **... und Ivarcko Osven**

---

Eine neue fixe 4er-Sesselbahn erschließt das Skigebiet Ivarcko Osven. Der Skihang befindet sich auf der Südseite des 2.126 m hohen Petzen; auf dem Nord-

hang, zum Jauntal hin, liegt das gleichnamige Unterkärntner Familienskigebiet. Die Bahn ist Kernstück eines schon lange bestehenden, vor kurzem von der Gemeinde Slovenj Gradec an den Industriellen Robert Grah verkauften Skigebiets. Er will dieses Gebiet großzügig ausbauen. Die Pisten sind bereits komplett beschneit. Hotels entstehen, und die Einbeziehung des benachbarten Urslja Gora, des 1.696 m hohen Ursllberges, ist fix.

Das Skigebiet hat noch einen Schlepplift; man sagt, dass es dort die beste Riesentorlauf-Piste Sloweniens gibt. Die Besucher sind vor allem Tagestouristen aus Slovenj Gradec und der Industriestadt Ravne.

## Immer mehr Seilbahnen in Russland



**Die Nachfrage nach qualitativ anspruchsvollen Skigebieten steigt in den GUS-Ländern<sup>1</sup> enorm. 2006 baute Doppelmayr 20 Seilbahnen auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion.**

Die stärksten Impulse kommen aus Russland: Dort spürt man den Wirtschaftsaufschwung und blickt voll Zuversicht in die Zukunft. Die Konsumbereitschaft ist groß. Das wirkt sich belebend auf den Tourismus aus, und zwar nicht nur in Russland selbst sondern auch in traditionellen und neu entstehenden Urlaubsregionen in der GUS, wo ganze Skigebiete mit kompletter Infrastruktur geschaffen werden. So entstand in Bobrovoy Log, nahe der Großstadt Krasnojarsk, Sibirien, ein völlig neues Ganzjahres-Feriengebiet. Dort in-

scharfer Konkurrenz auf Doppelmayr, „weil wir das Beste wollten“, wie die Verantwortlichen des Bauherren und Skigebietsbetreibers, Gogi Topadze – er ist auch Eigentümer der Brauerei Kazbegi – versichern.

Das Skigebiet Bukovel in der Ukraine (50 Pistenkilometer) wird kontinuierlich ausgebaut. Insgesamt gibt es dort derzeit zehn Sesselbahnen, fast alle von Doppelmayr. Grund: sehr bald nach der Errichtung der ersten Bahnen hatte sich herausgestellt, dass Doppelmayr mit den Verhältnissen



*In Russland und anderen Nachfolgestaaten der Sowjetunion entstehen zahlreiche neue Skigebiete, bestehende werden zügig ausgebaut.*

stallierte Doppelmayr 2006 eine kuppelbare sowie eine fixe 4er-Sesselbahn und einen Schlepplift für die Sportschule.

Neu ist auch das Skigebiet Krasnaya Polyana auf dem Roza Khutor-Plateau im Westkaukasus, wohin die Regierung die Olympischen Winterspiele 2014 bringen will. Hier soll enorm investiert werden. Schon jetzt beträgt die Gesamtlänge der Pisten 55 km. Die Skisaison dauert – je nach Höhenlage (800 – 2.300 m) bis zu 180 Tage. Doppelmayr hat für 2007 Aufträge für eine 8er-Gondelbahn mit drei Sektionen (inkl. RPD), die erste 6-CLD mit Sitzheizung in Russland, eine 4-CLF und einen Schlepplift.

Ebenfalls neu ist das Skigebiet von Bakuriani an den Hängen des Didveli-Gebirges, wo Doppelmayr 2006 eine 4-CLD mit Bubble errichtete. Die Wahl fiel trotz

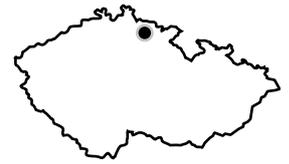
in dieser Region eindeutig am besten zu recht kommt. Im Winter 2006/07 gehen hier fünf 4-CLF und drei 4-CLD von Doppelmayr in Betrieb.

In Kasachstan baute Doppelmayr eine 2-CLF und einen Schlepplift im Talgar-Gebiet in den Tien-Shan-Bergen. Im Südurals, unweit der Stadt Nizhny Tagil, installierte Doppelmayr eine 4-CLD mit Wetterschutzhauben.

Weitere Doppelmayr-Anlagen, die im Winter 2006/07 in Betrieb gingen, sind eine 8-MGD, 6-CLD, 4-CLF und zwei Schlepplifte. Mechanisch betriebsbereit sind außerdem je eine 8-MGD, 6-CLD, 4-CLD, 4-CLF und zwei weitere Schlepplifte.

<sup>1</sup> Gemeinschaft unabhängiger Staaten – Nachfolgeländer der Sowjetunion

# 8-MGD Černohorský Express: Noch mehr Besucher



**Am 31. Juli 2006  
übergab Doppelmayr  
die nagelneue  
8er-Gondelbahn  
Černohorský Express im  
Ski- und Wandergebiet  
Johannisbad.**

Die alte Gondelbahn auf den Černa Hora, eine tschechische Anlage aus den 80er Jahren, wurde komplett erneuert. Die Stationsgebäude konnten erhalten bleiben; sie wurden mit stärkeren Fundamenten versehen.

Das Skigebiet von Johannisbad zählt zu den besten des Landes, und erklärte Ziel des Auftraggebers, der Firma Mega Plus s.r.o, ist es, diese Position zu festigen. – Das war auch ein Grund, nach den ausgezeichneten Erfahrungen mit der 4-CLF Protez neuerlich Doppelmayr

als Seilbahnlieferant zu wählen. Denn abgesehen davon, dass die Sesselbahn weit mehr Ski- und Snowboardfahrer anspricht, als man in den kühnsten Träumen erwartete, waren auch Beratung, Konzeption und Abwicklung von und mit Doppelmayr bestens. Für Doppelmayr war die konstruktive Mitarbeit des Kunden außerordentlich wichtig. Dadurch war es möglich, eine derart umfassende und anspruchsvolle Leistung in nur 15 Wochen zu erbringen.



Die neue 8er-Gondelbahn Černohorský Express auf den Černa Hora im Skigebiet von Johannisbad macht den Eintritt ins östliche Riesengebirge noch schöner. Stadt und Skigebiet sind international bekannt und zählen zum Besten, was der tschechische Tourismus bietet. Die Bauzeit war äußerst knapp bemessen: Erst nach Ostern, am 18. April 2006, konnte mit der Demontage der alten Anlage begonnen werden! Grund: die Bahn ist das ganze Jahr über stark frequentiert. Man wollte daher die baubedingte Stillstandzeit erstens so kurz wie möglich halten und zweitens, so gut es ging, in einen Zeitraum mit relativ wenig Frequenz legen.

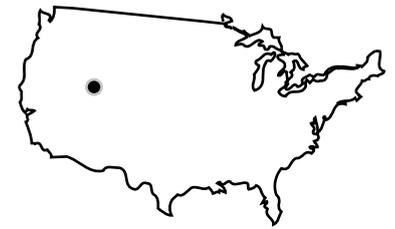
## Doppelmayr-Anlagen 2006 in der Tschechischen Republik

Janské Lázně	8-MGD Černohorský Express
Benecko	4-CLF Kejnös
Bílá	4-CLF Zbojník
Herlíkovice	4-CLF Žalý
Liberec	4-CLF Černý Vrch
Liberec	2-CLF Nové Pláně
Liberec	4-CLD Skalka
Rokytnice nad Jizerou	4-CLF Horní Domky
Zlaté Hory	4-CLF Zlaté Louky
Pec pod Sněžkou	1-SL Klondike
Vitkovice v Krkonoších	2-SL Jizerka
Dolní Morava	2-SL Dolní Morava
Abertamy	1-SL Švýcarská bouda

## 8-MGD Černohorský Express

Förderleistung	1.485 P/h
Fahrzeit	7,4 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Kabinen	46
Intervall	79,4 s
Schräge Länge	2.308 m
Höhenunterschied	566 m
Stützen	14
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

# Mit Doppelmayr CTEC außerordentlich zufrieden



**Bob Bonar ist seit 35 Jahren Mitarbeiter und seit 1997 President der Snowbird Corporation. Und er ist Doppelmayr CTEC-Fan: „Alle unsere Lifte einschließlich der Pendelbahn werden von Doppelmayr betreut. Ich muss sagen, wir sind außerordentlich zufrieden.“**

Bob Bonar ist ein Rocky-Mountain-Urgestein: Erst war er Direktor der Ski Patrol, dann war er Mountain Manager<sup>1</sup> ehe er Geschäftsführer der Snowbird Corporation und von Snowbird Ski and Summer Resort wurde.

## Sehr hoher Qualitätsanspruch

Welche Erwartungen haben die Gäste? Bob Bonars Antwort ist kurz und präzise: qualitativ hochwertige Ferien. Das bedeutet: zuvorkommendes Personal, kompetenten Service in allen Belangen, schöne Landschaft, abwechslungsreiches Freizeitangebot – und zwar bei geringstmöglichem Unfallrisiko. Das alles plus gute Erreichbarkeit für Reisende bietet Snowbird. Daher bekam man auch fünf Mal in Folge den Prestige-trächtigen Award des Skiing Magazine als bestes Skigebiet.

Aus diesem Qualitätsanspruch ergeben sich auch die Anforderungen, welche Bob Bonar an einen Seilbahnlieferanten stellt: integre Mitarbeiter, die ihre Ankündigungen und Versprechen halten und die da sind, wenn man sie braucht.

## Seit 35 Jahren Doppelmayr

Und genau das schätzt er an Doppelmayr: „Snowbird hat seit 35 Jahren eine außerordentlich gute Partnerschaft mit Doppelmayr/Garaventa/CTEC. Doppelmayr CTEC war stets verlässlich, egal ob bei der Installation einer Neuanlage oder einem Problem, für dessen Lösung wir Rat und Tat brauchten.“

Die ersten Kontakte mit Doppelmayr knüpfte Dick Bass, Gründer und Eigentümer von Snowbird. Er glaubte fest daran, dass „Wirtschaftlichkeit auf lange Sicht nur mit Qualität zu erreichen ist“. Aus dieser Überzeugung heraus kaufte er schon seine ersten drei Lifte von Doppelmayr. Alle neun Lifte<sup>2</sup> und die Pendelbahn sind aus dem Hause Doppelmayr/Garaventa/CTEC; vor der Fusion im Jahr 2001



*Bob Bonar, President der Snowbird Corporation: „Doppelmayr CTEC war und ist ein stets verlässlicher Partner*

liefen bereits sechs Doppelmayr- und fünf Garaventa-CTEC-Bahnen.

Abgesehen davon hebt sich Snowbird auch hinsichtlich seiner Bahnen vom Durchschnitt der amerikanischen Skigebiete deutlich ab. „Eine unserer Besonderheiten ist die Pendelbahn. So etwas ist eine Rarität in den USA.“ Fest stehe für ihn ferner, dass sich die Qualität der Lifte entscheidend auf die Akzeptanz des ganzen Skigebietes auswirke. „Wo immer in der Region ein Skiresort die Qualität seiner Transportsysteme verbessert, haben alle benachbarten Skigebiete einen Imagegewinn. Bessere Bergbahnen bedeuten bessere Erfahrungen der Passagiere und damit noch zufriedenerer Kunden.“

### 4-CLD Peruvian

Förderleistung	1.800/2.400 P/h
Fahrzeit	8,0 min
Geschwindigkeit	2,0 m/s
Sessel	124 / 165
Intervall	8,0 s / 6,0 s
Schräge Länge	2.438 m
Höhendifferenz	784 m
Stützen	29
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

<sup>1</sup> Ski Patrol – verantwortlich für Sicherheit der Skifahrer, Pistenmarkierung, Lawinenwarnung etc. Mountain Manager – hat den kompletten Überblick über das Skigebiet, also über Ski Patrol, Pistenpflege, Skischulen, Zustand der Bergbahnen, Ticketverkauf etc.

<sup>2</sup> Nicht gezählt: zwei Sunkid-Einheiten



*Peruvian Quad, Snowbird: Jetzt kann das umfangreiche Angebot im Skigebiet noch besser als bisher genützt werden.*

---

### **Peruvian Quad: Ein Lift zum Tunnel**

---

Zu den ungewöhnlichsten Skiliftprojekten in den USA zählt die 4-CLD Peruvian in Snowbird, Utah.

Der knapp 2,5 Kilometer lange Peruvian Quad dürfte nach Einschätzung von Mike Beeley, Vice President von Doppelmayr CTEC, eine der längsten kuppelbaren 4er-Sesselbahnen oder gar die die längste 4-CLD Amerikas sein. Sie ist fast dreimal so lang wie der Doppelmayr-Doppelsessellift aus dem Jahr 1975, den sie ersetzt.

Gleichzeitig mit der Sesselbahn entstand ein 180m langer Tunnel, der die Verbindung vom Peruvian-Gulch-Gebiet zum Gebiet von Mineral Basin auf der anderen Hangseite herstellt. Im Tunnel befindet sich ein Förderband, auf das Skifahrer und Snowborder mit angeschnalltem Gerät steigen. Fußgänger benutzen den rutschsicheren Wartungssteg neben dem Band. Das Band hat eine Stundenförderleistung von 1.800 Personen.

Da derartiges in den USA bislang unbekannt war, ist das Interesse der Skifahrer enorm; gleiches erwartet man sich übrigens auch von Sommergästen.

Die wahre Bedeutung des Peruvian Quad aber liegt in der Kombination mit dem neuen Tunnel.

Die Peruvian-Gulch-Pisten reichen bis an die Hotels von Snowbird heran. Mineral Basin konnte man von dort bislang nur mit der Pendelbahn erreichen.

Nun ist der Peruvian Quad sowohl eine „Beschäftigungsbahn“ als auch eine Zubringerbahn. Dies ist umso bedeutsamer, als die Pendelbahn an ihre Kapazitätsgrenzen stieß und außerdem bei extremem Schlechtwetter die Rückbringung der Skifahrer auf den schmalen Bergstraßen äußerst mühsam ist. „Mit diesen beiden Anlagen können unsere Gäste den in den letzten Jahren geschaffenen Ausbau unseres Skigebietes erst richtig ausnützen“, versichert denn auch Snowbird-Präsident Bob Bonar.

In Mineral Basin gibt es zwei High-Speed-4er-Sesselbahnen. Von hier gelangt man auch ins Skigebiet Alta, mit dem – für den Winter – ein Tarifverbund besteht.

---

### **Schwieriges Gelände**

---

Die Realisierung der Peruvian 4-CLD stellte eine nicht unbeträchtliche Herausforderung dar: Es mussten private und

staatliche Grundeigentümer unter einen Hut gebracht werden. Das Gelände ist von der Geologie her alles andere als einfach, so dass sowohl die Fundamentierungsarbeiten auf der Trasse als auch der Aushub für den Unterflurantrieb viel Mühe bereiteten. Das Gelände ist bei der Bergstation sehr steil. Die Stützen mussten lawinensicher ausgeführt werden.

---

### **„Die Doppelmayr Crew ist excellent!“**

---

Doppelmayr CTEC war für die Seilbahntechnik<sup>3</sup> verantwortlich, alles andere organisierte Snowbird. Snowbird-Chef Bonar ist voll des Lobes für Doppelmayr: „The Doppelmayr Crew is excellent!“ – Aber eigentlich habe man nichts anderes erwartet. Schließlich vergab man gerade im Wissen um die verlässlich gleichbleibend hohe Qualität des Produkts und die Verfügbarkeit der Serviceteams den Auftrag an Doppelmayr CTEC.

Die Anlage wurde im späten Frühjahr 2005 bestellt. Die Bauzeit betrug für den Lift fünf Monate. Der Tunnel war in sieben Monate fertiggestellt.

<sup>3</sup> Bis auf die Klemmen kommt alles aus unseren nordamerikanischen Werken.



## CABLE Liner Shuttle für Venedig

**Doppelmayr baut eine 830 m lange CABLE-Liner-Shuttle-Linie in Venedig. Sie verbindet die Insel Tronchetto mit der Piazzale Roma in der Altstadt.**

Venedig muss mit einem gewaltigen Verkehrsaufkommen fertig werden. Nun wird die Insel Tronchetto enger in ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept eingebunden. Hier, in der unmittelbaren Nähe der Altstadt, sollen moderne Neubauten nicht nur die Parknot, sondern auch den Mangel an Bürofläche im Zentrum mildern. Außerdem, so sagten sich die Stadtväter, könnte man Verkaufsfächen und einen neuen Bootshafen anlegen.

**Umweltfreundlich, leistungsfähig, störungsfrei**

Für ein solch ehrgeiziges Projekt braucht es eine leistungsfähige, umweltfreundliche und störungsfreie Verkehrsanbindung an die Altstadt-Peripherie. Dorthin, wo sich der Bahnhof Santa Lucia befindet, wo die Busse ankommen und die Vaporetti, die Linienschiffe, vom internationalen Flughafen Marco Polo. Als beste Lösung stellte sich ein CABLE Liner Shuttle-System heraus.

Die Fahrbahn des Shuttles ist teilweise aufgeständert und führt über zwei Brücken: Die eine mit einer Spannweite von 50 m über den Canale Santa Chiara, die zweite mit 180 m Länge quert in einem Winkel von etwa 30 Grad den Canale Tronchetto.

Mit der Durchführung des Projekts ist Doppelmayr-Italia betraut. Doppelmayr Italia kooperiert dabei eng mit DCC, dem auf Automatic People Movers spezialisierten Doppelmayr-Unternehmen. Doppelmayr ist für den technologischen Teil zuständig; die Baumeisterarbeiten werden von der venezianischen Baufirma SACAIM SPA sowie von SICOP SRL durchgeführt, mit der Doppelmayr im Zuge der Ausschreibung eine Bietergemeinschaft gegründet hat. Doppelmayr ist in dieser in Arbeitsgemeinschaft federführend.

Eine ganz besondere Note erhält das Projekt durch die geniale Architektur von Francesco Cocco aus Rovereto. Seine Stationen entstehen aus einem kunstvollen Zusammenspiel von Stahlbau und Glasfassaden, seine spektakulären Brücken und die von eleganten Säulen getragene Fahrbahn sind eine wahre Augenweide.



*Mittelstation „Marittima“ Die Bahn wird täglich von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr in Betrieb sein. Doppelmayr garantiert eine Verfügbarkeit von 99,5 %.*

CLS Venedig	
Förderleistung	3.000 pphpd
Fahrzeit	3,0 min
Fahrgeschwindigkeit	8,0 m/s
Fahrzeuganzahl	2 Züge zu je 4 Fahrzeugen (200 Personen)
Länge	830 m
Antrieb	2 x 570 kW



## Zweiter CABLE Liner Shuttle für Las Vegas

**Doppelmayr baut in Las Vegas das zweite CABLE Liner Shuttle-System. Dieser 650 m lange Peoplemover stellt die Verbindung zwischen zwei großen Hotels her und erschließt das neu zu errichtende „CityCenter“.**

Das CityCenter ist das derzeit größte private Bauprojekt in den USA. Es wird Ende 2009 fertig gestellt sein und 2.800 Luxuswohnungen, drei Hotelcasinos mit 5.000 Betten und 44.000m<sup>2</sup> für Verkaufsflächen, Restaurants und Veranstaltungsräume umfassen. Bauherr ist die MGM MIRAGE Gruppe, einer der weltgrößten Hotel- und Casinobetreiber. Die Gruppe ist auch Eigentümerin und Betreiberin der Mandalay Bay Tram, des 1999 von DCC in Las Vegas errichteten CABLE Liner Shuttle.

Das Gesamtprojekt wickeln Doppelmayr CTEC und DCC gemeinsam ab. Die APM-Systemkomponenten liefern die Doppelmayr CTEC-Werke Salt Lake City (USA) und St. Jérôme (Kanada) sowie Doppelmayr Wolfurt/Österreich. Baubeginn war Ende Oktober. Die Eröffnung ist für Juli 2009 geplant. DCC erhielt 2005/06 Zuschläge für drei Shuttlesysteme: Flughafen Mexiko City, Venedig und CityCenter Las Vegas.

### Hohe Verfügbarkeit von 99,5 %

Der MGM-Shuttle hat eine Förderleistung von 3.200 Personen pro Stunde und Richtung bei einer garantierten Verfügbarkeit von 99,5 Prozent. Die auf knapp 30m aufgeständerte, S-förmig verlaufende Strecke ist 650m lang. Die Spannweite zwischen den Stützen beträgt bis zu 68 m. Die Stationen haben ein an den Längsseiten offenes Glas-Stahlfachwerk-Design.

### CLS MGM Las Vegas

Förderleistung	3.200 pphpd
Fahrzeit	2,1 min
Fahrgeschwindigkeit	10,5 m/s
Fahrzeuganzahl	2 Züge zu je 4 Fahrzeugen (132 Personen)
Länge	650m
Antrieb	2 x 570 kW



Für das CityCenter Las Vegas werden zwei CABLE Liner Shuttle-Garnituren zu je vier Fahrzeugen im Einsatz sein.



**Expo-Zim 2006, Belgrad.** Die schwedische Ski-Legende Ingemar Stenmark (rechts) besuchte den Doppelmayr-Stand auf der gut besuchten Wintersport-Fachmesse Expo-Zim 2006 (30. November – 3. Dezember).

**Repräsentanz in Belgrad.** Am 1. November eröffnete Michael Doppelmayr im Beisein des serbischen Finanzministers Mljadan Dinkic (links im Bild)



die neue Doppelmayr-Repräsentanz. Sie wird von Andrea Kocovski (im Bild rechts) geleitet. Anlass war die dynamische Entwicklung des serbischen Marktes. Doppelmayr kann nun die Importe und die Verzollung selbst abwickeln. Unseren Kunden bieten wir damit einen noch besseren Service. Weiters fällt es Doppelmayr ab jetzt auch leichter, Generalunternehmeraufträge in Serbien zu übernehmen.

**Polnische Seilbahntagung in Krynica.** Auf der Tagesordnung standen aktuelle Vorschriften in der Seilbahnbranche, die Gesetzeslage bezüglich Baugenehmigungen und Raumordnungsplänen, Sicherheit beim Seilbahnbau sowie Finanzierungsmöglichkeiten. Es diskutierten Seilbahnbetreiber, Wissenschaftler und Behördenvertreter. Im Rahmen dieser Seilbahntagung hielt Stefan Linder (TB Rollenbatterien, Wolfurt) einen Vortrag über das RPD-(Seillagüberwachungs-)System. Im Bild Doppelmayrs Polen-Repräsentantin Beata Gierlicka auf dem Doppelmayr-Stand.



**Mehr Komfort dank Sitzheizung.** Doppelmayr stattete bisher 40 Sesselbahnen in Österreich, Slowenien, Korea der Schweiz und der Slowakei mit Sitzheizung aus. Abgebildet ist die 4-CLD Seekopfbahn in Zürs. Sie wurde auf die aktuelle Saison umgerüstet. Damit entspricht auch diese Bahn den hohen Komfortansprüchen des Skigebiets Zürs-Lech, betont Ing. Josef Moser, Geschäftsführer der Ski-Zürs AG. Im Skigebiet Zürs-Lech haben folgende Bahnen eine Sitzheizung: Hasensprung, Hexenboden, Kriegerhorn, Petersboden, Schlegelkopf, Seekopfbahn, Steinmähder und Zürsersee.