

# wir



Auf den Monte Zoncolan, Friaul, baute Doppelmayr-Italia eine moderne, windstabile 100-plätzigige Funifor. S. 16



## **8er-Sessel- und Gondelbahnen in Österreich**

Eine Auswahl interessanter Projekte ab S. 4.

### **Zwei 8-MGD in Val Thorens**

Eine Besonderheit stellt der „fahrerlose“ Betrieb dar. S. 14

### **Neue Standseilbahn in der Slowakei**

Die Hohe Tatra gewinnt damit an touristischem Gewicht. S. 18

### **Gondelbahn in den „Holländischen Alpen“**

Im Sauerland fährt die erste Seilbahn Deutschlands mit DSD-Antrieb. S. 19

### **Weltneuheit auf Sachalinsk, Sibirien**

Die 1. Sektion ist eine reine Gondelbahn, die zweite eine Kombibahn. S. 20

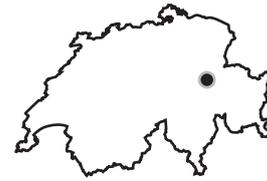
### **Mit der Gondelbahn über den Vergnügungspark**

Die State Fair of Texas in Dallas hat eine besondere Attraktion. S. 26

*Bubble Orange, eine Weltneuheit mit Durchblick: Die orange Verglasung der Bubbles sieht toll aus, sorgt für beste Sicht auch bei trübem Wetter und schafft ein völlig neues, aufregend schönes Fahrgefühl bei den Skifahrern. S. 28*

 **Doppelmayr®**

# Kombibahn ersetzt älteste Kuppel-Sesselbahn der Schweiz



**Auf den Kleinen Gumen im Kanton Glarus, Schweiz, installierte Garaventa 2007 eine Weltneuheit: Eine Kombibahn mit 4er-Gondeln und quer gestellten 2er-Sesseln. So lässt sich der herrliche Blick ins Tal besonders gut genießen.**

Das autofreie Dorf Braunwald, hoch über dem Talboden der Linth im Kanton Glarus, ist seit 1907 durch eine Standseilbahn erschlossen. 1948 wurde die 2er-Sesselbahn ins Skigebiet Kleiner Gumen eröffnet. 2005 stellte diese Bahn ihren Betrieb ein. Doch sehr bald erkannte man, dass es zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebes kommen sollte: „Der Ausfall der alten Gumenbahn in den Wintern 2005/06 und 2006/07 zeigte auf eindrückliche Weise das Bedürfnis unserer Gäste nach einer Erschließung des Gumengebiets. Dieses ist im Winter wie im Sommer attraktiv und bietet ein vielseitiges Freizeitangebot“, erläutert Stefan Trümpi, Verwaltungsrat der Sportbahnen Braunwald AG, die sieben Bergbahnen betreibt.

**Weltneuheit:  
Sessel quer zur Fahrbahn  
kombiniert mit Gondeln**

Die neue Bahn bringt nun nicht nur neue Impulse für den Ort und das Skigebiet, sie ist auch technisch hoch interessant. Stefan Trümpi sieht als wichtigste Besonderheit „die – wie bei der alten Bahn – quer zur Seilachse ausgerichteten Sessel, welche dem Gast bei der Bergfahrt ein herrliches Panorama bieten und Geist und Charakter der beliebten alten Gumenbahn weiterleben lassen.“ Doch habe nicht nur Traditionsbewusstsein zur Entwicklung dieses Bahntyps geführt: „Wegen des schmalen Lichtraumprofils konnte die durch eine Felspassage erforderliche Achsverschiebung minimiert und ein großer Teil der alten Bergstation weiter genutzt werden. Das hat bedeutende Einsparungen bei den Transport- und Baukosten gebracht.“ In der Tat sind die quer zur Fahrbahn gestellten Sessel in Kombination mit 4er-Gondeln weltweit einmalig. Die Sessel

haben automatische Schließbügel und fix montierte Trittbretter.

**Der Seilzug war eine echte Herausforderung**

Auch der Seiltransport war speziell: Es gibt keine Straße nach Braunwald, und die Standseilbahn ist nicht in der Lage, so große Lasten zu transportieren. (Das Seil wiegt 28,5 t.) Daher spannte man von der gegenüberliegenden Talseite aus, welche mit LKW erreicht werden kann, über zwei Stützen ein Tragseil und befestigte daran Zwischenaufhängungen. Sodann wurde das neue Förderseil über Wald, Schluchten und Felsen direkt von der Haspel gezogen und bei der Talstation der Sesselbahn wieder aufgerollt. Anschließend konnte der eigentliche Seilzug beginnen.

Verwaltungsrat Stefan Trümpi, Sportbahnen Braunwald AG: „Die Leute von Doppelmayr/Garaventa verstanden es, unsere Wünsche durch eine geschickte Kombination von bestehenden Komponenten und Neuentwicklungen wirtschaftlich umzusetzen!“



Die Talstation liegt 1314 m, die Bergstation 1904 m ü. M. Die ersten betriebswirtschaftlichen Kennzahlen über die neue Bahn lassen eine massive Steigerung der Beförderung gegenüber der alten Bahn erwarten, zumal 80 Prozent der Passagiere die Bahn im Winter nutzen. Die Gondeln lieferte CWA.

**2/4-CGD Gumen**

Förderleistung	800 P/h
Fahrzeit	7,8 min
Fahrgeschwindigkeit	5 m/s
Sessel/Gondeln	63/21
Intervall	36 s
Schräge Länge	2.033 m
Höhenunterschied	590 m
Stützen	19
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

# Doppelmayr steigert Umsatz und festigt Weltmarktführung

**Die Doppelmayr Holding AG konnte mit einer Umsatzsteigerung von 4,4 Prozent auf 659 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2006/07<sup>1</sup> ihre Position als Weltmarktführer festigen. Mit 2.479 Mitarbeitern (Vorjahr 2.223) wurden weltweit 210 Seilbahnprojekte realisiert.**

Kernmärkte der Doppelmayr Gruppe sind nach wie vor die europäischen Alpenländer sowie Nordamerika. Große Erfolge in Ost-, Südost- und Zentraleuropa hatten wesentlichen Anteil an der neuerlichen Verbesserung des Ergebnisses.

## **Investitionsvolumen auf hohem Niveau**

Die Investitionen in Sachanlagen beliefen sich auf 17,4 Mio. EUR. Es wurde vor allem in die Modernisierung des Maschinenparks mit dem Ziel der Gewährleistung der Prozesssicherheit und der Erhöhung der Produktivität investiert.

## **Innovationen und kompromisslose Qualität**

Innovation und kompromissloses Qualitätsstreben sind der täglich gelebte Anspruch bei Doppelmayr. Innovation wird aber nicht als Selbstzweck betrieben, sondern immer unter der Prämisse von

konkreten Kundenbedürfnissen und einem optimalen Kosten-/Nutzenverhältnis. So konnten im vergangenen Geschäftsjahr zahlreiche Verbesserungen und Neuerungen eingeführt werden – nicht zuletzt die spektakulären „Riesenräder“ in St. Anton am Arlberg.

## **Neue Märkte**

Auch die Investitionen in Produkte der DCC (Doppelmayr Cable Car) sowie der Doppelmayr Transport Technology tragen Früchte.

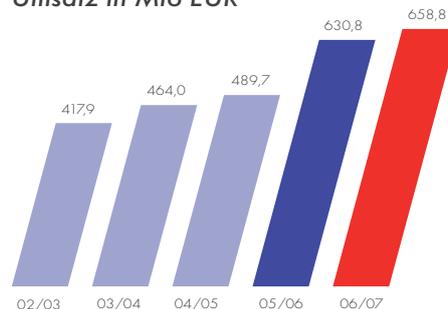
So realisierte DCC Cable-Liner-Shuttle-Systeme auf den Flughäfen Toronto und Mexico City. Außerdem werden derzeit drei weitere Aufträge in Las Vegas, Venedig und Doha ausgeführt.

Doppelmayr Transport Technology übergab im Herbst die bisher längste RopeCon-Anlage auf Jamaika an Alcoa, einem der weltgrößten Aluminiumhersteller. Diese Anlage ist die fünfte von Doppelmayr Transport Technology.

## **Ermutigende Aussichten für das Geschäftsjahr 2007/08**

Doppelmayr erwartet für das Geschäftsjahr 2007/08 die Fortsetzung des positiven Trends der vergangenen Jahre, obwohl der Wettbewerbsdruck sehr groß ist. Weiters ist die nicht vorhersehbare Preisentwicklung bei Stahl und Buntmetallen sowie die zunehmende Verknappung von Zukaufteilen wie Getriebe und Motoren ein gewisser Unsicherheitsfaktor.

## **Umsatz in Mio EUR**



<sup>1</sup> 1. April 2006 – 31. März 2007. Die Bilanzierung wurde zum 31.3.2007 erstmals nach den Grundsätzen der IFRS durchgeführt und die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

## **Innovation muss Nutzen erzeugen**

Permanente Innovation ist eine der wichtigen Säulen unserer täglichen Arbeit und fest in unserer Unternehmenskultur verankert.

Dabei haben wir eine sehr genaue Vorstellung darüber, was Innovationen leisten müssen: Jede einzelne Innovation muss unseren Kunden und uns einen Wettbewerbsvorteil verschaffen.

Innovation – ganz egal in welchem Bereich – darf nicht als Selbstzweck betrieben werden. Prämissen sind immer die Beachtung konkreter Kundenbedürfnisse und ein optimales Kosten-Nutzenverhältnis. Dank diesem fundamentalen Wert unserer Unternehmensphilosophie konnten wir in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten die Meilensteine der modernen Seilbahntechnik setzen.

Nun ist es kein Geheimnis, dass die Komplexität der Bedürfnisse von Seilbahnbetreibern einerseits und von deren Kunden andererseits ständig zunimmt. Für die Doppelmayr/Garaventa Gruppe ist diese Entwicklung Herausforderung und Chance zu gleich. Durch eine enge Kooperation mit unseren Kunden und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit im Unternehmen analysieren wir systematisch die Nutzenanforderungen aller Anspruchsgruppen und handeln entsprechend. Ergebnis sind vorausschauende und innovative Lösungen, die die Position unserer Kunden aber auch unsere Stellung im Wettbewerb stärken.

Michael Doppelmayr

# Drei 8er-Sesselbahnen in Österreich



**In Österreich baute Doppelmayr 2007 drei 8er-Sesselbahnen: Zwei in Tirol (Kitzbühel, Mayrhofen) und eine in Kärnten (Gerlitzen).**

Die Anlagen zeichnen sich aus durch hohe Förderleistung und Windstabilität bei maximalem Komfort.

## **Kitzbühel: Steinbergkogel**

Die Steinbergkogelbahn in Kitzbühel hat Wetterschutzhauben und Sitzheizung, ist mit Förderband ausgestattet und verfügt über einen großen Kellerbahnhof in der Talstation. Sie ersetzt die beiden in die Jahre gekommenen Einer- und Zweier-Sessellifte aus den Jahren 1933 bzw. 1954 und wird deren Förderleistung fast verdreifachen.

Die Steinbergkogelbahn ist Bindeglied zwischen der Hahnenkammbahn und dem Gebiet Griesalm-Steinbergkogel-Ehrenbachhöhe im Herzen des Skigebiets. „Klares Ziel des Bahnneubaues ist es“, so Manfred Filzer, Vorstand der Bergbahn Kitzbühel AG, „Wartezeiten zu verkürzen und den Komfort zu erhöhen“. Daher habe man sich für eine kuppelbare 8er-



*Manfred Filzer, Vorstand der Kitzbüheler Bergbahn AG: „Mit dem 8-CLD Steinbergkogel erhöhen wir dank Doppelmayr-*

*Komfort und erhöhter Förderkapazität die Attraktivität des Ur-Kitzbüheler Skigebietes Griesalm-Steinbergkogel-Ehrenbachhöhe“.*

Sesselbahn mit Bubbles (Wetterschutzhauben) und Sitzheizung entschieden, zumal hier im Hochwinter die Sonne sehr spät aufgeht und schon früh am Nachmittag hinter den Gipfeln verschwindet. Der Wunsch nach bestmöglichem Komfort war auch für die Gestaltung der Bergstation ausschlaggebend, wo häufig ein strammer Nordwestwind bläst. „Es ist uns gelungen, den Ausstieg weitgehend windsicher zu machen“, versichert der Bergbahnchef nicht ohne Stolz.

Da außerdem wesentliche Pistenverbesserungen im Bereich der Talstation und des Restaurants Ehrenbachgraben durchgeführt und die Beschneiungsanlagen verstärkt wurden, trägt die neue Bahn nicht nur zur Frequenzsteigerung im unmittelbaren Einzugsgebiet der Anlage, sondern auch zur ausgewogeneren Gästeverteilung im ganzen Gebiet bei.



Steinbergkogel-Bahn: Die architektonische Gestaltung der Bergstation trägt zum Windschutz und damit zur Komfortverbesserung bei.

### **8-CLD-B Steinbergkogel**

Förderleistung	3.255 P/h
Fahrzeit	4,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	66
Intervall	8,8 s
Schräge Länge	1.309 m
Höhenunterschied	523 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Automatische Schließbügelverriegelung bei der Ahorn-Bahn, Mayrhofen: In der Talstation wird die Sesselschwindigkeit stark gedrosselt; man kann ohne Hast Platz nehmen. Beim Passieren der Schließchiene schließt der Schließbügel so langsam, dass ausreichend Zeit bleibt, sich bequem auf dem Sitz zurechtzurücken. Die Öffnung des Schließbügels in der Bergstation erfolgt ebenfalls automatisch bei sehr geringer Sesselschwindigkeit unmittelbar vor dem Ausstiegspunkt. Dadurch ist auch das Aussteigen besonders stressfrei. Da keine Talförderung erfolgt, sind die Schließbügel talwärts auf der gesamten Strecke geöffnet.

### Mayrhofen: Ahorn

Die 8-CLD Ahorn in Mayrhofen ersetzt zwei Doppel-Schlepplifte, die parallel verliefen und die Piste zweigeteilt haben. Durch den Neubau bekam man auf Grund des Wegfalls der Schleppspuren zusätzliche Pistenfläche. Diese Piste erschließt einen wundervollen, sanft abfallenden Hang, der sehr gerne von Kindern und Genussskifahrern benützt wird. Extra Bedacht auf die Bedürfnisse von Kindern und Eltern nimmt auch die automatische Schließbügelverriegelung: Die doppelt umlaufende Sicherheitsstange erhöht für Kinder den Schutz vor Herausrutschen. Es gibt keine Fußraster, so dass Kinder während der Fahrt nicht aufstehen können. Die Schließbügel, die bei Er-

wachsenen auf den Oberschenkeln aufliegen, sind gepolstert.

Besonderes Augenmerk legte die Mayrhofner Bergbahnen AG auf die Wei-

8-CLD Ahorn	
Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	3,2 min
Fahrgeschwindigkeit	4,0 m/s
Sessel	40
Intervall	48 s
Schräge Länge	643 m
Höhenunterschied	106 m
Stützen	7
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



„Die Wichtigste Neuerung aus meiner Sicht ist der selbst schließende bzw. selbst öffnende Bügel.“  
Klaus Hanzmann,  
Stellvertretender

Betriebsleiter Bereich Ahorn bei den Mayrhofner Bergbahnen, war beim Bau des 8-CLD Ahorn in der Funktion des Bauleiters tätig.

terführung der preisgekrönten architektonischen Linie der Ahornbahn, jener Pendelbahn, die Doppelmayr im Vorjahr baute. Die UNI-G-Stationen sind optisch der benachbarten Pendelbahnstation angepasst und funktionell durchdacht. Die Stationsgaragierung der Sessel erfolgt je zur Hälfte in der Berg- sowie in der Talstation. Die Stationen sind teilweise in den Berg hineingebaut, die Wände mit Bruchsteinen ausgekleidet.

### Gerlitzten: Neugarten 8er Carving Lift

Von Annenheim am Ossiachersee gelangt man zunächst mit der 8-MGD Kanzelbahn und weiter mit der 4-CLD-B Gipfelbahn auf den „sonnigsten Berg Kärntens“, die 1.911 m hohe Gerlitzten; ein Berg mit unglaublicher Rundumsicht. Ein weiterer Zugang ist die 4-CLD von Klösterle (unweit von Arriach). Bei den beiden Gipfelrestaurants befinden sich die Bergstationen mehrerer Lifte, darunter die 8-CLD Neugarten mit Förderband, welche einen Schlepplift ersetzt. Die Trasse wurde zum Gipfel hin um 70m verlängert, wodurch man nun in alle Himmelsrichtungen abfahren kann. Die Sessel werden teils direkt in der Talstation, teils unter einem seitlich angebauten Flugdach garagiert. In die Talstation integriert ist ein Werkstattpodest, zu dem die Sessel über ein Stichgleis geführt werden. Was hat nun die Gerlitzten Kanzelbahngesellschaft bewogen, den alten Dop-



GF Hans Hopfgartner, Gerlitz: Doppelmayr überzeugt durch Leistungsfähigkeit und Komfort

pelschlepper durch eine Hochleistungs-8er-Sesselbahn zu ersetzen?

Dazu Geschäftsführer Hans Hopfgartner: „Die dortige Piste ist für Carver und Snowboarder wie geschaffen: 200m breit, gleichmäßiges Gefälle, nicht allzu steil, ideal für weite, rhythmische Schwünge. Dazu kommt, dass dieser Nordwest-Hang sehr schneesicher ist. Die Talstation des Carving Jet liegt auf 1.600m. Wir haben eine gute Schneelage von November bis in den April hinein und damit ist die Auslastung gesichert. Der Hang ist außerordentlich beliebt und gut frequentiert. Das war auch der Grund, warum

wir gleich mit der vollen Förderleistung begonnen haben und nicht mit einer Anfangskapazität die Auslastung austesten müssen.“

Die Entscheidung für den 8er habe zudem eine Komfort-Komponente: Die Fahrzeugfolgezeiten seien deutlich länger als bei einem 6er-Lift. Zum Einsteigen habe man daher viel mehr Zeit.

#### 8-CLD Neugarten 8er Carving Jet

Förderleistung	3.400 P/h
Fahrzeit	4,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	69
Intervall	8,5 s
Schräge Länge	1.315 m
Höhenunterschied	288 m
Stützen	12
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Die Schmitzenhöhebahn AG erhielt in Anerkennung ihres Wirkens für qualitativvolles Bauen den „Bauherrenpreis der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Oberösterreich und Salzburg“.



**Die 2000 m hohe Schmitzen – der Hausberg von Zell am See – bekam im Winter 2007/08 zwei neue Bahnen: Die 8er-Gondelbahn trassXpress und die kuppelbare Breiteckbahn mit 6er-Bubble-Sesseln. „Das ist die konsequente Fortsetzung unserer Qualitätsoffensive“, so Schmitzen-Vorstand Hans Wallner.**

Die Neugarten-Bahn ist die erste 8er-Sesselbahn Kärntens. Derartige Innovationsführerschaft hat auf der Gerlitz Tradition: Auch die erste 4er-Gondelbahn Kärntens wurde auf der Gerlitz errichtet – die Kanzelbahn, Baujahr 1987.



Breiteckbahn war es möglich, die alten Liftbauten zu schleifen; die neue Trasse befindet sich am Pistenrand. Für alle Stationen wurde ein gemeinsames Plateau eingerichtet. Die neuen Stationen wirken architektonisch wie aus einem Guss. Sie sind luftig und offen, fügen sich harmonisch ins Landschaftsbild ein und entsprechen vollkommen dem Anspruch der Betreiber nach Nachhaltigkeit, Zweckmäßigkeit und Ästhetik.

#### **Beheizte Sitze: Weltneuheit für Gondelbahnen**

Beide neuen Bahnen haben beheizte Sitze. Beim trassXpress werden – wegen seiner Länge – die Fahrzeuge im niveaugleichen Bahnhof der Talstation und im Kellerbahnhof der Bergstation garagiert, bei der Breiteckbahn im Kellerbahnhof der Bergstation. Die Gondeln des trassXpress' sind beleuchtet und mit einem Einsprechsystem ausgestattet. – Schließlich hat das Bergrestaurant zeitweise bis in die Nacht hinein geöffnet.

Die Schmitten in Zell am See ist ein Ganzjahrestourismusgebiet. Im Winter sind 27 Lifte in Betrieb, im Sommer fünf.

Im Winter 2006/07 wurden 760.000 Gästernächtigungen verbucht, in der Sommersaison 2007 waren es knapp 620.000

## Zell am See: Fortsetzung der Qualitätsoffensive

Der trassXpress dient sowohl als Zubringer als auch für Wiederholungsfahrten. Er entlastet die Schmittenhöhebahn, eine – mehrfach modernisierte – 56er-Pendelbahn aus dem Jahr 1927. Die Breiteckbahn, eine reine Sportbahn ersetzt einen 3er-Sessel- und einen Schlepplift.

Die Talstationen der Pendelbahn und des trassXpress befinden sich unmittelbar nebeneinander, unweit des Ortsrandes am Ende des Schmittentals. Die Ein-/Ausstiegsszonen sind niveaugleich, mit einer Brücke verbunden und baulich so gestaltet, dass sie sowohl vom Parkplatz als auch von der Piste gut erreichbar sind. Vom Parkplatz gelangt man über Treppen in der Pendelbahnstation, von der Piste über eine Hangbrücke zum Einstiegsniveau. Im Pendelbahngebäude befinden sich Büros, im Untergeschoss des trassXpress sind Garagen und der Wirtschaftshof untergebracht.

Sowohl die Pendel- als auch die neue Gondelbahn führen zum Gipfelbereich;

die Trassen sind durch einen bewaldeten Graben getrennt. Die Bergstation des einige Höhenmeter tiefer gelegenen trassXpress' liegt gleich neben der Bergstation der dritten Sektion der Areitbahn (eine 6er-Gondelbahn von Doppelmayr aus dem Jahr 1996) und der neuen Breiteckbahn. Dieser Geländeabschnitt ist komplett neu gestaltet. Dank der neuen

#### **8-MGD-S trassXpress**

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	9,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	89
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	2.847 m
Höhenunterschied	985 m
Stützen	31
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

#### **6-CLD-S Breiteckbahn**

Förderleistung	3.200 P/h
Fahrzeit	3,8 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	68
Intervall	6,8 s
Schräge Länge	1.033 m
Höhenunterschied	225 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

## Vier Bahnen in Vorarlberg



**Doppelmayr baute in Vorarlberg, dem westlichsten Bundesland Österreichs, 2007 drei Sesselbahnen und eine Gondelbahn.**

Begleitend zu den Seilbahnen wird in den Ausbau der Pisten und der Beschneigungsanlagen investiert.

---

### **Damüls, Mellau: Erwartung einer glänzenden Zukunft**

---

Nach dem behördlichen Segen für den Zusammenschluss der beiden Skigebiete Damüls und Mellau (Bregenzerwald) wurde die erste von drei Ausbaustufen für die Erschließung realisiert. Doppelmayr installierte 2007 zwei kuppelbare 6er-Sesselbahnen.

In der ersten Ausbaustufe wurden die Elsenkopf- und die Hohe-Wacht-Bahn realisiert.

Diese Bahnen ermöglichen die Nutzung des Talkessels der Hinteren Argentalpe für Skifahrer. Dorthin gelangt man derzeit nur von Damüls aus mit dem UGA-Express (4-CLD-B). Die Elsenkopfbahn be-



*Wolfgang Beck, Geschäftsführer der Damülser Seilbahnen GmbH & Co: „Unser Unternehmen wurde vor 50 Jahren gegründet. Seither*

*sind wir zufriedene Doppelmayr-Partner.“*

findet sich auf dem Damüls-seitigen, die Hohe-Wacht-Bahn auf den nach Mellau hin gelegenen Hang. Beide Bahnen bedienen Skihänge, die sich für Wiederholungsfahrten anbieten.

Zur Bergstation Hohe Wacht wird ab Winter 2008/09 die Gipfelbahn aus dem Skigebiet Mellau aufschließen, eine 8-MGD; dann wird es auch eine sichere Piste nach Mellau geben. Dies ist Ausbaustufe 2.

Die Elsenkopfbahn ist die welterste 6-CLD mit Wetterschutzhauben und vollautomatischer Stationsgaragierung (Tal und Berg).



Danach wird – als dritte Ausbaustufe – im Skigebiet Damüls die 6-CLD Ragazer Blanken die Ragazer Mulde bedienen. Erreichbar ist diese Bahn mit dem 6-CLD Hasenbühel (Doppelmayr; Baujahr 2001).

Die Skischaukel Mellau-Damüls mit der dafür notwendigen Erweiterung des Skigebietes wurde vor 25 Jahren erstmals und im Lauf der Zeit immer emotionaler diskutiert. Das Projekt war 2006 von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz genehmigt, vom Naturschutzanwalt aber durch alle Instanzen bekämpft worden. Schließlich wies der Verwaltungsgerichtshof – eines der drei Höchstgerichte Österreichs – die Beschwerde der Naturschutzanwaltschaft ab.

Wolfgang Beck, Geschäftsführer der Seilbahnen Damüls, schüttelt über die Einwände der Naturschützer den Kopf: Kein Touristiker in Vorarlberg würde durch

rücksichtslosen Umgang mit der Natur seine Existenzgrundlage zerstören wollen. „Wir wissen, dass unsere Gäste bei diesem Thema sensibel sind. Sie wollen eine intakte Natur.“

Bei der Durchsetzung konnte er insofern auf die Unterstützung der Firma Doppelmayr

zählen, als diese rasch und unkompliziert die notwendigen Unterlagen bereit stellte und ihn bei Behördenkontakten begleitete. Eine Selbstverständlichkeit, die nicht nur in Damüls und Mellau Usus war und ist. – Der Service-Bogen Doppelmayrs ist grundsätzlich weit gespannt; er bezieht

<b>6-CLD-B Elsenkopf</b>	
Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	2,7 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	42
Intervall	7,7 s
Schräge Länge	701 m
Höhenunterschied	218 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

<b>6-CLD Hohe Wacht</b>	
Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	3,8 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	60
Intervall	7,7 s
Schräge Länge	1.038 m
Höhenunterschied	372 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



sich auf das gesamte Projekt, nicht bloß auf die Optimierung von Trassenführung und technischen Anlagen.

#### **Das Brandnertal startet durch**

Die Bergbahnen Brandnertal gaben heuer zwei Doppelmayr-Bahnen in Auftrag: die 8-MGD Dorfbahn, die im November 2007 in Betrieb ging, und die 6-CLD-B Palüdbahn, die im Winter 2008 fertig gestellt sein wird. Die Dorfbahn ersetzt die Niggenkopfbahn 1, einen Doppelsessellift, Baujahr 1984, und die Palüdbahn einen 2er-Sessellift aus dem Jahr 1969. Die Dorfbahn dient vor allem als Zubringer für den Urlaubsgast in Brand;

*Die Talstationen der Elsenkopf- und der Hohe-Wacht-Bahn stehen unmittelbar nebeneinander. Die Garagierung der Sessel der Hohe-Wacht-Bahn erfolgt im Tal, teilweise seitlich des Stationsgebäudes auf einem Stichgleis mit Flugdach und partieller Flankenverkleidung.*



Vorstand Eugen Nigsch, Bergbahnen Brandnertal AG:

„Ich habe die Erfahrung gemacht, dass die Firma Doppelmayr bei der Projektierung,

während der Bauphase und im laufenden Betrieb ein verlässlicher und vor allem fairer Partner ist.“

die Palüdbahn wird hauptsächlich vom Tagesgast genutzt werden, zumal unmittelbar bei der Talstation ein großes Angebot an Parkplätzen geschaffen werden konnte. Die Dorfbahn wird ganzjährig, die Palüdbahn voraussichtlich nur im Winter in Betrieb sein.

Die Ausgangssituation sei, so Vorstand Eugen Nigsch, bei beiden Anlagen die gleiche gewesen: Sie hätten nicht mehr

den heutigen Anforderungen hinsichtlich Kapazität, Qualität und Komfort entsprochen.

### Deutlich mehr Komfort

Die Dorfbahn wurde um fast 400 m verlängert, wodurch die Errichtung einer gemeinsamen Bergstation mit der „Panoramabahn“, der Pendelbahn nach Bürserberg, möglich wurde; in der unmittelbaren Nachbarschaft befindet sich übrigens die Talstation der 6-CLD Gulma (Doppelmayr; Baujahr 1998).

Die neue Talstation im Ortszentrum ist, so Eugen Nigsch, „ein Dienstleistungszentrum, in dem der Gast alles vorfindet, was er für einen unbeschwerten Skitag bzw. Skiurlaub benötigt: Ticketing, Skischule, Café, Sportshop, Sportgeräteverleih, Depot usw.“ Auch hier wurden zusätzliche Parkplätze geschaffen.

Mit diesem Projekt sei ein optimaler Wurf gelungen, versichert Eugen Nigsch, Geschäftsführer der Bergbahnen Brandnertal. „Wir haben bei geringstmöglichen Kosten die optimale Wirkung auf den Gast erzielt.“ Dass Doppelmayr mit dem Bau der beiden Bahnen betraut wurde, sei „Resultat einer langjährigen hervorragenden Zusammenarbeit. Doppelmayr stand uns bereits in der Projektierungsphase hilfreich zur Seite.“

### Starke Impulse für die Wirtschaft der ganzen Region

Der Ausbau der Lifтанlagen und Pisten war, so Geschäftsführer Nigsch, unbedingt notwendig, um im Wettbewerb mit den benachbarten Skigeieten bestehen zu können.

Ziel der Bergbahnen sei ein Besucherzuwachs von 15 bis 20 Prozent; das ent-



#### 8-MGD Dorfbahn

Förderleistung	2.389 P/h
Fahrzeit	3,2 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
8er-Gondeln	41
Intervall	12,1 s
Schräge Länge	1.119 m
Höhenunterschied	390 m
Stützen	10
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

spräche bis zu 50.000 Ersteintritten pro Jahr.

Die Impulse für die lokale Wirtschaft sind unübersehbar. Beispielsweise wurde kürzlich eines von mehreren Bauprojekten, das Tourismusprojekt „Mountain Lodges“ fertig gestellt. Es umfasst 31 Ferienwohnungen in fünf Häusern. Man rechnet innerhalb der nächsten fünf Jahre mit einem weiteren Zuwachs von ca. 1.000 Betten.

Die Dorfbahn verfügt über eine automatische Stationsgaragierung und die neueste Generation des RPD-Systems.



Anton Haller:  
*„Getreu der unternehmerischen Philosophie unserer Familie werden Aufträge an heimische Firmen vergeben, weil wir der Qualitätsleistung einen besonderen Stellenwert zuschreiben. Dies wird durch die Firma Doppelmayr in allen Belangen erfüllt.“ Im Interesse der touristischen Weiterentwicklung des Kleinwalsertales wolle man auch in Zukunft Projekte mit Doppelmayr verwirklichen.*

#### Heuberg: Familien bevorzugt

Der 4-CLD-S Heuberg ersetzt einen 1er-Sessellift aus den frühen 50er Jahren; er ist mit verriegelbaren Schließbügeln und Sitzheizung ausgestattet. Das Skigebiet

Hirschegg wurde 2006 vom Mittelberger Hotelier Anton Haller (Aparthotel Kleinwalsertal) erworben. Es beginnt mitten im Dorf, verfügt neben der Heubergbahn noch über fünf Schlepplifte und wird bevorzugt von Familien frequentiert. – Daher auch die nicht zuletzt auf den sicheren Transport von Kindern zugeschnittene automatische Schließbügelverriegelung ohne Fußraster.

#### Mehr Betriebstage

Gleichzeitig investiert die Familie Haller in Beschneiungsanlagen. Angestrebt werden 100 bis 110 sichere Betriebstage. Ausfälle wie 2006/07, als nur an fünf Tagen gefahren werden konnte, sollen nicht mehr vorkommen. Doch war dieser Ausfall deshalb nicht katastrophal, weil der Heuberglift auch im Sommer in Betrieb ist und ein weites Wandergebiet erschließt:

Hirschegg liegt mitten in der Skiregion Kleinwalsertal, dem größten österreichisch-deutschen Skigebiet, in das auch Oberstdorf einbezogen ist. Der Heuberglift ist ein wichtiges Glied des Schigleitweges, der die Orte Riezlern, Hirschegg und Mittelberg verbindet.

#### 4-CLD-S Heuberg

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	3,1 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	30
Intervall	12 s
Schräge Länge	760 m
Höhenunterschied	239 m
Stützen	9
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



4-CLD-S Heuberg, Hirschegg, Kleinwalsertal, mit verriegelbaren Schließbügeln und Sitzheizung

# Der Reiz der ständigen Weiterentwicklung



**„Wir bieten unseren Gästen jedes Jahr etwas Neues.“ Mit dieser Feststellung bringt Hannes Parth, Vorstand der Silvretta Seilbahn AG Ischgl, das Erfolgsrezept der Ischgl Seilbahner auf den Punkt: Zwar ist Ischgl als hervorragendes Wintertourismus- (und übrigens auch als erlebenswertes Sommertourismus-) Gebiet bekannt; aber es ist auch dafür bekannt, dass es ständig noch besser wird.**

Vorstand Hannes Parth, vertraut seit 20 Jahren auf Doppelmayr.



Auch Vorstand Markus Walser lobt die Verlässlichkeit von Doppelmayr

Die Attraktivität der Region machen vor allem die 200 Kilometer Pisten und 40 Bergbahnen der „Silvretta Arena Samnaun/Ischgl“ aus. Die Silvretta Arena entstand durch den Zusammenschluss der Skigebiete Ischgl (Österreich/Tirol) und Samnaun (Schweiz/Graubünden).

## Imagebildung durch technischen Vorsprung und Komfort

Was bewegt die Ischgl (und auch die Samnauner) dazu, ausschließlich auf Doppelmayr- (bzw. Garaventa-) Qualität zu vertrauen, und zwar schon jahrzehntelang? Der Senior der beiden Vorstände, Hannes Parth, an der Auftragsvergabe für Liftanlagen praktisch seit seinem Eintritt in die Silvretta Seilbahn AG im Jahre 1982 beteiligt, seit 1987 Vorstand, begründet das so: „Mich interessiert immer das Beste.“ – Ischgl rühmt sich, als eines der ersten Skigebiete ausschließlich kup-

pelbare Sesselbahnen eingesetzt zu haben. „Außerdem will ich ein Höchstmaß an Verfügbarkeit. Das ist für mich wichtiger als der Erstpreis.“ Und für seine fünf Betriebsleiter sowieso, zumal „der Doppelmayr-Service da ist, wenn man ihn braucht. Außerdem habe ich einen Ansprechpartner für alles.“

Die positive Beurteilung von Doppelmayr teilt auch sein Vorstandskollege Markus Walser; er ist seit 2005 im Vorstand. Walser lobt nicht zuletzt die termin- und „bis ins Detail“ auftragsgerechte Ausführung sowie die professionelle Zusammenarbeit bei der Abwicklung der aufsichtsbehördlichen Bewilligungsverfahren. Beeindruckt erinnert er sich an das jüngste Projekt, die Fimbabahn: „Die Doppelmayr-Leute trotzten den widrigen Wetterverhältnissen. – Fast in jeder der 30 Arbeitswochen hatten wir Regen oder Schnee. Trotzdem haben sie für Ischgl wieder termingerecht eine schöne und hochmoderne Seilbahn erstellt.“

### 8-MGD-S Fimbabahn

	Sekt. 1	Sekt.2
Kapazität	2.800 P/h	2.800 P/h
Fahrzeit	6,7 min	8,4 min
Geschw.	5,0 m/s	5,0 m/s
Gondeln	78	97
Intervall	10,3 s	10,3 s
Länge	1.647 m	2.141 m
Höhenunt.	260	690
Stützen	15	14
Antrieb	Berg	Berg
Abspann.	Tal	Tal

### Weltneuheit: 8-MGD mit Sitzheizung

Die Fimbabahn, eine 8-MGD mit Sitzheizung in zwei Sektionen, ersetzt eine 6er-Einseilumlaufbahn, deren Ursprünge bis ins Jahr 1983 zurückreichen.

Die schwierigen Geländebedingungen stellten eine besondere Herausforderung an die Projektgenieure und die Bauteams dar. So verläuft die Achsenführung der Sektion 1 in senkrechten Felswänden. Da es keine Alternativen für die Stützstandpunkte gab, mussten Teile der Fundamente der ehemaligen 6er-Gondel-



*Fimbabahn: Ausschlaggebend für die Entscheidung zum Neubau war der Wunsch nach Komfortsteigerung; die Kapazitätserhöhung – um 400 auf 2.800 Personen/Stunde – fiel nicht so sehr ins Gewicht.*

bahn verwendet werden. Das war kein einfaches Unterfangen, zumal größere Kräfte und neue behördliche Vorschriften zu beachten waren.

---

### **Verschiebbare Stützen**

---

Die Stützen der Sektion 2 stehen teilweise in instabilem Gelände. Die Geländebewegungen werden durch verschiebbare Stützen ausgeglichen: In die Fundamente sind Stahlschienen in Form eines umgekehrten T eingelassen, auf denen mit Muttern und Ankerschrauben die

Stützen befestigt sind. Bei Bedarf wird die Verschraubung gelöst und die Stütze entlang der Schiene nachgesetzt.

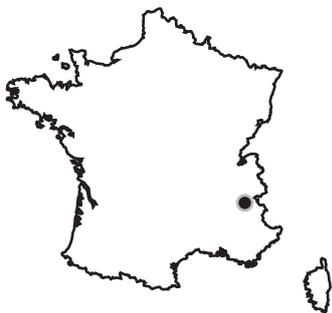
Für die Talstation und die Zwischenstation wurden die bestehenden Gebäude umgebaut. Die Bergstation ist neu. Sie hat drei Kellergeschoße. Die Garage der Gondeln erfolgt in der Garagierhalle im 1. Untergeschoß der Mittelstation sowie in einem kurzen Stichgleis in der Talstation. Die Antriebseinheit der ersten Teilstrecke ist in der Mittelstation, die hydraulische Förderseilspannung in der Talstation untergebracht. Der Antrieb

der zweiten Teilstrecke befindet sich in der Bergstation, deren Förderseilabspannung in der Mittelstation.

Doppelmayr war für den seilbahntechnischen Teil inklusive der elektrischen Ausrüstung zuständig. Die Verantwortung für die Bauarbeiten und die Baukoordination lag bei der Silvretta Seilbahn. Diese arbeitete mit einem Bauunternehmen bzw. einem Teil der eigenen Mannschaft: Es sind ständig 140 Mitarbeiter beschäftigt, die im Sommer durch etwa 40, im Winter durch rund 220 Saisoniers (für Seilbahn und Gastronomie) ergänzt werden.

# Neue Bahnen in Val Thorens: „Bedienerloser“ Betrieb

In Val Thorens in den französischen Alpen wurden zwei bestehende 6er-Kabinenbahnen aus den Jahren 1981 durch zwei moderne 8er-Gondelbahnen ersetzt. Ziel war die Verbesserung von Komfort und Förderleistung. Eine Besonderheit stellt der neuentwickelte „bedienerlose“ Betrieb dar.



Jean-François Piard, Directeur technique von SETAM: „Wir sind mit Doppelmayr höchst zufrieden, und zwar sowohl was die Termintreue als auch die Qualität von Produkt und Service anlangt!“



Val Thorens mitten im Skigebiet „3 Vallées“ rühmt sich als höchstgelegener Ort in den 3 Vallées mehrerer Superlativen: Hier, befindet man sich, so die Werbung, im größten Skigebiet der Welt und habe eine atemberaubende Aussicht auf 1000 Gipfel der französischen schweizerischen und italienischen Alpen. Hier sei zudem das höchsten Ganzjahres-Skigebiet Europas. In der Tat befindet sich das Skigebiet zwischen 1.300 m und 3.200 m; der Ort selbst liegt auf 2.300 m<sup>1</sup>.

Bei der Konzeption der beiden neuen Gondelbahnen Cairn und Caron wurde nicht nur auf die Erhöhung der Förderleistung – sie ist nunmehr fast doppelt so hoch wie zuvor – sondern auch auf besten Komfort während der Fahrt und in den Stationen geachtet, wie Jean-François Piard, der Technische Direktor der Liftgesellschaft SETAM, betont: In den Stationen sind Rolltreppen, Wartesäle, Toilet-



ten sowie Geldautomaten untergebracht, und es werden Kunstausstellungen geboten. Für den Transport von Behinderten stehen extra Einrichtungen zur Verfügung:

10 Prozent der Kabinenbänke sind aufklappbar, alle Kabinen haben Signalknöpfe, mit welchen Behinderte im Bedarfsfall das Bedienungspersonal zum Aussteigen anfordern können.

Die beiden Bahnen führen auf die jeweils gegenüber liegenden Hänge des Bergtals; sie bilden eine klassische Skischaukel. Die Tal-

	8-MGD Cairn	8-MGD Caron
Förderleistung	2.400 P/h	2.000 P/h
Fahrgeschwindigkeit	6 m/s	6 m/s
Fahrzeit	4,1 min	5,35 min
Gondeln	58	54
Intervall	12 s	14,4 s
Schräge Länge	1.102 m	1.478 m
Höhenunterschied	190 m	220 m
Stützen	11	12
Antrieb	Tal	Tal
Abspannung	Tal	Tal



*Die neuen 8er-Gondelbahnen Cairn und Caron im Skigebiet Val Thorens ersetzen zwei 25 Jahre alte 6er-Umlaufbahnen. Trotz höherer Förderleistung haben sie vor allem die Verbesserung des Komforts zum Ziel. Die Skifahrer nehmen ihre Skier in die Kabinen hinein. Im Bild: das gemeinsame Bahnhofsgebäude*

stationen liegen in einem Gebäude, es gibt aber keinen Kabinentransfer. Dieser wäre auch völlig sinnlos, denn die Bahnen werden nur für den Aufstieg genutzt. Die Bergstation von Caron ist unmittelbar vor der Talstation der Pendelbahn zum 3.200 Cime Caron platziert. Auch diese Stationen sind in einem gemeinsamen Gebäude untergebracht; es wurde 1981 errichtet und nun den neuen Bedürfnissen angepasst.

Die neuen Gondelbahnen können insofern im „bedienerlosen“ Betrieb gefahren werden, als sich lediglich in der Bergsta-

tion Caron ein Bediener befindet. Dieser steht audiovisuell mit den drei anderen Stationen in Verbindung. Die Gondeln sind durch spezielle Sicherheitsvorrichtungen dieser Betriebsform angepasst. Es ist aber auch möglich, die Bahnen mit Bedienungspersonal in jeder Station zu betreiben<sup>2</sup>.

---

#### **Querung anderer Bahnen**

---

Abgesehen von den Besonderheiten des bedienerlosen Betriebes – dessen Entwicklung eine sehr intensive Zusam-

menarbeit mit den Zulassungsbehörden erforderte – waren noch einige weitere technische Herausforderungen zu bewältigen. So musste bei der Bahn „Cairn“ ein bestehender gemeinsamer Mast mit der kreuzenden Sesselbahn Plain Sud umgebaut und erhöht werden. Die „Caron“ kreuzt unter der Sesselbahn Moutière.

<sup>1</sup> Das gesamte Skigebiet umfasst 16 Ortschaften, hat 600 km präparierte Pisten und 200 Lifte.

<sup>2</sup> Wir werden diese Betriebsform in einer der nächsten Ausgaben der WIR genauer beschreiben



## Mit der Funifor auf den Monte Zoncolan

**Doppelmayr Italia  
ersetzte die 40-  
Personen-Pendelbahn  
von Ravascletto im  
Valcalda-Tal auf den  
Monte Zoncolan, Friaul,  
durch eine moderne,  
100plätzigige Funifor.**

Der Monte Zoncolan ist eines der am besten ausgebauten Skigebiete Friaul-Julisch Venetiens mit 28 Kilometern Skipisten und einer geradezu atemberaubenden Aussicht auf die Gipfel der Karnischen und Julischen Alpen, dem italienisch-österreichischen Grenzgebirge.

Das Zoncolan-Gebiet verfügt über 12 Lifte. Kernstück ist die Neue Funifor. Sie ersetzt die 40 Jahre alte Pendelbahn. Auftraggeber ist die Promotur SpA, eine 1986 von der Provinzregierung Friaul-Julisch Venetiens ins Leben gerufene Aktiengesellschaft mit Sitz in Udine. Ihre Aufgabe ist die Unterstützung der Entwicklungsprogramme für die Berggebiete - und

damit der fünf Skigebiete - der Region<sup>1</sup>. Die Bahn hat eine „fakultative“ Mittelstation, die nur als Ausstieg zur Erreichung einer Abfahrtspiste bis zur Talstation dient. Für den kommenden Winter ist eine Piste von der Bergstation ins Tal geplant; dann würde aus dieser reinen Zu- und Rückbringerbahn auch eine Bahn für Wiederholungsfahrten werden. Im Sommer wird die Mittelstation als Ausgangspunkt für Höhenwanderungen genutzt.

---

### **Stütze als Mittelstation**

---

Bei der Planung/Projektierung in der Bergstation musste die neue Bahn zur



Die Mittelstation ist in die 16 m hohe Stütze integriert. Doppelmayr Italia lieferte die Anlage als Generalunternehmer schlüsselfertig. Die Bahn ist ein wichtiges Modul des Gesamtplanes für die Erneuerung der Skigebiete in Friaul.

Gänze innerhalb der bestehenden Baukubatur bleiben. Gleiches galt weitgehend für die Talstation. Die Mittelstation ist neu; das Klapppodest, ein Zugang ohne Stufen und der geschlossene Warteraum, sind in die Stütze integriert. Die Stationen sind gemäß den neuen Erdbeben-Bestimmungen ausgeführt; teilweise waren Verstärkungen erforderlich.

Die Tragseile sind in den Stationen fix verankert. Die Zugseil-Abspannung und die zwei unabhängigen Antriebe befinden sich in der Talstation. Wegen der Steilheit der Bahn sind sehr große Schwungmassen am Antrieb erforderlich. Der Zugseilring hat eine automatische, hydraulische

Nachstelleinrichtung für thermische Längenänderung und permanente Längung. Die Projektierung erfolgte einerseits nach CEN-Richtlinie, andererseits waren für die Infrastruktur die italienischen Vorschriften einzuhalten<sup>2</sup>.

#### **Aufwertung des Winter- und Sommertourismus'**

Für Casanova Imler, Leiter des Ufficio Tecnico in der Generaldirektion von Promotur, ist die neue Funifor aus mehreren Gründen sehr bedeutsam. Dank der Mittelstation erwartet er eine deutliche Belebung des Sommertourismus, zumal



diese eine komfortable Nutzung des nahe gelegenen Sessellifts Cuel Piciul ermöglicht. Die hohe Windstabilität<sup>3</sup> der Anlage erhöht den Komfort für die Benutzer und verringert die Wahrscheinlichkeit windbedingter Stillstandszeiten. Da die beiden Sektionen unabhängig voneinander, aber synchron miteinander arbeiten, kann bei Bedarf jede für sich unverzüglich autonom eingesetzt werden. Das erhöht die Flexibilität des Gesamtsystems enorm.

Zusammenfassend stellt er anerkennend fest: Aus Sicht des Technikers, Logistikers und der Strukturentwicklung habe Doppelmayr hier ein außerordentlich komplexes Projekt sehr erfolgreich entwickelt und realisiert. Dies und die Einhaltung aller Qualitäts- und Terminvorgaben – bei knapp bemessener Zeit – nötige ihm großen Respekt ab. „Ich bin sehr zufrieden. Alles wurde richtig und zeitgerecht fertig gestellt!“

<sup>1</sup> Zoncolan, Forni di Sopra, Piancavallo, Tarvisio und Sella Nevea

<sup>2</sup> So beträgt z.B. das Querlastverhältnis nach CEN 1:10, während nach italienischer Norm 1:12 gilt, was dickere Tragseile erfordert. Übrigens wurde – erstmals bei einer Funifor – eine Fixabspannung für das Zugseil genehmigt.

<sup>3</sup> Die Fahrbahn aus Doppeltragseilen ist bei einer Funifor breiter als die Kabinen; daher ist die Bahn besonders windstabil.

#### **100-FUF Valcalda – Monte Zoncolan**

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit (mit 56 s Halt in der Mittelstation)	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	12,0 m/s
Kabine zu 100 Personen	2
Tragseile vollverschlossen	63 mm
Zugseil	26 mm
Schräge Länge	2.018 m
Höhenunterschied	824 m
Stützen	1
Antrieb	Tal
Abspannung (Zugseil)	Tal

# Erneuerung der Standseilbahn St. Smokovec – Hrebienok



**Die Standseilbahn von Stary Smokovec, dem Hauptort der umliegenden Gemeinden der Hohen Tatra, und dem Bergdorf Hrebienok nahm 1908 ihren Betrieb auf. Sie wurde im Lauf der Jahre mehrmals renoviert und 2007 komplett erneuert. Jetzt entspricht sie den CEN-Normen.**

Das Städtchen Stary Smokovec auf der slowakischen Seite der Hohen Tatra ist rund Dreiviertelstunden mit dem Auto vom polnischen Wintersportort Zakopane erreichbar. Auch hier sowie in Hrebienok gibt es Lifte und Skipisten. Hrebienok liegt 1.285 m über dem Meer am Fuß des Slavkovsky Smokovec (2.452 m). Die alte Bahn hatte stufenartig ausgeführte 128-Personen-Wagen; die neuen Wagen bieten 160 Personen Platz. Die Fahrgeschwindigkeit wurde verdoppelt. Da sie sehr flach ist und eine Standseilbahn kein Gegenseil hat, war eine sorgfältige Auslegung erforderlich, um optimales Bremsverhalten zu gewährleisten.

## Für den Tourismus und die Versorgung der Bevölkerung wichtig

Garaventa war für die Seilbahntechnik zuständig; die Steuerung stammt von Doppelmayr. Der Kunde hatte die Verlegung der Schienen und den Umbau der Gebäude übernommen.

Die neuen Wagen sind länger und breiter, weshalb die Buchten verbreitert werden mussten; es wurden die Treppen saniert und neue Kasernen eingerichtet. Weitere Modernisierungsmaßnahmen sind geplant. Dazu der Projektleiter, Vladislav Beka<sup>1</sup>: „Die alte Anlage war fast 40 Jahre in Betrieb. Es war also schon Zeit, unseren Kunden ein höheres Niveau an Qualität und Komfort zu bieten.“ Außerdem sei die Verbreiterung der Skipiste von Hrebienok nach Smokovec geplant. Auch aus die-

sem Grund sei eine Kapazitätserhöhung sinnvoll, zumal sich die Naturrodelbahn entlang der Bahnlinie großer Beliebtheit erfreue. – Bislang ist allerdings die Auslastung wegen der vielen Wanderer im Sommer größer als im Winter. Ganz allgemein aber ist die Bahn für den Flecken Hrebienok und die Hütten im Berggebiet von großer Bedeutung. Da die Straße im Winter nicht geräumt wird, stellt sie dann die einzige Verbindung dar. Die Versorgung der Berghütten übernehmen von Hrebienok aus Träger.

Die Montagezeit betrug acht Wochen. Die Bahn nahm nach dreimonatiger Pause Ende Dezember den Betrieb wieder auf. Vladislav Beka sieht nicht zuletzt in der Professionalität der Doppelmayr/Garaventa-Leute und „deren Bereitschaft, jederzeit zu helfen“, einen wichtigen Schlüssel für den reibungslosen Ablauf des Projekts. Die Seilbahner hätten sich hervorragend in das von ihm geleitete und koordinierte Team eingebracht.

<sup>1</sup> Mgr. Vladislav Beka ist Angestellter von J&T-Real-Estate-Gruppe, deren Kerngeschäft die Finanzierung und Entwicklung von Industrie-, Tourismus-, Immobilien- und Logistik-Projekten ist. J&T wurde vom Eigentümer und Betreiber der Bahn, TLD Tatranske lanove dráhy a.s. mit dem Modernisierungsprojekt beauftragt.



Lobt die Einsatzbereitschaft und Kompetenz von Doppelmayr und Garaventa: Projekt Manager Vladislav Beka von J&T Real Estate (rechts) mit Projektleiter Andrej Hudek jun. (links) und dem Technischen Direktor der Bahngesellschaft TLD, Dusan Slavkovsky (Mitte). Übrigens: Die Standseilbahn St. Smokovec – Hrebienok ist die erste Behinderten-gerechte Standseilbahn der Slowakei.

### 160-FUN St. Smokovec – Hrebienok

Förderleistung	1.300 P/h
Fahrzeit	4,8 min
Standzeit in den Stationen	2,7 min
Fahrgeschwindigkeit	
Strecke	10 m/s
Ausweiche	7 m/s
160-P-Fahrzeuge	2
Schräge Länge	1.937 m
Höhenunterschied	247 m
Antrieb	Berg
Betrieb 550 kW	
Anfahren 700 kW	

## Eine Gondelbahn für die „Holländischen Alpen“



**Der Ettelsberg am Rande des Sauerlandes, Nordhessen, – Zentrum der „Willinger Freizeitwelt“ und des „Winterpark Willingen“ – bekam eine neue 8er-Gondelbahn.**

Die Gemeinde Willingen ist eine Tourismushochburg. Im Umkreis von 200 Kilometern leben rund 20 Mio. Menschen. Im Skigebiet Willingen gibt es 13 Liftanlagen, die untereinander vernetzt sind. Willingen gehört zur Wintersportarena Sauerland mit 51 – meist kleineren – Skigebieten und 150 Liften. Auf den Ettelsberg, den 838 m hohen Hausberg Willingens, führte 37 Jahre hindurch ein Doppelsessellift, der in dieser Zeit über 7 Mio. Fahrgäste beförderte. Dieser Lift sowie ein Doppelschleplift Baujahr 1978 wurde nun durch eine moderne Gondelbahn ersetzt.

Da der Sessellift auch im Sommer stark frequentiert war wurde mit der Demontage bis zum 5. November zugewartet und die Gondelbahn parallel zur alten Trasse errichtet; auch die Stationsgebäude sind neu. In der Talstation sind



*Jörg Wilke, Geschäftsführer der Ettelsbergbahn: Für uns als Betreiber sind Sicherheit und Verfügbarkeit sehr wichtig. In diesem Zusammenhang kommt dem RPD-System, das Seilentgleisungen verhindern hilft, besondere Bedeutung zu, zumal bei uns häufig starke Winde wehen.*

– neben Ticketausgabe und Büros – ein Ski- und Bikeverleih (die Fahrräder werden in die Kabinen mitgenommen), eine Skischule sowie eine Gleitschirm-Flugschule untergebracht. In der Nähe der Bergstation befindet sich „Siggis Hütte“, ein beliebtes Ausflugs- und Eventlokal.

### Erster DSD-Antrieb in Deutschland

Die 8-MGD ist mit einem DSD-Antrieb ausgestattet. Dieser hat acht voneinander unabhängige „Segmente“ (Motoren), wodurch die Verfügbarkeit sehr hoch ist. – Selbst wenn ein Segment ausfallen sollte, ist in Willingen ausreichend Drehmoment für den Weiterbetrieb der Anlage vorhanden. Außerdem liegt der Geräuschpegel dieses Motors um 50 Prozent unter dem eines herkömmlichen Motors.

Für die nächste Wintersaison sind auf den Stützen der Bahn Strahler für den Nachtskilauf vorgesehen. Im Gebäude der Talstation ist ein vollautomatischer Schleifenbahnhof untergebracht. Bahnhof, Skiverleih, Kassengebäude und der Bahnsteigbereich sind mit einem gemeinsamen Tonnendach überspannt.

Doppelmayr war für die Seilbahntechnik zuständig, die Organisation der Hoch- und Tiefbauarbeiten übernahm die Ettelsberg Seilbahn GmbH & Co. KG als Eigentümer der Bahn.

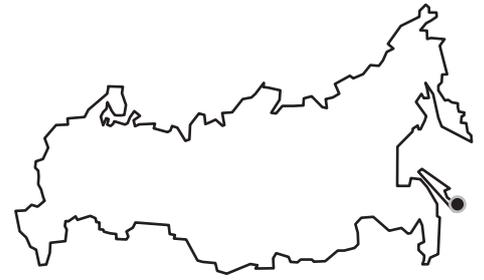


Die Flexibilität der Gondeln wird sehr geschätzt. Kinderwagen, Mountainbikes, Schlitten, Rollstühle etc. lassen sich problemlos transportieren.

### 8-MGD Ettelsbergbahn

Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	4,7 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	55
Intervall	10,3 s
Schräge Länge	1.340 m
Höhenunterschied	238 m
Stützen	11
Antrieb	384/403 kW Berg
Abspannung	Tal

# Weltneuheit in Russlands Fernem Osten



**Im äußersten Osten Russlands, auf der Pazifik-Insel Sachalinsk, baute Doppelmayr zwei Sektionen einer ganz außergewöhnlichen Seilbahn: die erste Sektion ist eine reine Gondelbahn, der in der zweiten Sektion 6er-Sessel zugeführt werden.**

Die Bahn erschließt ein beliebtes Ganzjahres-Ausflugsgebiet am Rande der 150.000-Einwohner-Stadt Jushno-Sachalinsk. Hier, in der westlichen der beiden Bergketten, die die Insel umschließen, gab es bereits ein kleines Skigebiet mit zwei Schlepliften.

Die Wirtschaft in und um die Stadt boomt, weil in den küstennahen Gewäs-



sern große Erdölfelder erschlossen werden. – Sachalinsk ist das Gebiet mit den größten Auslandsinvestitionen Russlands, noch vor Moskau. Die Stadt verfügt dank der boomenden Wirtschaft über Geld, das sie auch in die Tourismus-Infrastruktur investiert. Die neue Bahn wertet das Skigebiet stark auf, zumal auch neue Pisten angelegt wurden und nun Abfahrten aller Schwierigkeitsgrade zur Verfügung stehen.

**6er-Sessel werden zwischen die Gondeln eingeklinkt**

Zunächst bringt eine 8er-Gondelbahn die Passagiere zur Zwischenstation, wo die Trassenführung um 27,6° schwenkt. Die Gondeln fahren ohne Halt weiter, während zwischen jede Gondel ein 6er-Sessel eingeschoben werden kann,



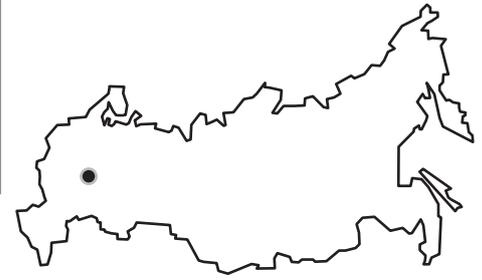
was speziell Skifahrer, die ihre Skier nicht abschnallen wollen, zu schätzen wissen. Die Sessel rotieren nur in Sektion 2; die Talfahrt erfolgt entweder auf Skiern oder per Gondel; ein Einstieg ist in der Zwischenstation möglich.

## Logistische Meisterleistung

Die Stadtväter von Jushno-Sachalinsk sind auf ihre neue Bahn besonders stolz. Denn einerseits war es erst dem energischen Eingreifen der Stadtverwaltung zu verdanken, dass nach mehrjährigem Hin und Her von Privatinvestoren endlich das Projekt durchgeführt wurde. Zweitens hatten sie mit ihrer Wahl von Doppelmayr als Seilbahnlieferant den, wie sie versichern, besten Griff getan: Sie bekamen als Erste auf der Welt eine Bahn, in der die Vorzüge einer Kombibahn und einer Gondelbahn vereint sind. Außerdem konnten dank der Erfahrung von Doppelmayr der Transport der Bahnmodule über die riesigen Distanzen quer durch Europa und Sibirien – auf dem Land- und Seeweg – und die Montage in dieser entlegenen Region zur vollen Zufriedenheit der Kunden bewältigt werden.

Jushno-Sachalinsk	8-MGD Sektion 1	6/8-CGD Sektion 2	
	Durchfahr- betrieb	Getrennter Betrieb	
Förderleistung	1.143 P/h	2.000 P/h	2.000 P/h
Fahrzeit	4,8 min	4,8 min	4,2 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s	6,0 m/s	5,0 m/s
Gondeln/Sessel	23	39	20/20
Intervall	25,2 s	14,4 s	12,6 s
Schräge Länge	1.357 m		964 m
Höhenunterschied	190 m		305 m
Stützen	8		7
Antrieb 252/344 kW	Berg		Tal
Abspannung	Berg		Tal

# Skihalle in Moskau – eine riesige Mehrzweckanlage



**Bei Moskau errichteten private Investoren einen gewaltigen Wintersport- und Wellness-Komplex, dessen Kern die größte Skihalle Europas ist. Doppelmayr lieferte einen fixgeklemmten 4er-Sessellift und einen Doppelschleplift.**

Der „Snej.Kom“ am nordöstlichen Stadtrand Moskaus in der Region Kransogrosky ist über die Volokolamsykoye-Shossee, eine Stadtautobahn, mit dem Privatauto oder dem Marschroute, einem regelmäßig verkehrenden Sammeltaxi, erreichbar. Der Stahlbeton-Bau schwingt sich wie eine überdimensionale Sprungschanze elegant auf freistehenden Stützen in die Höhe. Die Piste ist 350 m lang und 60 m breit, ihr höchster Punkt liegt 90 m über dem Erdboden. Das Gefälle beträgt zwischen zehn und 28 Prozent. Der gekühlte Hallenteil ist 12 m hoch.

Hier ist Platz für 680 Skifahrer.

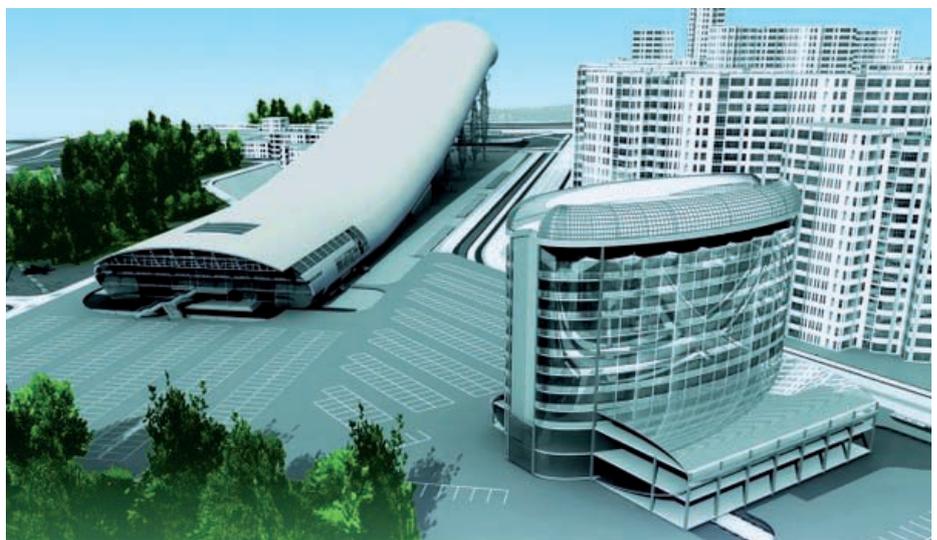
Dass man hier gleich die ganze Skiausrüstung mieten kann, ist wenig überraschend, auch nicht, dass es Restaurants verschiedener Qualitätsstufen gibt. Aber da man „Action“ nicht nur für die Skisportler in der Familie bieten will, wurden gleich auch auf vier Stockwerken mit insgesamt 15.000 m<sup>2</sup>, eine 1.800 m<sup>2</sup> große Kunsteisbahn, Geschäfte sowie ein Wellness- und Seminar-Hotel integriert. In den nächsten Jahren soll eine ganze Satelliten-Stadt rund um den Snej.Kom entstehen.

#### 4-CLF Indoor Lift Nr. 1

Förderleistung	2.229 P/h
Fahrzeit	3,1 min
Fahrgeschwindigkeit	1,8 m/s
Sessel	60
Intervall	6,5 s
Schräge Länge	336 m
Höhenunterschied	69 m
Stützen	4
Antrieb 54/77 kW	Tal
Abspannung	Tal

#### 2-SL Indoor Lift Nr. 2

Förderleistung	1.206 P/h
Fahrzeit	2,3 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Gehänge	47
Intervall	6,5 s
Schräge Länge	341 m
Höhenunterschied	70 m
Stützen	4
Antrieb 31/36 kW	Tal
Abspannung	Tal



*Der Snej.Kom wird nicht die einzige Skihalle in der Region bleiben: drei weitere sind im Gespräch; abgesehen davon gibt es rund um Moskau ein paar dutzend kleinere Skigebiete*



*8-MGD LWI auf den Huangshan*

## Seilbahnen auf die schönsten Berge Chinas

**Doppelmayr stellte in China 2007 drei Seilbahnen fertig. Nunmehr sind in der Volksrepublik China 40 Doppelmayr-Seilbahnen in Betrieb.**

Das Huangshan-Massiv, Provinz Anhui, ist eines der wichtigsten Naturdenkmäler Chinas, Weltkultur- und Weltnaturerbe. Der Gebirgszug ist Teil der Wu-Yue-Berge. Ein chinesisches Sprichwort sagt, wer die Schönheit von Wu Yue gesehen habe, hat kein Bedürfnis mehr, andere Berge zu besuchen. Aber wer den Huangshan gesehen habe, will nicht einmal mehr Wu Yue sehen.

---

### **8-MGD LWI auf den Traumberg Huangshan**

---

Doppelmayr baute nunmehr nur zehn Kilometer von der 6-MGD Baujahr 1996 eine zweite Gondelbahn, die 8-MGD-LWI Huangshan 1A. Der Bau schien der Provinzregierung wegen des enormen Touristenandranges - in der Hauptsache Chinesen, aber auch Japaner, Koreaner



in einem den Changbai-Bergen vorge-lagerten, mit Pinienwäldern bedeckten Mittelgebirge.

Es verfügt über etwa 2 ha Pistenfläche, ein dutzend Abfahrten und 17 Lifte. Da-von sind vier von Doppelmayr: die neue 4/6-CGD und aus dem Jahr 1995 eine 6-MGD sowie zwei 2-CLF. Die anderen Lifte sind zum Großteil deutlich älter.

Hier fanden 1996 die Asiatischen Win-terspiele statt; 2009 wird die Winter-Uni-versade abgehalten. Das Skigebiet wird zügig ausgebaut. Ein Teil des Gebietes ist im Besitz privater Investoren, ein an-derer - größerer - Teil gehört dem Staat; hier trainiert auch die chinesische Ski-nationalmannschaft.

Auch der Sommertourismus gewinnt an Bedeutung.

#### 8-MGD kurbelt Tourismus in Sanqingshan an

In Sanqingshan, Provinz Jiangxi (Ost-Chi-na), 300 Kilometer westlich von Schang-hai, ging zum Jahresende 2007 eine 8-MGD von Doppelmayr in Betrieb. Die Bergregion zählt zum Schönsten, was China zu bieten hat: 140 Millionen alte Graniformationen, dunkle Wälder und Schluchten formen eine geheimnisvolle, wundervolle Landschaft, in der zudem wichtige Baudenkmäler der Taoistischen Kultur liegen. Die Provinzregierung strebt die Anerkennung als UNESCO-Weltkul-turerbe an.

Das Gebiet wird seit etwa zehn Jahren touristisch entwickelt und gewinnt zuneh-mend an Popularität. Das ist auch der Grund, warum man in Ergänzung zu einem bestehenden 2-Personen-Korblift mit der neuen Bahn eine zusätzliche Möglichkeit erschloss, in die Bergregion zu gelangen. Die Talstation des Korblifts liegt - von der Nationalstraße aus gese-hen - an der Rückseite, die der neuen Bahn an der Vorderseite des Berges; man muss nun nicht mehr etwa 20 Kilometer auf der engen Landstraße um den Berg

fahren, um zur Seilbahn zu gelangen. Das Projekt ist ein Joint Venture zwischen der Regierung und einem privaten Inve-stor und hat den weiteren Ausbau der touristischen Infrastruktur zum Ziel.

#### 8-MGD-LWI Huangshan 1A

Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	8,3 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeuge	69
Intervall	14,4 s
Schräge Länge	2.642 m
Höhenunterschied	775 m
Stützen	18
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

#### 4/6-CGD Yabuli Shuttle Express

Förderleistung	2.475 P/h
Fahrzeit	5,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeuge	90 + 15
Intervall	6,2 s
Schräge Länge	1.344 m
Höhenunterschied	163 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

#### 8-MGD Sanqingshan Jinsha

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	8,2 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeuge	42
Intervall	24 s
Schräge Länge	2.656 m
Höhenunterschied	890 m
Stützen	19
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

und einige Amerikaner und Europäer - notwendig: Jährlich nützten eine Milli-on Besucher die Bahn, und sie nahmen Wartezeiten von bis zu drei Stunden in Kauf!

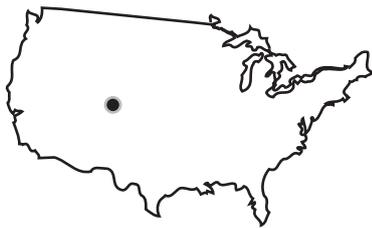
Der Bau war wegen des unwegsamen Geländes und der Naturschutzaufgaben alles andere als einfach; es wurde eine Materialseilbahn eingesetzt.

#### Kombibahn für internationale Skimeisterschaften

In Yabuli, Provinz Shanxi, eines der be-kanntesten Skigebiete Chinas, installierte Doppelmayr eine 4/6-Kombibahn. Das Gebiet liegt etwa zweieinhalb Auto- und drei Bahnstunden nordöstlich von Harbin

## Fun in Beaver Creek

**Beaver Creek, Colorado, lockt mit zwei neuen, leistungsfähigen 8er-Gondelbahnen von Doppelmayr CTEC: Riverfront Express Gondola und Buckaroo Express Express Gondola; letztere wird primär von der Kinder-Ski- und -Snowboard-Schule genützt.**



*George Hudspeth, Director of Lift Maintenance II von Beaver Creek, ist von der Qualität der Doppelmayr-Technologie überzeugt.*



Der Riverfront Express ist die kürzeste und bequemste Verbindung zwischen dem Städtchen Avon und den beliebtesten Pisten des Skigebiets auf dem Beaver Creek Mountain.

Die Bahn überquert den Yampa-Fluss, einen Fahrradweg, eine Landstraße und einen Highway. – Dementsprechend aufwändig war das Bewilligungsverfahren, in welches die Colorado River Authority (nicht zuletzt auch wegen einer allfälligen Evakuierung der Bahn über dem Fluss), die Stadtverwaltung, das State of Colorado Highway Department und der Recreation District (Fahradweg) eingeschaltet waren. Insbesondere der Seilzug erforderte großen technischen und organisatorischen Aufwand, weil alle Verkehrswege (einschließlich des Flusses) zeitweise gesperrt werden mussten.

Bauherr war East West Partners, eine der großen amerikanischen Immobilienfirmen. Betreiber der Bahn ist das Beaver Creek Resort.

### **Neuer Kinderlift**

Der Haymeadow Lift (Doppelmayr, Baujahr 1980), der erste Sessellift Beaver Creeks, ein fixgeklemmter Doppelsessellift, wurde durch die 8-MGD Buckaroo Express ersetzt. Die Anlage wird fast ausschließlich von der Beaver Creek Ski School benützt.



Eine gewisse technische Herausforderung ergab sich aus der Situierung der Talstation in einer schmalen Baulücke unmittelbar bei der Tiefgarage des Hyatt Hotels. Die Station musste verkürzt, die Einstiegsgeschwindigkeit entsprechend reduziert werden.

George Hudspeth, Director of Lift Maintenance II, arbeitet seit 1985 mit Doppelmayr bzw. Doppelmayr CTEC. Er ist verantwortlich für die Anschaffung der Bahnen und die Sicherstellung „eine auf 100 Prozent zugehenden Sicherheit und größtmögliche Verfügbarkeit.“ Er vertraut zu 100 Prozent auf Doppelmayr-Technologie: 15 der 16 wichtigsten Bahnen von Beaver Creek sind von Doppelmayr bzw. Doppelmayr CTEC.



*Der Riverfront Express hat ausschließlich Zubringerfunktion; die Talstation kann auf Skiern vom Skigebiet aus nicht erreicht werden.*

## Cable Liner Shuttle in Doha, Katar

**DCC Doppelmayr Cable Car wurde von der Errichtergesellschaft des New Doha International Airport (NDIA) mit dem Bau eines Cable Liner Shuttles betraut.**

Der zweispurige Cable Liner Shuttle mit einer Streckenlänge von 500 m und einer Fahrgeschwindigkeit von 12,5 m/s verbindet das Terminalgebäude mit den Flugsteigen. Das System besteht aus zwei Zügen zu je fünf Waggons und hat eine Stundenkapazität von 6.000 Personen je Richtung. Er wird das Terminal mit den Flugsteigen (Gates) verbinden und rund 6.000 Personen pro Stunde und Richtung befördern.

Die entscheidenden Kriterien für den Zuschlag an DCC waren die kurze Umsetzungszeit, der geringe Einfluss des Systems auf die Gebäudestruktur, die perfekte Umsetzung spezieller Wünsche in Funktion und Design und nicht zuletzt die niedrigen Instandhaltungskosten.

Die Inbetriebnahme des Systems ist mit der Eröffnung des Flughafens im Jahr 2009 geplant. Der NDIA wird einer der größten Flughäfen im Mittleren Osten und soll bis 2015 50 Millionen Passagiere jährlich abfertigen.



Den Buckaroo Express benützen vor allem Skischulen. In Beaver Creek dürfen Kinder unter 42 Inch (1 m) nur in Begleitung Erwachsener Sessellift fahren. Mit der Gondelbahn ist die Kinder-Beförderung viel einfacher als mit dem alten Sessellift.

8-MGD Riverfront gondola		8-MGD Buckaroo Express	
Förderleistung	1.200 P/h	Förderleistung	1.665 P/h
Fahrzeit	2,5 min	Fahrzeit	3,8 min
Fahrgeschwindigkeit	4,1 m/s	Fahrgeschwindigkeit	3,0 m/s
Gondeln	18	Gondeln	26
Intervall	24 sec	Intervall	17,3 s
Schräge Länge	632 m	Schräge Länge	522 m
Höhenunterschied	19 m	Höhenunterschied	102 m
Stützen	9	Stützen	10
Antrieb 186 kW	Berg	Antrieb 186 kW	Berg
Abspannung	Tal	Abspannung	Tal



Eröffnung der Phase 1 von NDIA 2009: jährlich 12 Mio. Passagiere und 750.000 t Fracht. Ab 2015: 50 Mio. Passagiere und 2 Mio. t Fracht.

# Gondelbahn für Vergnügungspark in Dallas

**Der Texas SkyWay®  
ist eine 8-MGD im  
traditionsreichen Big-  
Tex-Vergnügungspark  
in Dallas, Texas,  
USA. Und er war die  
größte Attraktion des  
diesjährigen Volksfestes.**



Für Rusty Fitzgerald, Director of Operations der State Fair of Texas, Inc. wurden die wichtigsten Kriterien für die Anschaffung einer Gondelbahn als Transportmittel im Vergnügungspark bestätigt: hohe Sicherheit, hohe Verfügbarkeit, hohe Förderleistung.



Diese „State Fair of Texas“, ein Volksfest, beginnt jedes Jahr am letzten Freitag im September und dauert rund drei Wochen. Aufgabe des Veranstalters, der State Fair of Texas, Inc. ist, so Rusty Fitzgerald, Director of Operations/Special Projects dieses Unternehmens, „einen jährlich stattfindenden, familienfreundlichen Event zu organisieren.“

Die 2007er-Veranstaltung stand unter dem Motto „The Sky's the Limit“ ganz im Zeichen der neuen Gondelbahn. Es kamen drei Millionen Gäste; eine Viertelmillion benützte die Bahn.

## **SkyWay mit speziellen Aussichtsgondeln**

Diese Bahn ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: So sind die speziell für Besichtigungsfahrten designeten Gondeln in Verwendung, welche schon auf den Gartenschauen IGA Rostock (2003) und BUGA München (2005) im Einsatz waren. Diese Gondeln haben tief gezogene Fenster, die Fahrgäste sitzen Rücken an Rücken auf einer Mittelbank mit Blickrichtung nach außen.

Die Anlage wurde vom City Building Department genehmigt; desgleichen war die Zustimmung der State of Texas Historical Society und des Vergnügungspark-Amusement Inspectors erforderlich. Für Rusty Fitzgerald waren die ausschlaggebenden Kriterien zur Anschaffung einer Gondelbahn „hohe Sicherheit, hohe Ver-



fügbare und hohe Transportkapazität“. Es gab einige technische und organisatorische Herausforderungen.

## **Hohe Sicherheit, Verfügbarkeit, Kapazität**

Beispielsweise liegt die Einstiegsstation über einem der Eingangstore. Der Einstieg ist daher gut dreieinhalb Meter hoch gelegt; gleiches gilt für die Gegenstation. Nun galt es erstens Rampen zur Wartepattform mit geringer Steigung zu bauen (sie haben etwa 6°) und zweitens die drei Ströme der Ein- und Aussteigenden der Bahn sowie der in und aus dem Park gehenden Besucher reibungslos aneinander vorbeizuführen.

## **Heikle Stützenstandortermittlung**

Es war ferner gar nicht so einfach, geeig-

### **8-MGD Texas SkyWay**

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	3,8 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Gondeln	35
Intervall	12 sec
Schräge Länge	522 m
Höhenunterschied	1 m
Stützen	8
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Das Materialtransportsystem RopeCon verbindet die Vorteile bewährter Seilbahntechnologie mit jenen herkömmlicher Förderbänder

## RopeCon® für Jamaika

**Im September 2007  
übergab Doppelmayr  
Transport Technology  
GmbH ihre bislang  
größte RopeCon-Anlage  
an Jamalco/Alcoa.**

Die neue RopeCon-Anlage in Jamaika transportiert rund 1.200 t Bauxit pro Stunde über eine Strecke von 3,4 km und 470 Höhenmeter.

**Hohe Umweltverträglichkeit,  
kostengünstig in Betrieb und  
Wartung**

Der RopeCon® erfüllt Anforderungen wie minimale Staub- und Geräusentwicklung, geringe Betriebs- und Wartungskosten und erhöhte Sicherheit. Bei diesem Langstreckenförderer handelt es sich im

Wesentlichen um einen mit Wellkanten versehenen Gurt mit integrierten Radsätzen, die auf fix abgespannten Tragseilen fahren, welche über Stützen geführt werden. Da nahezu alle beweglichen Teile immer wieder durch die Station fahren, können sie dort gewartet werden. Nach dem Abladen des Materials wird der Gurt gewendet, so dass die verschmutzte Seite nach oben zeigt und kein Restmaterial herabfallen kann.

Mit dem System ist es gelungen, 1.200 LKW Fahrten pro Tag einzusparen. Außerdem erzeugt das System dank der topographischen Gegebenheiten am Mt. Olyphant beim Bremsen etwa 1.300 kW elektrischen Stroms in der Stunde, die ins Netz zurückgespeist werden können.

Für die Montage war Doppelmayr Transport Technology verantwortlich, für die Vermessung der Trasse und alle Tiefbauarbeiten Jamalco/Alcoa.

Gondelbahnvergnügen auf dem Volksfest „State Fair of Texas“ mit dem Texas SkyWay. Die Streckenführung ist im Zentrum des Vergnügungsparks und führt auch vorbei am berühmten „Cotton Bowl Stadium“ (im Hintergrund rechts).

nete Stützenstandorte zu finden, weil die anderen Attraktionen in der Nachbarschaft in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden durften; außerdem ist die Beschaffenheit des Untergrundes des doch schon mehr als 100 Jahre genutzten Geländes nicht genau bekannt, weshalb man sich bei den Grabungsarbeiten auf allerlei Überraschungen gefasst machen musste.

Doppelmayr CTEC war für den seilbahntechnischen Teil verantwortlich, der Kunde übernahm die Erstellung der Rampen und Plattformen sowie der Gondelgaragen.



### Interessante IAAPA

Die Input Projektentwicklungs GmbH, ein Unternehmen der Doppelmayr-Gruppe, war in Orlando, Florida, USA, auf der IAAPA 2007, der größten Entertainment- und Amusement-Messe der Welt mit einem viel beachteten Stand vertreten. Das besondere Interesse des Fachpublikums galt dem Mountain-Glider. Beim System Mountain-Glider fliegen vier Personen nebeneinander sitzend bis zu 75 km/h schnell zu Tal. Das nur durch die Schwerkraft angetriebene Fahrzeug bewegt sich an einer auf einem Seil befestigten Fahrbahn – eine Innovation für Vergnügungsparks aber auch für die Bereicherung des Amusement-Angebots in den Bergen. Im Bild vor dem Ausstellungsstand GF Helmut Müller, Hannes Triebnik sowie Ewald Koppler von Input.

### Standort Sanhe gewinnt an Bedeutung

Doppelmayr-Kunden steht seit Oktober der Standort Sanhe, Provinz Hebei, unweit von Peking, sowohl als zentrale Anlaufstelle als auch als Produktions- und Service-Standort zur Verfügung. In Sanhe sind 24 Mitarbeiter beschäftigt. Hier befanden sich schon bisher die Produk-

tionsstätte für Stahlkonstruktionen sowie ein gut bestücktes Ersatzteillager. „Wir sind um maximale Kundennähe bemüht, und zwar sowohl hinsichtlich unserer Dienstleistungen als auch geografisch“, betont Li Yanqiu, seit April 2007 Leiter von Doppelmayr-China.

Unter der langjährigen Führung von Ernst Nigg entwickelte sich Doppelmayr-China zu einem sehr durchsetzungsstarken und



effizienten Unternehmen. Ernst Nigg zieht sich nach 25-jähriger Tätigkeit in China und über 45 Jahren bei Doppelmayr in den Ruhestand zurück.



### Ein Superfahrgefühl mit dem Bubble Orange

Medieninhaber und Herausgeber: Doppelmayr Seilbahnen GmbH, A 6961 Wolfurt • Redaktion und Hersteller: WIR Public Relations Wolfgang M. Wagenleitner, Weißbacherg. 19, A 6850 Dornbirn • www.wir.pr.at

Die ersten Exemplare des neue Bubble Orange von Doppelmayr sind in Betrieb – und die Skifahrer staunen und jubeln: „Diese Bubbles vermitteln ein sensationelles Fahrgefühl. Du hast bei jedem Wetter erstens das Gefühl, dass die Sonne scheint und zweitens einen ganz ausgezeichneten Durchblick. Alles ist scharf und freundlich!“