

wir



Die SunnAlm-Bahn ist eine von drei 6er-Sesselbahnen für Kinder- und Erwachsenenbetrieb mit Fußraster, die 2009 in Betrieb gingen. S 5



Spektakuläre 6er-Sesselbahn am Sechszeiger

Schnelle Realisierung einer Alternative zum Wennerberg-Projekt. S 2

Neu: Schließbügelsicherung mit Fußraster

Pitztaler Gletscherbahn, Imbergbahnen, Schmittenhöhebahn. S 4 - 7

Neue Funifor im Monte-Rosa-Gebiet

Vom Passo dei Salati ins Freerider-Paradies. S 8

Schweiz: Fixer 4er mit UNI-G

Verschleißarm und kostengünstiger Unterhalt bei geringer Auslastung. S 11

Neue Seilbahnen in Valfréjus, Frankreich

Ersatz einer alten 6er-Gondelbahn durch eine 8-MGD und eine 6-CLD. S 14

Drei Komfortbahnen in der Slowakei

Moderne Doppelmayr-Bahnen kurbeln den Tourismus an. S 16

Der Matterhorn-Express wurde um eine dritte Sektion verlängert. S 12

 Doppelmayr®

Vorzeigeprojekt am Hochzeiger



Die Hochzeiger Bergbahnen sind flexibel. Sie stellten in kurzer Zeit ein neues, spektakuläres Projekt im Kernskigebiet auf die Beine: Die kuppelbare 6er-Sesselbahn „Zirbenbahn“ mit Bubble Orange und Sitzheizung.

Gleichzeitig mit der Zirbenbahn baute man zwei Pisten, verdreifachte die Beschneidungskapazität¹ und präsentiert sich stolz als „Familienskigebiet mit hohem sportlichen Anspruch“. Die Hochzeiger Bergbahnen bieten allen etwas: wilden Kids ebenso wie schwingenden Könnern. Das hält Familien selbst mit den coolsten Teens zusammen.



Vorstand Hansjörg Wohlfarter: Die neue Zirbenbahn mit beheizten Sitzen und Bubble orange erschließt einen bis weit in den Frühling hinein schneesicheren Nordhang. Sie ist mittlerweile ein Herzstück des Skigebietes.

der ADAC² das Skigebiet zum „Aufsteiger der Saison 2009/2010“. – Was insofern bedeutsam ist, als 70 Prozent der Gäste aus Deutschland kommen³.

Vom ADAC prämiert

Und dieses Angebot findet weithin Anerkennung. Nicht von ungefähr erwählte

Fantasie und Entschlusskraft

Die Hochzeiger Bergbahnen hatten seit Anfang der 90er Jahre versucht, eine Erweiterung des Skigebietes im Bereich

¹ 9 Bahnen, 52 Pistenkilometer, 64 Schneekanonen, Erweiterung des Speicherteichvolumens von 40.000 auf über 105.000 m³

² Deutscher Automobilklub. Gleichzeitig einer der größten Dienstleister im europäischen Reisegeschäft.

³ 15 Prozent kommen aus der Schweiz, knapp 10 Prozent aus Österreich. Die übrigen Gäste stammen aus den Niederlanden, Belgien, Tschechien etc.



Wennerberg durchzusetzen. Das Projekt war weit gediehen, als 2008 überraschend das Aus kam. Doch die Seilbahner unter Führung von Vorstand Hansjörg Wohlfarter ließen sich nicht unterkriegen. Sie reagierten rasch und hatten als Alternative die Pisten- und Kapazitätserweiterung am 2.480m hohen Sechszeiger zur Hand. Diese wurde zügig genehmigt und umgesetzt. Die Finanzierung konnte „aus eigener Kraft erfolgen, weil wir gut wirtschaften“, betont Hansjörg Wohlfarter nicht ohne Stolz.

Auch in der warmen Jahreszeit ist das Gebiet ein beliebtes Wanderziel. Von Mitte Juni bis Mitte Oktober sind zwei

Bahnen in Betrieb. Es gibt 100 km Wanderwege.

6-CLD-B-H-O Zirbenbahn	
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	3,4 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	51
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.026 m
Höhenunterschied	432 m
Stützen	9
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Erweiterung mit Weitblick: Die neue Zirbenbahn befördert die Gäste seit Dezember 2009 zum Sechszeiger-Gipfel auf 2.400m - einem der schönsten Aussichtspunkte im Skigebiet. Sie trägt zur nachhaltigen Verbesserung des Tourismusangebotes im ganzen Tal bei.



Gutes Ergebnis

Doppelmayr/Garaventa konnte sich im Geschäftsjahr 2008/2009 als Weltmarktführer auf dem Seilbahnmarkt behaupten und ein zufrieden stellendes Ergebnis erzielen. Dies, obwohl die globale Finanz- und Wirtschaftskrise auch an der Seilbahnbranche nicht spurlos vorüber ging: In Osteuropa, Russland und Nordamerika konnten die hohen Umsätze nicht gehalten werden. Doch entwickelten sich im Gegensatz dazu die west- und mitteleuropäischen Märkte stabil auf gutem Niveau. Weltweit realisierte Doppelmayr/Garaventa insgesamt 138 Seilbahnprojekte.

Neben dem wichtigsten Geschäftsfeld, den Seilbahnen für den Wintersport, hat sich auch das Marktsegment der Stadtseilbahnen etabliert. So wurden in verschiedenen Städten Nordafrikas und Südamerikas Seilbahnen als moderne Transportlösungen für den städtischen Verkehr gebaut.

Die globale Finanz- und Wirtschaftslage beeinträchtigt nach wie vor alle Branchen der Investitionsgüterindustrie. Obwohl Doppelmayr/Garaventa sowohl hinsichtlich der Produktpalette als auch der strategischen Ausrichtung gut aufgestellt ist, kann man sich dieser Entwicklung nicht vollständig entziehen. Jedoch ist die Doppelmayr/Garaventa-Gruppe mit ihrem flexiblen, erfahrenen und motivierten Mitarbeiter-Team gut gerüstet.

Daher blicken wir, im Vertrauen auf unsere Stärken, zuversichtlich in die Zukunft.

Michael Doppelmayr

Sessel mit Fußraster und Schließbügelverriegelung

Drei Skigebiete verfügen seit diesem Winter über 6er-Bubbles mit automatischer Schließbügelverriegelung und Fußraster: Riffelsee im hinteren Pitztal, Steibis im Allgäu und Schmittenhöhe/Zell am See.

Das neue Schließbügelverriegelungssystem mit Fußraster ist eine Weltneuheit. Es wird den Komfortansprüchen aller Altersstufen gerecht und unterstreicht die führende Rolle von Doppelmayr in der Seilbahntechnik.

Gemäß der Europäischen Seilbahnnormen dürfen nämlich Kinder mit einer Körpergröße unter 1,25 m auf einem Sessel ohne besondere Sicherheitsvorrichtungen nur in Begleitung von je einem Erwachsenen pro Kind befördert werden. Das stellt kinderreiche Familien und Skischulen vor nicht unerhebliche organisatorische Probleme.

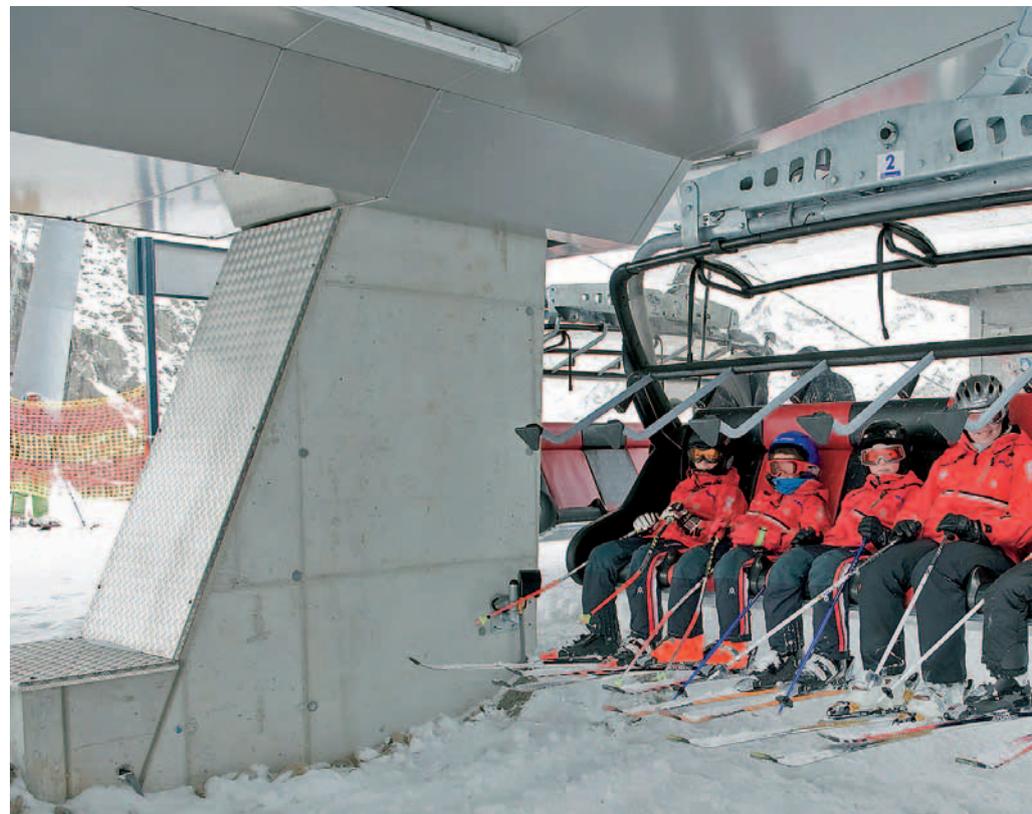
Basis für den Sessel mit Schließbügelverriegelung und Fußraster war die Weltneuheit Familienbahn 8-CLD-B Gampen

in Serfaus (Tirol), die im Winter 2008/09 in Betrieb ging.

Allerdings verzichtete man bislang auf Fußraster. Solcherart werden die Kinder nicht dazu verleitet, während der Fahrt zu weit nach vorne zu rutschen, um (wie die Großen) den Fußraster zu erreichen, und andererseits sind die Erwachsenen nicht allzu sehr in ihrer Bewegungsfreiheit beeinträchtigt. Doch finden – bei längeren Bahnen – Erwachsene das Baumelnlassen der Ski mitunter unbequem.

5 Kinder, 1 Erwachsener plus ein bequemer Fußraster

Mit der neuen Konstruktionslösung wurde dieses kleine Manko behoben und die



Neues Schließbügelssystem beim 6-CLD-B-S SunnAlm-Bahn: Die Fuß- bzw. Skiaufgabe ist pro Sitz sitzmittig durch ein Formrohr mit dem Schließbügel verbunden. Bei geschlossenem Schließbügel befindet sich das Fußaufgabe-Verbindungsrohr zwischen

den Oberschenkeln des Fahrgastes. Dadurch ist ein Hinausrutschen aus dem Sessel unmöglich. Damit die Fahrgäste während des Schließvorganges richtig sitzen, haben die Sitzplätze unterschiedliche Farben. Zusätzlich sind Sitzreiter sowie



Sicherheit nochmals erhöht. Sobald der Sessel die Schließchiene vor dem Verlassen der Station passiert, schließt sich der Bügel automatisch. – Etwa sechs Sekunden nachdem man Platz genommen hat, ist er fest verriegelt. Der Fahrgast kann den Schließbügel auf der Strecke nicht selbst öffnen, der Bügel wird erst bei der Einfahrt in die Bergstation entriegelt und bis zum Ausstiegspunkt automatisch hochgeklappt¹. Auf diese Weise dürfen fünf Kinder schon ab 90 cm Körpergröße mit nur einem erwachsenen Begleiter auf dem Sessel befördert werden. Der Einsatz dieser Weltneuheit erübrigt u.a. auch die (in Österreich vorgeschriebenen) teuren und wartungsintensiven LED-Anzeigesysteme bei der Einfahrt in



eine Sitzmarkierung angebracht (bei der SunnAlm-Bahn der Steinbock – das Signet des Betreibers). Diese Markierung muss nach dem Hinsetzen zwischen den Beinen sichtbar sein, so dass Platz für den Schließbügel-Schließmechanismus gegeben ist.

die Bergstation². Auch bei den Behörden findet die neue Schließbügelverriegelung große Zustimmung.

SunnAlm-Bahn im Pitztal setzt auf den neuen Sesseltyp

Die Pitztaler Gletscherbahnen kauften dieses höchst innovative System für die SunnAlm-Bahn. Diese ersetzt den ehemaligen Muldenlift, einen Bügelschleplift.

Die SunnAlm-Bahn erreicht man vom Dorf Mandarfen (1.682 m) mit der Riffelseebahn, einer Doppelmayr-6er-Gondelbahn Baujahr 1994. Von der Riffelseebahn-Bergstation führen zwei Pisten zur Talstation der neuen SunnAlm-Bahn (2.130 m). Fährt man zur Bergstation (2.350 m) hoch, kann man (auch) zur Gondelbahn-Bergstation abfahren, die ihrerseits an einem Pistenknotenpunkt liegt. Von hier gelangt man zum Riffsee-Rundweg (2.232 m), der im Sommer Wanderer, im Winter Langläufer begeistert; nicht zuletzt auch wegen des herrlichen Blicks auf die 3.000er der Ötztaler Alpen sowie die gewaltigen Gletscherbrüche des Taschachferners.

¹ Im Falle einer Bergung kann der Bügel vom Helfer über den Betätigungshebel an der Gehängestange geöffnet werden.

² Diese Anzeigen signalisieren, wann man den Bügel öffnen darf.

6-CLD-B-S SunnAlm-Bahn

Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	2,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	23
Einstiegshöhe	45 cm
Intervall	10,8 s
Schräge Länge	469 m
Höhenunterschied	216 m
Stützen	6
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Das Ohr am Kunden und am Puls der Zeit

Er gilt als innovativ und durchsetzungsfähig: Dr. Hans Rubatscher, Wirtschaftstreuhänder in Innsbruck, Wirtschaftstreibender und geschäftsführender Gesellschafter der Pitztaler Gletscherbahn GmbH & Co KG. Er war es auch, der als einer der



Dr. Hans Rubatscher, Pitztaler Gletscherbahnen: „Habe in Doppelmayr den kongenialen Partner gefunden.“

Ersten den Wert des Schließbügel-Fußrastersystems erkannte und seine Markteinführung entscheidend mit beeinflusste. Zwar hatte ihn schon vorher die Doppelmayr-Schließbügelautomatik begeistert, aber es störte ihn, dass die Fahrgäste die Füße baumeln lassen mussten: „Du kannst dich so nicht ausruhen“, fand er. Da kam ihm die Weiterentwicklung des Systems gerade recht. „Ich bin bei Doppelmayr auf offene Ohren gestoßen.“ Wie überhaupt Doppelmayr aus seiner Sicht Kundenwünsche ernst nehme.

Rubatschers Innovations-Vorhaben beschränken sich nicht auf Seilbahnen. So ließ er am Riffsee ein Passivhaus-Restaurant bauen (was sieben 120 m tiefe Bohrungen zur Erdwärmegewinnung und eine Solaranlage erforderte), er bestellte als Erster ein völlig neues, energieeffizientes Schneerzeugungssystem und er ist daran, ein besonders innovatives Gipfelrestaurant auf dem Hinteren Brunnenkogel zu errichten.

Das alles geschieht nicht aus purer Lust am Neuen sondern aus marktstrategischem Kalkül. Innovationen müssen sich letztlich rechnen.

Ein Bündel von Neuerungen und Neuheiten im Oberallgäu



Steibis gilt als eines der schönsten und schneesichersten Skigebiete Deutschlands. Im Sommer 2009 wurden drei Schlepplifte aus den Jahren 1982 bzw. 1971 durch den „Fluhexpress“, eine kuppelbare 6er-Sesselbahn mit der neuen Raster-Schließbügelverriegelung und Sitzheizung, ersetzt.

Damit hatte man nicht nur den Beförderungskomfort erhöht, sondern auch viel Pistenfläche gewonnen. Die Pisten, die der Fluhexpress erschließt, bedienten zuvor zwei parallel verlaufende Schleppliftpaare. Die beiden (parallelen) Fluhlifte sowie der ältere der beiden Bärenlochlifte wurden zur Gänze abgetragen.

Der mobile Schlepplift wurde stationär

Steibis hatte für den Winter 2008/09 einen mobilen Schlepplift – eine Weltneuheit – angeschafft, weil man von den Grundeigentümern keine langfristige Genehmigung für die Aufstellung erhalten konnte. Diese Bedenken sind ausgeräumt, nachdem nunmehr klar ist, dass der Schlepplift trotz sehr starker Skifahrerfrequenz die Weideflächen nicht über Gebühr beeinträchtigt. Da nunmehr keine Einwände gegen den Lift bestehen, entschloss man sich, den Lift mit fixen Fundamenten auszustatten; die Trassenführung



Thomas Lingg,
Geschäftsführer
der Imbergbahn &
Ski-Arena Steibis
GmbH & Co.
KG: „Ein Vertrag
mit Doppelmayr

ist wie eine Versicherung mit Rundum-Sorglos-Paket.“

wurde etwas verändert.

Neues Seilvisualisierungssystem

Steibis ist eines der ersten Skigebiete, in denen das elektronische Seilvisualisierungssystem des Instituts für Fördertechnik und Logistik an der Universität Stuttgart zum Einsatz kommt. Dabei wird das Seil von vier Kameras von allen Seiten her auf Bruchstellen und weitere Fehlerquellen untersucht. Diese Aufgabe wird üblicherweise visuell in bestimmten Zeitabständen durchgeführt, dauert stundenlang und erfordert hohe Konzentration.



Die Imberg-Bahnen verstehen sich als Skiparadies für Familien und Genießer. Der neue Fluhexpress mit seinen beheizbaren Bubbles und der Schließbügelverriegelung mit Fußraster wird diesem Anspruch voll und ganz gerecht.

Höchster Komfort auf dem Schmitten



Voraussetzung für den Einsatz der Kamera war allerdings die Entwicklung einer geeigneten Konsole, ein Anliegen, mit dem Thomas Lingg, Geschäftsführer der Imbergbahn, an Doppelmayr herantrat. Doppelmayr reagierte unverzüglich. Die neue Konsole lässt sich problemlos in allen UNI-G-Stationen anbringen. Damit kann man ein und dasselbe Visualisierungsgerät für mehrere Seilbahnen einsetzen.

Die Schmittenhöhe bei Zell am See (Salzburger Land) erhöht ihre Attraktivität für Skifahrer.

Die neue Ketting-6er-Sesselbahn hat Hauben, beheizte Sitze und die neue Schließsicherung mit Fußraster.



Vorstand
Dr. Erich Egger,
Schmittenhöhe-
bahn AG:
„Die neue 6er-
Sesselbahn erhöht
die Attraktivität

der Schmitten-Westseite und erleichtert den Zugang zum Gipfel. Wir haben 26 Seilbahnen und 77 km Piste.“

6-CLD-B-S Fluhexpress

Förderleistung	3.180 P/h
Fahrzeit	4,7 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	60
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.230 m
Höhenunterschied	330 m
Stützen	12
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Die ersetzt den Ketting-Bügel-Schleplift (1982) sowie die in die Jahre gekommene „Gipfelbahn“, einen 3er-Sessellift (1979). Die Stationen wurden abgetragen, die alten Trassen teils in die Pisten integriert, teils aufgefördert.

Die neue Talstation befindet sich an der gleichen Stelle wie jene des ehemaligen Schlepliftes; sie hat einen 90°-Einstieg. Für die Bergstation wurde ein gänzlich neuer Standort gewählt.

6-CLD-B-S Kettingbahn

Förderleistung	3.200 P/h
Fahrzeit	3,7 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	64
Intervall	6,8 s
Schräge Länge	962 m
Höhenunterschied	312 m
Stützen	8
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Ein wesentlicher Grund für die Anschaffung der neuen Bahn war der Wunsch nach Komfortverbesserung. Auf der Westflanke des Schmitten-Gipfels blasen nämlich oft eisige Windböen. Der Tradition folgend sind die Stationen so gestaltet, dass sie sich harmonisch in die Landschaft einfügen. Die Talstation ist mit Rauriser Naturstein verkleidet.



Mit der Funifor ins Freerider-Paradies

Im Monte-Rosa-Gebiet entstand die dritte Doppelmayr-Funifor. Sie führt von den präparierten Pisten des Passo dei Salati direkt ins „Freeride paradise“ und ist Ausgangspunkt unzähliger Touren auf die umliegenden Viereinhalbtausender.

Die nunmehr neueste Funifor führt – als letztes Glied einer dreiteiligen Funifor-Kette – vom Passo dei Salati (2.960 m) zum Indren auf 3.275 m unterhalb der mächtigen, 4.255 m hohen Punta Vincent.

Die Funifor ersetzt die 44 Jahre alte Pendelbahn Bocchette delle Pisse – Indren (Baujahr 1965)¹. Ursprünglich wollte man die neue Bahn direkt von der Bergstation der Funifor Pianalunga – Passo dei Salati (Baujahr 2004) bis zur Cresta Rossa führen. Neben der alten Indren-Bergstation war eine Stütze mit Ein- und Ausstieg vorgesehen. 2005 war bereits die Materialbahn installiert und in der Bergstation mit den Ausubarbeiten begonnen worden. Es fehlte allerdings noch die Baugenehmigung der Region Piemont, eine reine Formsache, wie man meinte. Diese wurde wider allen Erwartens nicht erteilt.

Schwieriges Gelände

Doch der Kunde, die Monterosa S.p.A. von Aosta, gab nicht auf. Nunmehr sollte die Trasse zur Gänze auf dem Gebiet der Region Aosta verlaufen. Die Bergstation wurde seitlich des Gletschers, etwa 400 m Luftlinie westlich der alten Bergstation Indren, platziert.

2006 begann man mit dem Bau dieser, der jetzigen, Anlage. Die Bauar-



Hannes Pircher, Projektmanager Doppelmayr-Italia, Monica Deval, kundenseitige Projektbetreuerin und künftige Technische Leiterin der neuen Funifor, Ing. Franco Torretta, Technischer Direktor Ufficio Tecnico Monterosa S.p.A., und Nevio Ronco, Betriebsleiter der Funifor. Doppelmayr war für den elektromechanischen Teil sowie die Zivilbauarbeiten an der Talstation und bei den Stützen verantwortlich. Den Bau der Bergstation hatte der Auftraggeber selbst organisiert. Die Stationen entsprechen optisch den kompakten, kuppelbaren 4-CLD-Anlagen von Doppelmayr-Italia.



beiten gestalteten sich alles andere als einfach: In diesen Höhen kann im Jahr nicht mehr als drei bis vier Monate wirklich gebaut werden. Zu allem Überdross stellte sich während der Arbeiten heraus, dass sich beim Stützenstandort an der Bergstation eine 9 m dicke Permafrostschicht befindet. Daraufhin musste man die Fundamente mit Mikropfählen verstärken und weitere Statikmaßnahmen treffen, die Stütze neu



dimensionieren und um 10m auf 30m erhöhen. Auch der Transport des 30t schweren Tragseiles auf den teilweise 45 Prozent steilen Pisten zur 2.960m hoch gelegenen Talstation war anspruchsvoll, ebenso der Seilzug, der durch extrem wenig Platz vor einem 50m tiefen Abgrund erschwert wurde.

Innovative Stationsbefestigungen

Die Antriebs-Spannstationen sind einschließlich der Tragseilpoller auf jeweils einem Betonsteher befestigt. Die Stationen entsprechen optisch den kompak-

ten, kuppelbaren 4-CLD-Anlagen von Doppelmayr-Italia. Für die Fußbodenheizung in den Stationen sind Solarzellen, wenn dies nicht reicht, zwei (Tal) bzw. drei (Berg) Notstromaggregate im Einsatz. Als Brauchwasser wird Regen und geschmolzener Schnee in einem Wasserbecken gesammelt, das in die Bergstation integriert ist.

Es gibt so reichlich Wasser, dass es möglich wäre, später einmal sogar ein Hotel oder Restaurant damit zu versorgen. Die Räumlichkeiten sind bereits vorhanden. Trinkwasser wird mit der Bahn herbeigeschafft.

60-Funifor Passo dei Salati – Punta Indren

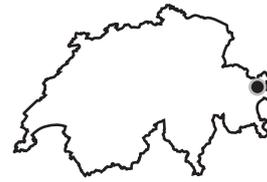
Förderleistung	740 P/h
Fahrzeit	4,9 min
Fahrgeschwindigkeit	10,0 m/s
Schräge Länge	1.570 m
Höhenunterschied	315 m
Stützen	1
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

¹ Stilllegung mit Ende der Wintersaison 2006/07; noch nicht abgebrochen. Es ist geplant, die Bergstation als Bergmuseum weiter zu nützen.



Für die Entscheidung, eine Funifor zu bauen, waren zwei Gründe ausschlaggebend: Erstens ist es möglich, bei wenig Personenfluss nur eine der beiden parallel geführten Linien zu betreiben. Durch diese Betriebsform ist man bei der Personal- und Serviceplanung sehr flexibel. Zweitens ist das Funifor-System außerordentlich windstabil.

Schweiz: Neuer Zubringer nach Motta Naluns



Die Bergbahnen Motta Naluns Scuol-Ftan-Sent AG erneuerte im Sommer 2009 die Zubringeranlage von Scuol nach Motta Naluns.

Eine 8er-Gondelbahn ersetzt nunmehr zwei 4er-Gondelbahnen. Die zweistöckige Talstation wurde komplett neu gebaut. Im Erdgeschoß befinden sich das Miet- und Servicecenter, die Räumlichkeiten der Schneesportschule sowie die Kassen.

Materialbarellen für die Versorgung der Bergrestaurants

Der Fahrgast gelangt mit einer Rolltreppe zum Zählkreuz im Perronbereich. Ebenfalls auf der Perronebene befinden sich die Gondelgarage mit sechs automatisierten Stichgleisen und einem Wartungspodest sowie der Verladebereich für die Materialbarellen zur Versorgung der Bergrestaurants. Diese werden sowohl in der Tal- als auch in der Bergstation auf eine eigene Ladeschleife geführt. Der Maschinenraum befindet sich unter dem Ausstiegsperron der Bergstation.

Zum Neubau entschloss man sich, so Direktor Egon Scheiwiller, weil „auch bei uns das Gästebedürfnis nach Komfort steigt.“ Zudem gebe es mit der aktuellen Förderkapazität kein Anstehen mehr. „Die Gästezufriedenheit ist gestiegen.“ Dazu komme, dass sich „eine neue Bahn gut vermarkten lasse.“



Egon Scheiwiller, Direktor Pandicularas Motta Naluns Scuol - Ftan.Sent AG: "Wir hatten ein sehr sportliches

Bauprogramm. Die Bauarbeiten wurden zum Teil im Zweischichtbetrieb ausgeführt. Die Stützen waren bei der Talstation vormontiert und mit dem Helikopter eingeflogen worden. Berg- und Talstation konnten mit Kranwagen montiert werden. Die Zusammenarbeit mit Garaventa funktionierte sehr gut."

8-MGD Scuol - Motta Naluns

Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	7,4 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	86
Intervall	10,3 s
Schräge Länge	2.303 m
Höhenunterschied	856 m
Stützen	16
Antrieb	Berg
Abspannung, fahrbar	Tal

Das Skigebiet Scuol hat 80 Pistenkilometer, wovon ca. 30 Prozent beschneit sind. Es wird mehrheitlich von Wochen Gästen besucht. 70 Prozent der Gäste sind Schweizer, vor allem aus dem Großraum Zürich und der Ostschweiz, 25 Prozent Deutsche. Die übrigen reisen insbesondere aus Großbritannien, den Beneluxstaaten und Italien an. Im Sommer sind der naheliegende Nationalpark, ganzjährig zudem die Badelandschaft des „Engadin Bad Scuol“ besonders beliebte Attraktivitäten.

Die neue 8-MGD dient sowohl als Zubringerbahn als auch für Wiederholungsfahrten.



Fixer 4er in der Romandie



Das Westschweizer Familien-Skigebiet Ovronnaz hat einen neuen fixgeklemmten 4er-Sessellift. Für die Antriebseinheit wählte man einen Brückenantrieb in UNI-G-Ausführung.

Der neue 4er-Sessellift ersetzt den 1er-Schleplift Bougonne. Da sich der Antrieb im Tal und die Umlenkung in der Bergstation befindet, entschied man sich für eine „kontrollierte Abspannung“ statt der sonst üblichen „geregelten Abspannung“. Das bedeutet: tieferes Lastniveau und damit geringere Abnutzung und weniger Unterhaltskosten bei nicht vollbesetzter Bahn.

Schutz der Birkhuhn-Population

Die Kommunikations- und Energieversorgungskabel wurden in den Boden verlegt, was in der Schweiz nicht üblich ist. Grund dafür ist – der Vogelschutz. In der Gegend leben Birkhühner, die Mühe haben, den dünnen Kabeln auszuweichen.

Ovronnaz liegt 10km von der Autobahn Martigny-Sierre entfernt auf einem nach Süden ausgerichteten, sonnigen Hochplateau am Fuss der 3.000m hohen Muverans-Kette. Das Skigebiet liegt zwischen 1.400m und 2.500m. Es wird von zwei Sesselbahnen, einem Sessellift sowie fünf Schlepliften erschlossen und hat zehn Abfahrten mit einer Länge von 33km; zehn Prozent sind beschneit.

Ski & Thermalbad

In der Region bekannt sind die drei Thermalbäder. Die Kombination von Ski & Bad ist sehr beliebt. 70 Prozent der Gäste kommen aus der französischen, je etwa zehn Prozent aus der deutschen Schweiz und aus Belgien.

Gianluca Lepori,
Betriebsleiter/
Geschäftsführer
der TéléOvronnaz
SA: Das Wetter
kam uns beim
Bau sehr



entgegen. Garaventa hatte die elektromechanische Montage übernommen und ausgezeichnete Arbeit geleistet. Der neue Lift ist sehr benutzerfreundlich, robust und bis ins Detail von ausgezeichneter Qualität.

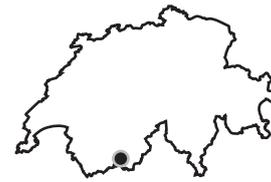
4-CLF Bougonne

Förderleistung	1.525 P/h
Fahrzeit	5,0 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Sessel	63
Intervall	9,5 s
Schräge Länge	730 m
Höhenunterschied	254 m
Stützen	7
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg



Mit dem „UNI-G starr für fixgeklemmte Anlagen“ bietet Doppelmayr/Garaventa eine interessante Alternative zum (kompakteren) Chairdrive, zumal sich die „UNI-G für fixgeklemmte Anlagen“ nicht zuletzt durch den geräumigen Maschinenraum auszeichnet; sie ist somit sehr bedienungs- und wartungsfreundlich.

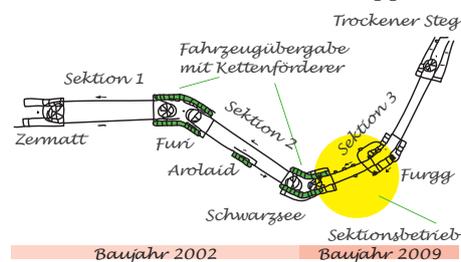
Weiterführung des Matterhorn-Express'



Die 8er-Gondelbahn Matterhorn-Express wurde von Schwarzsee paradise über Furgg nach Trockener Steg verlängert. Nunmehr erreicht man von Zermatt in rund 25 Minuten das Gebiet Trockener Steg – und das ohne umzusteigen.

Der Bau der neuen Gondelbahn war erforderlich, weil die Betriebsbewilligung der Pendelbahn Furgg – Trockener Steg ohne große Investitionen nicht mehr hätte verlängert werden können.

Die neue Bahn wird auf einer neuen Trasse geführt. An die bestehende Station Schwarzsee paradise wurde eine Winkelstation angebaut. Die neue – dritte – Teilstrecke hat in der Station Furgg eine



abgewinkelte Mittelstation; Zu- und Ausstieg ist in beiden Fahrtrichtungen möglich. Diese Mittelstation ist so konstruiert, dass die Teilsektion Furgg – Schwarzsee separat betrieben werden kann.

Bequemer Zugang mittels Rolltreppe

Im Furgg liegt die Einstiegsplattform höher als die Piste vom Schwarzsee. Von dieser Piste gelangt man über eine Fahrtreppe auf die Einstiegsplattform Richtung Trockener Steg.

Die Piste Garten, welche vom Gletscher bzw. „Trockener Steg“ kommt, führt direkt auf die Einstiegsplattform. – Aus zeitlichen Gründen konnte die Pistenunterführung vom 100m entfernten Restaurant Käsestube zum Einstieg 2009 nicht mehr gebaut werden. Es wurde vorläufig ein Cordlift aufgestellt.

Weitsichtige Planung

Die Abbrucharbeiten an der Bergstation der Pendelbahn Furgg – Trockener Steg begannen im Mai 2009. Das Gebäude Furgg bleibt bestehen. Die Gruppenumlaufbahn Furgg – Schwarzsee wird im Frühling 2010 abgebrochen.

In Zermatt sind Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verboten. Deswegen wurde alles Material zunächst per LKW bis zur Bahnstation Visp gebracht, dort auf Waggons umgeladen und erst ab der Station Findelbach/Riffelboden mit LKW (und entsprechender Ausnahmege-nehmigung) weiter transportiert.

Erdbeben zerstörte Straße

Im Mai machte ein Erdbeben die Straße für den Weitertransport im Raum Stafelalp unpassierbar. Daraufhin wurde in Windeseile eine Transportbahn von Schweigmatten nach Furgg errichtet. Von dort erfolgte der Weitertransport per LKW bis Schwarzsee. Das Material für Trockener Steg wurde mit der Pendelbahn Furi-Trockener Steg transportiert.

Noch schwieriger gestaltete sich der Transport des 60t schweren Seiles. Es wurde zunächst auf zwei Bobinen und zwei LKW bis zur Abrutschstelle gebracht, dort auf eine Bobine gespult und sodann über die Abbruchstelle hinweg auf einen Spezialtieflader umgespult, welcher zuvor vorsichtig die notdürftig reparierte Straße gequert hatte. Der vordere und hintere Teil dieses Fahrzeuges wurde schließlich in der Talstation Schwarzsee abgekuppelt und aufgebockt. Dadurch war kein Kran für die Entladung der Bobine notwendig.



Christen Baumann, Geschäftsführer der Zermatt Bergbahnen AG. Die Gondelbahn Zermatt-Trockener Steg ist die

drittlängste der Welt, und von diesen die schnellste. Da alle drei Sektionen der Bahn durchgängig befahren werden, ergibt sich ein „Gemisch“ aus den 160 Standardgondeln des alten Bestandes und den 107 neuen LWI-Gondeln.

8-MGD Matterhorn-Express 3	
Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	9,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	107
Intervall	10,3 s
Schräge Länge	2.550 m
Höhenunterschied	341m
Stützen	22
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal





Neue 8-MGD in den Savoyer Alpen

Doppelmayr ersetzt die beiden Sektionen der 26 Jahre alten 6er-Gondelbahn von Valfréjus auf die Punta Bagna (2.737 m) durch eine moderne 8-MGD und eine leistungsfähige 6-CLD. Die beiden Bahnen sind als Transportkette hintereinander angeordnet.

Der Wintersportort Valfréjus liegt, vier Autostunden von Paris entfernt, auf etwa 1.500m Seehöhe hart an der französisch-italienischen Grenze in den Savoyer Alpen. Valfréjus gehört zur Stadtgemeinde Modane, übrigens Sitz von Doppelmayr-France.

Bessere Ausnutzung der Schneeverhältnisse

Die alte 6er-Gondelbahn auf die Punta Bagna aus dem Jahr 1983 war sehr seitenwindanfällig, weshalb man in manchen Wintern die obere Sektion bis zu 40 Tage nicht in Betrieb nehmen konnte. Durch die Neuaufteilung der Strecke in einen Gondel- und einen Sesselbahnab-

schnitt kann man sich nunmehr besser auf die Wind- und Schneeverhältnisse einstellen

Vom Tal zur Mittelstation (2.200m) gelangt man per Gondelbahn. Das ist für die vielen Kleinkinderskikurse, die die Pisten am Plateau d'Arrondaz benützen, sehr vorteilhaft.

System „Magnestik“ für Kinder

Der obere Streckenabschnitt wird von der Sesselbahn bedient. Um Kinder sicher befördern zu können, sind die Sessel mit dem System „Magnestik“ ausgestattet. Die Kinder legen Sicherheitswesten an, die mit Magneten an der Lehne fixiert werden.



Die Trassenführung und Stationen der neuen Bahnen sind komplett neu. Die ehemalige Mittelstation wurde zu einem Depot für Pistenfahrzeuge und Material umgebaut, einige Pisten erweitert und das 20.000-Volt-Stromkabel im Gipfelbereich ins Erdreich verlegt etc., um „die optische Umweltbeeinträchtigung wegzubekommen“ (Monsieur Michael Pasquet, Direktor der Betreibergesellschaft SEDS).

Wechselvolle Geschichte

Valfréjus durchlebte eine sehr wechselvolle Geschichte. Als 2007 die Unternehmensgruppe Transmontagne, welche die Bahn 15 Jahre betrieben hatte, liquidiert wurde, übernahm SEDS die Anlagen.

SEDS ist ein privates Unternehmen. Aber da sich in Frankreich eine Skiregion als Einrichtung öffentlichen Interesses versteht, bildeten SEDS, die Stadtgemeinde Modane und das Departement Savoyen eine Arbeitsgemeinschaft, die über Investitionen entscheidet und als „organisierende Behörde“ auftritt. Die SEDS ist mit dem Management beauftragt.

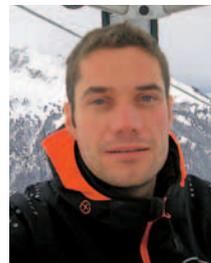
„Sind mit Doppelmayr sehr zufrieden“

Doppelmayr, so Direktor Pasquet, habe man gewählt, weil man sicher sei, damit Valfréjus nicht nur in Punkto Qualität und Modernität weiterzubringen, sondern auch, weil diese Firma für Verfügbarkeit, Seriosität, Know-how und Kompetenz stehe.

Dazu komme, dass sich die Doppelmayr-Leute feinfühlig in Bezug auf die sehr sensible Umwelt in dieser Region zeigen. Das Doppelmayr-Team sei auch stets vor Ort gewesen, wenn es gebraucht wurde und habe umsichtig und sorgfältig gearbeitet. Es habe auch verstanden, den Bürgermeister einzubeziehen. „Und die Doppelmayr-Ingenieure zögerten niemals, mir zuzuhören und entsprechende Lösungsansätze zu entwickeln. Ich bin wirklich sehr zufrieden.“

Die Vorzüge von Doppelmayr werden in der ganzen Region anerkannt: Vier der sieben Bahnen, die 2009 im Departement Savoyen gebaut wurden, sind Doppelmayr-Anlagen; in Valfréjus steht die größte davon.

Erst die neuen Bahnen – im Bild die Gondelbahn – stellen eine befriedigende Verfügbarkeit und zeitgemäßen Komfort für die Passagiere sicher. – Und sie machen Valfréjus wieder mit den anderen Skistationen in der Region konkurrenzfähig.



Michael Pasquet, Direktor der Betreibergesellschaft SEDS: „Ziel der neuen Bahn ist es, den Betrieb auch bei stärkerem Wind aufrecht erhalten zu können.“



Bürgermeister Jean Claude Raffin ist stolz über die Modernität der neuen Bahn und zuversichtlich, dass diese der Region neue wirtschaftliche Impulse geben wird.

8-MGD Valfréjus – Punta Bagna

Förderleistung	2.550 P/h
Fahrzeit	7,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Sessel/Kabinen	74
Intervall	11,3 s
Schräge Länge	2.150 m
Höhenunterschied	667 m
Stützen	14
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

6-CLD Valfréjus – Punta Bagna

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	5,1 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	67
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.420 m
Höhenunterschied	511 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Komfortbahnen in der Slowakei

In der Slowakei gingen in diesem Winter zwei Sessel- und eine Gondelbahn in Betrieb.



Gemeinsam ist allen Bahnen, dass die Betreiber größten Wert auf Komfort und Modernität legen. Gleichzeitig sind die Anlagen den individuellen Kunden-Bedürfnisse angepasst.

Nahe der Stadt Banská Štiavnica am Ostrand der Kremnické vrchy (Kremnitzer Berge) wird Schritt für Schritt ein Skigebiet eingerichtet. „Wir glauben, dass das Potenzial dieser touristisch wenig entwickelten Region riesig ist“, ist Geschäftsführer Mag. Peter Klauz überzeugt. Notwendig sei „ein modernes Skizentrum mit technisch hochwertiger Ausstattung, gut ausgebildetem Personal und marktgerechten Preisen.“

Entertainment-Konzept für die Goldgräberstadt

Um die neue Bahn ganzjährig gut auslasten zu können, wurde ein Entertainment-Konzept entwickelt, das an die jahrhundertealte Tradition des Goldabbaues von Banská Štiavnica anknüpft und die



vorhandene Bergwerks-Infrastruktur für die Gestaltung einer Goldgräber-Erlebnis-Stadt nützt: das beeindruckende, alte Krafthaus, lange Tunnel und riesige Kavernen des unmittelbar an das Skige-



Mag. Peter Klauz,
Geschäftsführer
Salamandra
Resort, a.s.: „Ich
denke, dass jeder
Seilbahnbetreiber
und Skigebiets-
entwickler

hierzulande Doppelmayr kennt und sich mit dieser Firma schon intensiv auseinandergesetzt hat. Bei der Wahl des Lieferanten unserer Bahnen für Banská Štiavnica waren die positiven Referenzen unserer slowakischen Kollegen sehr hilfreich. Wir haben unsere Entscheidung nie bereut. – Doppelmayr hat uns bei der Einrichtung des Skigebietes Banská Štiavnica umfassend beraten. Und wir wissen die Qualität der Beratung und der gelieferten Ware, den fehlerfreien Service sowie die Flexibilität Doppelmayrs zu schätzen.



Andrej Kláčan,
Geschäftsführer
SKI LIFT s.r.o.,
Banská Bystrica:
„Schon im Jahr
2008 hatten wir
Doppelmayr mit
der Montage

eines Schlepplifts beauftragt. Aufgrund unserer guten Erfahrungen waren wir zuversichtlich, auch mit der neuen 4er-Sesselbahn Králiky die richtige Entscheidung zu treffen. Sehr angenehm hat uns die Logistik von Doppelmayr überrascht, und das Bemühen, auch das kleinste Problem zu lösen. Dank idealer Wetterbedingung und der Professionalität der Doppelmayr-Mitarbeiter verstrichen von der Lieferung der ersten Teile der Seilbahn bis zu den Abschlusstests nur zwei Monate. Es ist gut, einen Partner zu haben, auf den man sich stets verlassen kann.“



Die 8-MGD Chopok Západ ist die erste Gondelbahn der Welt mit orangen Scheiben. Die Gondeln sind mit Scheibenschutzfolien und zusätzlichen Klappfenstern an der Stirnseite ausgestattet.

biet angrenzenden Goldbergwerkes.

Bei der Realisierung der neuen Sesselbahn stieß man auf unerwartete Schwierigkeiten. Da für die zuerst vorgesehene Situierung des Bahnhofes am Waldrand keine forstwirtschaftliche Genehmigung erteilt wurde, musste kurzfristig von der ebenerdigen manuellen Stichgleisgaragierung auf eine Kellergaragierung umprojektiert werden. Dieser - halbautoma-

tische - Bahnhof befindet sich unter der Piste und dem Anstellbereich.

Umbau des Skigebietes Králiky

Das Familien-Skigebiet von Králiky, wenige Autominuten westlich von Banská Bystrica (80.000 Einwohner) liegt in einer Höhe von 830 bis 930m, verfügt über ca. 1,5 Pistenkilometer und wird vornehm-

lich von Tagesgästen genützt. Es wurde in den letzten Jahren komplett umgebaut.

Wie es dazu kam, schildert Geschäftsführer Andrej Klacan so: „Die ersten Überlegungen zur Weiterentwicklung der Region stellten wir schon vor etlichen Jahren nach der Ausarbeitung eines Flächennutzungsplanes an. Es war uns bewusst geworden, dass die technischen Einrichtungen völlig veraltet waren.“

4-CLD-B Banská Štiavnica		4-CLD Králiky		8-MGD Chopok Západ	
Förderleistung	2.400 P/h	Förderleistung	2.250 P/h	Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	4,5 min	Fahrzeit	2,6 min	Fahrzeit	6,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s	Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s	Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Sessel	91	Sessel	48	Kabinen	63
Intervall	6,0s	Intervall	6,4s	Intervall	12,0s
Schräge Länge	1.272 m	Schräge Länge	676 m	Schräge Länge	1.961 m
Höhenunterschied	271 m	Höhenunterschied	123 m	Höhenunterschied	311 m
Stützen	14	Stützen	7	Stützen	12
Antrieb	Tal	Antrieb	Tal	Antrieb	Tal
Abspannung	Tal	Abspannung	Berg	Abspannung	Tal

Fünf Jahre Vorbereitung

„Vor fünf Jahren begannen wir mit den Vorbereitungen für eine Komplettanierung. Zwei Jahre später hatten wir klare Vorstellungen über die Anforderung an die neuen Einrichtungen.“ – Zwei alte Stangenschleplifte sollten durch moderne Anlagen ersetzt werden. Daraufhin installierte Doppelmayr 2008 den T-Bügelschleplift Pri lese, für 2009 überlegte man den Bau eines fixen 4er-Sessellifts. Doch letztlich installierte man statt dessen eine kuppelbare Anlage. „Wir fokussieren uns auf Anfänger und Familien mit Kindern. Für diese Zielgruppe ist eine kuppelbare Bahn besser.“

Die neue 4-CLD Králiky ist sehr komplett ausgestattet. Sie verfügt über eine Stationsgaragierung mit integrierter Revisionsplattform in der Talstation, und zusätzlich über ein Abstellgleis für 16 Sessel. Das erleichtert es, im Sommer – wenn

Mountainbiker transportiert werden – mit reduzierter Sesselanzahl zu fahren.

Die Rollenbatterien sind mit RPD ausgerüstet.

Gondeln mit orangen Scheiben

Die 8er-Gondelbahn Chopok Západ sieht fantastisch aus: Die Kabinen sind schwarz, die Scheiben orange, und diese Farbkombination zieht sich auch im Stations-Design durch. Der Wunsch nach orangen Scheiben stammt von Ján Štetka, dem Technischen Direktor der Firma Tatro mountain resorts, a.s., die das Skigebiet Jasná betreibt. Die Idee dazu kam ihm beim Anblick einer Anlage mit Bubble Orange.

Die Bahn ersetzt eine alte 4-MGD. Die Trasse wurde talwärts bis zum Hotel „Grand“ verlängert. Sie verfügt über einen teilautomatischen Stichgleisbahnhof in der Bergstation und RPD.

Mehr Förderleistung

Jasná, etwa eine Autostunde nordöstlich von Banská Bistrita am 2.005 m hohen Chopok, dem zweithöchsten Berg der Niederen Tatra, ist das wohl bekannteste Skigebiet in der Slowakei¹. Die Gäste kommen hauptsächlich aus der Umgebung, nicht zuletzt aus der nahe gelegenen Stadt Liptovský Mikuláš, aber auch aus Polen und dem Westen, vor allem aus Großbritannien.

Die Firma Tatro mountain resorts, a.s. betreibt zwei Skigebiete, Jasná Nízke Tatro und Vysoké Tatro – Tatranská Lomnica. Die beiden Gebiete sind – was bislang in der Slowakei einzigartig ist – in einem Karten- und Marketingverbund. Angestrebt wird ein den Skigebieten in den Alpen vergleichbarer Qualitätsstatus.

¹ Doppelmayr lieferte seit 2002 fünf Schleplifte, einen 6-CLD-B und einen 4-CLF. Für 2010 gibt es einen Auftrag für einen 6-CLD-B-O.



Geschäftsführer
Ing. Bohuš
Hlavatý,
Gesamtleitung
und -entwicklung

der Skigebiete Tatro Mountain Resorts. „Die Zusammenarbeit mit Doppelmayr war und ist sehr aktiv und kreativ. Wir schätzen ganz besonders die handwerkliche Qualität und einwandfreie Ausführung aller Produktdetails sowie den großen Einsatz des ganzen Doppelmayr-Teams bei der Suche nach den optimalen Lösungen für unsere Skigebiete. Die Kommunikationsfähigkeit und der Ideenreichtum von Doppelmayr sind in meinen Augen der Schlüssel für die besten Lösungen in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Effektivität der eingesetzten finanziellen Mittel.“



Ing. Vladimír
Čukan,
Projektleiter aller
Investitionen
für die Winter-

Infrastruktur der Skigebiete von Tatro mountain resorts. „Ursprünglich wollten wir uns für den Bau der Gondelbahn Chopok zwei Jahre Zeit nehmen. Die Entscheidung, diese Bahn im Laufe nur eines Jahres zu bauen, traf der Investor, die Firma WEBIS, erst im Frühjahr 2009. Diese Verkürzung des Realisierungszeitraumes verlangte großen Einsatz insbesondere der Projektanten, Ingenieure und Monteure von Doppelmayr. Die Kooperationsbereitschaft und den Willen der Firma Doppelmayr, den Zeitrahmen unbedingt einzuhalten, muss man als äußerst vorbildlich bewerten.“



Roman Weck,
Geschäftsführer
der WEBIS s.r.o.
„Die Finanzierung
der 8-MGD

Chopok wird über zwei Quellen durchgeführt. Die erste sind Privatmittel, die zweite ist der Strukturfonds der EU, der in der Slowakei unter dem Operationsprogramm ‚Wettbewerb und Wirtschaftswachstum‘ bekannt ist. Dieses Programm betreuen das Wirtschaftsministerium und die Fremdenverkehrsagentur der Slowakischen Republik. Mit der Projektabwicklung wurde die Firma WEBIS s.r.o. betraut.“ – WEBIS hat die Seilbahn ausgeschrieben und betreibt fürs erste die Anlage. Doppelmayr war Subauftragnehmer der Baufirma VUMAT SK, s.r.o.

Zweites Cable LINER Shuttle-System in Las Vegas



Mitte Dezember 2009 wurde das aktuell größte privat finanzierte Bauprojekt der USA, das CityCenter in Las Vegas, eröffnet. Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist dort ein CABLE Liner Shuttle System von DCC Doppelmayr Cable Car.

Das Konzept dieser Anlagen beruht auf einer hohen Personenförderleistung und geräumigen Fahrzeugen. Auch Haltestellen während der Strecke sind möglich. DCC, ein Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa Gruppe, realisierte dieses 66-Mio.-Dollar-Projekt in nur drei Jahren. – Diese kurze Zeitspanne ist ein eindrücklicher Beweis für die Systemvorteile wie Einfachheit, Zuverlässigkeit und kurze Projektlaufzeit.

Gewaltiges Gesamtprojekt

Das Gesamtprojekt wurde von der Mirage-Gruppe errichtet, einem der weltgrößten Hotel- und Casinobetreiber. Es umfasst 2.800 Luxuswohnungen, drei Hotelcasinos mit 5.000 Hotelzimmern

und – auf 44.000 m² – Einkaufszentren, Restaurants sowie Veranstaltungsräume. Die gesamten Baukosten betragen rund 8-Mrd.-Dollar.

Der erste CABLE Liner Shuttle wurde für denselben Kunden im Jahr 1998 errichtet; es beförderte seither über 250 Mio. Passagiere sicher und komfortabel.

CLS MGM Las Vegas

Förderleistung	3.000 pphpd
Fahrzeit	2,1 min
Fahrgeschwindigkeit	10,5 m/s
Fahrzeuganzahl	2 Züge zu je 4 Fahrzeugen (132 Personen)
Länge	650 m



Das neue CABLE Liner Shuttle verbindet die MGM Mirage Hotelcasinos „Monte Carlo“ und „Bellagio“. Das System hat eine S-förmige, teilweise aufgeständerte Strecke und eine Zwischenstation im Herzen von „CityCenter“.

30 Jahre Lehrwerkstätte bei Doppelmayr

Doppelmayr bildet seit der Unternehmensgründung im Jahre 1892 Lehrlinge aus und richtete bereits vor 30 Jahren eine eigene Lehrwerkstätte ein. Heute gibt es neben der zentralen Lehrwerkstätte für die grundlegende Elektro- und Metallausbildung noch spezialisierte Ausbildungsbereiche für Lehrlinge in der Mechanischen Fertigung, für die CNC-Programmierung und -Bearbeitung, die Konstrukturausbildung und die Ausbildung im Stahlbau, die u.a. am Schweißroboter ergänzt wird. Aktuell hat Doppelmayr 77 Lehrlinge.



Interessante Interalpin in Sotchi

Auf der Interalpin Sotchi 2009 interessierten sich die Besucher besonders für technische Innovationen und damit in besonderer Weise für Doppelmayr. Diese Art Messe ist in Russland neu, und eine Alternative zur Messe Moskau.



Doppelmayr auf der OITAF in Rio



Der OITAF-Kongress 2011 in Rio de Janeiro wird von der Sugarloaf Aerial Cableway Company ausgerichtet. Die Pendelbahn auf den Zuckerhut wurde 2008/09 renoviert. Die Kabinen mit Ventilation und getönten Scheiben lieferte CWA.

Doppelmayr auf der INTERLAVEX

LAVEX, der slowakische Seilbahnen-Fachverband, veranstaltete in Podbanske (Hohe Tatra) parallel zur Seilbahntagung die Fachausstellung INTERLAVEX 2009. Diese Veranstaltung hat für den slowakischen Wintertourismus große Bedeutung.



Gewinnspiel

Diesmal lautet unsere Quiz-Frage: **In welchen Ski-gebieten wurde 2009 die neue „Schließbügelverriegelung mit Fußrastrer“ installiert?**

Ihre Antwort mailen Sie bitte bis 6. April an wir@doppelmayr.com. Unter den richtigen Einsendungen lösen wir drei Gewinner aus. Als Preis winkt je ein I-Pod. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die richtige Beantwortung der Frage des Gewinnspiels der WIR Nr. 179 (September 2009) lautet „Durban“; dort baute Garaventa die Moses Mabhida Stadium-Seilbahn.

Wir gratulieren dem Gewinner Herrn Kurt von Allmen, Betriebsleiter/Technischer Leiter der Stockhornbahn AG, 3762 Erlenbach, Schweiz.