

September 2008
Nr. 176 • 33. Jahrgang

Wir



Auf der Insel Simberi, Neuguinea, transportiert ein RopeCon goldhaltiges Erz vom Landesinneren zur Küste. S 20



Erlebniswelt Sölden

Jakob Falkner und die Bergbahnen Sölden haben Großes vor. S 4

Kontinuierliche Modernisierung in Andorra

Am Pic del Cubil ging eine 6-CLD in Betrieb. Eine weitere folgt. S 8

Erste 8-MGD in Polen

Doppelmayr errichtete im Riesengebirge die erste 8-MGD Polens. S 12

Neues Skigebiet in Nordwestsibirien

Doppelmayr lieferte eine 4/8-Kombibahn. S 14

Großauftrag im Kaukasus

In Gudauri, Georgien, sind fünf Doppelmayr-Bahnen in Betrieb. S 15

Höchste Kompetenz im Feuerverzinken

Doppelmayr setzt international Maßstäbe. S 22

Im Jahr 2008 nehmen in drei algerischen Städten 15plätzigige Gondelbahnen als Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes den Betrieb auf. Weitere Städte folgen. S 6

 **Doppelmayr®**

Neuer Schwung am Rangger Köpfl



**Die Bergbahnen
Oberperfuß haben das
Ski- und Wandergebiet
am Rangger Köpfl mit
dem Bau der neuen
8er-Gondelbahn
enorm aufgewertet.**

Die neue 8-MGD Peter Anich – benannt nach dem aus Oberperfuß stammenden berühmten Kartographen (1723 – 1766), – ist Zubringer ins übersichtliche Skigebiet Rangger Köpfl. Es liegt zwischen 1.000 und 2.000 m Seehöhe, hat vier Schleplifte, 17 Kilometer Pisten (davon sind zwei Kilometer beleuchtet), eine Rodelbahn und wird gerne von Tagesgästen aus dem nahen Innsbruck sowie von Urlaubern aus Holland (60 Prozent) sowie Deutschland (30 Prozent) besucht. Der Ort Oberperfuß selbst hat 500 Gästebetten und ein sehr beachtliches Einzugsgebiet. Das Gebiet ist wegen seiner sanften Hänge bei Familien beliebt. Auch das Preisgefüge der Lifte sei sehr familienfreundlich, betont Alois Loidl, der als Geschäftsführer für die Planung und die Bauleitung der neuen Gondelbahn zuständig war. Die Bahn steht im Eigentum der Gemeinde; treibende Kraft für den Neubau waren Bürgermeister Ewald Spiegel und der Obmann des

Liftausschusses in der Gemeindevertretung, Peter Paul Schmid.

Dank der Gondelbahn erstmals Sommerbetrieb

Die 8er-Gondelbahn ging Mitte Dezember 2007 in Betrieb. Ihre Linienführung folgt im Wesentlichen der Trasse des ehemaligen Doppel-Sessellifts. Die Bergstation des ehemaligen Sessellifts wurde komplett abgebrochen, die Talstation umgebaut. Hier sind die Kassa, Büros, WCs, Betriebsräume und, im Obergeschoß – quasi als Krönung – eine kreisrunde Skibar mit tollem Ausblick ins weitläufige Inntal untergebracht. Die Gondeln werden in den Stationen garagiert.

Gondelbahn als Ideallösung

Eine Gondelbahn hat sich als die ideale Lösung für Oberperfuß erwiesen: Erstens ist es für Eltern stressfrei, mit ihren Kindern

in der Gondel zu fahren. Und zweitens kann man damit problemlos Rodeln transportieren. Die Rodelbahn, ein zehn Kilometer langer, großteils beleuchteter Forstweg, führt vom Gasthaus an der Bergstation ins Tal. Bei guter Schneelage gibt es gleich viel Rodler wie Skifahrer, nämlich etwa 1.000 pro Betriebstag. Außerdem werden durch die Beleuchtung auch Berufstätige animiert, nach Arbeitsschluss auf den Berg zu gehen.

Die Anlage wurde in sehr kurzer Zeit errichtet: Bauverhandlung war am 4. Oktober, Abnahmeverhandlung am 18. Dezember. Doppelmayr war für die mechanischen und elektrotechnischen Belange der Bahn zuständig, die Bergbahnen hatten die Verantwortung für die Hochbauten und die Stützenfundamente übernommen. Die Bahn ist so konzipiert, dass sie ohne Weiteres durch eine zweite Sektion ergänzt werden kann, welche zum Gipfel des Rangger Köpfls führt. Für die Zukunft ist vorgesorgt.



Alois Loidl war in seiner Funktion als Geschäftsführer für den Neubau verantwortlich. Die Gondelbahn wurde sowohl im Winter als auch im Sommer sehr gut angenommen.

8-MGD Peter Anich	
Förderleistung	1.515 P/h
Fahrzeit	5,2 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	22
Intervall	19,0 s
Schräge Länge	1.535 m
Höhenunterschied	512 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Die Talstation der 8-MGD Peter Anich liegt etwas außerhalb des Dorfes 851 m ü.d.M., die Bergstation befindet sich auf 1.363 m. 2008 wurde erstmals in Oberperfuß auch ein Sommerbetrieb angeboten, den Familien und Ausflügler sehr zu schätzen wussten.

Eine täglich gelebte Aufgabe

Ein renommiertes Marktforschungsinstitut hat im Februar/März 2008 im Zuge unserer großen Kundenzufriedenheitsstudie 180 Interviews in 18 Ländern durchgeführt. Eigentümer, Geschäftsführer und leitende Angestellte von 173 Seilbahnunternehmen gaben bereitwillig Auskunft. Darunter waren auch Betriebe, die keine Doppelmayr/Garaventa-Bahnen haben. Dass sich 90 Prozent der Angesprochenen zu einem Interview bereit erklärten, ist sensationell und ein Beweis für die große Verbundenheit zwischen uns und unseren Kunden. Dafür wollen wir uns ganz herzlich bedanken.

Die Umfrage brachte uns sehr gute Zufriedenheitswerte und bestätigt unsere klare Nr.1-Position als Technologie-, Innovations- und Qualitätsführer im weltweiten Seilbahnmarkt.

Dies ist aber kein Grund, sich auf den Lorbeeren auszuruhen, sondern Ansporn, noch besser zu werden. Wir nehmen alle Anregungen und Kritikpunkte sehr ernst und arbeiten bereits heute an deren Verbesserung.

Michael Doppelmayr

Jakob Falkner: Erlebniswelt Sölden



Überzeugt von Doppelmayr:
Jakob Falkner, Geschäftsführer der
Bergbahnen Sölden.

Hohe Qualitätsansprüche an Seilbahnen – Daher Doppelmayr

Qualität fordert er auch bei Seilbahnen. Sölden hat 32; mit einer Stundenförderleistung von insgesamt mehr als 65.000 Personen. Aber das allein sei nicht entscheidend. Wichtig ist, dass diese Förderleistung an die Kapazität der Pisten und Restaurants angepasst sei, dass sie dem modernsten Standard entsprechen und höchstmöglichen Komfort bieten. Dass Doppelmayr-Anlagen diese Kriterien erfüllen, brauche er nicht besonders zu betonen. Er habe ausschließlich Doppelmayr-Bahnen.

Auf die „Weichen Faktoren“ kommt es an

Nicht zuletzt auf Modernität und die Konzentration auf die „Weichen Faktoren“ kommt es Jack Falkner an. Also auf das Drumherum. Dem Gast müsse rund um die Uhr geboten werden, was er sucht: Restaurants aller Erlebnisklassen, Musikveranstaltungen, Skirennen, „choreografierte“ Skivorfürungen durch bis zu 100 Skilehrer auf beleuchteten Pisten etc. Das hält Sölden in der Erfolgsspur. Leicht wird einem der Erfolg im Wintertourismus-Business nicht gemacht. „Früher

Jakob Falkner, Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden, hält seit Jahren unerschütterlich an seinem Credo fest: „Der Urlaub muss für unsere Gäste ein Erlebnis sein!“ – Und weil Sölden in besonderer Weise auf Schneeurlauber baut, spielen dabei Seilbahnen eine ganz besonders bedeutsame Rolle.

„Jack“ Jakob Falkner kann sich gar nicht mehr daran erinnern, seit wann er Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden ist. „Das ist schon eine Ewigkeit her“, schmunzelt er. Begonnen hatte er jedenfalls nicht als Chef, sondern an der Kassa im Restaurant Giggijoch und an der Skipass-Kassa in Hochsölden. Dann arbeitete er sich hoch. Dass er heute in der Skiszene so bekannt ist, kommentiert er kühl: „Als Geschäftsführer stehe ich in der Auslage. Aber die Bergbahnen Sölden gehören mehreren Familien, und zwar aus der unmittelbaren Region. Wir haben rund 50 Gesellschafter.“ – Die Seilbahnen Sölden arbeiten ausschließlich mit heimischem Kapital.

Kundenwünsche erkennen – und kreieren

Für Jakob Falkner ist die Reaktion auf und die Kreation von Kundenwünsche(n) besonders bedeutsam. Hohe Berge, pflegt er zu sagen, haben viele Skigebiete. Gletscher schon weniger. Gletscher und Beschneigung in einem hochgelegenen Gebiet noch weniger. Und dass man gleich drei Dreitausender mit drei großen Bahnen und den jeweiligen Plattformen im Skigebiet hat wie Sölden, das sei einmalig und müsse entsprechend kommuniziert werden.

So erfährt man allenthalben in gedruckter und elektronischer Werbung: „Als erster Skiort in Österreich bietet Sölden gleich drei Dreitausender, auch BIG3 genannt, die mit modernsten Seilbahnen erschlossen sind.“

Was aber wären die BIG3 ohne passende Infrastruktur, ohne freundliche Leute in der Gastronomie oder an den Liften? Die Bergbahnen Sölden haben 500 Mitarbeiter. Dass alle den Qualitätsansprüchen der Gäste entsprechen, ist ein wichtiges Anliegen von Jack Falkner, eine Selbstverständlichkeit zwar, aber eine, die er unerbittlich einfordert.



Das Erlebnis-Skigebiet Sölden unternimmt große Anstrengungen, um den bestehenden, sehr hohen Standard abzusichern und auszubauen. Im Bild die Gaislachkogelbahn.

investierte man, um zusätzliche Gäste zu gewinnen. Heute muss man viel Geld investieren, um die Auslastung zu erhalten.“

Neu: 8-CLD Giggijoch mit orangen Bubbles

Das Niveau ist in Sölden in jeder Beziehung hoch. Es zu erhalten und da und

8-CLD-B Giggijoch	
Förderleistung	3.700 P/h
Fahrzeit	4,6 min
Fahrtgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	70
Intervall	7,8 s
Schräge Länge	1.232 m
Höhenunterschied	316 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

dort doch noch auszubauen, bedarf es großer Investitionen. Keine einfache Sache.

Doch Jack Falkner lässt sich nicht beirren. Zu Winterbeginn 2008/09 wird die neue 8er-Sesselbahn mit orangen Bubbles auf dem Giggijoch fertig sein. Sie ersetzt einen fixen 3er-Sessellift Baujahr 1982 und wird nicht nur ein Eye-Catcher, sondern auch wesentlich zur Entflechtung der Skifahrerströme und damit zur Attraktivität der Pisten in diesem Bereich beitragen. Außerdem werden das Restaurant um- und die Pisten ausgebaut. Die Sessel sind in einer Kaverne in der – komplett neuen – Talstation garagiert.

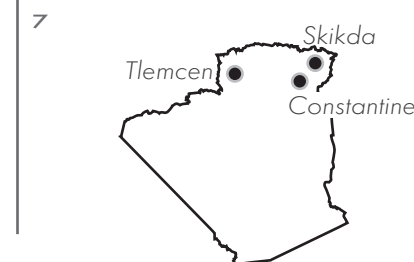
Große Ausbaupläne

Die Ausbaupläne gehen weiter. Die Bergbahnen planen den Bau einer ganz neuen Bahn, der 8-MGD Zentrumsbahn. Deren Talstation soll mitten im Ort entstehen, unweit des 160-Betten-5-Sterne-Ho-

tels Central, welches übrigens auch den Bergbahnen gehört. Sollte dieses Projekt nicht in diesem Jahr noch angegangen werden, will Jack Falkner die Modernisierung der Gaislachkogelbahn vorziehen, einer 24-DLM Baujahr 1988. Diese wäre dann im Winter 2009/10 durch eine 8-MGD ersetzt.

Skihalle im Großraum Hamburg

Indes sind Investitionen nicht nur im tirolischen Sölden ein Thema. In Bispingen, an der A7 zwischen Hamburg und Hannover, bauten die Bergbahnen Sölden eine Skihalle, den Snow Dome: mit einer 100m breiten und 300m langen Abfahrt, einer kuppelbaren 6er Sesselbahn und einem Teller-Schlepplift (beide von Doppelmayr) sowie fünf Restaurants. Die Halle ist nicht nur ein eigenständiges Profit-Center. Sie soll auch – ganz nebenbei – potenziellen norddeutschen Skifahrern Appetit auf einen Urlaub in Sölden machen ...



Die Gondelbahn bewährt sich im Berufsverkehr bestens.

Elektriker – unterstützt. Garaventa trat darüber hinaus als Generalunternehmer auf und organisierte sowohl sämtliche Hoch-, Tief- und Streckenbauarbeiten, als auch die Infrastruktur, z.B. das Kassen- und Zutrittsystem.

Perfekte Planung

Die Planung war perfekt. Man hat die klimatischen Extrembedingungen – große Temperaturschwankungen zwischen Tag und Nacht; Flugsand, der wie Schmirgelpapier wirkt – im Griff. Im Nachhinein musste nur noch die Einsprechanlage aufgerüstet werden, weil die begeisterten Passagiere nach ständiger Musikberiesung verlangen. Dafür war sie zunächst nicht ausgelegt. Zur Unterstützung der Sonnenpaneele wurden die Gondeln mit Akkus ausgerüstet, die über Nacht in den Stationen aufgeladen werden². Inzwischen arbeitet Garaventa bereits am nächsten Stadt-Gondelbahn-Projekt: In Algier soll die 15-MGD Qued Koriche im Lauf des Jahres '09 in Betrieb gehen.

¹ WIR Nr. 175, September 2007

² Ein vergleichbares Energieversorgungssystem bewährt sich bestens bei der 2005 fertig gestellten Drehgondelbahn Sattel-Hochstuckli, Kanton Schwyz.

Stadtseilbahnen in Algerien: Enormer Andrang

In drei algerischen Städten¹ – Constantine, Skikda und Tlemcen – nahmen bzw. nehmen dieses Jahr Gondelbahnen als Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes den Betrieb auf.

Die Bahn in Constantine ging Anfang Juni in Betrieb, die Anlagen in Skikda und Tlemcen stehen ab Spätherbst für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Aufgabe und Ausführung der drei Anlagen sind ähnlich: Sie dienen als Zubringer von den Wohnsiedlungen zur Innenstadt (Mittelstation) und den Gewerbebezonen, und unterscheiden sich nur marginal voneinander: technisch beispielsweise im Winkel der Trassenführung; von der Aufgabenstellung ist allenfalls die Bahn von

Tlemcen insofern eine Ausnahme, als sie auch ein Naherholungsgebiet ansteuert.

Bei der Bevölkerung sehr beliebt

Die Bahn in Constantine erfreut sich bereits kurz nach ihrer Fertigstellung großer Beliebtheit. Obwohl sie in den ersten Wochen nur von 9 bis 19 Uhr in Betrieb war, beförderte sie täglich bis zu 24.000 Personen. Ziel ist ein Regelbetrieb von 6 bis 23 Uhr. (Das entspricht

In den verwinkelten, teilweise steilen Gassen der Städte im Atlas-Gebirge sind Gondelbahnen eine ideale Verkehrslösung. Im Bild Constantine.

rund dem Vierfachen an Betriebsstunden einer durchschnittlichen Wintersportanlage.) Um dies zu erreichen, wird die Betriebsorganisation sukzessive ausgebaut. Man muss noch Mitarbeiter qualifizieren und will außerdem Erfahrung sammeln.

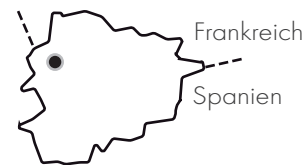
Ideal für eng verbautes Gebiet

Dass die Bahnen so schnell und so gut angenommen wurden, hat nicht zuletzt seinen Grund im explosionsartigen Ver-

kehrswachstum. Die Folge sind gewaltige Verkehrsstaus. Außerdem lässt sich der Verkehr in der durch verwinkelte Gassen geprägten Innenstadt leichter mit einer Seilbahn bewältigen als mit straßengebundenen Verkehrsmitteln.

Den Betrieb der Bahn in Constantine übernahm Entreprise de Transport Constantine (ETC), die städtische Verkehrsgesellschaft, welche schon die Buslinien betreibt. Sie wird durch ein vierköpfiges Garaventa-Team – drei Mechaniker, ein

Kontinuierliche Modernisierung in Vallnord



**Im Winter 2007/08
ging am Pic del Cubil in
Andorra eine kuppelbare
6er-Sesselbahn in Betrieb.
Eine weitere folgt für die
Wintersaison 2008/09.**

Doppelmayr installierte in Andorra bislang insgesamt 16 Lifte: Die erste Anlage war ein fixer 3er-Sessellift, Baujahr 1982. Die größten sind die Funitel von Encamp (1999), die Pendelbahn Pal-Arinsal (2000) und die über zweieinhalb Kilometer lange 16er-Gondelbahn La Massana, die bis heute außerordentlich wichtig für den Winter- und Sommer-Tourismus der Region Vallnord ist.

Das Skigebiet Vallnord¹, von den einhei-

mischen Touristikern stolz als „Le Mountain Park des Pyrénées“ beworben, entstand 2004 durch den Zusammenschluss der Skigebiete Pal-Arinsal und Ordino-Arcalis. Es konnte sich im Sommer – dank der Gondelbahn – auch als Mountain-Biker-Paradies in ganz Europa einen Namen machen.

Große Kundenzufriedenheit

Im vergangenen Winter ging die neue 6-CLD von Doppelmayr auf den Pic del

Cubil (2.358 m) in Betrieb. Sie ist eine reine Sportbahn und ein ganz wichtiges Bindeglied für die Vernetzung der Pisten von Pal mit den anderen Teilen des Pyrenäen-Parks. Und sie ist ein Meilenstein in der Weiterentwicklung der Region: „Die neue Bahn ist sehr bedeutsam für die Zufriedenheit unserer Gäste“, betont denn auch Monsieur José Maria Gelabert, Directeur technique von Pal-Arinsal. Denn „dank der hohen Förderleistung gehören die langen Wartezeiten am alten fixgeklemmten 4er-Sessellift, den die 6-CLD er-

setzt, der Vergangenheit an.“ Außerdem werde der größere Komfort beim Ein- und Aussteigen sehr geschätzt.

Komfort und hohe Kapazität werden sehr geschätzt

Komfort ist ein wichtiges Element im Tourismusangebot der Region, die sich nicht zuletzt als Familien-Feriengebiet positioniert, wiewohl „wir für alle etwas im Angebot haben“ (GD Gelabert). – Arcalis biete naturbelassene Landschaften für Freerider, Arinsal alles, was das Herz der Pisten-Skifahrer begehre, und Pal nehme eben vor allem auf die Bedürfnisse von Kindern und solchen Skifahrern Bedacht, die's eher gemütlich nehmen. Dabei sei der Spagat zwischen den Wunschvorstellungen von Skifahrern vieler Nationen gelungen: Die Hälfte der Gäste komme aus Spanien, 15 Prozent

seien Engländer, zehn Prozent Franzosen; aus Russland (derzeit drei Prozent) nehme die Zahl der Wintertouristen stark zu. Doppelmayr-Frankreich zeichnet für das Design der Holzverkleidung der UNI-G-Stationen verantwortlich. Doppelmayr-Andorra übernahm die Montage des seilbahntechnischen Teils inklusive der Stationen (fünf Monate). Die Verantwortung für die Hochbau- und die Streckenarbeiten lag beim Auftraggeber, EMAP – Estació de Muntanya de Pal, Comu de La Massana.

Weitere Doppelmayr-6-CLD in Bau

Die Region baut ihr Angebot weiter aus. Auf Grund der guten Erfahrungen wurde Doppelmayr mit der Errichtung einer weiteren 6er-Sesselbahn beauftragt. Sie wird zu Weihnachten 2009 in Betrieb sein.



Einhellige Meinung: (von links) Miguel Medina, Directeur Général von Pal-Arinsal (Vallnord), José Maria Gelabert, Directeur technique du secteur Pal-Arinsal, Marti Rafel, Directeur Général von Vallnord, Josep M° Camp Consul Major (Bürgermeister) von La Massana. „Die Doppelmayr-Anlagen entsprechen vollständig unseren Vorstellungen.“ Vallnord arbeitet bereits an einem neuen 6-CLD-Projekt mit Doppelmayr, denn: „Wir sind ständig bestrebt, die Attraktivität und Leistungsfähigkeiten der Skiregion zu steigern.“

Die 6-CLD Cubil. Die Talstation liegt auf 1.890 m, die Bergstation auf 2.346 m Seehöhe.

6-CLD Cubil	
Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	4,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5 m/s
Sessel	83
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	1.376 m
Höhenunterschied	461 m
Stützen	14
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Erste 6er Sesselbahn der Jungfrau-Region

Als Ersatz für den Skilift Honegg errichtete die Jungfrau Holding AG eine kuppelbare 6er-Sesselbahn mit Bubbles. Die Bahn ging am 8. Dezember 2007 in Betrieb. Sie ist die erste 6er-Sesselbahn der Jungfrau-Region.



Das Einzugsgebiet der Jungfrauabahn ist das größte Sommertourismusgebiet der Schweiz; es zählt zu den fünf Top-Destination des Winter-Tourismus im Land¹. Etwa 60 Prozent vom Umsatz werden im Sommer erwirtschaftet.

Zugang zu Super-Skihängen

Grindelwald liegt auf 1.000m am Fuß des 3.970m hohen Eigers. Die neue Bahn, welche ausschließlich dem Wintertourismus dient, erschließt die Sonnenhänge der Honegg. Sie ersetzt einen 40 Jahre alten Schleplift und ermöglichte es durch ihre bodenunabhängige Linienführung, die Pisten breiter und attraktiver zu gestalten.

Die Sessel sind mit Bubbles ausgestattet. Die Kapazität der Anlage wurde zwar gegenüber dem Schleplift verdoppelt, ist jedoch sorgfältig auf die Aufnahmefähigkeit der – nunmehr beschneibaren – Pisten ausgelegt.

Das alles trägt zur Begeisterung der Skifahrer bei, zumal vom Lift aus auch die Landschaft voll zur Geltung kommt: So liegt die Talstation (1.838m) unmittelbar unter der weltbekannten Kletterroute der Eigernordwand. Von der Bergstation (2.300m) – hat man ebenfalls direkte Sicht auf die Eigernordwand.

Spezielle Holzverkleidung der Talstation – Zusatznutzen für die lokale Holzindustrie

Als Spezialität des Berner Oberlandes gelten die Holzverkleidungen der Stationen von Garaventa. (Sie sind in den letzten Jahren auch in Adelboden mehrfach zur Anwendung gekommen.) Dadurch fügen sich die Stationen gut ins Landschaftsbild ein und bilden ein ideales Pendant zu den Alphütten in der Umgebung.

Aber sie verleihen dem Skigebiet nicht nur ein spezielles Flair: Es können dadurch auch lokale Holzbaunternehmen in die Projekte eingebunden werden,

was den Bergregionen, wo die Bausaison im Sommer oftmals kurz ist, zusätzlich großen wirtschaftlichen Nutzen bringt. Die Bergstation wurde mit einer Standard-Stationsabdeckung inklusive Untersicht und automatischen Trompetenschliessvorrichtungen ausgerüstet, um die Mechanik vor Treibschnee zu schützen.

Garaventa war für den elektromechanischen Teil der Anlage zuständig, die Jungfrauabahn für die Koordination aller Bauarbeiten.

Die Logistik erforderte viel Fingerspitzengefühl, weil verschiedene Projekte gleichzeitig abgewickelt wurden: die Sesselbahn, die Skibrücke und die komplette Beschneigung. Dadurch waren wegen des geringen Platzangebotes die Lagermöglichkeiten auf dem Berg sehr begrenzt, so dass die Zuführung des Materials ständig zwischen den Unternehmen abgestimmt werden musste. Zudem musste auf die vielen Sommergäste im Gebiet Rücksicht genommen werden. Vom Baubeginn bis zur Abnahme wurden insgesamt zehn Monate benötigt.

Neuer Knotenpunkt im Jungfrau-Gebiet

Die beliebte Honegg am Fuß der Eigernordwand hat dank der neuen Hochleistungsbahn deutlich an Attraktivität gewonnen. Wenn die auf 2009 termi-

6-CLD-B Arvengarten-Honegg

Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	6,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5 m/s
Sessel	68
Intervall	10,8 s
Schräge Länge	1.736 m
Höhenunterschied	464 m
Stützen	14
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Bergstation der 6-CLD-B Arvengarten-Honegg (oben): Die Bahn fügt sich gut ins Landschaftsbild ein. Da der Sommertourismus im Jungfraugebiet wirtschaftlich noch bedeutsamer ist als der Wintertourismus, wird besonders großer Bedacht auf die Erhaltung eines intakten Landschaftsbildes gelegt.

Unten: Holz-verkleidete Talstation von Garaventa.



nierte 6er-Sesselbahn Arvengarten-Eigergletscher (die Vergabe erfolgte im März '08 an Garaventa) fertig gestellt sein wird, wird auch ein neuer Knotenpunkt im Skikarussell des Jungfraugebietes entstanden sein. Hier treffen sich dann drei leistungsfähige Anlagen: Arvengarten-Kleine

Scheidegg, Arvengarten-Eigergletscher und Arvengarten-Honegg; alle drei Bahnen sind Anlagen der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe.

¹ Die Jungfrauabahn betreiben rund zwei Drittel der 44 Bergbahnen der Jungfrau-Region.



Christoph Egger, Mitglied der Geschäftsleitung der Jungfrauabahn: „Die neue 6er-Sesselbahn von Garaventa entspricht hinsichtlich Leistung und Komfort perfekt unseren Vorstellungen. Sie passt gut in unser Gesamtkonzept für den Winterbetrieb.“

Erste 8-MGD in Polen



Doppelmayr errichtete im Riesengebirge, unweit der Stadt Świeradów-Zdrój die erste 8-MGD Polens.

Świeradów-Zdrój, das alte schlesische Bad Flinsberg, im Dreiländereck Deutschland, Polen und Tschechien ist auch heute noch ein beliebter Kurort. Aber neben Kuren und Wandern kann man in der Gegend schon seit langem auch Skifahren. Mit dem Bau der neuen 8er-Gondelbahn auf den nahe gelegenen Stóg Izerski, den 1.107 m hohen „Heufuder“, wird nicht nur das beliebte Wandergelände aufgewertet, sondern auch ein neues Skigebiet erschlossen.

Bestmöglicher Komfort

Der Investor, Sobiśław Zasada, Eigentümer des Mischkonzerns Sobiśław Zasada AG¹, hatte sich zum Ziel gesetzt, sein Skigebiet mit dem bestmöglichen Komfort und nach dem letzten Stand der Technik auszustatten. Besonders hervorgehoben werden in diesem Zusammenhang u.a. der mit dem Perron niveaugleiche Einstieg der Kabinen, die umfangreiche Ausstattung der Talstation sowie der Gondelbahnhof bei der Talstation. Die neue Piste ist beschneit.

8-MGD Stóg Izerski

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	7,2 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Kabinen	71
Intervall	14,4 s
Schräge Länge	2.171 m
Höhenunterschied	443 m
Stützen	14
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

¹ Kern ist das Automobilgeschäft. Zasada ist der größte Mercedes-Händler Polens, hat Vertragswerkstätten für VW und Audi, erzeugt selbst Busse und Spezialkraftwagen etc. Es gehören noch weitere Produktions- und Dienstleistungsbetriebe zu Zasada, darunter auch Hotels und Freizeiteinrichtungen.

Sommer- und Wintertourismus in Świeradów-Zdrój.



Die Gäste kommen vornehmlich aus Polen und Deutschland. – Dresden ist gerade einmal zwei, Berlin dreieinhalb Autostunden entfernt.

Schanzenlift

Im polnischen Wintersportort Szczyrk installierte Doppelmayr einen 2er-Sessellift für die neue Sprungschanzen-Anlage.

Es handelt sich dabei um den 2-CLF Skalite mit einseitiger Mittelstation und Unterflurantrieb. Von der Mittelstation gelangt man zu den Sprungrichtertürmen und den kürzeren Schanzen. Insgesamt wurden drei Schanzen errichtet.

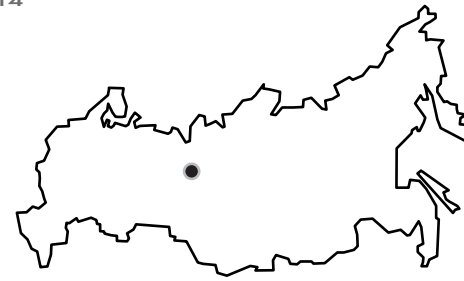
Neue Attraktion im Elite-Sportzentrum

Szczyrk ist eine Kleinstadt in Oberschlesien. Die Berge in der Umgebung sind zwischen 1.000 und 1.300 m hoch. Es gibt zahlreiche Schleplifte. In Szczyrk befindet sich seit langem ein staatliches Elitesportzentrum; es ist nun für Skispringer dank der neuen Sprunganlagen besonders attraktiv. Doppelmayr errichtete den Lift gemeinsam mit seinem langjährigen Partner Mostostal als Generalunternehmer. Der Lift wurde Mitte Juli übergeben.

2-CLF Skalite

Förderleistung	409 P/h
Fahrzeit	2,8 min
Fahrgeschwindigkeit	1,5 m/s
Sessel	20
Intervall	17,6 s
Schräge Länge	254 m
Höhenunterschied	96 m
Stützen	5
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Neues Skigebiet in Nordwestsibirien



Am Rand der 60.000-Einwohner-Stadt Khanty-Mansijsk, unweit des Zusammenflusses der beiden mächtigen sibirischen Ströme Irtysh und Ob, entstand ein neues Alpinksizentrum. Doppelmayr lieferte dafür eine 4/8-Kombibahn.

Khanty-Mansijsk ist im internationalen Wintersport weithin bekannt: 2003 fand hier die Biathlon-Weltmeisterschaft, 2005 die Biathlon-Mixed-Staffel-Weltmeisterschaft statt; 2011 wird wieder die Biathlon-WM durchgeführt. Außerdem werden Biathlon-Weltcup- und Sommerbiathlon-Bewerbe ausgetragen.

Mittelstation für Wiederholungsfahrten

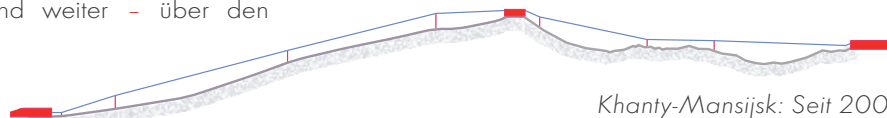
Von September 2007 bis Ende Jänner 2008 baute Doppelmayr in Khanty-Mansijsk eine 4/8-CGD. Sie bedient ein höchst interessantes Skiareal. Es nützt eine aus der Ebene imposant aufragende Hügelkette. Durch Aufschüttungen gewann man auf der, der Stadt gegenüberliegenden Seite eine schöne Skipiste. Die Kombibahn führt nun von den Hotels am Stadtrand über zerklüftetes Terrain zum Scheitelpunkt des Höhenrückens und weiter - über den

Skihang - zum Bergfuß auf der anderen Seite. Auf dem Gipfel befindet sich die Mittelstation, die für Wiederholungsfahrten genutzt wird.

Die Bahn ist auch im Sommer in Betrieb, die Gegend ein beliebtes Naherholungsgebiet.

4/8-CGD Khanty-Mansijsk

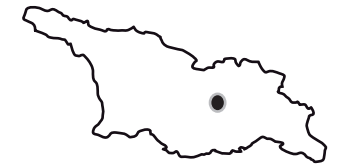
Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeit	5,1 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeuge	56
Intervall	5,1 s
Schräge Länge	960 m
Höhenunterschied	83 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Khanty-Mansijsk: Seit 2008 Alpinski fahren in der Biathlon-Hochburg



Großauftrag im Kaukasus



Doppelmayr realisierte im Zeitraum Herbst 2007 bis Jänner 2008 ein ehrgeiziges Großprojekt in Gudauri im georgischen Teil des Hohen Kaukasus': Es wurden vier mittlerweile 21 Jahre alte Sesselbahnen generalüberholt und ein fixer 4er-Sessellift neu installiert.

Das Dorf Gudauri schmiegt sich in 2.196 m an den 3000 m hohen Kudebi. Hier wechselten einst die Postkutschen auf dem Weg nach Wladikawkas die Pferde.

Der Beginn des Wintertourismus reicht in die 1970er Jahre zurück. 1986 entstanden die ersten vier Doppelmayr-Sessellifte; 1988 errichteten österreichische und schwedische Investoren ein Vier-Sterne-Hotel. Inzwischen gibt es mehrere Hotels und Appartement-Häuser. Touristen kommen vor allem aus den benachbarten GUS-Staaten sowie den USA, Deutschland, Israel und der Türkei.

Heli-Skilauf und bis in den Mai befahrbare FIS-approbrierte Pisten

Es gibt 19 Kilometer Pisten aller Schwierigkeitsgrade und in hervorragender Qualität: Die FIS hat sie für sämtliche Alpin-Disziplinen approbiert. Weltberühmt ist der Ort allerdings für Heli Skiing.

Auch im Sommer ist in und um Gudauri Saison. Beliebte Tourenziele sind die Chada-Hütte in 2.670 m am Ende des

gleichnamigen Hochtales und der Dewdoraki-Gletscher.

Neuer 4-CLF

Doppelmayr installierte neu den 4-CLF Sadzele, benannt nach dem 3.056 m hoch gelegenen Sadzele-Pass. Baubeginn war September 2007, Fertigstellung Ende Jänner 2008.

Wegen starken Schneefalles verzögerte sich die Übergabe etwas: Die Sessel wurden über Nacht meterhoch eingeschneit und mussten erst genau lokalisiert werden, ehe man sie ausgraben und ans Seil hängen konnte. Doch nahmen dies die Bauherren gelassen hin: Am Kaukasus beginnt die Skisaison nach Silvester; 2008 konnte wegen der guten Schneelage sogar bis in den Mai hinein gefahren werden.

Aus alt mach neu

Bei der Modernisierung der Anlagen aus dem Jahr 1986 hatte man mehr Weterglück, wenngleich auch hier öfter die Baustellen vom Schnee befreit werden mussten: Eine kuppelbare 4er-Sessellift und zwei fixe 3er-Sessellifte konnten am 22. Dezember '07 ihren Betrieb aufnehmen, der dritte fixgeklemmte 3er-Sessellift stand den Skifahrern ab 30. Dezember zur Verfügung.

4-CLF Sadzele

Förderleistung	1.344 P/h
Fahrzeit	9,6 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	109
Intervall	10,7 s
Schräge Länge	1.504 m
Höhenunterschied	483 m
Stützen	13
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Gudauri: Skifahren vor einer beeindruckenden Kulisse von Vier- und Fünftausendern. Die Pisten liegen 1.900 m bis 3.000 m ü.d.M. In Gudauri sind fünf Doppelmayr-Sessellifte in Betrieb.

Mt Buller: Keep winter cool



In einem der bekanntesten Skigebiete in den Australischen Alpen, Mt. Buller, installierte Doppelmayr die erste kuppelbare 6er-Sesselbahn Australiens: den 6-CLD Holden Express Chairlift/Abom¹.

Das Skigebiet Mt. Buller, etwa dreieinhalb Autostunden nördlich von Melbourne, rühmt sich, die Nummer 1 unter den Skigebieten Australiens zu sein: „Mehr Abfahrten, mehr Lifts, mehr Adrenalin“ versprechen die Prospekte dank des 243 ha großen Skiterrains mit Pisten aller Schwierigkeitsgrade. Das Gebiet verfügt über ein Netz von 24 Liften und kann zu einem erheblichen Teil beschneit werden.

Die neue 6er-Sesselbahn ersetzt einen fixgeklemmten 3er-Sessellift (Doppelmayr, Baujahr 1986) sowie die zweite

Sektion der parallel verlaufenden 4-CLD Blue Bullet (Doppelmayr, Baujahr 1984). Die erste Sektion der Blue Bullet blieb als eigenständige Bahn erhalten.

Aufgelassenen Sessellift-Station als Garage

Die Bergstation des abgetragenen BB2 wurde zum Sesselbahnhof für den Holden Express umgebaut, dessen Talstation am Dorfrand nahe der Skischule liegt. (Der Einstieg der Blue Bullet befindet sich fast im Ortszentrum.)

Die neue High-Speed-Bahn erschließt aber nicht nur die Pisten in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich, sondern verbessert auch die Erreichbarkeit des übrigen Skigebietes deutlich. Die Bahn wird als sehr komfortabel empfunden und kommt auch weniger geübten Skifahrern entgegen.

Umweltzertifikat ISO 14001 für das Skigebiet

Das Skigebiet ist übrigens hinsichtlich der Konzeption der Anlagen und der

Energieversorgung sehr umweltbewusst gestaltet. Es überrascht daher nicht, dass Buller Ski Lifts als erstes australisches Ski-Unternehmen das Umweltzertifikat gemäß ISO 14001 erhielt.

Doppelmayr war für den seilbahntechnischen Teil inklusive der Streckenbauten zuständig; die Buller Ski Lifts für die Stationsgebäude.

Buller Ski Lifts gehört zur Grollo Group, ein Familienkonzern. Er umfasst mehrere Unternehmen, die sich mit dem Betrieb von Tourismus-, Sport- sowie Aus- und Weiterbildungseinrichtungen befassen.

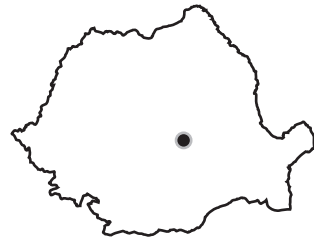


Eröffnung des Holden Express mit prominenter Besetzung. Von links: Andrea Doppelmayr, Gavin Jennings, Umweltminister des Bundesstaates Victoria, Monica Grollo, Nick Whitby (CEO Buller Ski Lifts), Laurie Blampied, General Manager Buller Ski Lifts, sowie Philip Brook, National Marketing Director von Holden (Chair Sponsor).

6-CLD Holden Express	
Förderleistung	3.200 P/h
Fahrzeit	3,7 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	65
Intervall	6,8 s
Schräge Länge	127 m
Höhenunterschied	997 m
Stützen	9
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

¹ Die Seilbahn wurde von der Automarke Holden, einer Tochter von General Motors, als sehr werbewirksam eingestuft; sie trägt für fünf Jahre den Namen Holden.

8er-Gondelbahn für die Perle der Karpaten



In Sinaia, einem der traditionsreichsten und nobelsten Urlaubsorte in Rumänien, ging Weihnachten 2007 eine 8er-Gondelbahn in Betrieb.

Sinaia gilt als „die Perle der Karpaten“. Schon der erste König Rumäniens, Carol I. von Hohenzollern-Sigmaringen (1866-1914; bis 1881 Fürst, danach König), ließ auf einer Bergwiese unweit des Klosters Sinaia (benannt nach dem Berg Sinaia) eine prachtvolle Sommerresidenz errichten; das Schloss wurde mehrmals erweitert. Dank der guten Erschließung durch die Eisenbahnlinie aus Bukarest entwickelte sich die Ortschaft Sinaia zu

einem der bekanntesten Tourismuszentren Rumäniens mit Tages- und Wochengästen aus dem In- und Ausland.

Zusätzliche Zubringerkapazität

Im Skigebiet gab es bereits einen Unternehmer, der einen Schlepplift, einen fix geklemmten Doppelsessellift, eine kuppelbare 4er-Sesselbahn und zwei Pendelbahnen betreibt.

Eine dieser Pendelbahnen fungierte ausschließlich als Zu- bzw. Rückbringer; es führte nämlich bis zum letzten Winter keine Piste bis ins Tal. Doch hat diese Bahn eine viel zu geringe Förderleistung, was oft stundenlange Wartezeiten und unzufriedene Gäste zur Folge hatte. Außerdem gibt es bei der Talstation – sie liegt im Stadtzentrum – zu wenig Parkplätze. Um diesen Mangel zu beheben, entschloß sich die Stadtverwaltung, in eine

8er-Gondelbahn zu investieren. Die neue Bahn wurde etwas außerhalb des Stadtzentrums errichtet, wo auch Parkplätze eingerichtet werden konnten. Außerdem ist die Stadtverwaltung dabei, eine Piste bis zur Talstation anzulegen.

Erstmals RPD in Rumänien

Die neue Gondelbahn verfügt als erste in Rumänien über ein RPD-Seillageüberwa-

chungssystem. Sowohl die Tal- als auch die Bergstation hat eine Doppelmayr-Volldachverkleidung. In der Talstation befindet sich ein manuell zu befüllender Stichgleishof.

Bewährungsprobe bestanden

Die Bahn bewährt sich. Es ergeben sich neue Chancen in der Vernetzung von Städte- und Erholungstourismus.

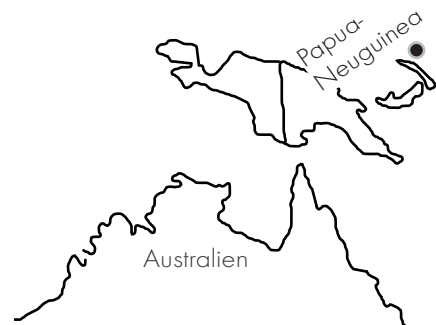


Bürgermeister Vlad Oprea hat Recht behalten: Die neue Gondelbahn trägt deutlich zur Belebung sowohl des Sommer- als auch des Wintertourismus' in Sinaia bei.

8-MGD Sinaia	
Förderleistung	1.700 P/h
Fahrzeit	4,9 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Kabinen	34
Intervall	16,9 s
Schräge Länge	1.384 m
Höhenunterschied	410 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

RopeCon für eine Goldmine

Doppelmayr Transport Technology errichtete auf der Pazifik-Insel Simberi, Papua-Neuguinea, eine RopeCon-Anlage für den Transport von goldhaltigem Erz von der Mine im Landesinneren zur Verhüttung an der Küste. RopeCon ist ein Schüttgut-Fördersystem, welches bewährte Seilbahntechnik mit erprobter Förderbandtechnik kombiniert.



Die 80 km² große Insel Simberi gehört zum Tabar-Archipel, 250 Kilometer südlich des Äquators, fernab von Schiffrouten und großen Hafenstädten. Das Klima ist feuchtheiß, das zerklüftete Gelände von undurchdringlichem tropischem Regenwald bedeckt. Hier eine Straße zu bauen und zu unterhalten wäre nur unter größtem Aufwand möglich; die starken Regengüsse würden jeden Weg früher oder später wegspülen. Daher entschloss sich die Allied Gold Company¹ zum Bau eines Materialtransportsystems mit wenigen Stützenbauwerken.

Ideale Erzbahn

Für diesen Zweck erwies sich ein RopeCon als ideal: Er überwindet problemlos das Gelände, garantiert eine konstante Förderleistung und damit die gleichbleibende Beschickung der Erzverarbeitungsanlagen, hat geringe Betriebskosten und ist einfach zu warten.

Allied Gold Company brachte in nur drei Jahren das komplette Simberi-Oxide-Gold-Projekt zum Laufen. Die Verhüttung und das Tagbau-Bergwerk sowie die Streckenfundamente für den RopeCon errichtete Allied.

Der RopeCon wurde von Doppelmayr Transport Technology projektiert, in Wolfurt hergestellt und durch ein Montage-Team von Garaventa, E-Monteurs von Doppelmayr und unter der technischen Leitung von Doppelmayr Transport Technology installiert.

Große logistische Herausforderung

Schon die Abgelegenheit der Insel stellt eine große Herausforderung dar: Zwar übernahm Allied den Transport ab Hafen Hamburg, aber der Seetransport dauert zwei Monate. Ebenfalls belastend für Mensch und Material ist das tropische Klima: Hier bewährt sich die solide Verarbeitung und die Feuerverzinkung² der



Anlagenkomponenten. Man fand mit nur drei Stützen das Auslangen; das größte Seilfeld ist 850 Meter lang.

Vollautomatischer Betrieb, geringer Wartungsaufwand

Die Bahn erzeugt stündlich 200 kWh elektrischen Stroms³, der in der Raffinerie verbraucht wird. Sie ist vollautomatisiert und auf das Zufuhr-Förderband aus dem unmittelbaren Abbaubereich abgestimmt. Für die Wartung steht ein selbstfahrendes Inspektionsfahrzeug zur Verfügung, welches die beiden oberen Seile als Fahrbahn nützt. Es zieht sich an einem eigenen, fix abgespannten Seil weiter. Der Kunde ist mit der Anlage hochzufrieden. Mark Caruso, Chairman von Allied Gold Ltd., lobt den RopeCon als „wahrhaftiges Meisterwerk österreichischer Technologie. Doppelmayr kann stolz auf die Anlage sein.“

RopeCon auf der Insel Simberi für den Transport von goldhaltigem Erz quer über den Dschungel zur Verhüttung an der Küste. Dort wird das Gold vom Gestein getrennt und zu Barren gegossen. Doppelmayr Transport Technology übernahm den Auftrag im September 2006. Die Installationsdauer betrug sieben Monate. Die Bahn ging Anfang Mai 2008 in Betrieb.



Für den Transport der knapp 60 Tonnen schweren Seiltrommeln wurden Schlitten gefertigt, die vom Kai bis zum Montageplatz von einem 60 Tonnen schweren Bulldozer gezogen wurden; es stand kein Mobilkran zur Verfügung.

Golderzbahn RopeCon Simberi	
Förderleistung	450 t/h
Max. Körnung	80 mm
Gurtgeschwindigkeit	3,3 m/s
Gurtbreite	650 mm
Wellkanthöhe	120 mm
Motorleistung	-221 kW
Horizontale Länge	2.700 m
Höhenunterschied	-237 m
Mittlere Neigung	-8,9 %
Antrieb	Berg/Grube
Abspannung	Tal/Hütte
Stützen	3
Tragseile	2x62 mm 2x52 mm 2x42 mm

¹ Dieses australische Unternehmen schürft in Ozeanien, Australien und in Mexiko nach Gold, Silber und Buntmetallen.

² Vergleiche den Artikel „Doppelmayr: Höchste Kompetenz im Feuerverzinken“ in dieser Ausgabe.

³ Damit könnte man, nimmt man die Statistiken der Europäischen Union weit über 400 EU-Haushalte versorgen. (Grundlage: EU Aktuell 13.07.2007)

Doppelmayr: Höchste Kompetenz im Feuerverzinken

Feuerverzinken ist der Korrosionsschutz Nr. 1 bei Doppelmayr: Heute sind bereits drei Viertel aller Stahl-Komponenten wie Stützen, Joche etc. feuerverzinkt; in Zukunft sollen es noch mehr werden.

Feuerverzinken ist ein zuverlässiger und langlebiger Korrosionsschutz. Diese Methode der Oberflächenkonservierung hat eine Art Selbstheilungseffekt: Kleine Beschädigungen – etwa Kratzer – „wachsen“ in relativ kurzer Zeit wieder zusammen. Allerdings bedarf es großen Fachwissens, um einerseits Rissbildungen im Grundmaterial (Flüssigmetallversprödung) ausschließen zu können und andererseits auch den erforderlichen Korrosionsschutz – nicht zuletzt den Hohlraumsschutz – bei ansprechender Optik zu gewährleisten.

Doppelmayr ergriff die Initiative

Doppelmayr wurde auf dieses Problem im Jahr 2000 bei am Lager befindlichen Stützenjochen aufmerksam: Damals hatte man festgestellt, dass sich unter der Verzinkung – mit freiem Auge nicht sichtbare – Haarrisse bilden können. Daraufhin leitete Doppelmayr unverzüglich die magnetinduktive Überprüfung bei ca. 100 Seilbahnanlagen in aller Welt ein. – Wie sich alsbald herausstellen sollte, waren vergleichbare Rissbildungen auch anderswo bekannt; aber die betroffenen Stahlbauer und Verzinker taten dies als nicht repräsentative Einzelfälle ab.

Im Gegensatz dazu nahm Doppelmayr die Angelegenheit sehr ernst und ging den Ursachen für diese gelegentlich auftretenden Rissbildungen durch systematische Forschungsarbeit mit der EMPA (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) als wissenschaftlicher Partner auf den Grund. Erst als das Fußballstadion in Kaiserslautern kurz vor der Fußball WM 2006 wegen Rissen in der verzinkten Trägerkonstruktion gesperrt werden musste, wurde diese Problematik auch auf breiter Basis von Stahlbauern und Verzinkern als mögliche Gefahrenquelle ernst genommen.

Zu diesem Zeitpunkt waren die Ermittlungen von Doppelmayr zur Rissvermeidung beim Feuerverzinken längst abge-

schlossen und in einer Verfahrensrichtlinie für die Doppelmayr/Garaventa-Gruppe umgesetzt¹. Diese Richtlinie erfasst die gesamte Produktwerdungs-Kette, von der Materialwahl über die Konstruktion und Fertigung bis zum Feuerverzinken.

Die Probleme beim Stadion von Kaiserslautern ließen in Österreich den Stahlbauverband und die Berufsgruppe der Feuerverzinker aktiv werden. Bei einem Krisengipfel Ende 2006 erklärte sich Doppelmayr bereit, seine Richtlinie, Wissen und Erfahrungen zur Verfügung zu stellen; diese wurden in eine einheitliche österreichische Verfahrensrichtlinie für das Feuerverzinken von Stahlbauteilen und zuliefernde Feuerverzinker eingearbeitet.

Doppelmayr als Technologieführer international anerkannt

Heute wenden nicht nur die österreichischen, sondern auch große Feuerverzinkungsunternehmen in anderen Ländern dieses Doppelmayr-Know-how an.

¹ Verfahrensrichtlinie VF0001 für Doppelmayr-Bauteile; diese wurde 2001 in Kraft gesetzt. Sie gilt seit der Fusion 2002 für die gesamte Doppelmayr/Garaventa-Gruppe. Für Doppelmayr sind ausschließlich nach dieser Richtlinie zertifizierte Feuerverzinker tätig.

Dipl.-Ing. Markus Winkler, Doppelmayr-Qualitätsmanagement, war federführend bei der Erarbeitung von Verfahrensrichtlinien für das Feuerverzinken und deren Umsetzung.



Sicherheit vor verdeckter Rissbildung, Korrosionsschutz und optisch ansprechend, das sind die Anforderungen die Doppelmayr an feuerverzinkte Bauteile stellt. (Im Bild eine Stütze in einem Zinkbad.)



Vielseitiger Snow-Shuttle

Doppelmayr hat mit dem Snow-Shuttle ein multifunktionales Transportmittel entwickelt: Er bewährt sich als exklusives Fahrzeug – dank des Öer-Bubbles mit prächtigem Panoramablick – für VIP-Transporte, bei Pressefahrten und im Rennservice genauso, wie beim Transport von Verletzten. Eine Rettungstrage kann immer mitgeführt werden; sie ist mit wenigen Handgriffen einsatzbereit und kompatibel zu allen gängigen Rettungsfahrzeugen. Mit Hilfe des eingebauten Teleskopmechanismus' kann man die Trage mit einem Verletzten sachte und ohne Anstrengung handhaben.

Der Snow-Shuttle verfügt über eine CE-Kennzeichnung. Das Gerät wird einfach an das Räumschild eines Pistenfahrzeuges angedockt – und schon ist es einsatzbereit. Der Snow-Shuttle ist auch in schwierigem Gelände einsetzbar: Bei einigermaßen normalen Schneeverhältnissen kann bis zu einer Neigung von 40° bzw. 80% (längs und quer) gefahren werden. Für die Trage lassen sich Geländeneigungen mit Hilfe eines E-Motors leicht ausgleichen.

Der Snow-Shuttle wird von Input, einem Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe, vertrieben.



Zufriedenheitsanalyse: Kunden stellen Doppelmayr ein exzellentes Zeugnis aus

Doppelmayr beauftragte ein renommiertes Beratungsunternehmen mit der Durchführung der großen Kundenzufriedenheits-Analyse 2008. Dabei wurden die Ergebnisse einer weltweiten und eingehenden Befragungen von Führungskräften von Seilbahnunternehmen ausgewertet.

Doppelmayr versteht diese Analyse als Teil des ständigen Dialogs mit den Marktteilnehmern. Sie hilft, Zufriedenheiten ebenso wie eventuelle Defizite festzu-

stellen sowie Kundenbedürfnisse aufzuspüren und in Zielgruppen-gerechte Produkte und Dienstleistungen umzusetzen. Exakt 55 Prozent der Befragten waren loyale Doppelmayr-Kunden, ein Viertel Wechselkunden und die restlichen 20 Prozent Skigebiete, die auf Produkte der Mitbewerber setzen.

Aus externer Perspektive wird bestätigt, dass Doppelmayr/Garaventa Qualitäts-, Innovations- und Technologieführer ist und über hervorragende Imagewerte

verfügt. Besonders geschätzt werden die technische und soziale Kompetenz der persönlichen Ansprechpartner sowie die große Innovationskraft von Doppelmayr/Garaventa. Als besondere Themenfelder bei den Kunden kristallisierten sich der Kostendruck durch hohe Rohstoffpreise, die Rekrutierung von qualifiziertem Personal und die Steigerung der Attraktivität der Skigebiete für den Sommertourismus heraus.

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