

Januar 2009
Nr. 177 • 34. Jahrgang

wir



In der SkiWelt Kitzbüheler Alpen nahmen mehrere neue Doppelmayr-Bahnen den Betrieb auf. S 10



8er-Sesselbahn im größten Skigebiet Europas

Mehr Komfort und weniger Stau in Portes du Soleil/Champéry. S 2

Noch mehr Komfort auf der Seiser Alm

Eine neue 6-CLD-B verbessert die Seilbahn-Infrastruktur deutlich. S 4

Weltneuheit für Kinder

In Serfaus, Tirol, wurde ein neues Sesselbahn-Konzept für Kinder realisiert. S 18

Jackson Hole erneuerte die berühmte „Red Box“

Das Wahrzeichen blieb erhalten - und wurde modern. S 20

Skigebiet Sheregesh, Sibirien, gewinnt an Profil

Neue 4-CLD bringt zusätzlichen Schwung in die aufstrebende Region. S 22

8er-Gondelbahn in Zentralchina

Privatinvestor investierte in Shirenschan. S 23

Hintertux hat nunmehr drei Funitels. Ausschlaggebend für die Funitel-Kette war insbesondere die hohe Windstabilität. S 6

 **Doppelmayr®**

Magazin für
Kunden und Mitarbeiter

Per 8er-Sessel zur Sonne



Garaventa errichtete 2008 im Schweizer Teil des französisch-schweizerischen Skigebiet Portes du Soleil, dem größten Skigebiet Europas, eine leistungsstarke 8er-Sesselbahn.



Direktor Raymond Monay: Das Vertrauensverhältnis zwischen Télé Champéry-Crosets Portes du

Soleil AG und der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe hat eine lange Tradition. „Wir kennen und schätzen die Firma, die Qualität ihrer Bahnen und ihre Termintreue.“ Technologie und Leistungsmerkmale der 8er-Sesselbahn findet er besonders eindrucksvoll.

wurde 1962 gegründet, nachdem ein schwerer Sturm die Wälder zerstört hatte und man mit dem Bau von Ferienhäusern das herumliegende Holz verwerten wollte. Als bald errichtete man den ersten Schlepplift, und in der Folge erschloss man die ganze Gegend zwischen Champéry und Les Crosets mit Skiliften und -pisten. 1968 wurde die erste direkte Verbindung mit dem französischen Nachbarskiort Avoriaz eröffnet. Damit begann die Geschichte der „Portes du Soleil“ mit heute 650 km Pisten und 194 Liften¹. (Im Übrigen gibt es 380 km Wanderwege, und außerdem ist die Gegend unter Mountainbikern wohlbekannt. Es finden hier Weltcup-Rennen und, 2011, die Weltmeisterschaft statt.)

Der Tourismus im Allgemeinen und Skifahren im Besonderen hat in der Gegend zwischen Genfer See und Mont Blanc Tradition. Die Gemeinde Champéry nahe der französisch-schweizerischen Grenze, gerade einmal eine Autostunde vom Flughafen Genf entfernt, feierte vor kurzem „150 Jahre Tourismus“. Das Feriendorf Les Crosets in den Bergen dagegen ist noch jung. Es

Die neue 8er-Sesselbahn wurde von der Télé Champéry-Crosets Portes du Soleil AG in Auftrag gegeben, deren Skigebiet zwischen 1.050 und 2.250

¹ Ein Skipass für 12 miteinander verbundene Skigebiete

² 1 Luftseilbahn, 7 Sessellifte davon 3 kuppelbare, 7 Schlepplifte und 2 Baby-Lifte mit einer Gesamt-Stundenkapazität von 23.200 Personen.



Qualitäts-, Innovations- und Technologieführer

m Höhe liegt, 50 Pistenkilometer und 17 Bergbahnen² hat und die im Winter 6 Mio. Fahrten verkauft. Im Winter sind 130 Personen beschäftigt, im Sommer 30.

Höhere Leistung, mehr Komfort

Die 8-CLD Crosets-Marcheuson, wie die neue Bahn heißt, ersetzt einen 20 Jahre alten fixgeklemmten 4er-Sessel- und einen Bügelschleplift. Die Kapazität dieser Lifte als Zubringer und für Wiederholungsfahrten hatte längst nicht mehr gereicht. Die Förderleistung der neuen Bahn ist um 30 Prozent höher; sie wird voraussichtlich jährlich 2 Mio. Skifahrer befördern.

Die Anlage hat zwei UNI-G-Stationen. Die Talstation mit Seiteneinstieg und Förderband liegt am Rande eines zentralen, geräumigen Einstiegplateaus, von dem aus mehrere Lifte ihren Ausgang nehmen und wo die Skifahrer bequem ihre Skier anschnallen können. Dieses Plateau ist das Dach einer in den Hang gebauten Garage, das im Sommer begrünt ist. Im Zuge der Errichtung der neuen Bahn wurde dieses Hanggebäude auf gleichem

Niveau verlängert, wodurch man unterhalb des Einstieges verschiedene Räume – Kassen, Einstellräume etc. – schaffen konnte.

Wie Direktor Raymond Monay mitteilt, wird sich „die Restrukturierung der Anlagen in den nächsten Jahren fortsetzen um Sicherheit und Komfort weiterhin zu verbessern.“

8-CLD Crosets-Marcheuson

Förderleistung	4.000 P/h
Fahrzeit	3,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	55
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	836 m
Höhenunterschied	253 m
Stützen	8
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

8-CLD Crosets-Marcheuson. Ein leistungsfähiger Zubringer in den größten Skigebiets-Verbund Europas: Portes du Soleil.

Doppelmayr erzielte im Geschäftsjahr 2007/08 mit 2.605 Mitarbeitern einen Umsatz von 679,7 Mio. EUR (plus drei Prozent) und festigte seine klare Qualitäts-, Technologie- und Innovationsführerschaft in der Seilbahnbranche. Das bestätigen zufriedene Kunden und Seilbahnbenutzer sowie zahlreiche Weltneuheiten: die „bedienerlose“ Gondelbahn in Val Thorens, Frankreich, die ersten Gondelbahnen mit Sitzheizung in Ischgl und Zell am See, Österreich, oder die erste Gondelbahn mit Saunakabine in Finnland sind nur einige eindrucksvolle Beispiele dieser Bilanz.

Die seit Jahren verfolgte Strategie, Seilbahnen als Verkehrsmittel im städtischen Personenverkehr zu positionieren, ist ebenfalls erfolgreich. Mit der Entwicklung und Umsetzung moderner Seilbahnanwendungen für den Schüttguttransport in Industrie und Bergbau kann eine interessante Marktnische bedient werden.

Letztlich war es aber nur dank des Vertrauens unserer Kunden und Partner möglich, unsere Kompetenz unter Beweis zu stellen. – Und wir werden auch in Zukunft alles daran setzen, die in uns gesetzten Erwartungen zu erfüllen.

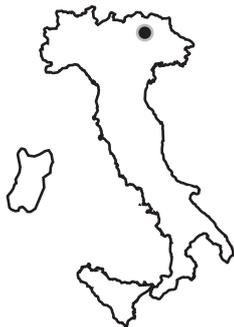


Michael Doppelmayr



Noch mehr Komfort auf der Seiser Alm

Doppelmayr-Italia ersetzte auf der Seiser Alm in den Südtiroler Dolomiten den 20 Jahre alten 4er-Sessellift „Panorama“ durch eine komfortable kuppelbare 6er-Sesselbahn mit Bubbles. Die Anlage ist der direkte Zubringer zu fast allen Anlagen auf der Seiser Alm.



Susanne Griesser, Marketing, und ihr Bruder Martin Griesser, Geschäftsführer, Dienstleiter und technischer Leiter sind sich einig: „Die Entscheidung für die 6er-Sesselbahn kommt dem Bedürfnis der Skifahrer, Langläufer und Wanderer nach Bequemlichkeit und Geschwindigkeit am besten nach.“ Der Bau kam zügig voran. Doppelmayr war für Transport, Montage, Inbetrieb- und Abnahme verantwortlich, der Bauherr, die Griesser Martin & Co. KG für die Bauarbeiten.

Die Seiser Alm, die größte Hochalm Europas, ist ein ideales Ski- und Wandergebiet. Im Sommer erschließen gut ausgebaute Wanderwege die Almen und Gipfel, im Winter stehen den Skifahrern und Snowboardern 60 km Pisten sowie 23 Lifte und Bergbahnen zur Verfügung.

Kindersicherung

Die neue 6-CLD-B ist um 300 m länger als der ehemalige Sessellift. Sie ist nicht nur mit Bubbles, sondern auch mit einer Kindersicherung ausgerüstet. Das macht Sinn, denn die Talstation befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den Übungshängen der beiden Skischulen auf der Seiser Alm; die Bahn wird von diesen gerne benützt.

Hauptgrund für den Bahnneubau war, so Susanne Griesser, Marketing,



dass „der Standort der alten Talstation seit dem Bau der Seilbahn Seis-Seiser Alm und der damit verbundenen Änderung der Zugangsmöglichkeiten nicht mehr den neuen logistischen Anforderungen

6-CLD-B Panorama Seiser Alm

Förderleistung	2.600 P/h
Fahrzeit	4,3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	70
Intervall	8,3 s
Schräge Länge	1.311 m
Höhenunterschied	200 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Der neue, leistungsfähige und komfortable 6-CLD-B Panorama erleichtert ganz entscheidend den Zutritt zur Seiser Alm. Die Seiser Alm liegt im Skikarussell Superski Dolomiti und ist Ausgangspunkt für die berühmte Skiroute Sella Ronda, die vier Bergsättel und vier Täler quert.

gen entsprach.“ – Im Winter war die Anbindung an das Skikarussell schlecht. Die Skifahrer mussten, um zum Panoramalift und dann weiter auf die Pisten der Seiser Alm zu gelangen, entweder ein Stück zu Fuß gehen oder den Laurinlift, einen 4er-Sessellift, benützen. Es kam zu langen Wartezeiten. „Mit unserer neuen Sesselbahn kommen die Gäste, direkt und auf dem kürzesten Weg von der Bergstation der Seis-Seiser-Alm-Bahn zum Skivergnügen.“

Die 6-CLD-B Panorama Seiser Alm erschließt neben den Skipisten auch eine Rodelpiste, die Loipen am Joch und beinahe alle Winter- sowie Sommerwanderwege über die Seiser Alm.

Die neue Bahn wird, wie die alte, auch im Sommer in Betrieb sein. Susanne Griesser erwartet zehn Prozent Sommer- und 90 Prozent Wintergäste. – Das Restaurant „Panorama“ an der Bergstation mit seinem herrlichen Rundblick ist zu jeder Jahreszeit ein beliebtes Ausflugsziel.

Gute Integration in die Landschaft

Die Panorama-Bahn durchquert ein hochsensibles Landschaftsschutzgebiet. Dementsprechend vorsichtig ging man bei der Planung und dem Bau vor. Susanne Griesser: „Gerade weil wir das Landschaftsbild nicht unnötig beeinträchtigen wollten, verzichteten wir ja auf

einen zweiten Zubringerlift zum bereits bestehenden Panoramalift und ersetzen diesen statt dessen durch die moderne, leistungsfähige und komfortable Anlage.“

Wie sehr man sich um die Schonung der Landschaft bemühte, unterstreicht auch folgendes Detail: Zu Beginn der Grabarbeiten wurde die Grasnarbe vorsichtig abgehoben, sorgfältig deponiert und schließlich wiederum manuell verlegt.

Mit der 6-CLD-B Panorama gewinnt die Seiser Alm weiterhin an Attraktivität, nicht zuletzt für Genussskifahrer und Familien, eine Zielgruppe, um die man sich künftig noch mehr als bisher bemühen will.

Hintertuxer Gletscher: Geschmeidigkeit ist Trumpf

**Doppelmayr-Funitels
beeindrucken durch
ihre geschmeidigen
Fahreigenschaften. Das
Skigebiet Hintertux ist
weltweit das einzige
mit einer dreigliedrigen
Funitel-Kette. Die
neueste Funitel, der
Gletscherbus 1,
ging im November
2008 in Betrieb.**



Hintertux am Talschluss des Tiroler Zillertales ist in mehrfacher Hinsicht einzigartig. Beispielsweise dauert die Skisaison auf dem Gletscher das ganze Jahr über. Es gibt nicht einmal Unterbrechungen wegen der Revision von Seilbahnen, weil alle wichtigen Ziele über mindestens zwei Bahnen erreichbar sind.

Funitel-Technologie bewährt sich bei lebhaftem Wind ausgezeichnet

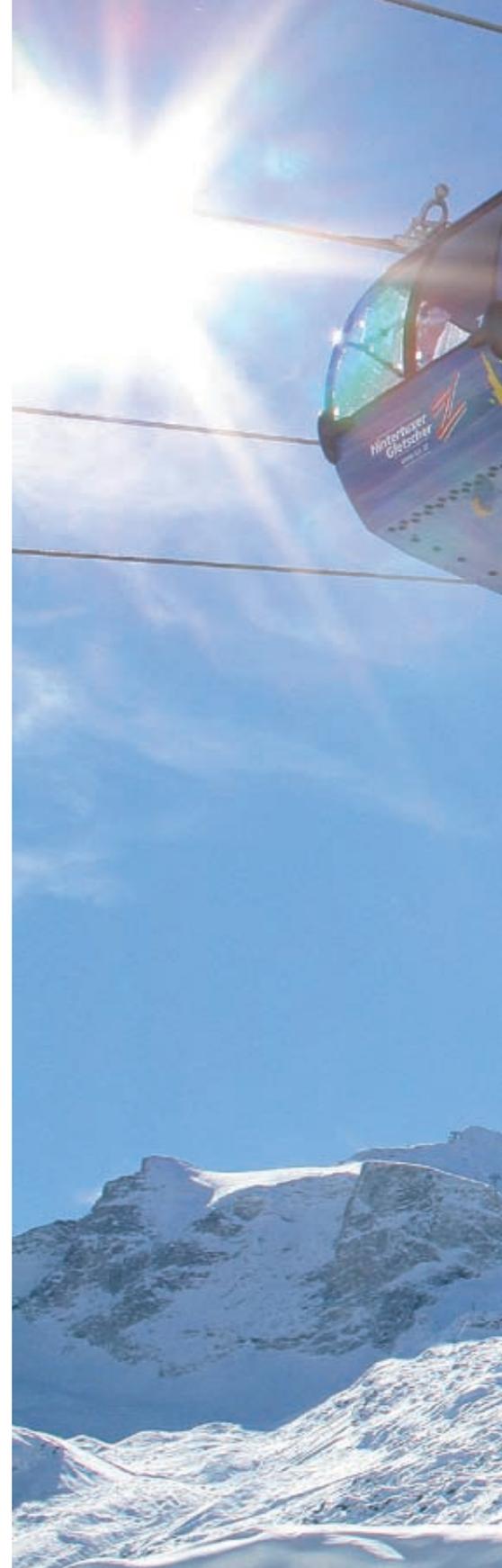
Der Wunsch, den Gästen Komfort, Betriebssicherheit und beste Technik zu bieten ist auch für den Einsatz der Funitel-Systeme von Doppelmayr ausschlaggebend. Da nämlich Hintertux in einer ausgesprochenen Föhngasse liegt, sollten hier Seilbahnen auch bei höheren Windstärken betrieben werden können.

Föhn als Glücksfall

Dabei betrachtet Klaus Dengg, einer der drei Geschäftsführer der Betreibergesellschaft¹, der Zillertaler Gletscherbahn, den Föhn durchaus als Glücksfall: „Wir verdanken den teilweise extremen Wetterlagen unsere Gletscher.“ – Für derartige Verhältnisse ist eine Funitel ideal.

1996 kam es zum Bau der ersten Funitel in Hintertux, dem Gletscherbus 2. Er führt von der Sommerbergalm (2.100 m) zum Tuxer Fernerhaus am Rand des Hintertuxer Gletschers (2.660 m) und ist dem Föhn besonders ausgesetzt. (Die Sommerbergalm ist das Zentrum des Skigebietes. Sie ist Ausgangs- und Zielpunkt so gut wie aller Abfahrten.)

2000 folgte der Gletscherbus 3 vom Fernerhaus zur Gefrorenen Wand² (3.250 m ü.d.M.), dem höchstgelegenen Teil der Skiregion. Diese Bahn war ein weiterer Mosaikstein in der längst bis ins Detail festgelegten Langzeitstrategie der Gesellschaft. Wie weitsichtig diese Planung war, wurde 2007/08 bei der Fertigstellung der dritten Funitel offenkundig.



Weitsichtige Planung auf Jahre hinaus

Zunächst hatte man im Jahr 2000 als zweiten Zubringer vom Tal zur Sommerbergalm eine 8er-Gondelbahn errichtet, dabei aber bereits die baulichen Erfordernisse der nächsten Funitel, des Gletscherbus¹, berücksichtigt: Beispielsweise wurden die Stationen der 8-MGD so



Die Fahrweise der Doppelmayr-Funitels wird häufig als „geschmeidig“ charakterisiert. Der neue Gletscherbus 1 schließt die Funitel-Kette vom Tal bis zum Gipfel – und ist Garant für eine sichere Talfahrt auch bei starkem Wind. Wenn der Föhn stürmt, bevorzugen selbst gute Skifahrer die Talfahrt mit der Bahn, denn abgesehen vom Wind sind dann auch die Sichtverhältnisse nicht mehr ideal und gute Ortskenntnisse höchst vorteilhaft.

angelegt, dass sie mit den Stationen der künftigen Funitel ohne aufwändige Zusatzarbeiten in einem Gebäudekomplex zusammengefasst werden konnten. Die Talstation hatte man um 100 m talwärts

verlegt, wodurch weder beim Bau dieser 8er-Gondelbahn noch später, bei der Errichtung der Funitel, der Betrieb der 4er-Gondelbahn aus dem Jahr 1972 gestört wurde. Erst im Sommer 2008 kam es zur

Stilllegung der 4-MGD; sie wird durch den Gletscherbus 1 mehr als ersetzt.

¹ Klaus und Franz Dengg, Felix Gaugg

² Baubeginn 1999

☛ Multifunktionaler Talstationskomplex

Die Talstation ist inzwischen zu einem beeindruckenden Bahnhofskomplex ausgebaut. Er ist zu einem Gutteil unterirdisch angelegt und schmiegt sich in weitem Halbrund an den Talschluss. In diesem Baukörper sind die Talstationen und Bahnhöfe der beiden Bahnen, Büros, Kassen, Toiletten, Sportgeschäft, Skiverleih, Mitarbeiterwohnungen etc. untergebracht. Die Tiefgarage aus dem Jahr 2000 wurde um 60 auf 300 Stellplätze vergrößert. Im Kellergeschoß befindet sich zudem der Antrieb der Funitel³.

Ähnlich multifunktional ist die Bergstation mit der Spanneinrichtung der Funitel, wo 2005 bereits ein SB-Restaurant entstand. Im Sommer 2009 werden die

Funitel Gletscherbus 1

Förderleistung	3.200 P/h
Fahrzeit	5,3 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
24er-Kabinen	24
Intervall	27,0 s
Schräge Länge	1.413 m
Höhenunterschied	527 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Stationen der Gondelbahn und des Gletscherbus' 1 ein gemeinsames Dach erhalten.

Innovative Sitzanordnung

So beeindruckend das Gesamtsystem ist, so interessant sind die Details, z.B. der Kabinen, bei denen auf Anregung von Klaus Dengg die Sitzbänke entlang der Wände angeordnet sind, und die in der Mitte eine gepolsterte Anlehne haben.

Beratung und Nachbetreuung haben hohen Stellenwert

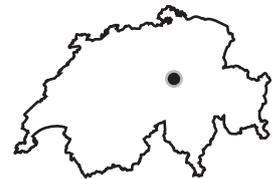
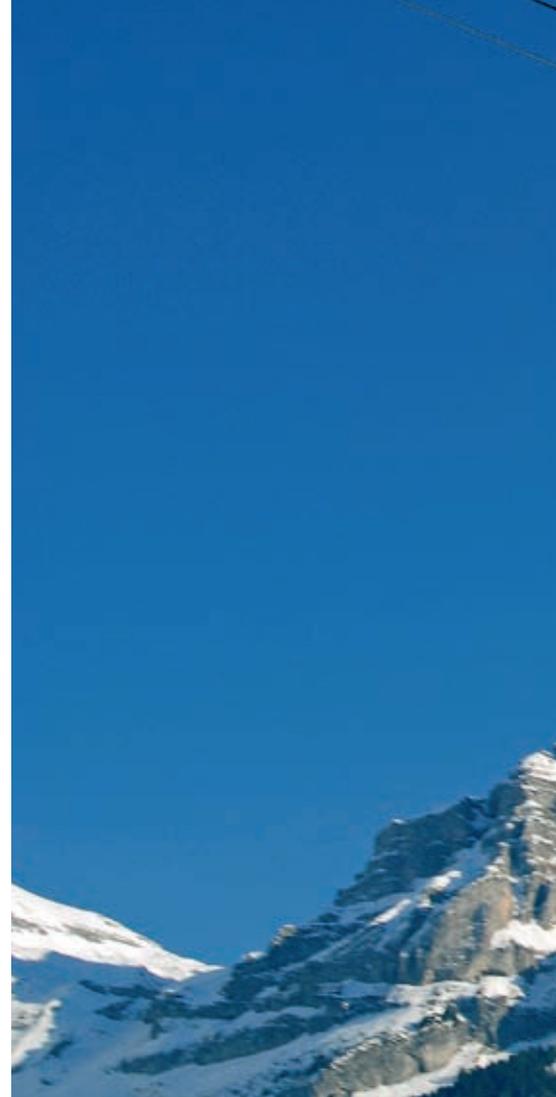
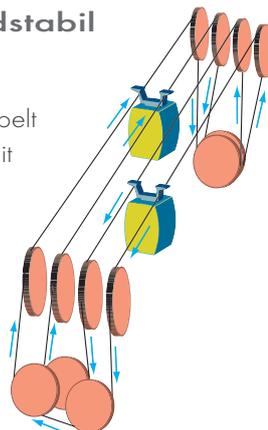
Klaus Dengg schätzt indes nicht nur die pure Technik, sondern erwartet auch die umfassende und nachhaltige Schulung seiner technischen Mitarbeiter. Ziel sei es, diese so rechtzeitig zu qualifizieren, dass sie nicht erst bei einem Störfall Erfahrung sammeln müssten und dadurch möglicherweise kostbare Zeit verlören.

Die sorgfältige und umfassende Beratung durch Doppelmayr ist für ihn ebenso wichtig: „Ich hätte absolut kein Verständnis dafür, würde mir z.B. erst im Nachhinein gesagt, dieses oder jenes Feature hätte ich auch noch bekommen, wenn ich es nur rechtzeitig bestellt hätte.“

³ Der Antrieb der 8-MGD ist in der Bergstation

Das System Funitel ist besonders windstabil

Das besondere Merkmal des Systems Funitel ist die doppelt gelegte Seilschleife, wodurch sich ein endloses Seil mit vier Seilsträngen ergibt. Jeweils zwei parallele Seile im Abstand von 3,2 m führen Richtung Berg bzw. Tal. Die parallele Seilführung verhindert die Schräglage der Kabinen bei Stützenüberfahrten und Stationseinfahrten und stabilisiert die Kabinen im Seilfeld. Dadurch ist der Betrieb auch bei höheren Windgeschwindigkeiten als bei normalen Einseilumlaufbahnen möglich.



Die Pendelbahn von Engelberg zum Weiler Brunni am Fuße des majestätischen Mythen-Massivs wurde von Garaventa vollkommen erneuert.

Die Pendelbahn Brunni, Baujahr 1952, wurde 2008 komplett erneuert. Im Zuge des Neubaus verlegte man die Talstation vom Dorfzentrum an die Peripherie und auch die Bergstation wurde neu gebaut.

Statt der ehemals drei Stützen findet man mit einer einzigen, 38 m hohen, das Auslangen; in diese ist die Mittelstation integriert. Ein verglaster Aufzug führt zur Ein- und Ausstiegsplattform, welche wie



Die neue Pendelbahn Engelberg-Brunni ist sowohl für die Bergbauern als auch den Tourismus von großer Bedeutung.

Pendelbahn für Alpwirtschaft und Tourismus

eine Zugbrücke automatisch heruntergeklappt wird, sobald die Kabinen die richtige Position erreicht haben. Hier steigen nicht nur Touristen aus und ein, sondern vor allem auch Schulkinder aus den umliegenden Bergbauernhöfen; außerdem wird täglich Milch ins Tal transportiert. Der Aufzug ist so gesteuert, dass er sich nur für die Seilbahnbenützung in Betrieb nehmen lässt. Die neuen Kabinen haben bis zum Boden reichende Fenster.

Die alte Bahn – sie hatte 40-Personen-Kabinen, die neuen Kabinen fassen 65 Fahrgäste – fuhr bis zur Inbetriebnahme der neuen im Dezember 2008; sie wird 2009 abgetragen. Die Transportkapazität der neuen Bahn wurde erhöht, und die Fahrt ist weitaus komfortabler als bisher.

Als Komfortverbesserung empfinden viele Passagiere auch die Situierung der Bergstation der neuen Bahn unmittelbar

neben der Terrasse des Restaurants Brunni; früher musste man dorthin über eine Treppe aufsteigen.

65-ATW Engelberg-Brunni

Förderleistung	634 P/h
Fahrzeit	4,5 min
Geschwindigkeit max.	10 m/s
Geschw. ü. Stützen	7 m/s
Kabinen	2
Schräge Länge	1.716 m
Höhenunterschied	834 m
Stützen	1
Antrieb	392 kW Berg
Spanngewicht Zugseil	Tal
Tragseile fest verankert	Berg + Tal
Perron Bergstation ü.d.M.	1.849 m



„Die Baugenehmigung und der Beginn der Hochbauarbeiten verzögerten sich um sieben Wochen. Trotzdem konnte nicht zuletzt dank des großen Engagements von Garaventa der vorgesehene Eröffnungstermin 19. Dezember eingehalten werden.“ – Hans Bünter ging mit 1. Juli 08 als Geschäftsführer der Luftseilbahn Engelberg-Brunni in Pension, führte aber als Verwaltungsrat die technische Leitung des Bahnneubaus zu Ende. Die Luftseilbahn Engelberg-Brunni AG hatte die Baukoordination und die Verantwortung für die Hochbauten übernommen.

SkiWelt – Region der Superlative



Die Tiroler SkiWelt Wilder Kaiser-Brixental ist eine Wintersportregion erster Güte: Abgesehen von ihrer beeindruckenden Größe – 280 Kilometer Pisten, 91 Bahnen – bekam sie in diesem Winter auch vier Anlagen, die sowohl hinsichtlich ihrer Technik als auch ihrer Aufgaben etwas Besonderes darstellen.

Die SkiWelt wurde Mitte der 70er Jahre gegründet. Ihr gehören heute neun Skiorte an. Der Zusammenhalt geht weit über den bloßen Tarifverbund hinaus. So gibt es eine gemeinsame Marketing-Gesellschaft und selbst Einkäufe von Betriebsmitteln werden gemeinsam getätigt.

An neuen Bahnen gingen 2008 in Betrieb:

- die 8er-Gondelbahn Salvenbahn II (Bergbahnen Hohe Salve-Hopfgarten-Itter-Kelchsau),
- die SkiWeltbahn (Bergbahnen Brixen im Thale) sowie
- die Choralmbahn (Bergbahnen Westendorf) und
- die kuppelbare 6er-Sesselbahn Sileralp mit orangen Bubbles und Sitzheizung (Berg- und Skilifte Hochsöll)

Salvenbahn: Gondeln mit Sitzheizung

Die Salvenbahn II ist eine von fünf Gondelbahnen, die Doppelmayr mit einer Sitzheizung ausstattete. Sie ist die Erfüllung eines visionären Beschlusses, den der Gemeinderat von Hopfgarten vor 60 Jahren fasste. Damals überlegte man den Bau einer Kabinenbahn. Aus finanziellen Gründen begnügte man sich schließlich mit einem Schlepper und danach, vor 50 Jahren, einem 1er-Sessellift.

SkiWeltbahn: Bequem per Schlepplift vom Pistenende zur Talstation

Die SkiWeltbahn von Brixen auf die Choralp nehmen die Skifahrer zunächst durch den Zubringerschlepplift wahr. Damit werden die 230 m in der Talebene



Hansjörg Kogler (Geschäftsführer Bergbahnen Westendorf), Walter Eisenmann (Geschäftsführer Berg- und Skilift Hochsöll), Angelika Pastler (Marketing Berg- und Skilift Hochsöll), Prok. Friedl Eberl (Geschäftsführer Bergbahnen Hohe Salve-Hopfgarten-Itter-Kelchsau), Rudi Köck (Prokurist Bergbahnen Brixen im Thale AG), Christine Haselsberger (Geschäftsführerin Bergbahnen Scheffau), Komm.-Rat Hans Haselsberger (Vorstand Bergbahnen Brixen und Bergbahnen Scheffau).

von der Piste zur Talstation zurückgelegt. Den Einstieg erleichtert ein Förderband. Dieser Verbindungsschleplift und sein Förderband-System sind Solarstrombetrieben. Die Photovoltaik-Anlage erzeugt um 50 Prozent mehr Strom, als für den Betrieb benötigt wird; der Überschuss wird ins Elektrizitätsnetz eingespeist.

Will man auf den gegenüberliegenden Berg, benützt man die Hochbrixen-Bahn, eine 6-MGD Baujahr 1986. Von der SkiWeltbahn zur Hochbrixen-Bahn gelangt man über eine neue Fußgängerbrücke, welche die Landesstraße quert.

Verbindung mit der Choralmbahn schafft lückenloses Seilbahnnetz

Die besondere Bedeutung der SkiWeltbahn liegt darin, dass sie sich am Gip-

fel der Choralpe mit der Westendorfer Choralmbahn trifft¹. Dadurch ist die gesamte SkiWelt durchgehend vernetzt; der bisherige Bus-Shuttledienst zwischen Westendorf und Brixen gehört der Vergangenheit an. – Dieser Quantensprung an Komfort war Anlass für eine ganz besondere Auszeichnung: Die Zuerkennung des Titels "Best European Resort Development" des Londoner "Where to Ski & Snowboard Guide".

Die Bergstationen der SkiWelt- und der Choralmbahn wurden an das Gipfelrestaurant angebaut; sie befinden sich auf gleichem Niveau in einem einzigen Gebäudekomplex. Der darüber liegende Skianlegeplatz ist unterirdisch über eine Rolltreppe erreichbar. Auf diese Weise konnte man mit dem knappen Platzangebot das Auslangen finden und mit den

Verkehrsströmen der bis zu 4.800 Skifahrer klar kommen. (Für die Zukunft ist eine dritte Gondelbahn geplant; auch dafür ist bereits vorgesorgt.) Um die Windeinwirkung auf die Fahrzeuge zu reduzieren, wurde die Seilführung so niedrig gehalten, dass die Trasse vom Gipfel geschützt wird. Die Sicherheitsstrecke ist in die Station integriert. Das Bergrestaurant wird umweltfreundlich mit der Abwärme der beiden Gondelbahn-Antriebe beheizt.

Die Trasse der Choralmbahn hat eine 5°-Kurve, sie ersetzt den 1er-Sessellift Alpenrose und hat einen DSD-Antrieb sowie das RPD-System von Doppelmayr, das weltweit einzige fehlersichere Seilla-geüberwachungssystem.

¹Die Gondelbahn quert die Eisenbahnlinie, was eine besondere Maßnahme beim Bau erforderlich machte.



8-MGD Salvenbahn II



8-MGD SkiWeltbahn, Brixen im Thale

Silleralmbahn: Dienstraum vormontiert angeliefert

Bei der Silleralmbahn erschwerten geologische Gegebenheiten die Situierung der Talstation. Hier war auch die Bauausführung eine Besonderheit: Doppelmayr lieferte den Dienstraum der Talstation samt den Schaltschränken fix-fertig installiert! Die Sessel werden in den Stationen garagiert.

Visionäre Aussichten

Die SkiWelt – Österreichs größtes zusammenhängendes Skigebiet – ist verkehrsmäßig gut erschlossen, und beispielsweise von München aus in eineinhalb Autostunden über Autobahnen und breite Bundesstraßen leicht erreichbar. Und es gibt noch weitere Visionen: der Zusammenschluss mit dem Skigebiet Kitzbühel würde das drittgrößte zusammenhängende Skigebiet der Welt entstehen lassen.

8-MGD Choralmbahn

Förderleistung	2.200 P/h
Fahrzeit	8,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	71
Intervall	13,0 s
Schräge Länge	2.365 m
Höhenunterschied	891 m
Stützen	19
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



8-MGD Choralmbahn, Westendorf



6-CLD-B Silleralm, Hochsöll

8-MGD Salvenbahn II		8-MGD SkiWeltbahn		6-CLD-B Silleralm	
Förderleistung	2.000 P/h	Förderleistung	2.200 P/h	Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	5,7 min	Fahrzeit	11,0 min	Fahrzeit	3,5 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s	Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s	Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	47	Gondeln	96	Sessel	44
Intervall	14,4 s	Intervall	13,0 s	Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.728 m	Schräge Länge	3.407 m	Schräge Länge	873 m
Höhenunterschied	645 m	Höhenunterschied	1.007 m	Höhenunterschied	303 m
Stützen	11	Stützen	21	Stützen	9
Antrieb	Berg	Antrieb	Berg	Antrieb	Berg
Abspannung	Tal	Abspannung	Tal	Abspannung	Tal

Bubble Orange

Der Hit am Stuhleck



**Das steirische Skigebiet
Stuhleck verwöhnt
seit der Wintersaison
2008/09 seine Gäste
mit einer 6-CLD mit
orangefarbenen Bubbles.**

Das Stuhleck bei Spital am Semmering rühmt sich seiner Pionierrolle in der österreichischen Winter-sportgeschichte: Der mit 1.782 m höchste Berg der Region wurde 1891 erstmals mit Skiern bestiegen; ein damals ganz außergewöhnliches Ereignis. Im Skigebiet werden heute vier Sesselbahnen sowie sechs Schlepplifte, 24 Kilometer beschneite Abfahrten, ein Funpark für Boarder und eine fünf Kilometer lange Naturrodelbahn betrieben.

Erhöhung der Zubringer-Kapazität

Die neue 6er-Sesselbahn ist Teil eines Ausbauprojekts, mit dessen Umsetzung 2005 begonnen wurde. Grund für diesen Entschluss war die starke Auslastung der höher gelegenen Teile des Skigebietes, wie Fabrice Girardoni, Mitglied der Geschäftsführung der Berglift Stuhleck Österreichische Seilbahnen Bau- und Betriebsgesellschaft m.b.H. & Cie. KG, erläutert. Es sei an der Zeit gewesen, die Beförderungskapazitäten zu erhöhen. – Im Anfangsausbau werden sie um das Zweieinhalbfache, im Endausbau um das Dreifache höher sein. „Außerdem erwarten wir uns durch die Verlagerung der Skifahrerströme eine Entlastung der Mittelstation der Stuhleckbahn, einer 4er-Sesselbahn Baujahr 1992.“

Verbessertes Angebot hatte Nachfrage-Boom zur Folge

Der Bahnneubau war eine logische Folge des Ausbaues des Skigebietes und der damit verbundenen Verstärkung des Zustroms an Skifahrern. Nachdem nämlich 2005 die 6-CLD Steinbachalm in Betrieb gegangen war und sich die dadurch ermöglichte Vergrößerung des oberen Teiles des Skigebietes herumgesprochen hatte, reichte sehr bald die Transportkapazität des Weißeneßschlag-Schlepplifts als Zubringer für Wiederholungsfahrer nicht mehr aus.

Zwei Bergewinden

Die neue 6-CLD-B ersetzt diesen Doppelmayr-T-Büggellift aus dem Jahr 1967¹. Nahezu unverändert blieb die Lage der Bergstation; die Talstation wurde so verlegt, dass die Zufahrt vom ganzen Skigebiet ohne Kreuzung anderer Pisten erfolgen kann. Allerdings quert nun die Bahn einen Speicherteich für die Beschneiungsanlagen, was einerseits eine Attraktion ist, wodurch aber andererseits für diesen Bereich zwei Bergewinden erforderlich wurden. Westlich der Ausstiegsstelle entstand ein Gebäude für die technische Infrastruktur der Seilbahn und das Selbstbedienungs-Bergrestaurant mit einer schönen Terrasse für insgesamt 450 Sitzplätze.

Eindeutiges Votum bei Gästabefragung

„Die großen Pluspunkte der neuen Anlage sind“, so Fabrice Girardoni, „die hohe Förderleistung, die kurze Fahrzeit und der Komfort.“ – Bei Gästabefragungen habe sich in den vergangenen Jahren abgezeichnet, dass längere Schlepplifte nur noch ungern benützt werden. Ein



*Fabrice Girardoni,
Geschäftsführer
der Bergbahnen
Stuhleck: „Die
Qualität und Leistung
der Doppelmayr-
Anlagen ist für uns*

*überzeugend. Die Flexibilität von
Doppelmayr ist sehr hilfreich. Wir
haben stets gute Erfahrung mit der
Betreuung und Durchführung unserer
Projekte durch Doppelmayr gemacht.
Auch diesmal war die Begleitung in
der Vorbereitungsphase und bei der
Durchführung ausgezeichnet.*

¹ 1985 mit einer Zwirbelkurvenstation ergänzt und bergwärts um ein Drittel verlängert.



6-CLD-B Weißenelf, Stuhleck. Die Gäste kommen vornehmlich aus dem nahe gelegenen, dicht besiedelten Wiener Becken, Ungarn und der Slowakei. Die Bahn wird ausschließlich im Winter eingesetzt, und zwar für Bergfahrten von Skifahrern und Fußgängern sowie Talfahrten für Fußgänger.

weiteres Argument für eine zusätzliche Sesselbahn war, dass das neue Panoramarestaurant in der Bergstation auch gerne von Spaziergängern und Wanderern besucht wird.

Wichtig für die ganze Region

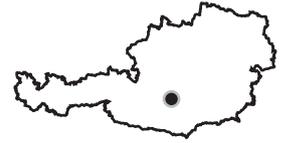
Die Aufwertung des Skigebietes ist für die ganze Region von großer wirtschaftlicher Bedeutung, da die Bergbahnen Stuhleck zu den größeren Arbeitgebern im Umkreis zählen. Es ist schon deshalb notwendig, die Attraktivität des Gebietes

für Touristen möglichst hoch zu halten. Der Bahnneubau fand daher breite Unterstützung in der Bevölkerung und bei den Kommunalpolitikern. Jedenfalls ist der Investitionselan der Obersteirischen Seilbahner ungebrochen. Fabrice Girardon verrät: „Die nächste Investition im Seilbahnbereich wird die Erhöhung der Förderleistung der Steinbachalm- und Weißenelfbahn sein. Weiters ist eine zusätzliche Abfahrt in der Steinbachalm geplant.“ Als Zeithorizont für diese Vorhaben gibt er drei bis fünf Jahre an.

6-CLD-B Weißenelf

Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	6,4 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	107
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	1.811 m
Höhenunterschied	336 m
Stützen	17
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Kreischberg: Sonne im Gesicht und Freiheit der Berge



Im Skigebiet Kreischberg-Murau sorgt seit Mitte Dezember 2008 ein Bubble Orange für Furore.

Das Skigebiet Kreischberg-Murau liegt zwischen 870 und 2.100 Höhenmetern. Es verfügt über 13 Liftanlagen¹ und 40 km Pisten aller Schwierigkeitsgrade und bekam mit der neuen „Orange Sixpack“, einer leistungsfähigen 6er-Sesselbahn mit orangen Bubbles, ein echtes Highlight:

Sowohl von der Bahn als auch von der Aussichtsplattform „Panorama-Schirm“ und dem unweit der Bergstation errichteten Bergbuffet sowie der neuen Piste hat man einen herrlichen Fernblick auf die Niederen Tauern und die Nockberge. Die Bergstation der „Orange Sixpack“ mit der modernen Vision-Fassade liegt in 2.000 m Höhe unweit der Bergstationen der beiden parallel verlaufenden Sunshine-Schlepplifte; diese übernehmen die Skifahrer von der in zwei Sektionen aufgeteilten 6er-Gondelbahn (Durchfahrbetrieb), dem Zubringer aus St. Lorenzen. Alle Bahnen können auch von Wiederholungsfahrern benützt werden. Das Skigebiet war bislang im Wesentlichen Richtung Westen ausgerichtet. Gleichzeitig mit dem Orange Sixpack wurde die drei Kilometer lange „Panoramapiste“ angelegt, welche die Südseite des Kreischbergstocks erschließt.

Das Gebiet rühmt sich seiner leis-

tungsfähigen Beschneigungsanlagen, der größten Halfpipe Europas, seiner Speedstrecke, seiner zwei Kilometer langen Naturrodelbahn und – last but not least – seiner Kinderfreundlichkeit.

Die Gäste kommen hauptsächlich aus der Steiermark und Ungarn. – Ungarische Unternehmer bauten übrigens direkt vor der Talstation der 6-CLD-B Kreischberg mehrere Hotels; es gibt eine beträchtliche Anzahl an Ferienhäusern in Holzbauweise und vor kurzem wurde ein neues 260-Betten-Hotel fertig gestellt.

6-CLD-B Orange Sixpack

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	6,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	79
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.669 m
Höhenunterschied	384 m
Stützen	16
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

¹Die Doppelmayr-Gruppe ist seit der Errichtung des Skigebietes vor 32 Jahren Exklusivlieferant für dieses Skigebiet.



Die „Orange Sixpack“ auf dem Kreischberg ist eine reine Winterbahn. Geschäftsführer Karl Schmidhofer (Bildmitte): „Wir erwarten uns durch die Inbetriebnahme der neuen Orange Sixpack eine 15prozentige Zunahme an Skifahrern im gesamten Skigebiet.“

Steirischer Aufsteiger



Für das Skigebiet Veitsch/Brunnalm in der Steiermark, dem waldreichen „Grünen Herzen Österreichs“, lieferte Doppelmayr den ersten Sessellift: Einen fixgeklemmten 4er.

Veitsch liegt in der Obersteiermark am Fuße der 1.981 m hohen Veitschalpe. Die Gegend ist als Feriengebiet in Ostösterreich wohlbekannt, und sie hat auch als Skigebiet einen guten Ruf, zumal sie von Wien und Graz in weniger als zwei Stunden erreichbar ist¹.

Anfang der 2000er Jahre begann man ernsthaft mit den Planungen für eine Neuausrichtung des Skigebietes: Es sollte komfortabel sein, für Familien attraktiv bleiben und dem Tourismus neue Impulse geben. „Wir haben einfach festgestellt, dass sich die Ansprüche unserer Kunden – und potenzieller Neukunden – geändert hatten“, bringt Geschäftsführer Erwin Fraiß die Ausgangssituation auf den Punkt. Schließlich setzte man die Planungen mit dem Bau des fix geklemmten Vierersesselliftes „Panoramalift Brunnalm“, dem Umbau des Schleppliftes Muldenlift² und einer neuen Beschneiungsanlage um.

Die ganze Gemeinde zog mit

Bei der Konzeption wurde das Skigebiet nicht isoliert betrachtet, sondern in eine Gesamtschau der Gemeindeentwicklung eingebunden. Das kommt u.a. durch die Eröffnung eines 150-Betten Jugend- und

Familiengästehauses zum Ausdruck. „Die wirtschaftlichen Voraussetzungen für diese Investitionen sind durch unsere Nähe zu den Ballungszentren im Wiener Becken und der Steiermark gegeben.“

Vor diesem Hintergrund also fiel die Entscheidung für den Bau eines Sessellifts für ein relativ kleines Skigebietes, das bislang

nur Schlepplifte hatte; heutzutage eine echte Rarität in Österreich.

Der zweite Streich: ein moderner Langteller-Lift

Den Muldenlift baute Doppelmayr von einem Doppelschlepper zu einem Langteller-Lift um; gleichzeitig wurde er so verkürzt, dass er nur mehr den unteren, leichten Teil der bisherigen Piste bedient. Der Panoramalift Brunnalm dagegen ist völlig neu, ebenso wie ein guter Teil der Pisten, die von ihm aus erreichbar sind. Insgesamt verfügt das Skigebiet jetzt über 11 Kilometer Pisten, das ist um 15 Prozent mehr als bislang.

Beim Bau des neuen Lifts achtete man sehr sorgfältig auf Landschaftsschutz und Lawinsicherheit. Der Lift hat einen starren Antrieb (Chairdrive) und einen Förderbandeinstieg, die Sessel sind mit Komfortsitzen ausgerüstet. Doppelmayr lieferte auch die komplett ausgestatteten Stationscontainer. Für die Stützenmontage war eine Materialeilbahn im Einsatz, die Bauarbeiten wurden vom Kunden organisiert.

¹ Das Skigebiet Veitsch/Brunnalm wurde bereits im Jahre 1957 mit dem Schlepplift Brunnalm lift erschlossen. 1968 und 1978 folgten zwei weitere Schlepplifte, der Sonnkogellift und der Muldenlift.

² Doppelmayr, Baujahr 1978. War ursprünglich ein Doppelschleplift mit Kurzbügeln.

4-CLF Panoramalift Brunnalm

Förderleistung	1.800 P/h
Fahrzeit	7,9 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	119
Intervall	8,1 s
Schräge Länge	1.225 m
Höhenunterschied	317 m
Stützen	13
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Freude über die neue Bahn: Erwin Dissauer, Bürgermeister der Gemeinde Veitsch. Betriebsleiter Eberhard Rosemann und Geschäftsführer Erwin Fraiß (von links).

Weltneuheit an Kinderfreundlichkeit in Serfaus



Doppelmayr installierte in Serfaus eine 8er-Sesselbahn mit einer völlig neuen Kindersicherung: Die Familienbahn Gampen freut die Kinder, entlastet die Skilehrer – und sie lässt Eltern unbeschwert ihren Urlaubstag genießen.

Serfaus ist Teil des zwischen 1.200 m und 2.800 m gelegenen Großraumskigebietes Serfaus-Fiss-Ladis, das sich seit jeher als Familienskigebiet zu profilieren wusste: Das Pistenangebot ist dafür ideal: 185 Kilometer Pisten in allen Schwierigkeitsgraden; ein breitgefächertes Angebot für alle Altersgruppen und alle gängigen Wintersportarten; 53 Seilbahnanlagen mit einer Stundenförderleistung von 70.000 Personen.

Doppel-Schließbügel und Sicherungszapfen zwischen den Beinen

Im Sommer 2008 ging man daran, ein völlig neues Konzept für eine kindergerechte Sesselbahn zu realisieren: Am Doppel-Schließbügel sind Zapfen, so genannte „Skippies“, angebracht, welche die Kinder zwischen die Beine bekommen; sie sind so noch besser gegen Herausrutschen gesichert. Damit sie gleich beim Einsteigen in die richtige Sitzposition kommen, verfügen die Sessel über spezielle Sitzeinteilungen. Ganz vorne auf den Sitzflächen ist das lustige Murmeltier „Murmli“ – Serfaus' Wahrzeichen für Kinderfreundlichkeit – so angebracht, dass das Kind die richtige Sitzposition einnimmt, wenn es dieses gut sieht. (Das richtige Hinsetzen wird gleich zu Beginn in der Skischule auf einem eigens dafür

bereitgestellten 8er-Sessel geübt. Außerdem ist ein Demo-Sessel auch an der Talstation beim Einstieg aufgestellt.) Die Sitze sind abwechselnd in blau-gelb, den Farben des Skigebietes, gehalten, wodurch sie besonders gut zu erkennen sind. Die Fahrgeschwindigkeit im Einstiegsbereich ist mit 0,35 m/s sehr gering. So können die Kinder ohne Hast einsteigen. Dank der langsamen Fahrt und der optischen Merkmale fällt dem Sesselbahnbedienteten beim Einstieg die Kontrolle leicht, ob die Kinder auch richtig sitzen. Die Bügel schließen und öffnen automatisch. Sie können von den Passagieren auf der Strecke nicht geöffnet werden. Auf einen Fußraster wurde verzichtet.

Einstiegsförderband stellt Höhe automatisch ein

Ein höhenverstellbares Förderband erleichtert das Einsteigen. Dieses ist mit einer Größenerkennung der Passagiere ausgestattet und hebt sich automatisch



Ing. Stefan Mangott, Geschäftsführer der Seilbahn Komperdell GmbH in Serfaus ist mit der Anlage hochzufrieden: Der Ersatz des alten 4er-Sessellifts sei aus Komfortgründen notwendig geworden; außerdem konnte man mit der neuen Bahn einen Meilenstein in Bezug auf die Beförderung von Kindern setzen. „Wegen der vielen Kinder im Bereich Gampen ist es sehr vorteilhaft, dass bei der neuen Bahn sieben Kinder mit nur einer Begleitperson fahren können!“

8-CLD-B Familienbahn Gampen

Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	3,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	37
Intervall	9,6 s
Schräge Länge	674 m
Höhenunterschied	140 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Die Gampenbahn ist besonders kinderfreundlich. Damit passt sie perfekt zum Image des Skigebiets Serfaus-Fiss-Ladis, das sich als besonders kinderfreundlich positioniert. Die Region charakterisiert sich als „das Paradies der Alpen für Familien, Genießer und Aktivurlauber“.

von „normal“ auf plus zehn oder 15 Zentimeter. Doppelmayr wählte einen 90°-Einstieg. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit ist eine spezielle Stationsgestaltung notwendig. Die Sessel machen eine Extraschleife, die Tragekonstruktion der UNI-G-Station ist L-förmig erweitert.

Sieben Kinder pro erwachsenem Begleiter

Die Sessel – die übrigens auch für Er-

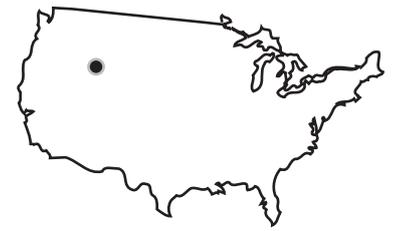
wachsene bequem sind – wurden vom österreichischen TÜV für sieben Kinder ab 90 cm Körpergröße mit nur einer erwachsenen Begleitperson zugelassen. (Generell ist je Kind eine Begleitperson vorgeschrieben.)

Der Architekt bezog in die Planung der Talstation geschickt die Topografie ein, wodurch sich das Gebäude trotz seines beträchtlichen Volumens harmonisch in die Landschaft einfügt und man gleichzeitig viel umbauten Raum gewann. Die Sessel werden in einem Stichgleis-

Kellerbahnhof in der Talstation garagiert.

Die neue Familienbahn Gampen ersetzt die Hälfte eines fixgeklemmten 4er-Sessellifts (Doppelmayr, Baujahr 1989). Dieser führte über einen Hügel und hatte an den gegenüberliegenden Liftenden – jeweils bei der Antriebs- bzw. der Umkehrstation – einen Einstieg; auf der Kuppe befand sich der Ausstieg. Nun fährt auf der einen Seite – allerdings zur alten Liftrasse etwas versetzt – die neue Bahn hoch, auf der gegenüberliegenden Seite der alte, verkürzte Lift.

Schnittige Pendelbahn für Jackson Hole



Die Pendelbahn des Jackson Hole Mountain Resort (JHMR), einem der bekanntesten Ski- und Wandergebiete in den USA, wurde erneuert. Die Bahn ist das Wahrzeichen der Region wie der Eiffelturm von Paris oder die Freiheitsstatue von New York, und sie überwindet den größten Höhenunterschied einer Pendelbahn in Nordamerika.



President Jerry Blann, Jackson Hole Mountain Resort: Unser Vertrauen in die Kompetenz der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe wurde gerechtfertigt. Das Preis-Leistungsverhältnis ist überzeugend.

Jackson Hole im Bundesstaat Wyoming ist ein Tal, das tief in die Rocky Mountains eingeschnitten ist und erst im späten 19. Jahrhundert dauerhaft besiedelt wurde. Den Namen erhielt es nach dem Trapper David E. Jackson, der dort Biber jagte.

Das Skigebiet – es ist übrigens eines der wenigen in den USA, das in Familienbesitz ist¹ – liegt am Rande des Grand Teton National Parks bei Teton Village, 12 Meilen nordwestlich der berühmten Cowboy-Stadt Jackson, fünf Autostunden von Salt Lake City entfernt. Es ist 10 km² groß, hat 116 Pisten und 12 Lifte bzw. Seilbahnen mit einer Stundenförderleistung von 15.500 Skifahrern und Boardern. Im Sommer sind die Pendel- und/oder eine Gondelbahn sowie ein Sessellift in Betrieb.

Jackson Hole hat mit President Jerry Blann eine Ikone des amerikanischen

Ski-Resort-Managers, der als geistiger Ziehvater von etlichen anderen Manager-Kollegen verehrt wird. „Jerry’s Kids“, wusste Claire Walter im Ski-Aerea-Management-Magazin zu berichten, managen die Resorts von Kirkwood, Sierra-at-Tahoe und Alpine Meadows in Kalifornien, The Canyons, Utah, sowie Killington, Vermont. Er ist der Mann, der das Skigebiet Jackson Hole zu dem gemacht hat, was es heute ist: Eines der bekanntesten in Amerika.

Jerry’s Qualitätssiegel

Wenn dieser Mann auf einen Seilbahnlieferanten setzt, ist das ein Qualitätsprädi-
kikat.

Die Frage, was er in der Hauptsache von einer Seilbahn erwarte, beantwortet er kurz und bündig mit „Zuverlässigkeit in Bezug auf den Betrieb; Sicherheit und Komfort für die Passagiere“. Diese Merkmale träfen auf Doppelmayr-Systeme zu. Und dann setzt er noch eins drauf: Er sehe große Sachkenntnis und Erfahrung in allen Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe. Das sei einzigartig und stelle auch bei individuell auszuführenden Anlagen große Kompetenz sicher.

Jerry muss es wissen: Er hatte seine ersten Kontakte zu Doppelmayr „schon vor vielen Jahren. Damals arbeitete ich für Aspen, und wir bauten die erste kuppelbare 4er-Sesselbahn in Breckenridge, Colorado.“

Vertragspartner für die neue Aerial Tram ist Doppelmayr CTEC. Für die Herstellung und Montage war das Kompetenzzentrum für Pendelbahnen, Garaventa-Goldau (Schweiz), verantwortlich. Die neue Bahn ersetzt die altherwürdige „Red Box“ aus dem Jahr 1966, die zuletzt 52 Personen im Winter bzw. 45 im Sommerbetrieb beförderte und mit 300 Personen nicht einmal halb soviel Förderleistung hatte wie die neue Bahn. Dennoch wird sie von den Fahrgästen nicht



Die neue „Red Box“ verbindet Tradition und Moderne. Sie fasst 100 Passagiere.

als Traditionsbruch empfunden. – Das ist für das Selbstverständnis dieser Region, die ihr Cowboy-Image zum Markenzeichen entwickelt hat und Nostalgie als Erfolgsfaktor nützt, sehr wichtig.

Integriertes Rettungssystem ohne Bergbahn

Eine technische Besonderheit ist das integrierte Rettungssystem, bei dem auf eine eigene Bergbahn verzichtet werden konnte. Die Seilführung in den Stationen ist nach dem „Fail-Safe-Prinzip“ so ausgelegt, dass in jedem Fall – also beispielsweise auch beim Bruch einer Seilscheibe oder Antriebswelle oder bei einer Seilentgleitung – die Kabinen entweder bis zum nächsten günstigen Abseilpunkt oder bis zu den Stationen zurückgeholt werden können.

Fast gleichzeitig setzte Pres. Blann einen weiteren Geniestreich: Sein Skigebiet ist eines der wenigen, welches nach dem Umweltqualitätsstandard ISO 14001 zertifiziert ist, ein Zertifikat, um das sich für gewöhnlich in den Vereinigten Staaten

nur ganz große Unternehmen bemühen. Kern der Zuerkennung dieses Zertifikats ist der Entschluss, ab 2007 ausschließlich Strom von Wind-, Biomasse-, Kleinwasser- und Geothermikkraftwerken zu beziehen². – Und das ist eine ganze Menge. Jackson Hole verbraucht jährlich so viel Energie wie 1.300 Autos und vermeidet den Ausstoß³ von 13.300 t CO₂.

Zügige Arbeit trotz widriger Witterungsbedingungen

Der Entschluss, die berühmte Aerial Tram zu erneuern, wurde im Juli 2005 bekannt gegeben; mit dem Abbruch der alten Bahn begann man im September 2007. Von Anfang Oktober bis April waren die Bauarbeiten eingestellt, bis Ende Juni musste man sich fast täglich mit Schneefall herumschlagen; manchmal war dieser so heftig, dass nicht gearbeitet werden konnte. Drei Wochen lang waren sechs Schneepflüge im Einsatz, es lagen bis zu sechs Meter Schnee! Aber dank des enormen Einsatzes des Montage-Teams wurde die Verzögerung eingear-

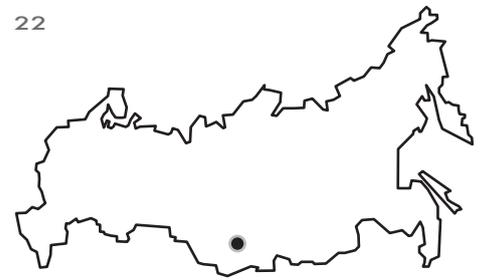
beitet und die Bahn konnte pünktlich vor Weihnachten, am 20. Dezember, ihrer Bestimmung übergeben werden.

¹ Familie Kemmerer

² Nach der Offset-Methode

³ Quelle: Naturefund

100-ATW Jackson Hole	
Förderleistung	650 P/h
Fahrzeit	9 min
reine Fahrzeit	7,8 min
Fahrgeschw. max.	10 m/s
Fahrgeschw. ü. Stützen	
3 und 4	10 m/s
1, 2 und 5	8 m/s
Haltezeit in Stationen	80 s
Schräge Länge	3.800 m
Höhenunterschied	1.262 m
Stützen	5
Antrieb 670 kW Nennl.	Tal
Spanngewicht Zugseil	Berg
Tragseile fest verankert	Berg + Tal
Perron Talstation ü.d.M.	1.931 m
Perron Bergstation ü.d.M.	3.176 m



Skifahren im Kohlerevier

Die Region Sheregesh in Südwestsibirien ist bekannt für ihren Kohlebergbau – und als Skizentrum. Doppelmayr-Lifte haben dort schon längst Tradition. Nun errichtete Doppelmayr eine kuppelbare 4er-Sesselbahn mit Bubbles.

Sheregesh liegt am Rand der Zelenaya-Berge im Norden des Dreiländerecks Russland-Kasachstan-Mongolei, ist von einem Kranz großer Städte umgeben und mit dem Auto in acht Stunden von Moskau aus erreichbar. Die Anfänge als Skigebiet reichen 20 Jahre zurück; die russischen Nationalteams der Skifahrer und Snowboarder sind hier häufig zu Gast, zumal nicht nur die Seilbahn- sondern auch die Hotel-Infrastruktur gut ausgebaut ist. – Doppelmayr errichtete hier übrigens 2006 die erste Kombibahn Russlands.

Vorsichtiger Einstieg ins Skigeschäft

In dieser Region gibt es mehrere nicht miteinander vernetzte Skigebiete. Das Gebiet Sheregesh-Mustag, in dem Doppelmayr die neue Bahn errichtete, gehört dem Minenbesitzer Igor Prokudin, der beste Koks-kohle fördert. Erst seit wenigen Jahren interessiert er sich für Investitionen in den Tourismus. Er begann vorsichtig, ließ sich von Doppelmayr-Skado 2006 zunächst einen gebrauchten 2er-Sessellift aufstellen und baute kleinere Hotels, um Erfahrung zu sammeln. – Gospodin Prokudin ist selbst kein erfahrener Skiläufer, seine ersten Berater kamen vorwiegend

aus der Rennsportecke. Alsbald erkannte er, dass sich mit modernen Liften für leichtere Pisten, die jedermann gerne nützt, tatsächlich ein gutes Geschäft machen lässt.

Seine neue Sesselbahn und das Gelände entsprechen voll dem Geschmack eines breiten Publikums – und erfüllen die Vorstellungen des Auftraggebers: Doppelmayr-Russland (mit Sitz in der Wolgastadt Samara) war für Seilbahntechnik und Steuerung zuständig, die Bauarbeiten hatte der Besitzer an eine lokale Bau-firma vergeben.

Zufriedener Kunde

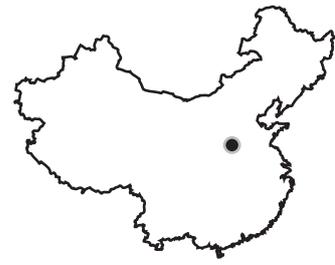
Wie sieht der Kunde den Nutzen der Bahn und die Arbeit von Doppelmayr? Dir. Alexander V. Fjodorov von der Firma Kaskad-Podjem, die im Auftrag des Generalunternehmers Kaskad-Invest-Stroj die Bauarbeiten ausführte, meinte, man habe dank der Bahn die bestehenden Seilbahnen entlasten und das Gelände verkehrsmäßig erschließen können. Die Bahn sei schnell und zudem sicher und komfortabel. ZAO Skado (Doppelmayr) habe einwandfreie Arbeit geleistet. Ausdrücklich bekräftigt er: „Wir möchten uns für die einwandfrei funktionierende Zusammenarbeit und die gute Produktqualität bedanken!“

Noch ist die Besucheranzahl im Sommer gering. Aber das sollte sich durch den Bau von Hotels und eines Bike-Wegenetzes bald ändern.



4-CLD-B Sheregesh – Mustag

Förderleistung	2.300 P/h
Fahrzeit	6,8 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	130
Intervall	6,3 s
Schräge Länge	1.937 m
Höhenunterschied	521 m
Stützen	17
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Shirenschan: Neue Gondelbahn

Im berühmten Ausflugsgebiet Shirenschan in der zentralchinesischen Provinz Henan baute Doppelmayr eine 8er-Gondelbahn.

Shirenschan liegt in den östlichen Funiu-Bergen unweit der Fünf-Millionen-Stadt Pingdingshan und ist über den neuen Shirenschan-Highway leicht in zwei Stunden von Zhengzhou (sieben Millionen Einwohner) erreichbar. Es ist ein beliebtes Ausflugs- und Erholungsziel für die Menschen aus dem dicht besiedelten und hochindustrialisierten Einzugsgebiet: Pingdingshan ist die zweitwichtigste Kohlestadt Chinas.

Mehr Seilbahnkapazität nötig

In dieser Region gab es bereits eine Seilbahn, deren Kapazität aber bei weitem nicht ausreichte, zumal die Provinzregierung den Tourismus in den Bergen ankurbeln möchte und deshalb die Verkehrs-Infrastruktur zügig ausbaut. Der Investor für die neue Seilbahn ist allerdings ein Privatunternehmer, welcher unter anderem in Shirenschan ein Hotel und eine 150 m hohe Buddha-Statue besitzt.

Das felsige und steile Gelände machte beim Bau der neuen 8-MGD-LWI die Einrichtung von zwei aufeinander folgenden Seilfeldern mit 675 und 533 m Länge und – auf Grund der neuen chinesischen Vorschriften – die ungewöhnlich breite Spur von 9,5 m erforderlich. Die Bahn

hat eine fixe Abspannung am Berg und einen Unterflurantrieb in der Talstation. Doppelmayr war für den seilbahntechnischen Teil verantwortlich, der Kunde hatte die Hochbauarbeiten und den Bau einer Materialseilbahn für die Montage übernommen.

Doppelmayr erhielt den Auftrag auf Grund des Vertrauens in die sprichwörtliche Doppelmayr-Qualität und der kurzen Lieferfrist: Die Auftragserteilung erfolgte Mitte September 2007, der erste Container mit Seilbahnkomponenten ging bereits drei Monate später von Wolfurt auf die Reise. Die Bahn wurde am 1. Oktober 2008 an den Kunden übergeben.

8-MGD Shirenschan

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	8,5 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	43
Intervall	24 s
Schräge Länge	2.746 m
Höhenunterschied	950 m
Stützen	17
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Die Funiu-Berge bei Shirenschan werden seit alters her für ihre einzigartige Tier- und Pflanzenwelt, bizarren Landschaftsformen und heißen Quellen gerühmt. Der Tourismus nimmt rasant zu. Der Ausbau der Seilbahnkapazitäten war daher notwendig.





Die längste 3S-Bahn der Welt glanzvoll eröffnet

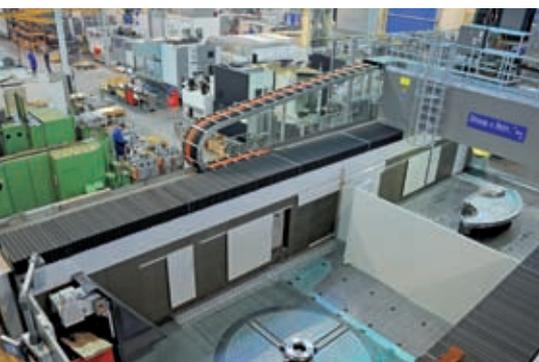
In Whistler Blackcomb, Kanada, wurde am 12. Dezember 2008 die längste 3S-Bahn der Welt, die Peak-to-Peak-Gondola, eröffnet. Whistler Blackcomb bewirbt die Anlage mit dem Hinweis auf mehrere Weltrekorde: Sie habe mit 436 m den größten Bodenabstand einer Seilbahn und mit 3.024 m das längste Seilfeld aller Seilbahnen überhaupt. Die Eröffnungsfeier gestaltete sich zu einem großen Fest mit prominenten Besuchern aus Politik und Wirtschaft. Im Bild President und COO (Chief Operating Officer) Dave Brownlie bei seiner Festansprache. In der nächsten Ausgabe der WIR werden wir einen ausführlichen Bericht über die Anlage bringen.

Trainingszentrum Kanada ausgebaut

Das Trainingszentrum von Doppelmayr CTEC in St. Jérôme/Kanada wurde ausgebaut. Ein Highlight ist die Übungsstation für kuppelbare Stationen im Maßstab 1:1.



Neues Dreh-Fräs-Zentrum für Großteile



Doppelmayr nahm im Werk Wolfurt-Hohe Brücke ein hochmodernes Dreh-Fräs-Zentrum in Betrieb, mit dem Großteile bis zu einem Durchmesser von 5,5 m gedreht bzw. 13 m Länge, 4,4 m Breite und 2 m Höhe gefräst werden. Damit stehen für die Bearbeitung fast aller Bauteile mindestens zwei leistungsfähige Maschinen zur Verfügung.

Die Anlage wurde nach den Vorgaben von Doppelmayr konstruiert. Die Maschine benötigt nur eine Grundfläche von 18 mal 9 m. In das Fundament wur-

den etwa 520m³ Beton eingearbeitet, das Gewicht ohne Betonaufbauten beträgt 200t. Die Maschine ist komplett ummantelt. Die Bearbeitung wird mit einer Videokamera überwacht. Für die Bedienung wurden Doppelmayr-Mitarbeiter mit mehrjähriger Erfahrung in der Metallverarbeitung eingeschult.

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