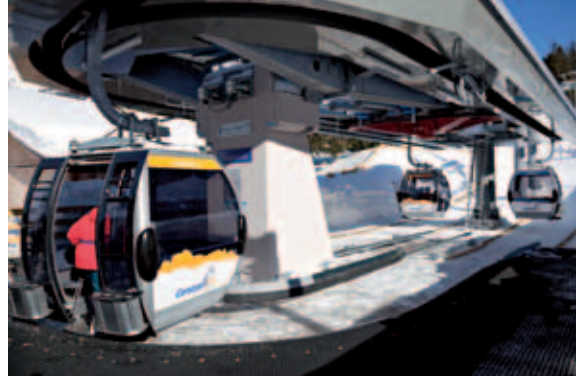


April 2009
Nr. 178 • 34. Jahrgang

Wir



*Aufschwung am Karerpass, Südtirol.
Im Bild die 8er-Gondelbahn, eine von
drei Neuinstallationen. S 10.*



8-CLD-B-O Giggijoch mit Bubble Orange

Verlängerung und mehr Komfort. S 2

Neue Impulse für das Skigebiet Kals-Matrei

Gondelbahn, 6er-Bubbles mit Sitzheizung, SL, Lawinensprengbahnen. S 4

Weltneuheit: „mobiler“ Schlepplift

In Steibis, Bayern, wurde ein neues Schleppliftkonzept realisiert. S 6

Aufschwung am Karerpass

Neue Bergbahnen beleben den Tourismus. S 10

Polen: Bubble Orange als Publikumsmagnet

70 Prozent der Besucher von Zielniec bevorzugen den „Holländer“. S 20

8er-Gondelbahn in Keystone

Erstmals wurde in den USA der Stationstyp „Vision“ installiert. S 23

*Whistler Blackcomb, Kanada,
Austragungsort der Olympischen
Winterspiele 2010, festigte seinen
Anspruch als Top-Skigebiet in Amerika mit
der 3S-Bahn „PEAK 2 PEAK“. S 24.*

 **Doppelmayr®**

8-CLD-B-O Giggijoch mit Bubble Orange



**Zu Winterbeginn
2008/09 ging am
Giggijoch (Sölden) die
neue 8er-Sesselbahn mit
orange farbigen Bubbles
und Förderbandeinstieg
in Betrieb. Sie ersetzt
einen fixen 3er-Sessellift
Baujahr 1982.**

Die neue 8-CLD-B-O ist nicht nur ein Eye-Catcher, sondern trägt auch wesentlich zur Entflechtung der Skifahrerströme und damit zur Attraktivität der Pisten in diesem Bereich bei. – Das 2.284m hoch gelegene Giggijoch ist Zielpunkt der 8-MGD Giggijoch aus dem Ortszentrum von Sölden und Ausgangspunkt von vier Sesselbahnen.

Der alte 3er-Sessellift hatte einen entscheidenden Nachteil: Vom Ausstieg der Zubringer-Gondelbahn beim Restaurant bis zum Einstieg des Sesselliftes betrug der Höhenunterschied acht Meter.

Ein Hindernis, das viele Gäste davon abgehalten hat, gleich nach dem Aussteigen aus der Gondelbahn diesen Lift zu benutzen.

Neue Talstation, längere Trasse

Um dieses Manko zu beseitigen, wurde die Talstation der neuen Sesselbahn tiefer gelegt, der Einstiegsbereich um 90° gedreht, das dazu gehörige Betriebsgebäude zu zwei Dritteln ins Gelände versenkt und die Bahn um 250m verlängert. Die Sessel sind in einer Kaverne in



Die neue 8-CLD-B-O am Giggijoch wird sehr gerne angenommen.



der – komplett neuen – Talstation untergebracht. Die Verlängerung der Bahn hatte eine Vergrößerung der Pistenfläche um 2,5 ha und die zusätzliche Installation von 18 Schneekanonen zur Folge.

Im Zug des Bahnneubaues wurde auch das Restaurant umgebaut. Alle Ebenen sind mit Skiern erreichbar. Im Restaurant selbst sorgen Rolltreppen für komfortablen Transport. Herzstück ist das neue „Wirtshaus am Giggijoch“, ein bedienter Restaurantbereich mit traditioneller österreichischer Küche.

8-CLD-B-O Giggijoch

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



Interalpin – Das Messehighlight 2009

Die größte Seilbahnmesse der Welt – die Interalpin in Innsbruck – öffnet heuer vom 22. – 24. April die Tore für die weltweite Seilbahnfamilie. Natürlich ist auch die Doppelmayr/Garaventa Gruppe prominent vertreten. Die Interalpin ist für uns eine hervorragende Möglichkeit, unsere Leistungsfähigkeit zu zeigen und mit unseren Kunden über zukünftige Herausforderungen zu diskutieren.

In diesem Jahr überraschen wir auf über 1.000 m² mit einigen ganz besonderen Themen und Ausstellungsstücken:

- Der Zug des Cable Liner Shuttles für Venedig.
- Eine Kabine der Weltrekord-3S „Peak to Peak“ in Whistler Mountain.
- Ein Sessel der weltersten Sesselbahn die – behördlich genehmigt – sieben Kinder mit nur einem erwachsenen Begleiter transportieren darf.
- Einen Demonstrationsstand unseres fehlersicheren Seillageüberwachungssystem RPD,
- Eines der größten Pendelbahnlaufwerke aus der Schweiz sowie
- einen Überblick über unsere derzeitige Schleplifttechnologie.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch und interessante Gespräche in entspannter Atmosphäre. Natürlich darf dabei auch das leibliche Wohl nicht zu kurz kommen.

In diesem Sinne darf ich alle Kunden und Freunde unseres Hauses ganz herzlich einladen unseren Stand zu besuchen.

Michael Doppelmayr

Skigebiet Kals-Matrei: Neue Impulse

Seit der Wintersaison 2008/09 sind die Skigebiete von Matrei und Kals ein Skiresort. Der Zusammenschluss erfolgte durch zwei Doppelmayr-Bahnen: die 8-MGD Kals mit zwei Sektionen sowie die 6-CLD-B Cimaröß.



Das „Großglockner-Resort Kals-Matrei“ liegt an der Felbertauernstraße, der Hauptverbindung zwischen Nord- und Osttirol in fantastischer Lage mit Blick auf die Hochgebirgsketten der Glockner-, Schober- und Granatspitzgruppe. Es gibt 110 km Pisten und 16 Lifte; die neuesten sind

- die 8er-Gondelbahn Kals,
- die kuppelbare 6er-Sesselbahn Cimaröß (mit Sitzheizung) und
- der „Dorflift“, ein Schleplift von der Kalser Abfahrt zurück ins Ortsgebiet von Kals.

Der Zusammenschluss der Skigebiete von Kals und Matrei wurde jahrelang angestrebt. Doch erst nachdem die Schultz-Gruppe¹, der seit 1994 das Skigebiet Matrei gehört, 2006 auch das Kalser Gebiet erworben hatte, gelang dieses Vorhaben. Dann ging es Schlag auf Schlag. 2007 baute man auf der Matreier Seite die Cimaröß-Bahn, um ausreichend Kapazitäten für den zu erwartenden Ansturm nach der Inbetriebnahme der auf der Kalser Seite geplanten Gondelbahn zu schaffen. 2008 kam es zur Errichtung dieser Anlage. Beide Bahnen haben – um etwa 100 m versetzt – ihre Bergstation auf rund 2.400 m Höhe. Die Bergstation der Gondelbahn ist in das Hotel-Restaurant „Adlerlounge“ integriert; die dortige Aussichtsplattform wurde „Adlerhorst“ benannt. In der Bergstation und den beiden Talstationen sind Sportshops untergebracht.

Energieeinsparung dank Antrieb in der Mittelstation

Der Antrieb für die voneinander unabhängigen Seilschleifen der Gondelbahn-Sektionen befindet sich in der Mittelstation. Die gemeinsame Antriebsscheibe hat

¹ Zur Schultz-Gruppe gehören die Skigebiete SKi-Optimal Hochfügen und Hochzillertal, Mölltaler Gletscher, Ankogel Mallnitz und Sillian Hochpustertal mit dem Dolomiten-Residenz-Sporthotel Sillian.



zwei Rillen, die Trasse der zweiten Sektion ist um 1,96° abgelenkt. Durch die Wahl von zwei Seilschleifen konnte ein kleinerer Seildurchmesser gewählt werden, als dies bei einer durchgehenden Seilschleife der Fall wäre. Es ergibt sich eine erhebliche Gewichtseinsparung beim Seil, weshalb man mit geringerer Antriebsleistung – und folglich mit weniger Energie – auskommt.

2009 wird der 6-CLD-B Goldried II, ebenfalls mit Sitzheizung, gebaut. Diese Bahn ersetzt einen Doppelsessellift; da-

8-MGD Kals	Sektion 1	Sektion 2
Förderleistung	1.600 P/h	1.600 P/h
Fahrzeit	8,1 min	4,6 min
Fahrtgeschwindigkeit	6,0 m/s	6,0 m/s
Gondeln	54	30
Intervall	18,0 s	18,0 s
Schräge Länge	2.539 m	1.257 m
Höhenunterschied	617 m	432 m
Stützen	15	6
Antrieb	Berg	Tal
Abspannung	Tal	Berg



Mittelstation der 8-MGD Kals.

durch werden die Skifahrer auf der Matreier Seite besser verteilt.

Lawinensprengbahnen sichern Pisten und die Gemeinde Kals

Mit den beiden Gipfelbahnen wurden zur Pistensicherung auch drei Lawinensprengseilbahnen (Typenbezeichnung ABR – Avalanche Blasting Ropeway) in Auftrag gegeben. Eine, die beim Kals-

Matreier Törl (2.207 m), kann allerdings erst im Sommer 2009 gebaut werden: Das für die Installationen im Hochgebirge verfügbare Zeitfenster war nämlich zu kurz, um schon 2008 alle drei zu bauen.

Diese Bahnen queren sehr steiles Gelände; sie haben bis zu 600 m lange Spannfelder und einen Bodenabstand von bis zu 120 m. – Die Lawinensprengbahn in den Hängen der Blauspitze verbessert übrigens auch den Lawinen-

schutz für die Ortschaft Kals ganz erheblich, wie Heinz Schultz, Geschäftsführer der Schultz-Gruppe, betont.

Tourismus-Boom in der Region

Die Auswirkungen des neuen Glockner-Skiresorts Kals-Matrei auf den Tourismus sind sensationell. In Matrei stiegen die Übernachtungen im Dezember 2008 um 47 Prozent, in Kals um 38 Prozent.

6-CLD-B Cimaroz

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	4,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	60
Intervall	9,0 s
Schräge Länge	1.237 m
Höhenunterschied	447 m
Stützen	12
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

1-SL Dorflift

Förderleistung	637 P/h
Fahrzeit	2,4 min
Fahrgeschwindigkeit	2,5 m/s
Gehänge	51
Intervall	5,6 s
Schräge Länge	353 m
Höhenunterschied	77 m
Stützen	5
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg

ABR Blauspitz

Schräge Länge	2.926 m
Höhenunterschied	172 m
Stützen	8
Antrieb	2.256 m üdM

ABR Gorner

Schräge Länge	3.083 m
Höhenunterschied	336 m
Stützen	9
Antrieb	2.426 m üdM



„Mobiler“ Schlepplift in Steibis

Die Imbergbahn & Skiarena Steibis im bayrischen Allgäu ist um eine Attraktion reicher: Am 12. Dezember 2008 ging der Imbi-Sonnenlift, ein Tellerlift, im „Kinderland“ in Betrieb. Besonderes Kennzeichen: Der Schlepplift wurde nicht auf tiefgegründete Betonfundamente gestellt, sondern auf Stahlrahmen und Betonplatten fixiert.

Steibis gilt als ideales Skigebiet für Familien mit kleinen Kindern: Es gibt eine ganze Reihe von untereinander vernetzten Liften und Abfahrten unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade.

Der neueste Hit ist das „Kinderland“, ein weitläufiges, vom Imbergrestaurant gut einsehbares, abgeschlossenes Kinderskigelände mit drei Förderbändern und einem ganz speziellen Tellerlift, dem Imbi-Sonnenlift. Es befindet sich auf dem Sonnenhang bei der Bergstation der 8-MGD Imbergbahn, dem leistungsfähigsten Zubringer ins Skigebiet¹.

Keine fix verankerten Fundamente

Der Imbi-Sonnenlift ist ein von Doppelmayr speziell für Kleinskigebiete und Spezialaufgaben entwickelter Schlepplift, der ohne fix ins Erdreich verankerte Betonfundamente das Auslangen findet und schnell installiert (und demontiert) werden kann. – Beim Imbi-Lift verstrichen von der Auftragserteilung bis zur behördlichen Abnahme sieben Wochen!

Die Tal- und Bergstation wurden auf einen Stahlrahmen gestellt. Als Gegengewicht zur Zugkraft sind im rückwärtigen Teil der Stationsstahlrahmen Stahlplatten gestapelt. Die beiden Streckenstützen stehen auf Betonplatten². Die Steuerungseinheit befindet sich in einem Container bei der Talstation; von hier aus werden auch die drei Förderbänder geregelt.

Auch kleine Kinder kommen mit den Tellern super zurecht

Der runde Teller des Schleppgehänges hat sich als für Kinder besonders geeignet erwiesen, weil weniger Kraft und Geschicklichkeit erforderlich sind als bei einem Bügellift.

Das Kinderland wird sehr gut angenommen, zumal auch die Skischulen Kur-



Selbst die Kleinsten finden sich intuitiv mit den

¹ Doppelmayr, 2006

² 240 x 280 x 30 cm



Lifftellern schnell zurecht.

se für Kinder jeden Alters anbieten und es hier alles gibt, was das Kinder- (und Eltern-) herz begehrt: abwechslungsreiche Geländeformen und phantasievolle, spannende Ausstattungen, einen Aufwärmraum etc. Die Nähe zu den regulären Pisten erleichtert es, das soeben Gelernte in die Praxis umzusetzen.

Marktnische im Familiensegment

Thomas Lingg, Geschäftsführer der Imbergbahnen, hat mit dem Imbi-Sonnenlift ein ganz spezielles Marktsegment besetzt: „Wir verstehen uns als ‚Rundum-Skigebiet‘, also als Skigebiet, das jedem etwas bietet, vom Kleinkind bis zum Senior. Wir haben überdurchschnittlich viel Sonnentage, eine schneesichere Lage, dazu breite, gut beschneite Pisten und eine Talabfahrt, die während der ganzen Saison befahrbar ist. Mit dem Imbi-



Thomas Lingg, Geschäftsführer der Imbergbahn & Skiarena Steibis, lobt: „Doppelmayr hat nicht nur schnell gearbeitet, sondern

auch alle Unterlagen so gut vorbereitet, dass die Genehmigungsverfahren für mich kaum mit Mehrarbeit verbunden waren.

1-SL Imbi-Sonnenlift

Förderleistung	567 P/h
Fahrzeit	1,3 min
Fahrgeschwindigkeit	2,0 m/s
Gehänge	31
Intervall	6,3 s
Schräge Länge	190 m
Höhenunterschied	33 m
Stützen	2
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Sonnenlift ist es uns gelungen, dieses Angebot zu optimieren.“ Denn: früher mussten sich die Kinderskikurse im ganzen Skigebiet verteilen, heute können sie sich im Kinderland zentral ihrer Aufgabe widmen. Sehr zur Freude übrigens nicht zuletzt der Großeltern, die gerne – und häufig – ihre Enkelkinder begleiten und „die ersten Schwünge der Kleinen erleben, wie deren erste Schritte“.

Dennoch war der Entschluss, dieses Kinderland auszubauen, keineswegs einfach. „Uns haben Erfahrungswerte gefehlt.“ Daher habe man zunächst einmal eine Probesaison vorgesehen, zumal der Grundbesitzer den Abbau des Liftes in der warmen Jahreszeit fordert. Es kam zu einem Mietvertrag mit Doppelmayr.

Der Lift hat voll eingeschlagen und sich „in einer deutlichen Frequenzsteigerung im ganzen Skigebiet“ mehr als bezahlt gemacht. Dafür bedurfte es gar keiner großen Werbeaktionen: Im Umkreis von gut zwei Autostunden – zwischen Stuttgart, Augsburg und dem Bodensee – sprach sich die neue Qualität von Steibis schnell herum. 85 Prozent der Skigebietsbesucher sind Tagesgäste.

Städtische Kleinskigebiete als neue Hoffnungsträger für die Großen?

Thomas Lingg hofft, dass Lifte à la Imbi-Sonnenlift zur Gründung von Kleinskigebieten in großstädtischen Agglomerationen anregen. Dadurch könnte man Kinder und Jugendliche fürs Skifahren begeistern und Eltern und Großeltern für Skiurlaube in den Alpen gewinnen. Das wäre für die Zukunftssicherung der traditionellen Skigebiete von großer Bedeutung.

Wie groß diese Bedeutung ist, erwähnt er fast nebenbei: Allein in der relativ kleinen Skiregion Steibis hängen knapp 400 Arbeitsplätze unmittelbar vom Skibetrieb ab; die übrige regionale Wirtschaft – einschließlich der Beherbergungsbetriebe – ist in diese Zahl noch nicht eingerechnet.

Gondelbahn für Kandersteg

Seit Dezember 2008
ersetzt eine Gondelbahn
die alte 2er-Sesselbahn
von Kandersteg zum
Oeschinensee.



Oeschinensee, Berner Oberland: Im Sommer Bergwandern oder sich auf der 750m lange Sommerrodelbahn vergnügen, im Winter skifahren, „schlitteln“, wandern und eisfischen.

Kandersteg im Berner Oberland ist aus zwei Gründen bekannt: Einerseits wegen der Möglichkeit, per Autozug durch den Lötschberg-Tunnel ins Wallis zu gelangen, andererseits als besonders reizvolle Ganzjahres-Tourismusrregion; der Oeschinensee ist UNESCO-Welterbe.

Das Skigebiet am Oeschinensee hat neben der Zubringerbahn vom Ortsgebiet Kandersteg noch zwei Schlepplifte und einen Kinderskigarten mit einem kurzen Lift. Die Pisten wurden im Lauf der Zeit immer wieder verbessert, die Talabfahrt ist durch künstliche Beschneigung auch in schneeärmeren Zeiten gut befahrbar. Dadurch erhöhte sich die Zahl der Skifahrer deutlich, doch der alte Doppelsessellift, Baujahr 1948, mit seinen quer zur Fahrtrichtung angeordneten Sesseln stieß allmählich an seine Kapazitätsgrenzen: – Er war zwar nett anzuschauen und ein Highlight für Nostalgiker, aber er genügte den heutigen Anforderungen längst nicht mehr. Der Lift schaffte gerade einmal 500 Personen pro Stunde.

Da die Benützungsbewilligung 2008 auslief, fasste man – so David Wandfluh,

Präsident des Verwaltungsrates und Mitglied der Geschäftsleitung der Gondelbahn Kandersteg-Oeschinensee AG – den Entschluss, diesen Lift durch „etwas Gescheiters“ zu ersetzen. Die Wahl fiel auf eine moderne Gondelbahn.

Senioren und Familien

Damit schlug man zwei Fliegen mit einer Klappe: Erstens besteht nun die Möglichkeit, die Förderleistung zu verdoppeln, zweitens kommen die weitaus komfortableren Gondeln den Ansprüchen von Familien mit Kindern, Rollstuhlfahrern und – last but not least – älteren Semestern („eine für uns immer wichtigere Zielgruppe“) entgegen.

Die Bahn wurde in Rekordzeit erstellt: Am 7. September 2008 begann man mit dem Abbruch des Sessellifts, am 7. Dezember war die letzte Abnahme der Neuinstallation durch das Bundesamt für Verkehr; den 17. Dezember nützte die Bevölkerung zur ersten Fahrt anlässlich eines Tages der Offenen Tür. Dazwischen Hektik pur: Es mussten die Stationsgebäude erneuert und neue Stützen erstellt wer-

Der Alten Dame neues Kleid



**Die Standseilbahn
Interlaken – Harder Kulm,
ein Unternehmen der
Jungfraubahn-Gruppe,
bekam im Frühjahr
2008 neue Wagen.**

Die Harderbahn wurde am 15. Mai 1908 eröffnet. Interlaken war zu dieser Zeit bereits ein aufblühender, international bekannter Ferienort. Schon damals war man darauf bedacht, den Hausberg von Interlaken, den Harder Kulm, nicht durch eine gerade Waldschneise zu verunstalten. Die Bahn beschreibt deshalb, was für eine Standseilbahn unüblich ist, beinahe einen Viertelkreis. Sie gewährt ihren Passagieren einen überwältigenden Blick auf Interlaken und die umliegenden Dörfer, auf den Thuner- und den Brienzersee, in

die Lütschinentäler und zu den majestätischen Gipfeln der Viertausender Eiger, Mönch und Jungfrau.

Die Bahn ist von Anfang an durch Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe gebaut und betreut worden. Die letzte große Renovierung wurde 1966 vorgenommen. 2008 erhielt sie zum dritten Mal in ihrer Geschichte neue Wagen; sie sind im Rot der Harderbahn lackiert, bieten den Fahrgästen hohen Komfort und dank des Dachs mit Panoramafenstern eine schöne Aussicht.

den. Der Antrieb befindet sich im Tal; auf dem Berg hätte die bestehende Stromversorgung nicht ausgereicht. Die Bahn hat – aus Lärmschutzgründen – einen Unterflurantrieb.

Nur dank der hervorragenden Planungsarbeit und des reibungslosen Zusammenspiels aller beteiligten Firmen war das alles in diesem kurzen Zeitraum zu bewerkstelligen, ist David Wandfluh überzeugt. Für Garaventa – verantwortlich für den elektro-mechanischen Teil – findet er nur lobende Worte: Das ganze Team habe hervorragend gearbeitet, die Bahn von Anfang an klaglos funktioniert. „Bis heute hatten wir keine Störung.“

8-MGD Kandersteg-Oeschinensee

Förderleistung	1.000 P/h
Fahrzeit	6,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	23
Intervall	29 s
Schräge Länge	1.287 m
Höhenunterschied	486 m
Stützen	9
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

65-FUL Interlaken – Harder

Förderleistung	400 P/h
Fahrzeit	8,0 min
Fahrgeschwindigkeit	3,0 m/s
Schräge Länge	1.450 m
Höhenunterschied	731 m
Antrieb	Berg



Prächtiger Blick aus den beiden Panoramawagen: Die Bahn vom Interlakener „Bödeli“ (Region zwischen Thuner- und Brienzersee) auf den 1.322 m hohen Harder Kulm erhielt neue Fahrzeuge. Sie verkehrt von Ende April bis Ende Oktober.

Aufschwung am Karerpass

Der Karerpass in Südtirol erhielt für die Saison 2008/09 ein Lifting der besonderen Art: Es wurden eine 8er-Gondelbahn, eine kuppelbare 4er-Sesselbahn und ein Schlepplift gebaut.



Der Karerpass (1.745 m), 30 Kilometer von Bozen entfernt, ist ein breiter Sattel zwischen den Dolomiten-Bergmassiven Rosengarten und Latemar. Er verbindet Südtirol mit der Region Trient. Nicht zuletzt auf Grund seiner guten Erreichbarkeit, seiner vielen Sonnentage und seiner traumhaften Lage wurde er schon Mitte des 19. Jahrhunderts touristisch erschlossen und bis in die frühen 70er Jahre des 20. Jahrhunderts in einem Atemzug mit St. Moritz und Cortina genannt. Berühmte Persönlichkeiten – darunter Karl May, Agatha Christie, Winston Churchill, Luis Trenker und Carl Zuckmayer gastierten im Grand Hotel Karersee, das schon früh im Lichterglanz des elektrischen Stroms aus einem eigenen E-Werk erstrahlte.

Doch als es nicht mehr gelang, die zahlreichen Liftgesellschaften auf ein gemeinsames Ziel auszurichten und Modernisierungsinvestitionen unterblieben, blieben die Gäste aus.

Wiederbelebung durch neue Bahnen

Erst als sich die Latemar Karersee GmbH – sie besitzt zehn Lifte, Mehrheits-eigentümer ist Georg Eisath – zum Wiederaufbau des Skigebietes entschloss, keimte neue Hoffnung auf; es kam zu einem Aufschwung, auf den nicht nur die örtliche Bevölkerung, sondern die ganze



Region bis nach Bozen und darüber hinaus sehnlich erwartet hatte.

Wie man den Umschwung schaffte schildert Georg Eisath so: „Die drei Skilifte direkt am Karerpass Richtung Latemar waren früher isoliert. Heute binden die neue 8er-Kabinenbahn Hubertus und die gleichnamige Piste das Latemar- an das Rosengartengebiet an. Zum Latemar hin führt jetzt die – ebenfalls neue – kuppelbare 4er-Sesselbahn Pra di Tori, und außerdem haben wir in diesem Bereich den Bügellift Le Pope installiert. Die alte Piste wurde neu angelegt und eine zweite Variante dazugebaut.“

Alle drei Bahnen sind Wiederholungsbahnen, die Hubertus-Bahn ist auch Zubringer vom Zentrum am Paolina

8-MGD Hubertus

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	3,2 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	21
Intervall	24,0 s
Schräge Länge	1.206 m
Höhenunterschied	126 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

4-CLD Pra di Tori

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	3,42 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	40
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.110 m
Höhenunterschied	294 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Input entwickelt Tourismuszentrum in Mexiko

Die Input Projektentwicklungs GmbH, ein Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe, entwickelte den Master-Plan für das Tourismuszentrum Copper Canyon in Mexiko. Als erste Ausbaustufe wird eine Pendelbahn gebaut.



Neue Attraktivität durch neue Bahnen: 8er-Gondelbahn, 4er-Bubble und Tellerlift- Sie bringen alte Kundenschichten zurück und sprechen neue Gäste an.

Lift. Insgesamt gibt es im Skigebiet heute 16 Lifte: die 8er-Kabinen- und zwei kuppelbare 4er-Sesselbahnen, zwei fixgeklemmte 3er-Sessellifte, drei fixe Doppelsessellifte sowie acht Bügellifte mit einer Förderkapazität von insgesamt 15.000 Personen/h.



Georg Eisath ist Mehrheitseigentümer der Latemar Karersee GmbH, die zehn Skilifte betreibt.



Copper Canyon im mexikanischen Bundesstaat Chihuahua ist eine gewaltige Schlucht, vergleichbar dem Grand Canyon in den amerikanischen Rockies. Hier will die Regierung ein Tourismuszentrum aufbauen, für das Input die Pläne erstellt und Doppelmayr/Garaventa die Bahnen liefert. Vorgesehen sind:

- Zwei Pendelbahnen
- eine Gondelbahn
- drei Hotels
- ein Erholungs-/Themenpark
- ein Camping-Park für Wohnmobile
- Appartementshäuser und
- ein Golfplatz.

Die Fertigstellung der ersten Pendelbahn – Spannfeld 2.750 m, Bodenabstand 300 m – ist für Sommer 2010 geplant.



1-SL Le Pope

Förderleistung	720 P/h
Fahrzeit	3,0 min
Fahrgeschwindigkeit	2,8 m/s
Gehänge	79
Intervall	5,0 s
Schräge Länge	553 m
Höhenunterschied	80 m
Stützen	5
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

9-MGD im spanischen Top-Skigebiet

Das Skigebiet Baqueira-Beret in den Pyrenäen ist nicht nur Spaniens größtes Skigebiet, sondern auch eines der schönsten, in dem viel Prominenz regelmäßig urlaubt. Hier errichtete Doppelmayr die zweite Sektion der 9-MGD Telecabina Baqueira.



Das Skigebiet Baqueira-Beret liegt zwischen 1.500 m und 2.500 m, ist nach Westen zum Atlantik hin offen, hat deshalb ausreichend Niederschläge und folglich gute Schneeverhältnisse. Die Entwicklung der Region als Skigebiet begann in den 1960er Jahren. Heute verfügt Baqueira-Beret über 33 Lifte mit einer Stundenförderleistung von 56.500 Personen und über mehr als 100 Pistenkilometer.

Doppelmayr-Spanien vollendete mit der Installation der zweiten Sektion die 9-MGD Telecabina Baqueira, eine Zubringerbahn vom Parkplatz am Rande des Feriendorfes Rue ins eigentliche Skigebiet; bereits 2006 war die erste Sektion in Betrieb gegangen; wegen des langwierigen Bewilligungsverfahrens konnte mit dem Bau der Mittelstation erst im Mai 2008 begonnen werden. Die

Bahn wurde schließlich Ende Juli an die Betreiber übergeben.

Beide Teilstrecken können unabhängig voneinander betrieben werden. Der Bahnhof befindet sich bei der Mittelstation.

9-MGD Telecabina Baqueira

Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	5,7 min
Fahrgeschwindigkeit	4,0 m/s
Gondeln	79
Intervall	10,8 s
Schräge Länge	1.180 m
Höhenunterschied	1.241 m
Stützen	17
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Mittelstation der 9-MGD Baqueira mit durchgehendem Förderseil. Die Skier werden in die Gondel mitgenommen.

Korea: Kangwon Land wächst weiter

Doppelmayr stattete 2006 das Ski-Resort High 1 Kangwon Land in Südkorea mit acht Sesselbahnen und einem Schlepplift aus. Der Andrang war gewaltig, ebenso die Wartezeiten an der Talstation. 2008 folgte eine kuppelbare 6er-Sesselbahn, um die Zubringerkapazität zu erhöhen.



Kangwon Land liegt zweieinhalb Autostunden östlich von Südkoreas Hauptstadt Seoul. Es ist nicht nur das größte Casino des Landes mit 100 Roulette- und anderen Spieltischen und fast 1000 Spielautomaten, sondern auch das einzige, in dem es koreanischen Staatsbürgern erlaubt ist, am Spielbetrieb teilzunehmen. Dem Casino sind zwei Hotels mit etwa 700 Betten, eine 400 Einheiten große Appartement-Anlage, ein Golfplatz, ein Erlebnispark, und – seit 2006 – ein Skigebiet angeschlossen.

Die neue 6-CLD „Lift A1“ verläuft unmittelbar neben und parallel zu der 2006 gebauten Bahn „Lift A“. Aus traditionellen Gründen wird die Fahrgeschwindigkeit nicht voll ausgenutzt, sondern auf 3,5 bis 4,0 m/s beschränkt. Die Bahn ist die zweite mit Stationsgaragierung in Korea. – Dies allerdings ist ein Traditionsbruch, denn bisher war es hierzulande nicht üblich, Sessel zu garagieren. Außerdem ist Lift A1 mit einer Arbeitsplattform für die Klemmenwartung, dem fehlersi-

cheren Seillageüberprüfungssystem RPD, Komfort-Sitzen und Wechselstromantrieb ausgerüstet. Die Anlage entspricht „dem besten österreichischen Standard“, wie man in Korea stolz betont.

Die Bauzeit war mit zwei Monaten – inklusive der Betonarbeiten – sehr kurz. Doppelmayr fungierte als Unterlieferant des südkoreanischen Industrie-Multis Daewoo.

6-CLD Lift A1

Förderleistung	3.085 P/h
Fahrzeit	3,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	60
Intervall	7,0 s
Schräge Länge	970 m
Höhenunterschied	157 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Kangwon Land: zwei parallel geführte Sesselbahnen zur Bewältigung des Skifahrer-Ansturms.

Skigebiet mit Moldaublick

In der Tschechischen Republik, unweit der österreichischen Grenze am Moldau-Stausee Lipno, errichtete Doppelmayr drei fixgeklemmte 4er-Sessellifte, alle mit Förderbandeinstieg.



Lipno ist ein beliebtes Ganzjahresferiengebiet. Etwa eine Hälfte der Gäste kommt aus dem Inland, die andere zum überwiegenden Teil aus Deutschland und Holland.

Weithin bekanntes Wintersportgebiet

Das Skigebiet liegt zwischen 700 und 900 m Seehöhe auf dem bewaldeten Berg Kramolín über dem Ort Lipno nad Vltavou. Es gibt sechs voll beschneibare und teilweise für den Nachtskilaufr ausgerüstete Skipisten mit einer Gesamtlänge von etwa 7,5 Kilometern sowie ein weitläufiges Loipen-Netz. Auf dem Stausee kann man Schlittschuhlaufen: 2008/09 waren nicht weniger als 11 Kilometer Eisfläche für die Schlittschuhläufer präpariert. Weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt ist ferner der ganzjährig geöffnete Aquapark, eine Wasserwelt mit vielen Attraktionen.

Zubringer ins Skigebiet ist der 4-CLF Lipno-Expres, bei dessen Talstation sich das Kinder-Skigebiet Foxpark befindet; der Foxpark wird gerne von Skischulen benützt.

Der Lipno-Expres führt vom unweit der Stadt gelegenen Großparkplatz auf den sanften Gipfel des Kramolín, wo eine kleine Gastwirtschaft und verschiedene Infrastrukturgebäude – Bergrettung, Garagen für die Pistengeräte etc. – stehen.

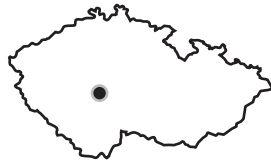
Die gegenüberliegende Seite ist mit den beiden fixgeklemmten, ziemlich parallel im Abstand von etwa 200 m verlaufenden Sesselliften Sřeřcha und Promenád-ní erschlossen. Der Promenád-ní führt auf den Slupeřný vrch. Die Lifte bedienen eigene Pisten, die miteinander verbunden sind, und den Snowpark für die Snowborder. Sowohl auf diesem Gipfel als auch auf dem Kramolín gibt es noch einen kurzen Schlepplift. Die Förderleistung aller Anlagen beträgt insgesamt 11.400 Personen/Stunde.



4-CLF Promenád-ní (oben) und
4-CLF Sřeřcha



4-CLF Lipno Expres



Neuer Schlepplift im „Böhmischen Meran“

4-CLF Lipno Expres

Förderleistung	2.386 P/h
Fahrzeit	7,7 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	155
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.203 m
Höhenunterschied	161 m
Stützen	14
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

4-CLF Promenádní

Förderleistung	2.006 P/h
Fahrzeit	5,5 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	94
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	864 m
Höhenunterschied	173 m
Stützen	11
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

4-CLF Sřtecha

Förderleistung	2.391 P/h
Fahrzeit	5,5 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	112
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.203 m
Höhenunterschied	161 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg

Im Skigebiet von Moninec, ein Naherholungsgebiet der Prager, errichtete Doppelmayr einen Bügelschlepplift.

Im Herzen der Tschechischen Republik liegt eine Landschaft, die wegen ihrer lieblichen, bewaldeten Hügel den Beinamen „Böhmisches Meran“ erhielt. Hier, am Rande der Doppelstadt Sedlec-Prčice, eine Autostunde von Prag entfernt, installierte Doppelmayr den 2-SL Moninec.

Abbau der langen Warteschlangen erhöht die Attraktivität des ganzen Skigebietes

Das Skigebiet liegt zwischen 500 und 700m Seehöhe und verfügt über zwei Pisten sowie vier Aufstiegshilfen

mit einer Gesamtstundenkapazität von 4.400 Personen.

Der neue Schlepplift trägt unzweifelhaft zu einer deutlichen Verbesserung der Förderkapazitäten und zum Abbau der mitunter gewaltigen Warteschlangen bei: Moninec ist insbesondere an den Wochenenden außerordentlich gut besucht.

2-SL Moninec

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	2,7 min
Fahrgeschwindigkeit	3,1 m/s
Gehänge	60
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	548 m
Höhenunterschied	126 m
Stützen	6
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



2-SL Moninec

Zuversichtliche Stimmung in der Slowakei

Im Winter 2008 gingen in der Slowakei vier Doppelmayr-Lifte in den Skigebieten Tatranská Lomnica, Martinské Hole, Králiky und Skalka in Betrieb.

Die Skigebiete Tatranská Lomnica, Martinské Hole, Králiky und Skalka sprechen sehr unterschiedliche Zielgruppen an.

Premium-Skigebiet Tatranská Lomnica

Die 2.000-Seelen-Gemeinde Tatranská Lomnica liegt auf 850m Seehöhe, ist Endstation der Tatra-Bahn, Teil der Stadt Vysoké Tatry, und das touristische Zentrum der slowakischen Hohen Tatra. Der Ort wurde 1892 als Luftkurort gegründet; einige schöne Hotels stammen noch aus dieser Zeit. Ab 1940 wurden mehrere Seilbahnen auf die umliegenden Berge gebaut.

Der Hauptkamm der Hohen Tatra ist 27km lang. Der höchste Berg, der 2.655m hohe Gerlachovský štít, gehört zum Skigebiet von Tatranská Lomnica. Das Gebirge steht als Nationalpark und als Biosphärenreservat der UNESCO unter besonderem Schutz.

Entsprechend langwierig gestaltete sich auch die Vorbereitung der Modernisierung des Skigebietes: Vier Jahre hatten die Verhandlungen mit der Umweltorganisation TANAP gedauert, bis zufriedenstellende Kompromisse gefunden waren. Doch Geduld und Ausdauer lohnten sich. Es konnten eine neue, 5,5 Kilometer lange Piste, Schneianlagen für 20ha Pistenfläche sowie zwei Restaurants und Sportshops gebaut werden.

Die Lage in diesem sensiblen Gebiet erforderte besondere Sorgfalt beim Bau des 4-CLF Čučoriedky; die wenigen Zufahrtswege sind schmal. Die Stützen wurden mit Helikoptern montiert, die hydraulische Spannstation in zwei Teile zerlegt und mit einem Bagger zum Montageplatz bei der Bergstation transportiert; ein Kranwagen hätte die schwierige Zufahrt nicht bewältigen können. Um Geländekorrekturen zu vermeiden, wurden die Grundflächen der Stationen klein gehalten und in die Höhe gebaut, was



Der neue 4-CLF Čučoriedky wurde sehr gut angenommen, zumal er eine neue weitläufige Carving-Piste erschließt.



Geschäftsführer Ing. Bohuš Hlavatý versichert, man sei mit Planung, Bau und Betriebssicherheit beim 4er-Sessellift

Čučoriedky hochzufrieden.

aufwändige Rampenkonstruktionen notwendig machte.

4-CLF Čučoriedky

Förderleistung	2.381 P/h
Fahrzeit	5,8 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	117
Intervall	6,1 s
Schräge Länge	906 m
Höhenunterschied	199 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg



6-CLD Floch. Das Skigebiet Martinské Hole in der Kleinen Fatra modernisiert energisch

Der Lift wird von der Tatranské lanové dráhy, a.s betrieben. Das Unternehmen hat sich die Schaffung eines Premium-Winter- und Sommertourismus-Gebietes zum Ziel gesetzt und einen entsprechenden Masterplan entwickelt¹. Der neue 4er-Sessellift ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung, zumal die dazugehöri-

¹ Im Sommer erwirtschaftet man etwa 40% des Jahresumsatzes.

ge Piste erweitert werden konnte. Eine kuppelbare 6er-Sesselbahn mit orangen Bubbles und Sitzheizung sowie der Bau eines Top-Hotels sind für 2009 vorgesehen.

6-CLD-B für Martinské Hole

Martinské Hole in der Kleinen Fatra, zwischen 1.100 und 1.500 m gelegen, gehört mit etwa 12 Kilometern leichter und



Schlepplift Pri Lese nahe der Stadt Banská Bystrica in den Kremnica-Bergen

mittelschwieriger Pisten und sechs Liften zu den bekanntesten Skigebieten der Slowakei. Das Gebiet verfügt über einen Snowboardpark, 16 Kilometer Loipen und 300 Parkplätze in Liftnähe. Berühmt ist der Abschiedskarneval im Schnee am Ende der Wintersaison.

Der neue 6-CLD-B Floch mit Einstiegsförderband und mechanisiertem Stichtgleisbahnhof im Tal ersetzt einen Schlepplift aus dem Jahr 1974.

6-CLD-B Floch	
Förderleistung	2.600 P/h
Fahrzeit	4,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	58
Intervall	8,31 s
Schräge Länge	1.087 m
Höhenunterschied	229 m
Stützen	10
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

2-SL Pri lese	
Förderleistung	1.083 P/h
Fahrzeit	2,2 min
Fahrgeschwindigkeit	3,0 m/s
Schleppgehänge	46
Intervall	6,6 s
Schräge Länge	449 m
Höhenunterschied	87 m
Stützen	5
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

4-CLF Pekná Vyhládka	
Förderleistung	2.384 P/h
Fahrzeit	5,8 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	117
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	906 m
Höhenunterschied	247 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg



4-CLF Skalka, ebenfalls im Kremnica-Gebirge unweit von Banská Bystrica

Schlepplift für das Skigebiet Králiky

Mitten in der Slowakei, an den nordöstlichen Hängen der Kremnica-Berge, acht Kilometer vom Zentrum der Universitätsstadt Banská Bystrica (80.000 Einwohner) entfernt, liegt das beliebte Familien-Skigebiet Králiky. Dort ersetzte Doppelmayr einen doppelt geführten Tellerschlepplift durch den modernen Bügellift 2-SL Pri Lese. Der Lift wurde sehr gut angenommen.

Das Gebiet liegt zwischen 830 und 930m Seehöhe; es hat drei Pisten und drei Schlepplifte mit einer Gesamtförderleistung von ca. 1.800 Personen/h. Geschäftsführer Andrej Klačan meinte, das



GF Andrej Klačan, Králiky: Doppelmayr punktet durch Zuverlässigkeit und schnelle Montage.

wichtigste Argument für die Wahl eines Doppelmayr-Lifts sei die hohe technische Zuverlässigkeit der Doppelmayr-Produkte; das gelte auch für weitere anstehende Projekte. „Außerdem beurteilen wir die schnelle Montage und die beeindruckende Professionalität des Doppelmayr-Chefmonteurs als besonders positiv.“ – Für die Streckenmontage und den Seilspleiss habe man nur drei Tage benötigt.

4-CLF für Skalka

Ebenfalls in der Nähe von Banská Bystrica, nicht weit von der mittelalterlichen Bergbaustadt Kremnica im Gebirgszug Kremnické vrchy, liegt das Skizentrum Skalka, das Möglichkeiten für den Alpin- und Langlaufskisport bietet.

In Skalka gab die CLD s.r.o. im Zuge einer Skigebietserweiterung den Auftrag für einen neuen 4er-Sessellift mit Chairdrive. (Es gab bislang zwei Schlepplifte.) Da während der Montage Schnee fiel und deshalb die Talstation mit schwerem Gerät nicht erreichbar war, wurde der Seilzug von der Bergstation aus durchgeführt.

Adrenalinstoß in Rotorua

Im Vergnügungspark Rotorua, Neuseeland, errichtete Doppelmayr die zweite Seilbahn: Eine fixgeklemmte Sesselbahn, die gleichzeitig die Piloten und die dreirädrigen Luge-Fahrzeuge¹ transportiert. Mit diesen Schlitten braust man auf Betonpisten zu Tal – beschleunigt nur von der Schwerkraft.



Im Zentrum der Nordinsel Neuseelands, 100 Kilometer südöstlich von Hamilton, liegt das Städtchen Rotorua am gleichnamigen, 80 km² großen See. Die Gegend ist für ihre Thermalquellen berühmt, welche von Kurhäusern genutzt werden. Vom Stadtrand führt eine 8er-Gondelbahn von Doppelmayr, Baujahr 2005, auf den Mt. Ngongotaha zum Entertainment-Park „Skyline“. Dort baute Doppelmayr für die Luge-Anlage den zweiten Sessellift, einen 2-CLF; er wurde Mitte August in Betrieb genommen. Die offizielle Eröffnung nahm Premierminister John Philip Key am 12. März 2009 vor.

Der Betreiber, Skyline Skyrides, ist zu 100 Prozent im Eigentum der Skyline Enterprises Ltd. of Queenstown, N.Z. Das Luge-System wurde in den späten 1980ern in Rotorua entwickelt, wobei

zunächst ein gebrauchter Einer-Sessellift zum Einsatz kam.

Die Luge-Anlage hatte einen gewaltigen Aufschwung des Parks zur Folge, wodurch es zum Bau der Doppelmayr-Gondelbahn und zweier weiterer Sessellifte kam (1996 und 2008)².

Die Luge-Anlage Rotorua verfügt über drei Routen; diese „Tracks“ decken verschiedene Schwierigkeitsgrade ab, von gemütlich bis Rennfahrer-Feeling. Die Anlage ist außerordentlich beliebt und dementsprechend gut gebucht. Es brauchte daher zusätzliche Förderkapazität für die Rückbringung der Piloten vom Endpunkt, der mitten im Wald angelegt wurde.

Das System ist so ausgelegt, dass erst zwei Luges vollautomatisch an die Sitze gehängt werden, und dann zwei Personen Platz nehmen können. Doppelmayr war für den mechanischen und elektrischen Teil der Anlage verantwortlich, Skyline Skyriders für die Bauarbeiten.



Luge-Fahren macht Spaß: Hoch geht's mit dem Sessellift, hinunter auf der Betonpiste mit dem Schlitten.

2-CLF Luge Lift No. 3

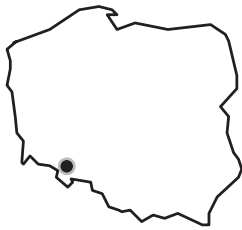
Förderleistung	1.051 P/h
Fahrzeit	5,3 min
Fahrtgeschwindigkeit	1,4 m/s
Sessel	95
Intervall	6,9 s
Schräge Länge	444 m
Höhenunterschied	96 m
Stützen	7
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

¹ Bei den Luges handelt es sich um eine Art Ein-Personen-Schlitten auf Rädern.

² Skyline Enterprises betreibt noch weitere Luge-Anlagen in Quebec, Kanada, auf Sentosa Island, Singapur, und in Queenstown, N.Z. Das Unternehmen verkaufte darüber hinaus Luge-Carts auch nach Japan.

Polen: Zwei neue Lifte für Zieleniec

Doppelmayr errichtete in Zieleniec, einem der populärsten Skigebiete Polens, eine kuppelbare 6er-Sesselbahn mit orangen Bubbles, Sitzheizung und RPD sowie einen 4er-Sessellift.



Zieleniec, eine Anfang des 18. Jahrhunderts entstandene Siedlung, liegt auf 950 m Seehöhe in den Orlickie-Bergen an der tschechischen Grenze. Die Nordhanglage sichert stabile Schneeverhältnisse für durchschnittlich 150 Tage im Jahr. Praktisch alle Pisten sind beleuchtet. Es gibt 1.500 Gästebetten in Hotels, Pensionen und Privathäusern. Die Gegend ist auch ein beliebtes Sommererholungsgebiet.

Bubble Orange als Publikumsmagnet

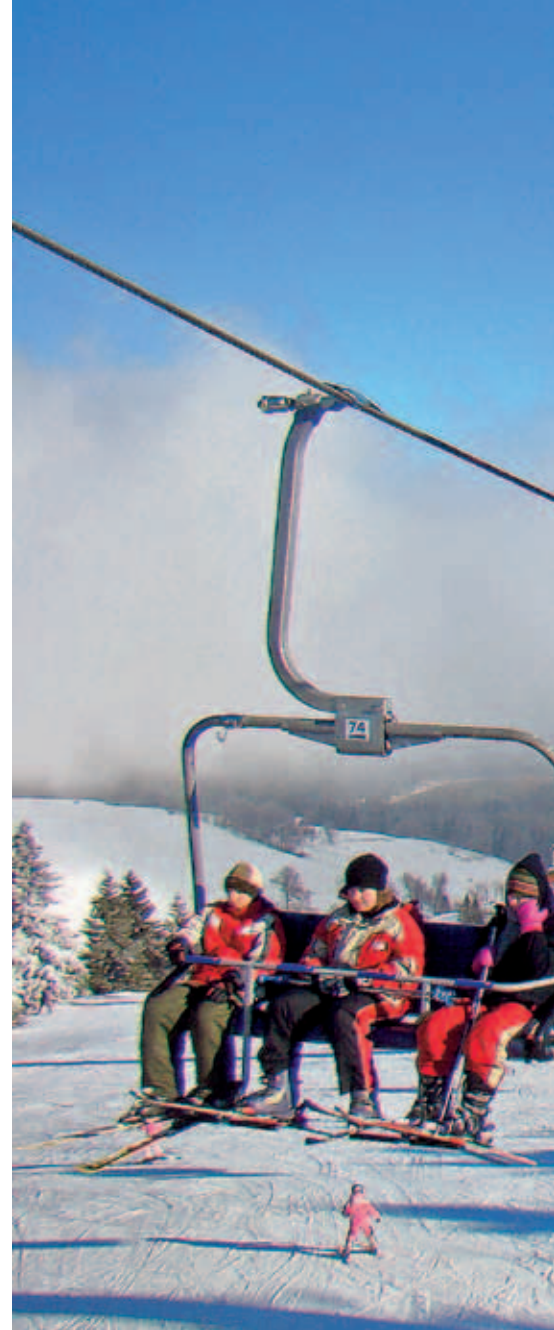
Die orangen Bubbles der kuppelbaren 6er-Sesselbahn „Lift 3“ mit den (noch dazu beheizten) orangen Sitzpolstern sind ein wahrer Knüller und insbesondere beim täglichen Nachtbetrieb weithin sichtbar: Ungeachtet freier Kapazitäten der benachbarten Lifte bilden sich bis spät in die Nacht hinein an der – ebenfalls orange verkleideten Talstation – lange Warteschlangen; Zeitungen und Fernsehen berichten in Superlativen¹. Die Bahn hat einen 90°-Einstieg.

Bauherr und Betreiber der Bahn ist die Winterpol Sp. z o.o. Dieses Unternehmen wurde 1991 gegründet; es hat maßgeblich zur Entwicklung von Zieleniec beigetragen, denn: bis vor kurzem gab es dort nur veraltete Schleplifte. 2005 installierte Doppelmayr mit dem 4 CLF Winterpol den ersten modernen Sessellift. Ein Jahr später folgte der 2-SL Winterpol.

Leistungsfähiger 4-CLF kreuzt die neue 6-CLD-B-S-O

In unmittelbarer Nähe der 6-CLD-B-S-O Lift 3 befindet sich eine weitere neue Anlage, der 4-CLF Lift 6, den Doppelmayr ebenfalls 2008 baute. Der Investor, Ba-

¹ Der Eigentümer der Bahn, Richard Sobiesak, zitiert eine Statistik, wonach 70 Prozent der Skifahrer die neue Bahn benützen.



Bahneigentümer Richard Sobiesak lobt nicht zuletzt die Doppelmayr-Technik.

za Turystyczno Wypoczynkowa „Grylówka“ Kazimierz Grygiel, der bisher nur über einen Schleplift verfügte, wollte ebenfalls seinen Gästen eine moderne Sesselbahn anbieten. Die beiden Bahnen kreuzen einander; dies ist die erste Seilbahnkreuzung Polens.

Die Talstationen der beiden Anlagen liegen ungefähr 200 m von einander entfernt, im oberen Bereich kreuzen sich die Sesselbahnen, wobei der Lift 3 über dem Lift 6 fährt. Eine zusätzliche Überwachung von Lift 3 mittels Bruchstabschalter im Kreuzungsbereich² stellt sicher, dass



Die neuen Bahnen – der 6-CLD-B-S-O Lift 3 und der 4-CLF Lift 6 – kreuzen einander; sie sind im Kreuzungsbereich speziell gesichert. Wegen seiner Farbe bezeichnen die Skifahrer die neue 6er-Sesselbahn als „Holländer“. Besonders geschätzt werden, so der Eigentümer Richard Sobiesak, „das bequeme Ein- und Aussteigen, der Komfort während der Fahrt und der Wetterschutz“. Seit der Eröffnung am 25.12.2008 ist sie täglich 13 Stunden in Betrieb. Wartungsarbeiten erfolgen in den Nachtstunden.

bei einer Seilentgleisung auch der darunter führende Lift 6 stillgelegt wird.

Kurze Bauzeit

Die beiden Anlagen ersetzen alte Schlepplifte. Die Trassen wurden durch den Wald bis zur Staatsgrenze verlängert. Die Vertragsunterzeichnung erfolgte am 5. Juni 2008. Lift 3 nahm Mitte Dezember den Probetrieb auf, die behördliche Abnahme erfolgte am

23. Dezember. Auch Lift 6 wurde noch vor Weihnachten fertig, die behördliche

Abnahme fand jedoch erst am 5. und 6. Jänner 2009 statt.

6-CLD-B-S-O Lift 3

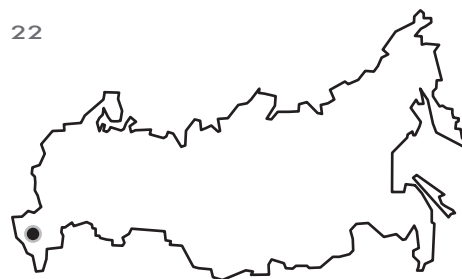
Förderleistung	3.000 P/h
Fahrzeit	2,4 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	41
Intervall	7,2 s
Schräge Länge	609 m
Höhenunterschied	142 m
Stützen	7
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

4-CLF Lift 6

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	3,8 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	77
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	588 m
Höhenunterschied	126 m
Stützen	8
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

² Die Schalter sind auf den zwei Stützen von Lift 3 im Kreuzungsbereich. Sie greifen in die Steuerung von Lift 6 ein und stoppen diesen.

Dreigliedrige Seilbahn-Kette bei Dombai



**Doppelmayr ergänzte
mit dem 4-CLF Dombai III
die Kette der beiden
2006 errichteten
Doppelmayr-Bahnen
vom Dorf Dombai in die
Nordhänge des 4.047 m
hohen Dombai-Ulgen.**

Dombai in der russischen Teilrepublik Karatschai-Tscherkessien, ist nur wenige Kilometer von der Grenze zu Georgien entfernt und eines der beliebtesten Skizentren des Kaukasus; es gibt ein dutzend Hotels und etwa ebenso viele gut gewartete Pisten. Der Ort liegt auf 1.600 m Seehöhe inmitten einer atemberaubenden Hochgebirgslandschaft: In der Ferne sieht man den 5.642 m hohen Elbrus, ein nicht aktiver, zweigipfelter Vulkan, von dem 70 Gletscher zu Tal fließen.

Die Doppelmayr-Bahnkette beginnt mit der 8-MGD Dombai I, wird von der 6-CLD Dombai II fortgesetzt und schließlich durch den neuen 4-CLF Dombai III abgeschlossen.

Dieser Sessellift quert eine Mulde, welche durch eine Mittelstation in der Talsohle optimal genutzt wird: Von hier können die Skifahrer auf beide Hangseiten hochgebracht werden und dann wieder abfahren. Der Antrieb befindet sich in der Mittelstation; das ist die für diese Konstellation optimale technische Lösung.

Die Bauzeit betrug ein halbes Jahr. Skado (Doppelmayr-Russland) war für den seilbahntechnischen Teil zuständig,

die Bauarbeiten waren vom Bauherrn, der Firma Arkada, an eine lokale Firma übergeben worden.



Lohn für gute Partnerschaft. Das war laut Elsar Appakov von der Firma Arkada ausschlaggebend, dass nach 2006 auch die dritte moderne Sesselbahn an Doppelmayr vergeben wurde.

4-CLF Dombai III

Förderleistung	1.546 P/h
Fahrzeit	4,8 min
Fahrtgeschwindigkeit	2,3 m/s
Sessel	63
Intervall	9,3 s
Schräge Länge	661 m
Höhenunterschied	143 m
Stützen	9
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Mittelstation in der Talmulde. Dombai ist infolge seiner Nähe zum Schwarzen Meer schneesicher, die Temperaturen liegen im Winter-Durchschnitt bei minus 5 Grad Celsius. Skifahren kann man von November bis tief in den April hinein.





Neue 8-MGD in Keystone

**Drei Berge, fünf Täler
und jede Menge Freizeit-
Genuss. Das Ganzjahres-
Mountain-Resort Keystone
wirbt selbstbewusst
um Gäste. Im Winter
2008/09 ging eine neue
8er-Gondelbahn auf den
3.547 m hohen Dercum
Mountain, Keystones
Kerngebiet, in Betrieb.**

Die River Run Gondola ist die dritte Gondelbahn, die auf dieser Strecke gebaut wurde. Man konnte einige alte Stützenfundamente wieder verwenden. Erstmals wurde in den USA der Stationstyp „Vision“ installiert.

Keystone liegt im White River National Forest, etwa eine Autostunde von Denver entfernt, und ist zwischen drei Dreieinhalbtausender eingebettet.

Die neue River-Gondola-Bahn ersetzt eine 6er Gondelbahn (Doppelmayr-Gruppe, Baujahr 1986 mit rund 60.000 Betriebsstunden), deren Kapazität nicht mehr ausreichte. Die neue Bahn hat eine mehr als doppelt so hohe Förderleistung, und sie ist viel komfortabler: Die Zu- und Abgangsbereiche der Stationen sind beheizt, die LWI-Kabinen geräumiger, die Talstation wurde an den Rand der River Run Village (7.000 Gästebetten) und in das Mountain Service Center mit Ticketverkauf, Info-Terminal etc. integriert.

Abgesehen von der Verlängerung der Strecke nützt die Bahn die bestehende Trasse; mehrere Stützenstandorte wurden allerdings neu eingerichtet. Die Bergstation musste erhalten bleiben; diese Kundenforderung war wegen des knappen Raumangebotes eine echte Herausforderung für Ingenieure und Monteure. Denn abgesehen davon, dass 8er-Gondeln naturgemäß mehr Platz brauchen als 6er-Gondeln, ist auch ein größerer An-

trieb erforderlich. Die Wahl fiel auf zwei 464-KW-Wechselstrommotoren.

Intelligenter Schließmechanismus für die Gondeltüren

Neu ist die Mittelstation, die sich sowohl für Berg- als auch für Talfahrten nützen lässt. Talfahrten werden bei großem Besucherandrang abends und bei geringer Schneelage gerne in Anspruch genommen, weil dann der untere Teil der Abfahrt ziemlich herausfordernd ist. Bei der Bergstation ist ein neues Restaurant geplant, das bis spät in die Nacht hinein geöffnet sein wird. Um unerwünschtes Aussteigen in den Abendstunden zu verhindern, sind die Öffnungs-/Schließschienen für die Gondeltüren in der Mittelstation von der zentralen Steuerung aus blockierbar. Die Garagierung erfolgt in einem Kellerbahnhof in der Bergstation.

Jon Mauch war von Keystone Resort als Project Manager mit dem Projekt betraut. Er ist von der Abwicklung beeindruckt. „Ich habe über dreißig Lifte gebaut, darunter waren eine andere Gondelbahn und 12 kuppelbare Sesselbahnen. Aber dieses Projekt war das problemloseste, das ich je betreut hatte. Doppelmayr CTEC hat ein wirklich laufruhiges Profil gefunden. Es war eine Freude mit den Doppelmayr-CTEC-Leuten zusammenzuarbeiten. Ich bin wirklich sehr zufrieden.“



8-MGD River Run Gondola

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	11,8 min
Fahrgeschwindigkeit	5,1 m/s
Gondeln	125
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	2.922 m
Höhenunterschied	703 m
Stützen	33
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



PEAK 2 PEAK: Ein Traum wurde Wirklichkeit

„Wir freuen uns riesig, Ihnen die Eröffnung der Peak to Peak-Gondelbahn, eine Bahn wie keine andere auf der Welt, bekannt zu geben“, verkündete Dave Brownlie, President und COO (Chief Operating Officer) am 12. Dezember 2008 anlässlich des Grand Opening, der Eröffnungsfeier in Whistler, Kanada. – In der Tat hält die Bahn den Höhen- und Spannfeld-Weltrekord für Seilbahnen.

Begonnen hatte alles 1997 bei einem Europa-Trip, als Hugh Smythe, President, Mountain Operations von Intrawest¹, und Paul Matthews Präsident der Firma Ecosign (Masterplanung für Feriengebiete) beim Anblick der Bahnverbindungen von Zermatt auf die Skigebiete rund um das Matterhorn die Idee kam, die Skiberge Whistler und Blackcomb mit einer komfortablen Bergbahn zu einem einzigen Skiresort zu verschmelzen. Es folgten Jahre der Überzeugungsarbeit bei den Investoren und des Herausfilterns der besten technischen Lösungen, bis 2005 die Wahl auf die 3S-Technologie von Doppelmayr fiel.

Die Voraussetzungen für die Schaffung des einheitlichen Skigebietes Whistler Blackcomb wurden 1986 geschaffen, als Intrawest, ein Big Player unter den Nordamerikanischen Ski-Resort-Betreibern, zehn Jahre nach dem Kauf von Blackcomb auch Whistler erwarb. Heute ist Whistler Blackcomb das größte Skigebiet Amerikas mit 38 Liften – Stundenka-

pazität: 60.000 Personen – und einer gewaltigen Bettenkapazität. Whistler Village liegt in der Mitte zwischen den beiden Bergen Whistler und Blackcomb. Von hier führen Bahnen auf den Mount Whistler zum Restaurant Roundhouse Lodge und auf den Blackcomb Mountain zum Rendezvous-Restaurant. Die Terminals der neuen 3S-Bahn befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu diesen Restaurationsbetrieben.

Ein Hohelied auf Doppelmayr-Qualität

Seitens Whistler Blackcomb trug Dave Brownlie die Verantwortung für den Bahnbau. Er erfüllt hier seit 21 Jahren Management-Aufgaben: So war er in Blackcomb Director of Finance, VP Finance & Corporate Development, Executive VP und COO von Whistler Blackcomb & Panorama Resorts und ist heute President & COO Whistler Blackcomb.

Grundsätzlich, betont er, erwarte er von einem Seilbahnlieferanten nicht mehr und nicht weniger als beste Qualität der Transportlösung sowie in Bezug auf Produkte, Installation und Wartung und ein

¹ Intrawest ULC ist Eigentümer von Whistler Blackcomb, Hugh R. Smythe Senior Vice President Intrawest Mountain Resorts



angemessenes Preis-Leistungsverhältnis. Mit Doppelmayr habe er stets gute Erfahrungen gemacht; insgesamt habe man seit 1987 in dem Gebiet 14 Doppelmayr-Bahnen gebaut. Er sehe im Qualitätsvorsprung den Unterschied von Doppelmayr zu anderen Seilbahnbauern. Für das Peak-2-Peak-Projekt sei die Wahl auf das 3S-System gefallen, weil es Komfort, Kapazität und Geschwindigkeit zu einer „einzigartigen Installation“ kombiniere.

Einzigartig und fordernd: Das PEAK-2-PEAK-Projekt

Tatsächlich handelt es sich bei der PEAK-2-PEAK-Bahn um ein einzigartiges Projekt, bei dessen Verwirklichung sehr ungewöhnliche technische und organisa-

torische Herausforderungen zu meistern waren. An die Anwesenheit von Bären hatten sich (auch die europäischen) Montagetrupps rasch gewöhnt, aber z.B. war nicht nur der Seilzug – Bodenabstand des Seiles 436 m, Seilfeld von 3.026 m – eine technische Meisterleistung, auch abseits der eigentlichen Baustelle wurde Hervorragendes geleistet. Beispielsweise musste die Bergstation des 4-CLD Solarcoaster um 50m verschoben werden, um die Umkehrstation der PEAK 2 PEAK richtig platzieren zu können. Auch der Seiltransport (für den bis Whistler fünf Eisenbahn-Tieflade-Waggons eingesetzt wurden) auf den Berg war eine logistische Meisterleistung. Und es mussten spezielle Berge- und Flugzeugwarnsysteme konstruiert werden. – Das aus Technikern und Monteuren gebildete Team von Doppelmayr-Kanada, Doppelmayr-Wolfurt und Garaventa leistete ganze Arbeit!

Als am 19. September 2008, nach fünfeinhalb monatiger Montagezeit, der Österreichische Monteur Mathias Zudrell auf dem Dach der Gondel erstmals das Tal des Fitzsimmons Creek überquerte, war der Jubel groß, eine technische Meisterleistung vollbracht und Hugh Smythe's Traum Wirklichkeit geworden.

Für die Region aber bedeutet diese Bahn einen enormen Prestigegewinn. Whistler Blackcomb unterstreicht damit seinen Anspruch auf den Status als

Die Peak-2-Peak-Bahn ist ein System der Superlative, verkünden die Betreiber mit Stolz, nicht zuletzt, weil sie zwei Weltrekorde hält: den des längsten Seilfeldes (3.026 m) einer sich in Betrieb befindlichen Seilbahn und den des größten Bodenabstandes einer Seilbahn (436 m). Die beiden Stationen befinden sich auf 1.834 m (Einstiegsniveau Mt. Whistler; Antrieb) bzw. 1.870 m (Einstiegsniveau Mt. Blackcomb; Abspannung). Die Gondeln werden in beiden Stationen garagiert. Weitere Informationen und technische Details: WIR Nr. 173/Sept. 2007 und Nr. 177/Jan. 2009.



Dave Brownlie,
COO (Chief
Operations Officer)
und President
von Whistler
Blackcomb:
„Die Reaktion
der Skifahrer

auf die 3S-Bahn ist überschwänglich. Doppelmayr CTEC hat ausgezeichnete Arbeit abgeliefert und ein neues Wahrzeichen für das moderne Nordamerika geschaffen.“ Er ist vom Teamwork der Doppelmayr-Garaventa-Crew aus Kanada, der Schweiz und Österreich hellauf begeistert.

Nummer-Eins-Skigebiet in Amerika. Diesem Anspruch will das Gebiet auch als Austragungsort der Olympischen Winterspiele 2010 genügen. Allein in die Olympia-Infrastruktur wurden bislang rund 875 Mio. USD investiert; die 3S ist in diesen Betrag nicht eingerechnet.

3S PEAK 2 PEAK

Förderleistung	2.050 pphpd*
Fahrzeit	11 min
Fahrgeschwindigkeit	7,5 m/s
28-Pers.-Gondeln	28
Intervall	49,2 s
Schräge Länge	4.516 m
Höhenunterschied	36 m
Stützen	4
Antrieb	Mt. Whistler
Abspannung	Mt. Blackcomb

*Personen/Stunden/Richtung



Vietnam: Gondelbahnen für aufstrebenden Tourismus

In Bana, unweit von Danang, etwa in der geographischen Mitte Vietnams, baute Doppelmayr zwei 8er-Gondelbahnen: die Bana Cable Car wurde Ende Februar, die Bana Peak Gondola im April 2009 fertig gestellt.

Bana liegt 1.450 m über dem Meer. Das Klima ist trockener und durchschnittlich 10° C kühler als in der nahe gelegenen Küstenstadt Danang. Deshalb war der Ort schon im 19. Jahrhundert ein gepflegter Ausflugs- und Erholungsort.

Doch dann verfielen die schönen Villen, bis es in den 1990er Jahren, mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in Vietnam, zu einer Renaissance kam. Ende der 90er Jahre baute Doppelmayr eine pulsierende Gruppenbahn; sie führte von den Villen zum Berggipfel.

Inzwischen ging die Entwicklung weiter. Danang erlebte einen enormen Aufschwung des produzierenden Sektors; jetzt kurbelt die Stadtregierung gezielt den Tourismus an.

2007 fand sich ein privater Investor bereit, den ganzen Berg zu einem modernen Tourismusgebiet mit Hotels und Ferienhäusern auszubauen. Hauptzielgruppe sind Gäste aus Südostasien und den USA.

Er gab alsbald die beiden 8er-Gondelbahnen in Auftrag.

Die Bana Cable Car – sie führt von

Danang nach Bana – erleichtert den Zugang enorm, weil die 18 km lange Gebirgsstraße schmal und steil ist und die Fahrt lang dauert. Zudem ist sie in der Regenzeit oft unpassierbar. Die Bana Peak Gondola ersetzt die alte Gruppenbahn, deren Kapazität nicht mehr ausreichte.

Bei beiden Bahnen wurden aus Platzgründen die Sicherheitsstrecken in die Stationen integriert; die Bana Cable Car hat UNI-G-L-Stationen, die Bana Peak Gondola UNI-G-M-Stationen. Wegen der schweren Gewitter in der Monsunzeit sind über dem Tragseil zwei Blitzschutzseile gespannt. Der Kunde wählte für die beiden Bahnen unterschiedliche Gondel-Typen von CWA: Die Bana Cable Car erhielt Omega IV tropical LWI, die Bana Peak Konus 8 LWI. Beiden Bahnen haben einen Stichgleisbahnhof (Cable Car – Tal, Peak Gondola – Berg).

8-MGD Bana Cable Car

Förderleistung	1.500 P/h
Fahrzeit	15,1 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	94
Intervall	19,2s
Schräge Länge	5.042 m
Höhenunterschied	1.292 m
Stützen	22
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

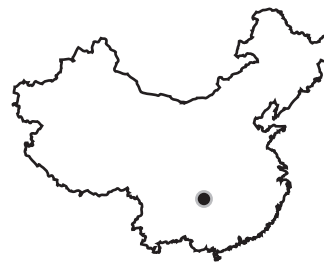
8-MGD Bana Peak Gondola

Förderleistung	1.500 P/h
Fahrzeit	3,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	21
Intervall	19,2 s
Schräge Länge	698 m
Höhenunterschied	131 m
Stützen	4
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg



Schwierige Montage im Urwald; Doppelmayr hatte die Überwachung übernommen, der Kunde den Transport, die Beschaffung der Stützen sowie die Beistellung der Montage-Mannschaft.

Per Gondelbahn auf den Berg Buddhas



Doppelmayr installierte auf dem Fanjingshan in der südchinesischen Provinz Guizhou eine leistungsfähige 8er-Gondelbahn. Sie erspart Pilgern und Touristen den beschwerlichen Aufstieg über 1.200 Höhenmeter und 8.000 Steintreppen zu den berühmten Buddha-Heiligtümern.

Das abgeschiedene Gebiet in den Wuling-Bergen ist seit 1978 Nationalpark und seit 1986 UNESCO-Biosphären-Reservat. Hier gibt es hunderte seltener, teils nur hier vorkommender Pflanzen und Tierarten. Gleichzeitig zählt es seit der Ming-Dynastie – die Ming-Kaiser herrschten von 1368 bis 1644 – zu einem der wichtigsten Heiligtümer des Buddhismus'. Jährlich besuchen über 100.000 Pilger den Berg.

Die Fanjingshan-Bahn hat zwei weite Seilfelder von 495 und 330 m mit großem Bodenabstand (178 bzw. 95 m). Am Berg wurde ein händischer Schleifenbahnhof eingerichtet. Auf Grund der neuen chinesischen Seilbahnrichtlinien war die Errichtung von Bergeinrich-

gen entlang des Förderseiles notwendig. Es wurden zwei Bergebahnen installiert. Die eine ist wegen der geringen Seilneigung ein Selbstfahrer. Sie dockt an der Gondel an, öffnet die Klemme hydraulisch und befördert die Kabine samt Insassen Huckepack in die Nähe der an das Seilfeld angrenzenden Stützen, wo die Passagier abgeseilt werden. Die andere ist eine Bergewinde, die Bergung erfolgt durch Abrutschen der Fahrbetriebsmittel.

8-MGD Fanjingshan

Förderleistung	1.000 P/h
Fahrzeit	10,4 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	44
Intervall	28,8 s
Schräge Länge	3.413 m
Höhenunterschied	1.193 m
Stützen	18
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Doppelmayr baute für den Kunden, den Privatunternehmer Wuhan-Sante, schon vier Seilbahnen in China. Entscheidungskriterien: ausgezeichneter Ruf als Technik- und Qualitätsführer, hochkomfortable Seilbahnen.





Neues Bürohaus für Doppelmayr Italia

Doppelmayr Italia führte in Lana (bei Meran) in einem neu errichteten Büro- und Verwaltungsgebäude die baulich getrennten Büros von Direktion, Verkauf, Einkauf, Technik und Verwaltung räumlich zusammen und richtete eine Tiefgarage mit 32 Stellplätzen ein. In dem Gebäude sind ferner noch ein Magazin für Ersatz- und Produktionsteile sowie die Zusammenbauhalle untergebracht.

Die Nettofläche beträgt 3.000 m², der umbaute Raum 12.000 m³. Außerdem wurde ein neuer Kundenparkplatz eingerichtet. In Lana sind in zwei Gebäuden – Büro und Werkstatt – 110 Mitarbeiter beschäftigt.



Garaventa-Neubau in Goldau

Garaventa hat in Goldau (Kanton Schwyz) einen Teil der alten Produktionshallen (Mechanik, Schlosserei, Hydraulik, Elektro) durch einen Neubau ersetzt. Außerdem wurden 130 Büroarbeitsplätze geschaffen; sie waren zuvor im Wesentlichen in den beiden gemieteten Gebäuden in der Bergstraße sowie im restlichen Betriebsgelände untergebracht. Im Untergeschoß des Neubaus befindet sich eine Garage für Mitarbeiter. Die Gebäudefläche beträgt 8.400 m², die Kubatur 31.450 m³. Der Haupteingang ist nunmehr Tennmattstraße 15; dort befinden sich auch die Kundenparkplätze. Die Garaventa AG beschäftigt in Goldau 227 Mitarbeiter.



Doppelmayr-Niederlassung Polen

Doppelmayr war bisher in Polen durch eine Handelsvertretung präsent. Im Februar nahm die unternehmenseigene Niederlassung Doppelmayr Polsko Sp. z o.o. ihren Betrieb auf. Sie wird von Bogdan Tarko (Bild) geleitet. Ziel ist es, durch die zentrale Situierung in unmittelbarer Nähe der wichtigsten Skiregionen die Betreuung der Kunden weiter zu verbessern.
43-316 Bielsko-Biala
☎ +48 33 813 83 28.



Doppelmayr bei der Ski-WM

Der Tirol-Berg ist seit der Ski-WM in St. Anton (2001) bei jeder alpinen Skiweltmeisterschaft Informations- und Treffpunkt für Journalisten und Prominenz. Neu bei der WM in Val d'Isère (Februar 2009) war, dass Doppelmayr/Garaventa beim Tirol-Berg präsent war. – Übrigens eröffnete Ernst Hausleitner, Reporter und Präsentator des Österreichischen Rundfunks, seine WM-Berichterstattung in einem Bubble Orange von Doppelmayr (Bild).



Doppelmayr auf der Alpitec-China

Als Global Player war Doppelmayr auch auf der Alpitec China (19. – 21. Februar 2009 in Peking) mit einer interessanten Produktshow vertreten. Der Doppelmayr-Stand wurde lebhaft frequentiert.

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 • wir@doppelmayr.com