

wir



Die 6-CLD Rosaël, Frankreich, ersetzt eine 4-CLD Baujahr 1985. Die Bahn ist für den Betrieb bei Windgeschwindigkeiten von bis zu 30 m/s (108 km/h) ausgelegt. S 3



Trendsetter der Skiwelt Amadé (Österreich)

Höchst anspruchsvolle Bahnen in Flachau, Flachauwinkl und Wagrain. S 4 - 7

Seilbahnen für den städtischen Verkehr

People mover Venedig, Standseilbahn Biel, Gondeln in Algerien. S 10 - 14

Neu: Holz-Optik auch für die UNI-G-Untersicht

Zwei Bahnen für das neue Skigebiet Konakli in der Osttürkei. S 16

Drei Bahnen in Chinas Traumlandschaften

Naherholungsgebiet für Peking; Sightseeing und Pilger aus aller Welt. S 20

Erste Gondelbahn für Sun Valley

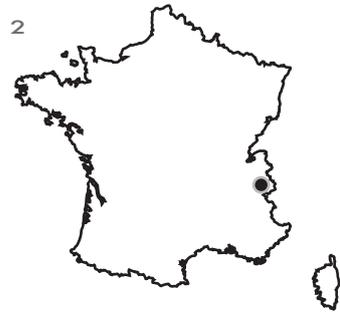
Doppelmayr CTEC realisierte 2009 das größte US-Seilbahnprojekt. S 24

„Comfort Mode“ für die 8-MGD Casino-Express

Besonders komfortable Stopp-and-Go-Lösung in Kanada realisiert. S 26

Doppelmayr baute eine Funifor vom italienischen Bergdorf Sella Nevea, auf die Prevala an der slowenisch-italienischen Grenze. S 9





Neue Bahnen in Courchevel und Orelle

In Courchevel und Orelle im Herzen des größten Skigebietes der Welt, Les Trois Vallées in den französischen Alpen, gingen zu Weihnachten 2009 zwei kuppelbare 6er-Sesselbahnen von Doppelmayr in Betrieb.

Das Skigebiet Les Trois Vallées im Département Savoyen rühmt sich, das größte zusammenhängende Skigebiet der Welt zu sein. Es liegt zwischen 610m und 3.230m, hat 600km Piste sowie rund 200 Liftanlagen. Es umfasst 11 Gemeinden, darunter Courchevel¹ und Orelle.

Bequem und kinderfreundlich

Courchevel - knapp 2.000 Einwohner, eigener Flugplatz, auch für größere Maschinen geeignet - ist der bekanntere der beiden Orte.

¹ Bekannt auch als Etappenziel des weltberühmten Radrennens Tour de France

Die Ortsteile sind nach ihrer Höhenlage benannt: Courchevel Saint-Bon/1100 ist der ursprüngliche Ortskern, die übrigen Siedlungen sind 1300, 1550, 1650 und 1850 und miteinander durch Straßen und Seilbahnen vernetzt. Dieser Teil der Trois Vallées hat 150 km Piste und 62 Seilbahnen.

Die neue 6er-Sesselbahn Roc-Mugnier verbessert die Verbindung von Courchevel 1650 und 1850. Sie ersetzt zwei fixgeklemmte Sessellifte (Roc-Mugnier und Pramérue). Die Trassenführung blieb praktisch unverändert, die Stationen sind neu; die alten wurden abgebrochen.

Roc-Mugnier ist mit dem Kindersicherungssystem Magnestick ausgestattet. Bei diesem System legen die Kinder Spezial-



westen an, die durch Magnete an den Sitzen festgehalten werden. Die Westen kann man im Skishop kaufen oder entleihen; die Kinderskischulen verteilen sie kostenlos.

Das Dach von Trois Vallées

Das 400-Seelen-Dorf Orelle wird wegen des Charmes seiner ursprünglichen Architektur mit den geduckten Häusern und hohen Schornsteinen gepriesen. Der Dorfkern liegt auf 900 m. Die geschützte Lage erlaubt sogar Weinbau; die Weingärten werden dem steilen Gelände mit Hilfe von Steinmüerchen abgerungen.

Bessere Verbindung im Skigebiet durch die neue Sesselbahn.



Das Gemeindegebiet reicht weit hinauf bis zum Sommet des Pistes (3.230m), dem höchsten befahrbaren Punkt im Trois Vallées, und weiter noch bis zum Gipfel des 3.420m hohen Pointe du Bouchet. Den Skifahrern und Snowboardern stehen in der unmittelbaren Umgebung, gemeinsam mit Val Thorens, 68 Pisten mit einer Gesamtlänge von 140km und 30 Seilbahnen zur Verfügung.

Die neue 6-CLD Rosaël ersetzt eine 4-CLD Baujahr 1985. Sie stellt für Skifahrer die Verbindung zum Gebiet Les Trois Vallées Richtung Val Thorens her. Die Bahn ist für Windgeschwindigkeiten von bis zu 30m/s (108 km/h) ausgelegt!

6-CLD Roc-Mugnier

Förderleistung	2.700 P/h
Fahrzeit	4,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	64
Intervall	8,0 s
Schräge Länge	1.162 m
Höhenunterschied	360 m
Stützen	11
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

6-CLD Rosaël

Förderleistung	2.600 P/h
Fahrzeit	7,6 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	109
Intervall	8,3 s
Schräge Länge	2.260 m
Höhenunterschied	632 m
Stützen	20
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Marktgerecht, flexibel, zukunftsgerichtet

Eines der Erfolgsrezepte der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe ist die enge Kooperation mit den Kunden bei der Umsetzung von innovativen Ideen. Aber nicht die Innovationen an sich sind wichtig, sondern vielmehr, dass Seilbahner und Touristiker dadurch die ständig wachsenden Bedürfnisse der Tourismuswelt befriedigen können.

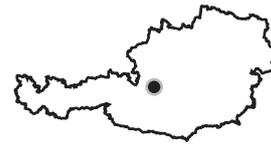
Doppelmayr kann dabei seine Stärke als Qualitäts- und Technologieführer der Seilbahnbranche voll zur Geltung bringen und mit Weltneuheiten rund um die Seilbahntechnik überzeugen.

Eine der neuesten Entwicklungen ist ein Bergesystem für 3S-Bahnen, bei dem die Kabinen stets sicher zur Station gelangen. Auf eine Bergebahn – die jeden Passagier und jeden Liftbetreiber vor ungewollte Herausforderungen stellt – kann damit verzichtet werden. Das System wird erstmals bei der Stadtseilbahn in Koblenz (Deutschland, Fertigstellung Sommer 2010) und bei der 3S Gaislachkogel 2 in Sölden (Fertigstellung Wintersaison 2010/11) eingesetzt. Ein weiteres Beispiel wäre das weltweit erste zuverlässig funktionierende, automatische Schließbügel- und Fußrastersystem für den komfortablen und sicheren Transport – insbesondere für Kinder.

Wir sind stolz auf das Vertrauen unserer Kunden und freuen uns, den Messebesuchern der SAM Grenoble 2010 unsere Innovationsfähigkeit und unsere Leistungsbereitschaft im direkten Vergleich mit Mitbewerbern beweisen zu dürfen.

Michael Doppelmayr

Die Trendsetter von Flachau



Doppelmayr installierte im Skigebiet Flachau, Salzburger Land, die 8er-Sesselbahn „Star Jet 3“ mit Bubble Orange, abwechselnd in schwarz und orange gepolsterten Sitzen und Sitzheizung. Sie wurde zum Publikumshit.

8-CLD-S-O Star Jet 3

Förderleistung	3.720 P/h
Fahrzeit	4,1 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	69
Intervall	7,7 s
Schräge Länge	1.236 m
Höhenunterschied	263 m
Stützen	16
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Die 8-CLD Star Jet 3 ersetzt – mit leicht verschwenkter Trasse – die Kesselbodenbahn (4-CLD, Doppelmayr, Baujahr 1986). Die Bahn ist das oberste Glied der dreiteiligen Seilbahnverbindung „Star Jet“¹ vom Dorf auf die Nordflanke des Grießenkarecks (1.991 m). Diese Bahnen sind unmittelbar hintereinander geschaltet. „Das sind Wiederholungsbahnen. Sie erlauben durch ihre Anordnung den Skigästen eine größere Auswahl an Pisten“, beschreibt Bettina Plank, Marketing Bergbahnen Flachau, deren Funktion.

Vogelschutzglas für Windschutzwand und Fenster

Von der Bergstation auf 1.195 m erreicht man alle anderen Pisten (Gesamtlänge 111 km/150ha Fläche) und Lifte (wovon es 42 gibt). Die Bergstation ist sehr windexponiert. Daher wurde der Ausstiegsbereich durch eine große Glaswand abgeschirmt; das verhindert ein Aufschaukeln der leeren Sessel. – Übrigens sind

¹ Alle von Doppelmayr. Star Jet 1 und Star Jet 2 sind 6-MGDs.

alle gläsernen Fassadenelemente in den Stationen aus Vogelschutzglas.

Die Stationen wurden neu gebaut, die alten abgetragen. In der Talstation befindet sich die vollautomatische Garage. Das Einstiegsniveau wurde im Vergleich zur Vorgängerbahn um ca. 2,5m angehoben und der Einstiegsbereich nach vorne verschoben. Da sich auf Grund des Geländeprofiles große Höhendifferenzen ergaben, wurde der Sesselbahnhof nicht vollständig unterkellert, sondern im vorderen Bereich auf Stahlstützen gesetzt.

Flachau liegt auf einer Hochebene auf 900m an der Tauernautobahn, 70km von Salzburg und etwa 200km von München entfernt. Das Gebiet gehört zur Skiregion Amadé, eines der größten zusammenhängenden Skigebiete der Alpen.



Geschäftsführer
Ernst Brandstätter:
„Doppelmayr und die Bergbahnen Flachau sind ein seit langem eingespieltes Team.“

Wir bauen fast jedes Jahr miteinander eine Bahn“



„Snow Space neu“, das Skigebiet Flachau, festigte mit dem Star Jet 3 sein Image als einer der Trendsetter in der österreichischen Wintersportszene. Die moderne Architektur wird durch UNI-G-Vision-Stationen und Bubble Orange unterstrichen.

Flachauwinkl: Von der Autobahn direkt ins Skigebiet

Von Flachauwinkl im südlichen Salzburger Land führt direkt vom Parkplatz bei der Autobahnausfahrt die neue 8er-Kabinenbahn „Highliner I“ ins Skigebiet Zauchensee. Fünf Minuten später und knapp 600 m höher wechselt man auf die unmittelbar anschließende 6er-Sesselbahn Highliner II.

das sieben Kilometer entfernte Hoteldorf Zauchensee.

Doppelmayr hatte die Seilbahnplanung und Projektierung der Bahnen übernommen, für die Hochbauten war der Auftraggeber, die Liftgesellschaft Zauchensee Benedikt Scheffer Ges.m.b.H. verantwortlich.



Highliner I (rechts), Highliner II (oben)

Die beiden neuen Bahnen ersetzen die 4er-Gondelbahn Flachauwinkl und den 3er-Sessellift Rosskopf, beide Baujahr 1980.

Die Trassenführung blieb gleich. Komplett erneuert wurden die Talstation der Gondelbahn sowie die Tal- und die Bergstation des Highliner II; die bisherige Trafo-Station wird weiterhin genutzt. Die Bergstation des Highliner I blieb bestehen, wurde aber renoviert.

In der neuen Talstation des Highliner I, dem „Highport“, sind ein Bistro und ein Sportgeschäft inklusive Skiverleih untergebracht. Das Restaurant Bodenalm im Bereich der Umsteigestelle von der Kabinen- in die Sesselbahn wurde von Grund auf renoviert.

Das Skigebiet Zauchensee-Flachauwinkl umfasst 65 Pistenkilometer und 14 Bahnen mit einer Stundenförderleistung von 31.000 Personen. Am Wochenende sind bis zu 70 Prozent der Skifahrer Tagesgäste. Die hohe Zahl der Wochenendgäste erklärt die verkehrsgünstige Lage; München ist etwa zwei Autostunden entfernt. Die Anfahrt über die Autobahnausfahrt Flachauwinkl ins Skigebiet ist eine echte Alternative zur Anreise über das Zentrum von Altenmarkt hinauf in

8-MGD Highliner I

Förderleistung	2.800 P/h
Fahrzeit	5,3 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	62
Intervall	14,4 s
Schräge Länge	1.537 m
Höhenunterschied	598 m
Stützen	12
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

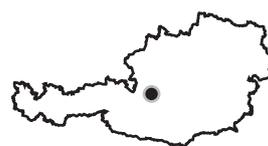
6-CLD Highliner II

Förderleistung	3.200 P/h
Fahrzeit	5,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	63
Intervall	6,8 s
Schräge Länge	947 m
Höhenunterschied	287 m
Stützen	9
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg





Gondelbahn der Superlative



Seit Dezember 2009 wird in Wagrain, Salzburger Land, die 6-MGD Grafenbergbahn durch den annähernd parallel verlaufenden, neu gebauten „Grafenberg Express 1“, unterstützt.

Es ist dies die erste 8er-Gondelbahn mit Sitzheizung im Skigebiet Ski Amadé.

Die neue 8-MGD Grafenbergexpress 1 hat zwei Hauptfunktionen: Erstens entlastet sie die bestehende 6-MGD Grafenberg, so dass die langen Wartezeiten (bis zu 45 min!) der Vergangenheit angehören. Zweitens ist sie als Zubringerbahn zur geplanten Verbindungsbahn der beiden Skiberge Grafenberg und Griesßkareck/Flachau vorgesehen.

Der alte Bürotrakt, der an die bestehende Grafenbergbahn angebaut war, musste abgebrochen werden, weil an seiner Stelle die neue Talstation errichtet wurde. Die Grafenbergbahn blieb in Betrieb. Wegen der beengten Platzverhältnisse in der Talstation wurde eine

UNI-G-M-Station gewählt und die maximale Fahrgeschwindigkeit auf 5 m/s reduziert. Beide Stationen präsentieren sich im eleganten Vision-Look.

Der Grafenberg-Express 1 führt direkt zur Talstation der 6er-Sesselbahn Grafenberg Express 2 (1.236 m Seehöhe), mit der man zum Gipfel des Grafenberges kommt; von dort gibt es zwei Abfahrten nach Wagrain. Die Bergstation der Sesselbahn liegt unmittelbar neben den Bergstationen der Grafenbergbahn, eines Schlepplifts („Übungslift Grafenberg“), und der 6er-Sesselbahn Hachau auf 1.700 m.

Von hier kann man zu weiteren Pisten und Liften abfahren.



Christoph Baumann, Vorstand der Bergbahnen AG Wagrain: „Wir haben schon seit 30

Jahren Doppelmayr-Lifte. An Doppelmayr schätzen wir unter anderem die Innovationsfreude, die Ersatzteilversorgung und die Betreuung durch den Verkauf und den Aftersales Service, und überhaupt die Mitarbeiter.“

8-MGD-S Grafenberg Express 1

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	4,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	39
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	948 m
Höhenunterschied	374 m
Stützen	9
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Talstation des Grafenberg Express 1. Von der Piste kommt man unmittelbar, vom Erdgeschoß entweder per Rolltreppe oder Aufzug zum Einstiegsbereich. Im Gebäude befinden sich Kassen, Büros, ein Sportgeschäft und ein Restaurant sowie der Bahnhof für die Gondeln der 6-MGD und eine Werkstätte für Wartungsarbeiten an der Grafenbergbahn. Der Bahnhof für die neue 8-MGD (Schleifen-Stichgleisgaragierung) befindet sich in der Bergstation.

Mit der Funifor Grenzen überwinden

Doppelmayr baute eine Funifor vom italienischen Bergdorf Sella Nevea auf die 2.067 m hohe Prevala hart an der slowenisch-italienischen Grenze in den Julischen Alpen.



Sella Nevea in der Region Friaul-Julisch-Venetien¹ trägt den Namen „Schneepass“ zu recht: Das Gebiet gilt als so schneesicher, dass es sich mit Wintersportorten in den französischen und schweizerischen Westalpen vergleicht, die 400 m höher liegen. Im Sommer ist das Gebiet mit seinen wild-romantischen Gräben, Felsrinnen und Wäldern ein Dorado für Bergwanderer.

Abfahrt nach Italien oder Slowenien

Die neue Funifor „Prevala“ schließt die letzte Lücke einer Seilbahnkette und ermöglicht die Nutzung des vom 2.587 m hohen Kanin gekrönten Gebirgsstocks als Skischaukel: Von der Prevala gelangt man über einen 250 m langen Skiweg nach Slowenien zur 4er-Sesselbahn „Sedlo“. Diese führt auf den 2.292 m hohen Sedio, den vom slowenischen Dorf Bovec eine Seilbahn erschließt; Bovec liegt auf der anderen Seite des Berges. Auf beiden Seiten kann man bis ins Tal abfahren. Zusammen genommen verfügt diese Skischaukel über 30 Kilometer Pisten; der weitere Ausbau ist beabsichtigt. Schon heute gibt es einen Kartenverbund zwischen Bovec und Sella Nevea, und zudem ist das Skigebiet auch in den Gültigkeitsbereich der „Cartea Neve“, des Skipasses der Region Friaul-Julisch Venetien, einbezogen.

Hohe Flexibilität, überschaubare Betriebskosten

Für die Entscheidung, das System Funifor einzusetzen, waren folgende Gründe ausschlaggebend:

¹ Gemeinde Chiusaforte, Provinz Udine

² Da die beiden Fahrspuren unabhängig voneinander angetrieben werden, kann auf ein Rettungsfahrzeug verzichtet werden; die Bergung der Fahrgäste erfolgt im Notfall über die andere Spur. Die Fahrgäste werden mit Hilfe einer Brücke, die von einem zum anderen Fahrzeug gelegt wird, evakuiert.



- Windstabilität
- Flexibilität beim Betrieb. Man kann wahlweise mit einer oder allen zwei Kabinen fahren.
- Die Möglichkeit, mit einem einzigen, langen Spannungsfeld die lawinengefährdeten Steilhänge zu überwinden und
- es braucht keine Bergebahn².

Lange Vorlaufzeit

Überlegungen für diese Seilbahnverbindung reichen bis in die 1980er Jahre zurück. Aber erst nachdem sich Italien und Slowenien als EU-Regio gefunden hatten, wurde das Projekt ernsthaft in Angriff genommen. Dennoch war der Weg weiterhin mühsam, weil sich die Bergstation in der Nähe von Baudenkmälern aus dem Ersten Weltkrieg befindet. Schließlich wurde 2008, nach vielen Kompromissen, die Baugenehmigung erteilt.



Die Talstation der Funifor Prevala liegt auf 1.848 m Seehöhe, die Bergstation auf 2.133 m. Doppelmayr-Italia hatte als Generalunternehmer die Verantwortung für sämtliche Bau- und Installationsarbeiten übernommen – und in nur fünf Monaten pünktlich abgeschlossen.

Der Bau war nicht einfach ...

Der Bau gestaltete sich alles andere als einfach.

So mussten am Ende der Wintersaison stellenweise noch bis zu 10 m Schnee weggeräumt werden, um den Weg für die Baufahrzeuge und die Anlieferung der Maschinen und Gerätschaften zu den Baustellen frei zu machen. Die Module der Talstation wurden über knapp 700 Höhenmeter mit Spezialfahrzeugen von Sella Nevea über die Skipiste zum Refugio Gilberti in 1.848 m gebracht. Die Arbeiter benützten zunächst die bestehende Pendelbahn und gelangten dann mit Geländefahrzeugen oder zu Fuß zu

ihren Baustellen. Vom Refugio Gilberti zur Bergstation der Funifor wurde eine Materialseilbahn installiert.

Sowohl in Bovec als auch in Sella Nevea erwartet man sich einen kräftigen Impuls für den Tourismus.

100 FUF Prevala	
Förderleistung	1.300 P/h
Fahrzeit	4,5 min
Fahrgeschwindigkeit	12,0 m/s
Kabinen	2
Schräge Länge	1.524 m
Höhenunterschied	287 m
Stützen	Keine
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Elvio Antoniacomi, Projektverantwortlicher bei Promotur SPA, ist von der

neuen Doppelmayr-Funifor begeistert. Auch das Presseecho war enorm. Durch die neue Bahn gewinnt der Tourismus sowohl auf italienischer als auch auf slowenischer Seite.

„Nur Doppelmayr fährt noch!“

Venedig bekommt mit dem CABLE Liner eine neue Verkehrsverbindung zwischen der Insel Tronchetto und der Piazzale Roma am Rand der Altstadt. Und gleich bei der Einweihung bewährte sich der „People Mover“ im Schneetreiben vom 19. Dezember 2009: „Nur noch Doppelmayr fährt“, titelten die italienischen Zeitungen.



Venedig muss mit einem gewaltigen Verkehrsaufkommen fertig werden: Zu den üblichen Verkehrsströmen in und um die Provinzhaupt- und Industriestadt mit mehr als einer Viertelmillion Einwohnern kommen jährlich 15 Mio. Touristen!

Den ausufernden Individualverkehr in den Griff bekommen

Wegen der begrenzten Möglichkeiten, die Autoflut in den beiden Parkgaragen auf der Piazzale Roma unterzubringen, beschloss man, den Individualverkehr sowie Busse auf den Tronchetto umzuleiten; dort gibt es große Parkhäuser.

Neue Möglichkeiten der Stadtentwicklung

Die Isola del Tronchetto entstand vor Jahrzehnten durch Trockenlegungen und Aufschüttungen. Es wurden Molen für die Fährverbindungen von und nach Pellestrina und Lido di Venezia sowie große Bürogebäude angelegt.

Was also lag näher, als das Gelände neu zu nutzen und hier mit modernen Neubauten nicht nur die Parknot, sondern auch den Mangel an Bürofläche im Stadtzentrum zu mildern¹? Außerdem, so sagten sich die Stadtväter, könnte man Verkaufsflächen und einen neuen Bootshafen anlegen.

Stress- und emissionsfrei in die Innenstadt

Der „People Mover“, wie ihn die Venezianer heute kurz und bündig nennen, wird im Regelbetrieb täglich von 6 bis 23 Uhr in Betrieb sein. Aufgrund der Platzverhältnisse wurde er nur einspurig ausgeführt; die Ausweiche befindet sich bei der Mittelstation. Die Stahlfahrbahn wird durchschnittlich fünf bis sieben Meter über dem Boden geführt. Die Fahrzeuge haben geräuscharme Gummiräder.



Drei Stationen

Die Linie hat drei Stationen. Die Station Piazzale Roma fungiert gleichzeitig als Umlenkstation. Die Mittelstation Marittima liegt auf dem kürzesten Weg zwischen Altstadt und Passagierhafen und unweit des Passagierterminals Marittima; dieser ist einer der bedeutendsten und größten Kreuzfahrthäfen im ganzen Mittelmeerraum.

Der Antrieb befindet sich in der Station Tronchetto.

Eindrucksvolle Architektur

Es wurden zwei Brücken errichtet, eine über den „Canale del Tronchetto“ – oder wie ihn die Venezianer nennen „Canale Columbuola“ – und die zweite über den Canale Santa Chiara. Die über den Ca-



CLS Funicolare Terrestre Piazzale Roma – Tronchetto

Förderleistung 3.000 pphpd

Fahrzeit 3 min

Fahrgeschwindigkeit 8,0 m/s (29 km/h)

Fahrzeuganzahl 2 Züge
zu je 4 Wagen
à 50 Personen

Länge 830 m

Stationen 3

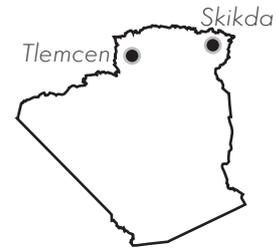
Anzahl der Stützen 52

nale del Tronchetto ist einer fliegenden Möwe nachempfunden. Entwickelt wurden die Brücken von Francesco Cocco, einem bekannten Architekten und Designer, der auch die runde Stahl-Glas-Architektur der Stationen entwarf.



¹ Der Mangel an Bürofläche im Zentrum von Venedig hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass viele öffentliche Körperschaften und Behörden sowie private Gesellschaften ihre Niederlassungen vom Stadtzentrum an die Peripherie verlegten.

Banddurchschneidung für die Funicolare, den neuen People Mover von Venedig, bei 30cm Neuschnee, Schneetreiben und sibirischer Kälte. Von rechts nach links: Bürgermeister Massimo Cacciari, Staatssekretär Mario Mantovani, der Patriarch von Venedig, Kardinal Angelo Scola, Transportassessor Enrico Mingardi und der Präsident der ASM (Azienda Servizi Mobilità, ein Unternehmen der Gemeinde Venedig; Auftraggeber) Giorgio Nardo. Die Bahn wird im Frühjahr 2010 den öffentlichen Betrieb aufnehmen.



Stadtgondelbahnen sind in Algerien beliebt

Nach Constantine (2008) wurden nunmehr auch die beiden Gondelbahnen Skikda und Tlemcen ihrer Bestimmung übergeben.

Die algerischen Städte Skikda und Tlemcen sind fast 800 Kilometer voneinander entfernt: Skikda im Nordosten Algeriens, am Meer gelegen, hat 170.000 Einwohner. Tlemcen, mitten im Berbergebiet des zerklüfteten Tell-Atlas' im Nordwesten hat 130.000 Bürger. Beide Städte wachsen rasant. Doch da sie dicht verbaut und die Straßen meist eng und verwinkelt sind, ist es schwierig, ohne extreme bauliche Eingriffe den öffentlichen Verkehr mit Bus oder Straßenbahn zu bewältigen.

Alternative zu Bus und Straßenbahn

Da bieten Seilbahnen eine sowohl politisch als auch finanziell leichter umsetzbare Alternative, zumal Seilbahnen in Algerien als öffentliches Verkehrsmittel längst akzeptiert sind¹. Der Platzbedarf beschränkt sich ja im Wesentlichen auf die Stützenstandorte und Stationen.

Garaventa als Generalunternehmer

Garaventa trat als Generalunternehmer auf; die Bauarbeiten wurden an algerische Unternehmen vergeben, die Stationsgestaltung übernahmen algerische Architekten.

Der Bau war alles andere als einfach. Schon der Materialtransport stellte eine ungewöhnliche Herausforderung dar, weil die Standzeiten im Anknüpfungshafen wegen der Zollformalitäten lang und die Transportzeiten von der Küste ins Landesinnere nicht berechenbar sind.

Schwierige Montage

Die Montage erfolgte per Autokran. Eine Helimontage war nicht möglich: Die Rotorabwinde hätten die leichtgebauten Häuschen in den „Bidonvilles“ und den

auf den als Terrassen genützten Flachdächern abgestellten Hausrat durch die Luft gewirbelt. Der Seilzug über die winkligen Gassen und eng aneinander gebauten Häuser der Innenstädte war sehr schwierig.

Auch das Klima erfordert besondere Maßnahmen. Beispielsweise müssen wegen des Flugsandes aus der Sahara die Wippenlager sorgfältig abgedeckt werden. – Die Verbindung von Schmieröl und Sand würde nämlich wie ein Schleifmittel wirken.

Musikeinspielung und lange Betriebszeiten

Die Gondeln werden über die Einsprechanlage mit Musik beschallt. Die Betriebszeiten sind gegenwärtig in Tlemcen von 7 bis 20, in Skikda von 7 bis 19 Uhr; im Sommer werden sie in die Nacht hinein verlängert.

Die Bahnen sind nach CEN zertifiziert. Die Auftragsvergabe erfolgte durch EMA (Entreprise Métro d'Alger), eine staatliche Firma. Der Trassenverlauf beider Bahn ist dreieckig; beide Bahnen haben eine Mittelstation.



¹ In Constantine übergab Garaventa zuletzt 2008 eine Gondelbahn für den öffentlichen Verkehr.

15-MGD	Tlemcen	Skikda
Förderleistung in P/h	1.500	2.000
Fahrzeit in min	7,4	8,3
Fahrgeschwindigkeit in m/s	6	6
Intervall in s	36	27
Stationen	3	3
Gondeln	25	37
Schräge Länge in m	1.689	1.985
Höhenunterschied in m	230	27,5
Stützen	12	10
Antrieb	Berg	Berg
Abspannung	Tal	Tal

Gondelbahnen sind in den vom Verkehr überlasteten Städten Algeriens als öffentliche Verkehrsmittel seit langem akzeptiert. In Tlemcen (Bild rechts) sind Tal- und Zwischenstation mitten in der Stadt und die Bergstation in einem Außenbezirk.

Skikda (unten): die Zwischenstation befindet sich in der Stadt, die Endstationen liegen auf den Hügeln an der Peripherie.



Standseilbahn Biel-Leubringen: Schneller zur Arbeit



**Die Standseilbahn
Biel-Leubringen
wurde von Garaventa
grundlegend renoviert.**

Leubringen im Schweizer Kanton Bern ist ein Wohnvorort der Stadt Biel. Die knapp 2.000 Einwohner sind etwa je zur Hälfte deutsch- bzw. französischsprachig¹. Die meisten Bewohner pendeln zur Arbeit nach Biel.

Die Bahn wurde 1898 eingeweiht² und 1905 durch die Mittelstation im Quartier Beaumont (Stadt Biel) ergänzt. 1909 wurden die Wagen ersetzt. Anstelle von 28 konnten nun 50 Personen befördert werden; die Geschwindigkeit wurde von 2,0 auf 2,5 m/s erhöht. 1960 automatisierte man die Bahn und ersetzte die Holzwagen durch metallene Fahrzeuge für 80 Personen; die Fahrge-



Betriebsleiter Josef Summermatter ist seit 1999 bei FUNIC, dem Betreiber der beiden benachbarten Standseilbahnen Biel

- Leubringen und Biel - Magglingen; Magglingen, bekannt zuletzt durch das Eidgenössische Sportzentrum, ist Teil der Gemeinde Leubringen. Josef Summermatter hat schon mehrere Standseilbahn-Renovierungen mit Garaventa durchgeführt. „Die Zusammenarbeit war immer ausgezeichnet. Auch bei Problemen war Garaventa immer zur Stelle. Dies trifft auf alle Ansprechpartner zu; von der Projektleitung bis zum Monteur habe ich nur positive Erfahrungen gemacht.“

Der Standseilbahn kommt für Arbeitspendler aber auch für Ausflügler in den Jura große Bedeutung zu. Leubringen liegt 300m über dem Bieler See.



Schlepplift zur Sonnenterrasse



schwindigkeit betrug nun 5,0 m/s. 2003 kam ein neues, lärmarmes Antriebskonzept zum Einsatz. Zur Aufnahme der Federwege des elastisch gelagerten Hauptantriebes wird seither eine Ganzstahl-Lamellenkupplung eingesetzt. Die neue, geregelte Betriebsbremse wirkt auf die Bremsscheibe der schnelllaufenden Kupplung, es kommt ein fremdbelüfteter Drehstrommotor zum Einsatz.

Behinderten-gerechte Stationen, neue Geleise und Fahrzeuge

Im Sommer 2009 renovierte Garaventa die Bahn neuerlich: Die Stationen wurden behindertengerecht umgebaut, die Geleise aus dem 19. Jahrhundert sowie die bald 50-jährigen Wagen durch großzügig verglaste Fahrzeuge mit Einzelradfahrwerken ersetzt. Zur Überprüfung der Querschnittprofile in den Tunnels baute man eine Lichtraumschablone im Maßstab 1:1, montierte diese auf einen der alten Wagen und fuhr die Strecke ab. Auch die Antriebssteuerung sowie die technische Fernüberwachung der Wagen sind neu. Die Umbauarbeiten begannen im Mai 2009 und dauerten vier Monate. Der Bahnbetrieb war von 6. Juli bis 28. August eingestellt. (Es verkehrte im Halbstundentakt ein Ersatzbus.)

¹ Daher ist auch der französische Ortsname „Evilar“ gebräuchlich
² Erbaut von Von Roll Seilbahnen, seit 1996 Teil der Doppelmayr Gruppe

80-FUL Biel – Leubringen

Förderleistung	685 P/h
Fahrzeit	4,0 min
Standzeit in Stationen	3 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeuge	2
Schräge Länge	920 m
Höhenunterschied	242 m
Antrieb 200 kW	Berg

Garaventa installierte im Skigebiet Nendaz (Schweiz) einen neuen Teller-Schlepplift

Der neue Tellerlift „L'Alpage“ liegt mitten im Skigebiet und ersetzt einen 50 Jahre alten Bügelschlepplift. Die Talstation wurde um einige Meter nach oben versetzt, der Standort der Bergstation blieb unverändert. Die Trassenführung ist ebenfalls gleich, doch wird sie nun nicht mehr von den Skifahrern gequert. Die beiden Stationen sind neu.

Nendaz liegt unweit des Hauptortes des Schweizer Kantons Wallis, Sion. Die Gemeinde setzt sich aus 18 Ortschaften zusammen. Nendaz liegt 1.400 m ü.d.M. und bietet einen faszinierenden Ausblick auf die 4.000er der Berner, Walliser sowie Waadtländer Alpen. Nendaz bildet mit den Nachbarorten Verbier, Thyon und Veysonnaz das Ski- und Snowboardparadies «Les 4 Vallées» (92 Seilbahnen, 412 km Pisten). Das Touristendorf Haute-Nendaz wurde vom Schweizer Tourismusverband mit dem Gütesiegel „Familien willkommen“ ausgezeichnet.

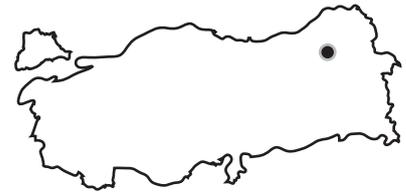
Der neue Schlepplift erfüllt, so Direktor Frédéric Glassey von Télénendaz, die in ihn gesetzten Erwartungen bestens.

1-SL L'Alpage

Förderleistung	896 P/h
Fahrzeit	5,4 min
Fahrgeschwindigkeit	3,0 m/s
Gehänge	163
Intervall	12,1 s
Schräge Länge	972 m
Höhenunterschied	295 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg



Winteruniversiade in Konakli: Holz-Look für die Untersicht



Doppelmayr stellte im Jänner im türkischen Skigebiet Konakli eine 4-CLD fertig. Eine weitere ist vor der Fertigstellung. Für diese Bahnen wurde erstmals auch die Untersicht der Stationen mit einer Holz-Optik ausgestattet.

Das Skigebiet Konakli südlich der ostanatolischen Provinzhaupt- und Universitätsstadt Erzurum (360.000 Einwohner) ist neu; es wird im Winter 2010/11 den Betrieb aufnehmen.

Konakli ist das zweite Skigebiet in dieser Gegend. Es liegt - ebenso wie das seit vielen Jahren in der Türkei bestens bekannte Skigebiet Palandöken - an der Flanke des „Berges der Berge“, des bis zu 3.185 m hohen Palandöken-Gebirges. Die beiden Skigebiete sind nur durch einen Bergrücken getrennt und in kurzer Zeit per Bus von der Stadt und vom Flughafen erreichbar. Bis jetzt ist keine Seilbahn-Verbindung der beiden Skigebiete geplant. Die Gäste wohnen entweder in Erzurum oder in einem der fünf Hotels in Palandöken; Konakli hat keine Hotels. Aber in beiden Skigebieten gibt es Restaurants und Skishops, und in beiden Skigebieten kann bei Bedarf Kunstschnee eingesetzt werden.

Winteruniversiade 2011

Betreiber beider Skigebiete ist der Türkische Skiverband „Türkiye Kayak Federasyonu“ (TKF). TKF wird - übrigens ausschließlich in Konakli - mit Unterstützung der Internationalen Sportföderation der Universitäten (FISU) die Winteruniversiade 2011 ausrichten.

Der 4-CLD „Konakli A“ war im Jänner 2010 betriebsbereit. Es ist dies die erste Doppelmayr-Bahn, bei der eine Station komplett - also einschließlich der Untersicht - mit einer Holz-Optik aus Stahl verkleidet ist.

Im Sommer 2011 wird die 4-CLD „Konakli C“ fertig gestellt sein. Sowohl Konakli A als auch Konakli C sind als Zubringerbahnen wichtig.

Für beide Bahnen trat die Doppelmayr-Vertretung in der Türkei, Urgan Sanayi Tesisleri Ve Makinalari Müh, Tic, Ltd., Sti., als Generalunternehmer auf. Der Ausbau der Lifanlagen, der Pisten und der Zufahrtswege erfolgt im Rahmen

eines Projekts zur Entwicklung des Wintersportkorridors Erzurum-Erzincan-Kars, welches das Ministerium für Kultur und Tourismus für die Jahre 2009 bis 2013 vorgesehen hat.



Kurt Muhtar, Generaldirektor der Skigebiete Palandöken und Konakli sowie Mitarbeiter des Türkischen

Skiverbandes: „Wir haben seit den 1960er Jahren verschiedene Doppelmayr-Liftypen in Betrieb, und wir sind sicher, dass diese bei richtiger Wartung so gut wie ewig halten werden!“

4-CLD Konakli Lift A

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	4,7 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	43
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.209 m
Höhenunterschied	189 m
Stützen	9
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

4-CLD Konakli Lift C

Förderleistung	2.378 P/h
Fahrzeit	6,0 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	118
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	1.702 m
Höhenunterschied	286 m
Stützen	14
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Die Winteruniversiade 2011 wird in Konakli ausgetragen. In Erzurum, Ostanatolien, erwartet man sich durch deren Werbewirkung längerfristig eine Zunahme der Zahl an ausländischen Wintersportlern von 30%. Die Winteruniversiade findet alle zwei Jahre in einem anderen Land statt. Standard sind sechs Disziplinen, darunter Ski alpin. Zwei fakultative Disziplinen kann das Gastgeberland auswählen. Erzurum ist nicht nur im Winter sondern auch im Sommer ein beliebtes Ferienziel. Die Gäste kommen in der Hauptsache aus der Türkei, Russland und Georgien.

Erholungsgebiet Tuimazy

Die Industriestadt Tuimazy in der russischen Teilrepublik Baschkirien bekommt ein modernes Ganzjahres-Erholungszentrum. Doppelmayr installierte einen 4er-Sessellift.

Baschkirien ist reich an Bodenschätzen. Am wichtigsten sind die großen Erdöllagerstätten, die der Region den Namen „Zweites Baku“ eingetragen haben. Tuimazy ist eine 30.000-Einwohner-Stadt mitten in einer bevölkerungsreichen Industrieregion. Einer der großen Erdölkonzerne kaufte das ehemalige Kinderheim Turbase am Kandrakul-See und baute es zu einem großen Resort aus.

In diesem Erholungsgebiet wird auch

Wintersport betrieben. Es gibt eine schöne Piste mit Beschneigungseinrichtungen, eine weitere ist für die kommende Saison geplant.

Dafür, dass Doppelmayr mit dem Bau des Sessellifts betraut wurde, nennt der Kunde (OAO - Uraltehnostroy-Tuimazy-chimmasch) zwei Hauptgründe: Erstens wollte man das Beste und Modernste, das es auf dem Markt gibt und zweitens einen zuverlässigen Partner. Für Doppelmayr sprachen die guten Erfahrungen, die man nicht zuletzt im nicht allzu weit entfernten Skigebiet von Almetjewsk (eine Großstadt in Tartestan) gemacht hatte. Außerdem ist Samara, der Sitz von Skado (Doppelmayr-Russland), nur knapp fünf Autostunden von Tuimazy entfernt.

Doppelmayr als Generalunternehmer

Doppelmayr wurde mit der Gesamtplanung des Skigebietes beauftragt und übernahm als Generalunternehmen – unter Einbeziehung lokaler Baufirmen – sowohl die Errichtung der Bahn als auch der Infrastruktur, angefangen von der Beschneigungsanlage bis hin zur Pistenbeleuchtung, der Anlage einer Rodelbahn, Pipes für Snowboarder etc. Außerdem wurde auf eine gute Einbindung der Bahn in das Sommer-Tourismus-Angebot geachtet.



Wintersport macht die Industrieregion Tuimazy lebenswerter.

4-CLF Tuimazy

Förderleistung	1.834 P/h
Fahrzeit	2,7 min
Fahrgeschwindigkeit	2,3 m/s
Sessel	42
Intervall	7,9 s
Schräge Länge	366 m
Höhenunterschied	76 m
Stützen	4
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Skifahren am Dnepr

Cherkassy ist eine Stadt in der Zentralukraine. Dort ging 2008 das „Sirius Sport Resort Wodjaniki“ in Betrieb. Hauptattraktion ist eine Alpinskianlage. Sie bekam zwei Doppelmayr-Seilbahnen, eine 4-CLF und einen Schlepplift.

Das Freizeitzentrum Wodjaniki ist ein Privatunternehmen. Der Betreiber, der heute in der Hauptstadt Kiew lebt, stammt aus der Stadt Cherkassy und hat dort einen großen Obstverwertungsbetrieb aufgezogen. Zunächst wollte er eigentlich – ohne Profitabsichten – vor allem für die Kinder seines Heimatortes ein Ganzjahres-Freizeitresort errichten; dass sich damit auch gutes Geld verdienen lässt, stellte sich für ihn erst später heraus. Geplant wurde das Freizeitzentrum von der WE-Consulting mit Sitz am Millstättersee (Österreich) und Kiew. Die Infrastruktur für den Winter umfasst heute im Wesentlichen drei Pisten, einen 4er-Sessellift und einen Schlepplift sowie – einzigartig in der Ukraine – eine Halfpipe und einen Funpark. In diesem Winter kamen eine dritte Piste,

ein Beschneigungssystem, eine Skischule, Langlaufloipen, Rutschbahnen und weitere Fun-Einrichtungen dazu.

Dass man hier Alpinski fahren kann, mag erstaunen: Das Gelände ist wellig, doch tief eingeschnittene Flusstäler und Grabenbrüche erlauben interessante Abfahrten. (Ähnliches kennt man in den Great Plains Nordamerikas.) Die Anlage kam hervorragend an. Aus dem knapp drei Autostunden entfernten Kiew reisen die Leute in Scharen an, obwohl der Betrieb im vergangenen Winter erst provisorisch aufgenommen worden war. Der Ansturm ist so groß, dass ein privates Reisebüro eine regelmäßige Bus-Pendellinie eingerichtet hat. Das Freizeitresort wird weiter ausgebaut. Schon bald sollen einige hundert Hotelbetten zum Verweilen einladen.



Die Liftinstallationen in Cherkassy verliefen problemlos: Die Straßeninfrastruktur ist gut, das Gelände nicht schwierig und die Behörden sind kooperativ.

4-CLF Cherkassy 1

Förderleistung	1.976 P/h
Fahrzeit	2,6 min
Fahrgeschwindigkeit	2,3 m/s
Sessel	44
Intervall	7,3 s
Schräge Länge	356 m
Höhenunterschied	60 m
Stützen	5
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

2-SL Cherkassy 2

Förderleistung	949 P/h
Fahrzeit	2,2 min
Fahrgeschwindigkeit	2,8 m/s
Gehänge	35
Intervall	7,6 s
Schräge Länge	362 m
Höhenunterschied	46 m
Stützen	4
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

China: 3 Bahnen in 3 Traumlandschaften



Im Lauf des Jahres 2009 und zu Beginn 2010 baute Doppelmayr in drei der bekanntesten Gegenden Chinas 8er-Gondelbahnen: in der Miyun-Region bei Peking, in den Laojunshan-Bergen in der Provinz Henan und auf dem Jiuhuashan-Gebirge in der Provinz Anhui.

Miyun, mit seinem riesigen Stausee ist ein Naherholungsgebiet der Peking. Der See wurde in den 60er Jahren angelegt. Er diente ursprünglich der Hochwasser-Regulierung der beiden großen Flüsse Chaohe und Baihe und der Bewässerung landwirtschaftlicher Flächen, ist aber heute Trinkwasserreservoir für Peking. Ein Großteil der Region ist Landschaftsschutzgebiet.

Naherholungsgebiet erschlossen

Reisen in Naherholungsgebiete werden für die Pekingener immer attraktiver: 75 Prozent gaben 2009 bei einer Umfrage an, vor allem Kurzreisen unternehmen zu

wollen. Da kommt die neue Bahn auf den Yun Meng Shan, knapp zwei Autostunden nordöstlich von Peking, gerade recht, zumal es eine gute Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz und in der Region viele Hotels, Privatquartiere und historische Bauten gibt. – Beispielsweise fährt man auf dem Weg zur neuen Gondelbahn unmittelbar an den ältesten Abschnitten der Großen Mauer vorbei.

Pilger und Touristen

Jiuhuashan und Laojunshan sind Berge der Sehnsucht sowohl für Touristen als auch für buddhistische Pilger. Zahlreiche Besucher der vielen hundert Tempel des



Jiuhuashan reisen sogar aus Südkorea und Japan an. Die reizvolle Landschaft wird von den berühmtesten chinesischen Poeten gepriesen.

Die Doppelmayr-Bahn quert mit zwei langen Seilfeldern unwegsames Gelände und tiefe Schluchten, weshalb zwei Winden-Bergeeinrichtungen installiert wurden.

In Jiuhuashan gibt es noch zwei Seilbahnen, und zwar aus dem Jahr 1999: eine Standseilbahn von Girak (heute ein Unternehmen der Doppelmayr-Gruppe) und eine Gruppenbahn chinesischer Herkunft. Ein bereits genehmigtes Projekt sieht für 2010 den Ersatz der Gruppenbahn durch eine 8-MGD vor.

Entschärfung der im Winter auf der Straße gefährlichen Anreise

Die neue Gondelbahn auf den Laojunshan wird vor allem im Winter sehr geschätzt. Bislang gab es nämlich nur einen kleinen Sessellift, dessen Kapazität viel zu gering für die Touristenmassen war. Man musste auf die Straße ausweichen, ein nicht ungefährliches Unterfangen im Winter, wenn die Fahrbahn vereist ist.

Der Laojunshan liegt in der Provinz Henan. Henan gilt als Wiege der chinesischen Kultur. Von der Xia-Dynastie vor 3.500 Jahren bis zur Jin-Dynastie im 13. Jahrhundert n. Chr. hatten hier viele Kaiser ihre Hauptstadt.



8-MGD Yun Meng Shan

Förderleistung	1.500 P/h
Fahrzeit	8,0 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	51
Intervall	19,2 s
Schräge Länge	2.535 m
Höhenunterschied	621 m
Stützen	11
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

8-MGD Jiuhuashan

Förderleistung	1.600 P/h
Fahrzeit	9,1 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	61
Intervall	18,0 s
Schräge Länge	2.909 m
Höhenunterschied	823 m
Stützen	16
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

8-MGD Laojunshan

Förderleistung	1.200 P/h
Fahrzeit	6,8 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	35
Intervall	24,0 s
Schräge Länge	2.114 m
Höhenunterschied	875 m
Stützen	12
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg

Doppelmayr-Erfolg in China:
8er-Gondelbahnen
Jiuhuashan, Laojunshan

Kurzzeit-Sesselbahn für Whistler



In Whistler, dem Austragungsort der Alpinbewerbe der olympischen Winterspiele und der Paralympics 2010, war von Mitte Februar bis Ende März 2010 eine kuppelbare 4er-Sesselbahn von Doppelmayr CTEC in Betrieb. Sie wird im Frühjahr abgetragen und anschließend im Banff National Park als ortsfeste Installation aufgestellt.

Die Talstation des temporären „Timing Flats Express“ steht neben jener der Creekside Gondola am Ortsrand von Whistler Creekside Village. Der Timing Flats Express führt parallel zu dieser Bahn zu den Zuschauertribünen am Zielhang der Dave-Murray-Rennstrecke; diese wird ebenfalls aufgelassen und renaturiert. Die Passagiere des 'Timing Flats Express' - Zuschauer und Medienleute - durften keine Skier mitführen.

Whistler ist etwa 120 Kilometer von Vancouver, dem Haupt Austragungsort

der Winterspiele, entfernt. Während der Olympischen Winterspiele war der Zutritt zu Whistler Blackcomb mit privaten Autos nur mit speziellen Ausweisen (die auch eine Parkberechtigung nachweisen) möglich. Die Zahl der Übernachtungen stieg gegenüber den Vorjahren um rund 20 Prozent.

Endgültiger Standort im schneereichen Banff National Park

Der Banff National Park mit dem Sunshine Village Ski Resort, dem endgültigen Standort der Sesselbahn, liegt 530 Kilometer westlich von Whistler (British Columbia) in der Provinz Alberta. Das Skigebiet erstreckt sich auf drei Berge (1.335 ha), hat derzeit 12 Liftanlagen, 107 Pisten, im Winter und bis weit in den Frühling hinein liegen neun Meter und mehr Schnee!

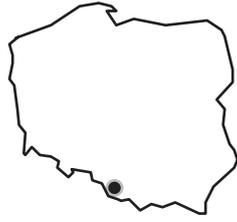
Die neue Bahn ersetzt den 35 Jahre alten Strawberry-Lift, einen 3er-Sessellift, der zuletzt, gegen Ende seines technischen Lebenszyklus, nur noch mit einer Stundenkapazität von 1.520 Personen betrieben werden konnte. Dieser Lift wur-

4-CLD Whistler Timing Flats Express

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	2,2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Sessel	43
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	556 m
Höhenunterschied	131 m
Stützen	8
Antrieb	Berg
Abspannung	Berg



Der Entscheidung, für begrenzte Zeit eine leistungsfähige Sesselbahn zu bauen, lag die Überlegung zu Grunde, dass man für die Zuschauer im 145 Höhenmeter über dem Ort gelegenen, 7.000 Personen fassenden Skistadion eine leistungsfähige Zubringermöglichkeit schaffen müsse.



4-CLF bei den Quellen der Weichsel

de abgetragen, die Trasse etwas verlängert, die Bergstation wird neu gebaut.

Landschaftsverträgliche Bauweise

Bei Projektierung und Neubau achtete bzw. achtet man penibel auf die strengen Natur- und Landschaftsschutzbestimmungen, die in Kanadas Skigebieten gelten. Beispielsweise nützt man für den Transport der Bergstation die dicke Schneedecke, wodurch die Vegetation geschont wird. Die Fundamente sind so konstruiert, dass man mit minimalen Aushubarbeiten das Auslangen findet. Gleiches gilt für die Stützenhöhe und die Rollenbatterien. Das Seil ist länger als in Whistler. Um einen zweiten Spleiß zu vermeiden, wurde ein neues Seil angeschafft.

Gute Erinnerung an Olympia

Ralph Scurfield, President und CEO von Sunshine Village, legt jedenfalls großen Wert auf Umweltfreundlichkeit. Gegenüber der Presse betont er, dass man nicht nur die Kosten so niedrig wie möglich gehalten, sondern auch größtes Augenmerk auf Umweltverträglichkeit beim Bau und auf ökonomische wie ökologische Effizienz beim Betrieb gelegt habe. „Die Menschen in unserer Gemeinde werden sich noch lange und gerne an die Olympischen Spiele 2010 erinnern“, zitiert ihn die Kanadische Presse.

4-CLD Strawberry Express

Förderleistung	1.800 P/h
Fahrzeit	2,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,1 m/s
Sessel	44
Intervall	8,0 s
Schräge Länge	800 m
Höhenunterschied	137 m
Stützen	10
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Im Skigebiet Nowa Osada, in den polnischen Beskiden unweit der Stadt Wisla, installierte Doppelmayr einen fixgeklemmten 4er-Sessellift. Er wird hervorragend angenommen.

Die Beskiden sind ein bewaldetes Mittelgebirge. Die 11.000-Einwohner-Stadt Wisla in der Woiwodschaft Schlesien im Dreiländereck Polen-Tschechien-Slowakei liegt in einer attraktiven Ganzjahres-Touristik-Region.

Viele kleine Skigebiete

In den Beskiden gibt es eine ganze Reihe kleiner, allerdings nicht miteinander vernetzter Skigebiete, die zumeist nur Schlepplifte haben. Dass Nowa Osada nunmehr einen modernen, schnellen Sessellift hat, macht das Gebiet am 933 m hohen Czupel, das vorher schon gut frequentiert war, noch attraktiver, zumal die Wartezeiten im Vergleich zum Schlepplift, den er ersetzt, deutlich verkürzt worden sind. An guten Tagen werden etwa 15.000 Personenbeförderungen vorgenommen.

4-CLF Wisla Nowa Osada

Förderleistung	1.848 P/h
Fahrzeit	5,7 min
Fahrgeschwindigkeit	2,6 m/s
Sessel	89
Intervall	7,8 s
Schräge Länge	888 m
Höhenunterschied	188 m
Stützen	10
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal

Nowa Osada ist ein für diese Region typisches Skigebiet: zwei Lifte (der kleine Schlepplift ist 125 m lang), zwei zu den Liften passende Abfahrten (also eine recht kurze, und eine 1.500 m lange, die sich übrigens zweimal teilt und dann wieder zu einer Piste bündelt), ein paar Bauernhäuser, ein Buffet, ein Sportartikel-laden mit Skiservice, eine kleine Pension, ein Parkplatz.

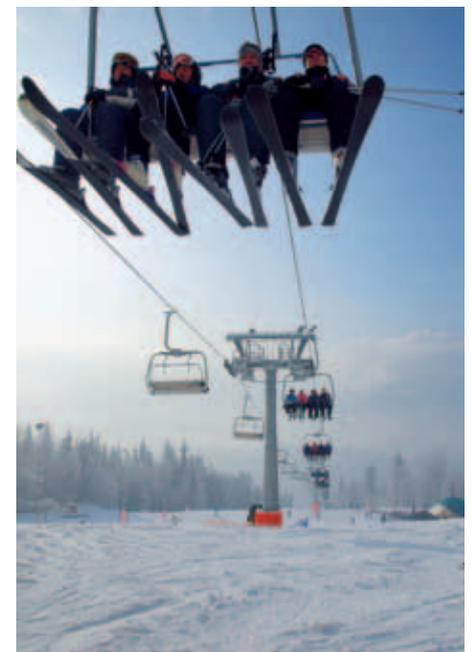
Doppelmayr genau richtig

Wladislaw Sanecki, Eigentümer des Skigebiets, fasste 2009 den Entschluss, einen Sessellift zu bauen. „Unsere Entscheidung für Doppelmayr fiel rasch und sie war – wie wir heute bestätigen können – von Anfang an goldrichtig.“



Wladislaw Sanecki, der Eigentümer des Skigebiets Nowa Osada, ist vom neuen Doppelmayr-Lift ebenso begeistert

wie seine Kunden. „Doppelmayr ist die Firma, der du vertrauen kannst!“, lobt er. – Auch betriebswirtschaftlich rechnet sich die neue Sesselbahn: „Das konnten wir schon nach wenigen Betriebswochen feststellen!“



Die erste Gondelbahn in Sun Valley

Das amerikanische Skigebiet Sun Valley nahm am Thanksgiving Day 2009, in seiner 74sten Wintersaison mit der „Roundhouse Express Gondola“ erstmals eine Gondelbahn in Betrieb.



„Damit“, so zitierte die US-Presse den höchst zufriedenen Marketing-Direktor Jack Sibbach von Sun Valley Resort, „haben wir nicht nur das größte Seilbahnprojekt in dieser Wintersaison in den USA verwirklicht, sondern wir können nunmehr auch Nicht-Skifahrern im Winter den Genuss eines Besuches am Bald Mountain bieten.“ – Und den Ganzjahresgenuss des berühmten „Roundhouse Restaurant“, das 1939 in Betrieb genommen wurde und für Top-Gastlichkeit steht.

Vom Hotel mitten ins Skigebiet

Die Roundhouse Express Gondola, eine 8er-LWI-Gondelbahn, führt von der River Base Area mitten ins Skigebiet an den Hängen des Bald Mountain. Dieser Berg wurde durch zwei Lifte erschlossen: den 4-CLD „River Run“ und den „Exhibition Chair“ (3er-Sessellift, Baujahr 1977). Der Roundhouse Express machte den Exhibition Chair überflüssig. Die Bergstation des Roundhouse Express' liegt nahe der ehemaligen Bergstation des Exhibition Chair, aber noch näher beim Restaurant. Die Talstation befindet sich nunmehr unmittelbar neben dem Haupthotel am River Run Base.

Die „sanfte“ Bauweise störte die vielen Sommertouristen nicht

Beim Bau der Bahn wurde darauf geachtet, den Sommerbetrieb des Resorts möglichst nicht zu beeinträchtigen¹. Die Zusammenarbeit mit den Behörden erstreckte sich von der Architektur, Färbung und Situierung der Stationen bis zur landschaftlichen Gestaltung der Umgebung. – Hauptziel ist es, Skifahrer in einer intakten Landschaft genauso zügig und komfortabel hochzubringen wie Restaurantgäste und Wanderer.

Doppelmayr CTEC, USA, war für die Seilbahntechnik sowie die Strecken- und Stationsfundamente verantwortlich, ein



örtliches Bauunternehmen für die Maschinen-Depots bei der Bergstation.

Sun Valley baute 1936 den ersten Sessellift

Sun Valley gilt als das erste Ganzjahres-Skiresort in den Vereinigten Staaten und rühmt sich, weltweit den ersten Sessellift installiert zu haben. Das war 1936. Damals baute man sogar zwei Lifte; der dritte aus dem Jahr 1937 wurde bis heute nicht abgetragen!

Die Zusammenarbeit mit Doppelmayr begann 1995 mit dem Umbau von acht kuppelbaren Yan-Liften. 2007 wurden zwei kuppelbare Sesselbahnen gebaut.

¹ Es gibt zahlreiche Möglichkeiten für Wellness und Aktiv-Urlauber, Golf, Reiten, Wandern, Tennis im Sommer; Schlittenfahrten im Winter, dazu drei Pools, einen Konzertpavillon etc.



Die Roundhouse Express Gondola ist die einzige 8-MGD, die 2009 in den USA gebaut wurde.

– Im Resort erinnert man sich gerne daran, dass 2001 in SnowBasin, einem Skigebiet, welches wie Sun Valley zur R. Earl-Holding-Firmengruppe gehört, wegen der Olympischen Winterspiele in Salt Lake City Doppelmayr zwei 8er-Gondel- und eine kuppelbare 4er-Sesselbahn installiert hat.

Fast 31.000 Liftbenutzer pro Stunde

In Sun Valley gibt es zwei Hotels und acht Ferienwohnanlagen mit rund 1.200 Betten. 85 Prozent der Wintergäste kommen aus dem Westen der USA und bleiben fünf bis sechs Tage; im Sommer verweilt der Gast zumeist drei bis vier Tage.

Die Lifte bewältigen 30.500 Perso-

nen pro Stunde. Es gibt insgesamt 20 Lifte, 14 auf den Bald Mountain und sechs auf den Dollar Mountain. (Im Sommer sind zwei in Betrieb. Sie führen vom River-Run-Plaza zu Aussichtspunkten bzw. Aus-



Wally Huffman,
Director of Resort
Development der
Sun Valley Company:

„Wir haben mehrere Lifthersteller verglichen und sind zum Ergebnis gekommen, dass Doppelmayr bewährte und zuverlässige Anlagen baut. Außerdem hat sich eine gute Arbeitsbeziehung zwischen Doppelmayr und Sun Valley entwickelt.“

gangspunkten für Bergwanderungen.) Knapp 60 Prozent der etwa 60 Pistenkilometer sind künstlich beschneibar.

8-MGD Roundhouse Express Gondola

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	7,6 min
Fahrgeschwindigkeit	5,1 m/s
Gondeln	56
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	1.993 m
Höhenunterschied	588 m
Stützen	20
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Eine Gondelbahn der zwei Geschwindigkeiten



Doppelmayr CTEC installierte zwischen dem Tremblant-Resort im Tal und dem neuen Casino auf dem Mt. Tremblant eine Gondelbahn der besonderen Art: Sie kann auf Knopfdruck wahlweise mit Normalgeschwindigkeit oder mit reduzierter Geschwindigkeit („Comfort-Mode“) gefahren werden.

Stadt und – räumlich voneinander getrennt – Resort Mt. Tremblant liegen im gleichnamigen Nationalpark in der kanadischen Provinz Quebec, etwa eineinhalb Autostunden nordwestlich von Montreal. Die Region ist völlig auf den Tourismus ausgerichtet. Im Winter werden die 14 Seilbahnen und 95 Pisten von stündlich mehr als 27.000 Skifahrern und Snowboardern frequentiert.

Für Casino-Besucher und Sportler

Da sowohl Sportler als auch Casinobesucher den Casino Express benutzen, wünschte der Betreiber, Intrawest (einer der weltweit größten Betreiber von Freizeit-Resorts): Das Ein- und Aussteigen müsse noch komfortabler sein als dies bei den Doppelmayr-Bahnen normalerweise ohnehin schon üblich ist:

Ein hoher Prozentsatz der Benutzer sei nämlich nicht so mobil wie dies Skifahrer im allgemeinen sind. Und obwohl nur begrenzt Platz für die Terminals vorhanden sei, müssten große Transportkapazität und hohe Verfügbarkeit gewährleistet sein.

Auf Knopfdruck: Schneller oder langsamer

Daraufhin setzte Doppelmayr CTEC das „Comfort-Mode“-System um: In den (wegen Platzmangels verkürzten UNI-G) Stationen wird die Fahrgeschwindigkeit von 4 m/s (Strecke) auf 0,35 m/s reduziert, dann halten zwei Gondeln gleichzeitig: eine für die zu-, die andere für die aussteigenden Passagiere. Die Abstände der Gondeln sind automatisch geregelt. Die Bahn wird bei Bedarf auch mit Normalgeschwindigkeit gefahren, wobei die Gondeln in den Stationen ihre Fahrt auf 0,35 m/s verlangsamen, aber nicht stoppen. Der Operator braucht nur einen Schalter umzulegen, um Comfort- oder

8-MGD Casino Express

Förderleistung	1.280 P/h
Fahrzeit	7,4 min
Fahrgeschwindigkeit	4,0 m/s
Gondeln	31
Intervall	30,5 s
Schräge Länge	1.528 m
Höhenunterschied	74 m
Stützen	15
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal

Normal-Mode zu wählen; er kann überdies die Fahrgeschwindigkeit in den Stationen regulieren und die Haltezeiten stufenlos zwischen acht und 14 Sekunden einstellen. Darüber hinaus ist auch durch die Reduzierung der Zahl der Gondeln eine Verlängerung der Haltezeiten möglich. – In allen Betriebsarten bleibt die Förderleistung hoch: Im Comfort-Mode sinkt sie nur um etwa fünf Prozent gegenüber der Normalgeschwindigkeit!



Das im Juni 2009 eröffnete Spielcasino erreicht man am besten mit der neuen 8er-Gondelbahn, dem Casino Express auf der Südseite des 875 m hohen Mt. Tremblant.

Skispaß mit Skippy



Hallo, ich bin Skippy!

Ich schau genau hin, wenn's um die Sicherheit für Kinder geht. Ich war dieses Jahr oft Skifahren und da ist mir aufgefallen, dass viele Skifahrer den Schließbügel viel zu früh öffnen. Das ist ganz schön gefährlich.

Nein! Halt! Du liebe Güte! Was macht ihr denn da, Kinder! Ihr könnt doch jetzt noch nicht den Schließbügel öffnen!! Das ist doch viel zu früh!



Seht ihr. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt. Jetzt können wir den Schließbügel öffnen, und niemand ist in Gefahr.



Das könnt ihr ruhig auch den Erwachsenen sagen. Tschüss! Bis zum nächsten Mal.



Stellt euch vor, was mir passiert ist. Als ich zu Ostern Skifahren war, da hat sich doch so ein lustiger Rabe auf meine Gondel gesetzt. Das war ein Spaß. Weil mir das so gut gefallen hat, habe ich mein Erlebnis für euch aufgezeichnet. Sogar zwei mal. Allerdings ist das zweite Bild nicht genau gleich wie das erste. Es unterscheidet sich in 10 kleinen Fehlern. Könnt ihr sie finden? Wenn ihr Lust habt, dann schreibt mir doch, was euch beim Skifahren alles auffällt.

Ihr erreicht mich unter: skippy@doppelmayr.com

RopeCon® gewinnt IBJ-Award



Das International Bulk Journal ist eine renommierte Fachzeitschrift für die Schüttgutindustrie und vergibt jedes Jahr Preise für besondere Leistungen auf diesem Gebiet. RopeCon®, ein Langstrecken-Stetigförderer für Stück- und Schüttgut, war in der Kategorie „Innovative Technology“ unter den Finalisten. In der Endausscheidung setzte er sich ge-

genüber vier Mitbewerbern durch. Die Preisrichter beurteilten die Kombination von Gurtförderer und Seiltechnologie als ein System, das neue Perspektiven im Materialtransport eröffnet.

Im November nahm Hermann Frühstück, Geschäftsführer der Doppelmayr Transport Technology, diese Auszeichnung bei den IBJ-Awards in Amsterdam entgegen.

Bild: Suzanne Bleau-Myrand, Marketing Manager von Fednav Limited, Canada (Sponsor der Kategorie) Hermann Frühstück. Rechts Ray Girvan, Herausgeber des International Bulk Journal.

24 Jahre reibungsloser Gondelbahnbetrieb

National-Ski-Areas-Association Western-Meeting in Steamboat Springs, Colorado. Mike Beeley, Vice President of Marketing bei Doppelmayr CTEC, beglückwünscht Doug Allen, Vice President Mountain Operations of Steamboat Ski Resort (Colorado) zum exzellenten Wartungsprogramm von Steamboat. Nicht zuletzt dadurch sei es möglich geworden, dass die Doppelmayr-8er-Gondelbahn 24 Jahre bzw. 75.000 Stunden sicher und stets verfügbar betrieben werden konnte, versicherte er.

Doppelmayr für 2 österreichische Staatspreise nominiert

Doppelmayr wurde aufgrund des Sesselbahn-Sessels mit spezieller Schutzfunktion für Kinder bei gleichzeitig hohem Komfort für Erwachsene für zwei österreichische Staatspreise nominiert: für den des Verkehrs- und den des Wirtschafts-



ministeriums. Bild: Innovations-Award-Feier in Wien: Manfred Österle (Konstruktion Fahrbetriebsmittel, Doppelmayr), Georg

Mangott (Altbürgermeister von Serafaus und ehemaliger Geschäftsführer der Seilbahnen Komperdell), Josef Sutter (Leiter Technisches Büro Strecke, Doppelmayr),

Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner, Christoph Hinteregger (Bereichsleiter Technik, Doppelmayr), Gerhard Gassner (Geschäftsführer Gassner Stahlbau, Doppelmayr-Gruppe)



Doppelmayr-Fan baute Modellseilbahn



Der 17-jährige gebürtige Kölner Mechatroniker-Lehrling Roman Spelter baute in seiner Freizeit in 2.900 Stunden das Modell einer 8er-Gondelbahn mit Mittelstation. Sie ist einer UNI-G mit OMEGA-Gondeln nachempfunden. Die Materialkosten beliefen sich auf gut 760 Euro. Die technischen Daten seines „Top Express“: Streckenlänge 26 m, Höhendifferenz 5 m, 6 Stützen.

Roman hat diese Art Bahnen in seinen Sommerurlaubs in Österreich kennengelernt. Er wurde von Doppelmayr als Anerkennung für seine beeindruckende Arbeit zu einer Werksbesichtigung nach Wolfurt eingeladen.

Gewinnspiel

Die Quiz-Frage für das Gewinnspiel April 2010 lautet: **Wie heißt das Doppelmayr-Maskottchen, wenn es um Kindersicherheit geht?** Als Preise winken fünf Digital-Bilderrahmen; der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Mailen Sie Ihre Antwort bis zum 29. Mai 2010 unter dem Betreff „Gewinnspiel“ an „wir@doppelmayr.com“.

Die richtige Antwort des Gewinnspiels der Ausgabe 180 lautet: „Riffelsee, Steibis, Schmittenhöhe“. Aus den richtigen Einsendungen wurden durch Los drei Gewinner ermittelt; sie erhalten je einen I-Pod. Die Preisträger sind: Markus Müller, Neukirchen b. Hl. Blut (Deutschland), Doug Allen, Steamboat Springs (USA), Robert Leitner, Wolfurt (Österreich). Wir gratulieren herzlich!