

WIR

Das Kundenmagazin der Doppelmayr/Garaventa Gruppe Ausgabe 1/2015

 Doppelmayr®

40. Jahrgang/Nr. 195

Wir sind 3S

In der Praxis perfektioniert:
jede 3S-Bahn eine Pionierleistung

Zwölf Millionen mal autofrei

Emissionsfreies urbanes
Seilbahnnetz über den Dächern
von La Paz und El Alto

Seilbahnmontage weltweit

Die Monteure stellen modernste
Seilbahnen auf – ob in den
Tropen oder auf Dreitausendern



Wir sind 3S

Jede 3S-Bahn ein Meilenstein – weil selbst die außergewöhnlichsten Wünsche willkommen sind.



Zwölf Millionen mal autofrei

Weltweit größtes urbanes Seilbahnnetz: Eine nahezu geräuschlose, emissionsfreie, 10 km lange Verbindung verläuft über den Dächern der bolivianischen Städte La Paz und El Alto.



Seilbahntechnik-Highlights

Echte Innovationen und Pionierleistungen aus der Praxis kommen von Doppelmayr/Garaventa.



14

Ein starkes Jahr mit starken Partnern



Das Geschäftsjahr 2013/2014 war für die Doppelmayr Gruppe erneut ein sehr gutes. Gemeinsam mit 84 Kunden durften wir 117 Seilbahnen bauen. Darunter auch wieder zahlreiche Neuheiten und Rekorde. Dies schlug sich positiv in der Jahresbilanz nieder. Mit einer Umsatzsteigerung von knapp acht Prozent erreichten wir erneut einen Höchststand – ein Rekord, der aber nicht selbstverständlich ist. Alle unsere Mitarbeiter weltweit arbeiten hart und ambitioniert, um die Wünsche unserer Kunden zu verwirklichen.

Als exemplarisches Beispiel dafür darf ich Ischgl nennen: Die Pendelbahn Piz Val Gronda und die neue 3S-Bahn auf den Pardatschgrat waren große Herausforderungen und wurden zur vollsten Zufriedenheit und gemeinsam mit dem Team der Silvrettabahnen professionell bewältigt.

Es ist diese hervorragende Zusammenarbeit und das Vertrauen unserer langjährigen Kunden und Partner, das uns mit Stolz erfüllt. Weitere zahlreiche Projekte in den Skigebieten dieser Welt beweisen dies ebenso und unterstreichen die Wichtigkeit des Winters für Doppelmayr: Seilbahnen für den Wintertourismus waren, sind und werden auch in Zukunft unser wichtigster Markt mit der entsprechend hohen Aufmerksamkeit und Konzentration sein.

Aber auch die Herausforderungen im urbanen Bereich, der besonders in Südamerika von einer sehr dynamischen Entwicklung geprägt ist, nehmen wir gerne an. Das größte urbane Seilbahnnetz in La Paz/Bolivien, bestehend aus drei Seilbahnen, ist bereits fertiggestellt, neue Projekte stehen schon in den Startlöchern. Wir sehen hier sehr gutes Potenzial und sind schon gespannt auf die weitere Entwicklung.

Wir werden auch für die Zukunft unsere Leistungsfähigkeit hoch halten bzw. noch weiter verbessern. Dabei muss und wird das Qualitäts- und Sorgfaltsdenken der gesamten Gruppe weltweit das oberste Gebot sein. Messen Sie uns an unserem eigenen Anspruch – nämlich die besten Seilbahnlösungen der Welt zu bauen.

Michael Doppelmayr
Geschäftsführer



22

Wer stellt auf Dreitausendern 60-m-Stützen auf?

Die Montageabteilung Wolfurt montiert Seilbahnen auf der ganzen Welt – ein Portrait.



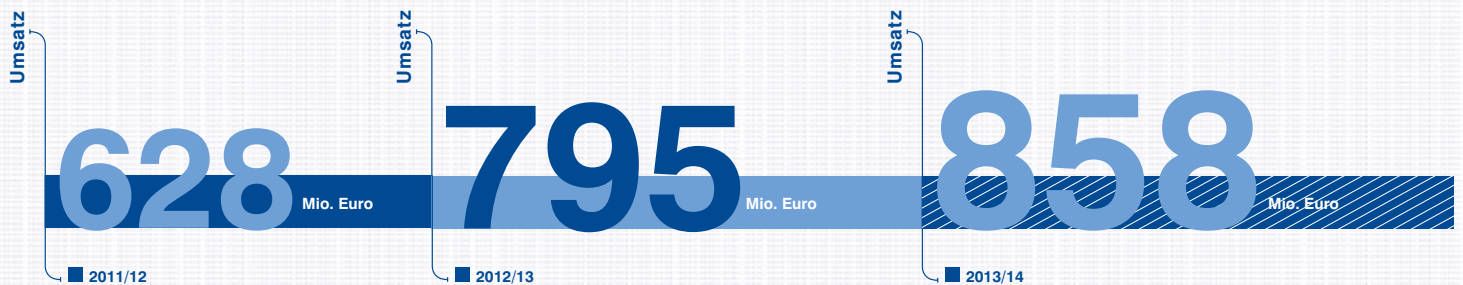
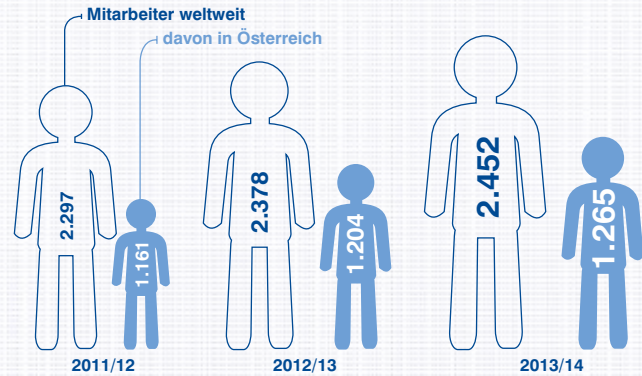
24

Neue Kurse rund um seilbahntechnische Themen

Ein versierter Umgang des Fachpersonals mit einer Anlage sichert die Verfügbarkeit und den Komfort.

Ein nicht selbstverständlicher Rekord

Im Geschäftsjahr 2013/14 konnte die Doppelmayr Gruppe die Umsatzzahlen erneut steigern. Der Jahresumsatz beläuft sich auf 858 Mio. Euro – das entspricht einer beachtlichen Steigerung von knapp acht Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die erfolgreichen Teams der Doppelmayr Gruppe haben weltweit mit 84 Kunden 117 Seilbahnen realisiert, unzählige Herausforderungen bewältigt und zudem neue Märkte erschlossen. So konnte die Gruppe erneut ihre Position im internationalen Wettbewerb festigen. Zu den aktuellen Meilensteinen der Seilbahntechnik zählen die Großprojekte in Sochi und Ischgl. 



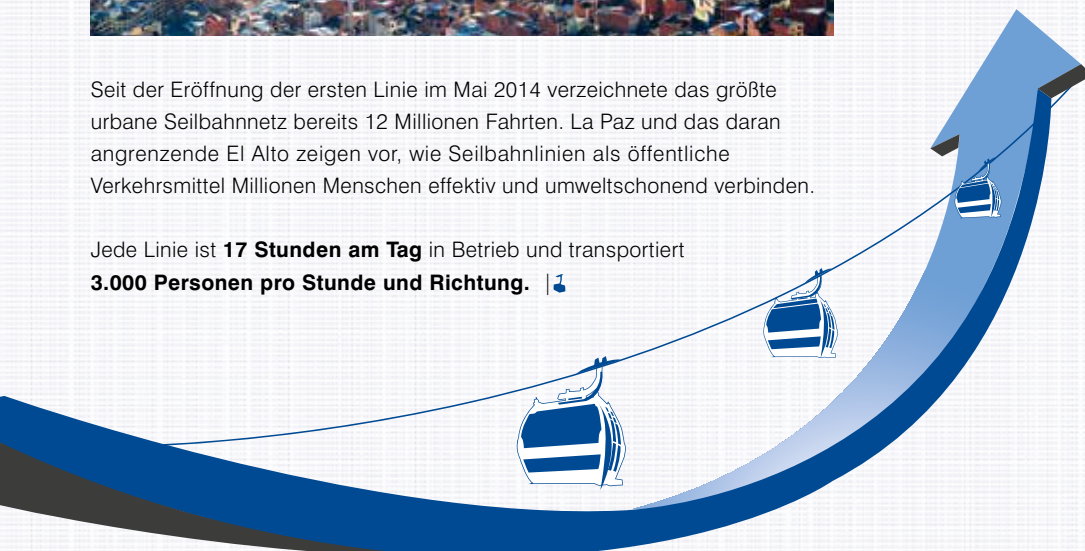
Líneas Roja, Amarilla, Verde – weltweit größtes urbanes Seilbahnnetz in Bolivien



Seit der Eröffnung der ersten Linie im Mai 2014 verzeichnete das größte urbane Seilbahnnetz bereits 12 Millionen Fahrten. La Paz und das daran angrenzende El Alto zeigen vor, wie Seilbahnlinien als öffentliche Verkehrsmittel Millionen Menschen effektiv und umweltschonend verbinden.

Jede Linie ist **17 Stunden am Tag** in Betrieb und transportiert **3.000 Personen pro Stunde und Richtung**. 

12 Mio.



Die österreichischen Seilbahnen in Zahlen

Die wirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Seilbahnen ist groß: Jährlich befördern die Bahnen österreichweit nahezu 590 Millionen Personen. Die Schneebegeisterten darunter geben für den Wintersport pro Jahr über 7 Milliarden Euro in den Bergen Österreichs aus. Für die österreichischen Seilbahnen arbeiten mehr als 83.000 Personen in Vollzeit. | 1



585 Mio. Personenbeförderungen
7,2 Mrd. Gesamtausgaben durch Wintersportler
83.100 Vollzeit-Arbeitsplätze sichern die österreichischen Seilbahnen

Quelle: Fachverband der österreichischen Seilbahnen, WKO Österreich, Stand Winter 2014.

Die auflagenstärkste Seilbahnzeitung der Welt

Das Kundenmagazin der Doppelmayr/Garaventa Gruppe erstrahlt in neuem Design und ist jetzt noch spannender. Mit einer Auflage von 11.000 Stück ist es das auflagenstärkste Seilbahnmagazin der Welt. Interessierte können die WIR weltweit – auch online – lesen. Das Magazin wird in 12 Sprachen übersetzt: beispielsweise auch ins Portugiesische, Tschechische und Russische. Die WIR gibt es seit 40 Jahren. | 1

11.000 Auflage
12 SPRACHEN
40. Jahrgang

Deutsch, Englisch, Spanisch, Italienisch, Französisch, Portugiesisch, Polnisch, Slowenisch, Slowakisch, Tschechisch, Chinesisch, Russisch

Über Ihr Feedback zur neuen Ausgabe sowie Anregungen und Ideen freuen wir uns. Schreiben Sie einfach an dm.wir@doppelmayr.com

100.000
 Aufrufe monatlich

Mehr als durchschnittlich 100.000 Seitenaufrufe pro Monat verzeichnet die neue Webseite der Doppelmayr/Garaventa Gruppe¹. Im Schnitt greifen dabei rund 22 Prozent der User über mobile Endgeräte zu.

Hohe Zugriffszahlen verzeichnet auch der firmeneigene YouTube-Channel: Durchschnittlich informieren sich mehr als 23.000 Personen pro Monat per Video über die Seilbahnspezialisten. Seit der Eröffnung des Channels im Juni 2011 haben sich insgesamt mehr als 900.000 Interessierte die Videos der Gruppe angeschaut. | 1

¹⁾ Bewertungszeitraum: Januar bis inkl. Dezember 2014

www.doppelmayr.com



Wir sind 3S

Die 3S-Bahnen von Doppelmayr/Garaventa – jede Anlage ein Meilenstein. Selbst für die außergewöhnlichsten Wünsche gibt es eine Lösung. Die Referenzen sprechen für sich.



Sehr hohe Windstabilität



Fahrgeschwindigkeit bis zu 8,5 m/s



Hohe Förderleistung bis zu 5.500 Personen pro Stunde und Richtung



Größte Seilfeldlängen:
Weltrekord liegt bei
über 3.000 m ohne Stützen



Höchste Verfügbarkeit (keine Wartezeiten)



Komfort und Sicherheit auf höchstem Niveau

Was gibt es Schöneres, als über Berge, Täler, Städte und Sehenswürdigkeiten hinwegzuschweben? Nicht viel. Deshalb baut die Doppelmayr/Garaventa Gruppe Seilbahnen. Und dass die Fahrgäste bei jedem Wetter rasch, komfortabel und sicher an ihr Ziel kommen, ist heute längst Standard. Die Seilbahnprofis setzen auf Seilbahntechnologie mit Superlativen: Sie erkannten früh, welches Potenzial in der 3-Seil-Technologie steckt und haben das System in der Praxis perfektioniert.

Jede 3S-Anlage eine Innovation für sich

Alles begann mit der glorreichen Idee von Gottfried Hofmann und Fritz Feuz von der ehemaligen Von Roll Transportsysteme AG, die Vorteile von Umlaufbahnen mit jenen einer Pendelbahn zu kombinieren. Zwischen 1991 und 1994 entwickelten und konstruierten sie die erste 3S-Bahn in Saas-Fee. 1996 übernahm Doppelmayr Von Roll und verfeinerte die 3S-Technologie sukzessive: 2002 entstand über der olympischen Abfahrtspiste in Val-d'Isère die 3S-Bahn L'Olympique. Zu diesem Zeitpunkt beförderte sie bereits 3.750 Personen pro Stunde und Richtung bei einer Geschwindigkeit von 7,5 m/s. Jedes realisierte Projekt ist einzigartig und stets von bedeutenden Innovationen begleitet – denn unterschiedliche Anforderungen und Kundenwünsche bringen auch immer neue Entwicklungen mit sich.

Die Erfolgsgeschichte setzt sich fort

2004 folgte die 3S in Kitzbühel. Schon damals überzeugte diese Doppelmayr-Bahn mit den charakteristischen 3S-Vorteilen:



Doppelmayr entwickelte die 3S-Idee von Von Roll weiter und perfektionierte das System in der Praxis. Zahlreiche Erfolgsprojekte weltweit belegen dies.

mit der hohen Windstabilität und Förderleistung, der Möglichkeit, lange Seilfelder zu überwinden und einem schlanken Energieverbrauch. Eine der wichtigsten Bahnen Nordamerikas ist die spektakuläre 3S-Bahn Peak 2 Peak: Sie verbindet über ein Tal hinweg die zwei Skigebiete Whistler und Blackcomb. Mit einem Spannfeld von 3.026 m hat sie die längste Distanz zwischen zwei Stützen von allen Luftseilbahnen und mit 436 m den höchsten Bodenabstand. Am Gaislachkogel setzte Doppelmayr mit der 3S-Bahn weitere architektonische und technische Meilensteine. Den geologischen Gegebenheiten in der Permafrostzone entsprechend, bekamen eine 200 Tonnen schwere Stütze und die Bergstation spezielle Fundamente. Eine weitere Pionierleistung: Doppelmayr konnte dort erstmals jenes revolutionäre Räumungskonzept umsetzen, das eine eigene Bergbahn überflüssig macht: Die Kabinen können im Bergefall in die Stationen gefahren werden.

Jedes Problem des Kunden wird gelöst

Keine Anlage ist wie die andere, die ganz individuellen Wünsche der Kunden sowie geologische und architektonische Herausforderungen nimmt Doppelmayr gerne an. Auf der Bundesgartenschau 2011 bestand die „Seilbahn

Koblenz“ von Doppelmayr einen besonderen Belastungstest und stellte damit auch gleich einen Weltrekord auf: Die Hightech-Bahn beförderte in nur 185 Tagen insgesamt 5,9 Mio. Personen. Zu Spitzenzeiten waren es 52.000 Personen pro Tag, davon rund 1.000 Rollstuhlfahrer. Auch hier wurde das neue Räumungskonzept umgesetzt.

Weltrekorde bei den Olympischen Spielen

Bei den Olympischen Winterspielen 2014 in Sochi fungierte die 3S-Bahn Olympic Village als Zubringer zum olympischen Dorf und zur olympischen Finish Zone. Doppelmayr machte es möglich, mit dieser Seilbahn nicht nur Personen, sondern auch Autos zu transportieren. Neben den Personenkabinen gibt es auch eigene Gehänge für den Transport von Autos – bis zu 33 Fahrzeuge pro Stunde sind beförderbar. Olympic Village ist weltweit die erste 3S-Bahn mit zwei Sektionen und Durchfahrt: Die Kabinen werden in der Mittelstation auf ein neues Seil geklemmt und fahren von dort weiter. Diese Bahn befördert bis zu 4.500 Personen pro Stunde und Richtung und ist bezüglich Personenbeförderung die leistungsstärkste Kabinenbahn der Welt. Psekhako in Sochi hält gleich zwei Weltrekorde: Mit einer Fahrgeschwindigkeit von 8,5 m/s

Ein BMW fährt Seilbahn



Für die spektakuläre Einführung des neuen BMW 2er Active Tourer im Sommer 2014 bot der Gaislachkogel in Sölden den perfekten Rahmen. Insgesamt 500 Motorjournalisten aus aller Welt nahmen an diesem Medien-event teil. Zur Überraschung aller waren die Pressevertreter aber nicht die einzigen, die sich mit der Seilbahn eine Fahrt auf 3.048 m zur Spitze des Berges gönnten: Der Active Tourer wurde auf einem speziellen 3S-Gehänge, das Doppelmayr eigens entwickelt hat, ebenso auf den Berg und wieder hinunter gebracht – ein atemberaubender Anblick.

ist sie die schnellste kuppelbare Seilbahn der Welt. Sie ist 5.386 m lang und damit aktuell die längste Dreiseilbahn der Welt. Mehr als zehn realisierte, erfolgreich laufende Projekte sowie drei 3S-Anlagen in Entstehung bezeugen, wie schnell die attraktive Seilbahnlösung von sich reden gemacht hat. Aber selbst das bisher Erreichte ist für Doppelmayr noch kein Grund, sich auszuruhen.

Auch Ischgl hat stets große Ideen und Mut, Neues zu wagen und vertraut dabei auf Doppel-

mayr/Garaventa. In enger Zusammenarbeit entstanden in den vergangenen zwei Jahren zwei Anlagen, die die Gäste und die Seilbahnbranche international aufhorchen lassen: 2013 wurde die erste Pendelbahn der Welt mit Sitzheizung, die Piz Val Gronda, eröffnet, und seit dieser Wintersaison fährt auch die zukunftsweisende 3S-Bahn Pardatschgrat.

3S-Pardatschgrat –

Seilbahn mit Leuchtturmcharakter

Damit die zunehmende Zahl an Ischgl-Gäs-

ten das atemberaubende Bergpanorama auch weiterhin entspannt und sicher genießen kann, hat die Silvrettaseilbahn AG sich 2012 für den Bau einer Dreiseilumlaufbahn auf den Pardatschgrat entschieden. Die 3S-Bahn von Doppelmayr überwindet insgesamt 1.251 Höhenmeter – ein Weltrekord bei 3S-Bahnen. Die alte kuppelbare 4er-Gondelbahn konnte die Funktion als wesentliche Zubringeranlage in das Skigebiet Ischgl/Idalp nicht mehr ausreichend erfüllen. Daher wurde die untere Teilstrecke der bestehenden Bahn abgetragen und eine

Die weltweiten 3S-Meilensteine der Doppelmayr/Garaventa Gruppe



28-TGD 3S-Pardatschgrat Ischgl (AUT) 2014

Vertikale Höhe	1.251 m 
Schräge Länge	3.424 m
Fahrgeschwindigkeit	7,5 m/s
Förderleistung	2.800 P/h



30-TGD Psekhako Krasnaya Polyana, Sochi (RUS) 2013

Vertikale Höhe	1.096 m
Schräge Länge	5.386 m 
Fahrgeschwindigkeit	8,5 m/s 
Förderleistung	3.000 P/h



30-TGD Olympic Village/Rosa Khutor Krasnaya Polyana, Sochi (RUS) 2013

	Sektion 1	Sektion 2
Vertikale Höhe	496 m	194 m
Schräge Länge	1.736 m	1.460 m
Fahrgeschwindigkeit	4,5 m/s	4,5 m/s
Förderleistung	4.500 P/h 	33 Autos/h



30-TGD Gaislachkogel 2 Sölden (AUT) 2010

Vertikale Höhe	864 m
Schräge Länge	1.848 m
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Förderleistung	2.600 P/h



35-TGD Seilbahn Koblenz Koblenz (DEU) 2010

Vertikale Höhe	107 m
Schräge Länge	802 m
Fahrgeschwindigkeit	4,5 m/s
Förderleistung	3.800 P/h



28-TGD Peak 2 Peak Whistler (CAN) 2008

Vertikale Höhe	35 m
Schräge Länge	4.407 m
Fahrgeschwindigkeit	7,5 m/s
Förderleistung	2.050 P/h



30-TGD 3S Bahn Kitzbühel (AUT) 2004

Vertikale Höhe	140 m
Schräge Länge	3.650 m
Fahrgeschwindigkeit	7,0 m/s
Förderleistung	2.100 P/h



30-TGD L'Olympique Val-d'Isère (FRA) 2002

Vertikale Höhe	853 m
Schräge Länge	2.148 m
Fahrgeschwindigkeit	8 m/s
Förderleistung	3.750 P/h



Weltneuheit: Die Kabinen der 3S-Pardatschgrat können ihre Energie permanent aus einem eigenen Laufwerkdyamo beziehen – zum Beispiel für die Sitzheizung.

Weitere technische Details
finden Sie auf Seite 12/13
(Innovation/Technik)

windstabile Dreiseilumlaufbahn vom östlichen Ortskern direkt, ohne Zwischenstation, auf den Pardatschgrat errichtet.

Höchster Komfort und höchste Verfügbarkeit bei jedem Wetter

Da die Anlage sehr exponiert liegt, mussten die Verantwortlichen den Bahnbetrieb früher windbedingt an 10 bis 20 Tagen pro Saison einstellen. Das ist jetzt Vergangenheit. Die Pardatschgratbahn ist besonders windstabil und macht die Verbindung für die Passagiere hochverfügbar. Das heißt, auch an föhnigen Tagen, bei Wind und Wetter, kommen die Gäste voll auf ihre Kosten und verlässlich ans Ziel. In Bezug auf Ausführung und Technik ist die 3S-Pardatschgratbahn ein Projekt mit sehr hohem Prestigewert: In Ischgl übertreffen Luxus und Hightech der neuen 3S-Bahn alles bisher Dagewesene – und das, nachdem in Sochi bereits alle Erwartungen übertroffen wurden.

Weltneuheit: energieautonome Kabinen

Ein besonderes Highlight der 3S-Pardatschgrat ist das einzigartige Energieversorgungssystem der Kabinen: Sie können ihre Energie, zum Beispiel für die Sitzheizung, permanent aus einem eigenen Laufwerkdyamo beziehen. „Die Anforderungen der Silvrettaseilbahn AG in Bezug auf die Seilbahn und das Design waren extrem

hoch. Wir konnten das in der vorgegebenen Zeit nur deshalb umsetzen, weil bei Doppelmayr die Mechanik und Elektrotechnik aus einer Hand kommen. Das Ergebnis ist wirklich imposant“, ist Peter Luger, 3S-Systemverantwortlicher bei Doppelmayr, stolz. In Ischgl wurde auch erstmals das neue Kabinenmodell Taris eingesetzt. Die Kabinen sind in einem speziell kreierten rot-schwarz-weißen Design, den Farben von Ischgl, gehalten. Selbst das Gehänge hat eine eigens designte Verkleidung erhalten.

Bauliche Herausforderungen bravourös gemeistert

Beim Bau der 3S-Bahn gab es große Herausforderungen, die die Fachleute von Doppelmayr jedoch mit langjähriger Erfahrung, intensiver Beratung und speziellen konstruktiven Lösungen gemeistert haben: Zum einen gestaltete sich die Planung der Talstation schwierig, da der Platz begrenzt war. So wurde der vollautomatische Kabinenbahnhof kurzerhand im Keller der Station angesiedelt. Die Kabinen gelangen mit Hilfe eines Vertikalförderers in die Station. Zum anderen steht die Bergstation der Pardatschgratbahn auf Permafrostboden, der sich, je nach Temperatur, verändert. Um die Bewegungen im Boden ausgleichen zu können, wurde die auf über 2.600 m gelegene Bergstation so erbaut, dass sie mit Hydraulikstempeln bei Bedarf angehoben werden kann.

Bewährte Langzeitpartnerschaft

Doppelmayr/Garaventa ist in Ischgl bereits seit über 50 Jahren exklusiver Seilbahnpartner. „Seit 1965 haben wir gemeinsam mit der Silvrettaseilbahn AG schon 44 Bahnen erfolgreich umsetzen dürfen und viele komplexe Herausforderungen bewältigt. Das schafft nicht nur Vertrauen in der Partnerschaft, sondern, wie man sieht, auch eine der beeindruckendsten Anlagen der Welt“, fasst Egon Böhler, Projektverantwortlicher bei Doppelmayr abschließend zusammen. | 

Weitere Weltneuheit in Ischgl



150-ATW Piz Val Gronda

Erste Pendelbahn mit Sitzheizung
Eröffnung: 2013 (Rekordbauzeit < 1 Jahr)

50 Jahre erfolgreiche Zusammenarbeit mit Doppelmayr

WIR sprach mit Hannes Parth, Vorstand der Silvrettaseilbahn AG

WIR. Ischgl arbeitet nun schon seit rund 50 Jahren erfolgreich mit der Doppelmayr/Garaventa Gruppe zusammen. Was braucht es dafür, dass so eine langjährige Partnerschaft funktioniert?

Parth: So wie im privaten Bereich sollte auch im wirtschaftlichen Zusammenleben eine Partnerschaft von gegenseitigem Vertrauen und Verständnis getragen sein. Es ist wichtig, auf die jeweiligen Wünsche und Bedürfnisse einzugehen. Und wenn Konflikte oder Krisen auftreten, müssen beide Seiten an einer tragbaren Lösung arbeiten, damit die zukünftige gemeinsame Arbeit nicht von der Vergangenheit getrübt wird. Dazu ist auch immer wieder ein gewisses Maß an Großzügigkeit notwendig. Dies haben wir wahrscheinlich in der Vergangenheit alles ganz gut unter einen Hut gebracht.

WIR. Die letzten gemeinsamen Großprojekte waren die beiden Anlagen, die Piz Val Gronda Pendelbahn und die 3S-Bahn auf den Pardatschgrat. Was waren die planerischen und technischen Herausforderungen betreffend Doppelmayr/Garaventa?

Parth: Für die Pendelbahn Piz Val Gronda haben wir 28 Jahre gekämpft, da wir der Ansicht waren, dass dieses bereits in den Anfangsphasen der Skigebietsentwicklung vorgesehene Gelände für uns von großer Bedeutung sein wird. In diesen Jahren wurden immer wieder Projekte für die unterschiedlichsten Bahnsysteme erarbeitet und teilweise auch bereits Aufträge erteilt. Letztlich waren Gründe des Naturschutzes dafür ausschlaggebend, dass es eine Pendelbahn geworden ist. Diese stellte mit den offenen Stationen und lediglich zwei Stützen eine planerische Herausforderung an den Anbieter dar. Auch während des Baus, da keine Erschließung der Strecke und der Bergstation möglich war, ergaben sich große Herausforderungen für die Herstellerfirma und die am Bau beschäftigten Arbeiter.

Die Einseilumlaufbahn Pardatschgrat war ein Produkt der Ende der 80er-Jahre verordneten

Nachdenkpause, mit dem Verbot, zusätzliche Kapazitäten vom Tal auf den Berg zu schaffen. Deswegen konnte damals die gewünschte 6-MGD nicht verwirklicht werden. Die 4er ESU hat jetzt aber 20 Jahre gute Dienste geleistet. Sie war mit ihren kleinen Kabinen, trotz der Exponiertheit der Strecke, recht windsicher. Wir



haben allerdings festgestellt, dass die Windtage im Skigebiet zugenommen haben, so dass wir uns letztlich für eine 3S-Bahn ohne Mittelstation entschieden haben. Die begrenzten Platzverhältnisse der Talstation mit steiler Ausfahrt, die Strecke und insbesondere auch die schwierigen geologischen Verhältnisse auf dem Pardatschgrat – Permafrost und grob-blöckige Verschiebungen – stellten besondere Anforderungen an Planung und Technik.

WIR. Welche Rolle spielen die beiden neuen Anlagen für das Skigebiet Ischgl?

Parth: Die Piz Val Grondabahn erschließt neben der Abfahrt von der Berg- zur Talstation ein weitläufiges und sehr attraktives Freeride-

Gelände, das der wachsenden Gruppe der Skifahrer, die außerhalb der Pisten unterwegs sein wollen, noch viel Freude bereiten wird. Die neue 3S-Bahn auf den Pardatschgrat wiederum macht es möglich, dass nunmehr die zweite Sektion der ehemaligen Pardatschgratbahn, die ja bestehen bleibt, für Wiederholungsfahrten genutzt werden

kann. Damit sind die überaus attraktiven Abfahrten vom Pardatschgrat zur Mittelstation auch in den Vormittagsstunden befahrbar, was bisher aufgrund der vollbesetzten Anlage mit Gästen, die vom Tal auf den Berg wollten, nicht möglich war. Bei beiden Bahnen wurde besonderer Wert auf eine attraktive Architektur der Stationen gelegt. Darüber hinaus wurden die seilbahntechnischen Anlagen, insbesondere die Kabinen, vom Büro Storz exklusiv designt, wofür wir sehr viel Input gegeben haben und dafür auch viel Verständnis des Herstellers gefunden haben. Die Kabinen mit Gehänge stellen neue Markenzeichen in unserem Skigebiet dar, was auch zunehmend von den Gästen sehr positiv registriert wird.

WIR. Welche Trends erwarten Sie diesbezüglich in den kommenden Jahren und worauf legen Ihre Gäste besonderen Wert?

Parth: Wir sind überzeugt, dass Skilaufen oder Snowboarden auch in Zukunft für viele Menschen sehr attraktiv sein wird und glauben, dass wir neue Märkte dafür begeistern werden können. Allerdings wird es notwendig sein, neben dem Skilauf auch attraktive alternative Angebote zu erstellen, da speziell bei Schlechtwetter die Gäste immer schwieriger auf die Piste zu bringen sind. So haben wir in der Vergangenheit unsere Restaurantbetriebe modernisiert und auf Bedienung umgestellt. In Zukunft werden aber trotzdem weitere zusätzliche Unterhaltungsangebote notwendig werden. | 1



3S-Bahnen und andere „echte“ Innovationen

Doppelmayr/Garaventa setzt Meilensteine in der Seilbahntechnik. Wie das geht? Ganz einfach: Was der Kunde braucht, wird entwickelt und umgesetzt – die besten Innovationen kommen bekanntlich aus der Praxis.

Dreiseilumlaufbahnen (3S) vereinen die Vorteile von Gondel- und Pendelbahnen in einer einzigartigen innovativen Lösung. Sie sind besonders leistungsstark und erreichen eine Gesamtförderleistung von bis zu 4.500 Personen pro Stunde und Richtung.

Ein 3-Seil-System besteht einerseits aus zwei fest verankerten und vollverschlossenen Tragseilen, die der Kabine als Fahrbahn dienen, andererseits aus einem umlaufenden Zugseil, auf das die achttrolligen Laufwerke geklemmt werden. Der Antrieb muss daher nur die Zugleistung erbringen, auch die Tragseilreibung und die Umlenkräfte auf den Stützen sind niedriger. Deshalb können die Antriebseinheiten einer 3S auch kompakter als bei anderen Bahnen ausfallen.

Was macht die 3S-Bahnen vom Technologieführer so begehrt?

Bezüglich Förderleistung und Bewältigung von Höhenmetern sind die 3S-Bahnen von Doppelmayr/Garaventa weltweit tonangebend. Die Hightech-Seilbahnen überzeugen aber auch durch die Tatsache, dass sie die längsten Seilfelder stützenfrei überwinden können, enorm windstabil sind und wenig Energie verbrauchen. Argumente, die immer mehr Betreiber überzeugen: Das kuppelbare Umlaufsystem bietet selbst bei extremen Bedingungen ein komfortables Fahrerlebnis.

Kabinengaragierung und Warentransport mit einem Vertikalförderer

Mit dem Vertikalförderer für die Garagierung der Kabinen einen Stock tiefer sorgte Doppelmayr bereits in Sochi für Aufsehen – eine effiziente

Methode, um platzsparend Höhe zu überwinden. Für Ischgl hat Doppelmayr in Kooperation mit LTW Intralogistics den Hightech-Aufzug noch für eine weitere Funktion fit gemacht: Auf einer dritten Ebene können Waren direkt angeliefert werden.

Blickfang: neue Kabine Taris

Das neue und modular aufgebaute Kabinenmodell Taris hat CWA eigens für 3S-, Pendelbahnen und Funitel entwickelt. Das Modell fällt speziell durch das innovative Design auf und ist für bis zu 45 Personen (alle stehend), bzw. für 28 Sitzplätze – wie z. B. in Ischgl, ausgelegt. Besonders komfortabel gestaltet sich bei der Taris der Einstieg: Die automatischen Schiebetüren lassen sich auf 1,50 m öffnen – weiter als bei herkömmlichen Modellen, was das rasche und sichere Zusteigen erleichtert. Dadurch kön-

Die Kabinen gelangen arbeitssparend, also ohne Zutun des Fachpersonals, komfortabel per Knopfdruck von der Station über einen Vertikalförderer in den darunterliegenden vollautomatischen Bahnhof. Highlight: Zur Wartung der Kabinen muss die Hauptbahn nicht in Betrieb gesetzt werden – sie werden automatisch auf die Wartungsplattform gebracht.



nen jeweils zwei Personen gleichzeitig nebeneinander einsteigen, wodurch sich die Beladezeit halbiert. Auch innen überzeugt das neue Kabinenmodell: Die großzügige Ausführung des Innenraums macht jede Fahrt zum angenehmen Erlebnis. In Ischgl beeindruckt das Interieur der Pardatschgratbahn durch die indirekte Beleuchtung sowie WLAN und Einsprecheinrichtung.

Mehrfach bewährter Fahrzeugtransport

Dass Doppelmayr nicht nur bei der Seilbahn-Beförderung von Personen, sondern auch von Fahrzeugen die meiste Erfahrung hat, beweisen inzwischen mehrere bewährte Autotransportanlagen: Die erste war 2002 die Funitel für VW in Bratislava: Sie bringt die Fahrzeuge von der Montagehalle zum Testgelände. Es folgte der Autotransporter für Sochi. Das Internationale Olympische Komitee (IOC) fordert, dass die Austragungsorte auf zwei verschiedenen Wegen erreichbar sein müssen. Und da der Bau einer zusätzlichen Straße zeitlich und wirtschaftlich nicht mit einem 3S-Autotransport mithalten konnte, erhielt Doppelmayr den Auftrag für diese Seilbahn: Die 3S-Bahn Olympic Village



(Rosa Khutor) kann wahlweise nur Personen transportieren oder aber auch gleichzeitig Fahrzeuge. Im Automodus befördert die Hochleistungsseilbahn 33 Autos und zusätzlich

1.000 Personen pro Stunde. Das Besondere: Die Fahrzeuge können in allen Stationen zu- und abfahren.

Weltneuheit Laufrollengenerator

Durch den weltweit einzigartigen Laufrollengenerator von Doppelmayr bleibt es in den 3S-Kabinen bis zur Bergstation hinauf stets angenehm warm. Drei der acht Laufrollen pro Laufwerk erzeugen in Bewegung Energie.

Räumungskonzept:

alle Kabinen stets einholbar

Das innovative Räumungskonzept hat Doppelmayr/Garaventa erstmals 2010 am Gaislachkogel bzw. bei der Bundesgartenschau in Koblenz umgesetzt, auch in Ischgl kommt es jetzt zur Anwendung: Es sorgt dafür, dass die Passagiere die Kabinen während eines Störfalls nicht verlassen müssen. Sämtliche funktionsrelevanten Anlagenteile sind deswegen doppelt und unabhängig voneinander ausgeführt. Die Kabinen können im Bergungsfall stets sicher in die nächste Station gefahren werden – das Bergen bzw. Abseilen der Fahrgäste erübrigt sich gänzlich.

Jedes Seilbahnprojekt ist einzigartig. Unzählige spezielle Gegebenheiten müssen stets individuell berücksichtigt werden. Die Wünsche der Kunden sind dabei oft ausschlaggebend.

Gemeinsam mit ihnen, kombiniert mit dem langjährigen Erfahrungsschatz der gesamten Doppelmayr Gruppe entstehen Innovationen, die allen Doppelmayr-Kunden tatsächlich nützen – „echte“ Innovationen. | 

Autotransport von Doppelmayr



Auch bei der Beförderung von Fahrzeugen per Seilbahn hat Doppelmayr die meiste Erfahrung: Die erste Autotransportanlage wurde 2002 für VW in Bratislava umgesetzt.

Funitel VW Werk Bratislava

Fahrgeschwindigkeit **2,80 m/s**

Förderleistung **67 PKW/h**

30-TGD Olympic Village Sochi

Fahrgeschwindigkeit **4,5 m/s**

Förderleistung **33 PKW/h und 1.000 P/h oder 4.500 P/h**

Ladefähigkeit **2.400 kg (Größe: VW-Bus T5)**

An aerial photograph of a sprawling urban landscape, likely in Bolivia, showing a dense collection of multi-story buildings and houses built on a hillside. A cable car system with yellow gondolas is visible, with several gondolas suspended from cables. The gondolas are yellow with black windows and are moving along the cables. The background shows a vast expanse of the city, with buildings packed closely together. The foreground shows a road with some cars and a small structure. The overall scene is a mix of urban development and natural terrain.

Zwölf Millionen mal autofrei

Weltweit größtes urbanes Seilbahnnetz macht Bolivien zum Vorreiter

Das neue Seilbahnnetz führt zu weniger Lärm und Emissionen. Jede der drei Seilbahnlinien kann pro Stunde und Richtung 3.000 Personen rasch und bequem befördern – zur Freude der Stadtbewohner.



La Paz und das daran angrenzende El Alto zeigen vor, wie öffentliche Verkehrsmittel Millionen Menschen effektiv und umweltschonend verbinden.

Das weltweit größte urbane Seilbahnnetz befindet sich seit Kurzem in Bolivien: La Paz ist mit einer Höhe von 3.200 m bis 4.100 m der höchstgelegene Regierungssitz der Erde. Auf einer Hochebene westlich von La Paz liegt die noch größere Stadt El Alto. Beide Städte zusammen haben knapp zwei Millionen Einwohner. Seit 2014 verbindet das Seilbahnnetz – auf kürzestem Weg über alle Hindernisse hinweg – die

„Eine Fahrt mit der Línea Roja über die Stadt dauert knappe elf Minuten – mit dem Auto zurückgelegt kann das auch bis zu einer Stunde und mehr dauern.“

Javier Tellería, CEO Doppelmayr Bolivien

beiden zusammengewachsenen bolivianischen Großstädte. Eine nahezu geräuschlose und emissionsfreie urbane Verbindung mit einer Gesamtlänge von rund 10 km verläuft über den Dächern der Stadt. Die drei Seilbahnen, die Líneas Roja, Amarilla und Verde, hat die Doppelmayr/Garaventa Gruppe im Auftrag der staatlichen Betriebsfirma Mi Teleférico als eines der größten Projekte der Firmengeschichte realisiert. Sie fahren insgesamt elf Stationen an. Die Regierung

musste dringend handeln, um die innerstädtische Infrastruktur nachhaltig zu verbessern. Das ganze Gebiet rund um La Paz war massiv staugeplagt. Dabei wurden mehrere Möglichkeiten durchgespielt. Das Problem mit einem urbanen Seilbahnnetz zu lösen, war nicht nur das Effizienteste, sondern auch das Wirtschaftlichste“, begründet Javier Tellería, der CEO von Doppelmayr Bolivien.

Die einzelnen Seilbahnlinien messen bis zu vier Kilometer und entlasten mit einer Stundenkapazität von je 3.000 Personen pro Stunde pro Richtung das Straßennetz und den Pendlerverkehr deutlich. Aber nicht nur Staugeplagte und Pendler können aufatmen, auch dem Tourismus ist damit gedient: Denn bei der Fahrt von El Alto hinunter nach La Paz eröffnet sich einer der spektakulärsten Ausblicke Boliviens. Der Höhenunterschied zwischen dem Stadtrand am oberen Ende des Talkessels und den weiter talabwärts gelegenen südlichen Stadtteilen beträgt rund 1.000 m.

Línea Roja: dreieinhalb Millionen Fahrten – schon nach drei Monaten

Dieses Seilbahnnetz für den urbanen Transport ist in Bolivien eine Besonderheit und wird von der Bevölkerung bestens angenommen. Wohl auch aus diesem Grund hatte die Eröffnung der ersten rund 2,3 km langen „roten Linie“,

der Línea Roja, Ende Mai Volksfestcharakter. Mit einem Tagesdurchschnitt von 36.000 Personen bzw. 3,51 Millionen Fahrten bereits nach drei Monaten beweist die Seilbahn, dass sie als modernes Verkehrsmittel nicht nur für die Bevölkerung ein Magnet ist. Der bolivianische Präsident Evo Morales drückte seinen Stolz in der Eröffnungsrede aus: „La Paz-El Alto ist zu einer Modellstadt geworden.“

Auch César Cocarico, Gouverneur von La Paz, lobte das Seilbahnprojekt: „Die Seilbahn verbindet Städte, Leben, Familien. Sie ist zur Identität von La Paz und El Alto geworden.“ Der Tagesrekord liegt bei 62.422 transportierten Personen.

Línea Amarilla: über rund 700 Höhenmeter hinauf auf 4.000 Meter

Die zweite Linie des weltweit größten urbanen Seilbahnnetzes schließt an den Erfolg der Línea Roja an. Die „gelbe Linie“, die Línea Amarilla, wurde am 15. September 2014 von Präsident Morales feierlich eröffnet. Die kuppelbare Gondelbahn ist knapp 3,74 km lang und verbindet El Alto mit dem südlichen Zentrum von La Paz. Während der Fahrt mit der Línea Amarilla überwinden die Fahrgäste 665 Höhenmeter. Die Seilbahnlinie mit ihren gelben Kabinen für je zehn Fahrgäste ist die längste der drei Verbindungen. Die Strecke reicht von der Estación Libertador bis zum Parque Mirador auf rund 4.075 Meter über dem Meer.

>>



Ein schöner Nebeneffekt: Es eröffnen sich beste Aussichten auf die Stadt.

Línea Verde: das letzte Bindeglied der urbanen Kette

Mit der festlichen Eröffnung der Línea Verde am 4. Dezember 2014 durch den bolivianischen Präsidenten ist das größte urbane Seilbahnnetz der Welt komplett. Die Bergstation der „grünen



Linie“ schließt direkt an die Talstation der Línea Amarilla an. Sie ist das dritte Verbindungsstück im Seilbahnnetz von La Paz-El Alto. Mit einer Streckenlänge von 3,7 km ist die Línea Verde die zweitlängste Linie des Seilbahnnetzes. Sie liegt zur Gänze im Stadtgebiet von La Paz, hat insgesamt vier Stationen und erschließt die Südzone der Stadt, die Zona Sur. In 165 Kabinen mit Platz für jeweils 10 Fahrgäste transportiert sie 3.000 Personen pro Stunde und Richtung.

Die drei Linien zählen gemeinsam – nach nur knapp einem halben Jahr – schon mehr als zwölf Millionen Fahrten. Sie sind 17 Stunden pro Tag in Betrieb. 

Was sagt der Auftraggeber zum Projekt?

„Doppelmayr ist Weltmarktführer im Seilbahnbau, eine Firma, die die Realität unseres Landes verstanden hat. Sie hat sich ein ‚bolivianisches Hemd‘ angezogen, zusammen mit uns gearbeitet – sogar wesentlich mehr als sie versprochen hatte – und dieses Projekt in Rekordzeit ausgeführt. Künftig wird von ‚La Paz und El Alto vor der Seilbahn‘ und ‚La Paz und El Alto nach der Seilbahn‘ gesprochen.“ | César Dockweiler, Direktor der staatlichen Betriebsfirma Mi Teleférico

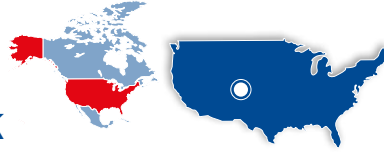
La Paz, Bolivien: Das größte Seilbahnnetz im Überblick

Auftraggeber	Empresa estatal de Transporte por cable „Mi Teleférico“		
Auftragnehmer	Doppelmayr/Garaventa Gruppe		
Strecke	La Paz - El Alto	Seilbahnnetz	3 kuppelbare Gondelbahnen
Gondeln insgesamt	443	Förderleistung	je Linie und Richtung 3.000 P/h
Betriebsstunden/Tag	17 h	Anzahl Stationen	11
Betriebszeiten	5:30 bis 22:30 Uhr	Fahrtgeschwindigkeit	max. 5 m/s (18 km/h)
Gondelkapazität	10 Personen	Streckenlänge gesamt	rund 10 km



			
	10-MGD Línea Roja	10-MGD Línea Amarilla	10-MGD Línea Verde
Eröffnung	30.5.2014	15.9.2014	04.12.2014
Strecke	16 de Julio - Central	Parque Mirador - Libertador	Libertador - Irpavi
Streckenlänge	2.349 m	3.737 m	3.706 m
Fahrzeit	10,77 min	16,84 min	16,63 min
Höhenunterschied	400 m	665 m	128 m
Anzahl Stationen	3 (zwei Antriebe)	4 (zwei Antriebe)	4 (zwei Antriebe)
Gondeln	109	169	165

Neue Kombibahn für Alpine Ski WM 2015 in Beaver Creek



Der Centennial Express erhöht die Transportkapazität im Vergleich zur alten Bahn um 35 Prozent und befördert pro Stunde 3.400 Personen.

Das Beaver Creek Resort – US-amerikanisches Luxus-Skigebiet im Vail Valley in Colorado und Austragungsort der Alpinen Skiweltmeisterschaft im Februar 2015 – hat den bisherigen 4er-Sessellift Centennial Express durch eine kuppelbare Hochgeschwindigkeitskombibahn ersetzt. „Beaver Creek star-

tet mit dem neuen Centennial Express vom „Schilift-Weltmeister“ Doppelmayr in die Wintersaison“, berichtet Rudolf Thaler, österreichischer Wirtschaftsdelegierter in Los Angeles. Doppelmayr präsentiert hier eine Weltneuheit: Der Centennial Express – eine einzigartige Kombination aus 10er-Gondel- und 6er-Sesselbahn – ist die längste Kombibahn, die die Seilbahnspezialisten weltweit jemals gebaut haben.

Ein Förderband bringt die Fahrgäste komfortabel zu den Sesseln, für die Gondeln gibt es

einen eigenen Einstiegsbereich. Diese Bahn ist auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet: Anfänger – speziell Kinder und Skischüler – bevorzugen die geschlossenen Gondeln, während schnelle Skifahrer meist lieber die Sesselbahn benützen, da sie ihre Skier nicht abschnallen müssen. | 1

6/10-CGD Centennial Express

Auftraggeber	Beaver Creek Resort
Lage	Vail Valley (Colorado/USA)
Anlagentyp	Kombibahn für Sommer-/Winterbetrieb
Länge	2.368 m
Förderleistung	3.400 P/h
Eröffnung	26.11.2014



Weitere spannende Informationen und Videos vom Centennial Express gibt es hier:

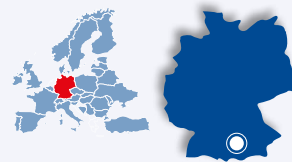
www.beavercreek.com



Modernisierung Waldkopfbahn

Die neue 6er-Sesselbahn und das umfangreiche Servicezentrum bringen mehr Komfort und größere Förderkapazitäten.

Im bayerischen Skigebiet Sudelfeld errichtete Doppelmayr eine neue 6er-Sesselbahn. Die Waldkopfbahn mit Kindersicherung, Bubble und komfortabler Sitzheizung ersetzt ab der Wintersaison 2014/15 drei Schlepplifte. Neben einer größeren Förderkapazität und deutlich kürzeren Wartezeiten, erleichtert die Waldkopfbahn vor allem Kindern und Ski-Anfängern den Einstieg ins Skigebiet. Doppelmayr lieferte die Seilbahntechnik inklusive E-Technik und war darüber hinaus auch für die Logistik, Organisation und Koordination bei der Errichtung des Talstationsgebäudes mitverantwortlich.



Das multifunktionelle Servicezentrum im Talstationsgebäude bietet nicht nur der Bahn Platz, sondern auch den Pistenfahrzeugen, dem Skiverleih, einem Skishop und dem Skischulbüro. Ein neu angelegter Naturspeichersee sichert zukünftig die Wasserreserven für die Beschneiungsanlagen des Skigebiets Sudelfeld. | 1

6-CLD-B Waldkopfbahn

Förderleistung	2.800 P/h
Schräge Länge	673 m
Vertikale Höhe	226 m
Sessel	42





In 8 statt 40 Min. hinauf zur längsten Talabfahrt Vorarlbergs



Silvretta Montafon, eines der größten Ski-gebiete Österreichs, ist seit Ende November 2014 um eine Attraktion reicher: Die neue Panorama Bahn, eine kuppelbare Gondelbahn, ist in Betrieb.

In ihren modernen und komfortablen 8er-Gondeln erreichen Wintersportler den Kreuzjochsattel ab sofort in nur mehr acht statt bisher 40 Minuten. Oben angekommen, wartet eine atemberaubende 360-Grad-Aussicht auf das Montafon, rund 200 Berggipfel und eine Abfahrt der Sonderklasse: Die Hochjoch-Totale ist mit rund 12 km und 1.700 m Höhenunterschied die längste Talabfahrt Vorarlbergs. „Die Panorama Bahn bringt neben einer kürzeren Fahrzeit auch einiges an Komfort mit sich. Sie transportiert unsere Gäste mit insgesamt 65 Gondeln auf 2.400 m Seehöhe, anstatt wie bisher, mit zwei Sesselbahnen“, erklärt Peter Marko, Vorstand der Silvretta Montafon Bergbahnen AG. 



8-MGD Panorama Bahn

Lage	Schruns, Vorarlberg
Anlagentyp	Kuppelbare Gondelbahn
Auftraggeber	Silvretta Montafon Bergbahn AG
Umsetzung	Juni - November 2014
Fahrzeit	8 min
Streckenlänge	2.297 m
Vertikale Höhe	631 m
Fahrgeschwindigkeit	6 m/s
Förderleistung	2.345 P/h

Wussten Sie, dass ...

... die Panorama Bahn auch in puncto Nachhaltigkeit überzeugt? Nach ihrem zweijährigen Einsatz als „Floriadebahn“ bei der niederländischen Gartenschau in Venlo wurde sie 2012 abgebaut und dank des modularen Aufbaus 2014 im Montafon wieder eröffnet.

... in allen 65 Gondeln der Panorama Bahn ein Internetzugang über WLAN möglich ist? Die verantwortlichen Projektpartner sind Input®, Erlebnisentwickler für Tourismusregionen, sowie Loop21.

... alle Gondeln mit Sitzheizung und Einsprecheinrichtung ausgerüstet sind?

... Ende Januar 2015 die Europäischen Jugendspiele (EYOF) im Montafon und in Liechtenstein stattfanden? Doppelmayr legt großen Wert auf die Förderung der sportlichen Jugend und ist deshalb Top-Partner des ÖOC.

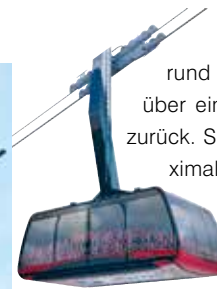
Neue Pendelbahn verdoppelt Förderleistung



Mit dem Neubau der Luftseilbahn Davos-Ischalp im schweizerischen Ski- und Wandergebiet Davos-Jakobshorn verdoppelt sich die Förderleistung der Anlage.

Die neue Pendelbahn in Davos ersetzt eine 27 Jahre alte Pendelbahn und ist der Hauptzubringer in das Skigebiet Davos-Jakobshorn. Sie wird im Winter wie im Sommer genutzt. Die in der Wintersaison 2014 eröffnete Bahn von

Garaventa bietet mit ihren zwei geräumigen Kabinen komfortabel Platz für je 100 Personen – anstatt für bisher 50 Personen. Ersetzt wurde nicht nur die Zubringerbahn, sondern auch die bestehende Tal- und Bergstation. Hier ist die moderne Stationsarchitektur eine Besonderheit: Die neue Talstation wurde vor der bestehenden Station errichtet, weshalb eine spezielle Stationsabstützung erforderlich war. Ein weiteres Highlight: Die neue Pendelbahn legt die Distanz von



rund einem Kilometer nur mehr über eine statt bisher zwei Stützen zurück. Sie überwindet, bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von zehn Metern pro Sekunde, eine Höhe von rund 425 m. Wintersportler kommen bereits ab Dezember 2014 in den Genuss der Luftseilbahn Davos-Ischalp. | 1

100-ATW Luftseilbahn Davos-Ischalp

Auftraggeber	Davos Klosters Bergbahnen AG
Lage	Davos, Graubünden (CH)
Anlagentyp	Pendelbahn für Sommer-/ Winterbetrieb
Länge	949 m
Förderleistung	1.220 P/h
Eröffnung	04.12.2014

Hausberg wieder mit Seilbahn erschlossen



Das Wander- und Skiparadies Mythenregion ist endlich wieder mit einer Seilbahn ab Schyz erreichbar.

Mit der Realisierung der neuen Rotenfluebahn 2014 hat der Hauptort Schyz des gleichnamigen Kantons seinen Hausberg Rotenflue und das Bergmassiv Mythen wieder mit einer Seilbahn erschlossen. Die moderne 8er-Gondelbahn ins Ski- und Wandergebiet Mythenregion ist im Sommer wie im Winter in Betrieb. Sie ist direkt an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

Die alte Verbindung wurde bereits vor gut zehn Jahren aus Bewilligungsgründen stillgelegt, sie bestand aus zwei Pendelbahnen. Zur Umsetzung der neuen Bahn gehörte auch die Suche nach der bestmöglichen Linienführung. Garaventa konnte, dem geologischen Umfeld entsprechend, eine spezielle Lösung für die Stützen liefern: Um Rutschungen ausgleichen zu können, sind 11 von 16 Stützen sowie die Zwischenstation verschiebbar ausgeführt. Garaventa begleitete das Projekt intensiv und lieferte den kompletten elektromechanischen Teil. | 1



8-MGD Rotenfluebahn

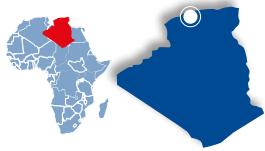
Auftraggeber	Rotenfluebahn Mythenregion AG
Lage	Schyz (CH)
Anlagentyp	Kuppelbare Gondelbahn für Sommer-/ Winterbetrieb
Streckenlänge	2.830 m
Vertikale Höhe	958 m
Förderleistung	800 P/h

„Diese Seilbahn ist bis ins Detail durchdacht und deshalb etwas Besonderes: Es ist die erste Garaventa-Umlaufbahn, die auf dem Perron anhält, um komfortabel einsteigen zu können. Damit bekommt das Wort familienfreundlich im Seilbahn-Business eine neue Bedeutung.“

Nathalie Henseler
Projektleitung und
Geschäftsführerin
der Rotenfluebahn
Mythenregion AG



Pionierleistung in Algerien



Algiers neue urbane Seilbahn wurde erfolgreich auf geologisch schwierigem Untergrund errichtet.

Seilbahnen als urbanes Transportmittel haben in Algerien Tradition. Oued Koriche ist, nach Constantine, Tlemcen und Skikda, die jüngste der vier gleichzeitig vergebenen Anlagen, die die Garaventa AG in Algerien umgesetzt hat. Auch, dass die Seilbahnexperten mit einem umfangreichen Ersatzteillager vor Ort verfügbar sind, ist nicht nur für die Entreprise du Métro d'Alger (EMA) ein großer Vorteil. Algier weist mit ca. 4 Millionen Menschen eine hohe Bebauungsdichte auf und ist an teilweise sehr steile Hänge gebaut. Die neue Seilbahnverbindung überbrückt diese Hänge und verbindet

die unteren Quartiere der Stadt mit den mittleren und den oberen. Sie sorgt dafür, dass der Straßenverkehr in der Stadt nicht noch mehr zunimmt. Die Auftraggeber haben mit Garaventa eine gute Wahl getroffen. Die Realisierung war durch die Beschaffenheit des Untergrunds schwieriger als angenommen, wurde aber bestens gemeistert: Die Seilbahnexperten mussten die Bauelemente in rund 30 m Tiefe mit insgesamt 200 Betonpfählen verankern. Die EMA konnte die Anlage 2014 eröffnen. | 



15-MGD Oued Koriche

Auftraggeber	Entreprise du Métro d'Alger – EMA
Lage	Algier, Algerien
Anlagentyp	Kuppelbare Gondelbahn
Max. Förderleistung	3.000 P/h
Kabinen	72, für je 15 Personen
Seillänge	insgesamt 5.924 m
Umsetzung	2009-2014
Streckenlänge	2.908 m
Vertikale Höhe	307 m
Eröffnung	15.9.2014

	Constantine	Tlemcen	Skikda	Oued Koriche
Eröffnung	05. Juni 2008	22. April 2009	09. September 2009	15. September 2014
Förderleistung	7.000 P/h	4.000 P/h	977 P/h	3.000 P/h
Beförderungen	insgesamt bereits mehr als 26 Millionen Beförderungen			

Über 30 Jahre Vertrauen



Bereits 21 Anlagen durfte die Doppelmayr/Garaventa Gruppe in Baqueira-Beret, Spaniens größtem Skigebiet realisieren. Jesús Serra heißt nun der neue Publikumsmagnet. Die moderne 4er-Sesselbahn ist nicht nur attraktiv, sondern bietet auch eine rasche Verbindung ins Skigebiet.

Bereits seit 1982 verlassen sich die Betreiber von Baqueira-Beret ausschließlich auf Doppelmayr – 21 Bahnen sind das Ergebnis der erfolgreichen Zusammenarbeit. Im November 2014 – im Jahr des 50. Jubiläums des Winter-

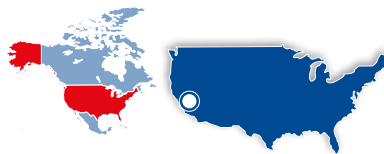
sportgebiets – eröffnete eine weitere Anlage, die 4er-Sesselbahn Jesús Serra, die die 3er-Sesselbahn Vista Beret ersetzt. Um den Auftraggeber bei der Auswertung der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten unterstützen zu können, analysierten die Seilbahnfachleute die Anforderungen des Kunden zwei Monate lang im Detail. Die Tatsache, dass der Kunde mit der Doppelmayr-Tochterfirma Transportes por Cable einen Ansprechpartner in Spanien hat, erleichtert die Zusammenarbeit damals wie heute beträchtlich. | 



4-CLD Jesús Serra

Auftraggeber	Baqueira-Beret, S.A.
Lage	Provinz Lleida, Spanien
Anlagentyp	Kuppelbare Sesselbahn
Streckenlänge	1.965 m
Förderleistung	2.400 P/h
Eröffnung	25.11.2014

Neue Mobilität für die San Francisco Bay Area



Der neue Cable Liner verbindet den Oakland International Airport mit dem öffentlichen Verkehrsnetz „BART“ – in nur 8,5 Minuten.

Am 22. November 2014 war es soweit: Das bis dahin größte Projekt in der Firmengeschichte der Doppelmayr Cable Car GmbH & Co KG (DCC) startete den offiziellen Passagierbetrieb. Vorausgegangen waren Monate intensiver Tests, inklusive einer 30-tägigen Probe-Phase unter realen Betriebsbedingungen. Das Ergebnis ist eine Verfügbarkeit von > 98,0 % während 20 Betriebsstunden täglich.

Erste Bestrebungen der Verantwortlichen in der Region, den Oakland International Airport wie San Francisco an das öffentliche Nahverkehrssystem (BART) anzuschließen, reichen bis in das Jahr 1970 zurück. 2009 gelang es DCC, mit einem wirtschaftlich und technisch überzeugenden Konzept, den Auftrag zu gewinnen. Anlagentechnisch realisiert DCC erstmals ein

sogenanntes Pinched Loop System. Das DCC Pinched Loop System besteht aus einer Doppelfahrbahn entlang der Strecke, sowie Einzelfahrbahnen in den Endstationen, wobei schaltbare Weichen das Wechseln auf den jeweiligen Streckenabschnitt ermöglichen. Vier Seilschleifen, alle angetrieben aus der Mittelstation (Doolittle), bewegen die vier Züge synchronisiert im Kreis. Das Umklemmen, die Übergabe der Züge von einer Seilschleife auf die nächste, erfolgt bei stehendem Seil, wobei zu jedem Zeitpunkt immer genau ein Zug einem Seil zugeordnet ist.

Technisch kamen neue Teilsysteme, wie Weichen und Umklemmen, zum Einsatz. Die vier klimatisierten Züge – bestehend aus drei Fahrzeugen – sind durchgängig begehrbar und mit einem Passagier-Informationssystem ausgestattet. Gelagert ist der Zug auf sogenannten Jakobs-Drehgestellen. Für die Absicherungen (Funktion und Dauerhaltbarkeit) dieser neuen

Technologien haben die frühzeitigen Teststandaktivitäten in Wolfurt (Start 2010) einen wesentlichen Beitrag zum Projekterfolg geleistet. Das überzeugende DCC-Betriebs- und Wartungskonzept veranlasste den Kunden BART, den 20-Jahresvertrag für die Betriebsführung der Anlage ebenfalls an DCC zu vergeben. 📌

CLP Oakland Airport Connector

Auftraggeber	San Francisco Bay Area Rapid Transit (BART)
Eröffnung	22. November 2014
Streckenlänge	5.100 m (Doppelfahrbahn)
Fahrgeschwindigkeit	14 m/s
Fahrzeit	8,5 min (Endstation zu Endstation)
Förderleistung	1.490 P/h



Am Gletscher wie in der Wüste

Jede Herausforderung ist ein Gewinn an Erfahrung – ein Einblick in die Abteilungsbereiche Elektro- und Mechanische Montage

Wer montiert eigentlich die Seilbahnen auf der ganzen Welt? Die Abteilung Montage bei Doppelmayr Wolfurt besteht aus zwei Bereichen: der Elektromontage (E-Montage) und der Mechanischen Montage (M-Montage).

Städte ohne geplante Infrastruktur, schneebedeckte Berggipfel und abgelegene Regionen – sie alle können heute mit Hilfe moderner Seilbahnen erreicht, verbunden bzw. entlastet werden. Die Planung und Errichtung solcher Anlagen erfordert viel Wissen, Erfahrung und Fingerspitzengefühl. Die Projekte werden tendenziell immer größer, vielseitiger und sind in immer noch exponierteren und schwerer erreichbaren Gegenden in immer noch weniger Zeit aufzustellen. Dennoch ist sicher: Die Montage solcher Anlagen ist herausfordernd und vor allem abwechslungsreich. In der Montageabteilung von Doppelmayr arbeiten Seilbahnprofis aus Leidenschaft: Die vielen erfolgreich realisierten Projekte auf der ganzen

Welt haben einen Erfahrungsschatz entstehen lassen, von dem die Kunden täglich profitieren. Die Doppelmayr-Montage macht die Planung, das Um und Auf bei der erfolgreichen Realisierung einer Anlage. Dabei koordinieren die Doppelmayr-Monteure die Bauplätze und führen sie auf der Baustelle. Auch der intensive Kundenkontakt gehört für sie zum Alltag. Und natürlich sind die Monteure von Doppelmayr

„Wir stellen 60-m-Stützen auf dem Gletscher auf, übernachten auf 3.500 m im Zelt, ziehen Seile über dicht bewohnte Städte, montieren Bahnen auf Bergen ohne Straßen, laufen bei Schneetreiben und tropischen Bedingungen auch mal zwei Stunden zur Baustelle. Egal was kommt, die Qualität passt. Weil wir den Erfolg wollen, zusammenhalten und intern familiäre Beziehungen pflegen.“

Mathias Zudrell, Montageleiter M-Montage

alle schwindelfrei, denn nur so können sie ihre Arbeit auf bis zu 100 m hohen Stützen erledigen –

aber dafür erhalten sie ein Höhentaining und spezielle Schulungen – schließlich geht es hier um Sicherheit.

Qualität zuerst, egal wie hoch die Anforderungen sind

Die Mechanische Montage (M-Montage) montiert weltweit sämtliche Doppelmayr-Seilbahnsysteme – vom Schleplift über kuppelbare Seilbahnanlagen bis zu Spezialbahnen wie Funitel, Funitel und 3S-Bahnen. Die Abteilung beschäftigt 50 Monteure, auch mit Freelancern und Montagefirmen bestehen weltweit Kooperationen. Die Montage koordinieren insgesamt fünf Einsatzleiter. „Unsere Monteure sind die, die vor Ort aus den einzelnen Seilbahnkomponenten eine fertige Seilbahn entstehen lassen. Dafür planen sie intern jeden Schritt des Prozesses

Mit ihrem riesigen Erfahrungsschatz und absoluter Schwindelfreiheit erledigen die Doppelmayr-Monteure hochwertige Arbeit auf bis zu 100 m hohen Stützen.



bis ins Detail – oft für Monate im Voraus. So können wir sicherstellen, dass die Anlage termingerecht in der von Doppelmayr erwarteten Qualität fertig ist.“

Organisation, Planung und Teamwork

Die E-Montage ist für den elektrotechnischen Teil, die Installationsarbeiten und die Inbetriebnahme zuständig. Bis zu 30 Mitarbeiter sind hier täglich im Auftrag der Kunden auf der ganzen Welt im Einsatz. Die Belegschaft hat unterschiedliche berufliche Hintergründe: Elektroinstallateure, Absolventen höherer Technischer Schulen und auch Lehrlinge zum Anlagenelektriker oder E-Monteure gehören dazu.

„Das Schöne an der Arbeit in unserer Abteilung ist, dass die Monteure sehr selbstständig und umfassend, aber dennoch im Team arbeiten können. Sie prüfen die Anlagen, beheben Störungen bei Bedarf selbst und begleiten eine Anlage, gemeinsam mit einem Techniker, von der Planung bis zur Eröffnung und darüber hinaus“, umreißt Heinz Wilhelmstätter, Leiter der E-Montage, die Tätigkeiten in seinem Bereich

und ergänzt: „Ein E-Monteur muss sich Helfer und Material organisieren und dabei die Peripherie im Auge behalten – er muss wissen, wann der Strom angeht und wann welche Abschnitte dafür fertig sein müssen.“ Für die E-Monteure

„Unsere Arbeit ist sehr abwechslungsreich und spannend, wir kommen auf der ganzen Welt herum. Trotz der Reisen spielt der soziale Aspekt bei uns aber eine wichtige Rolle.“

Heinz Wilhelmstätter, Leiter der E-Montage

von Doppelmayr sind, neben der Planungskompetenz, auch Kreativität und ein gewisses Improvisationstalent wichtige und oft erfolgsentscheidende Eigenschaften: „Weil wir nicht immer alle Umstände beeinflussen können, läuft auch nicht immer alles nach Plan. In manchen Ländern sind zum Beispiel Informationen, die wir für die Realisierung brauchen, oft nicht so leicht bzw. so strukturiert zu bekommen, wie bei uns. Das ist manchmal schon eine Herausforderung“, fasst Heinz Wilhelmstätter zusammen. | 1

Video



Spannende Bilder von der Arbeit der Montageabteilung Wolfurt gibt es hier zu sehen:

www.ischgl.de/active/skigebiet/baublog-fakten



Jetzt Hydraulik Know-how aufbauen

Wer sich rechtzeitig um die Hydraulik kümmert, setzt auf Verfügbarkeit, Sicherheit und Komfort.

Um die Sicherheit, Verfügbarkeit und den Komfort von Anlagen zu sichern, bietet der Doppelmayr-Kundendienst auch 2015 wieder zahlreiche Schulungen für Anfänger und Fortgeschrittene an – darunter eine Reihe von Hydraulikkursen. Denn ein versierter Umgang der Seilbahnbediensten mit den Systemen der Anlage ist hier entscheidend.

Neben den Hydraulikservices, die die Spezialisten des Kundendienstes weltweit durchführen, bietet Doppelmayr auch zahlreiche Kurse am Standort Wolfurt an. Denn bestens ausgebildete Mitarbeiter erhöhen mit ihrem Know-how nicht nur die Sicherheit, Verfügbarkeit und den Komfort, sie tragen auch zur Senkung der Betriebskosten einer Seilbahn bei. Im Jahr 2014 absolvierten über 300 Teilnehmer Kurse

des Doppelmayr-Kundendienstes. Auch 2015 bilden Ingenieure und Techniker verschiedener Fachgebiete Bedienungs- und Wartungspersonal aller Seilbahntypen aus. Der erste Hydraulikkurs im Schulungskalender startet im Frühjahr am Standort Wolfurt.

In-house-Kompetenzen

In kompakten, praxisnahen Trainings mit bestens ausgebildeten Fachreferenten lernen Anfänger und Fortgeschrittene alles rund um seilbahnbezogene Themen und werden so zu In-house-Spezialisten im Betrieb. Die Inhalte sind dabei genauso vielseitig wie die erlernten Fähigkeiten und das Wissen der Teilnehmer. Die Seilbahnmitarbeiter belegen die angebotenen Schulungen je nach persönlichem Wissensstand und Vorbildung. In den Grundlagenkursen liegt der Fokus unter anderem auf

Tipp



Damit eine Anlage verfügbar und sicher bleibt, müssen die Hydraulik und Mechanik in einwandfreiem Zustand sein. Der Doppelmayr-Kundendienst bietet eine spezielle Service-Erinnerung für den Hydraulikservice an. Wer rechtzeitig beauftragt, kann sich den Wunschtermin für den Service sichern. Es empfiehlt sich ein Serviceintervall von drei Jahren.



Bestens geschultes Bedienungs- und Wartungspersonal kann mit seinem Know-how einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der Betriebskosten einer Seilbahn beitragen.

den physikalischen Grundlagen und auf den Gebieten der Hydrodynamik, der Übertragung von Kräften, auf Strömungen oder den Regeln des Durchflussgesetzes.

Know-how mit Mehrwert

Wer spezielle Kurse belegt, erfährt Wichtiges über Antriebe, Seilscheiben, Seilspanneinrichtungen, Betriebs- und Sicherheitsbremsen,



Gelenkwellen, Getriebe und vieles mehr. Darüber hinaus eignen sich die Teilnehmer Wissen rund um hydraulische Schaltpläne und Aggregate (z. B. Fehlersuche an Übungsaggregaten, Beurteilung der Ölqualität) an.

Hydraulikservice schont Ressourcen

Wem die entsprechend versierten personel-

len Ressourcen oder die Zeit fehlt, um einen Hydraulikservice an der eigenen Anlage durchzuführen, für den übernimmt das der Doppelmayr-Kundendienst gerne. 2013 haben die Hydraulikexperten rund 250 Einsätze weltweit absolviert. Um dieses Pensum erfüllen zu können, hat Doppelmayr vorgesorgt: Mit der Einrichtung von zusätzlichen Ersatzteillagern in verschiedenen Ländern und mit der Vergrößerung des Hydraulikteams ist der Doppelmayr-Kundendienst noch näher beim Kunden – dieser profitiert von kurzen Transportzeiten, die Zeit für die Verzollung fällt weg. Durch das weltweit festverknüpfte Kundendienstnetz haben sich die Reaktionszeiten weiter verkürzt. Wenn es darum geht, die Sicherheit und Verfügbarkeit einer Seilbahn zu steigern, ist dies ausschlaggebend.

Kundenservice: Synergien nutzen

Wie ein Servicetermin im konkreten Fall abläuft, klärt der Kundendienst mit jedem Kunden persönlich und individuell. Wer geschickt plant, kann eine Reihe von Vorteilen nutzen: So können zum Beispiel im Zuge eines Service' behördlich vorgegebene Prüfungen durchgeführt oder Unterlagen für entsprechende Zertifikate vorbereitet werden. Die Kundendienstmitarbeiter informieren bei ihrem Besuch gerne über den Bedarf von Ersatzteilen. Die Kunden nutzen auch die Möglichkeit für die Weiterbildung ihrer Mitarbeiter und buchen den Servicetermin so, dass ihr Team den Doppelmayr-Hydraulikexperten über die Schulter blicken und dabei Neues lernen kann. | 

Hydraulikkurse im Überblick

Doppelmayr bietet für das Bedienungs- und Wartungspersonal aller Seilbahntypen Hydraulikkurse an – sowohl für die Grundlagenvermittlung als auch zur Vertiefung hydraulikbezogener Inhalte. Im Frühjahr 2015 starten die ersten Hydraulikkurse. **Informieren Sie sich rechtzeitig.**

Auszug aus dem Schulungsprogramm:

- Grundlagen zur Hydraulik
- Antriebe und Hydraulik für Fortgeschrittene
- Schmierfette, Hydrauliköle, Getriebe
- u.v.m.



Nähere Informationen zu diesen und noch vielen weiteren Kursen des Doppelmayr-Schulungsprogramms sowie den aktuellen Schulungskalender finden Sie online unter: service.doppelmayr.com

Ausbildung von Fachkräften



24 Lehrlinge haben im Herbst 2014 eine Ausbildung in den verschiedenen Elektro- und Metallberufen bei Doppelmayr begonnen. Sie absolvieren ihre Lehrzeit am Standort Wolfurt. Die Fachkräfteausbildung im Hause Doppelmayr hat

eine lange Tradition: Seit 1892 bildet der Weltkonzern eigene Fachkräfte im Rahmen eines dualen Ausbildungssystems aus und ermöglicht vielen jungen Menschen einen optimalen Einstieg in den Bereich der Seilbahntechnik. | 



„Qualität fängt bei der Ausbildung an.“

Georg Dür, Leiter
Lehrlingsausbildung



Doppelmayr Lehrwerkstatt

Seit Herbst 2014 **24 neue Lehrlinge**

Gesamt **89 Lehrlinge**

Berufe **Elektrotechniker,
Maschinenbautechniker,
Stahlbautechniker,
Zerspanungstechniker**

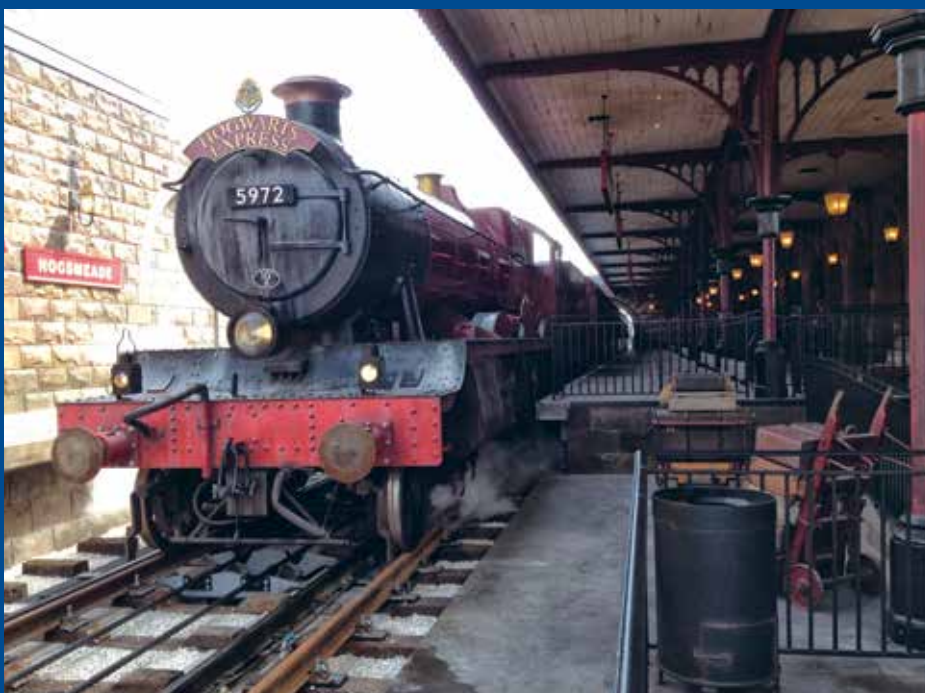
Highlights **Firmeninterne Lehrlingsausbildung seit 1892**

Eigene Lehrwerkstatt seit 1979

**„Ausgezeichneter Lehrbetrieb“
seit 1997**

www.lehre-bei-doppelmayr.at

2 Platzierungen in den Top 10: „The Best Family Rides in America“



Der Theme Park Insider, ein von Verbrauchern verfasster Online-Führer durch die populärsten Freizeitparks der Welt, zeichnete Mitte letzten Jahres die beliebtesten familienfreundlichen Vergnügungs- und Themenparks in den USA aus: Mit dem Bayside Skyride in der SeaWorld San Diego (Platz 9) und Harry Potter's Hogwarts Express in den Universal Studios in Florida (Platz 1) erhalten gleich zwei Seilbahnen der Doppelmayr/Garaventa Gruppe mit CWA-Kabinen eine Auszeichnung. | 

Platzierungen

Platz 1: Harry Potter's Hogwarts Express, Universal Orlando Resort, Orlando/Florida

Platz 9: Bayside Skyride in der SeaWorld, San Diego/Kalifornien

www.themeparkinsider.com/flume/201408/4172/

Save the Date



Die Doppelmayr/Garaventa Gruppe ist im April 2015 wieder mit spannenden Highlights auf der Interalp in Innsbruck vertreten. Nützen Sie die Gelegenheit, kommen Sie auf der führenden internationalen Fachmesse für alpine Technologien zu uns auf ein Gespräch an den Stand. Wir nehmen uns gerne für Sie Zeit und zeigen Ihnen echte Innovationen aus der Welt der Seilbahnen. | 1



INTERALPIN 2015
Messe Innsbruck (AUT)
15.–17. April 2015



Zum Gedenken an Andrea Doppelmayr

Andrea Doppelmayr erlag am 19. Oktober 2014 erst 51-jährig einer schweren Krankheit. Andrea war seit 1979 im familieneigenen Unternehmen für die Betreuung und Schulung der Kunden zuständig. Sie repräsentierte Doppelmayr immer wieder auf der ganzen Welt: auf Messen, bei Kundenbesuchen und bei der Eröffnung von Bahnen. Sie zeichnete sich – besonders auch im Umgang mit anderen Kulturkreisen – durch ihre große Menschlichkeit und Herzlichkeit aus. Andrea, danke für die Zeit mit dir. | 1



OPEV-Präsident Walter Wagner (1. v. l.), und Gerlind Weber, die Enkelin des österreichischen Turbinenentwicklers Viktor Kaplan (4. v. l.), überreichen das Ehrenzeichen für hervorragende Verdienste auf dem Gebiet des Erfindungswesens an die Doppelmayr-Vertreter Christoph Hinteregger und Gernot Fischer.

Auszeichnung für innovative Ideen

Der Österreichische Innovatoren-, Patentinhaber- und Erfinderverband (OPEV) zeichnete Mitte Oktober 2014 Doppelmayr mit der Kaplan-Medaille aus. Die begehrte Medaille, deren Namensgeber Prof. Dr. Viktor Kaplan, Erfinder der gleichnamigen Turbine, ist, wurde Doppelmayr in der Kategorie „Erfindungen und Innovationen“ verliehen. Die Auszeichnung zielt darauf ab, innovative Köpfe im rohstoffarmen Land Österreich zu motivieren, herausragende Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln. | 1

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Doppelmayr Seilbahnen GmbH, Postfach 20, Rickenbacherstraße 8-10, 6922 Wolfurt, Österreich, dm@doppelmayr.com, www.doppelmayr.com; Text und Redaktion: Doppelmayr Seilbahnen GmbH in Zusammenarbeit mit ikp Vorarlberg GmbH, www.ikp.at; Grafik und Gestaltung: Doppelmayr Seilbahnen GmbH in Zusammenarbeit mit KONZETT BRENNDÖRFER, www.agenturkb.com; Fotos: Doppelmayr; Druck: Thurnher, Rankweil; Blattlinie nach § 25 Mediengesetz: Aktuelle Information für Kunden, Partner und Mitarbeiter der Doppelmayr/Garaventa Gruppe; Erscheinungsweise: Das Medium erscheint dreimal jährlich und wird kostenlos an Kunden und Partner der Doppelmayr Gruppe abgegeben. Nachdruck nur mit Quellenangabe und ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung gestattet; Stand: Dezember 2014, Satz und Druckfehler vorbehalten, es gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB).

www.doppelmayr.com

Die Welt der Seilbahnen

Flexibilität, Einsatzbereitschaft und Erfahrung ermöglichen es Doppelmayr/Garaventa, stets den neuen Herausforderungen in traditionellen und neuen Märkten gewachsen zu sein. Der technische Fortschritt ist für alle Mitarbeiter von Doppelmayr/Garaventa eine große Chance, Höchstleistungen zu erbringen. Deshalb wird jede neue Seilbahnanlage in enger Zusammenarbeit mit dem Kunden sorgfältig ihrer Aufgabe und behutsam dem Gelände angepasst. Sicherheit und Komfort stehen dabei an oberster Stelle.

Ein dichtes Netz an globalen Service- und Wartungsstellen garantiert eine stets prompte und zuverlässige Betreuung. Vorausschauen, Trends erkennen, Innovationen schaffen – auf diese Stärken können sich Doppelmayr/Garaventa Kunden verlassen. Für Sie bauen wir die besten Seilbahnen der Welt.

www.doppelmayr.com



➤ ... zu Höchstleistung.

➤ Von Herausforderung ...