

WIR

Das Kundenmagazin der Doppelmayr/Garaventa Gruppe Ausgabe 2/2016

 Doppelmayr®


GARAVENTA

41. Jahrgang/Nr. 199

Willkommen in der First Class

Doppelmayr stellt die nächste
Seilbahngeneration vor

Kirchenkarbahn neu: schneller und bequemer

In Hochgurgl fährt die erste
Seilbahn der neuen D-Line

Startschuss für Olympia 2018

Die Downhill Gondola startet
pünktlich für die ersten Testrennen

6



Willkommen in der First Class

Die neue Seilbahngeneration heißt D-Line – sie ist leistungsstark, zukunftsweisend und beeindruckt mit innovativem Design.



Kirchenkarbahn neu: schneller und bequemer

In Hochgurgl befindet sich die erste Anlage der neuesten Seilbahngeneration D-Line, ihre Talstation ist eine eigene Erlebniswelt.



Längste Pendelbahn der Welt

Am Pico Espejo in Venezuela eröffnete Doppelmayr/Garaventa ein weiteres Leuchtturmprojekt: Von der 12,5 km langen Pendelbahn profitieren Tourismus und Bevölkerung.



Bewegliche Kombibahn in der Aletsch Arena

Die neue Seilbahn Riederalp–Blausee–Moosfluh passt sich Meter für Meter der Masseverschiebung des Aletschgletschers an und garantiert damit eine optimale Pisteninfrastruktur – auch noch in 25 Jahren.



Nährboden für den Skinachwuchs

Kleine Skigebiete in unmittelbarer Nähe von Ortschaften und Ballungsräumen sind gerade für den Skinachwuchs – und damit auch für den Tourismus – von großer Bedeutung.

Ein Jahr der Neuheiten



Fortschritt ist Mut, Know-how und Pioniergeist. 2015 hat eindrücklich gezeigt, dass dies nicht nur uns sondern vor allem unsere Kunden auszeichnet.

Bereits eine kleine Idee kann Großes bewirken – sei sie noch so außergewöhnlich. Die längste Pendelbahn der Welt, eine Kombibahn mit einer beweglichen zweiten Sektion, eine Gondelbahn für Olympia: das sind nur ein paar Beispiele für die 103 realisierten Seilbahnen der Doppelmayr/Garaventa Gruppe im letzten Jahr. Jede einzelne Anlage, die wir bauen durften, beweist unseren Anspruch an Qualität, die Weitsicht unserer Kunden und die Leistungsfähigkeit zu der wir gemeinsam fähig sind.

Stolz durften wir zum Start der Wintersaison die neueste Entwicklung unseres Hauses vorstellen: Die D-Line setzt neue Maßstäbe in Sachen Technologie, Komfort und Design und ist ein Meilenstein in der Branche. Wir haben sämtliche Seilbahn-Bauteile weiterentwickelt und für den Komfort von Fahrgast und Betriebspersonal optimiert. Die D-Line ist die nächste Seilbahngeneration – die First Class – und eröffnet ganz neue Möglichkeiten.

Wir werden weiterhin mit all unseren Produkten und Services die Messlatte hochhalten, dass die Fahrgäste einer Doppelmayr/Garaventa-Anlage auch in Zukunft beste Seilbahnqualität erleben. Angefangen beim Schlepplift, der den Skinachwuchs auf die Piste bringt und Seilbahnen in den Skigebieten weltweit, die den besten Komfort versprechen, über urbane Gondelbahnen, die den Menschen das Leben erleichtern bis hin zur Seilbahn für den Sommertourismus, die selbst zur Attraktion wird und vielem mehr.

Die Leidenschaft und Begeisterung mit der wir Seilbahnen bauen teilen wir mit unseren Kunden, die mit Ideenreichtum und Offenheit für Neues Seilbahngeschichte schreiben. Dafür sagen wir herzlich danke.

Michael Doppelmayr
Vorstandsvorsitzender




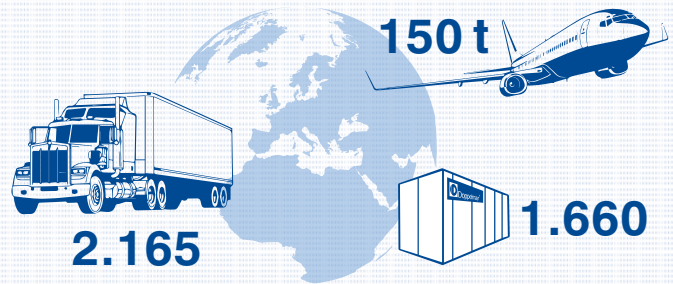
Neue Rekordmarke erreicht!

Am 12. Februar 2016 wurde der 40 Millionste Passagier im größten urbanen Seilbahnnetz der Welt in La Paz, Bolivien, registriert!

Das war 2015: 103 Anlagen für 85 Kunden

Im Jahr 2015 durfte die Doppelmayr/Garaventa Gruppe insgesamt 103 Anlagen für 85 Kunden aus aller Welt bauen. Die kuppelbaren Einseilumlaufbahnen waren auch dieses Jahr die Spitzenreiter, allen voran die kuppelbaren Sesselbahnen mit 34 realisierten Anlagen. Darüber hinaus wurden zwei spektakuläre 3S-Bahnen, eine Funifor und ein Cable Liner fertiggestellt. Neun Pendelbahnen, drei Standseilbahnen und zwei Monoracks finden sich neben 13 Schleppliften und neun fixen Sesselliften ebenfalls unter den neuen Anlagen.

Rund 1.660 Container und knapp 2.165 LKW, beladen mit Doppelmayr-Bauteilen, verließen die Wolfurter Werke in Richtung der verschiedenen Baustellen und Niederlassungen. Seilbahn-Know-how mit einem Gesamtgewicht von rund 150 Tonnen erreichten via Luftfracht Destinationen auf der ganzen Welt – darunter Bolivien, China, Georgien, Nordamerika, Schweden, Vietnam und Venezuela. | 




DOPPELMAYR/GARAVENTA-ANLAGEN 2015

Standseilbahnen:	3	Kuppelbare Gondelbahnen:	24
Pendelbahnen:	9	Fixe Sessellifte:	9
Funifor:	1	Schlepplifte:	13
3S-Bahnen:	2	Cable Liner:	1
Kombibahnen:	5	Monorack:	2
Kuppelbare Sesselbahnen:	34		

5. World Snow Day ein voller Erfolg

Bereits zum fünften Mal fand 2016 der von der FIS initiierte World Snow Day statt. Das weltweit stattfindende Event ist Teil des FIS „Bring Children to the Snow“ Programms, dessen Ziel es ist, Familien und Kinder für den Schneesport zu begeistern. Dabei haben sich die Veranstalter und Partner mit 620.000 Teilnehmern heuer erneut selbst übertroffen.

Von Kanada bis Südafrika

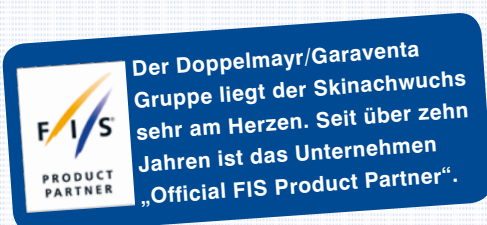
Unter den teilnehmenden Nationen finden sich nicht nur bekannte Wintersport El Dorados wie Österreich, Kanada und die USA, sondern beispielsweise auch Südafrika und Peru – hier machten die Schneesport-Fans ganz einfach Sanddünen zu ihren Pisten. | 

620
Tausend
Teilnehmer



625
Events auf der
ganzen Welt

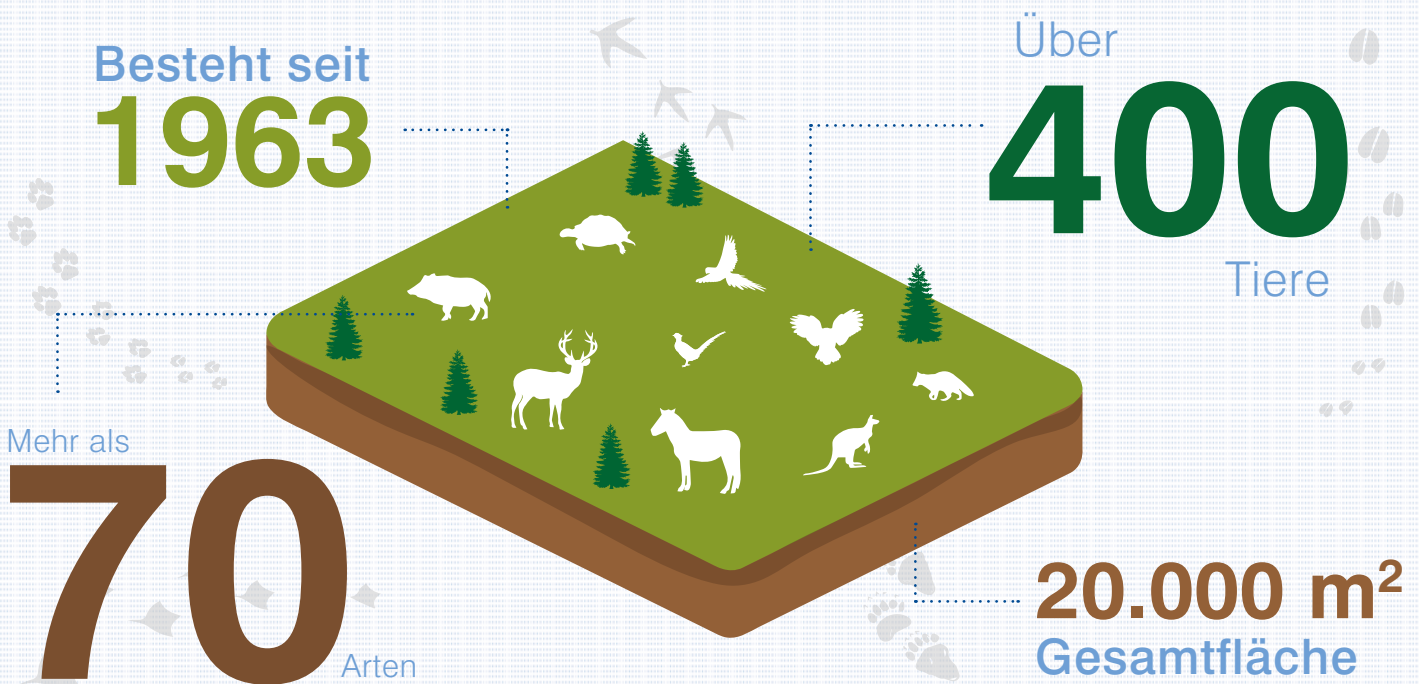
42
Teilnehmerländer



Vorarlbergs größter privat geführter Tierpark

Der Doppelmayr-Zoo in Wolfurt ist Vorarlbergs größter privat geführter Tierpark. Auf 20.000 Quadratmetern leben über 400 Tiere 70 unterschiedlicher Arten, darunter Zebras, Stachelschweine, Riesenschildkröten, Waschbären, Zwergesel und Kängurus. Neben heimischen Vögeln wie Schneeenten und Fasanen sind auch exotische Papageien wie Kakadus oder seltene Entenarten hier zuhause.

Der Zoo, der bereits seit 1963 besteht, ist eine Attraktion für viele Familien, besonders im Frühling: Dann gibt es nämlich zahlreiche Jungtiere zu bestaunen. Die weitläufigen Freiluftgehege hinter dem Doppelmayr-Firmengelände lassen sich bei einem gemütlichen Rundgang durch den Park erkunden. Die Alpakas, Damhirsche, Steppenzebras und Nandus dort werden nicht nur von Kindern bewundert. | [↓](#)

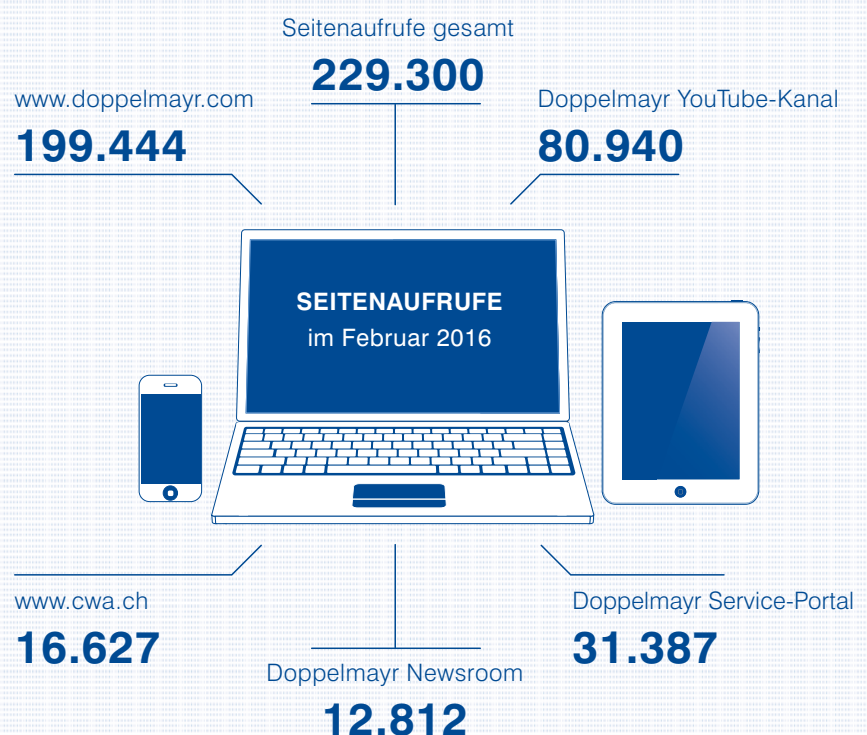


Rekordzahlen für die Doppelmayr Webseiten

Der Internetauftritt der Doppelmayr/Garaventa Gruppe – inklusive Homepage, Newsroom, Service-Portal und YouTube-Kanal – ist nach wie vor sehr beliebt und verzeichnete im Februar 2016 unternehmensweit so viele Seitenaufrufe wie noch nie: Insgesamt 229.300 Seitenaufrufe von rund 45.000 Unique Clients auf der Webseite der Doppelmayr/Garaventa Gruppe sind bisher die Höchstmarke. Auch für den Doppelmayr YouTube-Kanal war der Februar 2016 mit 80.940 Video-Aufrufen der bisher stärkste Monat.

Service und News kommen gut an

Besonders interessiert waren die Besucher der Hauptseite www.doppelmayr.com im Februar 2016 am Newsroom, der 12.800 Mal aufgerufen wurde. Genauso verbuchte das hauseigene Service-Portal im selben Monat einen Rekord: Die User riefen das Angebot des Kundendienstes 31.390 Mal auf. Diese Zahl unterstreicht, wie wichtig eine hohe Verfügbarkeit von Serviceleistungen für die Kunden ist. | [↓](#)



Willkommen in der First Class

Doppelmayr stellt die nächste Seilbahngeneration vor.

Die Anforderungen an den Markt für Seilbahnen haben sich in den letzten 15 Jahren stark gewandelt. Die Systeme, aber auch die Bedürfnisse von Gästen und Betreibern verändern sich laufend. Doppelmayr hat technologische und gesellschaftliche Trends immer sehr früh erkannt und konnte mit Innovationen meist schon punkten, lange bevor sich die große Nachfrage am Markt einstellte.

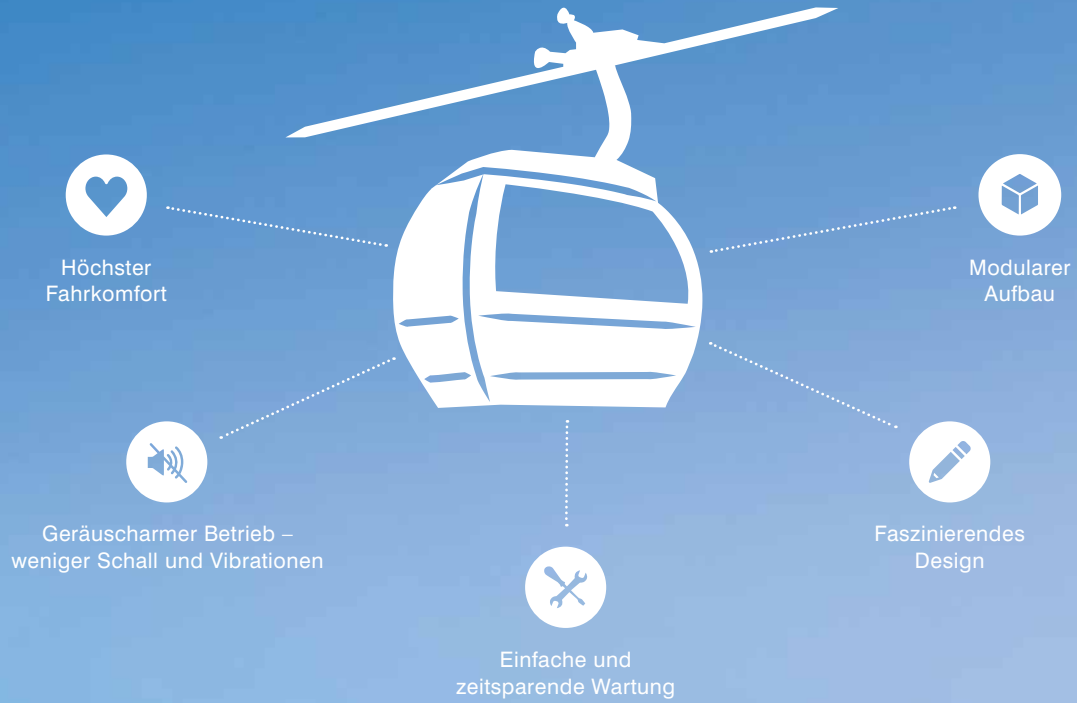
Wie kam es zur D-Line?

In einem umfassenden Strategieprozess von Doppelmayr und Garaventa wurde das bestehende Produkt- und Dienstleistungsportfolio untersucht, Zukunftsszenarien definiert und neue Ziele abgeleitet. Vor einigen Jahren startete Doppelmayr dann das größte Entwicklungsprojekt seit der Unternehmensgründung. Das Ergebnis ist die nächste Seilbahngeneration – die D-Line.



Seilbahn der Zukunft

Eine leistungsstarke und zukunftsweisende Seilbahngeneration



Das Design der D-Line beinhaltet sowohl die visuelle Formgebung im Allgemeinen aber auch die Neugestaltung der technischen Bauteile sowie deren Funktionalität.



„Mit der D-Line ist es uns gelungen, unseren Vorsprung als Weltmarktführer bei Seilbahnen weiter auszubauen und unsere Kompetenz erneut unter Beweis zu stellen. In Kürze: Einzigartig komfortabel, leistungsstark, wartungsfreundlich und leise“

Christoph Hinteregger,
Bereichsleiter Technik,
Doppelmayr Seilbahnen GmbH



Seilbahn der Zukunft

Das Ziel des umfassenden Optimierungsprozesses war es, eine äußerst leistungsstarke und zukunftsweisende Seilbahngeneration entsprechend den verschiedenen Anforderungen an das Produkt Seilbahn zu schaffen.

„Bei der Weiterentwicklung unseres Baukastens und der Umsetzung der D-Line haben wir insgesamt 205 Neuerungen umgesetzt, davon sind 31 als Innovation zu werten, bzw. 14 zum Patent angemeldet.“ | **DI Christoph Hinteregger, Bereichsleiter Technik, Doppelmayr Seilbahnen GmbH**

Tests bis ins kleinste Detail

Wird eine Komponente im System verändert, wirkt sich das auf das Gesamtsystem aus: eine

Optimierung beeinflusst alle anderen Komponenten – wie Zahnräder, die sich gegenseitig antreiben. Um nichts dem Zufall zu überlassen und die Technologie bis ins kleinste Detail zu prüfen, baute Doppelmayr in Wolfurt eine Testbahn. Nur so konnten die neuen Bauteile der D-Line unter realen Bedingungen und während dem regulären Betrieb untersucht werden. Seilscheibe, Klemme, Rollenbatterie und Co. sind ein Gesamtpaket an Seilbahntechnologie auf dem absolut neuesten Stand der Technik.

Seilbahnen der D-Line vereinen mehrere Vorteile in sich

Bei der Umsetzung der D-Line hat Doppelmayr drei wichtige Zielgruppen in den Fokus gestellt: die Kunden bzw. Investoren, die Fahrgäste sowie die Betriebs- und Wartungsmitarbeiter.

Die D-Line bringt für alle neue und große Vorteile. Durch das neue, optimierte Design ist das gesamte System intuitiv bedienbar und die Komponenten besser zugänglich. Sowohl die Wartung, als auch der Betrieb der Anlage werden dadurch erheblich erleichtert und der Arbeitsaufwand reduziert. Die intelligenten Komponenten der D-Line wurden aufbauend auf die Erfahrung, die in der Vergangenheit gesammelt wurden, neu konstruiert. So fassen einige die Funktion mehrerer Vorgängerteile zusammen. Die völlig neue, stark verbesserte Klemme-D beispielsweise, vereint die Vorteile der Torsionsfederklemme (DT-Klemme) mit denen der Schraubenfederklemme (A-Klemme) in einer einzigen eleganten Lösung. Für die Kunden ergibt sich durch die D-Line noch mehr individueller Gestaltungsspielraum. Diverse Elemente und Bau-



Bei der Testbahn in Wolfurt wurde die D-Line bis ins kleinste Detail geprüft, analysiert und getestet. Unter realen Bedingungen stellte sie bereits in der Testphase ihre Vorzüge unter Beweis.

teile können auf das Corporate Design des Skigebietes oder der Gesellschaft abgestimmt werden.

Design als zentrales Element

Das neue Design, mit Ausnahme des Stationsdaches mit Polycarbonatscheiben aus dem Hause GP designpartners, ist in Zusammenarbeit mit dem Design- und Architekturbüro Werner Sobek Design entstanden. Das interdisziplinäre Team um Geschäftsführer Albert Schuster ist ein langjähriger Entwicklungspartner von Doppelmayr und entwickelte zum Beispiel das Stationsgebäude der Seilbahn Koblenz. Die Integration eines durchgängigen, hochwertigen Designs war nur durch eine enge Zusammenarbeit des Designteam mit den Entwicklungsteams von Doppelmayr möglich. „Die Bauteile sollten eine übergeordnete

Designlinie erhalten – ohne dabei Kompromisse hinsichtlich Qualität, Entwicklungsreife und Funktionalität eingehen zu müssen. Das Ziel der Designentwicklung war, die technische Präzision von Doppelmayr über klare, ruhige Linien zu kommunizieren, die Formen zu minimieren und zu beruhigen. Aufgrund der langen Lebensdauer einer Seilbahn wurde ein zeitloses und langlebiges Design umgesetzt. Nicht zuletzt war auch das Thema Sport ein Designaspekt: Seilbahnen werden heute immer häufiger im urbanen Bereich als öffentliches Verkehrsmittel eingesetzt, das Haupteinsatzgebiet liegt aber noch klar in den Skigebieten. Daher unterstreichen sportliche Akzente die technisch präzisen und klaren Formen, um ein auf den Markt abgestimmtes Design zu erreichen“, erklärt Albert Schuster die Hintergründe. | 

„Es war uns wichtig für unsere Kunden ein Produkt zu entwickeln, das nicht nur ihren Gästen höchsten Komfort bringt, sondern auch alle Anforderungen der Betreiber erfüllt. Mit der D-Line haben wir das geschafft – und sogar übertroffen.“

Thomas Pichler, Geschäftsführer,
Doppelmayr Seilbahnen GmbH

Ein ausgereiftes Spitzensystem in Hochgurgl

WIR sprach mit Alban und Attila Scheiber, Geschäftsführer der Liftgesellschaft Hochgurgl.



WIR. Die Kirchenkarbahn ist die erste Seilbahn, bei der Doppelmayr die neue D-Line umgesetzt hat. Wie kam es dazu?

Alban Scheiber: Eigentlich standen wir wegen der Kirchenkarbahn in normalen Geschäftsverhandlungen mit Doppelmayr – bis uns der Geschäftsführer auf einer gemeinsamen Dienstreise fragte, ob wir nicht Lust hätten, weltweit die erste D-Line-Seilbahn umzusetzen. Das war für uns natürlich einerseits eine große Ehre, andererseits wussten wir auch, dass wir uns bei Doppelmayr auf die Qualität verlassen können. Doppelmayr genießt diesbezüglich unser vollstes Vertrauen. Wir waren uns sicher, dass wir ein ausgereiftes Spitzensystem bekommen werden – und das haben wir dann auch. Ein weiterer Grund für diese Entscheidung war auch, dass die Kirchenkarbahn in zwei bis drei Jahren eine 2. Sektion bekommen wird. Mit der D-Line haben wir sichergestellt, dass wir dann auch gleich das neueste System im Einsatz haben.

WIR. Wie würden Sie die Zusammenarbeit zwischen Ihrer Gesellschaft, Doppelmayr und dem Designer beschreiben?

Attila Scheiber: Wir hatten uns diesen Prozess ziemlich kompliziert vorgestellt, aber zu unserer Überraschung war das Zusammenspiel extrem reibungslos – so reibungslos, wie bei keiner Seilbahn zuvor. Vielleicht waren bei uns auch nur die besten Leute im Einsatz (lacht).

Der Baufortschritt war vorbildlich, bei manchen Meilensteinen waren wir sogar zwei, teilweise drei Wochen früher als geplant fertig – aber es gab bei der Umsetzung auch keinerlei technische Schwierigkeiten, man konnte überall gut zufahren und selbst das Wetter spielte diesmal mit – das ist natürlich nicht immer so. Der Architekt gab die Farben vor und auch in Bezug auf den Umweltschutz gab es Vorschriften, die wir beachten mussten. Aber das alles war unproblematisch und passte auch vom Konzept zu den Stationen.

WIR. Wie sind die Besucherreaktionen auf die neue Bahn und den Top Mountain Crosspoint?

Alban Scheiber: Schön war natürlich, dass wir die neue Kirchenkarbahn pünktlich zum Saisonstart Ende November eröffnen konnten. Das Projekt hat sich über unsere Erwartungen hinaus gut entwickelt – sowohl die Seilbahn als auch das Restaurant im Top Mountain Crosspoint. Wir haben beobachtet, dass viele Gäste die neue Seilbahn auch mehrfach verwenden. Das Restaurant arbeitet auf einem hohen Qualitätsniveau und verzeichnet einen beachtlichen Besucherandrang – die Symbiose aus der modernen Seilbahn und dem Multifunktionsgebäude ist spektakulär und hat sensationell eingeschlagen.

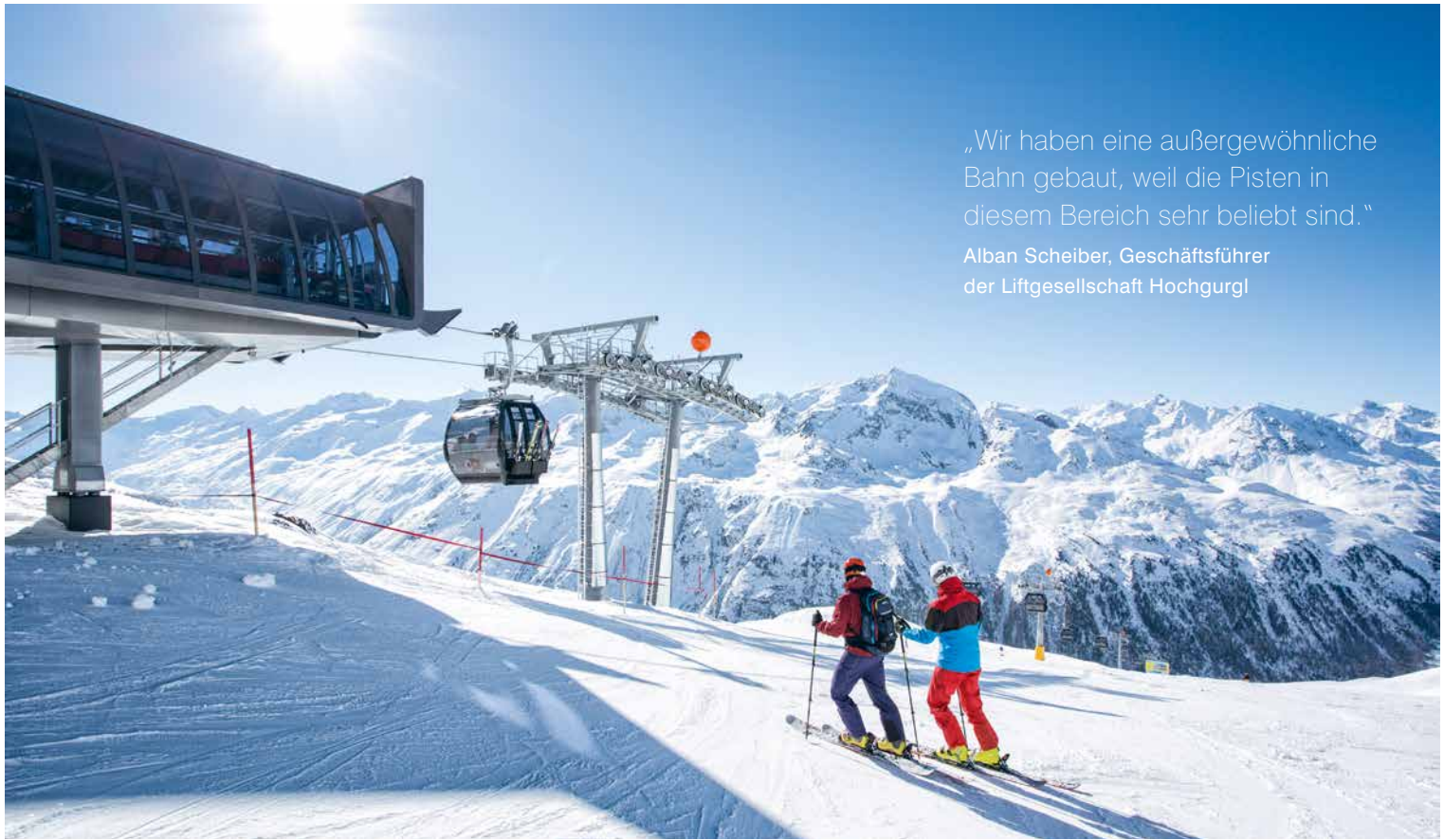
WIR. Was erwarten Sie sich von der neuen Seilbahn?

Attila Scheiber: Wir sind zuversichtlich, dass dieses Konzept, gemeinsam mit den attraktiven Pisten, in den nächsten Jahren eine weitere Frequenzsteigerung mit sich bringt. Die Umsetzung der zweiten Sektion und eine mögliche Öffnung der Bahn auch im Sommer liefern weitere positive Impulse.

WIR. Wie sehen Ihre Pläne für das Skigebiet in den nächsten Jahren aus?

Alban Scheiber: Wir werden künftig noch mehr in die Qualität der Seilbahnen investieren und ältere Anlagen gegen moderne ersetzen. In Richtung Doppelmayr kann ich nur sagen: Wir sind für alle neuen Ideen, auch was den Sommer angeht, offen.

WIR. Herzlichen Dank für das Gespräch. |



„Wir haben eine außergewöhnliche Bahn gebaut, weil die Pisten in diesem Bereich sehr beliebt sind.“

Alban Scheiber, Geschäftsführer der Liftgesellschaft Hochgurgl

Kirchenkarbahn neu: schneller, bequemer und einfach schön

In Hochgurgl stellt Doppelmayr erstmals eine Seilbahn der neuesten Generation vor, ihre Talstation ist eine eigene Erlebniswelt.

Das Kirchenkargebiet in Grenznähe zwischen Nord- und Südtirol lässt aufhorchen: Im bisher mit Schlepliften erschlossenen Gebiet fahren Wintersportfreunde ab sofort mit der neuen 10er Gondelbahn in rund vier Minuten auf knapp 2.630 m. Hier kommt erstmals die neue Seilbahngeneration D-Line von Doppelmayr zum Einsatz. Sie bringt neben deutlich mehr Komfort und Funktionalität ein durchdachtes, modernes Design, das in der Seilbahnwelt einzigartig ist – vor allem, wenn es um den Geräuschpegel während der hohen Geschwindigkeit und die Wartungsfreundlichkeit geht. Die Förderleistung beträgt 2.400 Personen pro Stunde, die Fahrgeschwindigkeit der großzügig gebauten CWA-Gondeln mit Sitzheizung beträgt 6 m/s.

Harmonische Kombination von Form, Material und Funktion

Die innovative Seilbahntechnik der Kirchenkarbahn stammt aus dem Hause Doppelmayr. Außergewöhnlich an der neuen Gondelbahn ist aber auch ihre Talstation auf 2.174 m, die alle Stücke spielt und deren Architektur an das Aussehen von Schneewechten erinnert: Bei

der Wahl der Materialien und der Planung der Form haben sich die Verantwortlichen stark an der umliegenden Natur orientiert und viel mit Holz gearbeitet. Die Station liegt an der Timmelsjoch-Hochalpenstraße und bildet, gemeinsam mit einem Restaurant, einem Motorrad-Museum und einer Mautstation, einen multifunktionalen Komplex, den sogenannten „Top Mountain Crosspoint“ – eine Erlebniswelt für sich.

Dank der neuen Designlinie ist die Seilbahn für die Gäste äußerst leicht zugänglich, auch die Wartung durch das Fachpersonal vereinfacht sich mit der D-Line weiter. Die Bergstation auf rund 2.630 m Seehöhe ist so konzipiert, dass sie, nach einer weiteren Bauphase, zur Mittelstation für den geplanten zweiten Streckenabschnitt umfunktioniert werden kann. In ihr ist der Brückenantrieb untergebracht. Garagiert werden die Gondeln in der Bergstation. Der erste Abschnitt der Seilbahn ging, nach einer mehrjährigen Planungsphase und einer für diese Höhenlage ungewöhnlich kurzen Bauzeit von nur sieben Monaten, im Dezember 2015 in Betrieb. [↓](#)



10-MGD Kirchenkarbahn

Auftraggeber	Hochgurgler Lift GmbH & Co KG
Lage	Hochgurgl, Tirol (AUT)
Schräge Länge	1.511 m
Höhenunterschied	456 m
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeuge	43 CWA-Gondeln mit Sitzheizung für je 10 Personen
Fahrzeit	4,34 min
Umsetzung	7 Monate



Musterausführungsbeispiel Zell am See – Baujahr 2016

D-Line: zukunftsweisende Seilbahntechnologie

Die neue Seilbahngeneration von Doppelmayr/Garaventa bewältigt größte Höhendifferenzen mit einer nie dagewesenen Förderleistung und Komfort.


Die D-Line ist die neueste Seilbahngeneration der Doppelmayr/Garaventa Gruppe und überzeugt auf der ganzen Linie: größere Höhendifferenzen, höhere Fahrgeschwindigkeit, mehr Komfort und vieles mehr.

Neue Technik für neue Möglichkeiten

Die D-Line ermöglicht es, Seilbahnen umzusetzen und Herausforderungen anzunehmen, die bis dato nicht realisierbar gewesen wären. Sie ist ein technologischer Fortschritt, der Grenzen neu definiert. Die neue Seilbahngeneration überzeugt aber nicht nur durch ihre Performance und Funktionalität, sondern auch durch ein großes Plus an Komfort und das beeindruckende moderne Design.

Verbesserter Zugang für einfachere Wartung

In Bezug auf die Wartung äußert sich das Komfortversprechen darin, dass alles leichter

zugänglich ist und benutzerfreundlich vereinfacht wurde. So ist jetzt beispielsweise nicht nur der Laufweg stufenlos, sondern es gibt für Wartungsarbeiten sogar eine eigene, tiefergelegte Ebene. So sind verschiedene Bereiche besser erreichbar. Im Detail sind weitere Innovationen erkennbar: Die Abdeckungen in der Station können – wie eine Motorhaube – einfach hochgeklappt werden und bleiben dann offen. | 

Riemen spannen war noch nie so einfach.



D-Line – auf einen Blick

Designer	Werner Sobek Design GmbH GP designpartners gmbh (Dachvariante Polycarbonat)
Fahrgeschwindigkeit	bis 7 m/s
Neue Spurbreiten	bis 6,4 m bei 10-MGD und 6-CLD (+0,3 m); bis 7,7 m bei 8-CLD (+0,4 m)
Seildurchmesser	bis 64 mm
Seilfelder	bis 1 km

➤ Nähere Einblicke und weitere Details zur D-Line gibt's auf YouTube.



Technische Details zu den neuen Bauteilen der D-Line

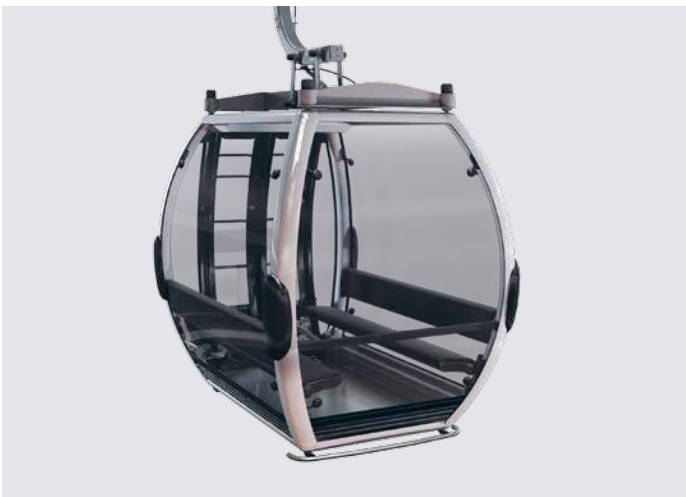


Station-D

Im Rahmen der D-Line wurden auch die Stationen inklusive Design überarbeitet. Der hintere Betonsteher wurde bei der Station-D weiter vereinfacht, der Aufstieg erfolgt, flacher als bisher, über eine Treppe im vorderen Steher. Der Boden in der Station ist stufenlos. Die Untersicht der Station ist ebenso neu konzipiert, wie die Reifenförderer mit Riemenspannern – einfachste Wartung und schöne Optik überzeugen.

Die Station-D bietet zwei moderne Dach-Optionen an: die schneelastoptimierte Version mit Polycarbonat-Scheiben und runden Formen, sowie das kubische Dach aus Echtglas. Die großzügigen Flächen dieser Variante sind in Form von Multimedia-Screens auch für die Außenwerbung nutzbar. Beide Dächer überdecken, für den besten Komfort der Fahrgäste, das komplette Fahrzeug. Auch eine dachlose Variante ist selbstverständlich noch immer verfügbar.

Aufstieg	flach über eine Treppe
Glasdach	einzelne Scheibenelemente 2 x 3 m, gesamte Seite einer Station als Multimedia-Screen nutzbar
Polycarbonat-Dach	schneelastoptimiert



OMEGA IV-10 SI D

Das CWA-Gondelmodell der D-Line ist dank einer Spurbreite von 6,4 m großzügiger konzipiert und noch komfortabler. Die neue 10er-Gondel verfügt über eine beachtliche Einzelsitzbreite von 460 mm, bietet angenehme Beinfreiheit und ist generell 2,22 m hoch. Das Fahrzeuggewicht bzw. die Nutzlast ist um rund 13% höher und beträgt nun 1.800 kg. Auch der Transport von Paletten ist leichter möglich. Zudem gibt es ein neues Gehänge-Design.

Höhe	2,22 m
Sitzbreite	460 mm (vorher 416 mm)
Beinfreiheit	2.656 mm (vorher 2.436 mm)
Fahrzeuggewicht/Nutzlast	1.800 kg (vorher 1.600 kg)
Förderleistung	bis zu 4.500 Personen pro Stunde und Richtung (sitzend)
Gondel-Hersteller	CWA



Kuppelklemme-D

Die neue Klemme ermöglicht Seildurchmesser bis 64 mm sowie eine 100-Prozent-Bahnneigung bei 1.800 kg Fahrzeuggewicht. Ihre optimierte Klemmenrückengeometrie trägt zur Schallreduktion bei und erhöht den Fahrkomfort insbesondere im Bereich der Niederhalterollenbatterie. Auch die Kuppelklemme-D ist jetzt noch wartungsfreundlicher.

Toppunkt-klemme mit Schraubenfeder	ermöglicht Seildurchmesser bis 64 mm und 100-Prozent-Bahnneigung bei 1.800 kg Fahrzeuggewicht
------------------------------------	---



Rollenbatterie-D

Gemeinsam mit der neuen Kuppelklemme sorgen die Rollenbatterien für eine noch ruhigere Fahrt. Auch hier sind Seildurchmesser bis 64 mm sowie höhere Kapazitäten bei noch größerem Höhenunterschied möglich. Rollenlast und Windlast wurden sowohl bei der Tragrollenbatterie, der Niederhaltebatterie als auch der Wechsellastenbatterie erhöht.

Neue Rollendimension	Ø 550 mm; Breite 110 mm
Tragrollenbatterie	+ 30% Rollenlast und + 42% Windlast
Niederhaltebatterie	+ 14% Rollenlast und + 16% Windlast
Wechsellastenbatterie	+ 25% Rollenlast und + 16% Windlast



Stark reduzierte Schallemissionen

Die Seilbahnen der neuen Generation sind auch bei hohen Geschwindigkeiten ausgesprochen leise. Gewährleistet wird dies beispielsweise durch gummigelagerte Laufschiene, eine schallgedämpfte Außenführung und die spezielle lärmreduzierte Seilscheibenform. Für die ruhige Laufweise sorgen zudem stoßreduzierte Klemmrücken und gewippte Stationsrollenbatterien.

Mit einer Gondel zweimal Seilbahn fahren



Wintersportgäste des Skigebiets am Kitzsteinhorn kommen mit den zwei neuen Gletscherjets jetzt noch komfortabler und schneller auf die Piste.

Die neue Kombibahn Gletscherjet 3 und die Gondelbahn Gletscherjet 4 in Kaprun bringen Wintersportbegeisterte und Bergliebhaber jetzt noch rascher und bequemer ans Ziel. Die beiden Seilbahnen sind mit einer Zwischenstation verbunden. Das Außergewöhnliche an dieser Verbindung ist das spezielle Durchfahrssystem, das so erstmals umgesetzt wurde: Die 10er-Gondeln der neuen Kombibahn Gletscherjet 3 fahren in der Zwischenstation durch – hinauf bis zum Kitzsteinhorn-Gipfel. Dabei werden sie nahtlos in den Gletscherjet 4 integriert. Die 8er-Sessel des Gletscherjet 3 hingegen bleiben im unteren Bereich und werden vor allem von Wiederholungsfahrern gerne genutzt. Für die „Sortierung“ der Fahrzeuge kommen insgesamt sechs vollautomatische Schnellschaltweichen zum Einsatz: Vier in der gemeinsamen Zwischenstation, zwei in der Talstation der Kombibahn.

Einstiegskomfort durch Doppelschleife

Um den Einstieg für die Fahrgäste besonders einfach und übersichtlich zu gestalten, sind die Einstiegsbereiche des Gletscherjet 3 in der Talstation voneinander getrennt. Ein ausgeklügeltes System mit Schnellschaltweichen sorgt

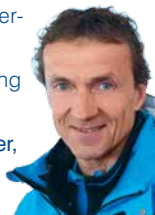
dafür, dass Sessel und Gondeln zu den separaten Bereichen gelangen. So können sowohl die Wintergäste mit angeschnallten Skiern oder Boards als auch jene, die lieber mit einer Gondel fahren wollen, stressfrei die Seilbahn benutzen. Im Sommer sind nur die Gondeln in Betrieb.

Hohe Förderleistung, hoher Komfort

Dieses spezielle System entwickelte Doppelmayr in Zusammenarbeit mit der Gletscherbahnen Kaprun AG:

„Es war der einzige Weg, diese beachtliche Förderleistung zu realisieren. Zudem sollte die Möglichkeit bestehen, neben dem Mischbetrieb auch beide Anlagen separat zu betreiben. Dadurch können wir höchst flexibel auf die Auslastung und Wetterlage reagieren. Doppelmayr hat hierfür eine elegante Lösung gefunden.“

Prok. Ing. Günther Brennstener,
technischer Leiter
Gletscherbahnen Kaprun AG



Über zwei Millionen zufriedene Fahrgäste wurden in den ersten Betriebsmonaten bis Anfang März 2016 mit maximalem Komfort befördert. Alle Fahrzeuge sind mit Sitzheizung ausgestattet, die Sessel verfügen zudem über Bubbles.



8/10-CGD Gletscherjet 3

Auftraggeber	Gletscherbahnen Kaprun AG
Lage	Kaprun, Salzburg (AUT)
Schräge Länge	1.010 m
Höhenunterschied	179 m
Förderleistung	3.603 P/h
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeuge	18 Gondeln 36 Sessel

10-MGD Gletscherjet 4

Schräge Länge	1.150 m
Höhenunterschied	298 m
Förderleistung	2.772 P/h
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Fahrzeuge	48 Gondeln

„Die Partnerschaft mit Doppelmayr hat eine lange Geschichte. Seit 1995 haben wir in Summe zwölf Anlagen umgesetzt.“


Ing. Norbert Karlsböck,
Vorstand Gletscherbahnen
Kaprun AG



Hautnah am Gletscher

Die 10er-Gondelbahn Gletscherjet 4 schwebt hoch über dem Schmiedingerkees-Gletscher, bis zum Fuß des Kitzsteinhorn-Gipfels auf knapp 3.000 Meter. Sie fällt durch ihre außergewöhnliche Streckenführung auf: Einerseits verfügt der Gletscherjet 4 über eine 65 m hohe Stütze, andererseits auch über ein beachtliches Seilfeld von rund 550 m. Bei der Eröffnung von Gletscherjet 3+4 nahm auch Bundespräsident Dr. Heinz Fischer teil.

Neu gestalteter Skiraum

Die Auffahrt mit Gletscherjet 3+4 führt in einen völlig neu strukturierten zentralen Gletscher-Skiraum, denn zusätzlich zur Errichtung der neuen Bahnen wurden die bestehenden Schlepplifte Kitz- und Keeslift zu einem Doppelschlepplift zusammengeführt und neu positioniert sowie die Magnetköpflifte abgetragen und durch eine neue Anlage 100 Meter weiter südwestlich am Gletscherplateau ersetzt. Diese Umbauten führte Doppelmayr gleichzeitig mit der Errichtung der neuen Anlagen durch. | 

Leuchtturmprojekt im kanadischen Nationalpark Banff



Höchster Komfort bei maximaler Umweltschonung: Kanadas erste Sesselbahn mit beheizten Sitzen.

Die Teepee Town LX ist die erste Sesselbahn mit Sitzheizung und orangem Bubble Kanadas. Sie ersetzt einen 2er-Sessellift aus dem Jahr 1978 und bringt höchsten Komfort für die Gäste. „Wir sind sehr zufrieden mit der neuen Bahn und dem Feedback, das wir von den Kunden bekommen. Die Sitzheizung und Bubbles kommen sehr gut an, was sich besonders an kalten Tagen deutlich zeigt“, erzählt Rod Chisholm, Vice President Mountain Operations

and Maintenance. Eine der Herausforderungen beim Bau war, dass sich die Bahn mitten in einem Nationalpark befindet – LKW konnten nur die Talstation anfahren. Deshalb mussten die Bauteile per Schneemobil, Helikopter oder zu Fuß transportiert werden. Die Seilbahnspezialisten bei Doppelmayr Canada wurden für die gesamte Planung und den Bau der Anlage beauftragt. Im Sommer 2015 übergaben sie dem Skigebiet Sunshine Village eine „schlüsselfertige“ Seilbahn. Ab sofort erleben die Kunden und Gäste in Kanada vor Ort modernste Seilbahntechnologie. | ↴



4-CLD-B Teepee Town LX

Auftraggeber	Sunshine Village Corporation
Lage	Banff, Alberta (CAN)
Anlagentyp	kuppelbare 4er-Sesselbahn mit Sitzheizung und Bubble
Förderleistung	1.800 P/h
Höhenunterschied	395 m
Schräge Länge	1.340 m
Umsetzung	Herbst 2014 bis Sommer 2015

„Es war uns sehr wichtig, die neue Anlage besonders effizient und schonend für den Nationalpark zu bauen. Mit Doppelmayr haben wir den perfekten Partner gefunden, der all unsere Ansprüche an Produkt- und Servicequalität erfüllen konnte.“

Rod Chisholm, Vice President Mountain Operations and Maintenance, Sunshine Village Corporation

Standseilbahn in Spanien: Technologie trifft Nostalgie

Für eine 90-jährige Standseilbahn in Barcelona konstruierte Doppelmayr/Garaventa neue Wagen.

Ende Mai 2015 eröffnete am Montserrat in Barcelona, in der spanischen Provinz Katalonien, die modernisierte Standseilbahn Sant Joan–Montserrat. Sie bringt die Besucher und Wanderer vom Kloster am Fuße des Berges Montserrat zum Gipfel auf 1.000 m Höhe. Der Ausblick auf das Kloster, Katalonien und die Pyrenäen ist einzigartig. Die Herausforderung bei der Umsetzung war, die neuen Fahrzeuge unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils an die bestehende, 65 Prozent steile Trasse aus dem Jahr 1926 anzupassen und dann in Position zu bringen. Die knapp neun Tonnen schweren Wagen wurden mit einem 300-Tonnen-Mobilkran über eine Distanz von 50 Metern auf die Schienen gesetzt. Die Modernisierung der Anlage wird in zwei Phasen durchgeführt: In Phase 1 lieferten die Seilbahnspezialisten von Doppelmayr/Garaventa zwei komplett neue

Standseilbahnwagen inklusive neuer Steuerung und Hydraulik. Bis 2017 bekommt die Standseilbahn in Phase 2 einen neuen Antrieb. | ↴



62-FUL Sant Joan–Montserrat

Auftraggeber	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Lage	Barcelona, Katalonien (ESP)
Anlagentyp	Standseilbahn für Sommer-/Winterbetrieb
Streckenlänge	499 m
Höhenunterschied	245 m
Förderleistung	366 P/h
Fahrgeschwindigkeit	1,5 m/s
Umsetzung	Mai 2014 bis Mai 2015
Eröffnung	Ende Mai 2015

Mit 6 Metern pro Sekunde nach 3 Vallées


Schnell und höchst komfortabel – das ist der neue St. Martin Express in Les Menuires.

SEVABEL setzte das Vertrauen beim Bau des St. Martin Express' in Doppelmayr France. Die neue kuppelbare 6er-Sesselbahn ersetzt einen fixen 4er-Sessellift aus dem Jahre 1997 und bietet den Gästen hohe Geschwindigkeit und maximalen Komfort: Die modernen Sessel sind mit der neuen Doppelmayr-Sesselaufhängung und automatisch verriegelnden Schließbügeln und mittigen Fußrastern ausgestattet. Bubbles schützen vor Wind und Wetter. Die Anlage befördert 3.200 Personen in der Stunde auf den Berg, im

Sommerbetrieb können auch 800 Personen pro Stunde ins Tal fahren.

Wichtig für die Region: eine strategische Achse

Die neue Bahn schließt St. Martin de Belleville an das Skigebiet 3 Vallées an und ist damit eine wichtige Verbindung in der französischen Alpenregion Savoyen. Der St. Martin Express konnte trotz der knapp bemessenen Bauzeit von nur sieben Monaten und geotechnischer Herausforderungen im unteren Bereich der Bahn, pünktlich und zur vollsten Zufriedenheit des Kunden eröffnen. „Uns hat nicht nur die Seilbahnlösung überzeugt. Auch die Kosten- und

Termintreue sowie der ausgezeichnete After-Sales-Service haben uns bewiesen, dass wir uns mit Doppelmayr für die Richtigen entschieden haben“, fasst Sébastien Pascal, der technische Leiter bei SEVABEL den Projektverlauf zusammen. 



 Zum YouTube-Kanal „Les 3 Vallées“



6-CLD-B St. Martin Express

Auftraggeber	SEVABEL
Lage	Les Menuires, Savoyen (FRA)
Schräge Länge	2.454 m
Höhenunterschied	608 m
Förderleistung	3.200 P/h bergwärts, 800 talwärts
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Fahrzeuge	129 Sessel mit Bubbles und FMV
Eröffnung	12. Dezember 2015




Neue Seilbahn für PyeongChang 2018



Die neue 8er-Gondelbahn Downhill Gondola startete rechtzeitig für die ersten FIS-Weltcup-Rennen im Februar 2016, und ist damit auch bereit für die Olympischen Winterspiele 2018.

Rechtzeitig zu den FIS-Weltcup-Rennen, die Testrennen der Olympischen Winterspiele 2018 in PyeongChang, Südkorea, stellte Doppelmayr die neue Gondelbahn Downhill Gondola fertig. In der Jeongseon Alpine Area, wo die Abfahrtsbewerbe und der Super-G stattfinden, baut Doppelmayr neben der kuppelbaren Gondelbahn noch zwei weitere kuppelbare Vierer-Sesselbahnen. Die Downhill Gondola hat eine Mittelstation mit einer doppelrilligen Seilscheibe, die die Seilschleifen beider Teilstrecken antreibt. Doppelmayr war für die komplette Seilbahnausrüstung verantwortlich und bietet außerdem die Schulung der Bediensteten sowie die Assistenz während der Weltcupbewerbe an.

Um die Anlage termingerecht fertigstellen zu können, setzte Doppelmayr alle Hebel in

Bewegung, die Teams waren sogar bei eisiger Kälte und bis spät in die Nacht im Einsatz. 



8-MGD Downhill Gondola

Auftraggeber	GANGWON PROVINCE
Lage	Jeongseon, Gangwon-do (KOR)
Schräge Länge	3.548 m
Höhenunterschied	952 m
Förderleistung	1.600 P/h
Fahrzeit	13,62 min
Fahrzeuge	90 Gondeln
Umsetzung	3 Monate
Eröffnung	Januar 2016

Bewegliche Kombibahn in der Aletsch Arena



Die neue Seilbahn Riederalp–Blausee–Moosfluh passt sich Meter für Meter der Massenverschiebung des Aletschgletschers an.

Der Standort der neuen Kombibahn Riederalp-Blausee-Moosfluh im Schweizer Oberwallis bietet eine besondere Herausforderung: Sie befindet sich in einem Gebiet mit tiefgründiger Massebewegung. Laut Prognosen wird sich dadurch die Bergstation in den nächsten 25 Jahren um bis zu elf Meter in horizontaler und sieben Meter in vertikaler Richtung verschieben. Damit jedoch der Aussichtspunkt sowie die Pisteninfrastruktur auch in den nächsten Jahren erhalten bleiben, hat Garaventa erstmals eine 2-Sektionen-Kombibahn konstruiert, deren Stationen und Stützen teils flexibel ausrichtbar sind.



Per Knopfdruck neue Lage von Station und Stützen

Der Gletscher zieht sich zurück und die Seilbahn wandert mit: Für den Ausgleich von Verschiebungen im Gelände wurde die Bergstation sowie die oberste Stütze in einer massiven Betonwanne realisiert – hydraulische

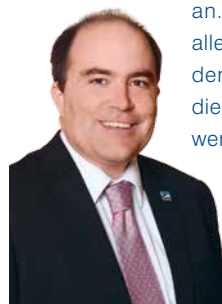
Pressen tarieren die gesamte Konstruktion per Knopfdruck aus. Die Mittelstation ist drehbar ausgeführt und kann damit, bei einer geänderten Seilachse in der zweiten Sektion, den bergseitigen Gebäudeteil entsprechend schwenken.

Auf allen Rollenbatterien der oberen Sektion überwachen RPD-Sensoren die Seilposition. Die Lage der Stützen und der Bergstation werden mittels GPS-Empfänger permanent kontrolliert. Die geologischen Bewegungen werden laufend gemessen.

Eine Seilbahn für alle Ansprüche

Gäste haben ab sofort die Wahl, ob sie lieber mit 6er-Sesseln mit blauen Bubbles oder in 8er-Gondeln ihr Ziel erreichen. Die neue Kombibahn am Aletschgletscher ist die erste Bahn der Schweiz, die über einen Doppelschleifeneinstieg verfügt – für höchsten Komfort und Sicherheit der Fahrgäste. | [↓](#)

„Die verschiedenen Fahrzeugtypen fahren in der Talstation jeweils separate Einstiegsbereiche an. Davon profitieren vor allem Kindergruppen und deren Aufsichtspersonen – die Vorteile zweier Bahnen werden in einer kombiniert.“



Valentin König,
Geschäftsführer der
Aletsch Riederalp
Bahnen AG

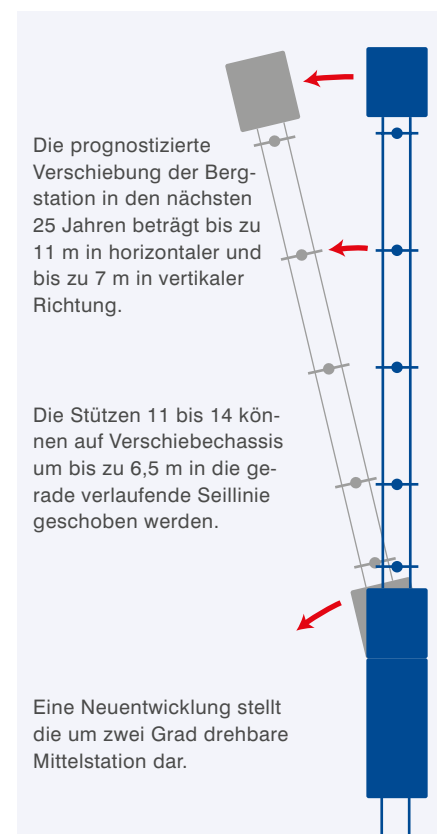


6/8-CGD Riederalp–Blausee–Moosfluh

Auftraggeber	Aletsch Riederalp Bahnen AG	
Lage	Riederalp, Wallis (CHE)	
Fahrzeuge	18 8er-Gondeln Skier innen und in Skiköchern außen transportierbar 70 6er-Sessel mit blauem Bubble und FMV	
Sektion	Riederalp–Blausee	Blausee–Moosfluh
Schräge Länge	1.083 m	671 m
Höhendifferenz	322 m	128 m
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s	5,0 m/s
Förderseil	47 mm	47 mm
Förderleistung	2.400 P/h	2.400 P/h

Sonstige Einrichtungen

- Rope Position Detection System (RPD) kombiniert mit Bruchstabschaltern
- Doppelschleifeneinstieg in der Talstation
- Höhenverstellbares Förderband beim Einstieg
- Ebenerdiger Kabineneinstieg




Vier neue Pendelbahnen am Pico Espejo in Venezuela

Das Leuchtturmprojekt eröffnet nach mehrjähriger Bauzeit.

In Mérida, im Westen Venezuelas an einem Ausläufer der Anden, stellte Doppelmayr/Garaventa unlängst vier neue Pendelbahnen fertig. Die Auftraggeber, die staatliche Organisation VENTEL als Teil des Tourismusministeriums MINTUR, musste einen Ersatz für die 2008 stillgelegte Anlage schaffen. Die Doppelmayr/Garaventa Gruppe überzeugte mit ihrer langjährigen Erfahrung und wurde schließlich als Generalunternehmer mit der Bauplanung und -ausführung beauftragt. Von der mit 12,5 Kilometern, in mehrere Sektionen unterteilten, längsten Pendelbahn der Welt, profitieren sowohl der Tourismus als auch die regionale

Bevölkerung. Im Zuge des Neubaus entstand in den fünf Stationen neue Infrastruktur mit Shops, Restaurants und einem Museum. Bebaut wurde dabei eine Gesamtfläche in der Größe von zwei Fußballfeldern.

Logistische Herausforderung

Beim Bau war eine der größten Herausforderungen, die Arbeiter und insgesamt 34.000 t Material auf den Berg zu befördern – von 1.600 m ü. M. bis maximal 4.800 m ü. M.: neun Stützen, mehr als 210 km Tragseile und mehr als 110 km Zugseile. Um die logistischen Anforderungen effizient und sicher zu bewältigen, wurden zuerst die vier bestehenden Materialeilbahnen mit Baujahr 1958 instandgesetzt. 



60-ATW Mérida–Pico Espejo

Auftraggeber	Venezolana de Teleféricos (VENTEL) – Ministerio del Poder Popular para el Turismo (MINTUR)
Lage	Mérida (VEN)
Höhenunterschied	3,2 km
Schräge Länge	12,5 km
Fahrzeuge	8 Kabinen für 60 Personen (40 Sitzplätze)
Tragseil-Ø	46 mm
Zugseil-Ø	35 mm



Mit 12,5 Kilometern Gesamtlänge ist die Pendelbahn Mérida–Pico Espejo weltweit die längste Pendelbahn in mehreren Sektionen.

Technische Daten aller Sektionen im Überblick

Sektion	Barinitas–La Montaña	La Montaña–La Aguada	La Aguada–Loma Redonda	Loma Redonda–Pico Espejo
Schräge Länge	3.427 m	3.273 m	2.756 m	3.041 m
Höhendifferenz	864 m	1.010 m	593 m	722 m
Förderleistung	330 P/h	330 P/h	330 P/h	330 P/h
Max. Fahrgeschwindigkeit	7 m/s	7 m/s	7 m/s	7 m/s
Fahrzeit	9,6 min	9,2 min	8 min	8,6 min
Anzahl Stützen	3	3	3	keine

Kindersichere Sesselbahn in Polens Skigebiet Białka Tatrzańska



Die kuppelbare 6er-Sesselbahn Remiaszów mit kindersicheren Sesseln befördert bis zu 3.000 Personen pro Stunde.

2015 stellte Doppelmayr Polska die neue 6-Sesselbahn in Białka Tatrzańska fertig, einem der größten und modernsten Skigebiete Polens. Im Vorjahr realisierte Doppelmayr dort bereits eine Anlage desselben Typs – Jankulakowski. Die beiden Sechser-Sesselbahnen mit Bubble bringen jeweils bis zu 3.000 Personen pro Stunde komfortabel auf die Pisten. Die kindersicheren Sessel des Typs CS10 er-

möglichen den sicheren Transport von bis zu fünf Kindern pro erwachsener Begleitperson: Schließbügel mit mittigen Fußrastern schließen und verriegeln vollautomatisch. Das höhenverstellbare Förderband unterstützt die Kleinen beim Einstieg.

Doppelmayr Polska war für die komplette Realisierung der beiden Anlagen verantwortlich: vom Bau der Fundamente und der Stationsgebäude bis hin zur Lieferung, Montage und Inbetriebnahme. Neben den beiden 6er-Sesselbahnen baute Doppelmayr bereits drei weitere Bahnen im Skigebiet Białka Tatrzańska, allesamt wichtige Projekte für Doppelmayr Polska. 📌

„Die neuen Bahnen, die Doppelmayr für uns gebaut hat, sind ein großer Schritt für den modernen Seilbahntransport in Polen. Beide Anlagen erfüllen uns mit Stolz, da wir auch zahlreiche schöne Rückmeldungen von unseren Gästen erhalten. Als Betreiber können wir zusammenfassend sagen: Die Doppelmayr-Bahnen bedeuten Perfektion, Komfort und Funktionalität auf hohem Niveau.“

Tomasz Paturej,
Vorstandsvorsitzender des Skigebiets KOTELNICA BIAŁCZAŃSKA Sp. z o.o.



6-CLD-B Remiaszów

Auftraggeber	Ośrodek Narciarski Kotelnica Białczańska Sp. z o.o.
Lage	Białka Tatrzańska, woj. małopolskie (POL)
Anlagentyp	Kuppelbare Sesselbahn mit Sesselmodell CS10, DSD
Schräge Länge	901 m
Vertikale Höhe	175,5 m
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Förderleistung	3.000 P/h
Eröffnung	Herbst 2015

6-CLD-B Jankulakowski

Schräge Länge	792 m
Vertikale Höhe	151 m
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Förderleistung	3.000 P/h
Eröffnung	Winter 2014



Fertigstellung in nur vier Monaten: Sesselbahn in Andermatt

Die Sesselbahn Gurschen–Gurschengrat wurde feierlich als die erste neue Anlage des Großprojekts in der Skiarena Andermatt–Sedrun eröffnet.


Die kuppelbare 6er-Sesselbahn mit Bubble, Gurschen–Gurschengrat, ist die erste fertiggestellte Anlage des Großprojekts im Schweizer Skigebiet Andermatt. Erstmals in der Schweiz wurde ein komplettes Bewilligungsverfahren über ein ganzes Skigebiet inklusive Beschneidung und Infrastrukturanlagen erarbeitet. Garaventa unterstützte die Andermatt–Sedrun Sport AG nicht nur bei der Planung und Umsetzung der Seilbahn, sondern auch bei den Amtswegen. Das Zeitfenster für den Bau und die Montage war mit vier Monaten äusserst klein,



v.l.n.r.: Marzell Camenzind, Pfarrer Andermatt; Franz-Xaver Simmen, CEO Andermatt Swiss Alps AG; Heidi Z'graggen, Regierungsrätin Kanton Uri; Samih Sawiris, Chairman Andermatt Swiss Alps AG; Peter Furger, Gesamtprojektleiter Skigebietsausbau Andermatt–Sedrun; Silvio Schmid, CEO Andermatt–Sedrun Sport AG

dennoch konnte die Anlage pünktlich zum Start der Wintersaison 2015/16 in Betrieb gehen. Die Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Tourismus zeigten sich bei der Eröffnung von der positiven Signalwirkung für die Entwicklung der Region Andermatt–Sedrun überzeugt.



Die Zusammenarbeit zwischen Doppelmayr/Garaventa und den Skigebieten Gemsstock–Nätschen und Sedrun ist bereits seit Langem erfolgreich: In den letzten 25 Jahren setzte Doppelmayr/Garaventa dort sämtliche Anlagen um. Die Fertigstellung der Sesselbahn Gurschen–Gurschengrat ist der Auftakt einer Reihe ambitionierter Projekte im Zuge der Skigebietsverbindung Andermatt–Sedrun, die Teil der Entwicklung des Resorts Andermatt Swiss Alps ist. Sie ersetzt einen fixen 2er-Sessellift sowie einen Schlepplift. 2016 folgen drei weitere Anlagen. 

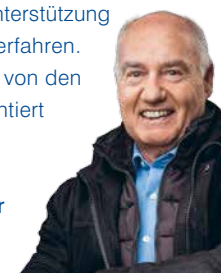


6-CLD-B Gurschen–Gurschengrat

Auftraggeber	Andermatt–Sedrun Sport AG
Lage	Andermatt, Uri (CHE)
Anlagentyp	Kuppelbare Sesselbahn mit Bubbles
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Streckenlänge	901 m
Vertikale Höhe	266 m
Umsetzung	Juli bis November 2015
Eröffnung	November 2015

„Doppelmayr/Garaventa bewältigte die Aufgabe unter enormem Zeitdruck absolut souverän und lieferte in kurzer Zeit eine moderne Anlage in gewohnt hoher Qualität. Schon bei der Planungsphase konnten wir von den Erfahrungen der Firma profitieren und erhielten viel Unterstützung beim Bewilligungsverfahren. Die neue Bahn wird von den Gästen rege frequentiert und gelobt.“

Dr. Peter Furger,
Gesamtprojektleiter
Skigebietsausbau
Andermatt–Sedrun



Skicircus ist Österreichs größtes Skigebiet

Die neue 10er-Gondelbahn TirolS verbindet nicht nur zwei Skigebiete miteinander, sondern auch zwei Bundesländer.

Im Dezember eröffnete Österreichs größtes zusammenhängendes Skigebiet: Eine neue Doppelmayr-Bahn und die 3,5 km lange Vierstadlalm-Piste verbinden das Tiroler Skigebiet Fieberbrunn mit dem Salzburger Skicircus Saalbach Hinterglemm Leogang. Die TirolS verläuft von der Talstation Reckmoos Süd auf Tiroler Seite hinunter zum 200 m tiefer gelegenen Hörndlingergraben, wo sich die Zwischenstation befindet. Von dort geht es weiter auf den Reiterkogel auf Salzburger Gebiet – der Grenzübertritt liegt knapp 200 m vor der Bergstation.

„Dass Doppelmayr eine Lösung gefunden hat, die ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist, freut uns besonders. Damit machen wir einen seit 30 Jahren gehegten Traum war.“



Toni Niederwieser,
Geschäftsführer der
Bergbahnen Fieberbrunn

Big White Bang

Bei der Errichtung der neuen Seilbahn waren großteils heimische Betriebe im Einsatz: Mehr als drei Viertel der beauftragten Unternehmen stammen aus der Region. Rund 100 Mitarbeiter arbeiteten acht Monate lang auf die Eröffnung der Bahn hin, die mit dem „Big White Bang“, einer Kissenschlacht am Gipfel des Reiterkogel, gefeiert wurde. |



10-MGD TirolS

Auftraggeber	Bergbahnen Fieberbrunn GesmbH
Lage	Fieberbrunn, Tirol (AUT)
Skiverbund	Skicircus Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn
Länge gesamt	2.785 m
Höhenunterschied	524 m
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Anzahl Stützen	17
Förderleistung	2.630 P/h
Bauzeit	Mai bis Dezember 2015
Erster Betriebstag	4. Dezember 2015
Big White Bang	19. Dezember 2015

Kapazitätsverdopplung in Neuseeland



Der Sessellift Easy Rider transportiert 2.000 Personen pro Stunde.

Der Easy Rider ist der erste Sessellift in der Skiregion Porters in Springfield, Neuseeland und ein neues Highlight für die Wintersportbegeisterten. Er ersetzt einen Schleplift, wodurch sich der Komfort erhöht und die Förderkapazität pro Stunde verdoppelt. Weil die Seilbahn durch ein Lawinengebiet verläuft, konstruierte Doppelmayr spezielle Stützen, die außerhalb des Gefahrengebiets platziert wurden. Der neue elektrische Antrieb wurde in der Bergstation untergebracht. Doppelmayr

war verantwortlich für die Planung und Installation der Seilbahn und lieferte die komplette Seilbahntechnik.

Niederlassung vor Ort

Der Sessellift Easy Rider ist bereits das fünfte Projekt, das Doppelmayr in der neuseeländischen Skiregion über die Niederlassung vor Ort realisiert hat. Porters ist das zu Christchurch, der größten Stadt der Südinsel, am nächsten gelegene Skigebiet und besonders für Familien sehr attraktiv. Neuseelands Vizekanzler, Bill English, weihte den Easy Rider im Juni 2015 persönlich ein. |



4-CLF Easy Rider

Auftraggeber	Porters Ski Area Ltd
Lage	Springfield, Canterbury (NZL)
Anlagentyp	Fixer Sessellift
Schräge Länge	680 m
Höhenunterschied	215 m
Förderleistung	2.000 P/h
Fahrzeuge	93 fixe 4er-Sessel
Umsetzung	Herbst 2014 bis Sommer 2015

„Unser neuer Sessellift Easy Rider transportiert doppelt so viele Menschen wie zuvor und hat unser Skigebiet stark aufgewertet. Wir können jetzt auch mit größeren Regionen mithalten.“

Uli Dinsbacher,
General Manager
Porters Ski Area Ltd





Doppelmayr France

Die Tochter der Doppelmayr Gruppe setzt den Geist der industriellen Innovation fort.

Die Expertise von Doppelmayr France mit Sitz in Modane, Savoie, ist international anerkannt. Die Erfolgsgeschichte begann als Forschungszweig von Doppelmayr für ein neues Konzept für kuppelbare Sesselbahnen. Heute bietet Doppelmayr France die komplette Palette der Doppelmayr-Produkte.

Doppelmayr gründete 1987 in Nizza eine Tochtergesellschaft für Forschung und die Entwicklung neuer Produkte für den Export: die Études de Transport (EdT). Von Beginn an war Études de Transport insbesondere auf die Weiterentwicklung von kuppelbaren Sesselbahnen spezialisiert. Bereits 1991 setzten die Spezialisten in Val d'Isère eine neue Technologie ein, die, ein Jahr später in Kanada, bei ihrer weltweit ersten

Sesselbahn mit sechs Sitzen zum Einsatz kam. Dieser Erfolg und das Bestreben, Kundenwünsche direkt vor Ort erfüllen zu können, führten letztlich im Jahr 1991 zur Gründung einer französischen Produktionsniederlassung in Modane, die später weiter ausgebaut wurde. 1994 übersiedelten auch der zentrale Firmensitz und die Büros von Nizza nach Modane. Die strategische Wahl des französischen Standorts hat das gesamte Unternehmen gestärkt.

Sesselbahn-Pioniere

2002 schlossen sich Doppelmayr und Garaventa zum größten Seilbahnhersteller der Welt zusammen. EdT und Doppelmayr Service, eine Verkaufseinheit in Grenoble, fusionierten zu Doppelmayr France. Die Niederlassung bietet heute im französischen Raum das komplette

Produkt- und Dienstleistungsportfolio von Doppelmayr an: Von der Planung, Montage und dem Bau von Seilbahnen bis zum Kundendienst und Service – für alle Seilbahnsysteme. Modane im Département Savoie ist als Standort für Doppelmayr ideal: Beinahe 40 Prozent aller französischen Skigebiete befinden sich in der nahen Umgebung. Zahlreiche bekannte französische Skigebiete, wie Tignes, Val d'Isère, Val Thorens, Les Angles oder auch in Andorra, vertrauen seit Jahren auf die Erfahrung der Seilbahnexperten.

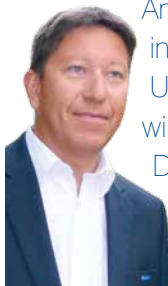
Geist der Innovation

Forschung und Entwicklung spielen am französischen Doppelmayr-Standort auch heute noch eine zentrale Rolle: Rund ein Dutzend erfahrene Ingenieure und Techniker arbeiten



Doppelmayr France	
Gründung	1987
Fusion	2002
Standort	Modane, Savoie (FRA)
Mitarbeiter	45
Hauptmarkt	Frankreich
Aufgaben	Projektierung, Verkauf, Produktion, Montage, Inbetriebnahme, Kundendienst
Zertifizierungen	Qualität (ISO 9001) Sicherheit (OHSAS 18001) Umwelt (ISO 14001)

„Doppelmayr France ist einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von Seilbahnen und Seilbahntechnologie in Frankreich. Seit 1991 haben wir 180



Anlagen gebaut, 87 davon in Savoie. Dank stetigem Umsatzwachstum konnten wir im Laufe der Jahre 45 Dauerarbeitsplätze schaffen.“

Bernard Teiller,
Geschäftsführer von
Doppelmayr France

in Spezialgebieten der Bereiche Engineering, Bauingenieurwesen, Maschinenbau, Elektrotechnik, Mechanik und Hydraulik. Aber auch der After-Sales-Service wird in Modane, wie generell bei Doppelmayr, großgeschrieben. Die Kunden haben Zugang zu einem personalisierten Web-Service, wo Ersatzteile, technische Unterlagen, Wartung und Beratung angefordert werden können. Doppelmayr France ist mit allen Niederlassungen der Gruppe sowie ihren Tochtergesellschaften eng vernetzt. |



1987
Gründung von Études de Transport, Doppelmayr-Tochter für Forschung und Entwicklung



1991 Gründung der Produktionsstätte in Modane



2015 Umsetzung der ersten 6 m/s schnellen 6er-Sesselbahn in Les Menuires, (FRA)



2007 8-MGDs Caron und Cairn in Val Thorens (FRA), mit Weltneuheit: erste 2-Sektionen-Gondelbahn mit bedienerlosem Betrieb (ESO – Exploitation Sans Opérateur)



2002 Erste 8er-Sesselbahn mit Tangentialeinstieg, 8-CLD Tommeuses in Tignes (FRA)



2002 3S-Bahn L'Olympique in Val d'Isère (FRA)



2002 Zusammenschluss von EdT und Doppelmayr Service zu Doppelmayr France



1998 Erste Funitel in zwei Sektionen in Encamp (AND) mit einer Gesamtlänge von 6 km



1996 Entwicklung des ersten Doppeleinstiegssystem in Zusammenarbeit mit dem französischen Skigebiet Val Thorens (von Val Thorens patentiert)



1992 Weltweit erste kuppelbare 6er-Sesselbahn in Mont Orignal, Quebec (CAN) realisiert





Neues aus der Geschäftsführung von Doppelmayr

Michael Doppelmayr und Hanno Ulmer ziehen sich aus der Geschäftsführung der Doppelmayr Seilbahnen GmbH zurück.

Das Geschäftsjahr 2015/2016 zeichnete sich durch viele spannende Projekte, technische Entwicklungen und wegweisende Neuerungen aus. Auch in der Führungsebene der Doppelmayr Seilbahnen GmbH steht per 31.3.2016 eine Neuerung an: Michael Doppelmayr und Hanno Ulmer ziehen sich aus der Geschäftsführung der Doppelmayr Seilbahnen GmbH zurück und übergeben ihre Agenden an Anton Schwendinger und Thomas Pichler. Sie sind und bleiben weiterhin Vorstände der Doppelmayr Holding AG.

Schon vor einiger Zeit wurde dieser Schritt geplant und Maßnahmen für die Übergabe in die Wege geleitet. Anton Schwendinger wurde bereits im Januar 2013 als Nachfolger von Hanno Ulmer zum Geschäftsführer ernannt. Er war bis dahin langjähriger Leiter der Bereiche Produktion und Logistik in Wolfurt und schon seit Jahrzehnten im Unternehmen tätig.

Thomas Pichler ist seit 1. September 2015 Geschäftsführer der Doppelmayr Seilbahnen GmbH und der designierte Nachfolger von

Michael Doppelmayr. Auch er ist seit vielen Jahren Mitarbeiter der Doppelmayr/Garaventa Gruppe. Zuletzt war er Verkaufsleiter und stellvertretender Geschäftsführer der Doppelmayr Italia GmbH und ist in seiner neuen Funktion in Wolfurt schwerpunktmäßig für die Bereiche Vertrieb und Technik verantwortlich.

Das neue Geschäftsjahr verspricht wieder viele neue Herausforderungen, die die Seilbahnspezialisten gerne annehmen. | [↕](#)

Mit Doppelmayr zum Weltcup Host

Jeongseon war Austragungsort des FIS Ski-Weltcups.



Der Präsident des Organisationskomitees der Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2018 in Pyeongchang, Mr. Yang Ho CHO, bedankt sich in einem persönlichen Schreiben an Michael Doppelmayr für das

überwältigende Engagement der Doppelmayr Gruppe. In seinem Brief bezeichnet er den Einsatz der Mitarbeiter vor Ort und die Lösungskompetenz von Doppelmayr als entscheidend für die Zusage der FIS, in Jeongseon im

Februar 2016 Weltcup-Rennen auszutragen. Die neue Gondelbahn ist ein Zeichen für die hervorragende Partnerschaft, die es ermöglichte, dieses Ziel zu erreichen. | 1



Nährboden für den Skinachwuchs

Kleine Skigebiete in unmittelbarer Nähe von Ortschaften bzw. Ballungsräumen sind ein wichtiger Eckpfeiler für den Ski-Nachwuchs.

Kleinstskigebiete, oft aus nur 1-2 Schleppliften bestehend, sind sowohl für den Spitzensport wichtig als auch für den Breitensport von entscheidender Bedeutung. Österreichs Tourismus ist in hohem Maß vom Wintersport abhängig – mit rund sieben Prozent des Bruttoinlandsprodukts trägt er viel zum Wohlstand des Landes bei, ähnlich verhält es sich in anderen Wintersportnationen, wie beispielsweise der Schweiz, Frankreich oder Italien.


Nachwuchsförderung beginnt mit dem Erhalt kleiner Liftanlagen

Für den Spitzensport gilt: Die sportlichen Erfolge – vergangene wie zukünftige – hängen sehr stark von der Nachwuchsförderung eines Landes ab. Diese beginnt meist an solchen kleinen Liftanlagen. Aber auch für zukünftige Ski- und Snowboard-Generationen des Breitensports sind diese kleinen Skigebiete sehr wichtig. Sie erfüllen zudem eine wichtige gesellschaftliche Funktion: Sie ermöglichen einen unkomplizierten Einstieg in den Wintersport. Sie garantieren, dass Kinder und Familien Sportarten wie Skifahren oder Snowboarden überhaupt in

Betracht ziehen. Denn liegt kein günstiges und leicht erreichbares Liftangebot in unmittelbarer Umgebung, dann erlernen immer weniger Menschen diese Sportarten und der Wintersport entwickelt sich zum Elitensport.

Rund 150 von 430 Skigebieten in Österreich sind kleinere Skigebiete

Laut Skiresort.de (Stand März 2016) gibt es in Österreich ca. 430 Skigebiete. Rund 150 davon sind kleinere Skigebiete mit einem Tageskartenpreis von unter 20 Euro für Erwachsene. Sie stellen sicher, dass Familien auf sehr kurzen Wegen und zu einem günstigen Preis einer sinnvollen, gesunden Freizeitbeschäftigung nachgehen können. Auch Jugendliche nützen dieses Angebot gern – oft sogar direkt nach dem Schulunterricht. Viele dieser Skilifte werden von Gemeinden und bzw. oder Vereinen betrieben, Gewinne werfen sie aber meist nicht ab.

Vor dem enormen Engagement der vielen Wintersportbegeisterten und Freiwilligen zieht das Doppelmayr-Team den sprichwörtlichen „Hut“. Ihnen allen gebührt der größte Dank. 



„Ohne Zuschüsse sowie tausende freiwillig und unentgeltlich geleistete Stunden ehrenamtlicher Vereinsmitglieder würde es viele dieser Skilifte nicht mehr geben. Auch unser Lift auf der Bazona lebt seit fast 70 Jahren von der Unterstützung freiwilliger Helfer. Sie sind jährlich teilweise an über 50 Liftbetriebstagen und darüber hinaus bis zu 500 Stunden im Einsatz – und das, obwohl unser Lift nur an Wochenenden und Feiertagen läuft.“

Hubert Gstach, Betreibergemeinschaft Schilift Bazona in Vorarlberg (AUT).



Historischer Elfer-Schlepplift feiert 50. Betriebsjahr

Das Skigebiet Neustift im Stubaital in Tirol begeht diese Saison ein beachtliches rundes Liftjubiläum: Der Schlepplift in der oberen Sektion des Freizeit- und Erholungsgebiets hinauf zur Elferhütte feiert sein 50-jähriges Bestehen. Seit November 1966 bringt der Doppelmayr-Lift, der sich noch im Originalzustand befindet, Winter für Winter die Sportler zügig an ihr Ziel – ein nicht alltäglicher, „lebendiger“ Qualitätsbeweis. Lediglich das Liftgetriebe wurde vor drei Jahren erstmals getauscht. Der Bau des Elfer-Schlepplifts war damals eine richtungsweisende Pionierleistung, die im Tourismus kräftige Impulse und eine Welle an Erweiterungen der Elferbahnen in Bewegung setzte. | 1

Warren Sparks geehrt

Am 23. November 2015 wurde Warren Sparks, Executive Vice President von Doppelmayr Kanada, mit dem Lieutenant Governor Safety Award für seinen Einsatz für mehr Sicherheit, insbesondere bei Personenseilbahnen, ausgezeichnet. Die Jury ehrte damit das Lebenswerk des langgedienten Doppelmayr-Ingenieurs, der mit Pioniergeist zur Sicherheit heutiger Seilbahnen beitrug und sich stark für Verbesserungen in der technischen Ausbildung einsetzte. Warren stellte als Führungsmitglied von Doppelmayr Kanada wichtige unternehmerische und technische Weichen. Nach 32 erfolgreichen Jahren geht Warren Sparks nun in den Ruhestand. Für sein Engagement gebührt ihm Dank. | 1



v.l.n.r.: Richard Ballantyne, Vorstandsvorsitzender BC Safety Authority; Warren Sparks; Judith Guichon, Lieutenant Governor of British Columbia und Catherine Roome, Präsidentin und CEO BC Safety Authority

➤ BC Safety Authority's Lieutenant Governor Safety Awards 2015 | Warren's Video



Doppelmayr als Champion in Hidden Markets ausgezeichnet

Der Fachverband für Maschinen-, Metallwaren und Gießereindustrie hat Doppelmayr Mitte November 2015 das Prädikat „Champion in Hidden Markets“ verliehen. Die Institution, einer der größten Fachverbände Österreichs, zeichnete damit das derzeit größte urbane Seilbahnprojekt der Welt aus – die Stadtseilbahnen in La Paz und El Alto. Die Urkunde würdigt außergewöhnliche und beeindruckende Projekte in „unbekannten“ Märkten, wie jenes von Doppelmayr in Bolivien: Dort installierte der Seilbahnspezialist ein Seilbahnnetz, das seit 2014 die Großstädte La Paz und El Alto verbindet. Aktuell sind drei Linien in Betrieb, bis 2019 kommen sechs weitere hinzu. Die Urkundenübergabe fand im Rahmen des Maschinenbautages in der Wirtschaftskammer in Wien statt. | 1



10-MGD Línea Amarilla, La Paz, BOL

In Gedenken an Bernard Chabbey



Bernard Chabbey, geboren 1943 und zuletzt Präsident der spanischen Doppelmayr-Niederlassung Transportes por Cables, erlag am 28. Januar 2016 seiner schweren Krankheit. Der gebürtige Walliser war in den 70er-Jahren für Von Roll in Spanien tätig, als er auf Artur Doppelmayr traf. Bernard Chabbey hat einen wesentlichen Beitrag zum Auf- und Ausbau vieler Skigebiete in Spanien geleistet. Sein Lebenswerk war maßgebend für die Entwicklung von Doppelmayr. Ein Highlight seines Schaffens war die EXPO-Bahn in Lissabon, ein Vorläufer-Modell der späteren BUGA-Seilbahnen in Rostock, München und Koblenz. Wir verlieren mit Bernard einen geschätzten Mitarbeiter, der uns mit seiner Weitsicht, Expertise und Kollegialität immer in Erinnerung bleiben wird. | 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: April 2016, Satz und Druckfehler vorbehalten, es gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB).

www.doppelmayr.com

Vielen Dank!

Visionen. Sie sind es, die uns immer neue Gipfel erklimmen lassen. Ideen, an denen wir festhalten und die uns über uns selbst hinauswachsen lassen. Es sind Ihre Visionen und Ihre Ideen, die wir 2015 umsetzen durften. Weltweit. Dieses Vertrauen ist auch unser Antrieb für die Zukunft. Und dafür sagen wir danke.

www.doppelmayr.com



... zur Ideallösung.

Von der Idee ...