

 Doppelmayr®
The background of the entire page is a photograph of a cable car (Eiger Express) suspended from cables, moving up a steep, snow-covered mountain. The sky is clear blue, and the sun is shining, creating bright highlights on the snow and the mountain's rocky peaks. The cable car is dark-colored with large windows and has 'Eiger Express' written on its side. The mountain below is covered in snow and dotted with evergreen trees. GARAVENTA
The logo consists of a stylized white wheel or gear icon above the word 'GARAVENTA' in a bold, white, sans-serif font.

Eiger Express

Das Highlight der V-Bahn bringt seine Gäste in nur 15 Minuten vom Terminal in Grindelwald Grund zum Eigergletscher. Der Eiger Express ist eine Dreiseilbahn der Extraklasse. Innovation, Effizienz und Komfort aus einer Hand – realisiert von den Experten der Doppelmayr/Garaventa Gruppe.



V-Bahn: ein Mobilitätsprojekt für Generationen

Grindelwald im Berner Oberland (Schweiz) ist Heimat einer der innovativsten Infrastrukturlösungen. Multimodal, barrierefrei, komfortabel und wegweisend kann der Terminal der V-Bahn beschrieben werden. Es ist ein hochmodernes Mobilitätszentrum für die nächsten Generationen, welches die Jungfraubahnen gemeinsam mit Doppelmayr/Garaventa realisiert haben. Die Jungfraubahnen folgen damit der Tradition der visionären Pionierleistungen beim Bau der Jungfraubahn zwischen 1896–1912.

Vom neuen Terminal in Grindelwald aus führt eine 10er-Gondelbahn über zwei Sektionen zum Männlichen, sowie eine 3S-Bahn, der Elger Express, zum Eigergletscher – spektakuläre Aussichten und deutlich verkürzte Reisezeiten inklusive.

Die Talstation hat sich ganz dem Komfort und der Barrierefreiheit für alle verschrieben. Der moderne Terminal vereint mit dem neuen öV-Anschluss nicht nur die beiden Seilbahnen, sondern auch den regionalen Zug, die Berner Oberland-Bahn und den Ortsbus. Bei der Ankunft erleben die Besucher eine Atmosphäre wie am Flughafen: Es gibt Shops auf mehreren Stockwerken, Verpflegungsmöglichkeiten, ein Sportgeschäft und Skidepots. Überall barrierefreie Zugänge, gewährleisten die Mobilität für alle. Wer mit dem Auto anreist, kann im über 1000-plätzigem Parkhaus parken. Die Tourbusse mit den Gästen für das Jungfraujoch –



» Die V-Bahn ist eine Meisterleistung aller Beteiligten. Sie sichert mittel- und langfristig die erfolgreiche touristische Zukunft der gesamten Jungfrau Region als Ganzjahres-Destination. «

Urs Kessler
CEO der Jungfrauabahn AG



**OHNE UMSTEIGEN GELANGEN SIE IN NUR
15 MINUTEN VON GRINDELWALD GRUND ZUM
EIGERGLETSCHER.**

Top of Europe erhalten eine Ausstiegsmöglichkeit direkt neben der Rolltreppe, welche die Gäste komfortabel auf die Perronebene führt. Kurze Wege für alle Gäste waren das oberste Credo bei der Planung.

Auf dem Weg auf die Skipisten oder zum weltberühmten Jungfraujoch sparen Gäste mit dem Eiger Express erheblich Zeit. Ohne Umsteigen gelangen sie in nur 15 Minuten von Grindelwald Grund zum Eigergletscher. An der Bergstation angekommen setzen sie ihre Fahrt zum „Top of Europe“ in der Jungfrauabahn, der über 100-jährigen Zahnradbahn, in einem spektakulären Tunnel durch den Eiger und den Mönch hindurch fort.

Mit der Eröffnung des Eiger Express ist das V-Bahn-Projekt fertiggestellt. Neben der Funktion als schneller Zubringer hat diese innovative Dreiseilbahn viele technische Neuheiten zu bieten und löst auch den Gütertransport zum Eigergletscher auf sehr effiziente Art und Weise. Die Umsetzung dieses Großprojekts hielt die eine oder andere Herausforderung bereit, die mit sehr viel Know-how, professioneller Zusammenarbeit und Leidenschaft für Seilbahnen von allen Beteiligten bravourös gemeistert wurden.



Interview mit Urs Kessler

In das Projekt Eiger Express ist viel Herzblut geflossen. Welche Bedeutung hat die neue Seilbahn für Sie persönlich aber auch für die Jungfrau Region?

Urs Kessler: Es war eine einmalige Lebenserfahrung, mit dem Team ein solch einzigartiges Generationenprojekt zu realisieren. Mein Motto war stets: Wer etwas will, sucht Wege. Wer etwas nicht will, sucht Gründe. Die Freude ist groß, da das Projekt noch besser rausgekommen ist, als ich je erwartet hätte. Das V-Bahn-Projekt macht uns und die Jungfrau Region an vorderster Front in ungeahntem Maße konkurrenzfähig.

Grindelwald ist bei internationalen Touristen ein sehr beliebtes Ausflugsziel. Was können die Gäste künftig bei ihrem Besuch erwarten?

Urs Kessler: Grindelwald und die Jungfrau Region sind während des gesamten Jahres ein beliebtes Reiseziel. Künftig werden unsere Gäste natürlich vom Zeitgewinn profitieren, dank dem V-Bahn-Projekt. Die Kombination Bahnfahrt und Eiger Express steigert das Gesamterlebnis. Sowohl mit dem Zug und Bus als auch mit dem Auto werden sie schneller und bequemer aufs Jungfraujoch oder ins Wander- und Skigebiet gelangen. Die großen Fenster der ATRIA Kabinen bieten eine einmalige Aussicht auf die weltbekannte Eigernordwand.

Die neue Seilbahn wird auch im Winter für Skifahrer und Snowboarder im Einsatz sein. Welche neuen Vorteile bringt der Eiger Express für das Pistenvergnügen?

Urs Kessler: Die modernen 26er-Kabinen sind mit Sitz- und Scheibenheizung ausgestattet, zudem ist WLAN auf der ganzen Strecke garantiert. Skier und Snowboards können in der geräumigen Kabine mitgeführt werden. Zudem gelangen die Gäste neu in 15 Minuten zum Eigergletscher. Dank des Zeitgewinns und neuer Pistenverbindungen bereitet das Skifahren und Snowboarden noch mehr Vergnügen.

Technisch ist der Eiger Express eine neue Generation von Dreiseilbahnen. Auf welche Funktionen und Features haben Sie bei der Umsetzung besonderen Wert gelegt und wieso?

Urs Kessler: Wir wollen mit Mehrwert die Erwartungen der Kundinnen und Kunden übertreffen. Dazu gehört nebst Scheibenheizung und WLAN auch das Design. Wir wollten die schönste und beste Kabine der Welt, vor der berühmten Eigernordwand, mit viel Glas. Als Exklusivität bieten wir eine VIP-Kabine mit der Platinum Lounge an. Mit dem Design wollten wir uns ganz bewusst abheben. You never get a second chance to make a first impression!

Ein Projekt der Superlative

Für Doppelmayr/Garaventa war der Bau des Eiger Express eine ganz besondere Aufgabe. Zum einen galt es, einige spannende Kundenanforderungen zu erfüllen, zum anderen gab es die eine oder andere knifflige Herausforderung zu lösen. Ein Seilbahnprojekt dieser Art und Dimension ist nicht alltäglich und erforderte ein hohes Maß an Innovationsgeist und Lösungskompetenz.

Die Experten von Garaventa begleiteten die Jungfraubahnen in den verschiedenen Phasen des V-Bahn-Projekts seit der Erarbeitung der ersten Projektvorschläge. Der offizielle Spatenstich der V-Bahn wurde am 3. Juli 2018 in Grindelwald Grund gefeiert. Die Gondelbahn zum Männlichen wurde bereits im Dezember 2019 eröffnet, seit Dezember 2020 ist auch der Eiger Express für die Gäste der Jungfrauregion im Einsatz.

Seiltransport mit neuen Dimensionen

Der Transport der Tragseile für die neue Dreiseilumlaufbahn Grindelwald Grund – Eigerletscher stellte alle bisherigen Herausforderungen in den Schatten. Jedes der vier Tragseile hat Dimensionen, die es so noch nie für eine Schweizer Seilbahn gegeben hat. Von August bis November 2019 wurden vier Schwertransporte durchgeführt, um die Tragseile von Romanshorn nach Grindelwald zu transportieren. Pro Transport wurden spektakuläre 132 Tonnen Seil über kurvige, enge Bergstraßen und Brücken manövriert, welche aber nur für 72 Tonnen ausgelegt sind.

Die Lösung nach drei Jahren Planung: eine Verteilung der Nettolast auf drei Lastkraftwagen, aufwändige Umbaumaßnahmen der Fahrzeuge und viel Zeit. Erstmals wurde dabei ein Tragseil mittels Spezialbobinen auf drei Fahrzeuge verteilt. Die Transporte erfolgten in der Nacht bei gesperrten Straßen und die Seile mussten über mehrere Brücken hin- und her gespult werden, um die Last auf den Fahrzeugen für die Brückenüberfahrten zu reduzieren.



TRAGSEIL

6.940 Meter lang
132 Tonnen schwer

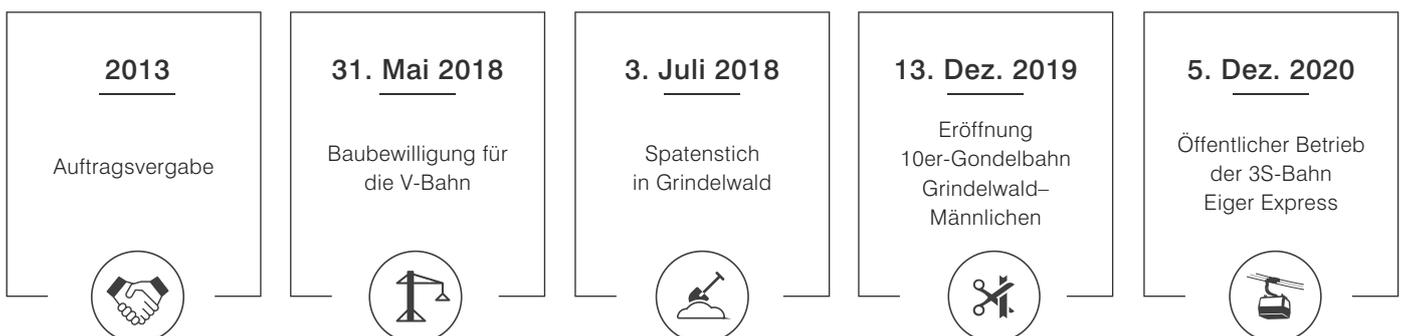
GESAMTER LASTWAGENKONVOI

65 Meter lang
212 Tonnen schwer
1.580 PS



➔ Hier geht's zum Video:

Projekt-Meilensteine





Einzigartiger Seilzug

Entsprechend außergewöhnlich war beim Eiger Express auch der Seilzug. Dieser erforderte eine exakte Vorbereitung. Die Spezialisten von Garaventa haben dafür viel Know-how und Zeit investiert, damit alles nach Plan ablaufen kann.

Bei jeder Straßen- und Bahnquerung wurden Schutzgerüste errichtet. Damit die flexiblen, dünnen Vorseile auf den Seilfeldern hochgehalten werden konnten, war der Aufbau von Hilfsstützen notwendig. Auf den sieben Stützen montierte das Team etliche Seilüberlaufrollen. Um bei der Talstation die Seile vom Bobinenplatz in die Seilzugmaschine ziehen zu können, wurde eine speziell für dieses Projekt gebaute Seilablenkung installiert. Für den Seilzug waren fünf Seilzugmaschinen und sieben Winden im Einsatz. Da mehrere Winden gleichzeitig zum Einsatz kamen, musste das Zusammenspiel reibungslos funktionieren. Die Spezialisten von Garaventa haben unter der Leitung der beiden Chefmonteurs den komplexen Seilzug erfolgreich gemeistert. Für das Ziehen eines Tragseils inklusive der Einrichtung benötigte das Team zwischen 9–13 Tage. Für die gesamte Bahnlänge von 6.480 Metern sind 188.000 Meter Vor-, Trag-, Telecom- und Zugseile gezogen worden. Das Montageteam setzte dafür rund 400 Tonnen Werkzeuge ein.

» Für mich war es eine große Ehre und Freude, als Projektleiter seitens Garaventa dieses Generationenprojekt gemeinsam mit den Jungfraubahnen, der Gondelbahn Grindelwald Männlichen und allen Partnern mit zu planen. Dass wir dieses komplexe Projekt trotz straffem Zeitplan pünktlich realisieren konnten, war nur dank der tollen Teamleistung aller Beteiligten möglich. Das macht mich sehr stolz. «

Raphael Reinle
Projektleiter Verkauf,
Garaventa AG







Wir sind 3S

Beim Bau des Eiger Express sind viele Überlegungen in die Wahl des richtigen Seilbahnsystems geflossen. Um die Anforderungen an Leistung, Umwelt und Komfort erfüllen zu können, fiel die Entscheidung auf die Dreiseilbahn.

Das 3S-System kombiniert alle Vorteile der kuppelbaren Gondelbahn mit denen der Pendelbahn. Durch die doppelte Trageseilführung können große Spannfelder mit einer geringen Anzahl Stützen äußerst windstabil überfahren werden. Beim Eiger Express mussten so über die gesamte Streckenlänge von 6.483 Metern lediglich sieben Stützen gebaut werden. Die 3S-Technologie ist das einzige Seilbahnsystem, das die gewünschten Transportbedürfnisse mit der Anforderung an minimale Eingriffe in die Natur harmonisch miteinander verbindet.

Höchstleistung

Bei der Planung und Entwicklung des Eiger Express haben die Doppelmayr-Ingenieure die Grenzen des Möglichen ausgelotet. Der Eiger Express ist die schwerste Seilbahnanlage, die Doppelmayr/Garaventa bisher realisiert hat. Mit einer Nennleistung von 1450 kW wird die massive Anlage in Bewegung gesetzt. In nur 15 Minuten überwinden die Fahrgäste einen Höhenunterschied von 1.385 Metern. Der Antrieb befindet sich in der Bergstation. Um eine geringe Geräuschentwicklung zu erreichen, kommen beim Eiger Express die bereits bei der D-Line bewährten, schalloptimierten Seilscheiben zum Einsatz. Mit ihrem Durchmesser von 5.400 Millimetern bewerkstelligen sie die Anforderungen der Dreiseilbahn. Eine weitere Neuentwicklung für stark reduzierte Lärmemissionen sind die Niederhalterollen auf den Stationsschuhen. Besonders für Anlagen, die leise in ihre Umgebung integriert werden sollen, sind diese Neuerungen ideale Vorteile.

Wartung leicht gemacht

Beim neuen 3S-Stationskonzept wurde der Fokus auf die Wartungsfreundlichkeit gelegt. Gut zugängliche Komponenten und eine intuitive Steuerung dank Doppelmayr Connect erlauben den Seilbahnmitarbeitern eine einfache und rasche Wartung. Eine zusätzliche Unterstützung bietet das neuentwickelte Wartungsfahrzeug. Mit einer integrierten Hubplattform werden auch hochgelegene Bauteile einfach erreichbar. Die Plattform kann bis zu fünf Meter ausgefahren werden, sodass auch Arbeiten am Stützensattel oder an den Zwischenaufhängungen komfortabel durchgeführt werden können.



Technische Daten 26-TGD Eiger Express

 6.483 m Schräge Länge	 1.385 m Höhenunterschied	 2.228 P/h Förderleistung	 7 Stützen
 15 min Fahrzeit	 8,0 m/s Fahrgeschwindigkeit	 1 VIP-Kabine	 1 Wartungsfahrzeug
 44 davon 4 für den Gütertransport	 26 Personen/ Fahrzeugkapazität	 56 mm Seildurchmesser Zugseil	 58 mm Seildurchmesser Tragseil





Mechanik und Kabine in Exzellenz vereint

In der ATRIA Kabine erleben die Besucher des Eiger Express ein völlig neues Fahrerlebnis. Die Kabinenausstattung ist „high-end“ und erfordert eine entsprechend leistungsfähige Energieversorgung. Diese liefert der neuentwickelte Laufrollengenerator. Während der Fahrt erzeugen acht Radnabengeneratoren im 3S-Laufwerk bei einer Fahrgeschwindigkeit von 8 m/s rund 4 kW elektrische Energie. Laufwerk und Gehänge sind schwarz lackiert. Wie aus einem Guss wurde der Hauptträger des Gehänges elegant ins Kabinendach integriert.

Wunsch erfüllt

Die Jungfraubahnen sind innovative Vordenker, die mit spannenden Ideen herausragende Lösungen vom Seilbahn-Spezialisten gefordert haben. Doppelmayr/Garaventa konnte jeden einzelnen Wunsch mit Innovationsgeist und Know-how erfüllen. Dadurch entstand ein Vorzeige-Projekt in der Branche, welches die Leistungsfähigkeit und Möglichkeiten einer Seilbahn eindrücklich unter Beweis stellt.

» Der Eiger Express verdeutlicht einmal mehr den Doppelmayr/Garaventa-Spirit. Die Zusammenarbeit mit den Kollegen der verschiedenen Unternehmen unserer Gruppe war inspirierend und hat ein beachtliches Produkt hervorgebracht, das zukunftsweisend für innovative und leistungsfähige Transportlösungen ist. «

Peter Luger
Systemverantwortlicher 3S-Bahnen,
Doppelmayr Seilbahnen GmbH



ATRIA – Weitsicht vollendet in Form und Funktion

Beim Eiger Express kommt die neueste 3S-Kabine von CWA – die ATRIA – zum Einsatz. Sie bietet den Besuchern ein Fahrerlebnis, welches „TOP of Europe“ mehr als gerecht wird. 26 Sitzplätze sind ausgestattet mit permanenter Sitzheizung, zwei Infotainment-Bildschirme liefern GPS-gesteuerte Informationen – zum Beispiel zu den Kletterrouten in der Eigernordwand – und sorgen für Unterhaltung und Information während der Fahrt.

Ein besonderes Highlight der neuen CWA-Kabine ist die Panorama-Verglasung: Die Scheiben gehen in das Kabinendach über und geben dadurch einen unvergleichlichen Ausblick auf die umliegende Landschaft frei. Die integrierte Scheibenheizung verhindert ein Beschlagen oder Vereisen, sodass die Sicht aus der Kabine stets ungestört ist. Für ein angenehmes Raumklima sorgt die Sonnenschutzfolie auf den Kabinenscheiben und die Sitzheizung.

» Für den Eiger Express haben wir mit der ATRIA einen großen Schritt nach vorne gemacht. Ihre Ausstattung zeigt eindrücklich, was Fahrkomfort in Zukunft bieten kann. Am Berg, aber auch in der Stadt. «

Marco Zangrando
Manager Verkauf,
CWA Constructions SA/Corp.



Kabinenausstattung



Flexibilität für alle Anwendungen

Die Skier werden während der Fahrt im TWISTIN-Skiköchersystem vor jedem Sitzplatz verstaut. Im Sommer können die in der Bodenfläche eingelassenen Vorrichtungen mit Quick-Cover abgedeckt werden. Die indirekte Innenbeleuchtung im Dachhimmel und unter den Sitzen sorgt während der Fahrt bei Dämmerung für ein angenehmes Ambiente.

Mit dieser Ausstattung hebt Doppelmayr/Garaventa die Messlatte für den Fahrgastkomfort auf eine neue Ebene. Die ATRIA ist mit ihren neuen Funktionen und Features besonders auch für den urbanen Einsatz prädestiniert. Die Vernetzung mit der Seilbahnsteuerung bietet ganz neue Möglichkeiten für Mobilitätsanbieter.

VIPs ganz im Glück

Die VIP-Kabine des Eiger Express trägt die Glückszahl 888. Die goldene Kabine mit exklusiver Ausstattung lässt keine Wünsche offen. Der rote Teppich vermittelt bereits beim Einstieg ein VIP-Gefühl, die indirekte Bodenbeleuchtung sorgt für eine gemütliche Atmosphäre. Ein Sternenhimmel mit hunderten Lichtpunkten, drehbare Ledersessel – ebenfalls in Rot – und eine Champagnerbar mit Kühlsystem vollenden die Luxusfahrt für die bis zu acht VIP-Gäste.





Doppelmayr Connect – Intelligent vernetzt, effizient gesteuert

Ganz im Sinne von SMART Ropeway zeichnet sich der Eiger Express in einem hohen Maße durch Vernetzung aus. Mit der Steuerung Doppelmayr Connect, kann der Seilbahnbedienstete die verschiedenen Systeme der Seilbahn steuern. Bei Bedarf auch mobil.

Die Mischung macht's

Der Eiger Express ist für verschiedene Beförderungsarten vorbereitet und bietet für alle ganz individuelle Vorteile. Individualgäste steigen wie gewohnt in einem großzügigen Einstiegsbereich in die Kabine ein, während diese langsam durch die Station fährt. Für Besuchergruppen, die das Jungfraujoch besuchen, wird eine Kabine beim Gruppeneinstieg angehalten. Sie können so geschlossen als Gruppe komfortabel in ihre eigene Kabine einsteigen. Die für die Güterbeförderung vorgesehenen Fahrzeuge werden in den Stationen schneller geführt, damit sie anschließend zum Verladen der Waren für eine bestimmte Zeit an einer vorgegebenen Stelle angehalten werden können.

Möglich wird das durch ausgetüftelte Prozesse, ausgeführt von einer intelligenten Seilbahnsteuerung – Doppelmayr Connect wurde von Frey AG Stans umgesetzt. Für den Eiger Express wurden die Grundfunktionen der Steuerung mit den zusätzlichen neuen Funktionen wie den optimierten Einstiegskonzepten für Gruppen-, VIP- und Individualgäste sowie den vollautomatischen Warentransport parallel zum Personenbetrieb mit den dazugehörigen Überwachungssystemen ergänzt. Der Seilbahnmitarbeiter kann so die gesamte Anlage mit allen Zusatzfunktionen



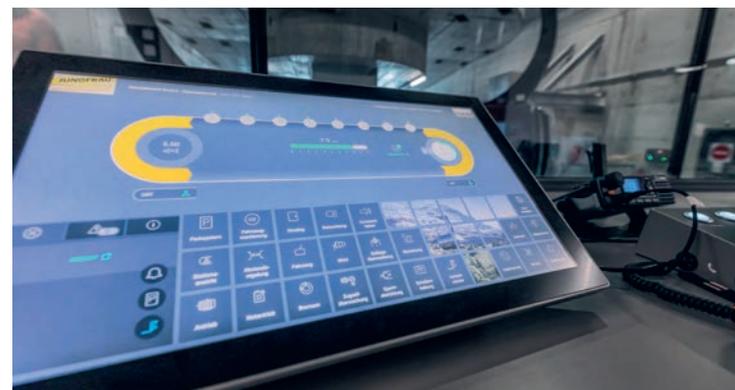


nach dem einheitlichen, logisch aufgebauten und intuitiven Steuerungskonzept einfach und sicher bedienen. Zusätzlich wurden neue Funktionen, wie der Einsatz einer Funkfernsteuerung, integriert. Dies ermöglicht die Bedienung der Anlage für die Wartung auch außerhalb des Kommandoraums und auf der Strecke. Damit können die Standzeiten der Anlage für die Unterhaltsarbeiten noch weiter reduziert werden.

Miteinander verbunden

Beim Eiger Express wurde die Kabinensteuerung in der Seilbahnsteuerung Doppelmayr Connect integriert. So können alle elektrischen Optionen der ATRIA entweder vom Seilbahnkontrollraum oder von einem mobilen Tablet aus fernbedient werden. Das verbindet die Seilbahnmitarbeiter noch näher mit den Fahrgästen.

Dass sowohl die Seilbahnsteuerung der Frey AG Stans als auch das Logistiksystem der LTW, die Mechanik von Doppelmayr und die CWA-Kabine durch Unternehmen der Doppelmayr/Garaventa Gruppe geplant und umgesetzt wurden, war ein großer Vorteil. Dieses Zusammenspiel ermöglichte es, einfache und technisch sinnvolle Schnittstellen zwischen den Teilsystemen zu schaffen.



» Der Eiger Express ist ein gigantisches Projekt auf welches wir als Unternehmensgruppe sehr stolz sein können. Die professionelle Koordination unter allen Beteiligten war erfolgsentscheidend für ein derart vernetztes Seilbahnprojekt. «

Marcel von Ah
Projektleiter,
Frey AG Stans

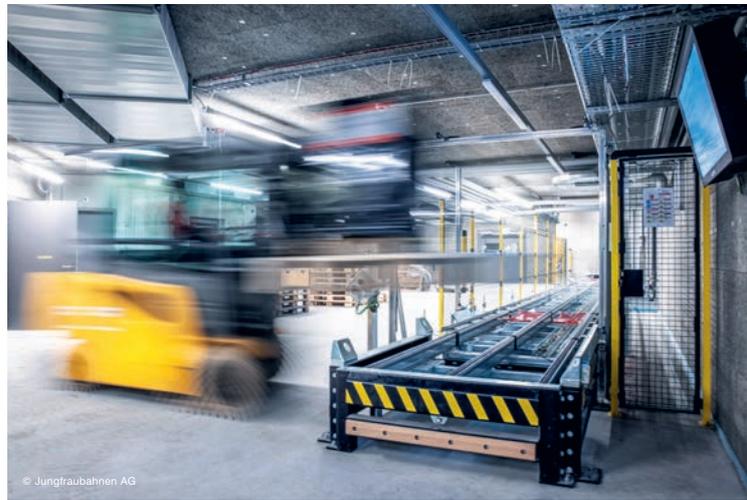


Intralogistik – Verbindung zweier Welten

Mit dem Eiger Express liefert Doppelmayr/Garaventa für den kombinierten Transport von Personen und Gütern eine einzigartige Neuheit. Erstmals bei einer Seilbahnanlage findet der gesamte Materialtransport vollautomatisch während des Publikumsbetriebs und für den Besucher sichtbar statt. Dieses neuartige System erfüllt höchste Sicherheitsstandards und Effizienz auf einem neuen Niveau.

Der notwendige Gütertransport zum Eigergletscher – z.B. von Lebensmitteln für die Gastronomie, Waren für die Souvenir-Shops etc. –, der früher durch manuelles Be- und Entladen der Zahnradbahnen bewerkstelligt wurde, erfolgt nun vollautomatisch mit dem Eiger Express. Doppelmayr/Garaventa hat diese Lösung gemeinsam mit LTW Intralogistics entwickelt. LTW ist ein Unternehmen der Gruppe und Spezialist für Intralogistik-Lösungen mit Erfahrung in den verschiedensten Bereichen, von Hochregallagern in Holzbautechnik bis zu Tiefkühlagern für Lebensmittel. Diese Kompetenz wurde mit der Seilbahn-Expertise kombiniert, um den Gütertransport während dem normalen Fahrgastbetrieb des Eiger Express zu kombinieren.

Die Waren werden im Untergeschoss der Seilbahnstation angeliefert und auf ein eigens dafür vorgesehenes Transportgebäude geladen. Nach dem Aufgabelplatz wird dieses auf die maximalen Abmessungen geprüft und gewogen. Bis zu zwei Tonnen können mit diesem System transportiert werden. Die Fördertechnik bringt die Waren zu einem Vertikalförderer, der diese dann in den oberen Stock befördert. Der Belade-Roboter – eine Neuentwicklung von Doppelmayr/Garaventa – übernimmt das Transportgebäude für das Beladen der Seilbahnkabine. Die für den Gütertransport vorgesehenen Kabinen können im Normalbetrieb auch für den Personentransport verwendet werden. Sie verfügen über eine verkürzte mittlere Sitzbank, dieser Bereich ist für das Transportgebäude vorgesehen. Diese Spezialkabinen sind in der Seilbahnsteuerung eigens identifiziert und hinterlegt. Wird eine Kabine vom Seilbahnmitarbeiter für den Warentransport reserviert, so werden die Besucher beim Zugang automatisch zurückgehalten. Die Kabine fährt mit geschlossenen Türen schneller am Personenzustieg vorbei, bleibt beim Verladeplatz stehen und öffnet die Türen.



» Dieses Projekt ist in jeder Hinsicht mit keinem anderen Projekt vergleichbar. Alleine schon die Rahmenbedingungen der Baustelle auf 2.300 m, ohne direkte Zufahrt und mit einer Materialseilbahn für den Transport der Fördertechnik zum Aufstellungsort waren für uns neu. Dank unserer Erfahrung im Tiefkühlagerbereich konnten wir mit einem Produkt punkten, das auch extremen Bedingungen wie eisigem Wind und Temperaturen bis -20° standhält. «



Über intelligente Sicherheitstechnik wird sichergestellt, dass sich keine Personen in der zu beladenden Kabine befinden, bevor die Waren in der Kabine platziert werden. Die Genauigkeit der Kabinenposition am Beladepunkt beträgt +/- 10 mm. Die Be- und Entladung in der Tal- und Bergstation geschieht vollautomatisch.

Die Verbindung dieser zwei Welten durch den vollautomatischen Personen- und Gütertransport in einem System, alles aus einer Hand, eröffnet neue Möglichkeiten für den Transport am Berg und in Zukunft auch in Städten.

Lukas Fitz
Projektleiter,
LTW Intralogistics GmbH



Für LTW geht die Warenbeförderung am Eigergletscher noch weiter: Vom Eiger Express werden die Güter mit einem LTW-Transportsystem in einem ca. 40 m langen Stollen quer durch den Berg zur Zahnradbahn transportiert. Dort werden die Güter auf einen, mit einer Wechsellpritsche ausgestatteten Güterwagen geladen. Die Zahnradbahn befördert sie anschließend zum „Top of Europe“. Oben angekommen, erwartet die Güter ab Frühjahr 2021 eine weitere Innovation aus dem Hause LTW: Die Wechsellpritsche mitsamt der auf ihr stehenden Güter werden dann von einem automatischen LTW-Beladeroboter vom Waggon genommen und zur finalen Entladestelle ins Untergeschoss des Bahnhofs transportiert.

 Doppelmayr®


GARAVENTA

