

DOPPELMAYR: Innovative Kombi-Bahn 8/10-CGD Weibermahd, Lech

Die Tal- wird zur Mittelstation

Die neu errichtete Kombi-Bahn „Weibermahd“ setzt einen neuen Standard in Vorarlberg: In Lech am Arlberg können in Zukunft die Gäste zwischen 8-sitzigen Komfortsesseln und 10er-Kabinen auswählen. Die Entscheidung für diese anspruchsvolle Technik hat aber einen weiteren Grund, dessen Bedeutung hoffentlich im kommenden Jahr erst so richtig zum Tragen kommt. Denn die neue Weibermahd-Bahn ist gewissermaßen die 1. Ausbau-stufe für die Realisierung eines lang gehegten Wunsches: Die Bahn-Verbindung zum Winter-sport-Nachbarn Schröcken/Warth.



Eine wesentliche Aufgabe der Fahrgast-Logistik übernimmt ein CHAIRKID-Förderbahn (s. n. S.)

Kombi-Bahnen bieten ja ein spezielles Angebot - für spezielle Bedürfnisse: Nämlich die KOMBI-nation für sportliche Skifahrer (welche die Ski möglichst nicht abschnallen wollen) – sie nutzen die Sessel ... und ebendiese Sessel sorgen auch für die entsprechenden Transport-Kapazitäten jenseits der 2.000er-Schwelle. Kinder, Skischulgäste, schwächere Skifahrer, Fußgänger u. v. m. schätzen den Komfort und vor allem die Sicherheit der Kabine.

Somit folgen bei der Weibermahd-Bahn im Verhältnis 1: 2 auf jede geräumige Kabine mit zehn beheizten Sitzplätzen zwei Komfort-Sessel mit kindersicheren Schließ-bügeln, neu gestalteter Rückenlehne, Sitzheizung und Bubble.

Im Falle der neuen Weibermahd-Bahn in Lech hatte die Entscheidung für dieses System allerdings einen weiteren - wesentlichen - Grund. Denn die erbaute Kombi-Bahn ersetzt nicht nur den bisherigen fixgeklemmten 4er-Sessellift, sondern sie ist

auch die Einstiegsstufe in ein Projekt, das fast 40 Jahre ein „Wunsch“ der Skilifte Lech war und in der kommenden Saison endlich realisiert werden will: Die Bahn-Verbindung zum Nachbarort Schröcken/Warth. Beim **Si**-Lokalausweis werden die Argumente für diese Verbindung aus im buchstäblichen Sinne „nahe liegenden“ Gründen deutlich: Ist das Skigebiet von Schröcken doch nur rund 2 km entfernt und somit optisch „zum Greifen nah“.

In der kommenden Saison sollte diese Verbindung bei Vorliegen aller Genehmigungen realisiert werden – wobei die Verbindungsbahn als reine Kabinenbahn konzipiert ist: Daher musste auch die Weibermahd-Bahn neben Sesseln eben auch bereits über Kabinen verfügen.

Die Talstation der Weibermahd-Bahn wird somit zur Mittelstation der Gesamt-Anlage: Schon jetzt sind alle baulichen und bahntechnischen Voraussetzungen geschaffen, um nach Abschluss der Saison mit dem Bau der nächsten Sektion zu beginnen. Die Sessel-Fraktion wird sich dann freilich nur auf den Pisten-Bereich der Weibermahd-Bahn beschränken, während auf der Verbindungsbahn ausschließlich Kabinen unterwegs sein werden. Durch die bereits jetzt erreichte Transport-



Mag. Christoph Pfefferkorn, Prokurist der Skilifte Lech (r.): „In enger Zusammenarbeit mit DOPPELMAYR wurde viel ‚Hirnschmalz‘ eingesetzt, um die zahlreichen ‚Sonderwünsche - vor allem hinsichtlich der Transport-Kapazität einer Kombi-Bahn - zu erreichen‘ - mit Weibermahd-Betriebs-leiter Wolfgang Jansche (m.) und Mag. Christian Röhrig (Assistent der Geschäftsleitung).

Kapazität von 3.900 Personen pro Stunde wird es auch in der Verbindung keine Wartezeiten geben. Diese hohe Transportleistung war, so Prok. Christoph **Pfefferkorn** im **Si**-Gespräch, in einem aufwändigen Planungs- und Berechnungsprozedere zwischen Hersteller und Anwender ermittelt worden – liegt sie doch weit über den 2.400 P/h, die von Kombi-Bahnen herkömmlicherweise erreicht werden.

Ein ausgeklügeltes Logistik-System für den Zutritt der verschiedenen Fahrgast-Gruppen – inkl. eines CHAIRKID-Förderbandes unterhalb der Seil-Linie für die Sessel-Benutzer – wirke derzeit vielleicht noch ein bisschen verwirrend, weil bei den diversen Eingängen ja auch bereits die Zutrittswege für die Verbindungsbahn vorhanden sind. Die beiden Sektionen fahren mit zwei unabhängigen Seil-Kreisen, sodass allenfalls auch ein voneinander unabhängiger



Im Kombi-Betrieb Sessel & Kabine wird eine Gesamt-Förderleistung von fast. 3.900 P/h erreicht

Betrieb möglich ist. Die bahntechnische Verbindung der beiden Skigebiete von Lech-Zürs und Schröcken/Warth ist, wie bereits erwähnt, ein schon seit Jahrzehnten gehegter Wunsch von beiden Seiten (zumal die *Skilifte Lech* unternehmerisch ohnehin bei den Bergbahnen

in Schröcken engagiert sind) – Christoph Pfefferkorn: „Mit der neuen Verbindung sind wir in der Lage, gerade unseren anspruchsvoll-sportlichen Skifahrern eine wesentliche Vergrößerung unseres Skiraumes mit etlichen Nord-Hängen anzubieten.“ kw



Aus (rund 2 km) „nahe liegenden“ Gründen wird in der kommenden Saison die Bahn-Verbindung zum Skigebiet Warth-Schröcken (➤) realisiert - in der Talstation der Weibermahd-Bahn sind bereits alle bau- und bahntechnischen Voraussetzungen für den durchgehenden Betrieb umgesetzt.

Seehöhe Berg	1.922,51 m
Seehöhe Tal	1.786,01 m
Höhenunterschied	136,50 m
Betriebslänge	770,84 m
Mittlere Neigung	24,1 %
Max. Neigung	39,40 %
Stützen	10
Spurweite	7,30 m
Antrieb:	
Unterflurantrieb Bergstation	
Drehstrom mit Frequenzrichter	
Leistung	378 kW
Spann-Einrichtung	hydraulisch, Tal
FBM: Kombibetrieb	30 8er-Sessel + 20 10er-Kabinen
Nenn-Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
kürzeste Folgezeit	8,05 s
kleinster Abstand	40,27 m
theor. Förderleistung	Berg 3.874 P/h
	Tal 1.490 P/h
Fahrzeit	3,02 min.
Sesselbetrieb	30 Sessel
	5,0 m/s
	12,08 s
	60,40 m
	2.384 P/h
	3,02 min
Kabinenbetrieb	20 Kabinen
	5,0 m/s
	24,16 s
	120,81 m
	1.490 P/h
	4,0 min