

DOPPELMAYR: 8er-EUB Loferer Almbahn

Ein Quantensprung für Lofer

Nach 40 Jahren erfolgte für die aktuelle Saison der technische Generationswechsel für die Hauptzubringer-Anlage in dem Salzburger Familien-Skigebiet, das für sich in Anspruch nimmt, „Österreichs schönste Skialm“ zu sein.

Die bisherige 4er-Kabinenbahn der Loferer Bergbahnen war für sich ein Teil Seilbahntechnik-Geschichte. Denn es war die erste kuppelbare 4er-Kabinenbahn, die von DOPPELMAYR konstruiert wurde: Das war 1972 und fand im vorarlbergischen Mellau statt. Doch erst, nachdem die Bahn zehn Jahre perfekt ihren Dienst im Bregenzer Wald, also im unmittelbaren geografischen Umfeld des Wolfurter Weltmarktführers, getan hatte, fand sie „ihre wahre Bestimmung“ durch die Neu-Errichtung und den Einsatz im Pinzgau. Wo sie als besonders gutes Beispiel für die Langzeit-Qualität der Anlagen gelten kann, denn, so Lofer-Geschäftsführer Willi Leitinger, „sie ist bei uns 30 Jahre tadellos gelaufen“.

Nur war die Bahn angesichts der gewachsenen Qualitätsansprüche einfach nicht mehr zeitgemäß – so mussten z. B. die Türen noch immer händisch geöffnet werden.



Nach 30 Jahren „Generationswechsel“ beim Hauptzubringer der Loferer Bergbahnen.

Daher wurde nach Jahren der intensiven Vorplanung im vergangenen Herbst ein „Quantensprung“ durchgeführt, um den lang gehegten Wunsch nach einer attraktiven Zubringerbahn Rechnung zu tragen, die wiederum direkt vom Ortszentrum auf den Loderbichl führt.

Das gilt vor allem für die Faktoren Sicherheit und Komfort: „Neben unserem Anspruch als Familien-Skigebiet, in dem naturgemäß viele Kinder unterwegs sind, haben wir auch noch Langläufer, die zu unserer Höhenloipe wollen; ebenso Spaziergänger und andere Gäste-

Zielgruppen, deren Ansprüche wir mit dieser Anlage optimal bedienen können.“

Und wie vorausdenkend diese Planungen sind, zeigt sich daran, dass die jetzt errichtete Anlage vorerst als „1. Sektion“ angesehen wird; d. h., die Bergstation ist baulich bereits so vorbereitet, dass sie irgendwann als Mittelstation mit durchgehendem Bahnbetrieb genutzt werden kann.

Aber eine 2. Sektion auf die Loferer Alm ist erst in der mittelfristigen Planung, zumal die jetzige weiterführende Bahn noch durchaus



Zusammen mit dem neuen Sportgeschäft bildet die Talstation eine neue architektonische Attraktion mitten im Ortsgebiet von Lofer.



„Österreichs schönste Skialm“ - Ein Anspruch, den Loferer vor allem bei seinen Tages-Gästen aus dem Salzburger Raum und dem südostbayerischen Einzugsbereich mehr denn je erfolgreich umsetzen will. Fotos: Loferer Bergbahnen/MELZER & HOPFNER

den technischen Anforderungen entspricht. Vorerst, so Leitinger, gehe es einmal darum, nach der Erhöhung der Transportkapazitäten vom Tal her im Skigebiet selbst mögliche „Flaschenhälse“ zu vermeiden: Das nächste Bahn-Projekt ist demnach eine Erweiterung der Kapazitäten im Skigebiet selbst - durch eine geplante neue 8er-Sesselbahn.

Im Endausbau, also mit den zwei Sektionen, werden mit dem Hauptzubringer dann 2.400 Personen mit insgesamt 130 Kabinen transportiert werden können - im vorläufigen Ausbau lauten die aktuellen Zahlen 1.600 und 42.

Mit der Bahn wurde auch das gesamte Talstationsgebäude neu

errichtet; inklusive einer Parkgarage mit 30 unterirdischen Stellplätzen. Oberhalb der Talstation wurden zudem weitere 300 Parkplätze errichtet: „Man kann also vom Auto direkt in die Ski steigen und bereits zur Station ‚hinunterfahren‘ ... bzw. bei der Heimreise direkt beim Auto abschwingen.“

Gemeinsam mit dem lang-jährigen Planungspartner MELZER & HOPFNER aus Bregenz sowie *kofler architects* aus Salzburg wurde dieses zeitgemäße Projekt inkl. Talstation und Parkplätzen entwickelt.

Insgesamt wurden von den Loferer Bergbahnen in der aktuellen Saison 10 Mill. Euro investiert und damit die Grund-Voraussetzung

geschaffen, dass sich Loferer auch in den kommenden Jahren trotz der großen Wintersport-„Nachbarn“ im Pinzgau weiterhin erfolgreich behaupten kann. kw



8 EUB LOFERER ALMBAHN I
(Klammerwerte = Endausbau)

Förderleistung	1.610 P/h (2415)
Fahrgeschwindigkeit	6,00 m/s
Folgezeit	17,89 s (11,93)
Gehänge-Abstand	107,34 m (71,56)
Spurweite Strecke	5,20 m
Höhe Talstation	631,76 m ü.d.A.
Höhe Bergstation	1.003,51 m ü.d.A.
Höhenunterschied	371,75 m
hor. Bahnlänge	1.884,14 m
schräge Bahnlänge	1.920,46 m
mittlere Neigung	19,73 %
Fahrzeit	5,46 min
Antrieb	Berg Brücke
Abspannung	Tal
FBM	36 + 6 (54 + 9)
Stützen	15
Motorleistung	
Betrieb	445 kw (549)
Anfahren	574 kw (697)
Seil Dm	48 mm/ 6x36/ 1960



Insgesamt wurden in der aktuellen Saison von den Loferer Bergbahnen 10 Mill. Euro investiert