

# Die „Smaragdbahn“ in Bramberg am Wildkogel



Bergstation der Smaragdbahn

Leitner errichtete in der Salzburger Gemeinde Bramberg eine 8er-Kabinenbahn in zwei Teilstrecken, die einen bequemen Direkteinstieg in die Urlaubsarena Wildkogel in den Hohen Tauern bietet.

**Den Namen „Smaragdbahn“** verdankt die neue Leitner-Anlage dem nahe gelegenen Habachtal, der wichtigsten europäischen Fundstelle dieser Edelsteine. Es lag nahe, die Namensgebung durch die Farbgebung der Sigma-Kabinen zu unterstreichen: Sie erstrahlen in edlem Smaragdgrün. Rechtzeitig zu Beginn der heurigen Wintersaison geht die „Smaragdbahn“ in Betrieb. Die in zwei Teilstrecken realisierte 8er-Kabinenbahn wird im Anfangsausbau eine Förderleistung von 1.600 P/h haben, im Endausbau werden es 2.000 P/h sein. Sie schafft nicht nur den Direkteinstieg vom Ortszentrum Bramberg in die Urlaubsarena Wildkogel, sondern entlastet auch die etwas weiter westlich gelegene, bisher einzige Zubringerbahn von Neukirchen auf den Wildkogel. Während die erste Teilstrecke eine komplette Neuerrichtung darstellt, ersetzt die zweite Teilstrecke die Doppelsesselbahn „Schartenlift“.

Die beiden durch eine Mittelstation mit Durchfahrbetrieb gekoppelten Anlagen weisen die beachtliche Gesamtlänge von 4,4 km auf. Zwei Lawenstriche, welche die Trasse

der 1. Teilstrecke queren, erfordern einerseits eine aufwendige Linienführung mit zwei langen Spannfeldern und andererseits ein eigens dafür konzipiertes Bergesystem, welches gemeinsam mit der Firma Imoos entwickelt wurde. Dieses Bergesystem erlaubt es, die Fahrgäste mit relativ geringem Aufwand entlang des Seiles sicher aus dem Gefahrenbereich der Lawinen zu bringen. Als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme wurden die hohen Stützen im Grenzbereich der Lawinen mit dem elektronischen Seillageüberwachungssystem CPS (Cable Position Supervision) ausgerüstet.

## Architektur

Architektonisch hervorragend gelöst ist das neue Talstationsgebäude mit großzügigen Glasflächen, welche den im Inneren befindlichen Infrastruktur- und Seilbahneinrichtungen ein offenes Raumgefühl vermitteln. In der Talstation befindet sich bergwärts gesehen rechts der vollautomatische Kabinenbahnhof, der allen 94 Kabinen für den Anfangsausbau Platz bietet. Unter dem Kabi-

nenbahnhof verbirgt sich eine Tiefgarage. Die Mittelstation und die Bergstation sind als Standardstationen mit hoher Überdachung ausgeführt.

## Seilbahntechnik

Für die „Smaragdbahn“ wurde die übliche und betrieblich günstigste Variante für die Lage von Antrieb und Spanneinrichtung der beiden Teilstrecken gewählt: beide Antriebe in der Mittelstation, die hydraulischen Spanneinrichtungen in der Talstation der 1. Teilstrecke und in der Bergstation der 2. Teilstrecke. Die Antriebe sind als Brückenantriebe ausgeführt. In der Mittelstation wird die Bahnachse um 56° verschwenkt. Der Bahnhof wird als vollautomatischer Schleifenbahnhof ausgeführt und ist mittels eines zweigleisigen Verbindungskanals mit der Stationshalle der Talstation der 1. Teilstrecke verbunden. Für den Endausbau wird in der Bergstation der 2. Teilstrecke ein Bahnhof für die restlichen Fahrzeuge errichtet. Die Streckenbauwerke werden als Rundrohrstützen ausgeführt. Je nach Stützhöhe und



Fotos: Leitner

Mittelstation der Smaragdbahn

Stützenbelastung kommen Rohre mit verschiedenen Wandstärken und verschiedenen Durchmesser zum Einsatz. Der Übergang zwischen den verschiedenen Rohrdurchmessern wird mittels passender Kegelstümpfe hergestellt. Je nach Stützhöhe werden die einzelnen Rohre stumpf geschweißt oder mit einer Flanschverbindung verbunden.

Bei der 1. Teilstrecke wurden zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen getroffen, um die Ausfallsicherheit zu erhöhen und damit die Wahrscheinlichkeit, eine Bergung durchführen zu müssen, wesentlich reduziert. Folgende Zusatzeinrichtungen dienen diesem Ziel:

- Um auch bei einem Lagerschaden der Antriebs- oder Umlenkscheibe die Bahn noch mit dem Notantrieb bergen zu können, sind beide Scheiben mit Notlauflagerungen ausgestattet.
- Die kritischen Stützen werden mit dem Seillageüberwachungssystem CPS ausgestattet. Mit diesem System wird ein Herausreten des Seiles aus der Rille der Seilrollen frühzeitig erkannt und einer sich anbahnenden Seilentgleisung kann entgegen gewirkt werden.
- Es werden zusätzliche Windgeschwindigkeitsmesser eingebaut.

- Die Seilabhebebocke auf den Stützen sind so dimensioniert, dass auch bei einer voll beladenen Bahn nach einer allfälligen Seilentgleisung das Förderseil mittels entsprechender Hebezeuge wieder in die Rollenbatterie eingehoben werden kann.

- Eine Klemmenüberfahrt ist auch bei Verlust einer Seilrolle über die Rollenbatterie bei reduzierter Geschwindigkeit ohne Schäden möglich.

JN

## TECHNISCHE DATEN

8ER-EINSEILUMLAUFBAHN "SMARAGDBAHN", (Klammerwerte: Endausbau)

	1. Teilstrecke	2. Teilstrecke
Seilhöhe Talstation	826 m ü. M.	1.624 m ü. M.
Seilhöhe Bergstation	1.624 m ü. M.	2.101 m ü. M.
Schräge Länge	2.893 m	1.487 m
Höhenunterschied	798 m	477 m
Stützenanzahl	13	8
Spurweite	6,10 m	6,10 m
Förderseildurchmesser	50 mm	50 mm
Antrieb	Berg	Tal
Antriebsleistung	– (646) kW	– (446) kW
Spanneinrichtung (hydr.)	Tal	Berg
Fahrzeuganzahl	60 (75)	34 (42)
Folgezeit	18,0 (14,4) s	18,0 (14,4) s
Fahrtgeschwindigkeit	6,0 m/s	6,0 m/s
Fahrzeit	8,3 min	4,3 min
Förderleistung	1.600 (2.000) P/h	1.600 (2.000) P/h

### Beteiligte Firmen:

Seilbahntechnik:	Leitner
Elektrotechnik:	Leitner
Kabinen:	Sigma