



SILVRETTA MONTAFON:

Brandneues Berge-Konzept

Eine besondere Bahn bedarf eines ebenso besonderen Berge-Konzeptes. Das bewegte die Mitarbeiter der *Silvretta Montafon* Seilbahnen und den Seilbahn-Hersteller DOPPELMAYR, eine brandneue Lösung zu entwickeln. „In einem so lawinengefährdeten Gebiet ist keine konventionelle Bergung möglich“, erklärt Betriebsleiter Roman Sandrell. „Die Retter können die Gäste nicht aus der Kabine einfach abseilen. Andererseits wird eine Bahn nur dann genehmigt, wenn die Fahrgäste längstens in 210 Minuten in Sicherheit gebracht werden können.“

Dabei gibt es mehrere Möglichkeiten einer Panne zu bedenken. So kann es zum Bahnstillstand durch Getriebeschaden sowie zu einer Seil-Entgleisung kommen. „Die Idee einer parallel zur Bahn geführten Bergebahn wurde sehr schnell verworfen, da die Bahn nicht nur zu teuer, sondern auch optisch nicht tragbar wäre. Zudem kann bei einer Seil-Entgleisung auch die Bergebahn nicht fahren“.

Das Konzept der DOPPELMAYR-Bahn über den Rhein in Koblenz inspirierte zur ersten Teil-Lösung: Das hydraulische Wechseln der Seil-

scheibenlagerung, da der Bruch dieser einen Stillstand auslöst. Fällt die Motorleistung aus, so gibt es als weitere Vorbeuge-Maßnahme zum gängigen Not-Antrieb noch einen zweiten Not-Antrieb im Tal.

Doch das alles wäre für die Sicherheitsprüfungen durch die Behörden zu wenig gewesen. Eine neue Lösung wurde gefunden: Auf jeder Stütze ist nun eine Alu-Kiste deponiert, die das notwendige Werkzeug zur Behebung von Seil-Entgleisungen - wie Rolle und Kettenzug - enthält (s. Foto links oben).

Nunmehr braucht es bei so sensiblen Anlagen eine absolut optimale Absicherung, quasi „Hosenträger & Gürtel“: Ein einzigartiges Notfall-Konzept.

Dieses fand man nach einigem Tüfteln: Es wurde ein Berge-Seil zwischen den Stützen eingezogen. An diesem Seil nähern sich die Retter den Kabinen und transportieren die Personen – in *Flying-Fox*-Manier – zur nächsten Stütze in Sicherheit (s. Foto links unten). Auf „Herz und Nieren geprüft“ und für bestens befunden wurde dieses Konzept durch die österreichische Seilbahnbehörde.

Technische Daten: Grasjoch-Bahn Montafon

Talstation	820,01 m
Bergstation	1.979,51 m
Höhendifferenz	1.159,50 m
Länge horizontal	3.675,65 m
Länge schräg	3.915,91 m
Endlose Seil-Länge	7.904,59 m
Fahrzeit	11,92 min
Spurweite	6,10 m
Anzahl der Stützen	23 Stück
Förderleistung	1.900 P/h
(im Endausbau)	2.400 P/h
Anzahl Fahrbetriebsmittel	95 Stück
(im Endausbau)	120 Stück
Abstand Fahrbetriebsmittel	96 m
(im Endausbau)	73 m
Folgezeit	11,92 min
Getriebe-Auslastung	91 %

Technische Daten: Hochalpila-Bahn

Talstation	1.979,51 m
Bergstation	2.421,01 m
Höhendifferenz	441,50 m
Länge horizontal	1.258,10 m
Länge schräg	1.338,60 m
Anzahl Rollen	210 Stück
Endlose Seil-Länge	2.749,96 m
Fahrzeit	4,56 min
Spurweite	6,10 m
Anzahl der Stützen	11 Stück
Förderleistung	2.800 P/h
Anzahl Fahrbetriebsmittel	53 Stück
Abstand Fahrbetriebsmittel	61,71 m
Folgezeit	10,29 s
Getriebe-Auslastung	67 %