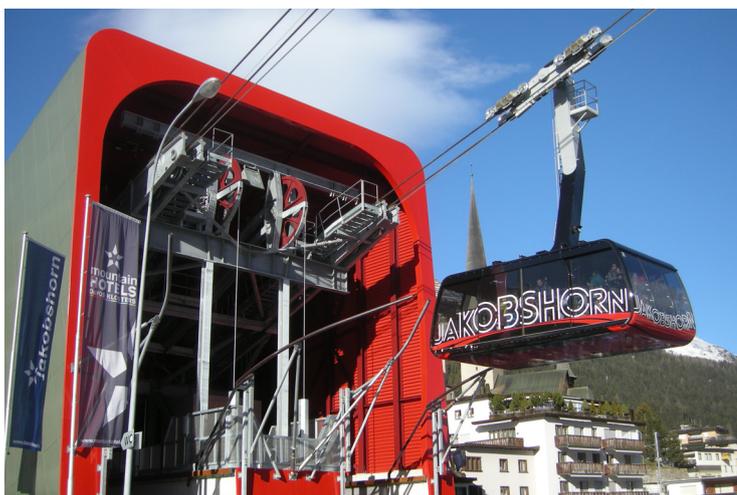


Neue Pendelbahn Davos Ischalp

Die Davos Klosters Bergbahnen AG hat im letzten Jahr die alte Von Roll Pendelbahn Davos-Platz Ischalp durch eine neue leistungsfähige und moderne Pendelbahn von Garaventa ersetzt. Mit dem Neubau konnte die Transportkapazität verdoppelt und der Fahrkomfort für die Gäste erhöht werden.

Die neue Pendelbahn Davos-Ischalp kommt in einem dynamischen modernen Erscheinungsbild daher, das vom Architekten Maurus Frei entworfen wurde.



Text und Bilder: Damian Bumann

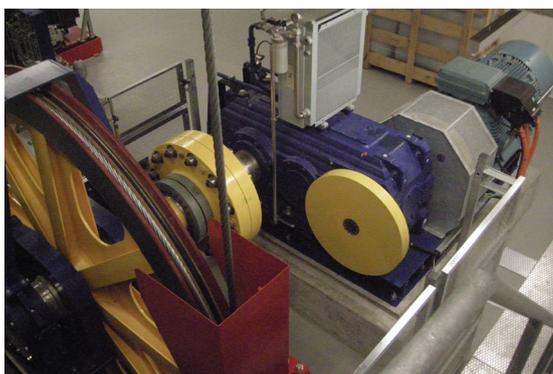
Die erste Zubringerpendelbahn von Davos bis zur Mittelstation Ischalp wurde im Jahre 1954 realisiert und eine Modernisierung der Anlage erfolgte 1983. Da die alte Pendelbahn nicht mehr den Komfortansprüchen der heutigen Gäste entsprach und die Materialversorgung für die sieben Bergrestaurants am Berg nicht sauber von den Personenflüssen getrennt werden konnte, plante die Davos Klosters Bergbahnen AG seit 2011 eine moderne Pendelbahn. Die Implenia Generalunternehmung

AG, Sitz in Chur, wurde mit dem Generalplanermandat beauftragt und erledigte auch das aufwendige Plangenehmigungsverfahren zuhanden des BAV. Vorgängig wurde noch ein Evaluationsverfahren betreffend der Wahl der Transportanlage zwischen einer möglichen Umlaufbahn oder Pendelbahn durchgeführt. Die Verantwortlichen der Seilbahnunternehmung haben sich klar für den Bau einer grösseren Pendelbahn ausgesprochen. Eine Gondelbahn schied aus, da diese eine grosse Garagierung für die Fahrzeuge benötigt und

man nicht auf die begehrten Parkplätze in der Talstation nicht verzichten wollte.

Imposante Architektur

Bereits im Herbst 2013 installierte Nigg-Seilbahnen aus Unterzuz eine Materialseilbahn neben der bestehenden alten Pendelbahn, damit rechtzeitig im Frühjahr 2014 mit dem Abbruch der Bergstation begonnen werden konnte. Insbesondere dank der während der Bauphase im Einsatz befindlichen Materialseilbahn konnte die Anzahl Transportfahrten und Helikopterflüge auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Das alte Zugseil konnte Toni el Suizo, dem Brückenbauer, abgegeben werden. Die Tragseile hatten ihre definitiven letzten Lebensjahre erreicht und wurden entsorgt. Der Abbruch der beiden Stationen verlief effizient. Trotz dem feuchten sommerlichen Wetter schritten die Bauarbeiten plangemäss voran. Ein Montageteam der Firma Inauen-Schätti AG installierte den seilbahnelektromechanischen Teil sowie die Montage der rund 50 Meter hohen



Die überschüssige Wärme des Maschinenraumes wird für die Beheizung der Garage sowie für das Stationsgebäude genutzt.



Die Steuerungsfirma Sisag aus Schattdorf realisierte die Steuerung, die unzählige nützliche Informationen für den Betrieb liefert.



An den Haspeln in der Bergstation sind rund 40 Meter Seil aufgerollt, damit vier Tragseilverschiebungen durchgeführt werden können.



Die Montage der rund 50 Meter hohen Stütze erfolgte durch ein Montageteam von Inauen-Schätti AG.



Die leuchtende Farbe Rot an den Stationen verkörpert Dynamik und steht für die pionierhafte Tradition des Ortes.

neuen Seilbahnstütze. Ebenfalls der Seilzug wurde von diesem Team ausgeführt. Die neuen beiden markanten Stationen wurden mit feuerverzinktem Stahl eingebettet. Die leuchtende Farbe Rot verkörpert Dynamik und steht für die pionierhafte Tradition des Ortes wie auch für die Werte des Seilbahnunternehmens, gemäss der Aussage des Architekten Maurus Frei. Sowohl die für die Tal- als auch die Bergstation realisierten Neubauten bestechen durch eine kompakte und moderne Bauweise. Die neue Talstation wurde aus seilbahntechnischer Sicht direkt vor der alten Talstation erstellt. Die Bergstation konnte am selben Standort neu gebaut werden. Die Bahnachse blieb im Wesentlichen erhalten. Neu wurde das Streckenprofil nur noch mit einer Stütze realisiert. Die alte Bahn benötigte zwei Stützen.

Markante Komfortsteigerung

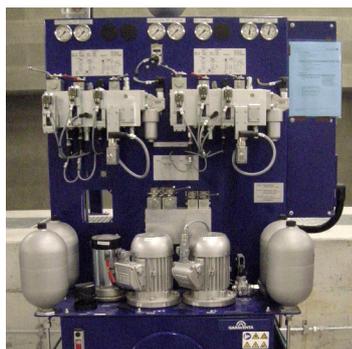
Gespannt war man auf die Ankunft der neuen CWA-Kronos Kabinen aus Olten. Sieben verschiedene Polizeiequipen waren notwendig, damit die zwei grossräumigen Fahrzeuge sicher im letzten November in Davos eintreffen konnten. Insgesamt

lieferte Fatzer 124 Tonnen Seile. Das Zugseil bringt ein Gewicht von insgesamt 12 Tonnen zusammen. Die vier Tragseile wurden in der Talstation mit einer vergossenen Seilhülse verankert und in der Bergstation an die Seilpoller befestigt. Bei den vier Haspeln sind rund noch vierzig Meter Tragseil aufgewickelt, damit vier Verschiebungen vorgenommen werden können. Am 16-rolligen Laufwerk ist eine Seilklemme montiert, die nach 200 Betriebsstunden geöffnet wird, damit die Verschiebung des Zugseiles vorgenommen werden kann. Dank der jahrelangen konstruktiven Zusammenarbeit mit der Steuerungsfirma Sisag aus Schattdorf, war es für den Seilbahnbetreiber der Wunsch, dass Sisag die Steuerung der neuen Pendelbahn installierte. Alle Wünsche der Seilbahnver-

antwortlichen konnten erfüllt werden.

Der Antrieb befindet sich in der Bergstation und ist mit einem ABB-Motor mit einer Nennleistung von 630 kW ausgestattet. Der Notantrieb erbringt eine Leistung von 118 kW. Die Firma Hans Meier AG lieferte ein Coaxial-Planetengetriebe von Brevini. In der Bergstation wurde ein neuer Trafo installiert. Die überschüssige Wärme vom Maschinenraum wird in die Garage der Pistenfahrzeuge sowie in das Stationsgebäude weitergeleitet und trägt so zu einem effizienten Energiemanagement bei.

Die maximale Geschwindigkeit beträgt 10/m pro Sekunde und die 394 Höhenmeter werden innert drei Minuten bewältigt. Somit können 1'200 Personen pro Stunde befördert werden. Für die Davoser-Gäste bedeutet dies eine markante Komfortsteigerung, die mehr Platz in den Warteräumen und in den Kabinen erhalten und die Wartezeiten wurden wesentlich verkürzt. Mit rund einer Investition von 24.0 Millionen Franken, hat das Seilbahnunternehmen Davos-Klosters Bergbahnen AG einmal wieder Seilbahngeschichte geschrieben, damit die Skifahrer nun bequem das Skigebiet vom Jakobshorn erreichen können.



Die Hydraulik lieferte die Firma Garaventa.