

Mit der modernsten Luftseilbahn Europas aufs Känzeli

TEXT UND BILDER: WALTER SCHMID

Seit dem 23. Dezember 2006 ist Chur um eine Superlative reicher: Die älteste Stadt der Schweiz hat die zurzeit neueste und modernste Pendelbahn Europas. Sie wurde nach den durch die EU festgelegten Normen gebaut und ist die erste mit Lichtwellenleiter im Tragseil.

Fahrbahnlänge 1098 m, Tragseildurchmesser 34 mm, Zugseildurchmesser 30 mm, Fahrgeschwindigkeit 10 m/s, Förderleistung 600 Personen. Das sind nur einige wenige Zahlen aus dem währschaften Handbuch mit den technischen Angaben und Beschrieben über die neue Brambrüeschbahn. Sie belegen aber kaum, dass die Bahn, die zwischen Chur und dem Känzeli knapp 600 Höhenmeter überwindet, die europaweit technisch modernste ist.

Glasfaserkabel im Tragseil

Das Konzept der neuen Pendelbahn zwischen Chur und dem Känzeli wurde vor sechs Jahren erstmals bei einer kleinen Hotelbahn in Locarno angewendet und vom Bundesamt für Verkehr auch bewilligt. Die Brambrüeschbahn, mit 45 Personen-Kabinen, ist jedoch die erste Pendelbahn dieser Grössenordnung ohne Fangbremsen. Das erforderte entsprechende Sicherheitseinrichtungen, die auf einem völlig neuen Prinzip beruhen. So wird das Tragseil durch einen im Seil integrierten Lichtwellenleiter permanent überwacht. Dieses Glasfaserkabel ist also wichtiger Bestandteil des Sicherheitskonzeptes und dient gleichzeitig der Datenübermittlung. Geringste Veränderungen am Seil werden in Nullzeit registriert. Eine ganze Anzahl von wichtigen Daten wie Windgeschwindigkeit, Temperaturen, Kabinenlast etc. werden durch Sensoren im Seil erfasst und sind jederzeit abrufbar. Durch den Lichtwellenleiter im Schutze des Tragseils erübrigte sich zudem ein durch äussere Einflüsse gefährdetes freihängendes Telefonseil zwischen der Tal- und Bergstation.

Vollkommen neu und noch bei keiner Luftseilbahn angewendet sind die Kunststoff-Vergussköpfe, mit denen die Tragseile bei der Berg- und Talstation verankert sind.

Dieses Verankerungssystem erforderte eine ganze Serie von Gutachten und Abklärungen und ist ebenfalls mit einem neuen elektronischen Überwachungssystem versehen.



Betriebsleiter Reto Bernhard: Er kann jederzeit sämtliche betriebsspezifischen Daten überwachen.



Neueste Datenübermittlung: Wo der Lichtwellenleiter im Tragseil verschwindet.



Seit dem 23. Dezember 2006: Hightech zwischen Chur und dem Känzeli.

In das Sicherheitssystem der gesamten Bahnanlage wurden so viele Vorkehrungen eingebaut, dass ernsthafte Zwischenfälle technischen Ursprungs auszuschliessen sind.

Nach EU-Normen gebaut

Das CEN (Comité Européen de Normalisation) ist verantwortlich für europäische Normen in allen technischen Bereichen. Auch die Schweiz ist Mitglied des CEN-Vereins, nach dessen Vorgaben die EU-Normen festgelegt werden. Im neuen schweizerischen Seilbahngesetz, das seit dem 1. Januar dieses Jahres in Kraft ist, sind diese Normen integriert. Bei der Brambrüeschbahn wurden diese – gegenüber den alten – weit strengeren Richtlinien und technologischen Neuerungen angewendet.

Das hat z. B. Auswirkung auf die Dauer der Betriebsbewilligung, die nicht mehr für 50, sondern nur noch für 20 Jahre erteilt wird. Denn man geht davon aus, dass sich die Technik viel schneller entwickeln wird als bisher und im Zeitraum von 50 Jahren eine Bahn völlig veralten würde.

Die Luftseilbahn von Chur aufs Känzeli nach neuesten Erkenntnissen und Normen zu bauen, war nicht zwingend. Aber die Bahnbauer haben die Gelegenheit gepackt, die neuesten Vorgaben umzusetzen und eine Hightechanlage zu erstellen. Und durch die Betriebsbewilligung, erteilt durch das Bundesamt für Verkehr, ist die Bahn endgültig ein Vorzeigeobjekt geworden – nicht nur für die Erbauer, auch für unsere Stadt.

Nostalgie – Von «Rohrers Biergarten» zum Markthallenplatz

TEXT UND BILDER: CLAUDE GENTIL

Die Idee, das einzigartige Naherholungsgebiet Brambrüesch von Chur aus mit einer Bergbahn zu erschliessen, tauchte 1946 erstmals in der Tagespresse auf. Das Vorhaben stiess in der Bevölkerung jedoch auf wenig Interesse und so verschwand das Projekt vorerst wieder in der Schublade.

Am 16. Juli 1951 reichte ein Dr. Conrad Branger, der unermüdlige Verfechter der Brambrüeschbahn-Idee, ein Konzessionsgesuch in Bern ein. Als Bahnsystem war damals noch eine Gondelbahn in zwei Sektionen mit vierplätzigem Kabinen vorgesehen. Die Talstation hätte nach den ursprünglichen Plänen im Bodmergut beim damaligen Restaurant «Rohrers Biergarten» gebaut werden sollen, die Mittelstation am Nordende der Maiensäss Känzeli und die Bergstation am jetzigen Standort auf dem Hochplateau von Brambrüesch. Eine Begutachtung des Projektes und die anschliessende Begehung des Geländes durch Fachleute der Eidg. Bergbahnkommission hatten ergeben, dass auf der ersten Sektion die für Gondelbahnen damals maximal zulässige Neigung von 80% mit effektiven 93% deutlich überschritten wurde, sodass in der Folge für die

erste Sektion eine Pendelbahn vorgesehen werden musste.

Vor der Erteilung der eidgenössischen Konzession musste noch eine Einsprache des Initiativkomitees einer Joch-Bahn in Churwalden behandelt werden. Der Kleine Rat des Kantons Graubünden hatte darauf eine negative Vernehmlassung nach Bern geschickt und das Bedürfnis nach einer Bahn auf Brambrüesch in Frage gestellt. Erst nach einem Wiedererwägungsgesuch, einer Besichtigung durch den Kleinen Rat auf Brambrüesch und einer Unterredung einer Churer Delegation in Bern wurde die Konzession am 26. November 1952 erteilt.

Ein weiteres Problem stellte sich mit dem vorgesehenen Standort der Talstation bei «Rohrers Biergarten». Da die Erben Rohrers keinen Boden abtreten wollten, musste nach einem anderen Standort gesucht werden, der schliesslich beim Markthallenplatz gefunden wurde. Nach der Bewilligung des Bauvorhabens durch den Bürgerrat im Juli 1954 konnte endlich mit der Vermessung des Trassees begonnen werden, sodass verbindliche Offerten eingeholt werden konnten. Der definitive Kostenvoranschlag belief sich auf 1,4 Millionen Franken. Ende November 1954 wurde der Gründungsprospekt der Luftseilbahn Chur-Brambrüesch LCB herausgegeben und mit der Finanzierung des Vorhabens begonnen. Nach anfänglichen diesbezüglichen Schwierigkeiten konnte aber die Gründungsversammlung der LCB auf den 28. April 1956 angesetzt werden. Ende Juni 1956 wurden

die Bauaufträge definitiv vergeben.

Die Bergbahn Chur-Brambrüesch setzte sich nun wie geplant aus zwei Sektionen zusammen, wobei der erste Abschnitt aus einer Pendelbahn und die zweite Sektion aus einer Gondelbahn mit Zweierkabinen bestand. Der Bau der Luftseilbahn wurde an das Werk Bern der Von Roll AG vergeben, während die Gondelbahn durch die Firma Giovanola Frères



Blick in den Maschinenraum der alten Luftseilbahn.

in Monthey erstellt wurde. Nach ersten Vorbereitungsarbeiten im Herbst 1956 konnte mit dem eigentlichen Bau im Frühling 1957 begonnen werden. Die offizielle Inbetriebnahme der Brambrüeschbahn erfolgte auf den 14. Dezember 1957.

Die Luftseilbahn der ersten Sektion Chur-Känzeli ist bis zu ihrem Abbruch im Frühling 2006 weitgehend unverändert erhalten geblieben, während die Gondelbahn im Jahre 1998 durch eine Occasions-Vierergondelbahn ersetzt wurde. Die Konzession der Pendelbahn ist per Ende letzten Jahres abgelaufen. Als neue Variante favorisierte man eine Verlängerung der bestehenden Gondelbahn bis Chur auf dem Trasse der abzubrechenden Luftseilbahn, wobei die Station Känzeli



Plakat der Brambrüeschbahn aus den Fünfzigerjahren.

zur Zwischenstation mit Kabinendurchlauf geworden wäre. Aber diverse Einsprachen liessen dieses Projekt in eine Sackgasse laufen. Um einem kostspieligen Streit mit den Eigentümern der betroffenen Grundstücke aus dem Weg zu gehen, diskutierte man daher die Erstellung einer neuen Pendelbahn mit einer Förderkapazität von 600 Personen pro Stunde. Am 23. Dezember



Eine Spezialität der Gondelbahn vom Känzeli nach Brambrüesch waren die «offenen Sommergondeln».

2006 wurde sie in Betrieb genommen. Somit sind wieder beide Sektionen in ihren Kapazitäten aufeinander abgestimmt. Nur das Umsteigen auf Känzeli bleibt den Fahrgästen der Brambrüeschbahn auch in Zukunft nicht erspart.

(Quelle: www.seilbahn-nostalgie.ch)



Anstatt bei «Rohrers Biergarten» kam die Talstation bei der Markthalle zu stehen.