

Die Arbeiten von Weihnachten bis zur Betriebsaufnahme 2014

Die wichtigsten Arbeiten während den Festtagen und bis zur Betriebsaufnahme waren die Inbetriebsetzung, der Probetrieb und die technische Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr.

Die Inbetriebsetzung

In den ersten Tagen wurden die einzelnen Teilsysteme zu einem Ganzen zusammengeführt. Im Weiteren mussten die einzelnen Bauteile, Antriebseinheiten, Klapppodeste, Hydraulik, Windmessern usw. justiert werden. Anschliessend konnten die ersten Fahrten mit voller Beladung durchgeführt und die verschiedenen Bremsvorgänge eingestellt und geprüft werden. Bis die Anlage für den Probetrieb bereit stand, war es notwendig, viele für den Gast unsichtbare Feinarbeiten, Justierungen und auch Integrationen vorzunehmen. Da viele Arbeiten parallel gemacht wurden, war es notwendig, dass zwischen Weihnachten und Neujahr und auch zu Jahresbeginn auch samstags und sonntags sowie in der Nacht gearbeitet wurde.

Der Probetrieb

Vor der Betriebsaufnahme respektive vor der Schlussabnahme durch das Bundesamt für Verkehr muss ein 25-stündiger Probetrieb nachgewiesen werden. Da dieser Probetrieb parallel zu den Fertigstellungsarbeiten erfolgen musste, war es notwendig, dass die Mitarbeiter der Arosa Bergbahnen diesen Dauerbetrieb zum Grossteil während der Nacht durchführten. Dieser Dauerbetrieb mit teilweise voll beladenen Kabinen verlief praktisch störungsfrei, was uns aufzeigte, wie präzise vorgängig gearbeitet wurde. In der gleichen Zeitspanne wurden auch alle Geräte für die Bergung ausgetestet, der Notantrieb in Betrieb genommen oder kurz erklärt, alle für einen sicheren Betrieb notwendigen Einrichtungen bereit gestellt.

Die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr

Dank der sehr guten Zusammenarbeit mit dem BAV war es bereits möglich im November den ersten Teil der Bauabnahme durchzuführen. Auch konnten wir Anfangs Jahr, noch während der Inbetriebnahme, die mechanische wie auch die seiltechnischen Überprüfungen durchführen. Auch durfte bei diesen Kontrollen die SUVA nicht fehlen, welche ihr Augenmerk auf die Arbeitssicherheit legte. So waren eigentlich in der Abnahmewoche vom 13. bis 16. Januar nur noch die elektrischen Kontrollen und die Überprüfung der Rettungssysteme notwendig. Die grosse Rettungsübung mit der Bergung der Passagiere von einer Bahn zur anderen erfolgte am 16. Januar unter der Aufsicht des Chefs Seilbahntechnik des BAV. Da die beanstandeten Punkte bei jeder Kontrolle sehr kurzfristig behoben werden konnten, war die Anlage für die Betriebsfreigabe am Freitag, 17. Januar 2014 bereit. Dank der sehr schnellen Arbeit des Rechtsdienstes erhielten wir bereits am Freitagabend das entscheidende Papier des BAV für die Betriebsfreigabe.

Noch ausstehende und geplante Arbeiten

Damit die Verbindungsbahn Mitte Januar in Betrieb gehen konnte, mussten auch einige Kompromisse eingegangen werden. So wurde bereits im Oktober entschieden, dass die ganzen Einkleidungen der Poller erst im Sommer 2014 erstellt werden. Bei diesen Einkleidungen wird auch der Lagerplatz für die Prüfgewichte wie auch des Rettungsmaterials geschaffen. Im Sommer 2014 werden dann auch alle Umgebungsarbeiten und die restlichen Zuleitungen (Wasser und Abwasser) für die Station Hörnli erstellt. In der gleichen Zeit müssen auch alle noch ausstehenden technischen Arbeiten fertiggestellt werden. Es ist auch vorgesehen, noch weitere Feinabstimmungen zur Optimierung des Betriebes vorzunehmen. Nach dem Abschluss dieser Arbeiten wird dann im Herbst 2014 die Verbindungsbahn auch optisch was ganz spezielles sein.

An dieser Stelle muss sicher der Dank allen an dieser Verbindungsbahn beteiligten Arbeitern und Behörden ausgesprochen werden, dass es möglich war, die Verbindungsbahn Mitte Januar 2014 in Betrieb zu nehmen.

Der Projektleiter

Thomas Gurzeler