

Ried-Projekt im Zeitplan

Teures Weihnachtsgeschenk

In Rekordzeit wurde die rund sieben Kilometer lange Schneise für die Riedpiste in den Wald geschlagen, seither wird am Brunecker Hausberg gebaut, wie schon lange nicht mehr. 11 Baustellen im Hochbaubetrieb und acht im Tiefbaubetrieb fordern den Einsatz nahezu aller Bagger- und zahlreicher Bauunternehmer des Pustertales. Für Anfang Dezember, spätestens bis Weihnachten, sollen Piste und Bahn geöffnet sein. Neu ist auch, dass durch das modifizierte Zubringersystem kein Umsteigen auf der Herzlalm mehr nötig ist und auch im Talbereich konnte durch die Anbringung einer so genannten einseitigen Mittelstation die Abfertigung der Skifahrer beschleunigt und verbessert werden. Auch die Brücke über die Rienz entfällt. Geblieben sind die hohen Kosten, die zwischen 23 und 25 Mio. Euro ausmachen, wobei die Seilbahngesellschaft alles aus der eigenen Tasche finanziert.

An einem strahlend schönen Sommertag im August: Drei unscheinbar und bescheiden wirkende Herren begutachten die Ried-Baustelle neben dem Bahnhof von Percha. Beim genauen Hinschauen stellt sich heraus,



Bürgermeister Christian Tschurtschenthaler, Gouverneur Luis Durnwalder und Seilbahn-Präsident Werner Schönhuber: Optimistisch über den Verlauf der Bauarbeiten

Foto: rewe

dass sich drei Große einen Überblick von oben verschaffen wollen: Gouverneur Luis Durnwalder, Brunecks Bürgermeister Christian Tschurtschenthaler und Seilbahn-Präsident Werner Schönhuber begutachteten die Bauarbeiten am Anschlussterminal für die Riedpiste neben dem Bahnhof von Percha. Zwar hat die Seilbahngesellschaft beim Land um keinen Beitrag angesucht und wird alles aus Eigenmitteln bestreiten, aber dennoch wollte Schönhuber dem Gouverneur über den Fortschritt der Bauarbeiten Rede und Antwort stehen. So macht man das auch unter Freuden. Schönhuber hatte auch wichtige Informationen, zumal das Ried-Projekt seit den Anfängen doch einige wesentliche Änderungen erfahren hat. Das gesam-

te Zubringer- und Transportsystem wurde umgekrempelt. Ursprünglich war ja eine sogenannte 2S-Bahn - ähnlich wie jene in Kastelruth auf die Seiser Alm - vorgesehen. Das hätte aber zur Folge gehabt, dass über die Rienz eine Brücke sowie die Skifahrer auf der Herzlalm hätten umsteigen müssen. „Mit dieser Lösung war ich nie so recht glücklich“, so Schönhuber. Und ihm war einmal mehr das Glück des Tüchtigen hold. Im Februar 2011 hat die römische Regierung nämlich endlich die europäischen Seilbahnnormen übernommen. Mit weitreichenden Folgen für die Ried-Bahn. „Damit war es nun möglich, eine Einzelumlaufbahn wie im restlichen Kronplatzgebiet zu errichten“, so Schönhuber. Auch die 220 Meter lange Brücke über



Anfang Oktober erfolgt der Seileinzug

Foto: wpz



Die Talstation am Bahnhof in Percha nimmt ebenfalls Gestalt an

Foto: wpz

die Rienz war nicht mehr notwendig. Dafür musste auf der anderen Bachseite eine einseitige Mittelstation mit Weichenschienen installiert werden, welche die Kabinen - es handelt sich um 10-Personen-Kabinen, wie bei den übrigen Aufstiegsanlagen am Kronplatz - talseitig

und sofort nach dem Fluss über einen separaten Ständer in die Höhe gebracht und bis zum Gipfel geführt. Ein Umsteigen bei der Herzalm ist nicht mehr nötig. Dort wurde zudem eine zusätzliche schnelle Weiche eingebaut, um zusätzliche Kabinen einschieben zu können,

festgehalten. Die Wasserleitungen im oberen Bereich sind bis zum sogenannten Hexenplatz bereits installiert, sodass man auch gegen einen plötzlichen Wintereinbruch gefeit ist. Anfang Oktober wird das Seil aufgezogen und die restlichen Druckrohrleitungen von oben nach



Die einseitige Mittelstation im Talboden mit der Weichenschiene für die Kabinenbahn

Foto: wpz

in die Tiefe lenkt. Die Kabinen verlangsamten ihre Fahrt, die Tore öffnen sich, sodass die Skifahrer einsteigen können. Die Kabinen werden über den Fluss zum zweiten Anschlussterminal auf der Perchiner Seite zum Bahnhof geführt. Dort können jene Skifahrer, die mit dem Zug abfahren wollen, wieder aussteigen und ebenerdig rund 10 Meter bis zum wartenden Zug hinübergehen. Wer hingegen mit dem Zug angekommen ist, kann einfach in die Kabinen einsteigen. „Ein sicheres und vor allem äußerst bequemes System“, zollte auch Gouverneur Durnwalder Respekt. Er ist sich sicher, dass das System Schule machen wird. Sobald die Kabinen sich vom Bahnhof Percha Richtung Kronplatz in Bewegung setzen, werden sie wieder über die Rienz geführt

sodass pro Stunde bei großem Andrang und im Bedarfsfall gut 700 zusätzliche Personen befördert werden können. Derzeit seien die Arbeiten mehr oder minder im Zeitplan, wie Schönhuber aufzeigt. Ist auch kein Wunder, zumal entlang der Riedpiste auf Teufel komm raus gearbeitet wird. Derzeit werden 11 Hochbau- und acht Tiefbaustellen betrieben. Bis auf zwei Ausnahmen sind sämtliche Pustertaler Baggerfirmen und zahlreiche Bauunternehmen am Berg beschäftigt. Für die derzeitigen mageren Zeiten eine höchst willkommene Sauerstoffzufuhr, wie Bürgermeister Tschurtschenthaler anmerkte. Was den Zeitplan betrifft, gibt es zwar in einigen wenigen Bereichen kleine Verzögerungen, aber an der Eröffnung heuer im Dezember wird

unten eingegraben. Die Wasserentnahme erfolgt in Zusammenarbeit mit der Hydros direkt beim Staubecken in Olang, was einerseits gut für die Umwelt ist und auch die Länge der Zubringerleitung wesentlich verkürzt hat.

Geblichen sind die durchwegs hohen Kosten. Das gesamte Projekt wird zwischen 23 und 25 Mio. Euro verschlingen, wie Schönhuber aufzeigt. Die Seilbahngesellschaft hat aber um keinen Cent Landesbeitrag angesucht. „Wir finanzieren alles aus eigener Tasche“, bestätigt der Präsident. Ein teures Weihnachtsgeschenk! Aber der wirtschaftliche Mehrwert für die gesamte Region scheint unbestritten. Gerechnet wird, dass allein über die Eisenbahn rund 300.000 Frequenzen erzielt und der Idee einer „Pustertaler Skiregion“ damit Tür und Tor weit geöffnet werden. • rewe



Die Brücke über die Rienz entfällt

Foto: wpz



Ein Blick aus der Vogelperspektive zeigt: Für die Skifahrer wird's echt angenehm

Foto: rewe