

LEITNER

# Gemeinsame Zukunft für Gitschberg und Jochtal

Mit dem Bau der „Gaisjochbahn“ wurde 2011 in Südtirol Realität, was schon bei der Gründung der Bergbahnunternehmen Jochtal und Gitschberg als Vision vorhanden war: ein gemeinsames Skigebiet, das seinen Gästen modernsten Komfort bietet.



Mit der 8er Kabinenbahn „Gaisjoch“ wird die Verbindung Gitschberg und Jochtal Realität.

Als man 1967 in Meransen und in Vals unter Federführung von Dr. Robert Rogen anfang, über den Aufbau einer Skidestination nachzudenken, war die Vision, beide Gebiete zusammenzuschließen, bereits vorhanden. Lange Jahre konnten sich die Bergbahnunternehmen Jochtal AG und Gitschberg AG dann allerdings nicht auf einen gemeinsamen Nenner einigen, sodass die Entwicklung unabhängig voneinander erfolgte. Erst 2011 wurde aus den beiden Bahngesellschaften schließlich die Gitschberg Jochtal AG, der Bau einer Verbindungsbahn konnte in Angriff genommen werden. Mit Hilfe der neuen Bahn steht dem Gast nun das größte Skigebiet im Eisacktal zur Verfügung, das über 16 Aufstiegsanlagen und 44 km Pisten aller Schwierigkeitsgrade verfügt.

Hatte man in früheren Jahren noch über den Bau einer Funifor nachgedacht, fiel die Entscheidung letztendlich zugunsten einer 8er Kabinenbahn. Die Gründe erläutert Dr. Christine Brennauer, GF Gitschberg Jochtal AG: „Früher wäre eine Einseilumlaufbahn wegen des bis zu 100 m vertikalen Bodenabstandes über dem Altfasstal nicht möglich gewesen. Heute ist das machbar. Dazu kostet eine Einseilumlaufbahn auch um rund 50 % weniger als eine Funifor.“ Der Auftrag zum Bau der Bahn ging an LEITNER ropeways/Sterzing.

## Lückenschluss gelungen

Die Talstation der GD8 „Gaisjoch“ wurde auf 1 633 m Seehöhe gebaut. Hier wurde die Abspannung untergebracht.

Die Bergstation befindet sich auf 1 811 m Seehöhe und bietet dem Antrieb und der entsprechenden Elektrotechnik Platz. Die schräge Länge der Bahn beträgt 1 963 m, wobei die Strecke das Altfasstal in einer Höhe von rund 92,5 m quert. Hier befindet sich auch ein Spannfeld mit einer Länge von 538 m, das als längstes Spannfeld einer Einseilumlaufbahn in Italien gilt.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 6 m/s. Auf der 5 Minuten und 44 Sekunden langen Fahrt werden 9 Stützen passiert. Durch den Einsatz von 21 Kabinen hat die Gaisjochbahn eine Förderleistung von 800 P/h. Diese Kapazität hat sich über den ersten Winter hinweg bewährt, kann aber bei künftigem Bedarf auch erhöht werden.

Bei den Fahrbetriebsmitteln handelt es sich um Kabinen des Typs „Diamond“ von SIGMA, die für 8 Personen bequem Platz haben. Eine Kabine verfügt über einen Glasboden und bietet ihren Fahrgästen damit ein besonderes Fahrerlebnis. Die Skier werden in der Kabine transportiert. Damit trägt man dem Umstand Rechnung, dass die Trasse hoch über dem Altfasstal geführt wird und dabei auch ein Restaurant quert. Eine weitere Besonderheit der „Gaisjochbahn“ liegt in der Garagierung der Kabinen. Sie erfolgt durch eine Anbindung an die „Schillingbahn“ im Bereich der dortigen Talstation.

## Komfortabler Ersatz

Ebenfalls neu für die Wintersaison 2011/12 ist die „Schillingbahn“, die auch von LEITNER ropeways ge-



Die Talstation der Gaisjochbahn wurde auf 1 633 m Seehöhe gebaut.

**Technische Daten GDB „Gaisjoch“**

Seilbahnbau:	LEITNER
Talstation:	1 633 m
Bergstation:	1 811 m
Förderleistung:	800 P/h
Max. Geschwindigkeit:	6 m/s
Schräge Länge:	1 963 m
Anzahl Kabinen:	21
Anzahl Stützen:	9
Antrieb:	Berg
Abspannung:	Tal

baut wurde. Mit ihrer Hilfe wird ein Tellerlift ersetzt. Die Talstation befindet sich auf 1 372,5 m Höhe, die Bergstation wurde auf 1 811 m Seehöhe gebaut. Die Trassenführung wurde im Vergleich mit dem Tellerlift verändert, um eine optimale Anbindung an Pisten und Infrastruktur zu gewährleisten.

In der Talstation wurde die Abspannung untergebracht sowie eine Pumpstation für die neue Beschneigungsanlage. Dazu werden in diesem Bereich die Kabinen der Gaisjoch- und der Schillingbahn garagiert. In der Bergstation finden Haupt- und Notantrieb, die Steuerungseinheit sowie die entsprechende Elektrotechnik Platz.

Als Besonderheit verfügt die Schillingbahn über eine Mittelstation auf 1 523 m Seehöhe, wobei ein Ausstieg nur von der Talstation kommend vorgesehen ist. An der Mittelstation können Anfänger und Kinder aussteigen, um zum Kinderland zu kommen bzw. die leichte blaue Abfahrt „Schilling“ zu benutzen.

Die Förderleistung der „Schillingbahn“ beträgt 1 800 P/h, die maximale Geschwindigkeit 6 m/s. Auf der 5 Minuten und 70 Sekunden langen Fahrt werden 16 Stützen passiert.

Zum Einsatz kommen hier ebenfalls Kabinen des Typs „Diamond“ von SIGMA. Im Unterschied zu jenen der Gaisjochbahn, werden die Skier in diesen 63 Kabinen allerdings in Skiköchern transportiert, die an der Außenseite angebracht sind.

**Weitere Neuheiten und Ausblick**

Neu für die Wintersaison 2011/12 war auch die Piste „Schilling“, die von der Mittelstation zur Talstation der Schillingbahn führt. Investiert wurde außerdem in eine Pumpstation und in die Beschneigung der Schillingabfahrt. Am Ende der Saison zeigen sich die Verantwortlichen der Gitschberg Jochtal AG sehr zufrieden



Blick auf die Mittelstation der „Schillingbahn“.

**Technische Daten GDB „Schilling“**

Seilbahnbau:	LEITNER
Talstation:	1 372,50 m
Mittelstation:	1 523 m (Ausstieg von der Talstation kommend)
Bergstation:	1.811 m
Förderleistung:	1 800/2.200 P/h
Max. Geschwindigkeit:	6 m/s
Schräge Länge:	2 046 m
Anzahl Kabinen:	63
Anzahl Stützen:	16
Antrieb:	Berg
Abspannung:	Tal

mit dem Verlauf. So konnten die Durchfahrten trotz einer wettermäßig schwierigen Saison um 15 % gesteigert werden, die Erstzutritte um beachtliche 11 %. Kindern und Anfängern wurde mit dem Ersatz des Tellerlifts durch eine komfortable und sichere Kabinenbahn das Erlernen des Skifahrens leichter gemacht. Und auch für die Zukunft gibt es Pläne. So soll für den nächsten Winter durch den Zukauf von 12 weiteren Kabinen die Kapazität der Schillingbahn auf 2 200 P/h erhöht werden. Von der Bergstation der Schillingbahn bis zur Mittelstation wird die „rote“ Piste „Schwandt“ fertiggestellt, in Vals wird ein Speicherteich gebaut. In den nächsten 3 bis 5 Jahren steht dann der Gitschberg im Blickpunkt der Aktivitäten: Die Beschneigungsanlage wird ausgebaut, dazu kommt die Talabfahrt Meransen. Ersetzt werden der Sergerwiesenlift und der Breitebenlift, Klein-Gitsch soll erschlossen werden. Dazu plant das Land Südtirol den Anschluss der Seilbahn Mühlbach-Meransen an die Eisenbahnlinie Pustertal und damit eine leichtere Erreichbarkeit der Skidestination mit öffentlichen Verkehrsmitteln. **dwl**