



Die Bahnen



*Vorhang auf:
Applaus für
die neue Bahn*

*Söldens Gaislachkogel ist die Bühne für
die Seilbahntechnik der Zukunft*

Inserat Hannibal

Editorial

Ein neues Kapitel

Ich freue mich sehr über die neuen Bahnen auf den Gaislachkogel. Sie setzen technische und architektonische Maßstäbe im Seilbahnbau. Aber es geht bei dieser Investition nicht nur um den seilbahntechnischen Meilenstein. Vielmehr im Vordergrund steht die enorme Komfortverbesserung, die letztlich einen Gewinn für ganz Sölden darstellt. Angesichts dieses Großprojektes ist eine nicht weniger wichtige Investition fast ein bisschen zu kurz gekommen in der öffentlichen Wahrnehmung. Auch mit dem Bau des Speicherses Panorama wurden einzigartige Dimensionen bewegt. Der Speicher ist das Rückgrat für die Beschneidung unseres Skigebietes. Zudem könnte er in Zukunft auch ein Garant für den Gletscher sein, der sich möglicherweise dank der mechanischen Beschneidung stabilisieren lässt. Mit großem Aufwand wurde auch das Zentrum-Shuttle in den Innerwald errichtet. Für Einheimische und Gäste ermöglicht es eine komfortable Anbindung des

Anfängerskigebietes und des gesamten Ortsteils Innerwald an das Zentrum von Sölden.

Historische Investition

Die Realisierung dieser drei Projekte bildet gemeinsam die höchste Investitionssumme in der Geschichte der Bergbahnen Sölden. Ich darf daran erinnern, dass wir auch in den Jahren zuvor laufend investiert haben. So z. B. in den Neubau des 8er-Sesselliftes am Giggijoch, in die Giggijoch- und Tiefenbach-Restaurants sowie in den ständigen Ausbau der Beschneidung. Nach diesen zahlreichen finanziellen Kraftakten werden wir in den kommenden drei Jahren bei den Investitionen einen Gang zurückschalten. Schließlich gilt es, das eingesetzte Kapital auch wieder zu verdienen.

Servicequalität und Vertrieb stärken

Wir werden diese Zeit allerdings nutzen, um an unseren internen Strukturen zu arbeiten. Dazu zählt auch das Durchleuchten der Kos-

ten und die Stärkung des Kostenbewusstseins im Unternehmen. Vor allem aber wollen wir die Dienstleistungsqualität am Kunden weiter erhöhen. Der Gast hat einen Anspruch auf exzellente Servicequalität. Mit entsprechenden Schulungen unserer Mitarbeiter werden wir dieses Ziel verfolgen, um Gäste längerfristig an Sölden binden zu können. Auch Verkauf und Vertrieb werden bei den Bergbahnen Sölden intensiviert. Uns bietet sich die einmalige Möglichkeit, Synergien zu Betrieben wie dem SNOW Dome, der AREA 47 oder dem Aqua Dome zu nutzen und damit dem Gast ein vielseitiges Produkt anzubieten. Die Aufgabe besteht nun darin, den Kunden am Markt all diese Attraktionen näherzubringen. Dieser Herausforderung stellen wir uns mit Begeisterung.

*Ihr Jakob Falkner
Geschäftsführer der
Bergbahnen Sölden*

Die Bahnen Inhalt

04



Die Bahn der Superlative

Die neue Gaislachkogel-Bahn stellt eine ganze Reihe von technischen Rekorden auf.

11



BMW Winter Technic Drive

Souveränes Fahren auf Schnee und Eis vermittelt BMW im Zuge des Winter Technic Drive.

12



Im Gespräch mit Klaus Falkner

38 Jahre lang war Klaus Falkner Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden. 2011 geht er in Pension.

14



Den Stromfressern auf der Spur

Um den Energieverbrauch exakt kontrollieren zu können, wird neuerdings auf ein High-Tech-Messsystem gesetzt.

16



Bergbahnen Oetz: Erfolgreicher Neustart

Der Einstieg der Bergbahnen Sölden in Hochoetz im Jahr 1998 erweist sich rückblickend als Segen für alle Beteiligten.

18



Neuer Schwung beim Nachtskillauf

Skischulleiter Herbert Gurschler übernahm die Gestaltung der wöchentlichen Night Ski Show am Gaislachkogel.

20



Verbindende Technik in den Innerwald

Mit dem „Zentrum Shuttle“ investierten die Bergbahnen in ein modernes und umweltfreundliches Transportmittel.

22



Events Winter / Frühling

Sölden Party, Nachtskillauf, Hannibal, Wein am Berg und Maxxx Mountain Gletscherfestival

Impressum

Die Bahnen – Journal der Bergbahnen Sölden / Ausgabe 7 Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Bergbahnen Sölden // Redaktionsleitung: Mag. Jakob Falkner // Konzept und Redaktion: Polak Mediaservice, Imst // Layout: WEST Werbeagentur // Fotos: Bergbahnen Sölden, Polak Mediaservice / Markus Geisler, Techno-Alpin, Ernst Lorenzi, Mag. Jakob Falkner, Albin Niederstrasser, Ötztal Tourismus, Isidor Nösig // Druck: Alpina Druck

Anschrift Herausgeber Ötztaler Gletscherbahn GmbH & Co KG, Dorfstraße 115, A-6450 SÖLDEN, Tel. +43 (0)5254 508 - 0, Fax +43 (0)5254 508 - 120, bergbahnen@soelden.com, www.soelden.com, UID: ATU32844009, FN 21369a

Die Bahn der Superlative

Bei den Bergbahnen Sölden spricht man nicht gerne von Superlativen, sondern von der ungeheuren Komfortverbesserung, die sich für Fahrgäste durch die neue Gaislachkogel-Bahn ergibt. Dennoch liegen die technischen Spitzenleistungen auf der Hand – die Bahn stellt eine ganze Reihe von technischen Rekorden auf.

Nr. 1 der Einseilumlaufbahnen

Mit einer Förderkapazität von 3.600 Personen pro Stunde kann die Gaislachkogel-Bahn mehr Personen transportieren als jede andere Seilbahn dieses Typus.

Höchstgelegene 3-S-Bahn der Welt

Das System mit zwei Tragseilen und einer Zugseilschleife ist besonders windstabil und hat sich insbesondere für hohe Spannfelder bewährt. Da in der zweiten Sektion der Gaislachkogel-Bahn die Abstände zwischen drei Stützen bis zu 1.200 Meter betragen, ist das System hier perfekt geeignet.

Neuartige Bergetechnik

Auch in Sachen Bergetechnik wartet Doppelmayr mit einer Weltneuheit auf. Im Störfall werden die Fahrgäste durch Leerfahren der Seilbahn zurück in die Stationen gebracht. Die Fahrgäste müssen die Kabinen erst in den Stationsgebäuden verlassen. Das heißt: Bergungen mit Hubschrauber, durch Abseilen der Passagiere oder ähnliche Methoden sind dadurch nicht mehr notwendig.

Die Mutter aller Stützen

Dass es sich bei der Stütze 3 knapp vor der Bergstation um einen Bau von enormen Dimensionen handelt, lässt sich bereits vom Tal aus erahnen. 37,1 Meter ist sie hoch, die Sattellänge beträgt 40,5 Meter. 200 Tonnen Stahl wurden verbaut. Die Stützlast entspricht der von 39 herkömmlichen Stützen, wie sie etwa bei Sesselliften zum Einsatz kommen.

Anschmiegsam

Der markante Baukörper der Bergstation legt sich harmonisch über den Gipfel.



Am Ziel angelangt
Nach zwei Sommern Bauzeit
bereitet die Gaislachkogel-Bahn
Freude, allen voran ihren Fahrgästen.



Am 4. Dezember erlebte die Gaislachkogel-Bahn ihre Jungfernfahrt. An vorderster Front mit dabei: Bereichsleiter Robert Horntrich, der in allen drei Gaislachkogel-Bahnen seinen „Dienst“ versehen hat.



Die Bewährungsprobe

Robert Horntrich ist bei den Bergbahnen Sölden so etwas wie das wandelnde Gaislachkogel-Gedächtnis. Der 54-jährige hat als einziger im Unternehmen noch den Betrieb der ursprünglichen Pendelbahn mitverantwortet. Und zwar ganze 10 Jahre lang, von seinem Dienstantritt 1978 bis zu ihrem Abriss. 450 Personen wurden damals pro Stunde auf den Berg transportiert. Zum Vergleich: Heute sind es theoretisch 3.600 Skigäste, die auf den Berg gebracht werden können. Als 1988 die zum damaligen Zeitpunkt hypermoderne Doppelseil-Umlaufbahn aus der Taufe gehoben wurde, war Robert Horntrich schon von Beginn an in deren Planung und Bau involviert. Und auch in ihren Abriss im April vorigen Jahres.



stellung, Tests und Betriebsstart beschäftigt. Wie lautet das erste Resümee nach drei Wochen? „Beide Anlagen funktionieren problemlos, kleine Anlaufschwierigkeiten sind am Anfang normal. Im Prinzip geht es uns momentan so, wie einem Autofahrer, der von einem Golf auf ein Rennauto mit Automatik umsteigt. Es dauert etwas, bis man das Gefühl für alle Raffinessen bekommt“ so Horntrich.

Komfort zieht an

Und was sagen die Gäste? Horntrich: „Unsere Stammgäste nehmen sehr positiv zur Kenntnis, dass für Innovation und Komfort so viel Geld in die Hand genommen wurde.“ Die wirkliche Bewährungsprobe für die „neue“ Gaislachkogel-Bahn folgte nach Redaktionsschluss dieser „Bahnen“-Ausgabe während der Weihnachtsfeiertage. Eines ließ sich nach 14 Tagen schon sagen: Aufgrund des extrem kalten Wetters bevorzugten die Fahrgäste die erste Sektion. Neben dem schlechten Wetter dürften auch der Komfort die Sitzmöglichkeiten ihren Anteil an dieser Beliebtheit haben. 10.000 bis 11.000 Personen war die Spitzenleistung auf der „alten“ Anlage pro Tag. Dieser Rekord sollte im Winter 2011 eingestellt werden.

Kein Platz für Nostalgie

Am 4. Dezember 2010 stand der Offizier der Reserve als einer der Ersten am Bahnsteig Habtacht, als es daran ging, die Jungfernfahrt der neuen Anlage zu zelebrieren. Kammen da bei ihm nostalgische Gefühle auf? „Ich habe nun alle drei Bahnen miterlebt. Aber sentimental werde ich deswegen nicht“, erklärt der Bereichsleiter des Gaislachkogels. Gelegenheit dazu hätte er bisher ohnehin nur wenig gehabt. Zu sehr war man mit Fertig-

i Die Gondeln der Gaislachkogel-Bahnen sind neuerdings auch Informationsträger. Sinnsprüche auf der Außenseite greifen jeweils ein Thema auf, das im Inneren der Kabinen erläutert wird. Gästen wird auf launige Art und Weise näher gebracht, was ein Skigebiet und einen Ort wie Sölden auszeichnet: Angefangen von technischen Aspekten über Natur und Kultur bis hin zu sportlichen Statements. Sprüche und Infos wurden in insgesamt 15 Sprachen ausgeführt, der Gästestruktur Söldens entsprechend mehrheitlich in Deutsch, Holländisch, Englisch und Russisch.

„EINE MILLION STUNDEN FÜR IHREN PERFEKTEN TAG“

ÖTZ TALE SÖLDEN

Der perfekte Skitag für den Gast – dieses Ziel verfolgen im Winter 480 MitarbeiterInnen bei den Bergbahnen Sölden. Eine Million Stunden im Jahr für die besten Bahnen und Pisten sowie Sicherheit und Komfort für den Gast!

„OUR STAFF SMILES IN 15 LANGUAGES“

ÖTZ TALE SÖLDEN

During the winter season some 480 people work in Sölden ski area. 420 come from the Tyrol, 60 from 15 other countries. Whatever their mother tongue, they smile in at least 15 languages.

„VROU HOLLE HEET BIJ ONS FRANZ“

ÖTZ TALE SÖLDEN

Meer dan 300 sneeuwkanonnen produceren 2,5 kubieke meter sneeuw per seconde in het skigebied Sölden. Met de grootste sneeuwinstallatie van de Alpen grijpen we Vrouw Holle stevig onder de armen en garanderen vanaf november sneeuwzekerheid tot op 3.300 meter.



**Stolzer Techniker:
Seilbahnproduzent
Michael Doppelmayr**

Welchen Stellenwert besitzt die neue Gaislachkogel-Bahn für ihr Unternehmen?

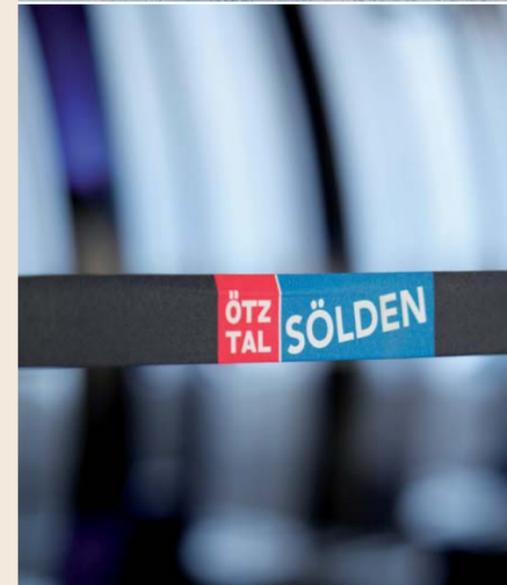
Doppelmayr „Es handelt sich dabei um das größte Kundenprojekt in diesem Jahr für unsere Firma. Zudem glaube ich, dass uns mit der Kombination aus 8er-Gondelbahn und 3-S-Bahn eine schöne Verbindung gelungen ist, die die Anforderungen des Gaislachkogel erfüllt.“

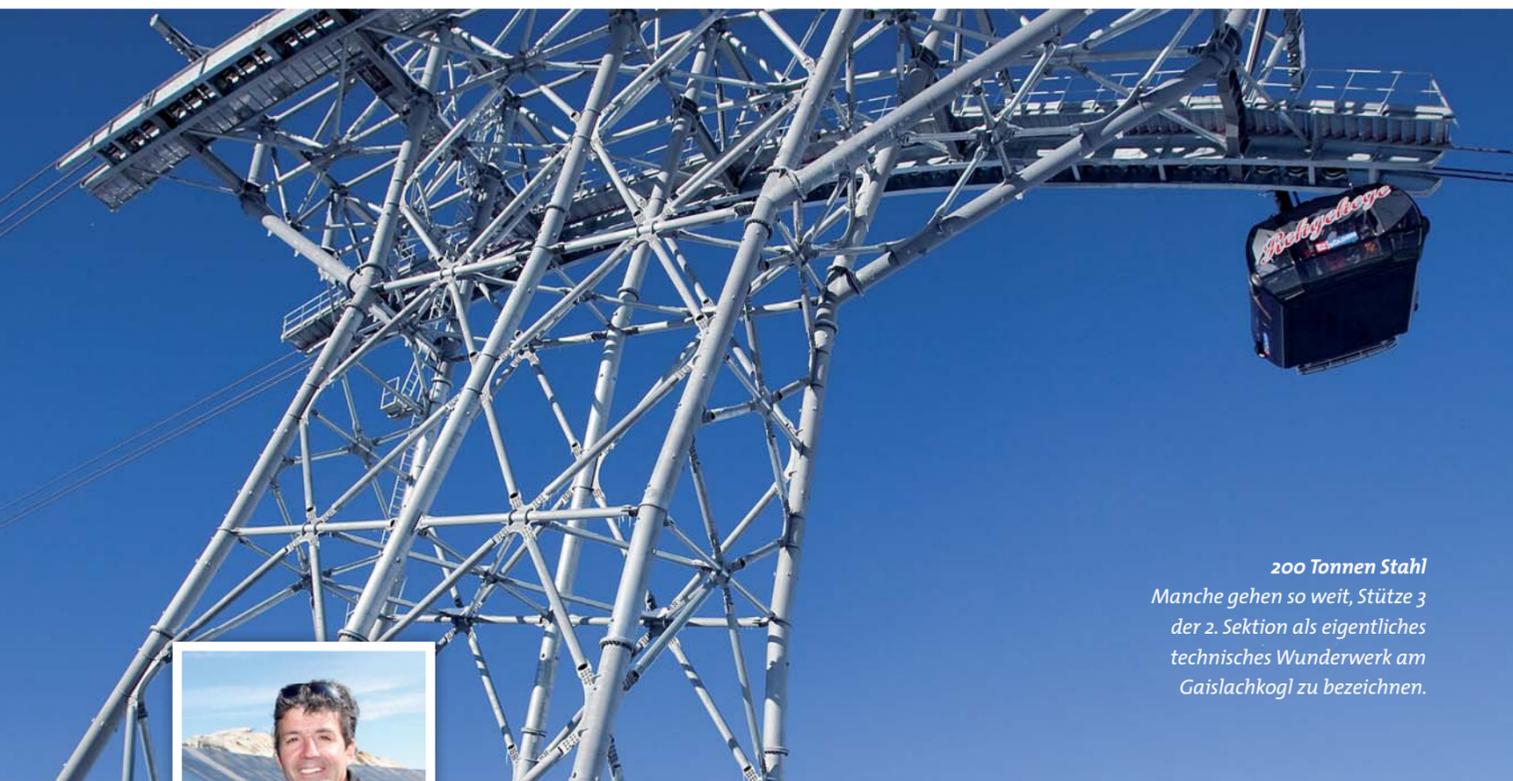
Die Anlage punktet mit vielen Weltrekorden. Lässt sich das noch überbieten?

Doppelmayr „Die Ideen stammen ja nicht nur von uns allein, sondern entstehen in Zusammenarbeit mit unseren Kunden. Auf Grundlage von deren Anforderungen wird es auch in Zukunft solche Innovationen geben.“

Ist der Gaislachkogel für Sie als Seilbahnbauer ein besonderer Berg? Letztlich sorgte schon die Vorgängerbahn als weltweites Unikat für Aufsehen.

Doppelmayr „Für uns und die Bergbahnen Sölden stellte schon die alte Gaislachkogel-Bahn einen Meilenstein dar. Diese Tradition wird mit den neuen zwei Bahnen nun fortgeführt.“





200 Tonnen Stahl
Manche gehen so weit, Stütze 3
der 2. Sektion als eigentliches
technisches Wunderwerk am
Gaislachkogel zu bezeichnen.



Bau der Extreme

Bergbahnen GF Walter Siegele über die denkwürdigsten Momente des Gaislachkogel-Baus.

Welche Besonderheiten bleiben beim Bau der neuen Gaislachkogel-Bahn in Erinnerung?

Siegele „Bei so einer Baustelle gibt es eine Vielzahl von speziellen Herausforderungen. Eine davon war, einen 6-Achs-Autokran auf über 3.000 Meter Höhe zu bringen. Alleine das war eine äußerst beeindruckende logistische Leistung, dass es dieses Fahrzeug trotz seines Gewichts und der schwierigen und steilen Anfahrt bis nach oben schaffte.“

Die Baustelle am Gipfel stellte nicht nur durch die Platzverhältnisse spezielle Anforderungen, auch das Klima forderte die beteiligten Mitarbeiter.

Siegele „Ja, vor allem das Klima. Die Temperaturunterschiede reichten von – 20 Grad beim Aufbau der Dachkonstruktion bis zu 20 Grad im Hochsommer. Der kräftige Schneefall in dieser Höhe bedingte, dass im April drei bis vier Meter Schnee von der Baustelle beseitigt werden mussten. In den Planungen kalkulierte man Schlechtwetterphasen mit. Dass der Sommer allerdings so extrem wird, damit konnten wir nicht rechnen.“

Welchen Anteil tragen die beteiligten Mitarbeiter an der fristgerechten Realisierung der Bahn?

Siegele „Wir verdanken es einzig und allein den Mitarbeitern, dass es trotz der widrigen Verhältnisse funktionierte. Auf Wetterschichten wurde verzichtet und stattdessen warme Kleidung angezogen und weitergearbeitet. Eine solche Baustelle können nur einheimische Firmen durchziehen, alle anderen würden wohl davon rennen. Am Baustellen-Höhepunkt befanden sich rund 200 Leute gleichzeitig im Einsatz. Alleine die Mitarbeiter der Bergbahnen Sölden haben 20.000 Stunden an Montagearbeiten selbst erledigt.“



Das Fahren auf Schneefahrbahnen lässt manchen Lenker erschrecken und unsicher werden. Der deutsche Autokonzern BMW hat dagegen ein probates Rezept entwickelt. Das Allradsystem xDrive und jede Menge elektronischer Stabilitätshilfen. Wie man mit der ganzen Technik richtig umgeht, lernt man im Zuge des BMW Winter Technic Drive. Den Teilnehmern wird dabei ein souveräner Umgang mit dem Fahrzeug vermittelt. Für die notwendigen winterlichen Fahrbahnen mitsamt Schneesicherheit vertrauen die „Bayerischen Motorenwerke“ auf den Rettenbachgletscher in Sölden. Hier findet der Münchener Autokonzern nicht nur Freude am Fahren auf Schnee vor, sondern auch ein entsprechend abgesperrtes Gelände.

Instruktoren statt Skilehrer

Was auf der Piste der Skilehrer, ist beim Technic Drive der Instruktor auf der Schneefahrbahn. Einer von ihnen ist der Bayer Thomas Karl. Der Routinier gibt wortgewaltig per Funk die Anweisungen an die Teilnehmer in den Autos weiter. „Vollgas. Bleib am Bodenblech“ sind gängige Befehle, die den Teilnehmern zeigen sollen, wie die elektronische Stabilitätskontrolle das Fahrzeug auf sicheren Bahnen hält. Kein noch so intensives Studium einer Gebrauchsanleitung kann Schritt halten

mit den praktischen Erfahrungen, welche die Teilnehmer bei den verschiedenen Übungen erhalten. Sperrige Begriffe der im Auto eingebauten elektronischen Unterstützer wie DSC, DTC oder HDC erschließen sich von Mensch zu Mensch viel schneller.

Anstrengend wie ein Skitag

Trotz Motorisierung zehrt ein automobilischer Kurs an der Kondition der Teilnehmer. Permanent hohe Konzentration ist gefragt. Abwechslung ergibt sich durch das Testen der neuesten BMW-Modelle der gesamten xDrive-Palette. Zum Entspannen bietet den Teilnehmern das 5-Sterne-Hotel Central in Sölden beste Gelegenheit, die nach ausgiebigen Praxiseinheiten auf über 2.800 Meter gerne angenommen wird. Seit zehn Jahren (November 1999) übernimmt das Ötztaler Hotel schon die Rolle als Gastgeber für die Teilnehmer und Motorhome für die Fahrzeuge. Zum Fahrerschultreffen für Fortgeschrittene von BMW Österreich reisen Händler mit ihren Kunden, Großkunden, Notärzte und Pressevertreter an. Jährlich anzutreffen ist auch der heimische Händler BMW Zorn-Wolf aus Imst, der seine Kunden zum eleganten Gleiten auf Eis und Schnee einlädt. Bis zum November 2011 heißt es nun Warten, dann aber wieder mit „Vollgas am Bodenblech“.

Spaß im Schnee auf vier Rädern

Souveränes Fahren auf Schnee und Eis vermittelt der bayrische Automobilkonzern BMW im Zuge des Winter Technic Drive. Adäquater Schauplatz mit entsprechender Schneegarantie für das vorwinterliche Fahrertraining ist seit Jahren das Gletscherskigebiet in Sölden.



Fahren auf rutschigem Gelände Teilnehmer am Winter-Technic Drive von BMW lernen ihr Fahrzeug in jeder Situation zu beherrschen.

„Das tun, was man tun kann“

38 Jahre lang war Klaus Falkner Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden. 2011 geht er in Pension.
Ein Gespräch mit einer der markantesten Seilbahnerpersönlichkeiten Tirols.

Zur Person Klaus Falkner

Klaus Falkner wurde 1943 geboren. Anschließend an den Abschluss der Handelsschule und der Hotelfachschule sammelte er Berufserfahrung in London, Frankreich, in der Schweiz und auf einem schwedischen Kreuzfahrtschiff. Nach dem Tod seiner Mutter übernahm er als 20-jähriger die Leitung des Tyrolerhofs in Sölden. Sein Vater Franz Falkner kümmerte sich weiterhin um das Hotel Tyrol.

1972 wurde Klaus Mitglied in der Geschäftsführung der Ötztaler Gletscherbahn. An den Planungen und Arbeiten zum Ausbau des Gletscherskigebietes war er maßgeblich beteiligt. Gemeinsam mit dem langjährigen technischen Leiter Hans Speckle bereitete er zahlreiche Projekte vor. Weggefährten beschreiben ihn als Visionär, der immer den Blick nach vorne gerichtet hält. Seine Ideen sammelte er bei Reisen und der Erkundung von Skigebieten in aller Welt.

Neben seiner Tätigkeit bei den Bergbahnen Sölden war Falkner auch lange Aufsichtsrats-Vorsitzender im früheren Tourismusverband Ötztal Arena und Mitglied im Kontrollrat der Ötztaler Verkehrsgesellschaft. Erholung findet der passionierte Jäger bei der Hochgebirgsjagd. Auf die Frage nach seinem größten Talent antwortet er ohne Zögern: „Ich kann gut mit Menschen reden.“



„Ehrenreich“ Klaus:
Die Verdienste des langjährigen
BBS-Geschäftsführers machen
seinem Hausnamen alle Ehre.

Herr Falkner, wie kam es dazu, dass Sie 1972 als 29-jähriger in die Geschäftsführung der damaligen Ötztaler Gletscherbahn berufen wurden?

Falkner „Mein Vater war Mitgesellschafter der Firma. Und eines Tages kam er mit der Nachricht zu mir: ‘Die wollen dich als dritten Geschäftsführer’. Neben Hans Falkner war Alt-Bürgermeister Georg Fiegl der zweite Geschäftsführer. Damals begannen die Planungen für den Bau der Gletscherstraße. Es wurde dringend jemand benötigt, der auf der Baustelle die Interessen der Firma vertritt. Und so habe ich zugesagt.“

Sie leiteten damals bereits einen der elterlichen Hotelbetriebe. Was veranlasste Sie, diese zusätzliche Herausforderung anzunehmen?

Falkner „Mir war bewusst, dass der Erfolg unserer beiden Häuser ursächlich vom Erfolg des Skigebietes abhing. Die Gelegenheit, das zu beeinflussen und damit an der Entwicklung von Sölden mitzuwirken, wollte ich unbedingt nutzen.“

Woher nahmen Sie das Selbstbewusstsein, sich diese Position in einer für Sie damals noch unbekanntem Branche zuzutrauen?

Falkner „Der Optimismus war groß und auch die Überzeugung, dass ich dieser Tätigkeit gewachsen sein würde. Ich muss aber festhalten: Hans Falkner hat mich von Anfang an sehr gefördert. Er war für mich nicht nur ein Lehrmeister, sondern auch ein väterlicher Freund.“

Gibt es einen Rat des Pioniers, der Ihnen in besonderer Erinnerung geblieben ist?

Falkner „Ich habe es früher oftmals be-



„Wenn wir am Ball bleiben,
mache ich mir wenig Sorgen.“

klagt, wenn der Schnee ausgeblieben ist. Hans hat dann zu mir gesagt: Hör auf zum Sumsn, und tue dort etwas, wo du etwas tun kannst. Das beherzige ich bis heute.“

Wie ist Sölden Ihrer Ansicht nach zu dem geworden, was es heute ist?

Falkner „Der Zusammenhalt der Gründerfamilien war stets sehr groß. Es ist auch das einer der großen Verdienste von Hans Falkner, dass er die verschiedenen Interessen und Gruppen immer ausgeglichen hat. Ich möchte daran erinnern, dass uns früher viele Orte voraus waren. Es gibt verschiedene Gründe, dass Sölden heute so gut dasteht. Die Bergbahnen haben das, was sie verdient haben, auch wieder am Berg investiert. Wir waren uns immer bewusst, dass wir in einem internationalen Wettbewerb stehen und uns laufend verbessern müssen.“

Was waren die entscheidenden Momente in der Entwicklung Söldens von einem Skigebiet unter vielen zur Top-Destination?

Falkner „Das war sicher die Eröffnung des Gletscherskigebietes 1975. Es gab übrigens schon Ende der 1970er-Jahre die Absicht, eine Verbindung zum Pitztaler Gletscher herzustellen, das scheiterte damals aber an der ablehnenden Haltung in St. Leonhard. Deshalb hat man dann die Verbindung zum Tiefenbach realisiert. Auch der skitechnische Zusammenschluss vom Rotkogel zum Rettenbachferner im Jahr 1998 war im Rückblick einer dieser entscheidenden Schritte.“

Die Skiindustrie sieht sich in den letzten Jahren mit großen Herausforderungen

konfrontiert. Angefangen vom Klimawandel bis hin zum schwindenden Interesse am Skifahren. Wie sichert man den Erfolg der Zukunft?

Falkner „Die Erderwärmung ist eine Tatsache, aber ich glaube nicht an Horrorszenarien. Ich denke, dass wir diesbezüglich in Sölden aufgrund der Höhenlage Vorteile besitzen und mit dem Ausbau der Beschneigung gut aufgestellt sind. Bei den Skifahrern selber sehe ich noch viel Potenzial im Osten Europas. Wir spielen in der ersten Liga der europäischen Skigebiete mit. Wenn wir am Ball bleiben, mache ich mir wenig Sorgen.“

Gab es Momente, die Sie belastet haben?

Falkner „So etwas wie der Unfall auf der Schwarzen Schneid geht nicht spurlos an einem vorüber. Wir hatten schon 1998 ein Lawinenunglück, bei dem zwei Mädchen ums Leben kamen. Das war sehr schlimm und auch damals gab es Nächte, wo man aufgewacht ist. Wir tragen alle eine sehr große Verantwortung. Irgendwann ist die Erleichterung sehr groß, etwas abgeben zu können.“

Es fällt schwer zu glauben, dass Sie sich nun komplett zurückziehen werden. Dem Vernehmen nach haben Sie ja versprochen, den Zusammenschluss mit dem Pitztal noch über die Bühne bringen zu wollen.

Falkner „Das wird sich leider nicht mehr ausgehen. Aber der Bau der Gaislachkogelbahn und des neuen Speicherteichs bilden für mich einen krönenden Abschluss. Im Übrigen stehe ich dem Unternehmen natürlich weiterhin mit Rat und Tat zur Seite.“

Den Stromfressern auf der Spur

Die Bergbahnen Sölden zählen zu den größten Stromabnehmer Tirols. Um ihren Energieverbrauch exakt kontrollieren zu können, setzen sie neuerdings auf ein High-Tech-Messsystem von Siemens. Unerkannten Energieverschwendern und teuren Ausreißern im Verbrauch wird damit der Kampf angesagt.

Lastenausgleicher
Helmut Kuprian leitet die Arbeitsgruppe zur Steigerung der Energie-Effizienz bei den Bergbahnen Sölden.



Söldens Skigebiet erreicht im Vollbetrieb eine Gesamtleistung von 14 Megawatt. Damit zählen die Bergbahnen Sölden zu den größten Kunden der Tiwag. Bisher wurde an 15 so genannten Übergabestellen kontrolliert, wieviel Strom man vom Landes-Energieversorger bezog. Ein grobes Kontrollsystem, das Schlupflöcher für unerkannte „Lecks“ im Netz bot. Sprich: Man wusste, wieviel man geliefert bekam, aber nicht, wo das kostbare Gut Energie im Detail wieder verbraucht wurde. Oder womöglich verschwendet und nutzlos vergeudet. „Das ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht natürlich nicht tragbar. Wir haben deshalb heuer ein neues Mess-System von Siemens

installiert, das uns exakte Daten zum Stromverbrauch in einzelnen Betriebsbereichen liefert“, erklärt Helmut Kuprian, der bei den Bergbahnen Sölden das Thema Energiemanagement verantwortet.

Ausreißer verhindern

Das intelligente Steuerungs-Werkzeug legt nicht nur den Finger auf energietechnische Wunden im System. Es alarmiert auch: Bei Funktionsstörungen und vor allem in Phasen maximalen Energieverbrauchs. Denn eines der obersten Gebote im Energiemanagement ist der so genannte Lastenausgleich. Er stellt sicher, dass vom Stromlieferanten nicht mehr Energie bezogen wird, als in einer kaufmännischen

Rahmenvereinbarung festgelegt wurde. Ansonsten passiert den Energiekäufern nämlich dasselbe, was z. B. Handynutzer beim Überschreiten ihrer Gesprächsguthaben blüht: Sie bezahlen teuer für den Mehrkonsum. In einem Skigebiet lassen sich derartige Ausreißer relativ leicht abstellen. Etwa durch eine niedrigere Fahrgeschwindigkeit gering ausgelasteter Lifтанlagen. Auch Schneedepots müssen nicht unbedingt dann angelegt werden, wenn das Netz bereits auf Hochtouren läuft. Apropos: Vor allem die Schneeanlagen verlangen besonderes Augenmerk. Denn sie fordern mittlerweile eine größere Energieleistung als die Seilbahnen. „Auch wenn im Skigebiet nicht voller Betrieb herrscht und alle

Schneeanlagen laufen, besteht die Möglichkeit, dass wir die Gesamtleistung überschreiten“, erklärt Kuprian.

Einfache Darstellung für den Benutzer

Die komplexe Technik, die ab der Wintersaison 2010/2011 zum Einsatz kommt, gestaltet sich in der praktischen Anwendung äußerst komfortabel und einfach. Die Informationen der rund 100 Zählstellen laufen über das Hochleistungs-Glasfasernetz der Bergbahnen Sölden zusammen. Am Bildschirm lassen sich die Daten grafisch ablesen. Im Vorhinein definierte Grenzwerte zeigen an, in welchem Bereich der jeweilige Stromverbraucher gerade liegt. Je

nach Saison, Tageszeit oder im Revisionsbetrieb gelten andere Limits.

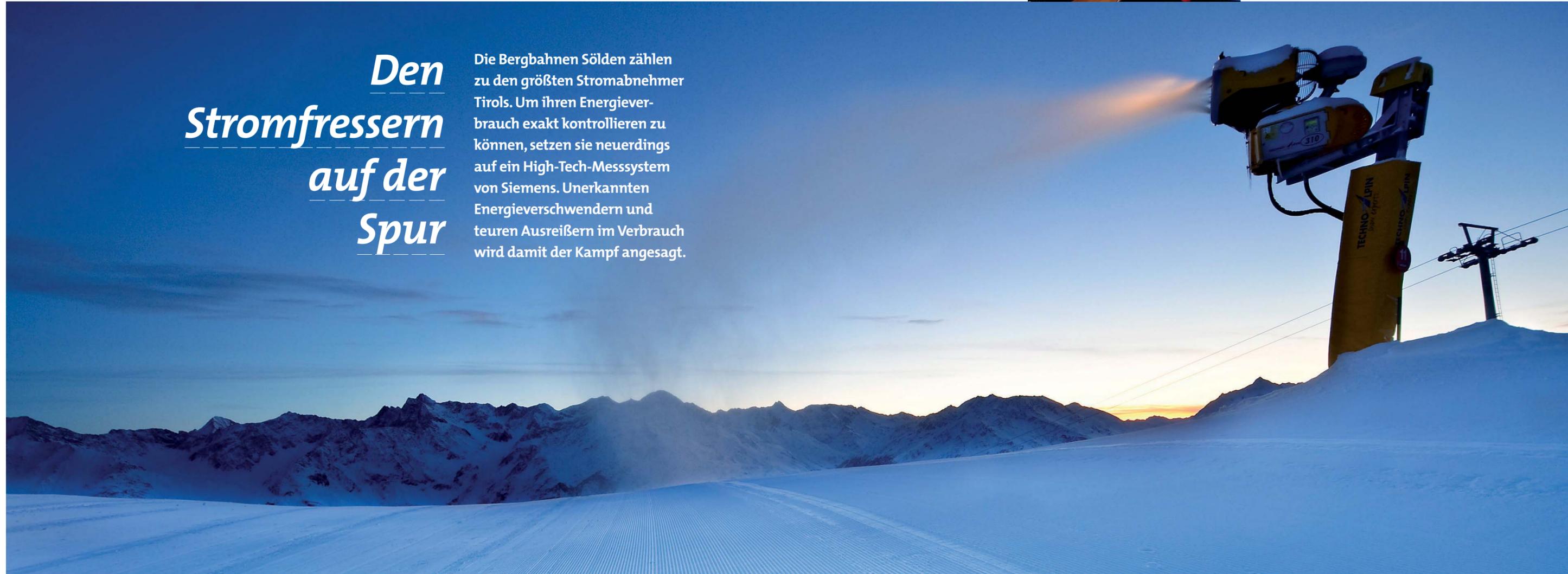
Intelligentes Alarmierungssystem

Die Siemens-Technologie alarmiert die Verantwortlichen der Bergbahnen auch bei bestimmten Fehlfunktionen. Läuft während der Sommermonate beispielsweise in einem der Bergrestaurants die Heizung oder es wird gar einer der Schneiturm-Schächte im Juli beheizt, schlägt das System automatisch Alarm. Mittels Fernwartung kann die Störung behoben werden. 50 Gebäude und Baukörper werden so überwacht. Das bisher unentdeckte Einsparungspotenzial ist vermutlich groß.

i

Gebäudetechnik als nächster Schritt

Das neue Energiemanagement-System der Bergbahnen Sölden kann seine Fähigkeiten aber auch in anderen Bereichen ausspielen. In Zukunft soll es auch Steuerungsaufgaben der Gebäudetechnik übernehmen. Etwa bei der Erfassung des Wasserverbrauchs, der Ermittlung des Heizölstands, Funktionschecks von Heizungen und Lüftungen sowie der gemeinsamen Überwachung von Brandmeldeanlagen.



Erfolgreicher Neustart

Der Einstieg der Bergbahnen Sölden bei den Bergbahnen Oetz im Jahr 1998 erweist sich rückblickend als Segen für alle Beteiligten. Der Mix aus Infrastrukturausbau und einer wohlgedachten Marketingstrategie ließ das Skigebiet in Hochoetz zur beliebten Familiendestination heranwachsen.

In den Jahren 1998 bis 2009 investierten die Bergbahnen Oetz insgesamt 23,5 Millionen Euro. „Der Betrieb läuft sehr gut, wir können alle Jahre etwas investieren“, weist Geschäftsführer Andreas Perberschlager auf die positive Entwicklung hin. Eine entscheidende Grundlage dafür bildet die Beteiligung der Bergbahnen Sölden, die mit der Gemeinde Oetz und dem Verein der Oetzer Tourismusunternehmer die Gesellschaft des Unternehmens bilden.

Überlegtes Investitionsprogramm

Nach einer Eigenkapitalaufstockung im Jahr 1998 begann man mit dem Ausbau des Balbach-Gebietes mit zwei neuen Doppelsesselbahnen samt Skipiste. Bereits im Folgejahr erlebte die alte Giggijochbahn aus Sölden ihren zweiten Frühling und erschloss Ochsengarten mit Hochoetz. Die Gastronomie erfuhr einen Qualitätssprung mit der Neugestaltung des Bergrestaurants in dem auch ein eigener Kindergarten Platz findet.

Wertvolles Wissen

Beim Neustart stand nicht allein das finanzielle Engagement der Bergbahnen Sölden im Vordergrund. Neben dem monetären Aspekt griff man in Oetz gerne auf das Know-how des neuen Partners zurück. Genehmigungsfragen beim Pistenbau oder technische Erfahrung mit Anlagen: Der Wissensaustausch hilft ungenügend. Im operativen Geschäft erweist sich der „Big Player“ im Hintergrund als riesiger Vorteil, was die Konditionen bei der Beschaffung von Anlagen und Geräten betrifft.

Bergbahnen als Tourismus-Grundlage

Der Beschäftigtenstand bei den Bergbahnen Oetz beläuft sich im Winter auf 65 Mitarbeiter. Rechnet man das Personal der Skihütten und Skischulen hinzu ergeben sich rund 160 Personen, deren Arbeitsplatz durch den Betrieb der Bergbahnen Oetz erst existiert. Auch im touristischen Bereich löste die Bergfahrt des Unternehmens positive Effekte



aus. Vor 1998 litten zahlreiche Beherberger unter mangelnder Auslastung, welche die Bereitschaft zu Investitionen hemmte.

Nach der Modernisierung am Berg, vervollständigte der Bau der 8er-Gondelbahn Acherkogel im Jahr 2000 das Skigebietspuzzle in Oetz. „Anfänglich ernteten wir Kritik, nicht gleich den Zubringer vom Tal errichtet zu haben. Diese Stimmen verstummten sehr schnell“, blickt Perberschlager zurück. Zum 30-Jahr-Jubiläum der Bergbahnen 2004 ging

die Brunnenkopfbahn in Betrieb. Weitere Geldmittel wurden für die Beschneigung verwendet, die seit 2009 sämtliche Pistenflächen abdeckt.

Zwei-Saisonen-Betrieb

Das Angebot der Bergbahnen stößt auf breite Akzeptanz. „Wir sind im Familiensegment beheimatet und wir wollen das auch ausbauen“, so der Geschäftsführer. Das Unternehmen ist mit einer Öffnungszeit von 9 Monaten für eine Bergbahn nahezu ganzjährig ausgelastet. „Die Acherkogelbahn zählt zu den wenigen Sommerbahnen, die sich positiv entwickeln. Das Liftwandern erfährt eine Steigerung und damit auch unsere Umsätze im Sommer“, so Perberschlager. Mit einem 25%-Anteil verzeichnen die Bergbahnen Oetz bei einheimischen Gästen ein hohes Niveau. Wesentlichen Anteil daran trägt die Mitgliedschaft bei Kartenverbänden wie der Tirol Regio Card.

Weitere Ausbaupläne

Der wirtschaftliche Erfolg lässt bereits die nächsten Projekte heranreifen. Für 2011 plant man in Hochoetz die Realisierung der Wetterkreuzbahn, einer kuppelbaren Sesselbahn mit Schutzhauben im Balbachgebiet. Darüber hinaus denkt man die Errichtung eines Beschneigungsteichs beim Roten Wandl an. In Zusammenarbeit mit den Skischulen will man ein größeres Kinderland schaffen. Andreas Perberschlager: „Für die kommenden Jahre sind wir gut aufgestellt, die Investitionen gehen nie aus.“



Sonnige Aussichten
In der Skiregion Hochoetz steht das Investitionsrad auch in den kommenden Jahren nicht still.



Die Bergbahnen Oetz

- **Förderleistung:**
13.856 Personen/Stunde
- **Lifte/Abfahrten:** 11 Anlagen mit 34 Pistenkilometern
- 100 % Beschneigung
- **Beschäftigtenstand:**
Winter 65 Mitarbeiter, Sommer 20 (davon 16 ganzjährig Beschäftigte)
- **Service-Angebote:** Panorama-restaurant mit 500 Innen- und 800 Terrassenplätzen, 2 Eisbars mit Platz für jeweils 70 Personen, Kindergarten in Zusammenarbeit mit zwei Skischulen
- **Skipassverbund:** Gemeinsamer Skipass mit Kühtai, doppeltes Angebot, Skibusverbindung im Halb-Stunden-Takt zwischen Ochsengarten und Kühtai.
- **Frequenz:** An Spitzentagen sind 4.800 Personen im Skigebiet.

In der Skiregion Hochoetz Erschließungs-GmbH halten die Gemeinde Oetz und der Verein der Tourismusunternehmen in Oetz 60 % der Anteile. Die Bergbahnen Sölden sind mit 40 % beteiligt.

Ski-Show Sternenfeuer
Das wöchentliche Großereignis
steht seit einem Jahr unter
gelber Patronanz.



Neuer Schwung beim Nachtskillauf

Zu Beginn der vorigen Wintersaison übernahm Skischulleiter Herbert Gurschler die Gestaltung der wöchentlichen Night Ski Show am Gaislachkogel. Neben den Lehrern der Skischule Yellow Power agieren auch zahlreiche Mitglieder des Skiclub Sölden als Protagonisten.



Vor 16 Jahren gründete Herbert Gurschler seine eigene Skischule „Yellow Power“. Seine Philosophie ein Mehr an Qualität zu bieten, verfolgt er seit letztem Jahr auch als Organisator des Nachtskilaufts. Bevor die Akteure allerdings ihre Show präsentieren, bedarf es einiger Vorbereitung. Ihre Bühne bildet schließlich ein bis zu 30° steiler Hang.

Klassiker mit Actioneinlagen

Der Startschuss des Ereignisses fällt mitten in die Hauptsaison. Für die beteiligten Skilehrer bedeutet dieser Umstand Überstunden. Nur vor und nach dem Skischulunterricht bleibt Zeit, die Demofahrten zu perfektionieren. Immerhin mischen pro Show allein 50 bis 60 Schneesport-Instruktoren von Yellow Power mit. „Ich denke in der zweiten Saison funktioniert es leichter, da sich die Meisten den Ablauf schon eingepägt haben. Dennoch kommen heuer wieder neue Formationen hinzu“, so Organisator Herbert Gurschler, der auf Innovationen setzt. Bereits in der Premiersaison streute er eine Prise „Action“ ein mit Mountainbikern, Paragliden und Freestylern. Zur diesjährigen Nachtskilauftsaison verspricht Gurschler wiederum viele Überras-

sungen. Sich selbst will er einen Propeller an den Rücken schnallen und die Piste auf Skiern hinauf düsen. Eine Bereicherung für Kinder verheißt der Auftritt des Skischulmaskottchens „Fiddel“.

Auftritt für den einheimischen Skinachwuchs

Abgerundet wird die skifahrerische Leistungsschau durch den Einsatz des Skiclubs Sölden. Dieser bringt sich gleich mehrfach ein. In den Ferienzeiten läuten die kleinsten Kids (7 bis 10 Jahre) die Show mit dem Fahnenlauf ein. Die rennsportbegeisterten Skiclubmitglieder begeistern das Publikum durch ihre Geschwindigkeitseinlagen beim Riesentorlauf und Carving. Eine Zeitreise präsentiert die Telemark-Gruppe, die zuerst in historischer Kleidung auf klassischem Material den Hang bezwingt und danach Telemark-Action der Neuzeit demonstriert. „Für den Skiclub Sölden bietet die Night Ski Show eine gute Gelegenheit sich zu präsentieren. Außerdem pflegen wir eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Bergbahnen Sölden und mit unserer Beteiligung möchten wir uns bedanken“, so Skiclubobmann Sigi Grüner.

Skitechnischer Ritterschlag für Gäste

Einem Publikum von bis zu zweitausend Leuten seine Skikünste zu zeigen, bleibt dank Herbert Gurschler kein Privileg der Skilehrergemeinde mehr. Beim internen Casting werden die besten Skischüler der jeweiligen Woche ermittelt. Diese erhalten die Möglichkeit, selbst einen aktiven Part bei der Night Ski Show zu übernehmen. „Bei diesem steilen Hang gilt es in erster Linie fit zu sein. Den Gästen, die das schaffen, bedeutet die Teilnahme unheimlich viel. Für sie ist das ein ganz erhebendes Gefühl“, berichtet Gurschler.

Maxxx Mountain Night Ski Show
Jeden Mittwoch bis 16.3.2011
Gaislachkogel-Bahn Mittelstation
Pistenshow der Skischule Yellow Power
und des SC Sölden von 19.30 bis 20.15 Uhr

Verbindende Technik in den Innerwald

Mit dem neuen „Zentrum Shuttle“ investierten die Bergbahnen Sölden 4,5 Millionen Euro in ein modernes und umweltfreundliches Personen-Transportmittel. Von Beginn des Skitages bis zum spätem Abend verkehrt der „People Mover“ zwischen dem Ortszentrum und dem Innerwald.



Ein Knopfdruck genügt für die Fahrt

Die Fahrt mit dem Zentrum Shuttle gestaltet sich im wahrsten Sinne kinderleicht. Die moderne Technik verlangt dem Fahrgast wenig KnowHow ab, die Bedienung ist mit der eines Hotelaufzugs vergleichbar. Während letztere die Vertikale bevorzugen, fährt die Kabine des Zentrum Shuttle die steile Trasse mit 107 Meter Höhendifferenz und einer Distanz von 267 Meter entlang.



Neue Eindrücke von Sölden gewinnen

Die großen Glasflächen der jeweils 40 Personen fassenden Kabinen geben gänzliche neue Ansichten von Sölden frei. Nachtschwärmer können bis 22 Uhr die direkte Verbindung zwischen Sölden und dem Innerwald nutzen. Aufsehenerregend zeigt sich auch der Unterbau zwischen Fahrgastraum und Schienen. Dieser gleicht die Neigungsänderungen auf der Strecke vollautomatisch aus.



Spektakuläre Streckenführung

Über den Dingen scheint der neue Schrägaufzug zu schweben: Dieses Bild erhält der Fahrgast jedenfalls bei der dreiminütigen Fahrt. Seine Bodenhaftung verliert der People Mover auf der spektakulär anmutenden Trasse allerdings nie. Vielmehr überwindet er eine Fahrbahnneigung von 23 bis 32 Grad.



Architektonisch anspruchsvoll

Wie auch beim Bau der neuen Gaislachkoglbahn übernahm das Innsbrucker Architekturbüro Obermoser in Innsbruck die Gestaltung der Baukörper. Die lichtdurchflutete Bergstation ragt mehrere Meter über die darunter verlaufende Straße. Die Technik des Schrägaufzuges stammt von der Doppelmayr-Tochter ABS Transportbahnen.

Nahverkehrslösung für Sölden

Der Zentrum-Shuttle fährt täglich von 8.30 Uhr bis 22.Uhr und steht Jedermann kostenlos zur Verfügung. Auf Barrierefreiheit wurde bei der Ausführung großen Wert gelegt. Die beiden Kabinen können pro Stunde rund 400 Personen transportieren. Vor allem das Anfängerskigebiet Innerwald erschließt sich allen Wintersportlern damit komplett neu.

Events Winter/Frühling



jeden Freitag von 31.12.2010 - 29.04.2011
(Ausnahme: Sonntag, 24.04.2011)

Sölden Party



Hey, das geht ab! Dass in Sölden Party angesagt ist, ist schon lange kein Geheimnis mehr - und die Feierstimmung macht im Hotspot der Alpen auch vor alpinen Höhen nicht Halt. Bis Ende April lädt die Veranstaltungsreihe MAXXX Mountain Sölden Party jeden Freitag mit Live-Musik in die Fun-Zone am Giggijoch. Abwechslungsreiche Coverbands bieten von 13:00 bis 16:30 Uhr musikalische Highlights für jeden Geschmack im beeindruckenden Bergpanorama. Das perfekte Aufwärmprogramm für ereignisreiche Stunden im Sölder Nachtleben!

Fun-Zone Giggijoch

Nachtskilauf

Skibeherrschung in Perfektion gibt es von Ende Dezember bis Mitte März jeden Mittwoch bei der Mittelstation Gaislachkogel zu bewundern. Unter dem Motto „Sternenfeuer“ zeigen die Pistenzauberer der Skischule Yellow Power und des SC Sölden ihr Können im Rahmen einer großen Night-Ski-Show. Wer lieber selbst auf zwei Brettern unterwegs ist, findet auf der vier Kilometer langen Piste Nr. 10 von 17:30 bis 21:30 Uhr bestens beleuchteten Auslauf. Live-Bands, DJ-Musik und ein großes Feuerwerk runden das nächtliche Wochenhighlight ab. Besonderes Augenmerk gilt Mittwoch, dem 16. März, wenn zum finalen Nachtskilauf verlängerte Skibustransporte und ein spannendes Sonderprogramm auf den Gaislachkogel locken.

Mittelstation Gaislachkogel-Bahn



jeden Mittwoch von 29.12.2010 - 16.03.2011



Freitag, 15. April 2011

Wein am Berg

Das Beste aus den letzten zehn Jahren“ genießen Wein-, Gourmet- und Naturliebhaber von 28. April bis 1. Mai 2011 im ****Central Spa Hotel. Gemeinsam mit den Renommierten Weingütern Burgenland zelebriert Söldens 5-Stern-Adresse Weinkultur auf höchstem Meeresspiegel. Eine exklusive Mischung aus kulinarischen Reisen rund um den Globus, spannenden Einblicken in die Welt des Weines und kulturellen Leckerbissen verspricht Genuss auf höchstem Niveau. Und auch der aktive Part kommt bei der Jubiläumsveranstaltung nicht zu kurz: Prominente Skiguidees wie Günther Mader und Frank Wörndle stehen den Teilnehmern bei Erkundungstouren mit sportlichen Tipps und Tricks zur Seite.

Nähere Infos unter www.weinamberg.at

Hannibal

Hannibal“ wird zehn – und damit erzählt das Gletscherschauspiel zum runden Jubiläum nicht nur das Epos des kathargischen Feldherrn, sondern auch eine der größten Erfolgsgeschichten am Rettenbachferner. 2001 ging das Multimedia-Volksschauspiel zum ersten Mal in der beeindruckende Bergwelt des Ötztals über die Bühne. So unglaublich der Schachzug Hannibals anmutet, mit sechzigtausend Kriegern und 37 Elefanten den Alpenhauptkamm zu überqueren, so einzigartig ist die Inszenierung auf 3000 m Seehöhe: Eine donnernde und gleichzeitig feinfühlig Choreographie von Pistenbullys, Flugzeugen, Helikoptern, Motorcrossmaschinen, Skidoos, Fallschirmspringern, Skiläufern und Tänzern, die auch zehn Jahre später unverändert fasziniert.

Rettenbachgletscher, Beginn 19:30 Uhr



Donnerstag, 28.04. – Sonntag, 01.05.2011



Freitag, 29.04. – Sonntag, 01.05.2011

Maxxx Mountain Gletscherfestival

Pünktlich zum Saisonende wird es in Sölden noch einmal turbulent: Von 29. April bis 01. Mai verspricht das Maxxx Mountain Gletscherfestival ein würdiges Finale am Rettenbachferner. Verschiedene Live-Acts auf der hochalpinen Freiluftbühne und ein buntes Rahmenprogramm auf und neben der Piste lassen alle Party-Herzen drei Tage lang höher schlagen.



Wir sind 3S!

 Doppelmayr®

www.doppelmayr.com