



Die Bahnen

Ein technisches Meisterwerk entsteht

*Die neue Gaislachkoglbahn
verlangt ihren Erbauern alles ab.*



16 JAHRE FEST AM BERG

SONNTAG, 8. AUGUST 2010
BERGSTATION GIGGIJOCHBAHN



MUSIK

Musikkapelle Sölden
von 11.00 bis 13.00 Uhr

Öztaler Alpentornados
von 13.30 bis 17.00 Uhr



FÜR KIDS

Großes
Kinderprogramm
von 11.00 bis 16.30 Uhr



SPECIALS

Öztaler Bauernmarkt
Produkte aus der Region

Lama Trekking

Mineralienschau

Editorial

Synergien finden

Sölden hat im vergangenen Winter eine gute Saison erlebt. Und das trotz der Vorzeichen einer wirtschaftlich angespannten Situation. Ein Erfolg, der nicht selbstverständlich ist. Ebenso wenig wie die Tatsache, dass Sölden heute eine Marke im internationalen Wintertourismus darstellt. Diese Entwicklung hat viel mit Kontinuität zu tun. Und sie ist zentralen unternehmerischen Eigenschaften geschuldet. Eigenschaften, die seit Jahrzehnten das Handeln gerade unseres Unternehmens prägen. Sie heißen Innovationskraft, Engagement und Optimismus. Mit unseren derzeitigen Investitionen legen wir auch wieder ein Zeugnis davon ab, dass solche Ideale für

uns kein Lippenbekenntnis bilden.

Events, die heute selbstverständlich scheinen, sind nicht von selbst entstanden. Manche haben nicht von Anfang an den Anklang einer breiten Masse gefunden. Ob es sich nun um Hannibal oder das Weltcup-Opening handelt – all diese Projekte haben ihren Ursprung in kleinen Kreisen. Einige erfolgreiche Ideen wurden anfänglich als Spinnerei abgetan. Es bringt aber nichts, den kleinsten gemeinsamen Nenner einer trägen Masse zu suchen. Man muss oft mit einigen wenigen, aber engagierten Kräften vorangehen. Jene, die bereit sind, sich zu engagieren, sollten nicht behindert werden. Die Bergbahnen Sölden waren oft zur Stelle, wenn es darum

gegangen ist, guten Ideen die nötige Schubkraft zu verleihen und letztlich Mehrwert für alle zu schaffen. Die Strategie muss immer Mehrwert statt Discount lauten. Wir sollten noch mehr als bisher Synergien suchen, diese finden und zum Vorteil unserer Kunden bündeln. Und da sind Kirchturmdenken und das „Nicht-über-den-Zaun-Schauen“ nur hinderlich. Wir sind gut beraten, weiterhin die Kräfte zu einen. Dann sind auch in Zukunft Erfolge, von denen alle etwas haben, garantiert.

Ihr Jakob Falkner
Geschäftsführer der
Bergbahnen Sölden

Die Bahnen Inhalt

04



Ein bewegtes Jahr am Gaislachkogel
Das Ende einer Ära und einen vielbeachteten Neuanfang stellt das Projekt „Gaislachkogelbahn Neu“ dar.

08



Interview: Eine besondere Herausforderung wurde spektakulär gelöst
DI Johann Obermoser und Jakob Falkner über die Gaislachkogelbahn.

10



Baustelle im XXL-Format
Im zweiten Baujahr werden die beeindruckenden Dimensionen des „Speichersees Panorama“ immer deutlicher.

12



„Zentrum Shuttle“
Mit der direkten Anbindung von Innerwald setzen die Bergbahnen Sölden erneut einen Infrastrukturimpuls.

14



AREA 47 liefert Schlagzeilen
Erfolgreicher Start des neuen Tiroler Outdoor-Highlights am Eingang des Ötztals.

17



Von zuhause direkt auf die Piste
Sölder Wintergäste wissen den Komfort des Fliegens und die kurzen Distanzen bei An- und Abreise zu schätzen.

18



Willkommen im Rastland
„Durchatmen & Auftanken“ – das Motto des Rastland Nassereith ist auch ein Versprechen.

20



Was heißt hier eigentlich Revision?
Helmut Kuprian beschreibt die wichtigsten Facts der „Revision“ und ihr erstes Gebot: „Sicherheit hat oberste Priorität.“

22 Sölden bei wichtigstem Tourismusevent Nordamerikas // Sommerfahrplan Bergbahnen 23 Events Sommer/Herbst

Impressum

Die Bahnen – Journal der Bergbahnen Sölden / Ausgabe 6
Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Bergbahnen Sölden // Redaktionsleitung: Mag. Jakob Falkner // Konzept und Redaktion: Polak Mediaservice, Imst
Layout: WEST Werbeagentur, Landeck // Fotos: Bergbahnen Sölden, Polak Mediaservice / Markus Geisler, ABS, AREA 47, Flughafen Innsbruck, Rastland, Ernst Lorenzi, Fischer Ski
Visualisierung: Architekturbüro Obermoser // 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

ÖTZ
TAL SÖLDEN



BERGBAHNEN SÖLDEN
Dorfstr. 115 6450 Sölden Austria T +43 (0) 5254 508 bergbahnen@soelden.com

soelden.com



Bauen in Extremlage
Allen Widrigkeiten zum Trotz
entwickelt sich der Baufortschritt
am Gaislachkogel wie geplant.

Ein bewegtes Jahr am Gaislachkogel

Das Ende einer Ära und einen vielbeachteten Neuanfang stellt das Projekt „Gaislachkogelbahn Neu“ dar. Nach dem Abriss der bisherigen Bahn laufen die Arbeiten für die Nachfolganlagen auf vollen Touren. Das internationale Referenzprojekt soll ab Mitte Dezember die ersten Wintersportler sicher auf den beliebten Skiberg transportieren.

Kein Abschied mit Wehmut, wohl aber ein zufriedener Rückblick ging mit der Betriebseinstellung der bisherigen Gaislachkogelbahn einher. Im Rahmen einer kleinen Feierstunde trafen sich Pioniere, Konstrukteure (Doppelmayr, ETH Zürich), Behördenvertreter und Mitarbeiter der Bergbahnen Sölden, um der technischen Pionierleistung nach 22 Jahren Lebewohl zu sagen.

Das Nachfolgeprojekt geht zur kommenden Wintersaison in Betrieb. Bis zum Start verbleiben nur noch wenige Monate. Das Team von Robert Horntrich, Gebietsleiter am

Gaislachkogel, stellt sich der großen Herausforderung.

Der unmittelbare Übergang vom Winter- in den Baustellenbetrieb und wieder zurück in die Dienstleistung erfordert höchste Einsatzbereitschaft aller Beteiligten. „Heuer haben wir nochmals die gleiche Situation wie im Vorjahr, das bedeutet eineinhalb Jahre volle Belastung. Damit so etwas möglich ist, muss das entsprechende Potenzial an Arbeitskräften im Unternehmen selbst vorhanden sein“, zollt Walter Siegele, Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden, den involvierten Mitar-

beitern Respekt. Schließlich bewerkstelligt das Bergbahnen-Sölden-Team neben den Megabaustellen am Gaislachkogel auch noch den Bau des Panorama-Speichersees.

Zügiger Baufortschritt

Parallel zur Demontage der bisherigen Gaislachkogelbahn wurde im April mit dem Freimachen der Zufahrtswege begonnen. Nach der Einstellung des Skibetriebs konnten bereits am darauf folgenden Freitag sämtliche Stützen inklusive der Bergstation mit Radfahrzeugen erreicht werden. Schon Anfang



Bauarbeiten live im Internet

Der Fortschritt der Bauarbeiten ist live via Webcam über das Internet zu verfolgen. Unter www.soelden.com gibt es aktuelle Bilder der Mittel- und Bergstation der Gaislachkogelbahn zu sehen. Wer die entscheidenden Arbeiten verpasst hat, kann mittels Zeitrafferaufnahmen diese im Nachhinein nochmals aufrufen.



Robert Horntrich

„So ein Vorhaben findet nicht alle Jahre statt.“

Welcher organisatorische Aufwand steht für Sie als Leiter hinter dem Projekt „Gaislachkoglbahn Neu“?

Horntrich „Einzelne können bei einer Baustelle dieser Größe nicht viel bewegen. Ich leite das Gesamtprojekt, hinzu kommen Bauleiter und Poliere. Darüber hinaus muss der tägliche Betrieb fortgeführt werden, denn die restlichen Anlagen haben mit Beginn der Wintersaison auch wieder ordentlich in Betrieb zu gehen.“

Im Zuge der Arbeiten bringen die Bergbahnen Sölden einiges an Eigenleistungen ein. Lässt sich dieses Engagement beziffern?

Horntrich „In Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen werden von unseren Mitarbeitern 1000 Arbeitsstunden bei der Demontage der alten Bahn und rund 14.000 Arbeitsstunden im Zuge des neuen Projekts geleistet.“

Der Projektfortschritt ist live im Internet über mehrere Webcams zu verfolgen. Was ist die Intention dahinter?

Horntrich „Für Techniker und Seilbahner handelt es sich bei der neuen Gaislachkoglbahn um ein Vorhaben, das nicht alle Jahre stattfindet. Das verlangt auch zeitgemäße Medien.“



April befreite man die Baustelle an der Bergstation von Schnee und Eis, um diese baureif zu machen. „Die Arbeiten am Gipfel ohne geeignete Zufahrt wären utopisch. Mit Materialeilbahn oder Hubschraubertransport ginge das nie in dieser kurzen Zeit“, so Siegele.

In den ersten Aprilwochen gingen die Abbrucharbeiten konzertiert vonstatten. Am Ende des Monats war der Großteil der Station abgetragen und das Seil entfernt. Der Startschuss für die Baumeistertätigkeiten erfolgte im Mai. Mitte des Monats stand die erste Stütze der 3-S-Bahn. Zählen Baustellen auf über 3.000 Meter schon an sich als außergewöhnliches Vorhaben, so erschwerte das schlechte Wetter im vermeintlichen Wonnemonat die Arbeiten. Heftige Niederschläge und Wind-

geschwindigkeiten mit mehr als 100 km/h prägten das Geschehen am Gaislachkogel.

Den Widrigkeiten zum Trotz entwickelte sich der Baufortschritt wie geplant. Die massive Stütze 3 der 3-S-Bahn, die selbst von Sölden aus zu sehen ist, wurde Mitte Juni fertig montiert und mit dem traditionellen Firstbaum versehen. Auch die Hochspannungskabel und Steuerleitungen zwischen Tal- und Mittelstation liegen bereits unter der Erde.

„Bis Ende Juni sind alle Stützenfundamente der 8-Einseilumlaufbahn fertig und die Firma Doppelmayr legt im Juli mit der Montage der seilbahntechnischen Teile an allen Stationen los“, erklärt Robert Horntrich den weiteren Verlauf. Die Montagearbeiten ziehen sich bis Ende Oktober, doch bereits



Im Juli 2010 beginnt die Montage der Stahlkonstruktion in den einzelnen Stationsgebäuden.

Facts 200 Tonnen Stahlteile für die Stütze der 3-S-Bahn □ **Kabinen der 3-S-Bahn im eleganten Schwarz** □ **Recycling:** Abbruchbeton vor Ort zerkleinert, sortiert und wiederverwendet □ **Rund 120 Arbeiter** sind in den verschiedenen Baulosen und -abschnitten beschäftigt □ **Gondeln der 8-EUB in Blau gehalten mit Branding und Sinnsprüchen** zum Thema Nachhaltigkeit. Farbe ändert sich je nach Blickwinkel und Sonneneinstrahlung

im September soll sich die 8-EUB zum ersten Mal bewegen.

Vorlaufzeit für planmäßigen Saisonstart

Ebenfalls im Juli beginnen die Stahlbauer damit, die einzelnen Stationsbereiche zu montieren. Äußerste Präzision ist dabei notwendig, denn die Folien, die im Anschluss über das Stahlskelett gezogen werden, sind vorgefertigt und gestatten nur Toleranzen im Millimeterbereich. Das futuristische Design der drei Stationen soll bis Mitte September erstmals in natura zu bewundern sein.

Erste Deadline für einen zeitgerechten Start zur Wintersaison 2010/2011 ist Ende Oktober. „Zu diesem Zeitpunkt müssen sich

beide Bahnen drehen, um im Dezember in Betrieb gehen zu können. Davor sind noch Einstellarbeiten, betriebsinterne Überprüfungen und das grüne Licht der Behörde notwendig“, beschreibt Robert Horntrich den exakt definierten Zeitplan. Der Routinier erlebt in seiner Tätigkeit bei den Bergbahnen Sölden die nunmehr dritte Anlage auf den Gaislachkogel.

Ein wesentlicher Teil des Vorgängermodells findet bei der neuen Bahn eine Wiederverwendung. „Das alte Förderseil kommt als Zugseil bei der 3-S-Bahn wieder zum Einsatz“, erzählt Horntrich, und damit lebt ein Stück Sölder Seilbahngeschichte beim neuen Projekt weiter.

i



Moderne Bautechnik lässt Reaktion bei Permafrost zu

Bei den Planungen für die Bergstation am Gaislachkogel wurde dem Thema Permafrost besonderes Augenmerk geschenkt. Durch eine neuartige Fundamentierung der Antriebsstation der 3-S-Bahn lassen sich etwaige Rückgänge des Dauerfrostbodens ausgleichen.

Das Gewicht des Bauwerkes ist auf 23 Einfeldfundamente abgestützt, die perma-

nent durchlüftet sind. Dadurch soll ein Ausschmelzen des Eises verhindert werden. „Sollten wider Erwarten Einfeldfundamente ausschmelzen oder sich setzen, passiert dem Riegel, auf dem die Antriebsstation liegt, nichts. Dieser ist in sich stabil und kann über hydraulische Pressen wieder nachgestellt und unterbaut werden“, beschreibt Robert Horntrich die diffizile Technik. Mittels elektronischer Messsysteme werden alle Druckänderungen online erfasst und bei Bedarf wird entsprechend reagiert.

Auch bei der massiven Stütze 3 der 3-S-Bahn kurz vor der Bergstation ist das Fundament ähnlich aufwändig konstruiert. Der Fundamentrahmen befindet sich in einer betonierten Wanne. In dieser Position ist er dreidimensional beweglich und kann in jede Richtung ca. 50 Zentimeter nachgestellt werden.



Walter Siegele

Wie ordnen Sie persönlich dieses Bauprojekt ein?

Siegele „Es zeigt sich eindrucksvoll, dass es sich hier um keine Standardbahn handelt, sondern um etwas wirklich Außergewöhnliches und eine besondere Herausforderung. Man muss sich nur die Bergstation ansehen und die Wetterverhältnisse im Mai und Juni. Die Beteiligten legen mit enormem Einsatz eine Meisterleistung hin.“

„Alleine der Organisationsaufwand ist gewaltig.“

Welche Voraussetzungen sind nötig, um eine Anlage dieser Größenordnung innerhalb eines so knapp bemessenen Zeitraums zu realisieren?

Siegele „Es müssen viele Faktoren perfekt zusammenspielen und es muss hervorragend gearbeitet werden. Dazu braucht man ein routiniertes Team und verlässliche Partner. Alleine der Organisationsaufwand durch die beengten Platzverhältnisse am Gipfel und in der Zwischenstation ist gewaltig.“

Erhalten Sie Resonanzen aus der Seilbahnbranche?

Siegele „Das Interesse an der Bahn ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt außerordentlich groß, das belegen auch die Baustellenbesuche. Es sind vor allem Baufirmen und Kollegen aus der Branche, die sich den Ablauf anschauen. Wenn die Bahn dann im Dezember in Betrieb geht, erwarten wir eine Vielzahl von internationalen Seilbahnerkollegen.“

Eine besondere Herausforderung wurde spektakulär gelöst

„Das zentrale Element ist der Berggipfel und das, was man da oben sieht.“



Zur Person **Johann Obermoser**, geb. 1954, ist Geschäftsführer des Architekturbüros Obermoser Arch Omo ZT GmbH mit 32 Mitarbeitern und Sitz in Innsbruck. Das Büro verantwortet einige der prägnantesten Bauten im öffentlichen Raum, die in Tirol zuletzt realisiert wurden. So etwa das Landhaus 1 und die Integrierte Landesleitstelle in Innsbruck, das Sportzentrum Wattens, die Volksschule Sistrans oder das Produktions- und Vertriebswerk des Bio-Spezialisten Verival in Wattens. Die Gaislachkoglbahn ist die erste Seilbahn, die Obermoser und sein Team realisieren.

Die Architektur der Gaislachkoglbahn erregt bereits Monate vor ihrer Eröffnung international Aufsehen. Ein Gespräch mit Architekt DI Johann Obermoser und Jakob Falkner über Transparenz, die Bescheidenheit eines Planers und den ökonomischen Nutzen gelungener Architektur.

„Die Gaislachkoglbahn funktioniert auch als Marketinginstrument.“



Architekt Johann Obermoser
Massen verträglich integrieren

Herr Obermoser, der japanische Architekt Kiyoshi Sakashita meinte einmal, Design stünde heute vor Funktion und Preis an erster Stelle. Lassen Sie diese Aussage gelten? **Obermoser** „Ich halte das für einen kompletten Blödsinn. Architektur schließt Funktion mit ein, weil sonst hat man es mit einer Skulptur oder einem Denkmal zu tun. Alles, was ich baulich kreiere, mache ich in erster Linie wegen einer Funktion. Das Schlimmste ist, wenn man ein Museum baut, das sich für Ausstellungen gar nicht mehr eignet, weil die Hülle selber die Kunst ist. Es stellt sich die Frage, ob man Architektur will oder sich mit Design begnügt, also dem Schaffen einer Hülle. Funktion steht immer an der ersten Stelle.“

Wie groß ist der Respekt, wenn man auf einem 3.000 Meter hohen Berggipfel bauen soll?

Obermoser „Am Gaislachkogel erleben wir eine sehr außergewöhnliche Situation. Man findet hier diese großartige Kulisse vor und ist gleichzeitig mit der technischen Aufgabenstellung des Permafrostes konfrontiert. Der Architekt muss bei so einem Projekt zuerst einmal anerkennen, dass er sich an den Vorgaben der Natur orientieren und gemeinsam mit dem Bauherrn eine Lösung entwickeln muss. Das zentrale Element ist immer der Berggipfel und das, was man da oben sieht. Und trotzdem bleibt die Überlegung: Wie lege ich mich mit dem Projekt auf diesen Spitz' drauf, so dass ich ein Teil werde von dem, was schon da ist? Wenn der Fahrgast in die Bergstation des Gaislachkogels reinschwebt, eröffnet sich dieses schroffe, hunderte Meter abfallende Gelände. Wir wollten die Station so anlegen, dass man etwas von dieser Weite und der unmittelbaren Erfahrung des Panoramas einfängt. Der Blick auf die Wildspitze, auf die Stubai Alpen und sogar auf die Dolomiten, das muss Teil des Ganzen sein.“

Bildet Transparenz so etwas wie das Grundprinzip des gesamten Projektes?

Obermoser „Die Transparenz entstand aus mehreren äußeren Einflüssen heraus.“

Durch die Technik, wie etwa den Gondelbahnhof in der Talstation, hatten wir sehr hohe Volumina zu bewältigen. Es galt diese Massen verträglich zu integrieren, schließlich ist der Raum im Dorf sehr begrenzt. Der Einsatz einer Kunststoffolie für die Außenhaut hat sich da angeboten.“

Warum Kunststoff und nicht Glas?

Obermoser „Die Folie bringt neben dem transparenten Charakter einige positive Eigenschaften mit. Sie ist leichter als Glas und nicht brennbar. Das hat es uns ermöglicht, die Stahlkonstruktion schlanker zu halten und auch die brandschutztechnischen Vorgaben kostengünstiger zu erfüllen. Zudem entsteht unter dieser Folie eine wesentlich geringere Erhitzung als unter Glas, was zu mehr Behaglichkeit führt. Das mag zwar im Winter keine Rolle spielen, aber im Sommer kann das sehr unangenehm sein. Wir reden hier von 10 bis 15 Grad Temperaturunterschied.“

Ist das Zusammentreffen der Ansprüche des Architekten mit jenen der Seilbahntechniker von Doppelmayr ein konfliktfreies?

Obermoser „Ein spannendes (lacht). Ich verstehe ja die Situation der Seilbahntechniker. Die produzieren fixfertige Systeme. Das sind in Vancouver die gleichen wie hier in Tirol. Das Einzige, was immer neu erstellt werden muss, sind die Fundamente. Vor diesem Hintergrund ist man natürlich als Architekt nicht unbedingt der Liebling aller. Ich glaube aber, dass die Fa. Doppelmayr doch sehr stolz ist, wenn ihr technisches Meisterwerk nicht in eine o8/15-Hülle gesteckt wird und moderne Architektur des 21. Jahrhunderts widerspiegelt. Qualitätsvolle Architektur ist ja nicht nur für den Bauherren eine Visitenkarte, sondern natürlich auch für den Seilbahnbauer.“

Herr Falkner, Architektur wird vielfach als Wettbewerbsvorteil im Tourismus beschrieben. Kann die Gestaltung der Gaislachkoglbahn entscheidend für den ökonomischen Erfolg einer Destination wie Sölden sein?

Falkner „Die Ansprüche der Kunden an Ar-

chitektur im Wintertourismus haben sich in den letzten Jahren weiterentwickelt. Unsere Gäste zahlen nicht in erster Linie für die Technik, sondern für das Gesamterlebnis. Wenn der Kunde sagt, wow, das ist eine tolle Bahn, dann wird darüber gesprochen. Und dann funktioniert eine Seilbahn wie die neue Gaislachkoglbahn auch als Marketinginstrument. Medien berichten gerne über etwas Besonderes und nicht über ‚more of the same‘. Eine neue, aber konventionell gestaltete Umlaufbahn in der Form einer Schachtel erregt kein wirkliches Aufsehen mehr. Es ist heutzutage wesentlich, sich zu differenzieren. Durch besondere Architektur kann ich mich als Bergbahn auch differenzieren.“

Denken Sie, dass die Gaislachkoglbahn zu einem Symbol, einer Ikone für Sölden werden kann?

Obermoser „Vorerst wird sie vielfach ein Aha-Erlebnis auslösen. Jeder wird mindestens einmal mit ihr fahren wollen, um die Technik und die Architektur zu erleben. Ich glaube aber, dass die neue Bahn erst dann zu einer Ikone wird, wenn die Verbindung vom Gaislachkogel zum Gletscher entsteht und der Graben auf der Rückseite des Bergs überwunden wird.“

Falkner „Die beiden Bahnen werden sicher ein Highlight. Und auch wenn man die Ausgangsbedingungen nicht vergleichen kann – ich glaube, dass neben dem Winter der Gaislachkogel auch im Sommer ein Fixpunkt für unsere Gäste wird.“

Ein derart hohes Investitionsvolumen, wie es die Bergbahnen Sölden seit Jahren bewegen, wirft die Frage nach den ökonomischen Rahmenbedingungen auf. Ist mit den aktuellen Projekten der Plafond erreicht worden?

Falkner „Man hat zuletzt sicher überproportional viel Geld in die Hand genommen. Neben dem Gaislachkogel ist ja momentan auch der Speicherteich in Arbeit. Es wird zwar immer eine Weiterentwicklung nötig sein. Aber wir werden nach diesen hohen Investitionen sicher einmal ein wenig verschnauften müssen.“

Im zweiten Baujahr werden die beeindruckenden Dimensionen des „Speichersees Panorama“ am Tiefenbachferner immer deutlicher erkennbar. Ein eingespieltes Team unter der Ägide der Bergbah-

nen Sölden arbeitet mit Ehrgeiz am Fortschritt. Bereits Ende August soll in den gewaltigen Speichersee mit 405.000 Kubikmeter Fassungsvermögen Wasser geleitet werden.

Speichersee Panorama: Baustelle im XXL-Format



Bevor Anfang Mai auf 2.900 Meter Höhe die Erdbauarbeiten wieder aufgenommen wurden, bedurfte es einiger Vorlaufzeit. Schon während der Wintersaison befreiten Pistengeräte die Sohle des Speichersees regelmäßig vom Schnee. In den letzten zwei Aprilwochen begann die Schneeräumung im Großformat. Pistengeräte, mehrere Bagger und Muldenkipper waren im Einsatz, um der weißen Pracht Herr zu werden. „In der Mulde war der Schnee bis zu drei Meter hoch eingeweht. Das war mehr als wir vermutet haben“, so Manfred Fiegl, Bauleiter des Speicherteichs Panorama.

Im Mai begann das Mahlwerk der Brechanlagen wieder zu laufen. Gleichzeitig starteten auch die Arbeiten an der Dammschüttung in südlicher Richtung und der Bau des Hochwasserentlastungsgerinnes. Trotz der Schlechtwetterperiode im Mai und des abermaligen Wintereinbruchs mit fast zwei Meter Niederschlag hielt das Team um Manfred Fiegl standhaft durch. Die strengen Temperaturen drängten zur Eile. „Die Löcher, die wir zu dieser Zeit gebohrt haben, mussten jeden Tag gesprengt werden. Andernfalls wären sie abgefroren“, beschreibt der ausgebildete Sprengmeister.

Nicht nur den Speicherteich gilt es zu bauen. Auch die Errichtung der Wasserfassungen, der Bau der Schieberstation und die Außengestaltung des Speicherdamms stehen

Strategie der kurzen Wege
Drei Brecher verarbeiten gesprengtes Material vor Ort. 105.000 Kubikmeter sind es alleine 2010.

auf der Agenda der Bautrups. Am Fuße des neuen Bergsees werden insgesamt 2,5 Kilometer Drainageleitungen verlegt. Bis auf die Asphaltierungsarbeiten und den Dammbau wickeln die Bergbahnen Sölden sämtliche Tätigkeiten in Eigenregie ab.

Strategie der kurzen Wege

Bei einer Baustelle auf 2.900 Meter bedeutet jeder Materialtransport vom Tal zusätzlichen Aufwand. Daher verfolgt man beim „Speichersee Panorama“ eine Strategie der kurzen Wege. „Wir achten darauf, das Material so wenig wie möglich zu bewegen“, erklärt Fiegl.

Das Baumanagement ist höchst ausgeklügelt. Nach den regelmäßigen Sprengungen verarbeiten drei mobile Brechanlagen das Material, das anschließend wieder beim Dammbau Verwendung findet. Die Arbeitsschritte greifen punktgenau ineinander über. „Wenn wir mit dem Sprengvortrieb nicht vorankommen, dann stehen die Brecher und in Folge auch die Bagger. Bislang ist das aber noch nicht vorgekommen“, so Fiegl.

Gewaltige Dimensionen

Um optimal arbeiten zu können, benötigt jeder der drei Brecher am Tiefenbachferner täglich rund 700 m³ an gesprengtem Material. Mit der letzten Explosion in dieser Bausaison werden Manfred Fiegl und sein Team heuer rund 105.000 m³ Felsmaterial gesprengt ha-



ben. In zwei Jahren kamen dafür knapp 100 Tonnen an explosiven Stoffen zum Einsatz.

Ein Drittel des Speicherdamms entsteht durch Aufschüttung, die restlichen zwei Drittel werden aus dem Fels gesprengt. Neben logistischen Gründen hat der Einsatz des Ötztaler Granits weitere Vorteile bei der Errichtung des Speichersees. „Dieses hochwertige Material ist wetterbeständig und verkeilt sich sehr gut“, betont Fiegl. Die einzige Ressource, die nicht vor Ort produziert wird, ist der Asphalt. Zur Abdichtung des Speichersees brauchen die Bautechniker 23.000 Tonnen davon.

Naturnahe Gestaltung

Gehen die Bauarbeiten planmäßig voran, hofft Manfred Fiegl bereits Ende August Wasser in den Speichersee Panorama einlassen zu können. „Wenn wir diesen Termin schaffen, wären wir glücklich“, so Fiegl. Aufgrund der vorgeschriebenen Restwassermengen ist der See heuer nicht mehr vollständig befüllbar. Das selbst gestellte und höchst ehrgeizige Ziel, die prognostizierte Bauzeit um ein Jahr zu reduzieren, halten Fiegl & Co. dennoch für realistisch. Auch eine natürliche Außengestaltung streben die Planer an. Der Einsatz des abgetragenen Felsmaterials gewährleistet die optische Qualität des Bauwerks. „Man soll denken, dass der Speichersee schon immer vorhanden war“, so der Wunsch Fiegls.

verbindet Innerwald mit Sölden

„Zentrum Shuttle“

Für Anfänger, ob klein oder groß, ist das Skigebiet Innerwald der ideale Ort, mit dem Wintersport zu beginnen. Mit dem Projekt „Zentrum Shuttle“ erfolgte diesen Sommer der Baustart für die direkte Anbindung vom Ortszentrum aus. „Es ist die ideale Verbindung vom Zentrum in den Innerwald. Die Lösung ist nicht billig, aber die für den Zweck angemessenste“, erklärt Walter Siegele, Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden. Mit einer Investitionssumme von 4,5 Millionen Euro für den „Zentrum Shuttle“ entsteht im Ort eine dritte Aufstiegshilfe direkt vom Talboden aus.

Künftig verkehren zwei Kabinen mit Platz für jeweils 40 Personen zwischen Tal- und Bergstation. Der „People Mover“, so der Fachbegriff für den Schrägaufzug, ist ähnlich einem Hotelaufzug komfortabel zu bedienen. Neben einer Entlastung im innerörtlichen Verkehr wird mit dem „Zentrum Shuttle“ auch die Basis für die Entwicklung des Skigebiets Innerwald geschaffen.

Sowohl Skianfänger als auch deren Begleitpersonen erreichen ihr Ziel innerhalb weniger Minuten. Die behindertengerechte Ausführung garantiert einen barrierefreien

Zugang in allen Bereichen. Ebenso leicht ist die Strecke mit dem Kinderwagen zu passieren.

Vollautomatischer Betrieb

Die Bauarbeiten für den „Zentrum Shuttle“ starteten im Juni und verlaufen in allen Abschnitten parallel. Im Bereich der Talstation fallen bis zu 4.000 m³ Aushubmaterial an. Bereits im August soll mit der Montage der Seilbahnanlage begonnen werden. Bei den vom Projekt betroffenen Grundeigentümern bedankt sich GF Walter Siegele für die positiv



Zollhof-Philipp

Der neue Zentrum-Shuttle schafft eine komfortable Verbindung zwischen dem Zentrum von Sölden und dem Innerwald.



Mit der direkten Anbindung des Anfängerskigebietes Innerwald an das Zentrum setzen die Bergbahnen Sölden erneut einen Infrastrukturimpuls im Ort. Ab Mitte Dezember nimmt der Schrägaufzug der neuesten Generation seinen Betrieb auf.



geführten Verhandlungen. Die Technik für den modernen Schrägaufzug stammt von der Doppelmayr-Tochter ABS Transportbahnen. Für die Planung zeichnet das Architekturbüro Obermoser Innsbruck verantwortlich. Die Talstation entsteht im Bereich der ehemaligen „Zollhäuser“ im Zentrum von Sölden. Die Bahn endet direkt am Parkplatz vor der Après-Ski-Bar Philipp.

Bei einer Länge von rund 267 Metern und einer Höhendifferenz von 107 Metern zwischen Berg- und Talstation beträgt die Fahrbahnneigung 23 bis 32 Grad. Dank

einer vollautomatischen Niveau-Regelung bemerken die Gäste während der Fahrt nichts davon. Die Trasse des „Zentrum Shuttle“ verläuft quer über den Hang. Die Fahrbahnen sind dem Gelände angepasst und unterschiedlich hoch. Von Sölden aus startet die Bahn am Schnittpunkt zwischen Talsohle und Hang. Schon während der ersten Fahrsekunden wird eine hohe Neigung genommen und anschließend die Lärchenstraße in 4,5 Meter Höhe überquert. Die eingeschränkte Platzsituation bei der Berg-

station bringt es mit sich, dass ein Teil über die Unterwalder Straße hinausragt.

Kostenlose Fahrt mit „Zentrum Shuttle“

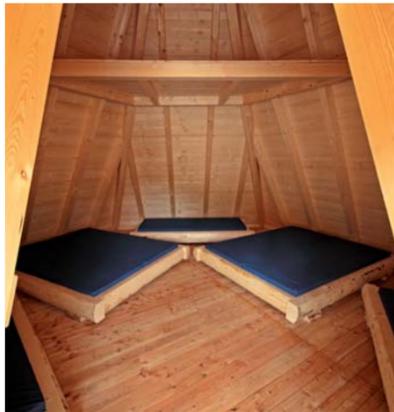
Die Premiersaison des neuen Schrägaufzuges erfolgt ohne Kontroll- und Leseeinrichtungen. „Es kann jeder kostenlos fahren und die Bahn benutzen“, so Walter Siegele. Die Erfahrungswerte der Wintermonate 2010/2011 dienen als Grundlage für die weitere Entwicklung. Insbesondere die Frage ausgedehnter Öffnungszeiten wird nach der ersten Betriebsaison diskutiert.

Shuttle-Facts

- 2 vollverglaste Kabinen
- Fahrzeugkapazität: 40 Personen
- Förderleistung: 400 Pers./Stunde
- Fahrzeit ca. 3 Minuten
- Fahrbahnneigung 23 – 32 Grad
- Höhendifferenz: 107 Meter



AREA 47 liefert internationale Schlagzeilen



Erfolgreicher Start des neuen Tiroler Outdoor-Highlights am Eingang des Ötztals: Die Eröffnung der AREA 47 hat in den vergangenen Wochen für enormes internationales Medienecho gesorgt. Die 250 Nächtigungsmöglichkeiten der Anlage sind an allen Wochenenden bis zum Saisonschluss ausgebucht.

BILD-Zeitung, Süddeutsche, Focus, Pro7, n-tv, Berliner Zeitung, Welt am Sonntag, SPIEGEL Online und viele andere mehr – kein anderes Urlaubsangebot Österreichs hat zuletzt so sehr die Aufmerksamkeit deutscher Medien auf sich gelenkt wie die AREA 47. Aber nicht nur in Deutschland und Österreich, wo praktisch alle Tageszeitungen des Landes dem neuen Tiroler Tourismushighlight große Berichte gewidmet haben, finden Journalisten Gefallen an der „ultimativen Adrenalintankstelle“. Rund 100 internationale Medienvertreter aus 12 Ländern waren in den wenigen Wochen seit der Eröffnung persönlich vor Ort. „Wir haben fast täg-

lich Journalisten zu Gast, die sich für unser Angebot interessieren. Die Faszination ist spürbar groß, die Berichte sind durchgehend von Begeisterung geprägt“, so Christian Schnöller, Marketingleiter der AREA 47. Mit einer weiteren großen Delegation an Redakteuren wird die Tirol Werbung Anfang Juli alle spektakulären Angebote testen, darunter ein Team des italienischen Berlusconi-TV-Giganten Mediaset.

Buchungslage „extrem gut“

Ebenso erfreulich für die Betreiber der von den Bergbahnen Sölden und der Stiegl Brauerei errichteten Abenteuerspielwiese ist die Buchungslage. „Die 250 Schlafplätze



„Ab jetzt steht die Arbeit für den Kunden im Vordergrund.“

Mit Robert Hanser ist ein Mitglied des Führungsteams der Bergbahnen Sölden auch in der AREA 47 zentral involviert. Seine Bilanz der ersten Wochen seit dem „Big Opening“ zu Pfingsten: „Die AREA frequenziert ein bunter Mix an Gästen, von Familien mit Kindern über Fußball- und sonstige Vereine bis hin zu Junggesellenabschieden. Die Gäste im Feriencamp kommen bereits jetzt aus ganz Europa“, beschreibt Geschäftsführer Robert Hanser. Weiters sollen sukzessive Fußball-, Freestyle- und Klettercamps stattfinden, die derzeit massiv beworben werden. Das Marketing dafür läuft auf Hochtouren. Neben gezielten PR-Maßnahmen wurde eine Online-Kampagne auf den Top-Plattformen gestartet: „Wir sind sehr vertriebsorientiert. BesucherInnen können das Produkt AREA 47 sofort buchen“, so Hanser. Die Water Area konnte wetterbedingt erst Ende Juni voll starten. Hier hat man bereits nachjustiert und die Liegeflächen rund um den See mit attraktiven Holzstegen direkt am Wasser erweitert. Überhaupt sei man massiv mit der Detailarbeit beschäftigt, wie Geschäftsführer Robert Hanser berichtet: „Ab jetzt steht die Arbeit für unsere Kunden im Vordergrund. Unsere Gäste sind das Wichtigste und da legen wir alle Energie hinein.“ 80 Prozent der Mitarbeiter in der AREA 47 sind übrigens Tiroler.

Mehr als 100 internationale Journalisten haben die AREA 47 zuletzt besucht.

in unseren Holz-Tipis und Lodges sind an den Wochenenden komplett ausgebucht, das ist extrem gut. Wir haben während der Sommermonate von Montag bis Donnerstag natürlich noch freie Kapazitäten. Aber Freitag bis Sonntag in der AREA 47 zu übernachten wird für viele Interessierte erst wieder im Jahr 2011 möglich sein“, erläutert Geschäftsführer Hans Neuner. Auch die Riverhaus-Bar hat sich erfolgreich als neuer Hotspot des Oberländer Nachtlebens etabliert. „Wir müssen jedes Wochenende hunderte Gäste nach Hause schicken, weil wir schlichtweg keinen Platz mehr für sie haben“, beschreibt der Outdoor-Pionier den Ansturm.

Neuer Boom im Outdoor-Segment

Schon mit seinem Vorgängerprojekt Crazy Eddy war Neuner erfolgreich. Die Parallelen, die er mit der AREA 47 nun ziehen kann, sind für ihn höchst zufriedenstellend: „Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres haben sich die Umsätze im klassischen Outdoorbereich gegenüber dem Crazy Eddy verdoppelt.“ Grund für diesen neuen Outdoor-Boom seien die zahlreichen Zusatzangebote der AREA 47. So etwa jene der Water AREA mit dem 7.000 qm großen Abenteuersee. 18 Aktivfeatures wie z. B. Riesenrutschen, Wasserschanze und Wasserkatapult werden Gästen bei der Buchung von Rafting, Hochseilgarten & Co. kostenlos

mitangeboten. Trotz der langen Schlechtwetterperiode hat der See der Water AREA übrigens angenehme 24 Grad.

Neu: Tandem-Fallschirmsprünge

Neben den bereits vorhandenen Action-Programmen setzen die Verantwortlichen auch auf neue spektakuläre Angebote. Mit Tandem-Gleitschirmfliegen und Tandem-Fallschirmsprüngen strebt man die Lufthoheit in Sachen Outdoor-Aktivitäten an. Gesprungen wird aus einem Hubschrauber, der in 3000 Meter Höhe direkt über dem 6,6 ha großen Gelände schwebt.

Nähere Infos unter www.area47.at



HAMMERPREISE FÜR DEN ULTIMATIVEN SPASS IN DER WATER AREA!



SAISONKARTE (MAI BIS SEPTEMBER)

Kinder bis 6 Jahre	.....	FREI
Kinder 6 – 14 Jahren	.....	€ 65,- (macht € 13,-/Monat)
Besucher ab 14 Jahren	.....	€ 120,- (macht € 24,-/Monat)

TAGESEINTRITT

Kinder bis 6 Jahre	.....	FREI
Kinder von 6 bis 14 Jahren	.....	€ 10,-
Jugendliche (15 bis 20 Jahre)	.....	€ 10,-
Erwachsene	.....	€ 18,-

Unsere beiden Restaurants Lakeside und Riverhaus sind für all unsere Gäste natürlich immer kostenlos zugänglich.

INKLUSIVE ...

18 Trendsportarten und Spots zum All-Inclusive-Preis:

- Freefall-Rutsche
- Kamikaze-Rutsche
- 270-Grad-Twister-Rutsche
- Wave-Rutschenbuckelpiste
- Kids-Rutsche
- Cannonball-Wasserkatapult
- Deep-Water-Soloing
- Boulder-Cave
- Österreichs höchster Kletterturm (27 m)
- Slackline
- Freestyle-Schanze
- 2-m-Sprungbrett
- 5-m-Sprungbrett
- Cliffdiving-Sprungturm von 10 m bis 27,5 m
- Fitness-Studio Venice Beach
- Beach-Volleyball
- Beach-Soccer
- Ruhige 150 m lange Schwimmzone

Ermäßigungen für
Raiffeisen-Club-Mitglieder!

Von zuhause direkt auf die Piste



Der Flughafen Innsbruck ist eine verkehrstechnische Drehscheibe, über die jedes Jahr hunderttausende UrlauberInnen ins Tourismusland Tirol kommen. Auch in Sölden sind es Tausende Wintergäste, die den Komfort des Fliegens und die kurzen Distanzen bei An- und Abreise zu schätzen wissen.

Ein sonniger Winter-Vormittag am Innsbrucker Airport. Gerade ist die Maschine direkt aus Moskau gelandet, wenige Minuten später können die Fluggäste ihr Gepäck in Empfang nehmen. In der Ankunftshalle erwartet das Team des „Ötztal-Shuttle“ bereits die Gäste, die sichtlich entspannt und vorfreudig auf die kommenden Urlaubstage und -wochen im Ötztal in den Bus der dortigen Verkehrsgesellschaft einsteigen. In einer knappen Stunde werden sie bereits bei ihren Gastgebern ankommen und kurze Zeit später auf der Piste stehen. In Zeiten internationalisierter Herkunftsmärkte der Skigäste ist ein solchermaßen unkomplizierter Anreiseprozess kaum wegzudenken.

Fliegen immer gefragter

Christian Schnöller vom Marketing der Bergbahnen weiß: „Unsere Söldner Gäste wollen keine zehn Stunden plus mit dem Auto fahren. Sie schätzen den Komfort der Anreise per Flugzeug und den direkten Transfer. Vor Ort bekommen sie ihre Leih-Skiausrüstung und können ihren Urlaub genießen.“ Das tun im Winter vor allem Urlauber aus Russland, Großbritannien, Skandinavien, den Niederlanden und Deutschland: „Schneller

und strapazfreier kann man nicht von zuhause in Hamburg, Köln oder Berlin auf die Skipiste in Sölden gelangen.“ Schnöller rührt für das Konzept „Flug – Transfer – Skipass“ bei touristischen Pressekonferenzen und Workshops international die Werbetrommel. Auch er selbst schätzt beruflich wie privat den Tiroler Flughafen: „Ich komme von Innsbruck überall hin, wo ich hin muss. Die größten Vorteile sind die kurze Anreise und die Tatsache, dass ich nach der Ankunft in einer Stunde zuhause bin.“

16.000 Passagiere an Spitzentagen

An einem Spitzen-Charter-Samstag im Winter werden am Flughafen Innsbruck rund 16.000 Passagiere abgefertigt. Flughafendirektor Mag. Reinhold Falch weiß in der von Stabilität und Nachhaltigkeit geprägten Unternehmensstrategie auch die touristischen Erfolgsfaktoren einzuordnen: „Der Flughafen Innsbruck liegt geographisch sehr günstig. Die kurzen Transferzeiten zu den wichtigsten Skigebieten und das generelle Image Tirols als eine der beliebtesten internationalen Winter- und Skiregionen kommen natürlich auch dem Flughafen Innsbruck als Zieldestination internationaler Charter- und Linienflüge zugute.“

Der Flughafen

Der erste Flughafen Innsbruck wurde 1925 in der Reichenau eröffnet, seit 1948 befindet er sich am jetzigen Standort. Er ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor des Landes und einer der größten Arbeitgeber der Landeshauptstadt. Über 30 Unternehmen haben ihren Sitz, eine Filiale oder eine Dienststelle am Flughafen Innsbruck. Er sichert direkt ca. 1.300 und insgesamt über 2.000 zum Teil hochwertige Arbeitsplätze in der Region.

Im Jahr 2009 wurden am Flughafen Innsbruck ca. 957.000 Passagiere abgefertigt. Der Linienverkehr hat im Jahr 2009 um 5,37% zugelegt. Auch das für die Luftfahrt äußerst schwierige Jahr 2010 verläuft hervorragend. In den ersten fünf Monaten konnten ca. 570.000 Passagiere abgefertigt werden. Dies ist ein Plus von 8,5%. Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft investiert jährlich zwischen 5 und 10 Millionen Euro in Infrastruktur, Sicherheit und Qualitätssicherung.

Pause! Willkommen im Rastland

„Durchatmen & Auftanken“ – das Motto des Rastland Nassereith ist auch ein Versprechen. Knapp 40 MitarbeiterInnen halten es täglich, 365-mal im Jahr. Damit gibt man nicht nur Gästen auf der Durchreise erfolgreich das „Pausenzeichen“, sondern auch vielen einheimischen Stammgästen. Rund 1.200 BesucherInnen frequentieren pro Tag die Tankstelle für Körper und Geist (und natürlich fürs Auto).

Markant und zeitlos modern wirbt die Architektur des Rastland Nassereith für eine Verschnaufpause an der B 179, am Fuße des Fernpasses. Architekt Peter Thurner hat der 1997 eröffneten 100-Prozent-Tochter der Bergbahnen Sölden Ecken und Kanten gegeben, ganz der nachgesagten Tiroler Eigenart entsprechend. Aber eben nur äußerlich, denn im Inneren erwartet den Besucher ein freundliches, stilvolles und lichtdurchflutetes Ambiente. Innen ist hier aber auch gleich draußen, durch die großen Glasfenster genießt man auf gesamt 220 Logenplätzen zur Natur die Aussicht auf Wald und Wiese. Nicht nur deshalb ist das Rastland Nassereith ein beliebtes Ausflugsziel für Leute aus fern und – sehr zur Freude der Geschäftsführung – nah. Otmar Juen, der sich die Leitung des Betriebes seit 2002 mit Andreas Isak teilt, kann immer wieder Stammgäste begrüßen: „Das Rastland hat sich in den 13 Jahren seines Bestehens als kulinarischer Treffpunkt in der Region etabliert. Die bevorzugte Lage, die Kinderfreundlichkeit und das umfangreiche Speisen- und Shopangebot sind unsere Pluspunkte.“ Dazu kommen Kundenbindungsinstrumente, wie eine Membercard mit attraktivem Punktesystem und vielen Vergünstigungen für Busunternehmen bzw. LKW-Fahrer oder die Gratis-Mitgliedschaft im Kinderclub. „So planen viele Bus-Reiseveranstalter und auch Individual-UrlauberInnen eine Rast bei uns von vornherein fix ein. Allein der Kinderclub hat derzeit weit über tausend Mitglieder“, freut sich Otmar Juen.

Ein gutes Bauchgefühl

Gutes Essen und Trinken stehen im Rastland im Zentrum. Gleich anschließend an die große Café-Bar dreht sich im großen Selbstbedienungsbereich von 6 bis 22 Uhr alles um den kulinarischen Genuss. Die Ausrichtung der Speisen, die zu einem guten Teil vor den Augen der Gäste zubereitet werden, ist international, ergänzt durch saisonale Tiroler



Schmankerl. Besonderes Augenmerk widmet man der leichten, frischen Kost, zum Beispiel dem reichhaltigen Salatbuffet. Die preiswerten Tages- und Wochenmenüs wiederum wirken gegen den Hunger von einheimischen Mittagsgästen, die den Faktor Zeit zu schätzen wissen.

Tagungen und Familienfeiern

Für Seminare, Tagungen, Präsentationen oder vertrauliche Geschäftszusammenkünfte bietet das Rastland in verkehrsgünstiger Lage ideale Räumlichkeiten. Betreut vom Service des Hauses befindet sich im ersten Obergeschoß ein voll ausgestatteter Seminarraum

für bis zu 40 TeilnehmerInnen. Ebenfalls im ersten Stock hat man allen Grund zum Feiern: Das Rastland bietet den passenden Rahmen für Erstkommunion, Taufe, Geburtstag, Familien- oder Firmenfeier für bis zu 70 Personen.

Eingebettet in eine Waldinsel und von der großen Sonnenterrasse aus gut überschaubar, liegt das Kinderland, wo kleine Gäste ihren Bewegungsdrang ausleben können. Und die beiden Maskottchen Rasti und Rastinchen sind immer mit dabei, besonders gern bei den Kindergeburtstagspartys. Apropos gute Stimmung: Heuer bereits zum dritten Mal lädt das Rastland im August auf der angrenzenden Waldwiese zum großen Open Air mit volksmusikalischen Stars. Übers ganze Jahr verteilt gibt's immer wieder Konzerte und Partys. „Die Veranstaltungen sind vor allem bei BesucherInnen aus den umliegenden Gemeinden sehr beliebt. Wir haben an diesen Abenden eine tolle Stimmung hier im Haus, das hat ein ganz besonderes Flair“, schwärmt Otmar Juen.

Vom Rastland ins Skiparadies

In den Wintermonaten offeriert das Rastland-Team seinen Gästen ein besonderes Service: Im Shop werden die Skipässe für das Skigebiet Sölden/Hochsölden zu denselben Konditionen wie in Sölden verkauft. Otmar Juen: „Wir verstehen uns ganz klar als Werbeträger für Sölden. Das Angebot mit den Skipässen ist sowohl für Reiseveranstalter wie auch für Individualreisende sehr komfortabel und wird dementsprechend gut angenommen.“



Das Rastland in Zahlen i

- Eröffnung: 1997
- 38 ganzjährig beschäftigte Mitarbeiter, größtenteils aus der Region
- Öffnungszeiten: täglich von 6–22 Uhr (365 Tage)
- Sitzplätze im Innenbereich: 220
- Sitzplätze Terrasse: 150
- Sitzplätze 1. Obergeschoß: 50
- Durchschnittliche Gästezahl/Tag im Ganzjahresschnitt: 1.200
- Shop mit Reiseproviant und Geschenkartikeln (u. a. NICI, Tirol-Kollektion, Bauernladen „Gutes aus Tirol“), Autobahnvignetten, Tabakwaren, Tageszeitungen, Zeitschriften, Rastland-Geschenkgutscheine u.v.m.
- Seminarraum



Treffpunkt in Nassereith
Auch viele Einheimische schätzen das Rastland als Ausflugsziel.



Ehrung durch Österreichs Symposiumsteilnehmer (v. l.): Heike Klotz (Ötztal Tourismus), Wilma Himmelfreundpointner (TVB St. Anton), Bob McErlan (Präsident Holiday Ski Tours), Peter Marko (Direktor TVB Kitzbühel), Michael Gigl (Regionsmanager Österreich Werbung Nordamerika), Germana Nagler (Marketing Lech-Zürs Tourismus), Richard Schuster (TUI Incoming Innsbruck), Mag. Jakob Falkner (Bergbahnen Sölden).

Es ist am nordamerikanischen Markt eine der bedeutendsten Tourismusveranstaltungen speziell für Wintersport-Destinationen – das Mountain Travel Symposium, kurz MTS. Alle großen Wintersportregionen der Welt nutzen diese Plattform, um sich den wichtigsten Reiseveranstaltern des angloamerikanischen, aber auch des südamerikanischen Raums zu präsentieren. Auch die nordamerikanischen

Sölden bei wichtigstem Tourismusevent Nordamerikas Skiclubs und Skicouncils finden sich auf diesem Leitevent der Branche ein. Der Veranstaltungsort wechselt jährlich. 2010 war das kanadische Banff Gastgeberort, im kommenden Jahr wird das MTS in Beaver Creek (Colorado) stattfinden. Als Vertreter Söldens und des Ötztals nahmen heuer Mag. Jakob

Falkner, Marketingleiter der Bergbahnen Sölden, und Heike Klotz von Ötztal Tourismus teil. „Das MTS ist ein absoluter Top-Event für den amerikanischen Raum. Wiewohl Sölden in Europa zu den größten Winterdestinationen zählt, erleben wir bei vielen der rund 850 Teilnehmer immer noch eine gewisse positive Überraschung, wenn sie von der Dimension unseres Angebots erfahren. Hier ist sicher noch einiges Potenzial für uns gegeben“, berichtet Jakob Falkner. Neben den Vertretern aus Sölden nutzten auch einige andere heimische Regionen diese Plattform. So etwa der TVB St. Anton, Kitzbühel oder Lech-Zürs. Die österreichischen Touristiker ehrten im Rahmen eines festlichen Abendessens auch einen der wichtigsten Reiseveranstalter Nordamerikas. Bob McErlan, Gründer und Präsident von Holiday Ski Tours, wurde die Ehrenplakette der Österreich Werbung in Gold verliehen. Diese höchste Ehrung erhielt McErlan für das Vermitteln unzähliger Reisegruppen nach Österreich.

Sommerfahrplan Bergbahnen Sölden

Giggijochbahn (1.353 – 2.284 m)

Da sich die Gaislachkogelbahn im Sommer 2010 im Umbau befindet, nimmt ersatzweise die Giggijochbahn den Betrieb auf. Das Bedienungrestaurant „S' Wirtshaus am Giggijoch“ ist täglich geöffnet und die Sonnenterrasse lädt zum Verweilen ein.



19.06. – 02.07.2010 & 30.08. – 26.09.2010
täglich 09.00 – 16.00 Uhr

03.07. – 29.08.2010
täglich 09.00 – 17.00 Uhr

Shuttlebus Sölden – Hochsölden (1.370 – 2.083 m)

Nach Hochsölden verkehrt ein Shuttle-Bus im Stundentakt. Fahrpreise laut Aushang.



19.06. – 26.09.2010, stündlich
9.00 – 16.00 Uhr bergwärts,
9.30 – 16.30 Uhr talwärts

03.07. – 29.08.2010, bis 17.00 Uhr
bergwärts, bis 17.30 Uhr talwärts

Doppelsesselbahn Rotkogel (2.070 – 2.414 m)



19.06. – 02.07.2010 und 30.08. – 26.09.2010
täglich 09.00 – 12.00 Uhr & 13.00 – 16.00 Uhr

03.07. – 29.08.2010
täglich 09.00 – 12.00 Uhr & 13.00 – 17.00 Uhr

Tiefenbachbahn (2.790 – 3.250 m)

ab 03.07.2010, täglich 09.00 – 16.00 Uhr
letzte Bergfahrt 15.30 Uhr

Gaislachkogelbahn I + II (1.370 – 3.058 m)

Im Sommer 2010 außer Betrieb – die neue Gaislachkogelbahn wird im Dezember 2010 den Betrieb aufnehmen. Auch die Restaurants Almstube und Sonnengarten bleiben geschlossen. Aber es gibt trotzdem ausreichend Einkehr-Möglichkeiten: Heide Alm, Almferienclub Silbertal, Gaislach Alm, Gasthof Sonneck, Bubis Hütte, Löple und Goldegg Alm haben den Sommer über geöffnet und sind gut erreichbar.

Events Sommer/Herbst



Sonntag, 8. August 2010



Fest am Berg

Tolle Live-Musik, gutes Essen und viel Spaß für die kleinen Besucher, das verspricht auch in diesem Jahr wieder das Fest am Berg. Aufgrund des Neubaus der Gaislachkogelbahn findet die Veranstaltung am Sonntag, 8. August 2010, erstmals am Giggijoch statt. Ein umfangreiches Kinderprogramm mit Lamatrekking, Alpakas und Lamas zum Streicheln und einer Kletterwand beschert den Kindern ein aufregendes Fest am Berg. Musik und Schmankerln aus dem Ötztal: Die Musikkapelle Sölden spielt ab 11.00 Uhr zum Frühschoppen auf. Die Ötztaler Alpentormados sorgen mit ihrer Stimmungsmusik von 13.30 bis 17.00 Uhr für gute Unterhaltung. Und wer gerne heimische Spezialitäten genießt, ist mit dem Ötztaler Bauernmarkt bestens bedient.

Beginn: 11.00 Uhr
Giggijochbahn, Restaurant Giggijoch

Ski-Weltcup-Opening 2010

Die Eröffnung des FIS-Ski-Weltcups am Rettenbachferner in Sölden ist bereits Tradition. Am 23./24. Oktober 2010 wird die Auftaktveranstaltung wieder tausende Fans ins Ötztal locken. Umrahmt wird das ganze Spektakel von zahlreichen Veranstaltungen am Gletscher und natürlich auch im Ortskern von Sölden. Neben der beliebten Fan-Parade werden die Besucher aus aller Welt auch im Gletscherstadion von einer einmaligen Stimmung mitgerissen. Zu diesem Zeitpunkt ist der Skibetrieb am Rettenbachferner bereits im Gange und alle Skisportbegeisterten können sich auch selbst die „Brettln“ anschnallen.

Rettenbachgletscher, Infos unter: www.skiweltcup.soelden.com



Freitag, 8. – Sonntag, 10. Oktober 2010

Maxxx Mountain Gletscherstart

Die wahren Wintersportfans können es kaum abwarten, bis sie wieder ihre Schwünge auf den Pisten ziehen können. Beim großen Eröffnungswochenende von Freitag, 8. bis Sonntag, 10. Oktober 2010, dürfen die Gletscherfreunde auf ein tolles Programm gespannt sein. Ski und Snowboards der führenden Top-Marken können kostenlos getestet werden und spätestens beim Live-Konzert ist Partystimmung garantiert. Beim Bag-Jump-Contest ist dann Mut gefragt: Wer sich traut, kann hier sein Können auf wahlweise einem oder zwei Brettern unter Beweis stellen.

Rettenbach-/Tiefenbachgletscher

Samstag, 23. und Sonntag, 24. Oktober 2010



**Amsterdam Antalya Bari Berlin
Birmingham Brac Bristol Brüssel Dalaman
Dublin Edinburgh Eindhoven Enfidha Exeter
Frankfurt Göteborg Graz Hamburg Hannover
Helsinki Heraklion Hurghada Kefalonia Kiew
Köln/Bonn Kopenhagen Korfu Kos Leeds Bradford
Lissabon Liverpool London Madeira Mali Losinj
Mallorca Malta Manchester Moskau Nantes Newcastle
Niederrhein-Weeze Nizza Olbia Preveza/Lefkas Rhodos
Rotterdam Sardinien St. Petersburg Stavanger Thessaloniki Wien**

you are welcome



FLUGHAFEN INNSBRUCK
www.innsbruck-airport.com