

DIE BAHNEN

JOURNAL DER BERGBAHNEN SÖLDEN II/08

Foto Lohmann

60 JAHRE AUFSTIEG

1948 - 2008: Die Bergbahnen
Sölden haben sechs bewegte
Jahrzehnte erlebt

Alles neu am Giggijoch:
8er-Sesselbahn und Österreichs
größtes Skirestaurant





SOMMERFAHRPLAN BERGBAHNEN SÖLDEN

Gaislachkoglbahn I + II (1.370 - 3.058 m)

Mit der größten und modernsten **Doppelseilumlaufbahn** der Welt lässt es sich auch im Sommer in 2 Sektionen auf den Gaislachkogel (3.058 m) schweben. Am Gipfel erwartet Besucher das SB-Restaurant Sonnengarten, eine traumhafte Sonnenterrasse und die BIG3-Aussichtsplattform mit herrlichem Rundblick auf die Berg- und Gletscherwelt der Öztaler und Stubai Alpen bis in die Dolomiten. Einkehrmöglichkeit im Restaurant: Bis 16.40 Uhr (vom 06.07. bis 31.08.2008)

Das **Restaurant Almstube** wartet auf der Mittelstation (2.170 m) ebenfalls mit einer Sonnenterrasse auf. Bodenständige Küche steht im Mittelpunkt des Angebotes in der Almstube (Einkehrmöglichkeit bis 17.00 Uhr), wo auch bedient wird. Das Speiseangebot wird dreisprachig präsentiert. Basis-Ausgangspunkt für Wanderung, auch bei Schlechtwetter eine Möglichkeit, über den „Wolken“ zu stehen.

Angenehmes Detail am Rande: Die Tagesfahrzeiten wurden vom 06.07. – 31.08.08 um bis zu 60 Minuten und der Herbstbetrieb um 2 Wochen verlängert.

Tiefenbachbahn (2.793 - 3.249 m)

An der Bergstation der Tiefenbachbahn befindet sich eine Aussichtsplattform in Form eines freitragenden Felsstegs, der ca. 20 m über den Abgrund hinausragt.

Vor einem eine weißglitzernde Bergkette - die Wildspitze, höchster Berg Tirols zum Greifen nahe - unter einem geht's 60 m in die Tiefe.

Almen und Hütten

Sämtliche Hütten und Almen im Wandergebiet sind geöffnet.

Nähere Informationen finden Sie im Sommerinfolder der Bergbahnen Sölden



Gaislachkoglbahn I + II (1.370 - 3.058 m)

21.06. - 05.10.2008
Bergfahrt täglich von 09.00 bis 16.00 Uhr
(2. Sektion 15.45 Uhr)
letzte Talfahrt Mitte - Tal 16.30 Uhr
letzte Talfahrt Berg - Mitte 16.15 Uhr

vom 06.07. - 31.08.2008
Bergfahrt täglich von 09.00 bis 16.45 Uhr
(2. Sektion 16.30 Uhr)
letzte Talfahrt Mitte - Tal 17.15 Uhr
letzte Talfahrt Berg - Mitte 17.00 Uhr



Sessellift Sölden - Hochsölden (1.377 - 2.070 m)

21.06. - 05.10.2008
täglich 09.00 - 12.00 Uhr und 13.00 - 16.15 Uhr

06.07. - 31.08.2008
täglich 09.00 - 12.00 Uhr und 13.00 - 17.15 Uhr



Doppelsesselbahn Rotkogel (2.070 - 2.414 m)

21.06. - 05.10.2008
täglich 09.00 - 12.00 Uhr und 13.00 - 16.00 Uhr

06.07. - 31.08.2008
täglich 09.00 - 12.00 Uhr und 13.00 - 17.00 Uhr



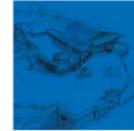
Tiefenbachbahn (2.793 - 3.249 m)

ab 05.07.2008
täglich 09.00 - 16.00 Uhr
letzte Bergfahrt 15.30 Uhr



INHALTS- VERZEICHNIS

04 | 05 DAS NEUE WIRTSCHAUS AM GIGGIJOCH: Söldens Ski-Gäste erwartet in Zukunft ein hoch-modernes Restaurant.



06 | 07 REVOLUTION AM GIGGIJOCH: Hinter dem Neubau des Sesselliftes verbirgt sich mehr als die Errichtung einer 8er-Sesselbahn.



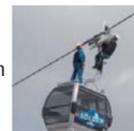
08 | 09 JÄGER DES VERLORENEN EISES: Die Bergbahnen Sölden versuchen mit wissenschaftlicher Begleitung Terrain im „ewigen“ Eis gut zu machen.



10 | 11 SNOW DOME BISPINGEN: Die Bergbahnen Sölden exportieren ihr Produkt nach Norddeutschland.



12 | 13 SOMMERZEIT IST BAUZEIT: In den vergangenen 10 Jahren haben die Bergbahnen Sölden 24 Großbauten realisiert.



14 | 15 | 16 | 17 60 JAHRE BERGBAHNEN SÖLDEN: EINE BILANZ: Pioniergeist und Unabhängigkeitsdenken prägen seit 1948 das Unternehmen.



18 | 19 „WER EIN HIRN GEHABT HAT, KONNTE ES AUCH ZU ETWAS BRINGEN“: Hans Falkner im Gespräch



20 | 21 ALS VRANITZKY AM GAI SLACHKOGEL GEFANGEN WAR: Über die Inbetriebnahme der DUB Gaislachkogel



**22 | 23 SOMMER-EVENTS
24 SOMMERFAHRPLAN**



EDITORIAL



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Sechs Jahrzehnte lang haben die Bergbahnen Sölden die touristische Entwicklung in Sölden und im gesamten Ötztal entscheidend mitgeprägt. Mit dem Aufstieg des Seilbahn-Unternehmens einher ging auch der Aufstieg von Sölden zum international renommierten Wintersportort – und natürlich umgekehrt. Denn ohne eine vorwärts gewandte Einstellung der gesamten Tourismuswirtschaft im Ort und im Tal, wäre eine derart erfolgreiche Entwicklung natürlich auch für die Bergbahnen Sölden kaum denkbar gewesen. Die vielen engagierten Hoteliers, Gastwirte, Vermieter, Restaurantbetreiber oder Sportartikelhändler – um nur einige zu nennen – haben eine entscheidende Grundlage geschaffen für diesen einmaligen Erfolg. Das Unternehmen Bergbahnen Sölden und die Wirtschaft in Sölden und im Ötztal bilden seit jeher eine nicht zu trennende Einheit. Was der eine schafft, dient dem anderen. Was der eine versäumt, fehlt auch dem anderen. Dieses Bewusstsein zu erhalten, wird neben den vielen ökonomischen eine der zentralen gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Orts- und Tal-Gemeinschaft sein. Denn neben dem vielen Guten, das uns der Wohlstand gebracht hat, trägt er auch zur wachsenden Verbreitung einer wenig erfreulichen Eigenschaft bei – der reinen Selbstbezogenheit. In diesem Sinne wünschen wir uns allen und den Generationen nach uns den Fortbestand einer typischen Ötztaler Charakterstärke: Zusammenhalt.

Ihre Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden

Klaus Falkner

Jakob Falkner

IMPRESSUM

Die Bahnen – Journal der Bergbahnen Sölden

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Bergbahnen Sölden // **Redaktionsleitung:** Mag. Jakob Falkner // **Konzept und Redaktion:** Polak Mediaservice, Imst // **Layout:** WEST Werbeagentur, Landeck // **Fotos:** Bergbahnen Sölden, Ernst Lorenzi, Ötztal Tourismus, Polak Mediaservice/Anton Hiltspolt, Rudi Whyllidal, I. Nösig, Foto Lohmann, Laurin Moser, SNOW DOME Bispingen, Doppelmayr, Wimreiter // **Druck:** Buchdruckerei Lustenau

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



DAS NEUE WIRTSHAUS AM GIGGIJOCH

Am Giggijoch erwartet Söldens Ski-Gäste in Zukunft ein hochmodernes Restaurant, das eine völlig neue Service-Qualität etabliert. Küche und Design sind bewusst tirolerisch-österreichischer Tradition gewidmet.

18 Jahre lang hat das alte Giggijoch-Restaurant seinen Dienst getan. Im Sommer 2008 sind nun die Bautrupsps angerückt, um eine neue Ära der kulinarischen Verpflegung am meistfrequentierten Ort im Söldner Skigebiet einzuläuten. Obwohl die Gebäudehülle bestehen bleibt, bleibt bei dem groß angelegten Um- und Zubau doch kein Stein auf dem anderen. Neue Betriebsabläufe in einer derart großflächigen Gastro-Einrichtung machen einen Komplettumbau nötig. Lediglich einige bestehende Sitzbereiche jüngerer Entstehungsdatums werden noch in die Planung mit einbezogen. "Das Ziel des gesamten Umbaus besteht darin, die Servicequalität deutlich zu erhöhen und den Besuch für unsere Gäste so angenehm und bequem zu gestalten", erklärt Robert Hanser, Leiter der Berggastronomie am Giggijoch. So können Gäste, die von der Giggijoch-Seilbahn kommen, das Restaurant künftig ohne Anstieg erreichen. Ermöglicht wird dies durch die Verlegung des Giggijoch-Liftes (siehe Artikel).

Alle Ebenen sind zudem mit Skiern erreichbar. Ins erste Obergeschoß gelangen Skifahrer über eine Brücke direkt von der Piste aus. Auch im Restaurant selbst entfällt das Stiegesteigen, Rolltreppen sorgen für komfortablen Transport. Beim Gang aufs stille Örtchen wird es nicht mehr nötig sein, in den Keller zu marschieren. Die WC-Anlagen befinden sich in Hinkunft auf der selben Ebene wie die Restaurants. Der Keller selbst steht zu 100% für Haustechnik und Lagerung zur Verfügung.

Gerüstet für Gäste-Ansturm

An Schlechtwettertagen in der Hochsaison ist der Gästeansturm in der Giggijoch-Gastronomie besonders groß. "Wir müssen für solche Stoßzeiten gerüstet sein. Das ist mit ein Grund, weshalb wir in Zukunft zusätzliche 250 Sitzplätze anbieten", erläutert Manfred Wurzer, gemeinsam mit Robert Hanser Leiter der Berggastronomie der Bergbahnen Sölden. Insgesamt 1200 Terrassen- und 1200 Restaurant-Sitzplätze laden ab Winter 2008/2009 zur Einkehr ein. In den beiden SB-Restaurants – den so genannten Free-Flowbereichen – werden alle Produkte in einer marktähnlichen Präsentation noch attraktiver angeboten. Eine vollständige Verlegung der Produktionsküchen ermöglicht diese Aufwertung.

Restaurant mit Bedienung

Herzstück der Qualitäts-Offensive bildet das neue "Wirtshaus am Giggijoch", ein bedienter Restaurantteil mit ausschließlich traditioneller österreichischer Küche. "Wir wollen jenen Gästen, die den Komfort und Service eines Bedienungsraurants suchen, einen entsprechenden Rahmen bieten. Das wird wir ab Dezember durch unser völlig neu gebautes Wirtshaus am Giggijoch möglich. Sowohl Küche als auch Innengestaltung lehnen sich dabei stark an eine traditionelle österreichische Wirtshauskultur an", kündigt Robert Hanser an. Ein Bekenntnis zum alpenländischen Ambiente spiegelt sich in der gesamten Gebäudegestaltung wieder. Natursteine, Schindeln und Altholz erfüllen die Stilvorgaben. Rustikaler Charme statt urbanem Chic – eine bewusst getroffene Design-Entscheidung. "Wir haben uns mit der Frage der Architektur lange befasst und sind zur Ansicht gelangt, dass unsere Gäste den Tiroler Stil suchen. Auch wenn wir aufgrund der Größe nie eine Almhütte sein können – gesucht wird dennoch das heimelige Flair einer typischen Tiroler Stube. Und diesem Wunsch kommen wir weitgehend entgegen", so Manfred Wurzer. Hanser und Wurzer stehen spannende Monate bevor. Ende November soll das neue Giggijoch-Restaurant in Betrieb gehen. Und anschließend muss sich das neue Konzept erfolgreich im Tagesbetrieb bewähren. Die beiden Gastroprofis und ihr Team sind jedenfalls gerüstet.

Robert Hanser



Manfred Wurzer



Giggijoch-Restaurant neu: Die Facts

- Sitzplätze Terrasse: 1.200
- Sitzplätze Restaurant: 1.200
- 2 SB-Restaurants
- 1 Großküche
- 1 Wirtshaus-Restaurant mit Bedienung (110 Sitzplätze + 70 Terrassen-Sitzplätze)
- Restaurant-Mitarbeiter: 65
- Planung: Architekt Wimreiter, Saalbach

Wir stellen ein! Die Bergbahnen Sölden benötigen für das neue „Wirtshaus am Giggijoch“ ein schlagkräftiges und motiviertes Team. **Köche, Kellner und eine(n)Wirt(in) werden eingestellt!** Bewerbungen können direkt an Robert Hanser gerichtet werden. Skiliftgesellschaft Sölden – Hochsölden Ges.m.b.H, Hotel Central, Auweg 3, 6450 – Sölden, Tel. 0664 8198166, robert.hanser@central-soelden.at

REVOLUTION AM GIGGIJOCH

Hinter dem Neubau des Giggijoch-Sesselliftes verbirgt sich weit mehr als die Errichtung einer neuen kuppelbaren 8er-Sesselbahn. Söldens stärkstfrequentierte Ski-Drehscheibe erhält durch die Groß-Investition einen neuen Masterplan.

8ER-SESSELLIFT GIGGIJOCH

Förderleistung: 3700 Personen/h
Sessel: 70 (mit orange getönten Bubbles)
Fahrzeit: 4,6 Minuten
Geschwindigkeit: 5 m/sec.
Seehöhe Bergstation: 2597 m
Länge: 1232 m
Antriebsleistung: 533 KW
Höhenunterschied: 315 m



„Die neue Giggijoch-Sesselbahn erhöht den Komfort für unsere Gäste erheblich.“

Helmut Kuprian

Das sonnenverwöhnte Areal ist seit eh und je einer der größten Publikumsmagneten im Söldner Skigebiet. Die enorme Förderleistung, die von den vier Liften zuletzt bewältigt wurde, stieß jedoch langsam an ihre Grenzen. Vor allem im Bezug auf die Kundenströme entpuppte sich ein Bereich schon lange als Barriere: Der Giggijochlift. Vom Ausstieg der Giggijochseilbahn bis zum Einstieg des Sesselliftes beim Restaurant betrug der Höhenunterschied bisher acht Meter. Ein natürliches Hindernis, das immer mehr Gäste davon abgehalten hat, Lift mitsamt dazugehöriger Piste zu benutzen. „Wir hatten bei der Planung der neuen Aufstiegshilfe eine ganz klare Zielvorgabe. Wir wollten den Anstehbereich für drei Bahnen auf das selbe Geländeniveau bringen. Und das auf einer sehr begrenzten Fläche“, erklärt Helmut Kuprian, verantwortlicher Betriebsleiter der Bergbahnen Sölden. Die Lösung war nach vielen Besprechungen gefunden. Die Talstation der neuen Giggijoch-Sesselbahn wird eine „Etag“ tiefer gelegt, der Einstiegsbereich um 90° gedreht, das dazugehörige Betriebsgebäude zu 2/3 ins Gelände versenkt. Alleine 6000 Kubikmeter Aushub müssen ausgebaggert werden, um die Talstation großteils im Erdreich unterzubringen.

Mehr Service, weniger Fahrzeit

„Unsere Kunden können in Zukunft ebenerdig in den neuen Lift einsteigen. Für den Zutritt zum Restaurant wird ein eigener Personenaufzug installiert. Diese Maßnahmen sollen nicht nur zu einer Entflechtung der Pistenfrequenzen führen, sondern auch zu einer deutlichen Verbesserung der Service-Qualität“, so Kuprian. Die geänderte Trassenführung des Liftes bringt auch eine Verlängerung um 250 Meter mit sich. Die neue Bergstation liegt auf 1597 Meter, gleichzeitig reduziert sich die Fahrzeit auf fast ein Drittel der bisherigen Dauer. Positiver Nebeneffekt: Der Rosskirpl-Lift ist in Zukunft ebenfalls ohne Behinderung erreichbar.

Parallel mit dem Bau der Liftanlage kommt es auch zu einer neuerlichen, erheblichen Erweiterung der Beschneiungsanlage. 18 zusätzliche Schneekanonen werden von der Bergstation talabwärts installiert, gespeist werden sie von der im Vorjahr in Betrieb genommenen Rotkoglanlage. Die höher angesiedelte Bergstation bringt auch den Bau von 2,5 ha zusätzlicher Pistenfläche mit sich. Außerdem gilt es im Bereich der Bergstation einen Lawinenleitdamm zu errichten, auch 7 Gas-Zündrohre zur Lawinenauslösung schaffen die Bergbahnen an. Ab Dezember 2008 können sich Wintersportler selbst ein Bild vom „Giggijoch neu“ machen.

Giggijoch-Bau: Hochdruck im Hochgebirge

Zirka 3 bis 4 Monate Zeit haben die Bergbahnen Sölden und die beteiligten Baufirmen für die Errichtung des neuen 8er-Sesselliftes und des neuen Restaurants am Giggijoch. Beide Anlagen sollen pünktlich zum Beginn der Wintersaison 2008/2009 in Betrieb gehen. Bis zu 120 Personen werden zum selben Zeitpunkt am Giggijoch an der Errichtung arbeiten. Die Anlieferung der Baumaschinen und Baumaterialien erfolgt über einen Bauweg, der von der Gletscherstraße abzweigt und über das Rotkogeljoch (2650 m) führt. Alleine für den Bau der neuen Bergstation der Giggijoch-Sesselbahn ist die Errichtung eines mehrere Hundert Meter langen Zufahrtsweges nötig.

JÄGER DES VERLORENEN EISES

Der Klimawandel hat gravierende Folgen für den Rettenbach- und Tiefenbachferner. Die Bergbahnen Sölden versuchen mit wissenschaftlicher Begleitung verlorenes Terrain im "ewigen" Eis wieder gut zu machen. Teilweise mit erstaunlichem Erfolg.



1 Meter Eisdicke pro Jahr. So viel haben die Gletscher am Rettenbach- und Tiefenbachferner in den vergangenen 40 Jahren verloren. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Universität Innsbruck, die von den Bergbahnen Sölden in Auftrag gegeben wurde. Besonders an den Gletscherrändern sind die Verluste an Eis teils erheblich. "Jahrhundertsommer" wie jener von 2003 haben den Eismassen massiv zugesetzt, 3 bis 5 Meter gehen in solchen Jahren verloren. Dennoch kommt bei den Verantwortlichen der Bergbahnen keine Endzeitstimmung auf. Denn jüngste wissenschaftliche Versuchsreihen geben berechtigten Anlass zur Hoffnung, dass gerade die Seilbahnwirtschaft den Gletscherschutz maßgeblich vorantreiben kann. Gemeinsam mit den Stubai, Pitztaler und Kaunertaler Gletscherbahnen haben die Bergbahnen Sölden in den Jahren 2004 bis 2006 ein Forschungsprojekt der Universität Innsbruck initiiert. Die Institute für Geophysik und Meteorologie, Mikrobiologie sowie Zoologie und Limnologie waren daran beteiligt. Kernfrage der Untersuchungen: Welche technischen Maßnahmen taugen dazu, das Abschmelzen des Eises zu verzögern oder gar zu unterbinden?

Vlies-Abdeckung als Schlüsselmaßnahme

Die Ergebnisse der Untersuchungen waren teils erstaunlich. Vor allem die so genannten Vliesabdeckungen haben sich als zielführend erwiesen.

Auf Testfeldern betrug am Ende des Sommers der Unterschied zu nicht abgedeckten Flächen bis zu 2 Meter. "Die Abdeckung mit einem speziellen Schutzvlies hat sich als die tauglichste aller Varianten herausgestellt. Es wurde dadurch eine Schmelzreduktion von 70% erreicht", beschreibt Eberhard Schultes, Betriebsleiter im Gletscherski-gebiet von Sölden. Das Abdecken mit dieser Schutzfolie hat bereits Eingang in die tägliche Praxis der Bergbahnen Sölden gefunden. 8 Hektar Gletscherflächen in besonders gefährdeten Lagen werden mittlerweile den Sommer über abgedeckt. Der Arbeitsaufwand für diese Maßnahme ist mit rund 2500 Arbeitsstunden enorm. Zudem gibt man sich bei den Bergbahnen nicht der Illusion hin, die gesamte Gletscher-Pistenfläche von 125 ha restlos abdecken zu können. "Die wissenschaftlichen Studie legt nahe, dass eine Kombination aus mehreren Maßnahmen Erfolg verspricht. Wir werden natürlich nicht die Natur aufhalten können. Aber es sieht ganz gut aus, dass wir Flächen in besonders gefährdeten Zonen durch einen Mix aus Maßnahmen stabilisieren können", so Eberhard Schultes. Zu diesen Maßnahmen zählen neben dem Abdecken von Flächen eine Ausweitung der mechanischen Beschneieung sowie das Anlegen großflächiger Schneedepots. Bei letzterem schieben Pistengeräte Schnee aus felsigem Gelände auf die Gletscherflächen.



Der neue Tiroler Weg: Das Abdecken mit Vlies-Bahnen hat sich als eine der effizientesten Varianten des Gletscherschutzes erwiesen.

"DAS WICHTIGSTE BLEIBEN STARKE NIEDERSCHLÄGE IM WINTER UND KÜHLERE SOMMER"



Betriebsleiter Eberhard Schultes

Eberhard Schultes, Betriebsleiter des Söldner Gletscherskigebietes, im Interview über den aktiven Gletscherschutz der Bergbahnen Sölden.

Was bedeuten die klimatischen Änderungen für den Gletscherskibetrieb?

Schultes: "Der Aufwand, um den Betrieb in der jetzigen Form beizubehalten, ist bereits gestiegen und wird es in Zukunft noch viel mehr tun. Das Abdecken mit Schutzfolien ist eine wichtige Maßnahme. Darüber hinaus wird aber eine erhebliche Ausweitung der Beschneieung am Gletscher notwendig sein. Das ist natürlich mit erheblichen Investitionen verbunden."

In welcher Größenordnung bewegt sich das?

Schultes: "Ein Kubikmeter Schnee

kommt auf Kosten von rund 3,- Euro. Wenn wir davon ausgehen, dass 600.000 Kubikmeter Schnee notwendig sind für einen verlässlichen Betrieb, so sprechen wir alleine von Beschneieungskosten in der Höhe von 1,8 Millionen Euro. Das Anbringen der Vliesabdeckung und das großflächige Anlegen von Schneedepots an besonders exponierten Stellen am Ende der Skisaison ist hier noch gar nicht berücksichtigt."

Welche Fläche kann man mit diesen Maßnahmen erreichen?

Schultes: "Bis zu 30% der Pistenfläche. Wir werden die Natur sicher nicht umkehren können. Das Wichtigste für die Situation sind niederschlagsstarke Winter und unbeständige, also eher kühlere Sommer. Im vergangenen Winter hatten wir Niederschläge von

11,5 Metern. Im Winter davor waren es nur 5,5 Meter. Alleine das sorgt für erhebliche Unterschiede beim Eisverlust. Unser Ziel ist es, die Natur dahingehend zu beeinflussen, dass wir einen pünktlichen Beginn des Skibetriebs garantieren können."

Es ist paradox, dass der oftmals kritisierte Gletscherskilauf nun einen wissenschaftlich fundierten Beitrag zur Erhaltung der Eisflächen leistet.

Schultes: "Die Untersuchungen der Universität haben ein interessantes Detail zutage gefördert: Mit Pistengeräten präparierte Flächen halten dem Ausapern länger stand. Ich denke, dass wir als Bergbahn künftig auch in der Rolle des Gletschererhalters akzeptiert sein werden."

Beteiligungen der Bergbahnen Sölden

SNOW DOME BISPINGEN

Erfolgreiche Unternehmen exportieren ihre Produkte. Was aber tun, wenn zum Erfolgsprodukt Berge gehören und diese am Zielmarkt nicht vorhanden sind? Ganz einfach: Man bringt alpines Erlebnis in Form einer Skihalle zu den Menschen.

Die Bergbahnen Sölden haben im Oktober 2006 in Bispingen die modernste Skihalle Europas eröffnet. 300 Meter lang und bis zu 100 Meter breit ist sie. Ein kuppelbarer 6er-Sessellift und ein Tellerlift befördert Flachland-Tiroler ins virtuelle Hochgebirge mitten in der Lüneburger Heide. An der Autobahn A7 liegt die Anlage direkt vor der Haustüre eines der wichtigsten Herkunftsmärkte

von Sölden: Hamburg, das nur wenig Kilometer entfernt ist, bildet gemeinsam mit den Großstädten Hannover und Bremen einen Zielmarkt mit 6,5 Millionen Einwohnern. "Diese Region pflegt traditionell eine große Begeisterung für den Skisport. Und der Snow Dome bietet eine wunderbare Gelegenheit, das Skifahren zu erlernen oder wieder damit zu beginnen. Viele der Gäste nutzen den Dome auch, um sich auf den Winterurlaub

vorzubereiten, darunter viele treue Sölden-Fans", erzählt Bergbahnen-Geschäftsführer Jakob Falkner. Das Potenzial des Unternehmens ist groß, wie die Besucherzahlen zeigen. Rund 500.000 Menschen haben den Snowdome im ersten Jahr besucht, bis Ende Oktober 2008 werden es insgesamt eine Million sein. Wobei nicht alle Gäste des Wintersports wegen kommen. Viele wollen einfach nur das vielfältige gastronomische Angebot erleben und die Atmosphäre genießen.

Sölden bei Hamburg

Öztaler Stube, Almhütte, Dorfwirt oder Central Bar – das Meiste ist den Angeboten aus Sölden nachempfunden, Speisenangebot und Après-Ski-Flair inklusive. Das Know-how steuerten die leitenden Mitarbeiter der Bergbahnen bei, so entwickelten die Söldner Berggastronomie-Chefs Robert Hanser und Manfred Wurzer das Restau-

rant-Konzept. 100 Menschen arbeiten im Betrieb, in der Hochsaison zwischen November und Ende Februar sogar bis zu 180. Die Eintrittspreise liegen zwischen 14,- Euro für eine Stunde bis zu 35,- Euro für ein Tagesticket. Angefangen vom Skiverleih bis hin zum Tagungsraum: Sölden wird überall visualisiert – mit Werbebildern, Logos oder Filmbotschaften. Der Snowdome als große Marketingplattform? "Als reiner Werbeträger wäre das Investment zu aufwändig. Der Betrieb muss sich rechnen", so Jakob Falkner. Vermarktet wird nicht nur das Skilaufen, sondern die Anlage als Ganzes. Für Firmenfeiern, Events in eigener Sache oder große Incentives. Ein Highlight im Herbst 2008 etwa heißt "Comdome". Keine Latexproduzenten, sondern Deutschlands Kreative laden am 25. Oktober zur "1. hochhoffiziellen Hallen-Wintersport-Meisterschaft der bundesdeutschen Werbe-, Kommunikations-, Event-, PR- und Mediaagenturen." Bleibt nur zu wünschen: Ski heil!



Nahm die Schneequalität im SNOW DOME in Augenschein und befand sie für erstklassig: Skistar Hermann Maier.

SNOWDOME – FAKTEN

- Eröffnung 21. Oktober 2006
- ca. 100 bis 160 (Hochsaison) neue Arbeitsplätze
- 4.000 Tonnen Stahl wurden verbaut
- kuppelbarer 6er-Sessellift mit 30 Sesseln, Kapazität 3.000 Personen/Stunde
- Teller-Schleplift mit 52 Tellern, Kapazität 1.600 Personen/Stunde
- 23.500 m² Schneefläche, ca. 300m Länge, bis zu 100m Breite
- 80m lange Anfängerpiste mit Zauberteppich
- Gefälle auf der Piste zwischen 9 und 20 %, Höhendifferenz 37,20m
- 2.000 m² Gastronomiebereich mit sechs unterschiedlichen Restaurants, Bars und Hütten
- 570 PKW-Parkplätze
- Zahlreiche Busparkplätze



SOMMERZEIT IST BAUZEIT

Bauen im Hochgebirge heißt,
täglich mit dem Winter zu rechnen.
Nur wenige Firmen können
damit umgehen.

Kein Jahr ohne Baustelle: In den vergangenen 10 Jahren haben die Bergbahnen Sölden 24 Großbauten realisiert, daneben noch etliche kleinere Projekte. Bis zu 90% der Arbeiten im Hoch- und Tiefbau wurden von einheimischen Firmen ausgeführt.

Im Sommer 2007 herrschte Hochbetrieb oberhalb des Giggijochs. Die Schneeschanze Rotkogel musste fertig gestellt werden. Bis zu 80 Arbeiter von Baufirmen arbeiteten neben den Mitarbeitern der Bergbahnen Sölden mit Hochdruck an der Fertigstellung des ehrgeizigen Projektes in über 2500 Metern Seehöhe. Ein Beispiel von vielen, wo es unter schwierigen klimatischen Bedingungen gilt, ein Bauprojekt unter Zeitdruck abzuschließen. 12 neue Lift- und Seilbahnanlagen haben die Bergbahnen Sölden seit 1998 realisiert. Zusätzlich wurden Restaurants, Skitunnels, das Gletscherstadion oder große Pisten errichtet. Egal auf welchen Baustellen man sich umsieht: Stets war das Geschehen geprägt von Arbeitern und Firmen aus dem Ötztal. "Höhenbaustellen sind kein Honiglecken. Da braucht es Leute mit entsprechender Erfahrung und Flexibilität. Diese Bauten müssen oft in kürzester Zeit abgewickelt werden, weil Wintereinbruch und Saisonbeginn keinen Spielraum lassen. Unsere einheimischen Baufirmen haben sich da als die verlässlichsten Partner erwiesen", erklärt Hansjörg Posch, Prokurist der Bergbahnen Sölden.

Partner stehen Gewähr bei Fuß

Rund 120 Millionen Euro wurden seit 1998 in diverse Bauprojekte der Bergbahnen Sölden investiert. Ein Gutteil davon floss ins Bau- und Baubengewerbe. Ausländische Mitbewerber müssten da eigentlich Schlange stehen. "Natürlich gibt es Interesse. Aber wir haben speziell bei den Baufirmen teilweise jahrzehntelange Partnerschaften und wissen, mit wem wir es zu tun haben. Und man muss eines sagen: Diese Firmen stehen immer Gewähr bei Fuß", so Hansjörg Posch. Selbst beim Bau des Snow Dome in der Lüneburger Heide griff man auf österreichische und Tiroler Firmen zurück. "Die deutschen Architekten haben teilweise mit den Ohren gewackelt, welche Qualität da geboten wurde. Das waren sie nicht gewohnt", erzählt Posch. Die Arbeit wird auch in Zukunft nicht ausgehen: Nicht zuletzt die Investitionskultur ist eine Grundlage des Erfolgs in Sölden. So stieg die Zahl der Erstzutritte von Gästen im Skigebiet von Sölden seit 1998 um 53% an.

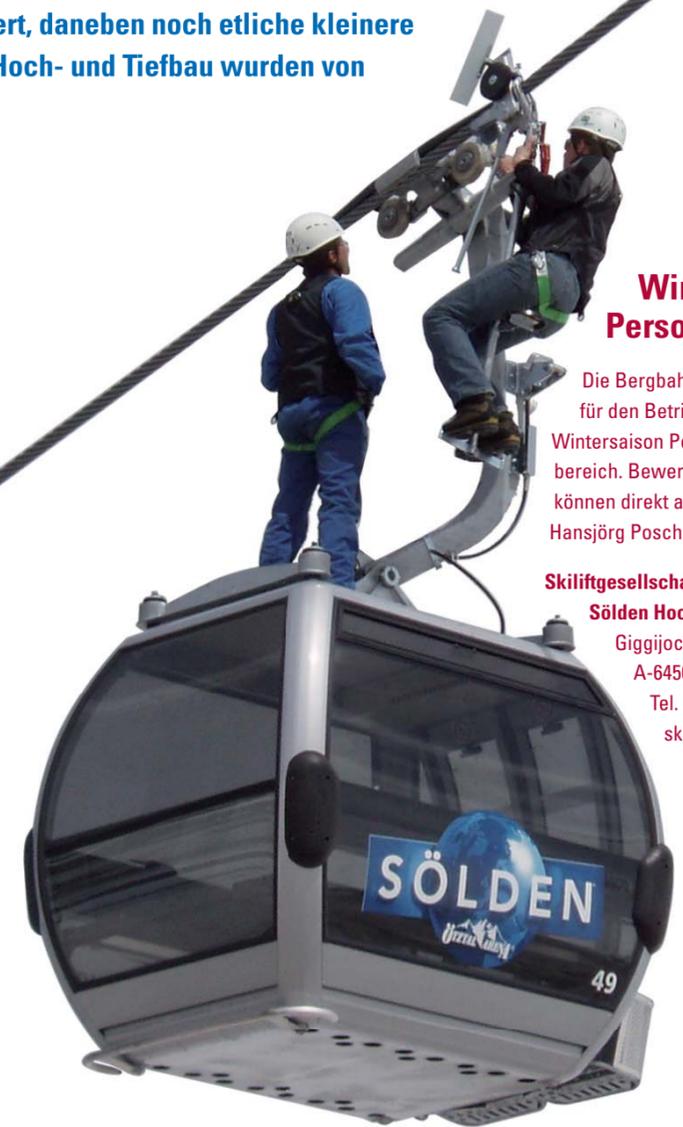
Winterbetrieb: Personal gesucht

Die Bergbahnen Sölden suchen für den Betrieb in der kommenden Wintersaison Personal im Seilbahnbereich. Bewerbungsunterlagen können direkt an Prokurist Hansjörg Posch gerichtet werden:

Skiliftgesellschaft

Sölden Hochsölden Ges.m.b.H

Giggijochstraße 18,
A-6450 SÖLDEN,
Tel. +43 (0)5254 508 – 200
skilifte@soelden.com



60 JAHRE BERGBAHNEN SÖLDEN: EINE BILANZ

1948 wurden die Bergbahnen Sölden gegründet. Seit 60 Jahren prägen zwei Konstanten die Erfolgsgeschichte des Unternehmens: Pioniergeist und Unabhängigkeitsdenken. Nur ein einziges Mal standen die Bahnen knapp davor, frisches Kapital von "auswärts" ins Tal zu holen – ohne Erfolg. Heute dankt man im Unternehmen dem Schicksal dafür.

Scheitern steht am Beginn vieler Erfolge. Als die Vorläufergesellschaft der Bergbahnen Sölden 1948 der Insolvenz ins Auge blickte, übernahmen Hans Falkner, Hermann Gurschler und Martin Riml deren Anteile. Sie brachten die finanziellen Möglichkeiten und vor allem die unternehmerischen Fähigkeiten ein, die das Unternehmen brauchte. Am Beginn des Tiroler Tourismuswunders entpuppte sich besonders die Improvisationsgabe der umtriebigen Söldner Pioniere als entscheidender Wettbewerbsvorteil. Da wurde Kohle aus der eigenen Handlung gegen Zement getauscht, um überhaupt einen Lift bauen zu können. Der Motor eines ausrangierten Panzers diente als Antriebsmaschine. Selbst in größter Not wussten sich die Öztaler zu helfen. Anfang der 50er Jahre versagte mitten in der Hochsaison der Hochsöldner Sessellift beinahe den Dienst. Die Antwort auf das Problem war rasch gefunden. Man ließ nur mehr auf jedem zweiten Sessel Gäste Platz nehmen.

Sölden als "Underdog"

Sölden, das einst so arme Bauerndorf, bekam rasch einen Namen in der Welt der etablierten Skiorte. "Der Arlberg oder auch Obergurgl waren Sölden allerdings weit voraus. Unsere Pioniere wurden am Anfang sogar belächelt", weiß Klaus Falkner. Der 1943 geborene Geschäftsführer des

Unternehmens veranschaulicht die "Underdog"-Rolle Söldens anhand einer Anekdote: Vertreter Söldens fühlten Anfang der Sechziger Jahre bei Hans Norman Falkner bezüglich finanzieller Unterstützung zum Bau der Gaislachkogelbahn vor. Hans Norman Falkner, neben Angelus Scheiber eine der Gründerpersönlichkeiten Obergurgls, fertigte die Bemühungen der Söldner knapp ab. Sein überlieferter Kommentar: "Bevor ich dafür Geld hergebe, schmeiße ich es lieber in den Bach." Selbst in der eigenen Heimat stießen die Winter sportpläne auf Skepsis. "Sölden wird nie ein Skigebiet", schmetterte etwa der frühere Gemeindevater Praxmarer Hans "Buggls" Falkner ins Gesicht. Noch beim Bau der Gaislachkogelbahn, die 1966 ihren Betrieb aufnahm, gab es anfangs hämische Kommentare. Ein bekannter Tiroler Seilbahnpionier fragte: "Wie bringt ihr denn von da oben die Leute wieder runter, mit dem Hubschrauber?"

Allerheiligen 1975 – Sölden ohne Brot

Mit dem Zusammenschluss von Gaislachkogel und Hochsölden setzte der Seilbahnbetrieb 1972 einen weiteren Meilenstein. Sölden war mittlerweile auf dem Weg zu einem respektierten Skigebiet. Etwa zu dieser Zeit besuchte Kommerzialrat Hans Falkner Kaprun, wo es bereits ein Gletscherskigebiet gab. An einem Novembertag suchte der Öztaler ▶

1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957

1948 bis 2008 DIE CHRONOLOGIE

Der erste Sessellift von Sölden nach Hochsölden wird errichtet. Es ist der dritte Sessellift in Tirol. Für den Antrieb kommt ein ehemaliger Panzer-Motor zum Einsatz. Bezahlt wird er unter anderem mit Öztaler Butter (!).



In Hochsölden wird der Rotkogel-Lift errichtet. Den noch relativ exotischen Wintergästen eröffnete er neue Abfahrten, den etablierten Sommergästen verkürzte er den Aufstieg zu den Gipfeln.

Ein weiterer "Evergreen" geht in Betrieb: Der Sessellift von Sölden in den Ortsteil Innerwald.

Gaislachkogel 1966:
„Wie wollt ihr die von da oben wieder runter bringen, mit dem Hubschrauber?“

Als Hans Falkner im November 1972 in Kaprun kein freies Zimmer bekam, war die Idee zu einem Gletscherskigebiet in Sölden geboren.



Golden Gate to the Glacier: Die skitechnische Verbindung des Winterskigebietes von Hochsölden mit dem Rettenbachferner im Jahr 1998 sorgte für einen entscheidenden wirtschaftlichen Impuls.



Pioniergeist zieht sich wie ein roter Faden durch die 60-jährige Geschichte der Bergbahnen Sölden.

Seilbahner vergeblich ein freies Zimmer – die Initialzündung für das nächste große Sölden-Projekt, den Bau eines Gletscherskigebietes und einer Straße zum Rettenbachferner. Auch diese Groß-Investition sorgte für sensationellen Erfolg. Als 1975 der Bayerische Rundfunk eine Sendung über das Herbsttraining der Deutschen Skinationalmannschaft in Sölden ausstrahlte, erfüllte sich Hans Falkners Vision. Der Ort war zu Allerheiligen schlagartig ausgebucht. “Der Gästeansturm nach dieser Sendung überraschte uns alle derart kurzfristig, dass es plötzlich in ganz Sölden kein Brot und kein Fleisch mehr gab, einfach unglaublich. Der Gletscher hat uns eine dritte Saison im Herbst eingebracht”, erinnert sich Klaus Falkner. Ein Söldler Original meinte angesichts des neuen Geschäftes freudig erregt: “Jetzt kommt auch der letzte in Sölden aus den Schulden heraus”.

Bergbahnen nicht kreditwürdig

Die Finanzierung der höchsten Gletscherstraße Österreichs verlief zudem alles andere als souverän. Eine dringend nötige Kapitalspritze

zur Realisierung des 52 Millionen Schilling teuren Bauvorhabens versprach man sich von der Timmelsjochstraßen AG, damals noch zu 68% in Bundesbesitz. Das Bundesministerium für Finanzen prüfte das Ansuchen im Auftrag der Republik. Ergebnis: Negativ. “Man hat das Geld schließlich durch eine Kapitalerhöhung in Sölden selbst aufgebracht. Im Nachhinein wissen wir, dass das ein Glücksfall war, weil somit alles in Sölders Hand blieb. Damals allerdings mussten sich die Gesellschafter teils erheblich verschulden, um die Beteiligungen erhöhen zu können”, erinnert sich Klaus Falkner. Der Mut zum Risiko blieb nicht unbelohnt. Die Bergbahnen befanden sich ab diesem Zeitpunkt auf dem aufsteigenden Ast. Und die Bergbahnen Sölden blieben Trendsetter, etwa im Bereich der technischen Beschneidung, die seit den 80er Jahren sukzessive ausgebaut wurde. Die Gemeinde Sölden hatte sich mittlerweile zur nächststärksten Wintersportregion Österreichs entwickelt – und ist es bis heute geblieben. Anfangs der Neunziger begann die Erfolgsgeschichte des Skiweltcups in Söl-

den. 1998 wurde schließlich das Winterskigebiet von Hochsölden mit dem Gletscher zusammengeschlossen – ein weiterer historischer Impuls für Söldens Erfolg.

Tragik am Höhepunkt

Inmitten dieser wirtschaftlichen Dynamik erleben die Bergbahnen Sölden die denkbar tragischsten Seiten des Lebens. 1998 kommen ein zwölf und ein dreizehn Jahre altes Mädchen am Rettenbachferner ums Leben. Eine Lawine, die auf eine Piste abging, hatte die beiden Skifahrerinnen verschüttet. Am 5. September 2005 erreicht die Unternehmensgeschichte ihren absoluten Tiefpunkt. Ein Transport-Hubschrauber verliert an diesem Spätsommertag einen Betonkübel und trifft das Seil der Schwarze-Schneid-Bahn, eine Gondel stürzt darauf hin zu Boden. Sechs Kinder und drei Erwachsene sterben. “Dieses furchtbare Ereignis ist Teil unserer Geschichte, es wird uns immer begleiten”, erklärt Hansjörg Posch, Prokurist der Bergbahnen Sölden. Posch pflegt zu den Angehörigen noch heute persönlichen Kontakt,

den er als “tiefgründig und intensiv” beschreibt. “Die Beziehung zu den Angehörigen der Opfer ist für mich und für das ganze Unternehmen ein Auftrag. Nicht ein juristischer, sondern ein ausschließlich moralischer”, so Posch.

Zurück in die Zukunft

Am Ende von sechs Jahrzehnten Unternehmensgeschichte steht der Blick in die Zukunft. Was werden die großen Pionierleistungen der kommenden Jahre sein? Klaus Falkner: “Der Aufwand für den Betrieb unseres Skigebietes steigt nicht zuletzt durch klimatische Einflüsse immer stärker an. Gleichzeitig müssen wir auch im Sinne der gesamten Region versuchen, das Skifahren für die breite Masse leistbar zu erhalten. Wir besitzen dank unserer Höhenlage einen gewissen Wettbewerbsvorteil. Das stimmt mich optimistisch.” Und welches konkrete Projekt könnte der nächste große “Knaller” werden? “Ein Zusammenschluss mit dem Pitztaler Gletscher wäre sicher für beide Täler ein Riesenschritt”, so Falkner.



5. September 2005: Ein Transport-hubschrauber verliert einen Betonkübel über der Schwarze-Schneid-Bahn, eine Gondel stürzt ab, 9 Menschen sterben. Ein Denkmal erinnert an das Unglück.

1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977

Der Giggijochlift nimmt seinen Betrieb auf.

Eröffnung des Hangliftes.



Der Gaislachkogel wird erschlossen. Die zwei Sektionen der neuen Pendel-Seilbahn – zum damaligen Zeitpunkt die höchstgelegene Österreichs – werden in zwei Etappen eröffnet. Durch den Bau vergrößerte sich nicht nur das Skiangebot, sondern auch die Zahl der Gesellschafter in der neu gegründeten Öztaler Gletscherbahn.

Die Inbetriebnahme der beiden Sessellifte Langegg 1 und Langegg 2 ermöglicht die Verbindung von Hochsölden und dem Gaislachkogel. Durch die Verbindung der bis dahin getrennten Skiberge entsteht eine für die damaligen Verhältnisse einzigartige Skischaukel. Im selben Jahr beginnen die Bauarbeiten zu einem der ambitioniertesten Projekte in der Geschichte der Bergbahnen Sölden: Der Errichtung der Gletscherstraße zum Rettenbachferner.

Die Öztaler Gletscherstraße wird für den Verkehr übergeben. Der Doppelsessellift zum Rettenbachjoch und der Schleplift zum Pitztaler Jöchel nehmen ihren Betrieb auf. Sölden hat von nun an ein Gletscherskigebiet. Der bekannte Slogan des Ortes sollte viele Jahre “365 Tage Skifahren im Jahr” lauten.



Jahrzehntelang war der Hochsöldler Sessellift der Popularität Hochsöldens gewachsen, ab Mitte der Siebziger Jahre war klar, dass seine stündliche Förderleistung von 440 Personen dem Ansturm aufs Giggijoch nicht mehr Herr werden konnte. 1977 wurde schließlich eine Einseilumlaufbahn eröffnet, die mitten im Skigebiet beim ebenfalls neu errichteten Bergrestaurant endete.

WER EIN HIRN GEHABT HAT, KONNTE ES AUCH ZU ETWAS BRINGEN

Hans Falkner (92) erzählt im Interview über die wichtigsten Stationen in seiner Zeit als Geschäftsführer der Bergbahnen Sölden.

Herr Falkner, konnte man vor 60 Jahren ahnen, dass das Unternehmen eine derart erfolgreiche Entwicklung nehmen würde?

Falkner: "Eher nicht. Ich habe es im Viehhandel zu etwas Geld gebracht, nur gab es da kaum die Möglichkeit, etwas abzuschreiben. Da kam die Investition in eine Bergbahn gerade recht. Am Anfang war die Bahn tatsächlich ein Abschreibeposten. Wir waren früher ja ein reiner Sommerort, den Wintertourismus in der heutigen Form gab es ja noch gar nicht. Wir haben dann den Hochsöldler Sessellift gebaut, das war erst der dritte Sessellift in ganz Tirol. Anschließend hat die Entwicklung in Richtung Wintersport voll eingesetzt."

Zu welchem Zeitpunkt war Ihnen klar, dass sich mit dem Wintertourismus eine enorme wirtschaftliche Perspektive auftrat?

Falkner: "Es hat sicher 10 Jahre gedauert, bis wir erste Gewinne erwirtschaften konnten. Unsere Gesellschafter waren schon froh, wenn sie nichts nachzahlen mussten. Der Vorteil war, dass wir anfangs nur drei Gesellschafter waren. Wir konnten uns alles ausreden. Während andere gestritten haben, haben wir gebaut. Es ist dann ständig aufwärts gegangen."

Wie schwierig war es für Sie als relativ junger Mann, Überzeugungsarbeit für Ihre Ideen zu leisten?

Falkner: "Es war damals in vielerlei Hinsicht wesentlich einfacher als heute. Wer früher ein bisschen Hirn gehabt hat, konnte es auch zu etwas bringen. Heute herrscht ein Verdrängungswettbewerb, man muss schon froh sein, wenn das bestehende Niveau gleich bleibt und ständig am Tapet bleiben. Auch der Zusammenhalt war früher anders. Heute gibt es viel mehr Neid, das Verhältnis zu den Grundeigentümern und zu den Bauern ist nicht unbedingt einfacher geworden."

Was betrachten Sie als größte Herausforderung in Ihrer beruflichen Laufbahn?

Falkner: "Das war sicher der Bau der Gaislachkogelbahn. Wir mussten 30 bis 40 neue Gesellschafter aufnehmen, um die Ötztaler Gletscherbahn zu finanzieren. Mir war es immer wichtig, dass nur Söldler investieren. Wenn die Menschen aus dem Ort dabei sind, dann ist es etwas Richtiges. Eduard Wallnöfer hat sich damals erkundigt, wie es mit den Finanzen steht. Ich habe ihm gesagt, es wird schon gehen. Und es ist gegangen. Nicht das Riskanteste, aber das Beste für uns alle war der Bau des Gletscherskigebietes. Dadurch wurde Sölden schneesicher."

ZUR PERSON HANS FALKNER

Geboren am 10. August 1916. Nach dem Besuch der Handelsschule trat er in den elterlichen Betrieb in Sölden ein und war anfänglich als Viehhändler erfolgreich. 1948 gründete er gemeinsam mit Martin Riml, Hermann Gurschler, Wilhelm Lengler, Valentin Falkner, Franz Falkner sowie zahlreichen weiteren Mitgesellschaftern die Skiliftgesellschaft Sölden-Hochsölden. Nach fünf Jahren übernahm Hans Falkner die Gesellschaft. Anschließend holte er Martin Riml und Hermann Gurschler wieder ins Unterneh-

men. Im Laufe der Jahrzehnte folgte die Gründung weiterer Teilgesellschaften, darunter die Ötztaler Gletscherbahnen GmbH & Co KG sowie der Skilifte Gampe Ötztaler Gletscherbahn KG. Gemeinsames Dach der drei Gesellschaften sind die „Bergbahnen Sölden“. Bis 1990 war Hans „Buggls“ Falkner als geschäftsführender Gesellschafter der Bergbahnen Sölden tätig. Er gilt als Begründer und Motor des Aufstiegs von Sölden zur international erfolgreichen Wintersport-Destination.

Hatten Sie so etwas wie ein persönliches Erfolgsrezept?

Falkner: "Bei den Investitionen habe ich immer darauf geachtet, dass es sich finanziell ausgeht. Die Vorgabe war, dass es auch bei einem 20-prozentigen Umsatzrückgang noch reichen muss."

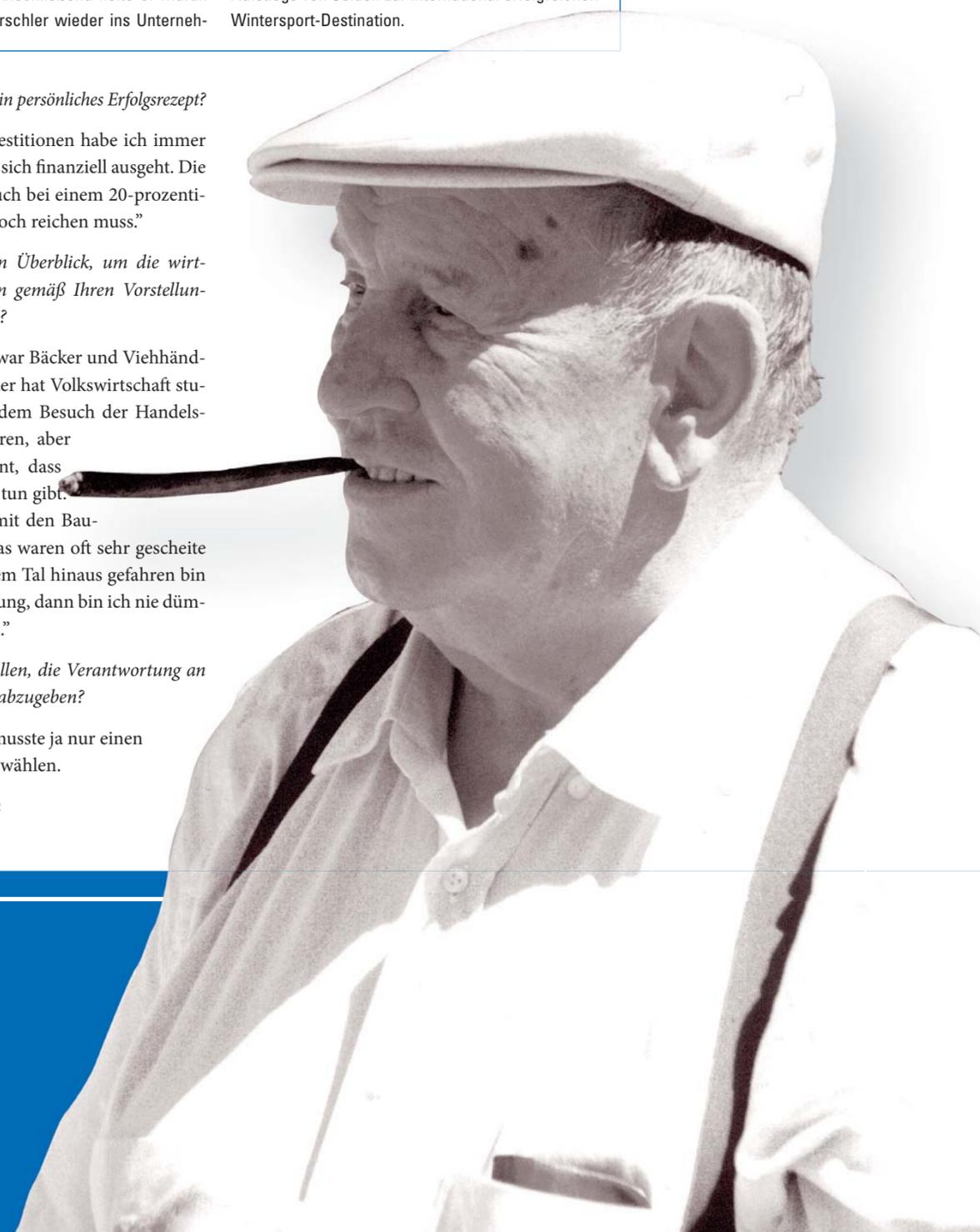
Woher nahmen Sie den Überblick, um die wirtschaftlichen Grundlagen gemäß Ihren Vorstellungen gestalten zu können?

Falkner: "Mein Vater war Bäcker und Viehhändler. Mein jüngster Bruder hat Volkswirtschaft studiert. Ich wollte nach dem Besuch der Handelsschule ebenfalls studieren, aber mein Vater hat gemeint, dass es im Betrieb genug zu tun gibt. Ich habe im Umgang mit den Bauern sehr viel gelernt, das waren oft sehr gescheite Leute. Wenn ich aus dem Tal hinaus gefahren bin zu einer Viehversteigerung, dann bin ich nie dümmer zurück gekommen."

Ist es Ihnen schwer gefallen, die Verantwortung an die nächste Generation abzugeben?

Falkner: "Nein, man musste ja nur einen neuen Geschäftsführer wählen."

Danke für das Gespräch



1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987



Das Gletscherskigebiet am Tiefenbachferner nimmt seinen Betrieb auf. Die Verbindung erfolgt durch einen Straßentunnel. Tunnelpatin war Skistar Rosi Mittermaier.



ALS VRANITZKY AM GAISLACHKOGELE GEFANGEN WAR



Vor 20 Jahren ging die DUB Gaislachkogel in Betrieb. Trotz Pannen bei der Eröffnungsfeier hat sich die Bahn zu einem Musterbeispiel an Verlässlichkeit entwickelt. Heutige Branchenstandards wären ohne ihren Bau nicht denkbar.

Es war für die Seilbahnbranche das Ereignis des Jahres: Im Dezember 1988 eröffnete die Doppelseil-Umlaufbahn (DUB) auf den Gaislachkogel in Sölden. Die Bahn war- und ist bis zum heutigen Tag – weltweit einmalig. Wissenschaftler der ETH Zürich arbeiteten maßgeblich an ihrer Entwicklung mit. Als absolutes Novum verlegte man ein 16.200 Meter langes Seil – nach wie vor das längste Österreichs! – in einem Achteck. Die Gondelkabinen konnten dadurch auf zwei Seilen ruhen, was den Transport größerer Passagiermengen und höhere Windstabilität ermöglichte. 185 Millionen Schillinge kostete die neue Bahn, die sogar eine Neudefinition der gesetzlichen Rahmenbedingungen notwendig machte.

40.000 Betriebsstunden ohne Probleme

Zur Einweihung kam alles, was Rang und Namen hatte. Politprominenz vom damaligen Bundeskanzler Franz Vranitzky abwärts war in Sölden zu Gast. LH Eduard Wallnöfer hielt seine offizielle Ansprache. Und das Wunderwerk der Technik

tat, was es in den Jahren darauf praktisch nie mehr tun sollte: Es versagte just am Tag der Einweihung den Dienst, die Festgäste saßen am Gipfel fest. „Techniker der Firma Elin steckten mit Anzug bekleidet bis im Hals in den Schaltkreisen. Es war unglaublich“, erinnert sich Betriebsleiter Robert Horntrich. 40.000 problemfreie Fahrbetriebsstunden hat die Gaislachkogelbahn seither absolviert. Nur 20 Stunden Betriebsunterbrechung fielen in 20 Jahren an – 2 davon bei der Eröffnung. „Das ist eine extrem hohe Verfügbarkeits-Quote, die in erster Linie auf die hohe Wartungsqualität durch betriebseigenes Personal zurückzuführen ist“, weiß Betriebsleiter DI Michael Holzknicht. Eine Million Fahrgäste pro Jahr nutzten in den vergangenen zwei Jahrzehnten im Schicht die Gaislachkogelbahn. 900.000 im Winter, 100.000 im Sommer.

Meilenstein der Seilbahn-Entwicklung

Die seilbahntechnische Bedeutung der DUB Gaislachkogel reicht weit über die Verlässlichkeit im Verbund der Söldner Anlagen hinaus. Sie gilt als Grundlage für die Entwicklung der Funitel-Bahnen – dem heutigen Branchenstandard unter den Zweifachschlaufensystemen. Bernd Meindl von Doppelmayr, der langjährige technische Direktor der Bergbahnen Sölden Hans Speckle und Dr. Gabor Oplátka von der ETH Zürich waren maßgeblich an der Entwicklung der neuen Technik beteiligt. Die Bahn musste Stützenabstände von bis zu 750 Metern bewältigen, Mitte der Achtziger Jahre für herkömmliche Systeme unmöglich. Die Herausforderungen für alle am Bau Beteiligten waren aber auch ohne die Entwicklung der neuen Technik enorm. Alleine die Anlieferung der Komponenten gestaltete sich schwierig. Das 180 Tonnen schwere Seil wurde in Spezialtransportern und in zwei Teilen transportiert. An Ort und Stelle spleisteten es Techniker zu einem einzigen Seil zusammen. Das Bauvorhaben war von historischen Widrigkeiten begleitet. Im August 1987 suchte das große Hochwasser das Ötztal heim. Die Bundesstraße war ein Monat lang für übergroße Schwertransporte un-

VERLÄSSLICHKEIT KOSTET

Für den Betrieb der Gaislachkogelbahn fallen jedes Jahr erhebliche Wartungskosten an. Das extrem schwere Seil der Anlage trägt zum Verschleiß von rund 400 Seilrollen pro Jahr bei, alle 4-5 Jahre musste im Schnitt das Seil selbst ausgetauscht werden. Umgerechnet fallen pro Jahr dadurch Wartungskosten von rund 800.000 Euro an. Darin nicht enthalten sind die Kosten für jene 10 Mitarbeiter, die sich alleine um den reibungslosen Betrieb und die laufenden Wartungsarbeiten kümmern.

passierbar. Das Maschinenhaus in der Talstation der Gaislachkogelbahn stand unter Wasser. Ein uneinholbarer Zeitverlust? Undenkbar. „Wir haben Tag und Nacht gearbeitet, wir mussten ganz einfach fertig werden“, so Robert Horntrich. Im Winter 1987/88 blieb die alte Pendelbahn noch in Betrieb. Gleichzeitig war es aber notwendig, die neue Anlage in der exakt selben Trassenführung zu errichten. Wie sollte das funktionieren? „Man hat am Gipfel die Hallenkonstruktion über die bestehende Bahn gebaut.“

Ende im Dienst des Fortschritts

Ähnlich verfuhr man bei der Mittelstation. An der Talstation wurde der Gebäudekomplex mit dem neuen Bahnhof hinten an das bestehende Gebäude drangebaut“, beschreibt Robert Horntrich die technischen Herausforderungen. Schließlich wurde alles termingerecht fertig. Einige der am Bau Beteiligten arbeiten noch heute bei der Gaislachkogelbahn: Silbert Riml, Gebhard Grüner, Ewald Jordan, Otto Schöpf und Robert Horntrich. Die alte Pendelbahn hauchte ihr Leben übrigens im Dienste des Fortschritts aus. Die ETH Zürich nutzte kurz vor dem Abriss die Bahn noch zu Bremsversuchen, die so in der Realität nie durchführbar gewesen wären.

Tiroler und österreichische Politprominenz versammelte sich Dezember 1988 zur Eröffnung der neuen Doppelseil-Umlaufbahn auf den Gaislachkogel. Sie alle sollten länger als geplant am Gipfel des Gaislachkogls bleiben.



DUB Gaislachkogelbahn Die Fakten

- Anzahl Kabinen: **38**
- Personen pro Kabine: **24**
- Förderleistung Sektion I: **2200 Personen/h**
- Förderleistung Sektion II: **1200 Personen/h**
- Stützen: **12**
- Höchste Stütze: **65 m**
- Länge: **4 km**
- Höhenunterschied Tal-/Bergstation: **1700 m**
- Antriebsleistung: **2250 kW (3060 PS)**
- Motorentchnik: **4 Gleichstrom-Motoren**
- Seilspannung: **Hydraulische Spannanlage mit 220 Tonnen Zugkraft**
- Seilrollen: **1200**

1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997

1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007

Die **Doppelseilumlaufbahn** löst die alte Pendelbahn auf den **Gaislachkogel** ab. Die Bahn ist und bleibt einzigartig – in Sölden wird das einzige Exemplar gebaut. Ihre Entwicklung gilt als Wegbereitung des heute weit verbreiteten Funitel-Systems.



Verbindung des Rettenbachferners mit dem Winterskigebiet von Hochsölden durch den **„Golden Gate to the Glacier“**. Von 1998 bis heute wurden 14 neue Lifтанlagen errichtet bzw. erneuert.

Bau des **Gletscherstadions** am Rettenbachferner.



Errichtung der Schneeschanze Rotkogel, der größten zusammenhängenden Beschneigungsanlage Europas. Sie ermöglicht die durchgehende Beschneigung der Pisten vom Giggijoch bis zum Rettenbachferner.





Der Höhepunkt des Bergsommers ist auch heuer wieder das Fest am Berg.

Für nur 8 Euro pro Person sind am 10. August beliebig viele Fahrten mit der Gaislachkoglbahn, Sesselbahn Sölden-Hochsölden, Doppelsesselbahn Rotkogel, Tiefenbachbahn und auf der Gletscher-Mautstraße möglich.

ÖTZ TAL SÖLDEN

FEST AM BERG



Großes Kinderprogramm von 11.00 bis 16.30 Uhr

So. 10. August. 2008

Mittelstation & Gaislachkogel



Musikkapelle Sölden
von 11.00 bis 13.00 Uhr
Pfunds Kerle
von 13.30 bis 17.00 Uhr
Genusswanderung



Öztaler Bauernmarkt
Produkte der Region hautnah
Mineralienschau



SIE KOMMEN!

TAGES-FAHRPREIS: € 8,- pro Person
Für beliebig viele Fahrten mit der Gaislachkoglbahn, Sesselbahn Sölden-Hochsölden, Doppelsesselbahn Rotkogel, Tiefenbachbahn und auf der Gletscher-Mautstraße

www.soelden.com



SOMMER-EVENTS

10. August – Fest am Berg Mittelstation Gaislachkogelbahn

Die Mittelstation der Gaislachkogelbahn in Sölden wird am 10. August zum Treffpunkt für Jung und Alt. Beim FEST am BERG dominieren Spiel, Spaß, Musik, Marktflair und Kulinarisches. Viel Programm für alle Generationen garantiert einen erlebnisreichen Tag mitten in der berauschen- den Ötztaler Bergwelt und ihrer Dreitausender. Los geht's um 11 Uhr mit dem Frühschoppen der Musikkapelle Sölden und ab 13.30 Uhr spielen dann die „Pfundskerle“ auf. Spannend wird das „Genusswandern auf Zeit“ von Hochsölden aus. Auf die Sieger warten tolle Preise (1. Preis: Übernachtung plus Eintrittskarten für das FIS Weltcup Opening 2008 für 2 Personen!).

Kinderspaß & Bauernmarkt

Beim FEST am BERG gilt natürlich auch für die Kleinen das Motto „Erlebnisreich“. Kinderani- mateure und die Almdudler Flaschenluftburg sorgen für Fun auf hohem Niveau. Zudem findet eine Mineralienschau am Gaislachkogel statt, ein Infostand vom Öztal Tourismus (Mittelstation) und ein ebensolcher vom Bergsportführerbüro Sölden (BIG3-Plattform) bei der Mittelstation geben Auskunft über ihre Angebote. Kulinarisch rundet der Ötztaler Bauernmarkt mit köstlichen Produkten die Verpflegungs-Palette perfekt ab. Für nur € 8,00/Person können beim FEST am BERG-Tag beliebig viele Fahrten mit der Gaislachkogelbahn, der Sesselbahn Sölden-Hochsölden, der Doppelsesselbahn Rotkogel und auf der Gletscher-Mautstraße absolviert werden.

Weitere Event-Tipps ...

1st Base Snowboard Camp Revival im SNOW DOME Bispingen: Vom 28. Juli – 3. August 2008 gibt es im Snowdome Bispingen das erste Base Camp Revival. Snowboarder und Skifahrer, die nach dem endlosen Winter suchen, können nun auch im Sommer ihre Leiden- schaft ausleben. Daneben wird es Funpark Action mit DJ's und ein BBQ geben. Beim 1st Base Snowboard Camp Revival erwartet die ambitionierten Snowboarder und Freeskier ein Riesen- Funpark mit Rail Line, Box Line und Kicker Line, in dem sie sich nach Herzenslust austoben können. Eine Woche lang kann man die besten Tricks und Sprünge austesten, zusammen Spaß haben und von erfahrenen Coaches hilfreiche Tipps bekommen. www.snowdome.de

Maxxx mountain Gletscherstart in Sölden: 10. – 12. Oktober 2008

Programm: Top 20 Snowboardtest am Tiefenbachgletscher, Live Act am Rettenbach-Glet- scher, Gletscherparty am Tiefenbach mit DJ, Pubcrawl mit Gewinnspiel in den Sölde- r Nach- lokalen...

Ski-Weltcup-Opening 2008 am 25./26. Oktober

Er zählt seit Jahren zu den wichtigsten Terminen im Kalender des FIS Ski Weltcups – der Saisonauftakt Ende Oktober am Rettenbachferner in Sölden. Am 25./26. Oktober 2008 ist es wieder so weit, dann wird sich das Gletscherstadion in einen Hexenkessel verwandeln und tausende Fans aus vielen Nationen ihre Skihelden anfeuern. Traditionell eröffnen die Damen am Samstag mit einem Riesentorlauf, der Herren-RTL folgt am Sonntag. Rund um die Rennen sorgen natürlich zahlreiche Side-Events am Gletscher und im Zentrum von Sölden für eine ein- malige Atmosphäre, darunter die legendäre Fan-Parade. Und ganz nebenbei: Der Skibetrieb ist auch für Nicht-Rennläufer voll in Betrieb.

