



# 50 Jahre

**Großarler Bergbahnen**  
1966/67 – 2016/17

## **Impressum**

Herausgeber: Großarler Bergbahnen GmbH & Co KG | Design und Konzept: Werbung & Fotografie Gruber, Großarl  
Texte: Josef Gruber; Peter Hettegger; Dir. Hans Gruber (entnommen der Chronik 1990); Josef Aichhorn; hungry OG aus dem  
Folder „Alle gemeinsam am Berg“ | Projektleitung: Josef Gruber; Johannes Gratz und Josef Aichhorn | Bildnachweis:  
Archiv der Großarler Bergbahnen; Werbung & Fotografie Gruber, Großarl; Tourismusverband Großarlal ([www.grossarlal.info](http://www.grossarlal.info));  
Thomas Wirnsperger; Foto Oczlon; Fabian Lackner; hungry OG; Ski amadé; ROST Film; WKS Salzburg; Kronen Zeitung;  
Büro LH Dr. Haslauer; Marktgemeinde Großarl; Familie Müller; Erika Perthel; Daniel Hinterramskogler; Jutta Schuster | Titelbild  
und Rückseite: Foto Oczlon; Fabian Lackner | Druck: Samson Druck GmbH | Sollten wir auf eine geschlechtsneutrale Formulie-  
rung verzichtet haben, dient dies nur zur besseren Lesbarkeit. Es sind jedoch immer beide Geschlechter im Sinne der Gleichbe-  
rechtigung angesprochen. Recherche-, Satz- und Druckfehler vorbehalten. | 1. Auflage der Chronik 2017



# Vorwort der Geschäftsführung

## **Sehr geehrte Damen und Herren!**

Die immer schwieriger werdenden Erwerbsmöglichkeiten und sich damit verschlechternden Lebensbedingungen in unserem Tal und die Überzeugungskraft der Pioniere Anton Knapp, Peter Seer und Richard Lackner, führten zu dem Umstand, dass es vor 50 Jahren (genaugenommen war es der 12. Mai 1966) zur Gründung der Groöparler Skilift GmbH & Co KG kam.

23 Gesellschafter und 67 Kommanditisten sowie starke Unterstützung der Gemeinde Großarl ermöglichten damals auch die Aufbringung des Gründungskapitals von öS 1 Mio. (EUR 72.672,00), der erste Schlepplift Hochbrand konnte in Unterberg entstehen und im ersten Jahr einen bescheidenen Umsatz von öS 178.000,00 (EUR 12.935,00) erwirtschaften.

Schneearme Winter und schneelose Weihnachten 1969 versagten den Erfolg. Der ersehnte Fortschritt in der Fremdenverkehrswirtschaft, selbst das Weiterbestehen der Liftgesellschaft, schienen gefährdet.

Zu diesem Zeitpunkt erhielt Herr Karl Müller, Bauunternehmer aus dem deutschen Delmenhorst, Kenntnis von unseren Sorgen. In der Überzeugung, dass die Zukunft der Bergbahnen nur in der skitechnischen Verbindung des Großarltales mit dem Gasteinertal liegt, unterstützte Karl Müller das Vorhaben durch eine großzügige Kapitalaufstockung. Auch die Bevölkerung des Tales zog neuerlich mit.

1971, im Jahr der Skischaukelerrichtung, stand bei Kasseneinnahmen von öS 286.000,00 (EUR 20.784,00) ein Investitionsvolumen von öS 7,1 Mio. (EUR 515.977,00) an, das 24-fache des damaligen Umsatzes. Das nennt man klassisch: Mut zum Risiko.

Die Finanzierung gelang, die Vision ging auf, am 19. Dezember 1971 konnte die Skischaukel Großarlal-Dorfgastein eröffnet werden. Mit der Entstehung der Skischaukel wurde ein wintertouristischer Aufschwung eingeleitet und das Bergbahnunternehmen konnte sich von einem Fast-Konkursbetrieb zu einem gesunden Wirtschaftsunternehmen zusammenwachsen.

Den Erfolg unseres Seilbahnunternehmens verdanken wir vielen verschiedenen Faktoren. Er ist das Produkt aus einer starken und breit aufgestellten Eigentümerschaft, aus fleißigen, hochqualifizierten Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen, aus verständnisvollen Grundeigentümern, aus aktiven Tourismusbetrieben und aus guten Partnerschaften wie etwa mit Ski amadé, dem Tourismusverband Großarlal oder der Gemeinde.

Wir danken allen, die uns in den letzten 50 Jahren durchgetragen haben und so den Erfolg der Großarler Bergbahnen erst ermöglichten.

Die Ziele der Gründergeneration, nämlich wirtschaftliche Möglichkeiten und eine ordentliche Lebensgrundlage zu schaffen, sind erreicht. Als „unser Lift“ im Jahr 1966 gegründet wurde, wusste man noch nicht, wie dieses Wagnis ausgehen würde.

Jetzt, 50 Jahre später, ist der Erfolg kalkulierbarer. Es wäre für unsere Seilbahngesellschaft eine gute Zeit, ein weiteres Kapitel mit Mut und durchaus hochgesteckten Zielen aufzuschlagen.

**Josef Gruber und Peter Hettegger**  
Geschäftsführer



**Peter Hettegger und Josef Gruber**

# Grußwort des Landeshauptmannes

## **Liebe Freunde der Großarler Bergbahnen!**

Keineswegs zufällig fällt die Entscheidung zur Gründung der Großarler Bergbahnen genau in die Phase des relativ stärksten Wachstums des Salzburger Tourismus Mitte bis Ende der 60er-Jahre des vorigen Jahrhunderts. Vor diesem größeren Hintergrund kommt die formale Gründung der „Großarler Skilift GmbH & Co KG“ im Jahr 1966 aus heutiger Sicht einer Pioniertat gleich. Zur soliden betriebswirtschaftlichen Kalkulation der nicht weniger als 67 Kommanditisten der ersten Stunde kam damals eine große Portion Vertrauen in die Zukunft des alpinen Tourismus im Allgemeinen und in die besonderen Stärken des Großarltales im Besonderen. Die starke lokale Verankerung des Unternehmens sowie die Kombination aus kaufmännischer Umsicht und lokalem bzw. regionalem Selbstvertrauen haben sich hervorragend bewährt.

Es ist durchaus nicht übertrieben davon zu sprechen, dass die Großarler Bergbahnen als Symbol für die erfolgreiche Umstrukturierung und Modernisierung des Großarltales gelten können: Aus einer überwiegend land- und forstwirtschaftlich strukturierten Abwanderungsregion wurde innerhalb von zwei Generationen eine touristisch geprägte wirtschaftliche Aktivzone mit breitem Wohlstand. Die Großarler Bergbahnen sind als Schlüsselunternehmen nicht nur ein hervorragend aufgestellter, moderner Infrastrukturbetrieb, sondern auch beliebter Arbeitgeber und Partner zahlreicher regionaler Betriebe. Die sich dynamisch entwickelnden Unternehmensdaten der Großarler Bergbahnen waren und sind bis heute ein Spiegelbild der positiven Gesamtentwicklung im gesamten Großarlal.

Die Skischaukel Großarlal-Dorfgastein verweist heute stolz auf 17 moderne Liftanlagen, darunter aktuell fünf Gondelbahnen und drei 6er Sesselbahnen und mit 73 Kilometern bestens präparierter Pisten, von denen 90 % maschinell beschneit werden können.

Die Groöarler Bergbahnen sind mit der Skischaukel Groöarltal-Dorfgastein seit 2001 Bestandteil des länderübergreifenden Verbundes „Ski amadé“. Dieser umschließt eine der größten, modernsten und attraktivsten Wintersportregionen des gesamten Alpenraumes.

Das Jubiläum des 50-jährigen Bestehens der Groöarler Bergbahnen ist für mich als Landeshauptmann und als Tourismusreferent des Landes willkommener Anlass, mich bei allen lokalen Initiatoren und Verantwortungsträgern des Unternehmens der letzten Jahrzehnte sehr herzlich zu bedanken. Sie alle haben einen anhaltend starken örtlichen Zusammenhalt und Mut zum kaufmännischen Risiko bewiesen und bei der Weiterentwicklung der Bergbahn zu einem Vorzeigeunternehmen unter den Salzburger Bergbahnen großes Geschick gezeigt. Gleichzeitig gratuliere ich sehr gerne zum verdienten nachhaltigen Unternehmenserfolg. Dieser lässt mit großer Zuversicht erwarten, dass die Groöarler Bergbahnen auch künftigen touristischen, wie technischen Herausforderungen bestens gewachsen sein werden.

**Dr. Wilfried Haslauer**  
Landeshauptmann Salzburg



# Grußwort des Bürgermeisters

## **Liebe Leserinnen und Leser!**

Als Bürgermeister von Großarl möchte ich zum 50-jährigen Bestehen der Großarler Bergbahnen meine Gratulation aussprechen. Vor einem halben Jahrhundert starteten mutige Pioniere mit dem ersten Skilift - dem Hochbrandlift - den Skibetrieb in Großarl. Befand sich damals in Großarl der Fremdenverkehr noch in den Kinderschuhen, glaubten die mutigen, risikobereiten Pioniere an ihre Visionen. Trotz Kritik und Misstrauen konnte der Startschuss für das Skiparadies Großarl gegeben werden.

Anfang der 1930er-Jahre gab es bereits erste Annäherungen zum Skitourismus. Die erste Skihütte war damals die Filzmoosalm. Josef Santner baute die Loosbühelalm als Skihütte aus. Die Unterkunft auf den Almen war noch sehr bescheiden, ebenso der Skisport, der mit der Einstock- bzw. Zweistock-Technik praktiziert wurde. Die ersten fanatischen Skiläufer ließen nicht lange auf sich warten und genossen die unberührte Natur im schönen Ellmautal. In dieser Zeit erkannte man jedoch die Hänge im Berglandgebiet als ideales Skigebiet. Im Jahr 1964 wurden die ersten Pläne geschmiedet, um den Anschluss an die bestehenden Skigebiete nicht zu versäumen. Die Initiatoren versuchten die Bevölkerung mit persönlichem Einsatz vom Projekt Großarler Bergbahnen zu überzeugen.

Ich war damals noch im Vorschulalter und ich kann mich noch an die Zeit der Errichtung der Skischaukel erinnern. Damals wurden Hausbesuche gemacht, den Einheimischen die Pläne nähergebracht, um Kommanditisten zu gewinnen, welche sich beteiligen und somit die finanzielle Grundlage bilden sollten. Und es erwies sich als richtig, ein Großteil der Bevölkerung unterstützte das Projekt.

Somit konnte 1966 die Großarler Skilift GmbH & Co KG gegründet werden. Man erkannte die Chance und die Bevölkerung half zusammen, wenn es darum ging, um zum Beispiel die Pisten zu präparieren, als noch keine Pistengeräte zur Verfügung standen. Es können sich sicher noch viele an das „Tampern“ erinnern. Als 1971 die Skischaukel nach Dorfgastein eröffnet wurde, gab es einen weiteren größeren Aufschwung der Bergbahnen und ebenso für unser damals noch abgelegenes Tal. Skibegeisterte aus allen Ländern Europas kamen angereist und genossen die Großarler Skipisten.



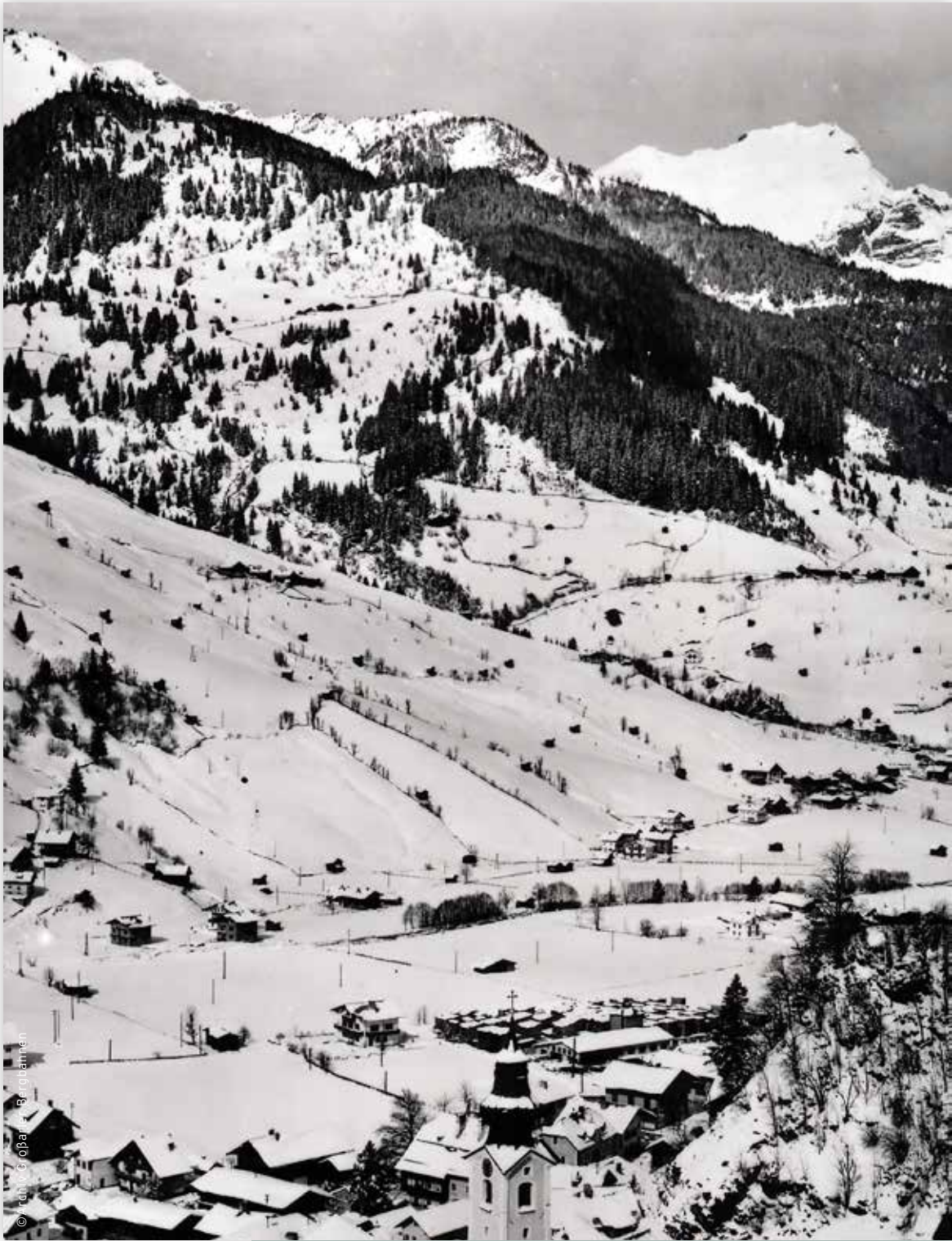
Während zu dieser Zeit andere Seitentäler mit der Abwanderung kämpften, konnten wir durch den wachsenden Liftbetrieb den Einheimischen eine Zukunftsperspektive bieten. Der Grundstein für den Wintertourismus wurde gelegt und so konnte der Tourismus angekurbelt werden, wovon der Handel, die Handwerksbetriebe sowie die örtliche Gastronomie profitierten und darauf aufbauten. Es ergab sich ein weiterer Pluspunkt für unser Tal, der Ausbau der Großarler Landesstraße. Mit der breiten Beteiligung einheimischer Investoren wuchs die Liftgesellschaft mit mehreren Folgeprojekten zu dem, was sie heute ist. Die Großarler Bergbahnen sind der größte Wirtschaftsmotor im Tal und viele Einheimische können sich über einen sicheren Arbeitsplatz freuen. Voller Elan sorgen im Winter täglich über 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Wohl der Gäste. Ein großer Dank gilt allen, die ihre Arbeit ohne viel Aufhebens verrichten, egal ob am Tag oder in der Nacht.

Abschließend kann ich sagen, dass der Betrieb finanziell gut aufgestellt ist, die Betreiber sind sehr motiviert und optimistisch. Es wird weiterhin zukunftsorientiert geplant und gearbeitet, dafür möchte ich den Betreibern meinen Dank aussprechen.

Ich wünsche den Bergbahnen viel Erfolg, gute Ideen und ich hoffe auf weiterhin gute, konstruktive Zusammenarbeit. Es ehrt mich, Bürgermeister in einem so wunderbaren, erfolgreichen Ort wie Großarl zu sein.

**Johann Rohmoser**  
Bürgermeister Großarl





© Kurt Eißler, Berghausen

**Blick vom Ort** nach Unterberg ins  
jetzige Skigebiet, Ende 1960

# Die Entwicklung des Wintertourismus im Großarl

## Hüttenzauber

Anfang der 1930er-Jahre bot Großarl bereits so etwas wie „Hüttenzauber“, allerdings in bescheidenem Ausmaß. Eine der ersten Skihütten war die Filzmoosalm. Bewirtschaftet wurde sie vom Promegg-Bauern, später von der Familie Haid aus Pfarrwerfen. Josef Santner baute die Loosbühelalm als Skihütte aus.

Skiläufer mit Einstock-Technik sowie „Könner“, die schon die Zweistock-Technik beherrschten, mussten in den Skihütten mit Stockbetten oder mit einer Schlafstelle im Massenlager vorlieb nehmen.

Sehr früh wurden die Hänge am Kieserl und Fulseck als ideales Skigebiet erkannt. Straub und Heuberger erbauten in der Mulde am Fuße des Arltörls, der Roslehenalm, 1934/35 das Berglandhaus. Es entwickelte sich zu einem Komforthaus. Viele wohlhabende Wintergäste verbrachten hier ihren Winterurlaub. Das Haus bot den Gästen neben einem Massenlager Zwei-, Drei- und Vierbettzimmer mit Zentralheizung.

Den Gästen wurden Skikurse in der Skischule Berglandhaus angeboten.

So mancher Großarler Bauernbursch oder Arbeitslose aus dem Dorf konnte sich als Bergland-, Loosbühel- oder Filzmoosträger ein paar Schilling dazuverdienen. Der Stadler Naz als Berglandträger und der Marko als Filzmoosträger, die Klaus- und Achtbuam und der Kronbichl-Sepp als Loosbühelträger luden bis zu 100 kg auf ihre „Kraxn“. Bei einem Entgelt von ca. 20 Groschen (EUR 0,015) pro Kilo brachte dies für damalige Verhältnisse eine schöne Stange Geld.

Im Tal waren damals die Verhältnisse bescheidener als auf der Höh. Im Dorf bemühten sich der Verkehrsverein und der Skiverein, den Winterfremdenverkehr anzukurbeln.

Die Initiatoren waren Revierförster Witzelsteiner, die Sprengelärzte Dr. Gersdorf und Dr. Schernthaler, die beiden Gendarmerie-Inspektoren Pienert und Dax sowie Peter Dieß. Oskar Schwaiger und Hoisl Gruber waren als Skilehrer und Tourenführer in der Skischule Erl tätig.

Dann kam der Zweite Weltkrieg. Der Fremdenverkehr war nur mehr in bescheidenem Ausmaß möglich.

Nach dem Krieg gingen die Bemühungen um die Entwicklung des Fremdenverkehrs zaghaft weiter. Wiederum traten die Idealisten auf den Plan, darunter Platzkrämer Hans Pichler, Karl Entacher, Anton Knapp, Dipl.-Ing. Forstmeister Kurt CHRISTIAN, Gemeindegeschäftsführer Alois Gschwandtner, Hauptschullehrer Hans Gruber, Kanzleiförster Robert Unterwurzacher und Leonhard Gruber.

## Die ersten Liftpläne werden geschmiedet

Im Jahr 1964 berief Anton Knapp die am Winterfremdenverkehr interessierte Bevölkerung zu einer Besprechung beim Neuwirt ein. Er unternahm den ersten Versuch, die Anwesenden von der Notwendigkeit der Errichtung einer Schleppliftanlage in Unterberg bis zur Waldgrenze zu überzeugen. Dieser erste Versuch scheiterte an der Finanzierung des Projektes.

Eine Million Schilling (EUR 72.672,83) waren zum Bau dieses Projektes notwendig gewesen. Nur wenige erklärten sich bereit, den ihnen zugedachten Betrag aufzubringen.

Trotzdem waren viele davon überzeugt, dass etwas getan werden musste, wenn Großarl der Anschluss an die in dieser Region schon bekannten Wintersportorte St. Johann/Pg., Wagrain, Bad Gastein und Bad Hofgastein gelingen sollte.

### Hermann Thaler und Anton Knapp

bereits 1939  
begeisterte  
Skifahrer



©Archiv Großarl Bergbahnen



©Archiv Großarl Bergbahnen

**Bergland  
Skiheim**  
Blick zum  
Arltörl

**Blick vom Kieserl** Richtung Fulseck - Kreuzkogel



©Archiv Großararter Bergbahnen



©Archiv Großararter Bergbahnen

**Anton Knapp  
und Richard  
Lackner** beim  
Schmieden  
der ersten  
Liftpläne

## Drei Männer gehen ans Werk, dieses Problem zu lösen

### **Anton Knapp | Peter Seer | Richard Lackner**

Dass dieses Problem nur durch die Errichtung einer Liftanlage zu lösen war, stand fest. Als erstes galt es, die Frage des Standortes zu klären.

Anton Knapp, Peter Seer und Richard Lackner inspizierten die Hänge in Unterberg und am Kreuzkogel. Sie hielten das Gebiet für sehr geeignet, weil vor allem die Möglichkeit bestand, eine Verbindung mit dem Gasteinertal herzustellen.

1965 wurde der Vorsitzende der Österreichischen Studienkommission, Prof. Rössner, zu Rate gezogen. Dieser beurteilte das großräumige Skigebiet am Kreuzkogel als ideal für Anfänger und für fortgeschrittene Skiläufer.


## Wie soll der Bau des Liftes finanziert werden?

Die Bevölkerung des Großarltales war eher arm als reich. Die Verdienstmöglichkeiten der Bergbauern, der gewerblichen Kleinbetriebe, der Gastronomie, der Arbeiter und Angestellten waren gering.

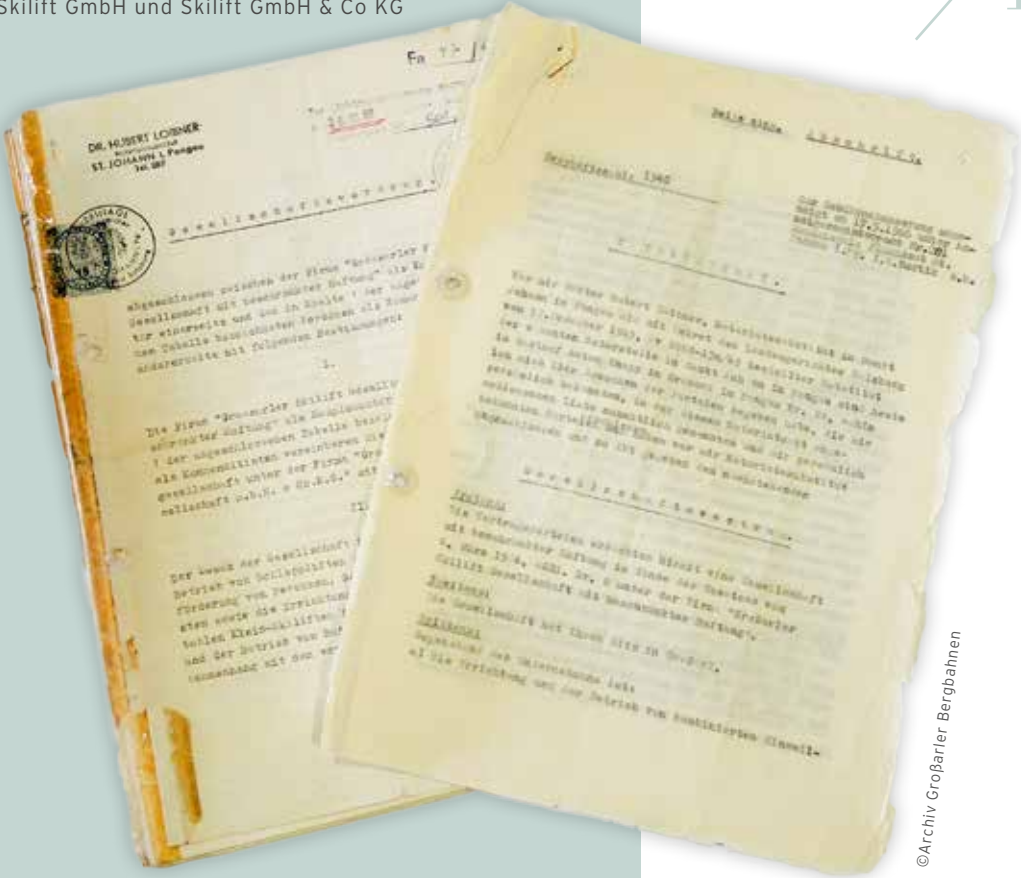
Die Initiatoren wagten es trotzdem, persönlich an die Bevölkerung heranzutreten und sie zu bitten, bei der Finanzierung des Projektes mitzuhelfen. Die Bevölkerung war in ihrer Bereitschaft zum Risiko gefordert, denn der spätere Erfolg dieses Liftprojektes war zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorauszusehen.

## Gründung der Liftgesellschaft

Die Überzeugungskraft der Initiatoren, Mut zum Risiko und die Tatsache, dass etwas geschehen musste, führten am 12. Mai 1966 zur Gründung der Großarler Skilift GmbH & Co KG.



**Gründungs-  
Geschäftsführer**  
vor dem Gasthof  
Roslehen  
Peter Seer  
(1966 - 1981)  
Richard Lackner  
(1966 - 1990)  
Anton Knapp  
(1966 - 2000)



©Archiv Großarler Bergbahnen



©Archiv Großarler Bergbahnen



© Archiv Großarfer Bergbahnen

**Eröffnung** Schlepplift  
Hochbrand, 1966



## Die ersten Gesellschafter

Josef CHRISTIAN	Felix Diess	Karl Entacher
Leonhard Gruber	Rupert Gruber	Ignaz Heigl
Peter Hettegger, Tischler	Josef Kaiser	Josef Kendlbacher
Anton Knapp	Hans Knapp	Hubert Kopriva
Franz Kreuzer	Richard Lackner	Stefan Mooslechner
Margarete Neumayer	Johann Pichler	Alois Prommegger
Lorenz Prommegger	Josef Prommegger	Alois Schwaiger
Peter Seer	Eusebius Viehhauser	

Als Geschäftsführer wurden Anton Knapp, Peter Seer und Richard Lackner gewählt. Von den 23 Gründungsmitgliedern der Groöarler Skilift GmbH wurde ein Stammkapital von öS 100.000,- (EUR 7.267,28) aufgebracht.

67 Kommanditisten, in dieser Anzahl sind auch die Gründungsmitglieder enthalten, stellten ein Kommanditkapital von öS 996.000,- (EUR 72.382,14) zur Verfügung.



© Foto Oczlon

**Schleplift Hochbrand**

## Aller Anfang war schwer

Mit dem Bau des Hochbrandliftes wurde im Jahr 1966 begonnen.

Bei der Wahl der Trassenführung und der Abfahrten vermieden die Verantwortlichen unnötige Eingriffe in die Natur- und Kulturlandschaft.

Das Fehlen eines Pistengerätes im Winter 1966/67 erforderte wiederum die Zusammenarbeit vieler: Skilehrer der Skischule Lackner, Liftangestellte, Mitglieder des Wintersportvereins, Schüler und Lehrer „tamperten“ die Abfahrt von der Taverne bis zur Talstation.

Das erste Pistengerät mit dem Namen Pisten-ASS, es wurde 1967 angeschafft, war noch gar nicht sehr steigfähig, ohne Hydraulik und hinterließ eine ziemlich ruppige Spur, die erst die Skifahrer glätteten. Wenig Schnee in der Höhenregion bis 1.500 Meter und schneelose Weihnachten im Winter 1969 versagten den Erfolg.

Der eiserne Fortschrittswille der Liftgesellschaft schien gebrochen. Der ersehnte Fortschritt in der Fremdenverkehrswirtschaft, selbst das Weiterbestehen der Liftgesellschaft, schienen gefährdet.

Zu diesem Zeitpunkt erhielt Herr Karl Müller, ein Bauunternehmer aus Delmenhorst (BRD), dessen Familie mit Familie Lackner in engem freundschaftlichem Kontakt stand, Kenntnis von den Sorgen der Liftgesellschaft.

Nachdem die Gesellschaft Herrn Müller davon überzeugen konnte, dass die Zukunft der Bergbahnen nur in der Verwirklichung der Skischaukel Großarlal-Dorfgastein - der Verbindung des Großarltales mit dem Gasteinertal - liegt, unterstützte dieser das Vorhaben durch eine großzügige Kapitalaufstockung.

## Das war die Geburtsstunde der Skischaukel Großarlal-Dorfgastein

Die Dorfgasteiner waren einen Schritt voraus. Sie hatten das Fulseck bereits im Jahr 1970 durch einen Skilift erschlossen.

Für die Großarler bedeutete die Verwirklichung der Skischaukel eine weitere Aufstockung des Kapitals.

Im Februar 1971 richtete die Geschäftsführung abermals ein Schreiben an die Großarler Bevölkerung, mit der Bitte um Mithilfe beim Ausbau der Skischaukel.

## Die Großarler gaben ihre Zustimmung zum neuen Projekt und waren bereit, ihren Beitrag zu leisten

Die Gemeinde Großarl beteiligte sich bei der Finanzierung der Skischaukel wie schon bei allen vorangegangenen Projekten. Unsere Nachbargemeinde Hüttschlag schloss sich nicht aus.

## Ein lang gehegter Wunsch wird Wirklichkeit

Die erste Skischaukel Großarlal-Dorfgastein wird gebaut und am 19. Dezember 1971 mit den Schleppliften Harbach und Kreuzkogel eröffnet.

## Es geht aufwärts

Skifans aus allen Ländern Europas, Anfänger, Fortgeschrittene und Pulverschneespezialisten, sind begeistert von den Abfahrten am Kreuzkogel. Nun galt es, unseren Ort international bekannt zu machen. Bergbahnen, Verkehrsverein und Gastronomie tätigten hohe Ausgaben für die Werbung. Der Union-Sportverein leistete durch die Veranstaltung nationaler und internationaler Skirennen ebenfalls seinen Beitrag.



**Schlepplift  
Kreuzkogel**



**Richard  
Lackner**  
auf der  
Baustelle  
Schlepplift  
Harbach



©Familie Müller

**Richard Lackner,  
Karl Müller und  
Anton Knapp**  
bewiesen damals  
bereits Weitblick



©Archiv Großarl Bergbahnen



©Archiv Großarl Bergbahnen

Wir laden Sie herzlich zur Eröffnung der

## 1. Gasteiner Schischaukel Großarl - Dorfgastein

am Sonntag, den 19. Dezember 1971,  
in Großarl ein. - Beginn: 10 Uhr.

### Programm:

Begrüßung der Ehrengäste durch den  
1. Geschäftsführer der Schilift Ges. m. b. H.  
Großarl.

Festansprachen.

Einweihung und Besichtigung der neuen  
Anlagen.

12 Uhr Mittagessen im Gasthof Knapp

SCHILIFT Ges. m. b. H.  
Großarl

MARKTGEMEINDE  
Großarl

©Archiv Großarl Bergbahnen

## Die weitere Aufschließung des Großarler Skigebietes wurde fortgesetzt

- 1973** Erstmögliche Aufstellung  
des Übungsliftes Fischbacher
- 1975** Bau des Kurvenschleppliftes Panorama
- 1976** Elektrifizierung aller Anlagen
- 1978** Bau des Doppelsesselliftes Hochbrand  
Bau des Einsesselliftes Harbach
- 1980** Umbau des Einsesselliftes Harbach  
in einen Doppelsessellift
- 1983** Bau des Doppelsesselliftes Kreuzkogel
- 1989** Bau der Beschneiungsanlage kombiniert  
mit einem Kleinkraftwerk

- Dir. Hans Gruber (entnommen der Chronik 1990)

**Schlepplift  
Hochbrand**



**Kurvenlift Panorama**



**Doppelsessellift Kreuzkogel**



**Blick auf den Schlepplift  
Hochbrand und  
Roslehenlift, ca. 1976**

**Anton Knapp,**  
**Landesrat Walter Leitner,**  
**Richard Lackner,**  
**Peter Seer** (Name des zweiten Herrn  
von rechts nicht bekannt)



©Foto Oczlon



©Archiv Großarler Bergbahnen



©Foto Oczlon

**Schleplift Kreuzkogel** mit  
der Harbachhütte



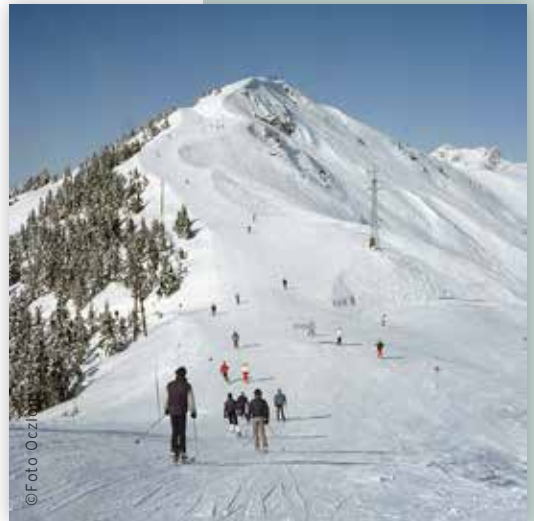
**Einstieg Schleplift  
Kreuzkogel**

©Foto Oczi on



©Archiv Großarler Bergbahnen

**BL Florian Heigl** mit dem  
ersten Pistengerät „Pisten-ASS“



©Foto Oczi on

**Blick vom  
Kreuzkogel  
auf das Fulseck**





©Foto Oczlon

**Talabfahrt und  
Schleplift Hochbrand**  
mit Blick auf den Ort



©Foto Oczlon

**Doppelsessellift Hochbrand**



©Erika Perthel

**Skibegeisterte Gäste** am Weg  
zur Talstation Hochbrand

**Talstation  
Panoramabahn**



©Werner Groppner, Bergbahnen

**Baustelle  
Bergstation  
Panorama-  
bahn und  
Laireiteralm  
(links)**



©Werner Groppner, Bergbahnen

**Seilbahn-  
technische  
Montage  
Mittelstation  
Panoramabahn  
(rechts)**



©Werner Groppner, Bergbahnen



©Fabian Lackner

# Bau der 6er Kabinenbahn Panoramabahn Großarlal

## 1990 - das Jahr des großen Impulses

Nach etlichen Jahren des Nachdenkens entschloss man sich im Herbst 1988, die notwendigen Schritte zum Bau einer Kabinenbahn einzuleiten. Im Frühjahr 1989 lagen die ersten Konzepte auf dem Tisch und das Rad begann sich unaufhaltsam zu drehen. Insbesondere Standortfrage, Finanzierung und Ausformung der Anlage mit oder ohne Mittelstation lösten umfangreiche Debatten mit zum Teil divergierenden Ansichten aus. Nach Abschluss des umfassenden Diskussionsprozesses und Fassung notwendiger Beschlüsse konnte das Projekt eingereicht und am 10. April 1990 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erwirkt werden.

Die Bauarbeiten für 3 Seilbahnstationen sowie einer über 2,7 km langen Strecke standen unter hohem Zeitdruck. Durch enormen Einsatz der beauftragten Firmen - 40 % der Hochbauleistungen wurden durch die sehr leistungsfähigen Großarlal und Hüttschlager Firmen erbracht - konnte die Anlage nach eisenbahnrechtlicher Betriebsbewilligung am 15. Dezember 1990 in den öffentlichen Betrieb gehen. „Der Weg zur Verwirklichung der Panoramabahn war nicht ohne Hindernisse, aber es war ein geradliniger Weg“, wurde in der 25-Jahr-Chronik der Großarlal Bergbahnen aus dem Jahr 1990 verzeichnet. Trotz zahlreicher Diskussionen in der Entstehungsphase ist das Projekt als perfekt gelungen einzustufen. Mit Errichtung dieser ersten „kuppelbaren“ Seilbahnanlage wurde auch im Großarlal das Zeitalter der Schnelligkeit und des Beförderungskomforts eröffnet. Die Panoramabahn Großarlal ist nach wie vor die Hauptzubringeranlage ins Großarlal Skigebiet und hat mittlerweile über 7 Millionen Erstgasterfassungen verzeichnet.

**Schleplift  
Kreuzkogel**



©Archiv Großarler Bergbahnen

**Kurvenlift  
Panorama**



©Foto Ocziön



©Archiv Großarler Bergbahnen



©Archiv Tourismusverband Großarl

**Doppelsessellift und  
Schleplift Harbach**

**Kurvenlift  
Panorama**

## Das Ende der Schlepliftära

Die Errichtung der Panoramabahn Großarlal hat auch im Tal einen großen Investitionsimpuls mit einer enormen Entwicklung von Qualitätsbetten ausgelöst. Die Gästefrequenz im Skigebiet war damit ständig steigend. Aber auch der Qualitätsanspruch der Gäste, die in den Skigebieten zunehmend mit schnellen und witterungsgeschützten Bahnsystemen verwöhnt wurden. Nachdem die Gäste am liebsten in den höheren Regionen eines Skigebietes verkehren, war bald die Beförderungskapazität des Schlepliftes und des Doppelsesselliftes Kreuzkogel zu gering. Der Schleplift erfüllte die Qualitätsansprüche des Kunden immer weniger und der Transport war durch zwei Steilstücke auch unfallträchtig.

Im Jahr 1998 wurde daher der Schleplift gegen eine 6er Sesselbahn ausgetauscht und die Talstation auf das tiefere Niveau des bereits bestehenden Doppelsesselliftes Kreuzkogel situiert. Durch diese Investition war das Kreuzkogelgebiet im Hinblick auf Modernität und Sicherheit wieder auf Stand gebracht. Im Jahr 1999 entschloss man sich, den insbesondere bei Einheimischen sehr beliebten Panoramalift („Kurvenlift“) durch einen fixgeklemmten 4er Sessellift - der Sonnenbahn Großarlal - zu ersetzen. Das Gebiet im Mittelbereich des Skigebietes wurde weiterhin mit dem Doppelsessellift und dem Schleplift Harbach versorgt. Entsprechende Wartezeiten waren an der Tagesordnung. Im Jahr 2002 wurden beide Anlagen abgetragen und gegen die 6er Sesselbahn Harbach, mit einer auf Niveau der Mittelstation Panoramabahn Großarlal tiefergelegten Talstation, ersetzt. Die Schlepliftära war, abgesehen von den Übungsliften, damit im Großarlal zu Ende.



# Starke Kooperationen bestimmen den weiteren Weg

Da der Partner auf der anderen Seite des Skibergeres in wirtschaftliche Schieflage geriet und nicht mehr die Kraft hatte, Investitionsverpflichtungen zu erfüllen, traten im Jahr 2001 die Vertreter der Dorfgasteiner Bergbahnen mit dem Wunsch an die Großarler Bergbahnen heran, ins dortige Unternehmen einzusteigen. Man entschied, hauptsächlich aus Sorge um Fremdbestimmung am gemeinsamen Skiberge, sich durch Eigenkapitaleinbringung von öS 30 Millionen (EUR 2,18 Mio.) an der Dorfgasteiner Bergbahnen AG zu beteiligen und die dringend notwendige Umsetzung von Investitionen zu ermöglichen.

In den Jahren 2000 sowie 2001 wurden auch durch eine Gruppe von Seilbahnunternehmern aus dem Raum Pongau, Pinzgau sowie der Region Schladming intensive Kooperationspläne geschmiedet, um nicht mehr als Konkurrenten aufzutreten, sondern den Weg am hart umkämpften Tourismusmarkt gemeinsam zu beschreiten. Durch starke Bündelung der Werbemittel sollte ein hoher Werbedruck der neuen gemeinsamen Marke und entsprechende Aufmerksamkeit am Markt entstehen.

Auch die Großarler Bergbahnen waren eingeladen, dem neuen Verbund „Ski amadé“ beizutreten. Während sich die umliegenden Partner aus der 3-Tälerskischaukel sowie dem Gasteinertal, inklusive Dorfgastein, früh zur neuen Kooperation bekannten, war der Beitritt im Großarltal durchaus umstritten. Von einigen Seiten wurde befürchtet, dass durch die notwendige teils deutliche Anpassung des Skipasspreises und Abgabe der Tarifhoheit Nachteile entstehen könnten. Auch die geografische Lage des Großarltales, in der Selbsteinschätzung mancher „am Rand“, wurde als Hinderungsgrund gesehen.

**Ski amadé**

In der Generalversammlung entschied sich letztendlich doch eine große Mehrheit für einen Beitritt zu Ski amadé. Der erste Winter 2001/02 in der neuen Gemeinschaft verlief dann durchaus turbulent. Während sich die Partnerschaft aus 23 Seilbahnunternehmen gut verfestigte, kam es zu Protesten bei den Kunden. Insbesondere langjährige Stammgäste und einige Einheimische, die im Hintergrund schürften, wollten sich mit der neuen Situation nicht abfinden. Während die Bergbahnen in einem üblichen Winter fünf bis zehn mehr oder weniger qualifizierte Beschwerden erreichen, konnte mit jenen dieser ersten Ski amadé Saison ein ganzer Ordner gefüllt werden. Eine Unterschriftenliste und durch einen Stammgast, einem pensionierten Polizeioffizier aus Deutschland, im gesamten Gebiet angebrachte Aufrufe zur „kollektiven Gegenwehr“ kursierten. Nach diesem Winter, an dem abgesehen von vorhin geschildertem Umstand perfekte Bedingungen herrschten, glätteten sich die Wogen jedoch wieder rasch. Mittlerweile hat sich die deutliche Erkenntnis durchgesetzt, dass es kaum möglich ist, ohne starke Kooperationen am Markt zu bestehen und den Investitionsverpflichtungen nachzukommen.

Die Ski amadé Gruppe arbeitet auch höchst erfolgreich und agiert im Innenverhältnis sehr solidarisch. Die Skischaukel Großarlal-Dorfgastein selbst würde ohne Verbundmitgliedschaft nicht in dieser Anlagen- und Beschneigungsqualität dastehen, da die notwendigen Umsätze für eine effektive Ausrüstung nicht erwirtschaftbar wären. Und schlussendlich ist Ski amadé auch für die Gäste zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Zwischen 80 und 90 % kennen das Großarlal nur als Partner von Ski amadé und für nicht wenige davon wird diese starke Marke sogar das Buchungsverhalten wesentlich beeinflusst haben. Beschwerdestand zu diesem Thema aktuell übrigens: null.

Auch die Enge der Zusammenarbeit auf der Skischaukel verbesserte sich, nach noch heftigen Turbulenzen im Jahr 2009, kontinuierlich. Seit dem Jahr 2013 steht die Dorfgasteiner Bergbahnen AG im Mehrheitseigentum der Großarlal Bergbahnen GmbH & Co KG.



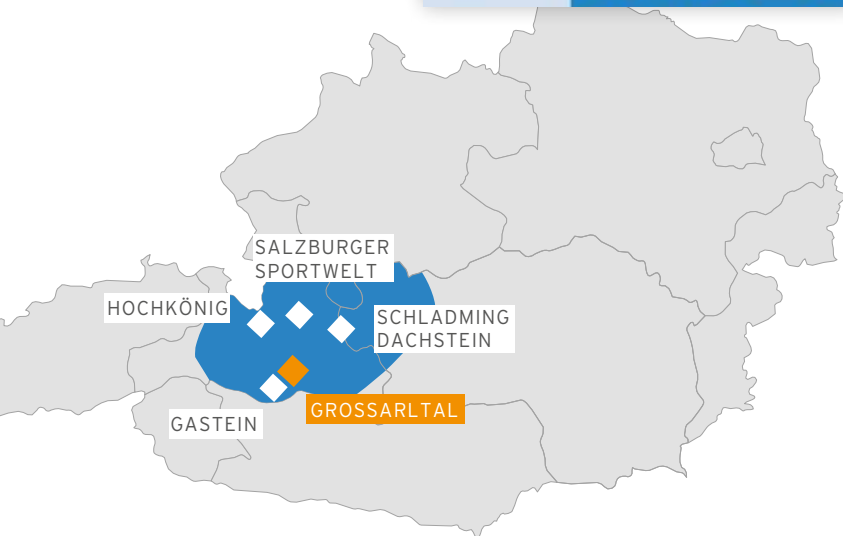
© Werbefotografie Gruber



© Michael Gruber/Großarlal



## Ski amade



760 Pistenkilometer  
und 270 Lifтанlagen



Blick auf die Kühnageralm  
und den Kreuzkogel aus der Luft

Abzockerei  
im Großarlal !  
Schipaßpreise wie nie.  
Gäste nehmen das nicht  
so hin!

©Archiv Großarler Bergbahnen

Protestaufruf  
eines Gastes  
im Jahr 2001



©Thomas Wirtzberger

**Beschneung** bei Nacht

## Auf den Winter ist zunehmend kein Verlass mehr

Bereits im Jahr 1989 wurden im Großarlal die ersten Schneekanonen, vorerst beim Übungslift Fischbacher, in Betrieb genommen. Als Hauptaufgabe im Einsatz dieser neuen Technik wurde damals die Beschneieung tiefergelegener Pisten und die punktuelle Stärkung der Schneedecke an starkbefahrenen Pistenabschnitten gesehen. Mit dem Gedanken flächen-deckender Beschneieung befasste man sich noch nicht. Auch die Technik war einfach gehalten. Hydrant, Stromversorgung, Schneekanone sowie ein Mann, der sie bedient, waren die Hauptakteure.

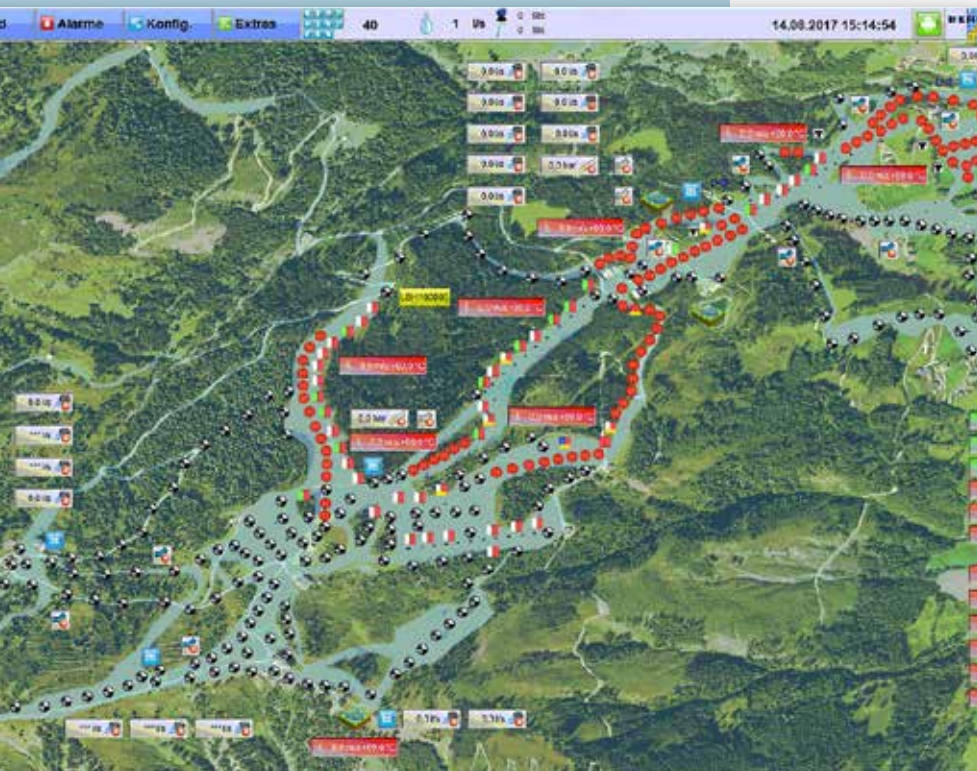
Die Winter wurden jedoch - mit Ausnahme von vereinzelt schneereichen Saisonen - zunehmend schwieriger und die Schneedecke im Dezember, in speziellen Jahren auch im Jänner und gar nicht so selten ab Mitte März bedrohlich dünn. Diese steigende Unzuverlässigkeit des Winters, aber auch das jährliche Anwachsen der Frequenzen auf den Pisten forcierten den beständigen Ausbau der Schneesanlage. Der Umstand, dass auch lang-anhaltende Kälteperioden nicht mehr als Selbstverständlichkeit angenommen werden konnten, stellte die Seilbahnbranche im Laufe der Zeit vor die neue Aufgabe, Wasserspender in Form von Teichen zu errichten. Durch die hohe Wasserverfügbarkeit, neue Leitungsdimensionen, ausreichende Stromzufuhr und modernisierte, zunehmend computergesteuerte Geräte-technik sollte die Schlagkraft gesteigert werden, sodass in möglichst kurzer Zeit viel Schnee erzeugt werden könnte.

Der erste Teich in namhafter Dimension wurde im Jahr 2003 an der Mittelstation der Panoramabahn errichtet. Es wurde jedoch auch bald klar, dass damit auf Dauer nicht das Auslangen gefunden werden konnte. Während die Hänge in unserem Skigebiet durch die Neigung sehr interessant sind, entsteht andererseits die Problematik, dass vernünftige Teichstandorte infolge des Fehlens von Karen, ausgedehnten Ebenen und einer teils schwierigen Geologie im Einhang des Unterberggrabens äußerst schwer zu finden sind.

Ein im Jahr 2011 bewilligtes Projekt am Standort Himmereich wurde verschoben um sicherzustellen, dass es nicht mit den Ergebnissen eines sich gerade in Ausarbeitung befindlichen Skigebietsmasterplanes, welcher die anlagen- und abfahrtstechnische Entwicklung bis zumindest zum Jahr 2025 abbilden sollte, kollidiert. Im Jahr 2011 hatte das Schneeschanzenetz auch den höchsten Punkt im Skigebiet erreicht, um die Lücke in der Schneeerzeugung, nämlich die Skischaukelverbindung, zu schließen. Die Fertigstellung des Skigebietsmasterplanes samt Festlegung von Prioritäten, eine Studie über die gemeinsame Schneeschanzenentwicklung auf der Skischaukel Großarlal-Dorfgastein und der besonders schneearme Saisonbeginn mit grünen Weihnachten 2014/15 und auch 2015/16 rückten den Teichstandort Himmereich wieder in den Mittelpunkt.

Er wurde in neuer Dimension (70.000 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen statt ursprünglich 40.000 m<sup>3</sup>) geplant und im Jahr 2016 (Restfertigstellung 2017) umgesetzt. Zum dritten Mal in Folge grüne Weihnachten im Jahr 2016 konnte dank langandauernder Kälteperioden mit neuer enormer Beschneigungsschlagkraft erfolgreich begegnet werden. Die Beschneigungsinvestitionen sind trotzdem noch nicht am Ende. Ein gemeinsames Teichprojekt mit den Dorfgasteiner Bergbahnen als Ersatz des bestehenden Teiches „Fulseck 1“ in Dorfgastein ist im Planungsendstadium. Erst danach sind in der Wasservorhaltung für die Schneeerzeugung die Ziele endgültig erreicht.



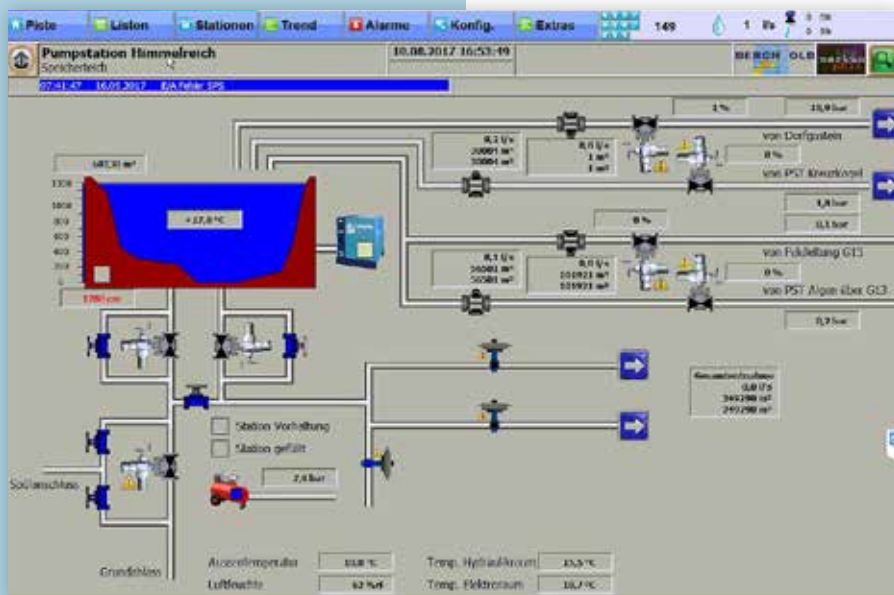


Übersicht  
Schneeanlage  
Großarl



©Thomas Wirmerspiger

Teich  
Himmelreich



Schema  
Pumpstation



**Skikeriki**



**Foto-Point** (oben)  
**Gamsjaga Platzi** (Mitte)  
**Snowpark Großarlal** (unten)

## Der Einsatz emotionaler Faktoren, um den Gast zu überzeugen

20 Jahre lang war die Investitionspolitik stark auf den Ersatz von Liftanlagen gegen leistungsstarke, neue hochtechnische Produkte, die sogenannten „Hard Facts“, fokussiert. Aus den „Liftlern“ wurden eher Techniker, der Dienst am Kunden schien etwas in den Hintergrund zu geraten.

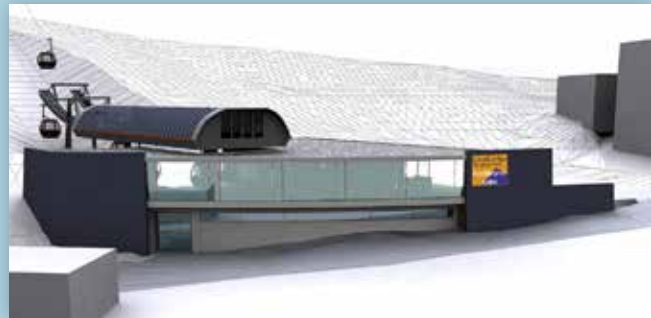
Das Augenmerk sollte daher wieder mehr auf emotionale Erlebbarkeit des Skisports gelenkt werden - in der Fachsprache als „Soft Facts“ bezeichnet. Die Hauptrolle spielt darin der Bergbahnmitarbeiter mit seiner sprichwörtlichen Kundennähe und seiner Freundlichkeit. Aber auch Morgenskifahren („Skikeriki“), Ruheplatzln, zeitweise ein Schnee-Iglu, Fotopoint, Fernrohre mit eingeblendeten Bergdarstellungen, Snowpark und Funslope ergänzen seither das Angebot am Skiberg und werden sehr gut angenommen. 2012 erhielten die Großarler Bergbahnen für die Initiativen zur Förderung der emotionalen Erlebbarkeit von Schnee, Natur und Bergen den Zipfer-Tourismuspreis und wurden als „innovativste Tourismusregion“ ausgezeichnet. Mittlerweile ist dieses „Erlebnis mit allen Sinnen“ ein sehr präsent Marketingthema für die gesamte Ski amadé Gruppe.

Da lacht  
das Skifahrerherz.





© Thomas Wimpelgärtner  
**8er Kabinenbahn  
Hochbrand**



**Visualisierung  
Talstation**



© Architekturbüro Grobbarler Bergbahnen  
**Baustelle  
Bergstation**



## Die zweite Aufstiegshilfe vom Tal aus

Der Doppelsessellift Hochbrand entsprach nicht mehr der zeitgemäßen Beförderungstechnik und so beschäftigte man sich Mitte 2000 mit dem Ersatz dieser Anlage. Unumstritten war die Notwendigkeit einer zweiten Zubringerbahn vom Tal aus, beim Standort gab es in der geschäftsführenden Gesellschaft jedoch unterschiedliche Positionen. Das „Dorf“ (Ortskern von Großarl), dem auch die Gesellschaftsgründer großteils entstammen, depointierte - wie schon bei der Errichtung der Panoramabahn - den Wunsch, die zweite Anlage in dortiger Nähe, der „Reitwiese“, zu situieren.

Andere Meinungsbildner forcierten eine Variante mit im Wesentlichen gleicher Streckenführung im Bereich „Roslehen“, aber mit einer näher am Talboden gelegenen Talstationssituierung (unterhalb „Haarlehen/Nessler“) aufgrund erhöhter Flächenverfügbarkeit sowie flacherer Fußweganbindung vom/zum bestehenden Parkplatz. Beide Alternativvarianten kamen letztendlich nicht zustande, sodass sich die beschlussfassenden Organe im Jahr 2006 mit überwiegender Mehrheit zum Ersatz des Doppelsesselliftes durch eine moderne 8er Kabinenbahn mit unveränderten Standorten der Tal- und Bergstation entschlossen. Zumindest in der Betrachtung im Nachhinein ist diese Investition wegen der gewählten Stationsstandorte nicht als optimal gelungen zu bezeichnen und die Anlage seitens der Kunden unterfrequentiert.

Im Zuge der Umsetzung des Masterplanes durch technische Anbindung des Urskigebietes in der Roslehenalm („Bergland“) kann zumindest der Bergstationsstandort wieder korrigiert werden, indem er auf Ebene von Panoramabahn Mittelstation sowie Harbachbahn Talstation verlegt und damit optimal in die Stationsvernetzung mit den anderen Anlagen eingebunden werden kann.

# Eigentümer und Geschäftsführer

## Der starke Rückhalt der Bevölkerung aus dem Großarlal

Im Vorfeld sind zwar große Veränderungen immer auch von kontroversen Diskussionen geprägt, aber wenn Projekte letztendlich beschlossen waren und zur Umsetzung gelangten, war dies auch stets von großem Zusammenhalt gekennzeichnet. Mehrmals war es nötig, Projekte durch Einbringung von neuem Eigenkapital zu stützen. Zuletzt im Jahr 1990 beim Bau der Panoramabahn Großarlal wurde frisches Geld in neuerlich beeindruckender Höhe von öS 40,5 Mio. (EUR 3 Mio.) zugeführt. 269 Kommanditisten und 21 Gesellschafter zählen die Großarler Bergbahnen derzeit. 84 % des Kommanditkapitals liegen in Großarler und Hüttschlager Hand (Stand 2017).

Die Großarler Bergbahnen sind ein Gemeinschaftswerk der Bevölkerung des Großarltales sowie von Unternehmen und Persönlichkeiten von außerhalb, denen das Großarlal in besonderer Weise am Herzen liegt. Hervorzuheben ist hier insbesondere auch der Einsatz der Familie Müller aus Deutschland - mittlerweile ist die Beteiligung an die Söhne Karl-Adolf und Erhard übergegangen - deren rechtzeitiges finanzielles Engagement das Ende der Liftgesellschaft bereits bald nach dem Entstehen abgewendet hat.

## Von Pionieren und der Aufgabe, mehr zu gestalten als zu verwalten

Die „Gesellschaft mit beschränkter Haftung“, vertreten durch die 21 Gesellschafter, übt nach den Festlegungen des Gesellschaftsvertrages die Geschäftsführung aus und bestellt ihre Geschäftsführer. Gesellschafter sind derzeit folgende Personen: Lorenz CHRISTIAN, Richard Diess, Gertraud Gerzer, Michael Gruber, Rupert Gruber, Hubert Heigl, Christa Haigl, Josef Kaiser, Wilfried Kaiser, Gottfried Kendlbacher, Anton Knapp, Johann Knapp, Thomas Lackner, Karl-Adolf Müller, Erhard Müller, Stefan Mooslechner, Erich Pichler, Rupert Prommegger, Lorenz Prommegger, Annemarie Seer und Thomas Viehhauser. Bis zum Jahr 1990 wurde die Gesellschaft durch 3 Geschäftsführer vertreten. Anton Knapp, Richard Lackner und Peter Seer zählen zu den besonders hervorzuhebenden Pionieren des Seilbahnunternehmens und übten auch in der Gründungs- sowie darauffolgenden

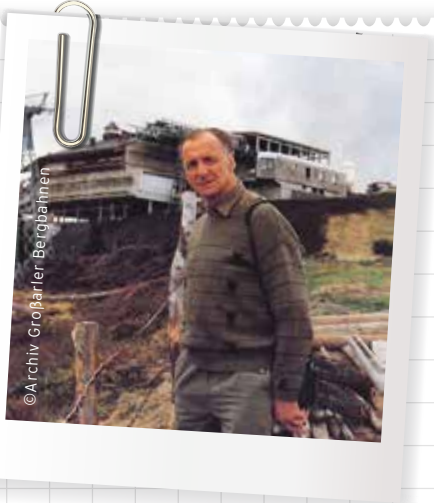
Aufbruchsphase gemeinsam die Geschäftsführung mit viel Weitblick aus. Anton Knapp sogar über 34 Jahre von 1966 bis zum Jahr 2000. Tragisch war das rasche krankheitsbedingte Ableben von Richard Lackner am 23. November 1990 im Alter von nur 53 Jahren. Kurz vor Fertigstellung der Panoramabahn Großarlal war es ihm nicht mehr gegönnt, die Eröffnung dieses Meilensteines der Unternehmensgeschichte - deren Zustandekommen er ganz federführend mitbegleitet hat - zu erleben.

Nach dem Tod von Richard Lackner wurde die Vertretung des Unternehmens mit 2 Geschäftsführern, Anton Knapp und Lorenz Prommegger, fortgesetzt. Nach der Pensionierung beider in den Jahren 2000 und 2001 wurden Gertraud Gerzer und Josef Kaiser sen. zu Geschäftsführern bestellt. Beide hatten diese Funktion bis zum Jahr 2011 bzw. 2009 inne. Im Jahr 2009 wurde erstmals mit der Regel gebrochen, dass der Geschäftsführer dem Kreis der geschäftsführenden Gesellschaft entstammen muss, und Mag. Josef Rohrmoser wurde für 3 Jahre bestellt.

Im Jahr 2011 entschloss sich Gertraud Gerzer zum Pensionsantritt und Josef Gruber, zu jenem Zeitpunkt bereits Prokurist im Unternehmen, wurde mit der Geschäftsführung betraut. Die letzte Veränderung in der Geschäftsleitung erfolgte im Jahr 2012, als Peter Hettegger Herrn Mag. Josef Rohrmoser nachfolgte.



**Gesellschafterversammlung** anlässlich der Geschäftsführerbestellung von Josef Gruber, im Jahr 2011



## Der letzte lebende Pionier - Anton Knapp

Der Großarler Winterfremdenverkehrspionier, geb. 1925, war Gründer der Großarler Liftgesellschaft und ab deren Bestehen Geschäftsführer, mehrere Jahrzehnte Ausschussmitglied des Tourismusverbandes, Gemeindevertreter, Hotelier der „Alten Post“, Transportunternehmer sowie in zahlreichen weiteren Funktionen tätig.

Ein besonderes Herzensanliegen war ihm aber der Erfolg der Großarler Liftgesellschaft. Diese wurde im Jahr 1966 durch seine Initiative in einer für das gesamte Tal wirtschaftlich sehr schwierigen Lage gegründet und der erste Schlepplift errichtet. 1971 wurde nach mehreren schneearmen Wintern dann die Skischaukel ins Gasteinertal verwirklicht. Mit hohem persönlichen Einsatz wurde das Skigebiet beständig weiterentwickelt und modernisiert. Anton Knapps größtes Projekt war der Bau der Panoramabahn Großarlital im Jahr 1990. Im Jahr 2000 zog er sich nach 34 Jahren als Geschäftsführer in den Ruhestand zurück und übergab die Funktion an seine Tochter Gertraud. Ein Markenzeichen des „Gründervaters vom Wintertourismus im Großarlital“ war besonders seine geradlinige, ehrliche Art. Auch nach Konflikten war es ihm ein Anliegen, wieder das Gespräch zu suchen und das Gemeinsame vor das Trennende zu stellen. Anton Knapp wurden für seine Verdienste verschiedene hohe Auszeichnungen zuteil, er ist Träger des Ehrenringes der Marktgemeinde Großarl und anlässlich seines 90. Geburtstages wurde ihm das Tourismus-Verdienstabzeichen in Gold des Landes Salzburg verliehen.



**Peter Hettegger und Josef Gruber blicken in die Zukunft**

**Vor 50 Jahren veränderte der erste „Schlepper“ in Großarl das ganze Tal. Ein Blick zurück – und in die Zukunft.**

# Unser

Großarl in den 1960er Jahren. Bergbauern, ein paar Wirtshäuser, Handwerksbetriebe. Abwanderung. Wirtschaftliche Sackgasse. Die Entscheidung: Bauerndorf bleiben oder Skitourismus wagen. Beispiele gab es in Gastein und Zell, doch würde das auch hier funktionieren?

„Ja“, meinten die Pioniere Peter Seer, Richard Lackner und Anton Knapp.

VON MELANIE HUTTER

Sie bauten um eine Million Schilling den Hochbrand-Schleplift – eine neue Ära, obwohl die ersten Winter alles andere als schneereich waren. „Damals hat das Tal zusammen geholfen, um das Geld aufzutreiben. Etwas, das uns bis heute erhalten geblieben ist, denn bei neuen Investitionen sind alle zu Stelle“, versichern die Geschäftsführer der Gegen-

wart Peter Hettegger und Josef Gruber. Die ersten Touristen kamen, weitere Meilensteine folgten: 1971/72 der Zusammenschluss mit Dorfgastein, 1989 die erste Beschnelung, 1990/91 mit der Panorama-bahn die erste Gondel um 40,5 Millionen Schilling und 2001/02 der Beitritt zu Ski amadé. Jeder Schritt war durch die Kapitaleinbringung der 270 Kommanditisten – meist Einheimische – möglich.

Am Freitag blicken die Großarler auf 50 Jahre Bergbahnen, 20 Jahre Tourismusverband und zehn Jahre Bergadvent zurück, auch der Liftpionier Anton Knapp (91) feiert mit. Dabei lässt man die Zukunft nicht aus den Augen: Innerhalb von drei bis vier Jahren wurden und werden zirka 25 Millionen Euro in die Beschnelung investiert und: „Wir wollen die Skiverbindung nach Dorfgastein at-

Foto: Cornelia Sauer/BB, Großarl/Winterhochalpe



**Armin Assinger fährt als Testimonial in Großarl gerne Ski. Was vor 50 Jahren begann, mündete in einem modernen Gebiet. Am Freitag wird gefeiert – auch die Wintersaison geht an diesem Tag los.**

„Unsere Arbeit ist eine Arbeit für die Heimat. Ohne Skitourismus wäre das Großartal nicht das, was es ist. Durch ihn gibt es Jobs und für die Jugend gute Gründe, um zu bleiben.“

Josef Gruber, seit 32 Jahren bei den BB

# Lift!

traktiver machen, mit einer neuen Bahn und Pisten. Auf unserer Seite wird das zirka 50 Millionen Euro kosten. Geht alles gut, ist das Projekt 2020 fertig“, so Hettegger und Gruber. Die Großarler werden wieder zusammen helfen müssen, wie immer, denn: „Wenn bei uns jemand über die Bergbahnen spricht, dann sagt er ‚unser Lift‘.“ Das macht Großarl großartig!



**Anton Knapp (91) mit dem Bild der drei Liftpioniere: Peter Seer, Richard Lackner und rechts er selbst.**



## 10 Jahre Bergadvent

Seit zehn Jahren steht Großarl für den wohl schönsten Adventmarkt in den Bergen. Kein Kitsch, echtes Handwerk und heimische Kost – das gefällt.

Foto: TYS



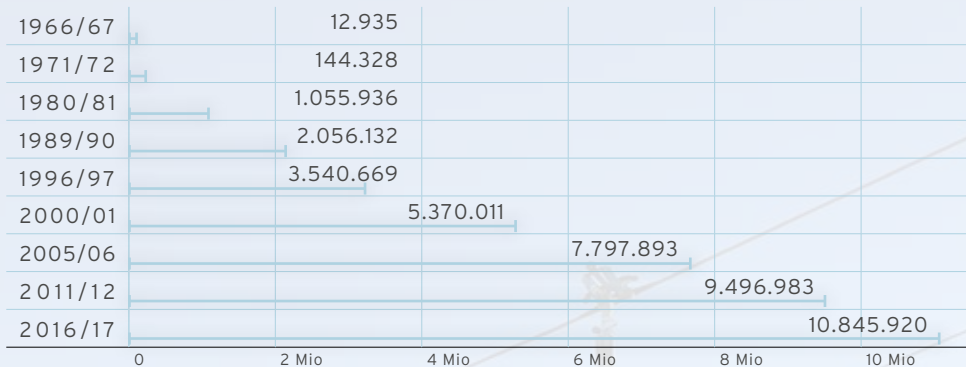
## 20 Jahre Tourismusverband

Als Großarl und Hittlschlag einen gemeinsamen Tourismusverband gründeten, war das eine Pionierleistung. Vor einem Jahr zog man ins neue Quartier.

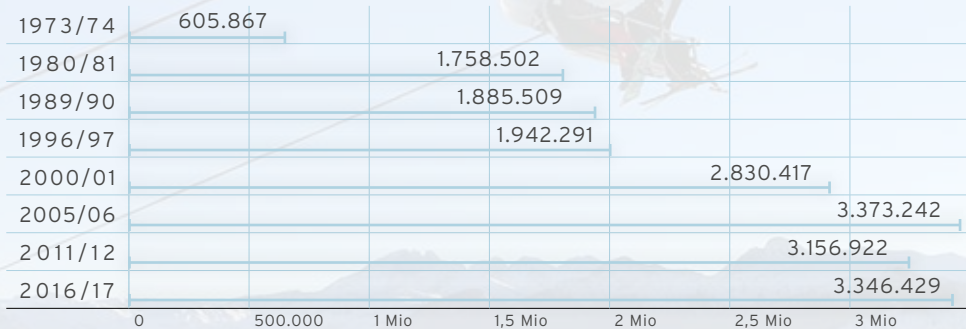
Foto: TYS

# Entwicklung in Zahlen

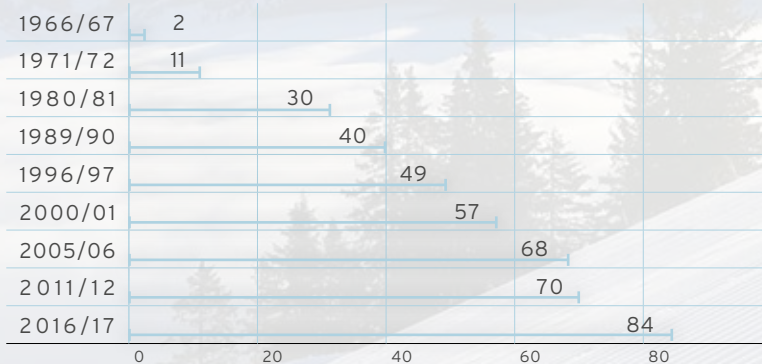
## Beförderungserlöse in Euro - Brutto-Kasseneinnahmen

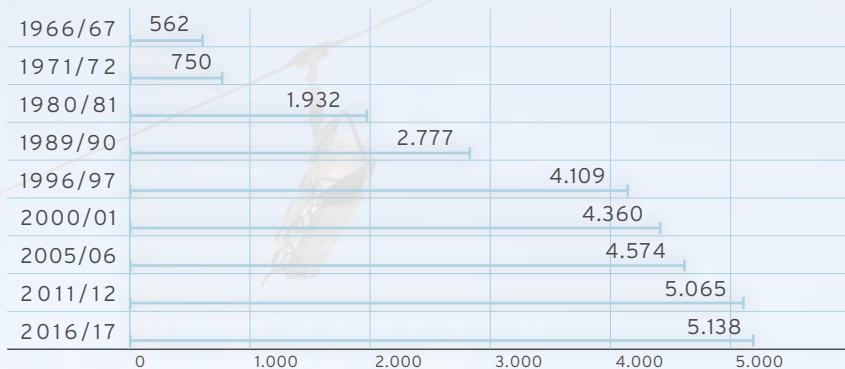
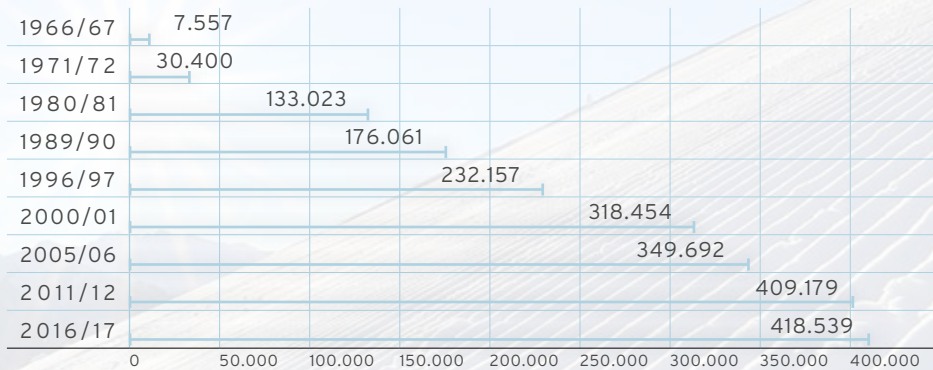


## Frequenzen

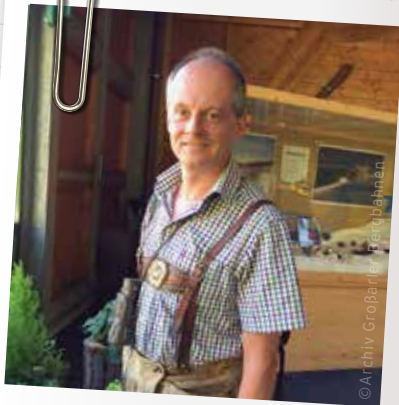


## Bergbahnenmitarbeiter Winter



**Gästebetten Großarl und Hüttschlag****Nächtigungen im Winter Großarl und Hüttschlag**

# „Liftlergeschichten“



**Erzählt von  
Josef Gruber**

Seit 1984 bei den  
Großarler Bergbahnen;  
Geschäftsführer seit 2011

## „Die heiteren Seiten des Geschäft's“

Es ist in unserem Unternehmen durchaus erwünscht, sich auch von der humorvollen Seite zu zeigen. Das war vielleicht auch ein Grund, warum wir vor ungefähr 15 Jahren begonnen haben, für den 1. April Aprilscherzgeschichten zu kreieren. Die meisten davon werden auch im ersten Moment von gar nicht so wenigen einmal geglaubt. Und bleiben nicht reaktionslos. Umstritten war unser 1. Aprilvorhaben, den Gipfel des Kreuzkogels durch einen Schneiteich zu ersetzen. Einige wollten allen Ernstes den Naturschutz bemühen, um das zu verhindern. Dann gab es den Walfisch im Speicherteich, den Tunnel als neue kürzeste Verbindung nach Gastein, die Verbindungsbahn ins Alpendorf oder das Inkraftsetzen der Straßenverkehrsordnung auf den Großarler Skipisten. Bei dieser Geschichte war sogar Armin Assinger live dabei. Highlight war aber zweifellos der Aprilscherz 2010 mit der Überholseilbahn und der Rettungskabine namens „Husig“, die im Ernstfall auch die anderen Kabinen überholen kann. Und offensichtlich genießen wir eine besondere Vertrauenswürdigkeit, weil uns nach wie vor immer noch vereinzelt Anfragen erreichen, mit dem Ersuchen um Aufklärung, wie das mit dem Überholen denn nun tatsächlich technisch funktioniert.





**G<sup>3</sup>-Link Tälerschaukel**  
Großarlal-Gernkogel  
vom 1. April 2015



**Der Tunnel ins Gasteinertal**  
vom 1. April 2011



**Die Straßenverkehrsordnung**  
auf den Pisten  
vom 1. April 2013  
(mit Armin Assinger)



**Die Überholgondel HUSIG** in Aktion  
vom 1. April 2010



**Das Walbaby** im Beschneigungsteich  
vom 1. April 2009



© Michael Gruber/Großarl

**Stefan Rathgeb** um Groß und Klein bemüht

# Das Bergbahnteam

Das Bild vom in der Sonne sitzenden braungebrannten Liftler ohne großartiges technisches Hintergrundwissen gehört längst der Vergangenheit an. Spätestens mit dem Beginn des Zeitalters der Doppelsessellifte hat sich dieses Bild gewandelt. Die Tätigkeit wurde zunehmend technischer und mit mehr und mehr Verantwortung beladen. Der ganz große Umbruch kam mit der Errichtung der kuppelbaren Seilbahnanlagen - im Großarlal mit dem Bau der Panoramabahn 1990 - an dem Spitzentechnologie einzog und besondere Kenntnisse in der Bedienung, Wartung und Fehlersuche erforderten. Spätestens da wurde aus dem lockeren braungebrannten Liftler ein absoluter Fachmann.

Ähnlich verhielt es sich mit der Beschneieung. Ende 1980 wurden die ersten „Schneekanonen“ in den Talbereichen eingesetzt. Die Bedienung war einfach, gelegentlich war die Schneibertätigkeit auch als Strafjob tauglich. Heute sind die Schneemacherteams absolute Profis, welche die großteils vollautomatische Anlage bedienen. Allein die Struktur der Schneeanlage mit verschiedenen Wasserspendern (mehrere Teiche und unterirdische Behälter), verschiedenen Stromversorgungsschienen, mehreren Pumpstationen und dem dadurch erforderlichen richtigen Verschalten der zahlreichen Leitungen und der Betrieb unterschiedlicher Schneeerzeugungssysteme erfordern höchste Kompetenz und mehrjährige Erfahrung. Eine der zentralen Arbeitshilfen ist auch hier der Computer, der Schnelligkeit und damit Schlagkraft sichert.

Im Jahr 1967 reichten 2 Mitarbeiter zur Bedienung des damaligen noch überschaubaren Skigebietes. Mittlerweile ist der Stand im Winter auf in Spitzenzeiten über 80 Mitarbeiter angewachsen. Über 50 Mitarbeiter finden einen Ganzjahresarbeitsplatz, die Großarler Bergbahnen gehören damit zu den größten Arbeitgebern im Tal.

Seit einigen Jahren gibt es auch den Lehrberuf des „Seilbahntechnikers“, acht Einheimische wurden bereits zum Seilbahntechniker ausgebildet bzw. sind gerade noch in Ausbildung. Dieser Lehrberuf hat auch eine gute Nachfrage. Aufgewertet wird der Beruf gerade durch die Möglichkeit, mittels Verlängerung der Lehre um ein halbes Jahr (auf in Summe 4 Jahre) diese als Seilbahn- und Elektrotechniker abzuschließen.

Ein Seilbahner ist ein Allrounder. Einerseits sind technisch komplexe Systeme zu bedienen. Andererseits steht der Umgang mit den Menschen, also den Gästen, an vorderster Stelle. Es ist ein Teil der Firmenphilosophie, ganz nah am Gast zu sein. Dort wo es zulässig ist, ohne trennende Mauern oder Fensterscheiben. Also auf Tuchfühlung mit dem Kunden, dem die Nähe der Bergbahnmitarbeiter Sicherheit und Hilfestellung gibt. Viel Lob kommt von den Kunden was die Freundlichkeit der Mitarbeiter betrifft. Mit nur vier Begriffen aus unserem Wortschatz, nämlich „Bitte“, „Danke“, „Griß Di“ und „Pfiat Di“ - gegebenfalls auch in der hochdeutschen Form - verfügen die Bergbahner über die wichtigste Grundausstattung im zwischenmenschlichen Umgang.

Zwischen Technik und Kundenkontakt liegen viele weitere Aufgaben, die der „Liftler“ bewerkstelligen muss. Etwa die Pisten fachmännisch und mit viel Feingefühl zu präparieren, auch eine der Stärken der Region. Oder die Skipisten verkehrstauglich zu halten und auf sichere Benützung zu achten.

### **Albert Kendlbacher**

bemüht um  
unsere Kunden



**Bereits beim  
Ticketkauf ist  
uns Kundenservice  
sehr wichtig -**

Elisabeth Waldbauer  
wartet stets gut  
gelaunt auf Sie

**BL Alois Kreuzer** beim Prüfen der Schneequalität



©Archiv Großarl/ Bergbahnen

In den Zuständigkeitsbereich der Bergbahnmitarbeiter fällt auch die Tätigkeit des Ersthelfers und es gelingt gut, verunfallten Personen schnelle Hilfe angedeihen zu lassen.

Entsprechend gute Ausstattung - beginnend bei schnellen Rettungsskidoos bis hin zur Verfügbarkeit von Defibrillatoren - unterstützt hier die Tätigkeit der professionellen Rettungsteams. An den Wochenenden leistet bereits über Jahrzehnte die Bergrettung Großarl, unterstützt von einigen Mitgliedern der Bergrettung Hüttschlag, sehr professionelle Assistenz im Pistenrettungsdienst.



©Archiv Großarl/ Bergbahnen

**Jakob Gatz** immer an vorderster Front

Ebenso wertvoll sind auch die Tätigkeiten der Mitarbeiter beim „Empfang“. Etwa am Parkplatz oder an der Kassa. Hier fließen die Umsätze ins Unternehmen, neben Freundlichkeit ist daher auch Sensibilität angebracht. Hinter der Arbeit des Kassenteams stehen aber auch eine umfassende Richtlinienkenntnis, emotionale Gefestigkeit, sicherer Umgang mit EDV-Systemen und die Fähigkeit, sich gut und mehrsprachig auszudrücken. An der grundsätzlichen Kommunikationsfähigkeit in Englisch führt auch im gesamten Betriebsbereich kein Weg mehr vorbei.

Viele Tätigkeiten in einem Seilbahnunternehmen finden im Hintergrund statt. Wie der Betrieb der Werkstätte, in der die Mitarbeiter mit viel Wissen unterschiedliche Maschinen reparieren und Schlosserarbeiten durchführen. Oder die jedenfalls wertzuschätzende Aufgabe der Sauberhaltung unseres Betriebsbereichs durch die Damen vom Reinigungsteam. Besonders wichtig in einem Unternehmen ist eine gut funktionierende Verwaltung, welche nicht nur kaufmännische Agenden erledigt, sondern auch über die gesamte EDV-Administration des Unternehmens mit über 50 Rechnern und glasfaserschnellen Netzwerken wacht.

Großteils stammen die Mitarbeiter aus Großarl und Hüttschlag - die hohe Identifikation der einheimischen Arbeitskräfte mit dem Unternehmen und der damit verbundenen Leistungsbereitschaft und Flexibilität wird von der Unternehmensleitung besonders geschätzt. Zudem kommt die Mentalität der Großarler und Hüttschlagler den touristischen Anforderungen, wie Gastfreundschaft und Höflichkeit, sehr entgegen. Im Gegenzug ist der Arbeitgeber bestrebt, die Bedürfnisse der Mitarbeiter weitestgehend zu erfüllen.

Das Unternehmen „Großarler Bergbahnen“ verfügt über eine klare Organisationsstruktur. Über ein sogenanntes „Organigramm“ werden Ansprechpartner und Abteilungsleitungen abgebildet. Die Führungskräfte (Betriebsleitung, Pistenchef, Kassen- und Büroleitungen) tragen hohe Verantwortung, sind aber auch mit Entscheidungs- und Gestaltungsfreiräumen ausgestattet.

**Das Team**  
im Jahr 1990



**Das Team**  
im Jahr 2016



Stark geprägt wurde die Entwicklung der Großerler Bergbahnen durch drei langjährige Mitarbeiter in leitender Funktion, mittlerweile sind alle im verdienten Ruhestand:

**Florian Heigl (Großrodelberg)** war mit Eintritt im Jahr 1966 der erste Mitarbeiter im Unternehmen und Betriebsleiter bis zur Pensionierung im Jahr 1996.

**Alois Kreuzer** war Betriebsleiter von 1990 bis 2017.

**Josef Hettegger (Pointgrün)** war Pistenchef von 1986 bis 2017 und vorher bereits ab 1972 in Saisonarbeitsverhältnissen bei den Bergbahnen tätig.

Dass die Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz bei den Großerler Bergbahnen offensichtlich auch schätzen, ist aus dem Umstand abzulesen, dass viele bereits über 20 Jahre im Unternehmen sind. Die „längstdienenden“ bereits an die 35 Jahre. Die Arbeit des „Liftlers“ fesselt viele. Einerseits trägt der Arbeitgeber durch „soziale Kompetenz“ dazu bei, andererseits ist der Arbeitsplatz vor Ort, sicher, die Tätigkeit verantwortungsvoll, abwechslungsreich, in gewisser Weise auch naturverbunden und von hoher Kollegialität geprägt.

Durch die Rolle des Seilbahnunternehmens als das Infrastrukturunternehmen Nr. 1 ist ein Arbeitsplatz bei den Großerler Bergbahnen letztlich auch Dienst an der Heimat.







## Erzählt von Reinhold Neudegger

Von 1975 zuerst ganzjährig, dann saisonal im Betrieb. Ab 1988 bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2015 Ganzjahresmitarbeiter.

### „Als die Gästezahl noch überschaubar war“

Im Nachwinter des Jahres 1975 wurde es sehr früh aper. Daher haben wir am Hochbrandlift aufgrund des Schneemangels auf der Schlepplifttrasse in der Nacht die Schleppliftbügel gegen Einsessel getauscht. Die Bergstation des Einsesselliftes war etwas weiter oben situiert als die Ausstiegsstelle des Schleppliftes. Offensichtlich war die Auswirkung der nächtlichen Umstellung nicht allen Gästen ausreichend bewusst und so sind sie nach wie vor bei der Schlepplift Bergstation ausgestiegen. Was allerdings nur durch Abspringen vom Sessel möglich war. Als bei der Sessellift Bergstation keiner mehr ankam, wurde uns erst klar, dass hier bei den Gästen noch etwas Aufklärung notwendig war. Die Gästefrequenz war in Nebensaisonzeiten oft sehr bescheiden. An schlechten Tagen waren teilweise nur 10 bis 15 Leute unterwegs. Um die Betriebskosten etwas zu minimieren, wurden die Anlagen immer abgestellt, bis wieder ausreichend Leute an der Talstation angekommen waren, und sich ein Einschalten des Liftes wieder „auszahlte“. Die Wartezeiten vertrieben wir uns ganz gut mit den Gästen. Teilweise haben wir mit ihnen Karten gespielt. Noch besser war es aber, wenn jemand eine Runde „Seidl“ im nächsten Gasthaus holte, was auch nicht so selten vorkam.



# Wirtschaftsfaktor Seilbahnunternehmen

Seit Bestehen der Großerler Bergbahnen wurden Investitionen im Ausmaß von EUR 74,4 Millionen getätigt und damit auch die enorm leistungsfähigen Handwerks- und Gewerbebetriebe im Tal gestärkt. Großes Augenmerk in der Auftragsvergabe bei Investitionen aber auch in der allgemeinen Beschaffungspolitik der Bergbahnen wird darauf gelegt, dass die Wertschöpfung dort, wo es möglich ist, auch im Tal verbleibt. Und nicht zuletzt profitiert auch der Staatshaushalt: Jährlich wird Umsatzsteuer aus Skipassere Erlösen in der Höhe von EUR 1 Million abgeführt.

Kaum eine Wirtschaftsform hat eine so hohe Wohlstandsverteilung wie der Tourismus. Etwas vereinfacht gesagt bedeutet dies, dass das Einkommen auf eine hohe Zahl an Anbietern aufgeteilt wird. Ein Wintergast kauft sich nicht nur den Skipass, sondern er konsumiert auch, bucht vielleicht eine Skischule, leiht sich Sportartikel aus, übernachtet, kauft ein, tankt und löst letztlich auch Folgeinvestitionen für Handel und Gewerbe aus.

Laut Studien des Fachverbandes der Seilbahnen liegt der Anteil einer Bergbahngesellschaft an den Tagesausgaben eines durchschnittlichen Seilbahnbenutzers bei lediglich 18,7 %; alle weiteren Ausgaben verteilen sich auf die Region. Und das - am Beispiel des Großarltales - bei einer Flächenbeanspruchung von unter 1% der Gesamtfläche.

Auch als Arbeitgeber bleiben die Seilbahnunternehmen eine Konstante. Jeder Arbeitsplatz in einem Seilbahnunternehmen schafft 6 weitere Jobs bei direkt begünstigten Branchen und deren Vorleistern.

Damit sind die Seilbahngesellschaften ein unverzichtbarer Motor für die Beschäftigung und die Wirtschaftsvielfalt in den ländlichen Gemeinden. Ohne Seilbahnen ist kein buntes, blühendes und geschäftiges Leben am Land vorstellbar.

## **Einzelpreise von Investitionen**

### **▲ Pistenraupe mit Winde**

ca. EUR 450.000,00

### **▲ Schneekanone**

ca. EUR 32.000,00

### **▲ 1 Kabine**

(8er Kabinenbahn Hochbrand) ca. EUR 17.000,00

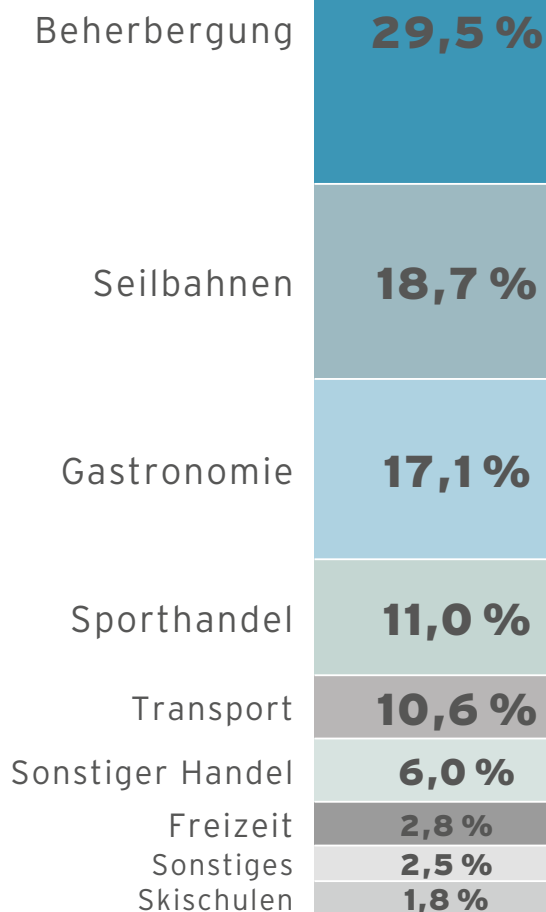
### **▲ Serviceeinsatz am Wochenende**

(Monteurstunde) ca. EUR 170,00

Statistische Angaben:  
Fachverband der Seilbahnen

## Tages-Ausgaben pro Gast (brutto)

EUR 151,70



## Skipasspreise Kann Skifahren ein Billigsport sein?

Die meisten Seilbahnunternehmen sind privatwirtschaftliche Unternehmen mit Leitbetriebsfunktion und entsprechender Verantwortung für ganze Regionen ohne jegliche Unterhaltsansprüche seitens der öffentlichen Hand.

Nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit sind die Seilbahnen daher auf entsprechende Einnahmen - also Skipasserlöse - angewiesen.

Die Kosten in der Branche entwickeln sich dynamisch nach oben. Aufgrund der Kostentreiber liegt der branchenspezifische Kostenindex deutlich über dem Verbraucherpreisindex, nur ein Teil davon wird auch an den Kunden weitergegeben.



### **Matthias Knapp bei der Streckenrevision**

Sicherheit in einem Seilbahnunternehmen hat oberste Priorität und unterliegt einer steigenden Kostenentwicklung.

## **Folgende Kostenentwicklungen sind für die Preiserhöhung ausschlaggebend:**

- ▲ **Hohe Investitionsverpflichtungen:** Etwa 37 % des Netto-Umsatzes in Ski amadé werden jährlich in Komfortverbesserung, Beschneigung und Serviceeinrichtungen investiert. Damit verbunden sind höhere Aufwendungen für Abnutzung und Instandhaltung.
- ▲ **Beschneigung:** Die intensive maschinelle Beschneigung macht rund 25 % des Gesamtumsatzes eines Seilbahnbetriebs aus. Tendenz steigend.
- ▲ **Sicherheit:** Steigende Sicherheitsauflagen und höhere Anforderungen im Bereich der Pisten (Pflege und Sicherheit) kommen dem Kunden zugute, erhöhen jedoch den Aufwand beträchtlich.
- ▲ **Behörden:** Kostenerhöhungen in den Behördenverfahren im Zuge der Neuerrichtung und Verbesserung von Anlagen und Infrastruktureinrichtungen; auch im täglichen Betrieb unterliegen die Unternehmen einer wahren Regulierungsflut.
- ▲ **Lohn- & Lohnnebenkosten:** Die Lohnkosten haben einen Anteil von ca. 30 % am Gesamtumsatz eines Seilbahnunternehmens. Neben der jährlichen Erhöhung der Löhne schlägt sich die Steigerung der Lohnnebenkosten stark auf die Gesamtkosten durch.

## Skipasspreisentwicklung

Die durchschnittlichen Preiserhöhungen haben sich in den letzten Jahren im gewogenen Schnitt bei rund 3 % bewegt. Bei der Berechnung des gewogenen Schnitts sind sämtliche Karten wie Tageskarten und Saisonkarten miteinbezogen worden; ebenso neue Preisaktionen wie etwa die U25-Saisonkarte.

Im Vergleich zum internationalen Mitbietermarkt sind die österreichischen Skipasspreise trotz weltweit führenden Qualitätsanspruchs gerade einmal im Mittelfeld platziert. Auf regionaler Ebene jedoch gibt es regelmäßig wiederkehrende Diskussionen und mediale Sticheleien - meist kurz vor Beginn der Wintersaison - in der die Höhe der Tarife als teuer dargestellt werden. Skifahren kostet, wie viele andere Freizeitvergnügen auch, eine Menge an Geld. Unter Betracht der enormen Leistungen, welche die Seilbahnunternehmen gegenüber den Kunden erbringen, erscheint der Begriff „teuer“ aber nicht angebracht.

Ein Blick auf alte Preislisten gibt Auskunft, dass Skifahren nie ein Billigsport war. Und das bei ganz anderen Voraussetzungen: nämlich einem beschränkten Angebot, Liftanlagen ohne jeglichem Komfort und teils langen Wartezeiten. Im Winter 1974/75 waren erstmals alle bei den beiden Gesellschaften in Großarl und Dorfgastein ausgegebenen Skipässe auf der gesamten Skischaukel gültig. Die Tageskarte für Erwachsene kostete damals öS 140,00 (EUR 10,17). Umgerechnet auf heute würde das einem Preis von EUR 33,34 entsprechen. Der tatsächliche Hauptsaisonpreis für die Tageskarte für Erwachsene lag im vergangenen Winter aber bei EUR 50,00, also doch deutlich über dem hochgerechneten Preis aus 1974/75.

Zieht man nun den Skipasskauf durch einen Jugendlichen in Betracht, so liegt der aktuelle Preis bei EUR 37,50 und damit annähernd beim Preis von 1974/75. Der aktuelle Wochenendtageskartenpreis für Jugendliche 2016/17 liegt mit EUR 26,00 sogar erheblich darunter. Der aus 1974/75 hochgerechnete Tageskartenpreis für Kinder ergibt EUR 26,19.



**I. Gasteiner Schischaukel Großarl - Dorfgastein  
Großarler Bergbahnen Ges. m. b. H. u. Co. K. G.**

## Fahrpreise Winter 1974/75

### I. Kombierter Sessel- und Schlepplift „Hochbrand“

Länge 1350 m · Höhenunterschied 440 m · 1000 Personen pro Stunde

1 Bergfahrt	1 1/2 Punkte	S 16.—
1 Berg- und Talfahrt		S 26.—
1 Talfahrt		S 14.—

Ermäßigt für Kinder bis 15 Jahre und Kriegsversehrte mit Ausweis

1 Bergfahrt S 12.— / 1 Berg- und Talfahrt S 17.— / 1 Talfahrt S 8.—

### II. Kombierter Sessel- und Schlepplift „Harbach“:

Länge 1400 m · Höhenunterschied 500 m · 1000 Personen pro Stunde

Preise gleich wie Hochbrandlift

### III. Schlepplift „Kreuzkogel“:

Länge 1000 m · Höhenunterschied 350 m · 1000 Personen pro Stunde

1 Bergfahrt	1 Punkt	S 12.—
1 Bergfahrt für Kinder unter 15 Jahre		S 9.—

## Neu!

Erstmals sind in diesem Winter alle Karten an allen Anlagen der beiden Gesellschaften in Großarl und Dorfgastein gültig:

- SCHISCHAUKELKARTEN: 20 Punkte  
Erwachsene S 200.— / Kinder bis 15 Jahre S 170.—
- 10 Punktekarte Erwachsene S 100.— / Kinder bis 15 Jahre S 85.—
- 50 Punktekarte Erwachsene S 450.— / Kinder bis 15 Jahre S 400.—
- Tageskarte für Erwachsene S 140.—  
Tageskarte für Kinder bis 15 Jahre S 110.—  
Tageskarte für einheimische Erwachsene S 110.—  
Tageskarte für einheimische Kinder S 90.—
- Wochenkarten (7 Tage – für Erwachsene), Weihnachten S 700.—  
ab 7. Jänner bis 31. Jänner S 600.—  
Februar und März S 650.—  
Kinder, Weihnachten – 6. Jänner 1975 S 550.—  
Kinder ab 7. Jänner – 31. Jänner 1975 S 400.—  
Kinder, Februar und März S 450.—  
Halbtageskarten für Erwachsene (Ausgabe 11 Uhr) S 90.—  
in Dorfgastein ab 12.00 Uhr gültig  
Halbtageskarten für Kinder bis 15 Jahre (Ausg. 11 Uhr) S 70.—

Ab Osterdienstag Jännerpreise!

### GROSSARL, DAS SCHÖNSTE TAUERN TAL!

Sommer- und Wintererholung, Ski- und Wanderparadies.

126274

Der Hauptsaison-Tageskartenpreis für Kinder lag zuletzt jedoch bei EUR 25,00 und an jedem Samstag und Sonntag durch den Junior-Weekend-Discount mit EUR 16,00 stark darunter.

Betrachtet man den 7-Tages-Kartenpreis für Kinder, so bewegt sich dieser geringfügig über dem indexierten Preis aus 1974/75.

Während der Skipasspreis für Erwachsene im Vergleich zu 1974/75 doch merklich gestiegen ist, ist jener für Jugendliche und Kinder in Summe sogar billiger geworden. Und das bei nicht mit damals vergleichbaren Aufwendungen in der Anlagenqualität. Aber auch von der in der Zwischenzeit notwendig gewordenen kostenintensiven Beschneigungstätigkeit, die 1/4 des Umsatzes verschlingt, war im Jahr 1974/75 noch keine Rede.

- Josef Gruber

**Skipasstechnik**  
 Von der Papierkarte bis zur  
 berührungslosen Keycard



# „Liftlergeschichten“



## Erzählt von Jakob Gratz

Seit 1986 Saisonarbeiter bei den Großer Bergebahnen; jahrelanger Maschinist beim stark frequentierten Schlepplift Kreuzkogel; jetzt versieht er seinen Dienst an der Talstation der 8er Kabinenbahn Hochbrand.

### „Rundherum stürmisch“

Es war an einem Tag, an dem es ziemlich gestürmt hatte und wir den Betrieb mit der Sonnenbahn Großer Berge daher schon früher einstellen mussten. Wir befanden gemeinsam, dass es für den Nachhauseweg doch noch etwas zu früh war, sodass ich mit ein paar meiner Kollegen die nächste Skihütte aufsuchte. Da es sehr lustig wurde begann ich, die Zeit zu übersehen, und zwar deutlich über den Kuhdienst im Stall zuhause, für den ich eingeteilt war, hinaus. Als Oma dann einmal beim Betriebsleiter anrief, um sich zu erkundigen, wie lange die Arbeit denn heute dauere, meinte dieser, dass der „Jak doch schon längst daheim sein müsste“. Durch dieses Telefonat sind wir dann aufgefliegen. Die Kühe wurden auch in meiner wetterbedingten Abwesenheit gut versorgt, für mich und meine Kollegen blieb es noch bis nach Mitternacht stürmisch.

# Die Marketingentwicklung

Auch die Werbung wird zunehmend wichtiger, vom einfachen Tarifblatt zum aufwendigen Ski-Info- und SommerliftIn-Folder





## Gamssteig



## Teich Himmelreich

# Die Bedeutung des Sommers

Während im Winter das Niveau bei den Nächtigungen mit einiger Anstrengung gehalten wird, erfährt der Sommer bereits seit Jahren eine deutliche Aufwärtsentwicklung. Das „Tal der Almen“ hat Zugkraft.

Der Kunde sucht Abwechslung und ein breit gefächertes Angebot soll Vorteile in der Buchungsentscheidung verschaffen. Seit etlichen Jahren entwickelt sich das Skigebiet daher auch stark sommertouristisch, aber ganz im Sinne des „Tal der Almen“ in der Schärfung der Wanderkompetenz am Skiberg. Der „Gamssteig“ zu den Aigenalmen, Kinderwagenwege, die Reaktivierung alter Almsteige und durch Altwaldbestände geführte Wanderwege - alles abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsrouten ins Gebiet - finden beim Gast Anklang und entsprechend steigende Frequenzen beim Sommerbetrieb mit der Panoramabahn Großarlal.

Dem Ruf „irgendwas Gscheits“ am Berg zu machen, konnte aufgrund der Inhaltsleere des Vorschlages bisher nicht gefolgt werden und auch deshalb, weil dies die Umsetzung etwaiger Kunst- und Fabelwelten bedeuten könnte, die dem Image des „Tal der Almen“ nicht zuträglich wären. Einige Konzepte in diese Richtung wurden schubladisiert, da als zwar kostenaufwändig aber letztlich nicht sinnvoll eingestuft.

In der Fertigstellung befindet sich ein Konzept für die Bespielung des Teiches Himmelreich. Dieser Platz bietet sich durch seine attraktive Lage und seine Nähe zur Bergstation der Panoramabahn Großarlal für einen Erlebnisbereich hervorragend an. Mit Inhalten einer zu unserem Tal passenden authentischen Inszenierung von Himmel, Wasser und Almen.

Neben dem Wandern gewinnt in der Angebotsgestaltung für den Sommer das Mountainbiken eine zunehmende Bedeutung. Abgesehen vom Wunsch nach talübergreifenden Strecken und mehr Alm-zu-Alm-Verbindungen, verfügt das Großarlital durch zahlreiche freigegebene Wegstrecken zu den Almen für Bergradler über ein ganz gutes Grundangebot. Nachdem auch eine Downhillstrecke zur Ergänzung des Angebotes auf der Touristiker-Wunschliste gestanden ist, wurde eine solche im Rahmen des Bergbahn-Zukunftsentwicklungsprozesses geplant, mit den Grundeigentümern akkordiert und in das „Kieserlkonzept“ integriert. Der erste Streckenabschnitt des Singletrails Großarlital mit einer Länge von 3,3 km mit landschaftlich hochattraktiver Streckenführung im Umfeld der 8er Kabinenbahn Hochbrand wurde bereits umgesetzt und im heurigen Sommer (2017) in Betrieb genommen. Mountainbiken wird weiter an Stellenwert gewinnen, im Pongauer Umfeld gehören die Großarler Bergbahnen zu den ersten Seilbahnunternehmen, die entsprechende Aktivitäten bereits in Angriff genommen haben.

Riesiges Sommerpotential wird dann mit der Errichtung der Bahn auf das „Kieserl“ erschlossen. Der Schuhflicker hat besondere Anziehungskraft, dessen Nähe prägt hier das Landschaftsbild und eröffnet neue Wandermöglichkeiten. Die Gratbereiche zwischen Fulseck und Kieserl und dann übers Arltörl bis zu Schuhflicker und Aualm gehören durch die trogförmige Ausbildung („Bergzerreissung“), eingelagerte Seen und urigen Bewuchs zu den landschaftlich attraktivsten Bereichen im Tal. Abgesehen von den Restaurants an den höchstgelegenen Punkten im Gebiet sind auch die ersten Almen in einer 1/2-Stunde bis einer Stunde erreichbar. Das Plateau des Kieserl selbst bietet ausreichend Platz für Möglichkeiten zur Unterhaltung von Kindern. Mit der Verlängerung der Mountainbikestrecke bis zum Kieserl kann dann einer der längenmäßig sowie auch vom Landschaftserlebnis her attraktivsten Trails im Land Salzburg entstehen.



**Singletrail  
Großarlital**



**Wandern am  
Kreuzkogel**





©Dante Hinteramskogler



©Thomas Wirmsperger

**Fernrohr mit  
Bergeinblendung** am  
Gamsjaga Platzl

# Gästestimmen entnommen aus Blog, Facebook, E-Mail und Post



**Für die hervorragende Pistenpflege,** das freundliche Liftpersonal, die netten Damen an den Kassen und die tolle Führungscrew verdienen ein aufrichtiges Gäste DANKE, DANKE, DANKE M.B.

**Super Familien Skigebiet.** Liftwarte sind extrem nett, Pisten in Top Zustand. Besonderes Highlight ist das Skikeriki!

**Sehr geehrtes Bergbahnteam,** vielen Dank für die schönen 14 Tage, die ich im Tal war. Wieder einmal mit super Pisten und super Service an den einzelnen Stationen der Lifte. Es hat mal wieder richtig Spaß gemacht. Wir sehen uns wieder im Frühjahr - Sommer und Herbst 2015. Natürlich auch wieder im Winter 2016. Ist schon gebucht :))) Herzlichste Grüße J. W.

**Ein traumhaftes Skigebiet,** bestens präparierte Pisten und alle, die im Tourismus arbeiten sind herzlich und fast immer gut drauf. Das Preis-Leistungs-Verhältnis passt einfach... Und es ist nicht restlos überlaufen, die Pisten bieten immer genug Platz. Wartezeiten bei den Liften sind, wenn überhaupt äußerst gering. Urlaub bei Freunden! Einmal Großarl - immer Großarl! 🙌  
B. R. hat Großarlital bewertet - 5\*

**BRAVO dem Groöarler Bergbahnteam!** Waren in der letzten Woche wieder auf unserem obligatorischem Semesterurlaub bei Euch in Groöarl. Es zeugt einfach von Eurer Qualität, Eurem Eifer und Einsatz, dass wir alle (2 Erwachsene, 2 Kinder, 10 und 8 Jahre) wieder restlos begeistert waren. Bei diesen Wetterverhältnissen, wochenlang kein Neuschnee, solche Pistenverhältnisse herzustellen und Nacht für Nacht zu erhalten, zeugt von wahrem Einsatz für Eure Gäste - dafür unsere Hochachtung und unser ganz großes BRAVO! Danke für diese Leistung und Eure Betreuung in unserer Freizeit. Wir freuen uns schon auf ein Wiedersehen und zwar im Sommer - da machen wir uns wieder auf in Euer tolles Groöarlal.  
In der Zwischenzeit - liebe Grüöe von Eurer Familie F.

**Unser Motto:** „Groöarl immer wieder!“  
... auch nächstes Jahr!!! 🙌🏻🤗🏻 F. S.

**Danke!** Bis bald,  
Ihr seid einfach GROSSARLIG!!! P. T.

**Klasse Leistung,** was ihr da pisten-  
technisch auf die Beine stellt! 🙌🏻  
S. B. hat Groöarlal bewertet - 5\*

**Trotz wenig Naturschnee** habt ihr traumhafte Pisten gemacht...  
Respekt war echt a super Wochenende bei euch... 🤗  
M. B. hat Groöarlal bewertet - 5\*

**Sehr geehrte Damen und Herrn!** Meine Familie und ich waren dieses Wochenende zu Gast in Groöarl. Die Kinder 6 und 9 Jahre und ich waren besonders begeistert vom Service der Mitarbeiter an den Liftstationen. Die Mitarbeiter waren immer sehr hilfreich beim Ein- bzw. beim Ausstieg unserer kleinen Tochter. Dieses Freundlichkeit der Mitarbeiter findet man nicht überall.  
Ich möchte mich auf diesem Weg nochmals für den Service bedanken und verbleibe mit freundlichen Grüöen R. G.

**Liebes Team der Groöarler Bergbahnen** und der Ordination Dr. Toferer, unsere Tochter A. hatte sich vor 6 Wochen in den Semesterferien das Schienbein gebrochen und heute kam der Gips ab, siehe angehängtes Foto.  
Wir wollen das zum Anlass nehmen, uns nochmals bei Ihnen für die tolle und einfühlsame Betreuung zu bedanken! Wir werden auch im nächsten Jahr wieder in Groöarl Skifahren. Wir hoffen natürlich nicht, dass sich dann jemand von unserer Familie verletzt, wir wüssten aber dass wir wieder in guten Händen wären! :-)  
Viele Grüöe, Familie S.

SCHNEDTRAUMLAND  
**GROSSARL  
TAL**  
Tal der Almen

Höllertorkogel  
2.905 m

Graukogel  
2.492 m

HOHE  
TAUERN  
DIE NATIONALPARK-REGION

Gamskarkogel  
2.465 m

Frauenkogel  
2.423 m

Graukogelhütte

**HÜTTSCHLAG**

Kreuzkogel  
2.027 m

**BAD GASTE**

Langaukoipe  
25 km

**GROSSARL**

Fulseeck  
2.033 m

Höllwand  
2.275 m

Schuhflicker  
2.215 m

Heukareck  
2.099 m

**ST. JOHANN  
ALPENDORF**



# Skischaukel Großarlal-Dorfgastein 2016/17



# Unsere Zukunft Standort Kieserl





Um dem Gast das Gefühl zu geben, etwas Großartiges zu erleben und ein Rundum-Wohlgefühl zu bieten, wird in Zukunft sehr viel Wert auf die Steigerung der Qualität gelegt.

So haben die Großarler Bergbahnen sowie die Dorfgasteiner Bergbahnen schon im Jahr 2011 einen Masterplan über einen gemeinsamen Skiberg in Auftrag gegeben. Das Ergebnis dieses Masterplanes war, dass die Pisten auf der Großarler Seite - im Gegensatz zur Dorfgasteiner Seite - sehr überfüllt sind und sich deshalb die Notwendigkeit für die Erweiterung des Skigebietes in Richtung Roslehenalm („Bergland“) als beste und richtige Entscheidung erwies. Dieser Masterplan wurde in beiden Gesellschaften mit großer Mehrheit beschlossen.

Bei diesem Masterplan, in dem nicht nur die seilbahntechnischen Erfordernisse abgearbeitet, sondern auch der gesamte Pistenbau und die komplette Beschneiungsinfrastruktur analysiert wurden, sind natürlich auch die gesamten Investitionskosten genau betrachtet worden. Da dieses Zukunftsprojekt für die weitere Entwicklung des Tourismusgeschehens im Großarlal nicht nur für den Winter, sondern auch für den Sommer besonders wichtig ist, wird auch vor der Umsetzung dieses Vorhabens nochmals an die Bevölkerung des Großarltales mit der Bitte herangetreten, sich an diesem großartigen Projekt zu beteiligen.

In diesem Zusammenhang muss auch die derzeitige Firmenstruktur überdacht werden, da in Zukunft eine Anpassung dieser notwendig werden wird.

Mittlerweile ist der Ausbau der Beschneigung schon relativ weit fortgeschritten. Zum Endausbau dieser sind noch ein großer Beschneigungsteich auf der Dorfgasteiner Seite sowie der Feldleitungsbau und die Anschaffung erforderlicher Schneeerzeuger notwendig. Damit ist dann eine schlagkräftige Beschneigung über den gesamten Skiberg gegeben.



Aber nicht nur die große Skigebietserweiterung ins „Berglandgebiet“ hat Priorität, sondern auch die Attraktivität der bestehenden Seilbahnanlagen muss im Auge behalten und darf in weiterer Folge keinesfalls vernachlässigt werden.

Die Großarler und Dorfgasteiner Bergbahnen sind nach wie vor die wichtigste Infrastruktur im Winter und werden auch im Sommer immer wichtiger. Deshalb ist es in Zukunft besonders wichtig, dass wieder alle gemeinsam an einem Strang, aber natürlich in die gleiche Richtung ziehen.

- Peter Hettegger

## **Unser Projekt - Gemeinsam in die Zukunft Alle gemeinsam am Berg**

Ein Berg, eine Urlaubsregion, eine Vielzahl an Möglichkeiten. Der Wecker läutet, ein neuer Urlaubstag beginnt. Was steht heute auf dem Programm? Jeder hat seine Vorstellungen. Gemütlichkeit siegt, wenn es mit der Bergbahn auf den Berg geht. Sportler packen ihren Rucksack und machen sich mit Tourenski oder Schneeschuhen auf den Weg. Für Kinder zählen hauptsächlich Spaß, Action und Erlebnis. Wie wäre es, wenn es einen Berg gäbe, auf dem jeder mit seinen Urlaubswünschen genau ins Schwarze träfe? Ein Areal, wo jeder genau das findet, was er gesucht hat. Wo man sich - einer Sternenfahrt gleich - trifft und Zeit miteinander verbringen kann. Diesen Ort könnte es bei der neuen Bergstation am Kieserl geben.

Gemeinsam auf Urlaub - alle gemeinsam am Berg.

## **Warum die Zeit reif ist und wir diese Chance jetzt nutzen sollen!**

Urlaub verändert sich. Regionen wachsen zusammen, Gäste haben unterschiedliche Vorstellungen von Erlebnis und Freizeit. Jede Region will zu den Gewinnern im künftigen Wettbewerb um den Urlaubsgast zählen. Wer sind die Gewinner? Die Besten werden jene Urlaubsregionen sein, die es verstehen, Angebot und Nachfrage perfekt aufeinander abzustimmen.

Jene, die Produkte und Angebote kreieren, die den Gast genau dort abholen, wo er sich befindet. Auf der Suche nach dem perfekten Urlaubserlebnis, welches Groß und Klein begeistert.

Wir sollten zu diesen Gewinnern zählen! Die Zeit ist reif. Der Markt ist umkämpft und der Wettbewerb glänzt durch starke Investitionen und Erweiterung seiner Angebote. Verhindern wir den Verlust an Marktanteilen und investieren wir in die Zukunft unserer Region.

Mit einem Ausbau des Skigebietes, neuer Seilbahn-Infrastruktur und einem Angebot, das genau dem entspricht, wo sich Markt und Nachfrage hinentwickeln.

Größe siegt. Das Ausmaß des Skigebiets ist ein wichtiges Buchungsinstrument und schafft Möglichkeiten für Marketing und Produktentwicklung. Neue Pisten und neue Bewegungsräume schaffen Platz, erhöhen die Sicherheit und minimieren Konfliktzonen. Die Wirtschaftlichkeit steigt.

Die Region und lokale Tourismusbetriebe gewinnen durch steigende Nachfrage. Neue Angebote schaffen neue Märkte. Wir entsprechen der starken Nachfrage nach alternativen Wintersportarten und positionieren uns als schlagkräftiges Bindeglied in Ski amadé. Exakt dort, wo wir sind: zwischen der Salzburger Sportwelt und dem Gasteinertal.

## Der Gast gibt es vor...

... und wir machen uns stark. Winter ist gut, Sommer ist wichtig. Im Sommer heißt es: entwickeln und gewinnen. Im Winter tummeln sich Skifahrer, Skitourengeher, Schneeschuh- und Winterwanderer und Genießer. Im Sommer trifft man sich zum Wandern, Spazieren, Entspannen, Bergsteigen, Mountainbiken, für Kunst und Kultur. Entscheidend ist der Treffpunkt. Wir nutzen die Chance und schaffen den besten Raum dafür. Eine Bewegungs- und Begegnungszone am Berg. Dort, wo Sport, Genuss und Entspannung aufeinandertreffen. Dort finden wir künftig unsere Gäste. Dort leben sie ihre Urlaubswünsche aus und teilen ihre Erlebnisse.



**Beeindruckende Naturlandschaft** zwischen Fulseck und Schuhflicker

## **Standort Kieserl**

### **Das alles spricht dafür**

Was zusammen gehört, soll verbunden werden. Gäste, Urlauber und Wintersportler lieben große Skigebiete. Der seit fast einem Jahrhundert erprobte Skiraum zwischen dem Großarlal und dem Gasteinertal soll zu einem gemeinsamen „Großen“ zusammenwachsen. Genau an dem Ort, der dafür perfekt geeignet scheint - am Kieserl.

Die Vorteile beider Täler verbinden sich. Eine Skischaukel lässt alles näher zusammenrücken. Bei der Auffahrt sowie entlang der Abfahrten. Neue Mittel- und Bergstationen schaffen Attraktivität und erschließen neue Nutzungsbereiche. Kinderareale verzaubern die Kleinen. Man trifft sich auf Veranstaltungen und Events. Erlebnisse werden inszeniert rund um Wanderwege, Bikestrecken und alternative Wintersportangebote wie Skitouren, Schneeschuhrouen und Winterwanderwege.

### **Vorteile für jeden**

Mit dem Bahnen- und Pistenverbund bei der neuen Bahn wird keine Zielgruppe ausgeschlossen. Jeder kommt unmittelbar vom Tal auf den Berg. Egal von wo aus und für welchen Lift man sich entscheidet. Skifahrer, Profis, Anfänger, Kinder, Fuß- und Spaziergänger, Sommerwanderer und Mountainbiker. Alle erreichen das Kieserl nach wenigen Minuten und haben ein Ziel: „Gemeinsam am Berg“ eine tolle Zeit zu verbringen.

## Ein Treffpunkt für alle

Die einzigartige Naturlandschaft unserer Berge inszeniert sich das ganze Jahr über. Erreichbar für alle - erlebbar für jeden. Der Winter erfindet sich neu mit einer Pistenvielfalt, die sich das herrlich kupierte Gelände zunutze macht. Viele alternative Wintersportangebote tragen dem Trend zur gesunden Bewegung in freier Natur Rechnung. Winterwanderwege machen den schönen Naturraum erlebbar. Skitourenrouten führen auf Gipfel und eröffnen atemberaubende Ausblicke. Im Sommer wird die wunder- und wanderbare Natur zum Greifen nahe. Wanderrouten führen zu Kraftplätzen und zu Kulturthemen rund um den Schuhflicker. Dessen leichte Erreichbarkeit in Kombination mit urigen Hütten und Almen fördert den Erlebnisreichtum für die ganze Familie. Durch den zentralen Bergstationsstandort werden alle Angebote aus beiden Talseiten nutzbar und erlebbar. Ein passendes Action-Sport-Programm lässt auch nicht auf sich warten. Mountainbiker schütten Adrenalin aus, auf der neuen 10 km langen Singletrail-Strecke vom Berg ins Tal. Erlebnisbereiche für Kinder und Jugendliche schaffen Interesse für Sommer- und Wintersport und fördern den Nachwuchs. Genuss, Entspannung und Kulinarik am Berg runden das Erlebnis Keeserl perfekt ab und schaffen Ausgleich zu Sport und Aktivität.



©Thomas Wirtspurger

**Blick über die Haarlehenalm**  
in das Kreuzkogelgebiet

## Viele Gründe & Fakten: Warum jetzt?

- ▲ Es ist Zeit für Aufbruch.  
Das Großarlital braucht dringend einen neuen Impuls.
- ▲ Gäste von morgen wollen auch Erlebnisse von morgen.
- ▲ Unsere Region stagniert am Markt, wir verlieren Marktanteile.
- ▲ Der Wettbewerb entwickelt sich stärker als wir; die Konkurrenz zieht davon.
- ▲ Um uns herum stehen große Projekte vor der Verwirklichung.
- ▲ Das Großarlital ist gefordert, hier aufzuschließen und gleichzuziehen.
- ▲ Ein starker Winter ist auch in Zukunft erforderlich - es besteht daher für uns ein Handlungsbedarf.
- ▲ Aktuell unzureichende Voraussetzungen für viele alternative Wintersportformen. Der Trend dahingehend nimmt jedoch von Jahr zu Jahr stärker zu.
- ▲ Sommer gewinnt an Bedeutung - es braucht neue Angebote.
- ▲ Der Radsport- und Mountainbikemarkt wächst stark und stetig.
- ▲ Die niedrige Zinssituation derzeit spricht für strategische Investitionstätigkeiten.
- ▲ Nicht warten - die behördliche Bewilligungssituation wird von Jahr zu Jahr komplizierter.

- hungry OG



**Gesellschafter bei der Besichtigung** des Zukunftsgebietes  
in der Roslehenalm „Bergland“



## Erzählt von Alois Kreuzer

Betriebsleiter von 1990 bis  
zu seiner Pensionierung im  
Jahr 2017

### „Dienstleister durch und durch“

Ich war am späten Abend mit dem Skidoo im Gebiet unterwegs, als mich unterhalb der Mittelstation ein jüngeres Paar anhielt. Die Frau war scheinbar nicht mehr in der Lage, mit ihren Skiern selbst ins Tal zu fahren. Freundlich wie wir sind, erlaubte ich ihr dann, hinter mir auf dem Sitz Platz zu nehmen, mit dem ausdrücklichen Auftrag, sich fest an mich zu klammern. Mit der Zeit verspürte ich ein wärmendes, vorerst wohltuendes Gefühl, das aber doch schön langsam unangenehmer und kälter wurde, bis ich erkannte, dass sich meine Hose mit einer Flüssigkeit angesoffen hatte. Offensichtlich hatte sich meine Begleiterin bei der Mitfahrt erleichtert. Ich gehe davon aus, dass es nicht meiner Fahrweise zuzuschreiben war, sondern dem vorherigen, doch eine Spur zu intensivem Hüttenbesuch der Dame. Ihre höfliche Einladung, sie noch in den Auhofschild zu begleiten, musste ich aufgrund der Umstände dann aber doch ausschlagen.



h

e

d

c

a

i

g

Bergstation  
Großarl - Dorigastern



# Standort Kieserl Übersicht



**f**

- a** Bergstation Großarlal-Dorfgastein
- b** Wiederholer 8er Sesselbahn
- c** Bergrestaurant
- d** Kinderübungsareal
- e** Schneespielplatz
- f** Schneeschuhwanderweg
- g** Winterwanderweg
- h** Tourenroute
- i** Skipisten



**b**



**i**





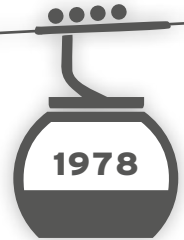
**Der Übungslift Fischbacherwiese wird das erste Mal aufgestellt**



**Inbetriebnahme des Schleppliftes Panorama**



**Elektrifizierung aller Anlagen**



**Der Schlepplift Hochbrand wird durch den Doppelsessellift Hochbrand ersetzt**



**Beteiligung an der Dorfgasteiner Bergbahnen AG**



**Ersatz des Doppelsesselliftes sowie des Schleppliftes Harbach durch eine 6er Sesselbahn**



**Errichtung des Beschneigungs- teiches Mittelstation samt groß- zügigem Ausbau der Schneeanlage**



**Ersatz des Doppelsessel- liftes Hochbrand durch eine 8er Kabinenbahn**





© Jutta Schuster



**1978**

**Errichtung des Einsessel-  
liftes Harbach**



**1980**

**Umbau des  
Einsesseliftes  
Harbach auf  
Doppelsessel-  
lift**



**1983**

**Errichtung des Doppel-  
sesseliftes  
Kreuzkogel**



**1989**

**Beginn mit  
dem Bau  
einer Schnee-  
anlage und  
Errichtung  
des Wasser-  
kraftwerkes  
Harbach**



**2010**

**Errichtung des  
Übungsliftes  
Kreuzhöhe**



**2012**

**Auszeichnung  
zu „Salzburgs  
innovativster  
Tourismus-  
region“**



**2013**

**Erwerb des  
Mehrheitseigen-  
tums an der  
Dorfgasteiner  
Bergbahnen AG**



**2016**

**Errichtung  
des Beschnei-  
ungsteiches  
Himmelreich**



© Archiv Großarlter Bergbahnen

# Meilensteine 1966 – 2016



**Gründung der  
Großarler  
Skilift GmbH  
& Co KG**



**Inbetrieb-  
nahme des  
Schlepliftes  
Hochbrand**



**Inbetrieb-  
nahme der  
Schleplifte  
Harbach und  
Kreuzkogel**



**Skigebiets-  
zusammen-  
schluss zur  
Skischaukel  
Großarlal-  
Dorfgastein**



**Errichtung  
der 6er  
Kabinenbahn  
Panoramabahn  
Großarlal**



**Ersatz des  
Schlepliftes  
Kreuzkogel  
durch die 6er  
Sesselbahn  
Kreuzkogel**



**Ersatz des  
Schlepliftes  
Panorama  
durch den  
4er Sessellift  
Sonnenbahn  
Großarlal**



**Beitritt  
zu Ski amadé**

## **Wir sind ein Gemeinschaftswerk aus viele guten Partnerschaften.**

### **Wir danken...**

- ▲ unseren Eigentümern aus Gesellschaftern und Kommanditisten, von hier kommen das Geld und der Wille zum Fortschritt
- ▲ den Pionieren von damals, die unter hohem Risiko den Grundstein für den heutigen Erfolg gelegt haben
- ▲ den Grundeigentümern, ohne deren Mitwirkung eine Entwicklung nicht möglich wäre
- ▲ unseren Mitarbeitern, die mit Professionalität und Freundlichkeit am Werk sind
- ▲ der Marktgemeinde Großarl, bei der unsere Anliegen gut aufgehoben sind
- ▲ dem Tourismusverband, für die Zusammenarbeit und den Willen zur gemeinsamen Weiterentwicklung
- ▲ allen Partnern aus Hotellerie, Gastronomie und Skischulen, die an vorderster Front dazu beitragen, dass aus Gästen Stammgäste werden
- ▲ unseren Partnern auf der Skischaukel und in Ski amadé, für die gute Zusammenarbeit und die Bündelung der Kräfte
- ▲ der Bergrettung, die uns schon seit Jahrzehnten im Rettungsdienst unterstützt und auch sonst immer bereitsteht
- ▲ den Ärzten im Großarlital, insbesondere unseren Bahnärzten Dr. Rudolf Greil und Dr. Ernst Toferer, für die medizinische Begleitung und Betreuung
- ▲ der Lawinenwarnkommission, die sich darum kümmert, dass die Pisten auch vor dieser Naturgefahr sicher sind
- ▲ dem Sportverein, der zahlreiche Rennveranstaltungen ausrichtet
- ▲ der Feuerwehr Großarl, für ihre Einsatzbereitschaft
- ▲ allen Vertretern der Behörden, die unseren Anliegen positiv gegenüberstehen
- ▲ allen Firmen, mit denen wir teilweise schon seit Jahrzehnten zusammenarbeiten
- ▲ der Hausbank „Raiffeisen“, die seit Anfang unseres Bestehens auf unsere Konzepte vertraut
- ▲ den heimischen Schulen, die trotz bürokratischer Hürden ihre Schüler zum Skisport bringen
- ▲ der Bevölkerung des Großarltales, als skifahrende Kunden und für ihre emotionale Unterstützung
- ▲ unseren Gästen, weil ohne sie wäre alles nichts
- ▲ allen, die sonst noch tagtäglich in unterschiedlicher Weise am Gelingen unserer vielfältigen Aufgaben beitragen



**GROSSARLER BERGBAHNEN  
GmbH & Co KG**

Unterbergstraße 72  
5611 Großarl  
**T** +43(0)6414/280  
**F** +43(0)6414/28021  
info@grossarler-bb.at  
www.grossarltal.info