

„Das wäre hasardiert.“

64 Millionen Euro investierte die Wintersport Tirol AG in den Neubau der Eisgratbahn am Stubaier Gletscher. Vorstandsvorsitzender Reinhard Klier spricht über logistische Herausforderungen, über Superlative und die Fußstapfen seines Vaters.

Am 22. Oktober nahm die neue 3S-Eisgratbahn, eine Dreiseilumlaufbahn, am Stubaier Gletscher den Betrieb auf. Waren Sie der erste, der hinaufgefahren ist?

Reinhard Klier: Nein, war ich nicht. Ich bin schon im Zuge der behördlichen Abnahme, also der Betriebsbewilligungsprüfung, gefahren. Die erste offizielle Fahrt am 22. Oktober um 7.30 Uhr in der Früh wurde verlost. Ich bin um circa 10.00 Uhr mit meiner Frau und einer meiner Töchter eingestiegen. Es war ein sehr bewegender Moment.

Was ist Ihnen durch den Kopf gegangen?

Klier: Die Betriebsbewilligungsverhandlung war sehr langwierig; es muss ja bis ins Detail nachgewiesen werden, dass so gebaut wurde, wie das Projekt genehmigt war. Die Erleichterung war entsprechend groß, denn es hängt ja wahnsinnig viel davon ab, dass alles klappt. Dazu kam, dass nicht nur die Eisgratbahn neu gebaut wurde, sondern auch eine neue Talstation, die Parksituation wurde verändert. Wir hatten am Eröffnungstag 6.800 Gäste und es lief hervorragend. Mit der neuen Bahn können wir nun 3014 Personen pro Stunde befördern, die Fahrzeit Tal-Berg dauert nur noch elf Minuten, bisher waren es über 20.

Bauen im Hochalpinen ist schon aufgrund der Witterungsverhältnisse



Tourismuspionier in zweiter Generation: Reinhard Klier

sehr schwierig. Gab es große Herausforderungen?

Klier: Schwierige Momente gab es viele, leider auch einen tragischen Unfall. Der Polier Andreas Kitzbichler ist auf der Zufahrtsstraße tödlich verunglückt. Sein Tod war ein dramatischer Einschnitt. Im Ablauf gab es sehr zentrale Elemente: Die Zufahrtsstraße zum Beispiel musste bis Oktober 2015 fertig sein, damit die Montagearbeiten, die für den Winter vorgesehen waren, umgesetzt werden konnten. Hätten wir das nicht zeitgerecht geschafft, hätten wir die 3S-Eisgratbahn heuer nicht in Betrieb nehmen können. Da waren wir mit Mitte Oktober hart an der Grenze. Es fehlten noch 30 Meter, als

es erstmals richtig schneite. Aber wir hatten Glück: Bis zum 23. Oktober fuhren die Betonmischwagen über die alte Straße und Ende Oktober war die neue Straße fertig. Im Winter erfolgte die Seilbahnmontage, im Frühling der Seilzug. Am 2. April 2016 wurde die Eisgratbahn abgetragen und mit der zweiten Sektion, also Mittelstation-Bergstation, begonnen.

Das klingt nach einem extrem straffen Zeitplan. Wie lange war die Vorlaufzeit für das Bauprojekt 3S-Eisgratbahn?

Klier: Mit der Planung haben wir vor acht Jahren begonnen. Die Verlegung der Talstation war der schwierigste Teil im Genehmigungsverfahren. Als sich das Gesamtprojekt herauskristallisiert hatte, kamen Gutachten, Einreichungen, Genehmigungen. Wir hatten für den Neubau auch bereits Vorarbeiten geleistet: Das Restaurant Eisgrat war so errichtet worden, dass Bergstation und Restaurantgebäude harmonieren. Die erste Sektion Talstation-Mittelstation haben wir parallel zum Bestehenden gebaut, die nötige Infrastruktur an der Mittelstation angedockt. Die Bauzeit betrug insgesamt weniger als 16 Monate.

In den Medien war von Österreichs größter Gletscherbaustelle die Rede, von der längsten Dreiseilumlaufbahn der Alpen. Wie wichtig sind solche Superlative im Wintertourismus?



Eine perfekte Kombination aus Technik und Design am Stubaier Gletscher: Die Eisgratbahn

Klier: Es war nicht unser Ziel, die teuerste Anlage Österreichs zu bauen. (lacht) Bei der Planung denkt man nicht in Superlativen, die Baumaßnahmen resultierten aus den Anforderungen. Im Marketing sind die Superlative wichtig, sie vermitteln die Botschaft. Dem Gast ist egal, dass es sich um eine 3S-Bahn handelt: Er profitiert von den Vorteilen der Technik, die Technik selbst interessiert die wenigsten.

Die Kabinenausstattung stammt vom italienischen Designer Pininfarina und spielt alle Stücklein: Ledersitze, WLAN, große Panoramafenster. Braucht es das heute?

Während wir gebaut haben, hat die Firma Leitner diese neuen Kabinen herausgebracht und natürlich wollten wir sie haben. In den Kabinen kommt der Gast mit der Seilbahn-Technologie in Kontakt, es war uns wichtig, dass er das sieht und spürt.

Die alte Eisgratbahn war 43 Jahre in Betrieb. Ist die neue auch auf einen solchen Zeitraum angelegt?

Die alte Bahn wurde nach 20 Jahren generalüberholt, trotzdem ist es beachtlich, wie lange sie wirklich hervorragend funktioniert hat. Die 3S-Eisgratbahn soll natürlich auch wieder 40 Jahre laufen, die Konzession haben wir für 50 Jahre.

alte Bahn abgetragen wurde, aber er freut sich, wenn das Unternehmen sich entwickelt. Am Sonntag nach der Eröffnung ist er erstmals mit der neuen Bahn gefahren – er hat es als Geschenk zum 90. Geburtstag gesehen.

Werden Sie bei der letzten Fahrt der neuen Eisgratbahn dann auch dabei zu sein und eines ihrer Kinder hat die Wintersport Tirol AG übernommen?

Meine Töchter sind jetzt ein und drei Jahre alt und ich möchte da keinen Druck aufbauen. (lacht) In 40 Jahren bin ich 76. Ich hoffe, dass ich noch lebe und gesund bin, vielleicht schafft die Bahn 50 Jahre, da bin ich 86 – geht immer noch. Das Unternehmen ist dann 80, 90 Jahre alt. Es ist schwer zu sagen, wie ein Betrieb nach so langer Zeit aussieht. In der Wirtschaft kann man sich nicht darauf verlassen, dass ein Geschäftsfeld 90 Jahre unverändert existiert. Aber ich kann mir durchaus vorstellen, dass das klappt.

60,6 Millionen Euro waren veranschlagt, 64 Millionen Euro hat der Bau in Summe gekostet. Haben Sie mit diesen Mehrkosten gerechnet und wie managt man diese?

Man braucht eine gute Bank wie die Hypo Tirol Bank. Unser Weg war: knapp budgetieren mit dem Druck, die veranschlagte Summe einzuhalten. Die Mehrkosten waren im Rahmen. Es ging dabei hauptsächlich um Änderungen, die sich während des Bauens als sinnvoll erwiesen. Schlimm wäre, wenn wir keine Luft hätten, also bei einer oder zwei Millionen mehr schon Probleme bekämen. Das wäre hasardiert.

Ihr Vater Heinrich Klier gilt als großer Tourismuspionier, er hat den Stubaier Gletscher erschlossen, die Eisgratbahn errichtet und er war bei deren letzter Fahrt dabei. Wie war es für Sie, in seine Fußstapfen zu treten?

Klier: Ich bin von zehn Jahren in die Firma eingestiegen. Vor acht Jahren begannen die Planungen für die 3S-Bahn, dazwischen gab es auch andere größere Projekte zum Üben – von Zweier- bis Achtersesselbahnen, von Mitarbeiterhäusern bis Speicherteiche. Nach drei Jahren hat mir mein Vater völlig freie Hand gelassen und begonnen, sich zurückzuziehen. Einige haben erwartet, dass er mit Wehmut reagiert, als die



Hochmoderne Architektur im hochalpinen Gelände

Für den Erfolg Ihres Unternehmens

www.impulse-tirol.at



IMPULSE
FÜR
TIROL

350 MIO. EURO

Mit unserem Finanzierungspaket sorgen wir für die finanzielle Schubkraft, die Ihre Ideen brauchen. Denn:

Jeder Erfolg beginnt mit einer genutzten Chance.



Unsere Landesbank

