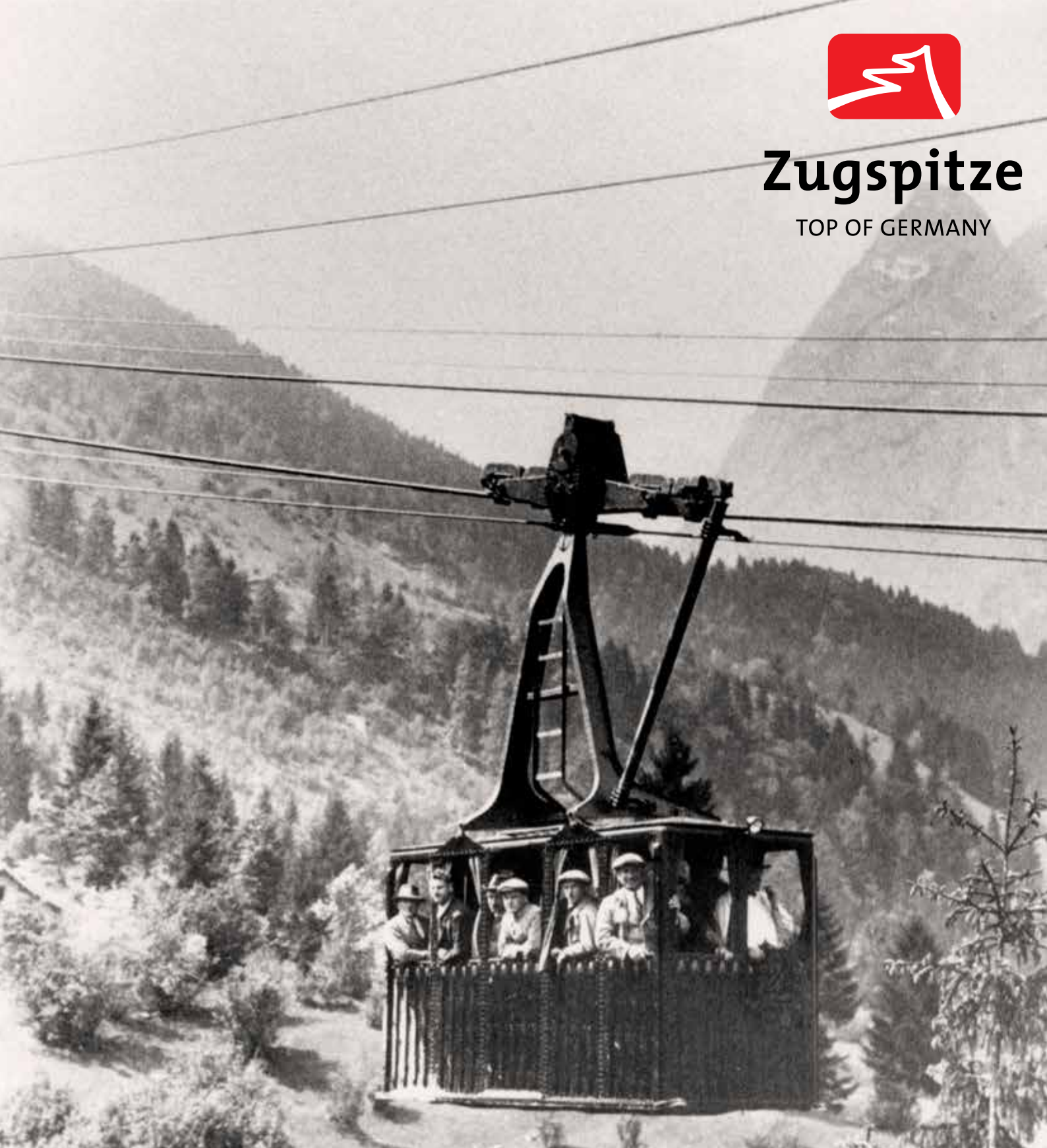




Zugspitze

TOP OF GERMANY



MEILENSTEINE

**Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG
1820 bis 2013**

1820 Erstbesteigung der Zugspitze am 27. August durch Leutnant Joseph Naus mit dem Ziel, topographische Aufnahmen vorzunehmen.

1899 Erstes Konzessionsgesuch für den Bau einer Bahn auf die Zugspitze. Prinzregent Luitpold von Bayern lehnt es mit der Begründung eines nicht vorhandenen Verkehrsbedürfnisses ab.

1907 Die Lokalbahn AG München erhält als Erste eine auf zwei Jahre befristete Projektierungs-Konzession. Im selben Jahr reicht der Dresdner Ingenieur W. A. Müller ein sehr ausführlich gehaltenes Projekt mit Denkschrift ein, dessen Vorarbeiten bis zur Jahrhundertwende zurückgehen. Müller gelingt es aber nicht, das notwendige Geld zu beschaffen.

1909 Der österreichische Ingenieur Josef Cathrein erhält die Projektierungs-Konzession für eine Seilschwebbahn vom Eibsee über die Riffelwand. Die Klausel eines Finanzierungsnachweises bleibt unerfüllt, so dass die Konzession, die 1911 erweitert wird, ihre Wirksamkeit verliert.

1914 Ein 1913 an den Prinzregenten Luitpold gerichtetes Konzessionsgesuch eines Konsortiums Schweizer Ingenieure, dem auch Ingenieur Cathrein angehört, wird von König Ludwig III. genehmigt. Der 1. Weltkrieg verhindert den Bau der geplanten Zahnradbahn, die Konzession wird bis zu zwei Jahre nach Friedensschluss verlängert. Dann vereiteln Inflation und Wirtschaftskrisen die Ausführung der Bahn.

1925 Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der Kreuzeckbahn.

Im selben Jahr wird zudem mit dem Bau einer österreichischen Seilschwebbahn von Ehrwald-Obermoos zum Zugspitzkamm (2.804 m) begonnen.

Ingenieur Cathrein erhält nun erneut die Konzession, scheitert aber wiederum an der schwierigen Geldbeschaffung und muss Ende 1927 die Konzession zum zweiten Mal verfallen lassen.

1926 Inbetriebnahme der Kreuzeckbahn am 28. Mai. Sie ist die erste Seilschwebbahn in Bayern. Ihre Förderleistung beträgt 150 Pers./Std. Bei einer Streckenlänge von 2.342 m überwindet sie einen Höhenunterschied von 880 m.

Am 5. Juli 1926 nimmt die österreichische Zugspitzbahn den Betrieb auf.

1928 Erteilung der endgültigen Bau- und Betriebskonzession für eine gemischte Reibungs- und Zahnradbahn an das Konsortium Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke AG Ges. Berlin, AEG Berlin und Süddeutsche Treuhandgesellschaft AG München: Die Firmengründung der Bayerischen Zugspitzbahn AG findet am 18. Juni statt.

Gründung der Wankbahn AG am 26. Juli durch die Marktgemeinde Partenkirchen. Der erste Spatenstich erfolgte bereits am 15. Juli, nachdem das erforderliche Kapital von 1 Million Reichsmark beschafft werden konnte.

1929 Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke der Zahnradbahn zwischen Garmisch und Eibsee am 19. Dezember. Übergabe der Wankbahn mit einer Förderleistung von damals 125

Pers./Std. an den öffentlichen Verkehr.

1930 Eröffnung der Zahnradstrecke Eibsee-Schneefernerhaus am 8. Juli nach nur 2 Jahren Bauzeit und Herstellungskosten in Höhe von 22 Mio. Reichsmark.

1931 Inbetriebnahme der Gipfelseilbahn und Eröffnung des Hotels Schneefernerhaus am 20. Januar.

1937 Übernahme der Aktienmehrheit an der Österreichischen Zugspitzbahn AG durch die Bayerische Zugspitzbahn AG. Die Gesellschaft wird in die Tiroler Zugspitzbahn AG umbenannt und der Betriebsführung der Bayerischen Zugspitzbahn AG unterstellt.

1938 Bau des Fußgängerstollens zwischen der damaligen Bergstation Zugspitzkamm der Tiroler Zugspitzbahn und dem Schneefernerhaus.

Bau und Inbetriebnahme von Europas längstem und steilstem Schlepplift auf den Hausberg durch die Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen.

1940 Übertragung des Hausbergschleppliftes von der Marktgemeinde an die Wank-Bahn AG.

1945 Kriegseinwirkungen: Beschuss des Schneefernerhauses und Zerstörung des Talhotels der Tiroler Zugspitzbahn durch Bombenangriffe. Die österreichische Bahn wird nach Kriegsende als deutsches Vermögen im Ausland enteignet. Die amerikanische Besatzungsmacht beschlagnahmt das Hotel Schneefernerhaus.

1949 Das Zugspitzplatt erhält den ersten großen Skilift »Sonnenkar«. Ergänzend werden 1950 eine Kleinseilbahn (die alte Hangbahn) zum Schneefernerhaus sowie Ski-Kurzlifte am Schneefernerergletscher gebaut.

1952 Freigabe des Hotels Schneefernerhaus, dessen Wiedereröffnung nach umfassender Renovierung am 13. Dezember erfolgt.

Umbau des Hausbergschleppliftes in eine Sesselbahn.

Ab 1954 Anschaffung vier moderner Leichttriebwagen, die die Fahrzeit auf der Zahnradstrecke Grainau-Schneefernerhaus von 75 auf 60 Minuten verkürzen.

1956 Errichtung eines Schleppliftes zum Schneefernerkopf sowie Bau des neuen Terrassen-Cafés im Hotel Schneefernerhaus.

Errichtung einer Kleinkabinenbahn zum Eckbauer durch die Wankbahn AG.

1960 Erteilung einer Konzession für den Bau einer Seilbahn vom Eibsee zum Zugspitzgipfel mit einer Länge von rund 4.500 m, einem Höhenunterschied von rund 2.000 m und 2 Kabinen für je 45 Personen am 27. August.

Eröffnung des dritten Schleppliftes »Weißes Tal« am Zugspitzplatt.

Erhöhung der Wankbahn-Förderleistung von 125 auf 210 Pers./Std.



Tunneldurchbruch zum Zugspitzplatt



Wankbahn



Hexenkessellift

1961 Mit dem Bau der Kreuzwankl-Sesselbahn ist der erste Schritt zum Skizirkus am Hausberg getan.

1962 Einweihung der Eibsee-Seilbahn am 1. Dezember.

1963 Endgültige Betriebsaufnahme der Eibsee-Seilbahn für den öffentlichen Fahrverkehr am 15. Mai.

1964 Betriebsaufnahme der 2. Sektion der Tiroler Zugspitzbahn als Verbindung zwischen Zugspitzkamm und dem Zugspitzwestgipfel. Eröffnung eines Gipfelhotels im folgenden Jahr.

1965 Schweres Lawinenunglück am 15. Mai auf der Terrasse des Hotels Schneefernerhaus. Insgesamt sind 10 Tote und 24 Verletzte zu beklagen.

1966 Gründung einer lokalen Lawinenkommission auf der Zugspitze und Erstellung von umfangreichen Lawinenschutzeinrichtungen, wie Lawinensprengbahnen und Lawinenschutzverbauungen, zur Vermeidung zukünftiger Unglücksfälle. Ein Jahr später Gründung des Bayerischen Lawinenwarndienstes.

Bau der Personenseilschwebbahn »Gletscherbahn« vom Hotel Schneefernerhaus zum Zugspitzplatt.

1967 Umbau des Schneefernerkoppliftes am Zugspitzplatt in eine Doppelanlage mit einer Beförderungsleistung von 2.000 Pers./Std.

1968 Inbetriebnahme eines Doppelschleppliftes auf der Adamswiese am Hausberg.

1969 Inbetriebnahme der Hausberg-Großkabinenbahn mit 70 Personen fassenden Kabinen und einer Fahrgeschwindigkeit von 10 m/sec im Dezember. Diese ersetzt damit den bisherigen Sessellift. Bei einer Trassenlänge von 2.000 m und einem Höhenunterschied von 600 m beträgt die Förderleistung 700 Pers./Std.

1970 Erteilung einer Konzession zum Bau einer Personen-Seilschwebbahn von der Kreuzeck-Talstation zum Osterfelderkopf mit einem Höhenunterschied von 1.300 m und Kabinen für 80 Personen sowie einer Personen-Seilschwebbahn vom Osterfelderkopf zur Hochalm am 14. Februar. In der Gesamterschließung kamen noch hinzu: Fünf Schleppliftes sowie der notwendige Bau von Abfahrtsstrecken und Wanderwegen.

Inbetriebnahme des Längenfelderliftes I im Winter 1970/71.

1972 Am Wank nimmt der 200 m lange Schlepplift »Sonnenlift« und am Hausberg der 400 m lange »Tröglift« den Fahrbetrieb auf. Jeder der Liftes hat eine Förderleistung von 1.000 Pers./Std.

1973 Auf dem oberen Teilstück der Olympiaabfahrt entsteht der Olympialift: Länge 960 m, Höhenunterschied 270 m, Förderleistung 1.200 Pers./Std.

Umbau des Kreuzwankl-Sessellifts in eine Kombianlage: Während der Sommermonate verkehrt die Anlage als Sesselbahn und im Winter als Doppelschlepplift.

Errichtung eines Skimulis für Anfänger und Kinder an der Bergstation der Eckbauerbahn: Länge 190 m, Höhenunterschied 40 m.

1975 Eröffnung des Klettersteiges »Nordwandsteig« durch die Alpstiz-nordwand und Fertigstellung mehrerer Wanderwege im Alpstizgebiet. Errichtung eines weiteren Doppelschleppliftes direkt neben der Kreuzwanklbahn.

Der Adamswiesenlift wird durch eine neue Anlage ersetzt und dabei bis zur Bergstation der Hausbergbahn verlängert.

Im gleichen Jahr erhält Garmisch-Partenkirchen in San Francisco den Zuschlag für die Ausrichtung der Ski-Weltmeisterschaft 1978.

1976 Bau- und Betriebseröffnung der Doppel-Schleppliftanlage »Gletschersee« am Schneefernerergletscher mit einer Förderleistung von 2.400 Pers./Std.

Mit dem Zuschlag zur Ausrichtung der Ski-Weltmeisterschaft wird der Startplatz für die Kandahar-Abfahrt mit der neuen Kreuzjochbahn erschlossen. Die Doppelsesselbahn hat eine Länge von 760 m, überwindet einen Höhenunterschied von 310 m und hat eine Förderleistung von 800 Pers./Std.

Renovierungsmaßnahmen im Hotel Schneefernerhaus: Empfangshalle, Gletscherstube und Hotelzimmer werden saniert.

Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen am Hochalmweg im Alpstizgebiet, der als Skiweg zu einer wesentlichen Verbesserung der Verbindung zum Kreuzeck beiträgt.

1977 Fertigstellung der einspurigen Großkabinenbahn »Hangbahn« zwischen Schneefernerhaus und Zugspitzplatt.

Verstärkung der elektrischen Versorgung im Zugspitzgebiet: Neubau des Unterwerkes Höllental, Umbau des Unterwerkes Eibsee, Spannungsumstellung von 8,5 kV auf letztlich 20 kV.

Ernennung des Wanks zur WM-Ersatzstrecke für den Riesentorlauf. Es werden drei Schleppliftes (Esterberg-, Roßwank- und Gipfellift) gebaut. Der Esterberglift ist 950 m lang und die beiden anderen Liftes je 450 m. Der Höhenunterschied beträgt beim Esterberglift 380 m, beim Rosswanklift 130 m und 80 m beim Gipfellift.

1978 Inbetriebnahme zwei weiterer Leichttriebwagen zur Ermöglichung eines Halbstunden-Fahrplanes auf der Zahnradstrecke Grainau-Schneefernerhaus.

Durchführung der Alpinen Ski-Weltmeisterschaft vom 29. Januar bis 5. Februar 1978.

Im September Eröffnung des neuen Klettersteiges »Alpstiz-Ferrata« durch die Nordwand der Alpstiz.

In diesem Jahr entsteht am Wank der Gschwandtlift mit einer Länge von 340 m, einem Höhenunterschied von 80 m und einer Förderleistung von 1.200 Pers./Std.

1979 Eröffnung der Doppelschleppliftanlage »Wetterwand« mit einer Förderleistung von 2.000 Pers./Std. am 20. Dezember. Bei einer Länge von 1,2 km ist er der längste Schlepplift auf dem Zugspitzplatt.



Hotel Schneefernerhaus



Alpstizbahn und Hochalmbahn



Eibsee-Seilbahn

1980 Grundsteinlegung für eine Kapelle auf dem Zugspitzplatt am 13. Juli.

1981 Weihe der Kapelle »Maria Heimsuchung« auf dem Zugspitzplatt, dem nun höchsten Gotteshaus Deutschlands, durch den Erzbischof von München und Freising, Josef Kardinal Ratzinger, auch bekannt als Papst Benedikt XVI.

1982 Inbetriebnahme einer kuppelbaren Einseil-Umlaufbahn mit 4-sitzigen Kabinen auf den Wank als Ersatz für die bisherige Pendelbahn. Die Förderleistung dieser Bahn liegt bei 800 Pers./Std.

1983 Eröffnung des Selbstbedienungs-Restaurants SonnAlpin auf dem Zugspitzplatt.

1984 Neubau des Schleppliftes »Brunntal« am Zugspitzplatt mit einer Länge von 1.100 m und einem Höhenunterschied von 300 m bei einer Förderleistung von 1.440 Pers./Std.

1985 Sprengarbeiten für den Anschlag des neuen Zahnradbahntunnels zum Zugspitzplatt am 14. Juli. Diese 975 m lange Tunneltrasse ermöglicht den direkten Transfer ohne Umsteigen ins Skigebiet. Tunnelpatin ist die mehrfache Goldmedaillengewinnerin Rosi Mittermaier-Neureuther.

1986 Erwerb der Predigtstuhlbahn und Kreuzeckbahn durch Übernahme von 95% des Kommanditkapitals der Kreuzeckbahn Köllensperger GmbH & Co.KG München durch die Bayerische Zugspitzbahn AG.

1987 Fertigstellung des neuen »Rosi-Tunnels« zum Zugspitzplatt und Aufnahme des Fahrverkehrs auf dieser Strecke am 6. März.

Bau des Bahnhofes »Zugspitzplatt« am Endpunkt des neuen Tunnels. Inbetriebnahme von zwei neuen Doppeltriebwagen für den Adhäsions- und Zahnradantrieb zwischen den Bahnhöfen Garmisch und Zugspitzplatt.

Inbetriebnahme des Doppelsessellifts »Neue Welt« auf den 2.874 m hohen Schneefernerkopf am 17. April.

1988 Offizielle Einweihung des »Rosi-Tunnels« sowie des Gletscherbahnhofs Zugspitzplatt am 15. Januar.

1989 Einweihung des erweiterten SB-Restaurants SonnAlpin auf dem Zugspitzplatt am 8. Dezember.

Verkauf der Predigtstuhlbahn, Bad Reichenhall.

1990 Endgültige Schließung des Hotelbetriebes im Hotel Schneefernerhaus. Der Restaurantbetrieb läuft jedoch in bewährter Weise weiter.

Bau der ersten Beschneiungsanlage auf der unteren Kandahar zwischen Kreuzeck Tal und Bödele.

1991 Baubeginn der neuen Gletscher-Seilbahn vom Zugspitzplatt direkt zum Gipfel im Juni.

Eröffnung des neuen Hexenkesselliftes an der Bergstation der

Kreuzeckbahn am 19. Dezember, der von einem Einer- in einen Doppelsessellift mit einer Beförderungskapazität von 1.200 Pers./Std. umgebaut und verlängert wurde.

Inbetriebnahme der Gletscherbahn am 21. Dezember, die der direkten Verbindung der Eibsee-Seilbahn und der Zahnradbahn dient. Die neue Anlage bewältigt 360 m Höhenunterschied und hat bei einer Fahrbahnlänge von 1.000 m ohne Stützen eine Beförderungskapazität von 1.000 Pers./Std.

Stilllegung der Zahnradbahnstrecke zum Schneefernerhaus nach 62 Jahren sowie endgültige Schließung der Gastronomie im Hotel Schneefernerhaus.

1993 Fertigstellung der neuen Zugspitz-Gipfelstation. Feierliche Eröffnung der Gipfelstation und des Konferenzbereichs SonnAlpin am 27. Oktober.

Bau einer Beschneiungsanlage am Hexenkessel.

1994 Vermietung des Schneefernerhaus an den Freistaat Bayern, das zu einer Umweltforschungsstation umgebaut und Ende 1996 in Betrieb genommen wird.

1995 Eröffnung einer Kunsthalle am 1. Juli in der neuen Gipfelstation: Die Aussichtshalle wurde für Kunstausstellungen umgestaltet. In ihr hat jeweils im Sommer und im Winter bis März 2002 ein zeitgenössischer Künstler seine Arbeiten präsentiert. Gleichzeitig wird in dieser Halle ein Bistro eröffnet.

1996 Umbau des Längenfelderliftes I im Alpsspitzengebiet vom Schlepplift zu einem Sessellift. Rückbau des Längenfelderliftes II und Hirschbichlliftes.

Bau eines 9,5 km langen Abwasserkanals vom Zugspitzgipfel bis zum Eibsee unter schwierigsten Bedingungen, an den außer den Gebäuden der Gipfelstation und dem SonnAlpin auch die Bergstation der Tiroler Zugspitzbahn, das Münchner Haus und die Umweltforschungsstation angeschlossen sind.

Bau einer 8 km langen Hochdruck-Frischwasserleitung vom Eibsee zum Schneefernerhaus und SonnAlpin durch die Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen. Diese einstufige Anlage fördert das Wasser aus dem Netz der Gemeinde Grainau von 1.000 m auf 2.600 m bei einem Betriebsdruck von über 465 bar.

1997 Im Oktober Übernahme von 99,9% des Aktienkapitals der Bayerischen Zugspitzbahn AG von der AGIV Frankfurt durch die Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen.

Ersatz der beiden Doppelschlepplifte am Kreuzwankl durch Deutschlands erste kuppelbare 6er-Sesselbahn – den Kreuzwankl-Ski-Express. Die Förderleistung dieser Anlage beträgt 3.000 Pers./Std.

Errichtung eines Kinderlandes mit 3 Babyliften und einem Ski-Karussell für Anfänger und Kinder am Kreuzwankl.

1998 Am 1. November Fusion der Bayerischen Zugspitzbahn AG mit der Wank-Bahn AG. Die neue Firmierung lautet: Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG, Garmisch-Partenkirchen.



Hausbergbahn und Beschneiung



Neue Doppeltriebwagen



AlpSpIX

Ausbau der Pumpstation Kreuzeck mit Erweiterung der Beschneigungsanlage entlang der Olympiaabfahrt bis zur Talstation Olympialift.

1999 Am 1. November Fusion der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG mit der Kreuzeckbahn GmbH & Co. KG. Damit sind sämtliche Bergbahnen in Garmisch-Partenkirchen in einem leistungsfähigen Unternehmen mit rund 270 Mitarbeitern zusammengeschlossen und im Besitz der Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen.

Ausbau der Beschneigungsanlage mit einer Pumpstation am Bödele und Verbindung zur Olympiabeschneigungsanlage.

2000 Zusammenstoß zweier Triebwagen auf der Talstrecke der Zahnradbahn am 10. Juli. Bei dem bislang schlimmsten Unfall in der Geschichte der Bayerischen Zugspitzbahn werden 64 Menschen verletzt.

Bau eines Speichersees am Bödele.

2001 Übernahme eines Triebwagens mit zwei Personenwagen der Berner Oberland-Bahn auf der Strecke Garmisch-Eibsee.

Verbindung der Beschneigungsanlagen Hausberg und Hexenkessel.

2002 Letzte Fahrt der Kreuzeckbahn nach 76 Jahren und 15 Millionen unfallfrei beförderten Fahrgästen am 07. April. Ihre Nachfolgerin geht am 20. Dezember in Betrieb: Bei der neuen Bahn handelt es sich um eine kuppelbare Zweiseil-Umlaufbahn, die mit 25 Kabinen ausgestattet ist.

Verkauf der Eckbauerbahn im Dezember an die Partenkirchner Bergbahn AG.

Verlängerung der Beschneigungsanlage Kreuzwankl zum Seele.

Erstmalige Schließung der Wankbahn sowie der Wanklifte für die Wintersaison.

Erneuerung des Antriebs und der Steuerungsanlage der Eibsee-Seilbahn.

2003 Ersatz des bisherigen Schlepplifts »Sonnenkar« durch die neue 6er-Sesselbahn »Sonnenkar«. Sie hat eine Beförderungsleistung von 2.200 Pers./Std.

Eröffnung der CaféBar Kandahar in der Talstation der Kreuzeckbahn.

Erstmalige Schließung der Hausbergbahn für die Sommersaison.

2005 Eröffnung der Ausstellung „Tourismus, Technologie, Natur – Die Zugspitze“ auf der Zugspitze zum 75-jährigen Unternehmensjubiläum.

2006 Einweihung 4 neuer Doppeltriebwagen der Zahnradbahn.

Eröffnung der neuen Hausbergbahn am 21. Dezember. Die neue Einseil-Umlaufbahn mit 66 Achter-Kabinen befördert 2.400 Wintersportfreunde pro Stunde auf den Berg. Parallel dazu wird von der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG der Bahnsteig am Hausberg umgebaut: Die Vision, dass Wintersportler direkt von Augsburg und München zum Hausberg fahren können, wird Wirklichkeit.

2007 Inbetriebnahme der neuen Signalanlage der Zahnradbahn zwischen den Bahnhöfen Garmisch und Zugspitzplatt.

Ausbau der Beschneigungsanlage Hausberg mit Speichersee und Beschneigung der gesamten Dreh- und Hornabfahrt durch den Markt Garmisch-Partenkirchen.

2008 Außerbetriebnahme der Berglok 11, der ersten Lok der Bayerischen Zugspitzbahn sowie Übergabe dieser und der Tallok 3 als Dauerleihgabe an das Deutsche Museum in München.

Ausbau der Kandahar-Abfahrt inklusive Errichtung des sehr steilen Teilstücks »Freier Fall« sowie Ausbau der Beschneigungsanlage für die FIS Alpine Ski WM.

2009 Inbetriebnahme der 4er-Sesselbahn Kandahar-Express im Hausberggebiet als Ersatz für die bisherige Doppelsesselbahn »Kreuzjochbahn« und den »Olympialift«. Die kuppelbare Liftanlage führt von der Talstation des Olympialifts, mit einer Möglichkeit des Zwischenausstieges beim mittleren Skiweg, zur Bergstation der Kreuzjochbahn.

Vollständiger Rückbau der Skilifte auf dem Wank.

Bau eines weiteren Restaurants auf dem Zugspitzplatt: Das Restaurant Gletschergarten entsteht.

Eröffnung des Sportklettersteigs „Mauerläufersteig“ im Gebiet Garmisch-Classic.

Erneuerung von Antrieb und Steuerung bei der Alpspitzbahn.

2010 Atemberaubende Aus- und Tiefblicke am Fuße der Alpspitze ermöglicht die neue Aussichtsplattform AlpsiX, die im Juni 2010 gemeinsam mit dem Gipfel-Erlebnisweg auf dem Osterfelderkopf feierlich eingeweiht wird. Im Herbst wird zudem der Genuss-Erlebnisweg in Betrieb genommen.

Bau der Füllpumpstation Kreuzeck Tal zur Befüllung der Speicherseen Bödele und Hausberg.

2011 Bei der FIS Alpinen Ski WM 2011 kämpfen die besten Skirennläuferinnen und –rennläufer der Welt auf der legendären Kandahar im Skigebiet Garmisch-Classic um Hundertstel. Vor dem alpinen Großevent unternimmt die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG umfangreiche Investitionen u.a. in den Pistenbau und die Beschneigung.

Erhöhung der durchschnittlichen Förderleistung der Kreuzeckbahn auf 2.000 Pers./Std. durch die Anschaffung neun zusätzlicher Kabinen.

Übernahme des gesamten Pistendienstes im Gebiet Garmisch-Classic von der Gemeinde Garmisch-Partenkirchen durch die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG.

2012 Ersatz der Doppelschleppliftanlage »Wetterwanddeck« durch die neue 6er-Sesselbahn »Wetterwanddeck« auf der Zugspitze sowie Rückbau der Schleppliftanlage »Gletscherseelift«.

Eröffnung des interaktiven GletscherErlebnisweges und des AlpinParks Zugspitze, um Besuchern die beeindruckende Gletscherwelt rund um das Zugspitzplatt näher zu bringen.

Erneuerung von Antrieb und Steuerung bei der Hochalmbahn.

2013 Kauf der Drehmöser 9

Endgültiger Rückbau der Sesselbahn »Neue Welt« auf der Zugspitze.



Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG
Olympiastraße 27
82467 Garmisch-Partenkirchen

Stand Mai 2013