



Alles so schön weiß hier

Wie Skigebiete mit Kunstschnee ihr Geschäft retten
Von Joachim Hauck

Auch wenn draußen, vor der Windschutzscheibe seiner Pistenraupe, massenweise dicke, natürliche Schneeflocken tanzen, ist sich Bullyfahrer Martin Hanser am Steuerpult der bulligen 420-PS-Maschine sicher: „Ohne Kunstschnee geht es einfach nicht mehr. Ohne den könnte man in der Wintersaison vielleicht ein Dutzend Tage Ski fahren, sonst aber wäre hier nicht mehr viel los.“

Hier, das ist das Großglockner Resort Kals-Matrei, für das Hanser seit 21 Jahren arbeitet. Für seine Pistenpflege ist das Osttiroler Skigebiet, das zu Österreichs größtem privaten Liftbetreiber, der Schultzt-Gruppe gehört, mehrfach ausgezeichnet worden – dank massiver Investitionen der Eigentümer und des Engagements der Männer in den Pistenbullys.

Jeden Winterabend, gegen 16.30 Uhr, wenn die Skifahrer beim Après sind, rücken Hanser und seine Kollegen mindestens unterwegs; wenn es stürmt und schneit, rücken sie frühmorgens gegen drei Uhr nochmals aus – „der Gast erwartet bei jedem Wetter gute Pistenverhältnisse“.

Damit die auch bei einem Totalausfall von Frau Holle gut sind, kümmern sich die Pistenpfleger zugleich um die Schneeerzeugung. 100 Schneekanonen und nochmal 200 Lanzens sind in der Skiregion im Einsatz, um rund 42 Kilometer Abfahrten zu besneien – einen winzigen Bruchteil der

gut 24 000 Hektar Pistenfläche, die im gesamten Alpenraum mit Kunstschnee versorgt werden. Ohne den könnten in spätestens 20 Jahren wegen des Klimawandels die meisten Skigebiete einpacken, denn unterhalb von 1500 Metern blieben bei einem unterstellten Temperaturanstieg von zwei Grad alle Pisten grün. (Siehe dazu auch Seite 1 im MAGAZIN am Wochenende).

Dass Schnee vor allem per Wolke auf den Berg kommt, ist schon heute nur noch eine romantische Vorstel-



lung; auch, dass Kunstschnee allemal die Hauptsache auf den Pisten ist und Maschinenschnee nur für den Notfall gebraucht wird.

Das Gegenteil ist zum Grundbaustein für jede Piste und zur Geschäftsbasis einer Branche geworden, die im Alpenraum jährlich rund 20 Millionen Kunden, sprich: Skifahrer, bei Laune halten muss. Dass diese Massen – wie Naturschützer es sich wünschen – künftig zu umwelt-schonenden Schneewanderern und braven Winter-Wellnessurlaubern mutieren, glaubt in der Branche kaum jemand. Und weil allein die österreichischen Seilbahnunternehmen einen jährlichen Umsatz von acht Milliarden Euro generieren und gut 95 000 Vollzeit-Arbeitsplät-

ze sichern, dürfen Liftbetreiber und Kunstschneemacher wohl noch lange auf ihre mächtige politische Lobby vertrauen.

Eine große Kunst ist die Herstellung von Maschinenschnee nicht: Wasser wird unter hohem Druck durch die Düsen von Kanonen und Lanzens gejagt und fein in der Luft zerstäubt; wenn es bei idealerweise minus fünf Grad kristallisiert, entsteht von Menschen gemachter Schnee, der sich praktisch nicht vom Naturprodukt unterscheidet. Ausgebracht wird er zwi-

ber, Chefingenieur der Schultzt-Gruppe, bricht die Gesamtzahlen lieber auf den einzelnen Skifahrer herunter. Für Beschneigung, Lifte, Skidepots und so weiter schlägt der Energieeinsatz nach seiner Rechnung pro Tag und Person mit circa 4,2 Kilowattstunden zu Buche – was zwei Badewannenfüllungen mit warmem Wasser oder einem Tag Arbeit am PC entspricht.

Um die Umwelt zu schonen, holen sich die Schneemacher den flüssigen Grundstoff für ihre Kanonen vor allem im Frühjahr aus den Bächen, wenn die Schneeschmelze einsetzt und die Speicherseen mit quasi recyceltem Wasser gefüllt werden können.

Und weil Schneeerzeugung und Pistenpflege teuer sind (ein Kubikmeter Kunstschnee kostet zwischen drei und fünf Euro, der Unterhalt von einem Kilometer Piste unterm Strich bis zu 15 000 Euro pro Jahr), ist sparsames Verhalten ohnehin Pflicht. Damit die Kanonen und Lanzens optimal eingesetzt werden können, sind sie in Kals-Matrei mit Wetterstationen ausgerüstet, die via Internet die jeweils aktuellen Wetterdaten abrufen, sich weitgehend automatisch starten und dabei auch die zu versprühende Wassermenge regeln.

Noch präziser beschneit wird neuerdings in einigen Skigebieten, die mit satellitengestützten Systemen arbeiten. Die sorgen dafür, dass Kunstschnee gezielt nur noch dort platziert wird, wo die Schneedecke wirklich dünn ist. Schnee-Management mit Hightech nennt sich das.

Für Martin Hanser „ist Technik nicht alles, man muss auch ein Gefühl für den Schnee haben“. Seine Pisten kennt der Bullyfahrer wie seine Westentasche. Er weiß, wo noch Schnee hin und wo überflüssiger weg muss. Und er weiß auch, dass er wie alle Kalsler vom Schnee und dem Skibetrieb abhängig



Selbst bei viel Naturschnee wird in Kals-Matrei mitunter Kunstschnee gemacht (großes Bild oben). Acht Pistenbullys sind dort im Einsatz (links), an steilen Stellen werden sie mit Stahlseilen gesichert (kleines Bild oben). In den Südtiroler Dolomiten (unten) sorgt Kunstschnee auch auf grasgrünen Bergen für weiße Pisten. Fotos: Joachim und Philip Hauck



ist. Vor einigen Jahren schien dem kleinen Bergsteigerdörfchen wegen der alten und zu kleinen Lifthanlagen das Aus im Wintertourismus schon sicher. Nur massive Investitionen der Schultzt-Gruppe und der Bau neuer Lift- und Beschneigungsanlagen haben der Gemeinde aus der Patsche geholfen.

Europaweit wächst der Druck auf die vom Wintertourismus abhängigen Regionen, den Gästen trotz Klimawandels perfekte Pisten anzubieten. Südtiroler und Österreicher haben in Sachen Kunstschnee eindeutig die Nase vorn, zwei Drittel aller beschneibaren Alpen-Pisten liegen auf ihrem Staatsgebiet. Die Schweiz und Frankreich stellen einen relativ bescheidenen

Anteil von je zehn Prozent, Deutschland liegt noch weiter zurück.

Das sieht zwar nach glänzenden Geschäften für die Pistenpfleger aus, doch mit denen rechnet ausgerechnet der Pistenbully-Hersteller Kässbohrer, mit 210 Millionen Euro Jahresumsatz unbestrittener Weltmarktführer, für die Zukunft nicht. Die Fusionen vieler Skigebiete, deren Zwang zum Sparen und drohende Schließungen aufgrund des Klimawandels lassen das Management des Unternehmens sicherheits-halber nach alternativen Geschäftsfeldern suchen. Ernsthaft im Gespräch ist derzeit der Bau von Bullys, die Badestrände walzen und lästige Stellen ausieben.