



SEILBAHNEN **INTERNATIONAL**

SCHILTHORNBAHN20XX WAS LEISTEN DIE FUNIFORS TECHNISCH?

**FINANZLAGE
WIE GEHT ES
DEN BERGBAHNEN?**

**RAUMPLANUNG
WAS BEDEUTET DAS
REVIDIERTE GESETZ?**



**BERG
NETZ
WERK
2027**



SAVE THE DATE NOW

**15–17
SEPT
2027**



JETZT INFORMIEREN

www.bergnetzwerk.com



NETZWERK



WISSEN



ERLEBNIS

RÄUMEN WIR AM BERG AUF. NICHT NUR FÜR DIE ÄSTHETIK.

Ein Skiständer mitten im Sommer – das irritiert nicht nur den Gast und stört die Ästhetik. Er ist auch ein Zeichen dafür, dass Bergbahn-intern entweder nicht aufgeräumt oder der Sommergast nicht ernst genommen wird.

Dabei reduziert ein strukturierter Arbeitsplatz Suchzeiten, sorgt für klare Abläufe und minimiert Gefahrenquellen. Gleichzeitig helfen saubere, gut organisierte Bereiche dabei, Abfälle korrekt zu trennen und Materialien sorgfältig einzusetzen. Da profitieren Ökonomie und Ökologie gleichermaßen. Und auch der Gast freut sich, wenn Sommer wie Winter sein Erholungsort sauber ist.



Gerald Pichlmair
SI Herausgeber

Zudem hat der Schweizer Gesetzgeber die Raumplanung neu geordnet: Die Bedeutung des revidierten Gesetzes für die Branche erläutern wir auf *Seite 31*.

Finanzen sauber recherchiert

Mit Mythen rund um die Finanzlage der Branche räumt **Philipp Lütolf** auf. Der Forscher der Hochschule Luzern analysiert jedes Jahr die Finanzberichte fast aller Schweizer Bergbahnunternehmen. Dabei erkennt er Trends und Muster – je nach Lage, Art und Größe des Skigebiets bzw. Ausflugsbergs. Wir haben ihn dazu in unserem Titelinterview auf den *Seiten 06 bis 07* befragt.

Skigebiet, Verband und Politik

Wie Ordnung und Sauberkeit im Skigebiet konkret angegangen werden können, zeigen die Zermatt Bergbahnen mit ihrem Eco-Mapping-Projekt, mehr dazu auf *Seite 27*. Ebenfalls aufgeräumt hat der Verband Seilbahnen Schweiz: Nun liegt ein Audit-Guide für das Arbeitszeitgesetz vor, das für mehr Einheitlichkeit in der Branche sorgen soll (*Seite 30*).

Aufgeräumt in den Winter starten

Für den Bergbahner selbst ist es wichtig, thematisch aufgeräumt, vernetzt und mit klarem Blick in die Wintersaison zu starten. Wie gut, dass sich die Branche derzeit regelmäßig trifft, etwa auf dem Event BergNetzWerk in Alpbach, der VTK in Thun oder dem Forum SBS in Interlaken. Wir werden jeweils ebenfalls vor Ort sein – ich freue mich auf Sie!

WICHTIGE BRANCHEN-TERMINE

20. – 21. Oktober 2026

Forum Seilbahnen Schweiz,
Interlaken

26. – 30. Oktober 2026

Skiliftfachkurs,
SBS Ausbildungszentrum Meiringen

09. – 20. November 2026

Fachkurs Technische Leiter,
SBS Ausbildungszentrum Meiringen

24. November 2026

Seilbahnmaschinisten A,
SBS Ausbildungszentrum Meiringen

18. Januar 2027

Skiliftfachkurs Praxistag,
Hasliberg

08. – 10. März 2027

TFA 2027,
Gstaad

07. April 2027

Ostschweizer Bergforum,
Säntis

SI WhatsApp

Branchennews direkt aufs Handy

jetzt abonnieren

Impressum: Seilbahnen International Verlag GmbH, Straß 21, A-5301 Eugendorf; **Tel.:** +43 (0) 62 25 / 72 90; **Internet:** www.simagazin.com; **Administration:** office@simagazin.com; **Redaktion:** redaktion@simagazin.com; **Herausgeber:** Gerald Pichlmair; **Administration:** Sandra Rottner; **Redaktion:** Thomas Surrer (ts), Ekaterina Zakharova (ez); **Vertrieb:** Cornelius Lämmerhofer, Gernot Poppenreiter; **Druck:** Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, Druckerei Roser Gesellschaft m.b.H., UW-Nr. 1037, Mayrwiesstraße 23, A-5300 Hallwang/Salzburg, Tel.: +43 (0) 662 / 66 17 37; **Offenlegung laut Mediengesetz unter:** simagazin.com/de/impressum; **Abonnement-Preise:** Österreich EUR 135,- brutto, Schweiz CHF 210,- netto, sonst. Ausland EUR 135,- netto.; **Titelbild:** Garaventa/Federleicht



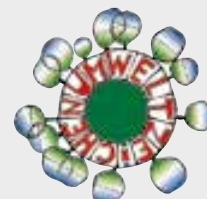
Webseite



Newsletter



Abos





32



16



10

ANZEIGEN

ARCON	5
ABACUS	9
BÄCHLER	23
BARTHOLET	15
BERGNETZWERK	U2
BORER	21
DOPPELMAYR/GARAVENTA	U1
FATZER	U4
JAKOB AG	29
KISSLING	11
MOTOREX	13
REGUPOL	7
SI MAGAZIN	U3
SISAG	25
TEUFELBERGER-REDAELLI	19
VVST	17

12



■ Editorial, Termine & Impressum

04

■ SI REPORT

FINANZLAGE: Wie geht's den Bergbahnen in der Schweiz? 06-07

AROSA BERGBAHNEN: Das Hörnli von morgen entsteht 32-33

SCHWEIZ NEWS 34

■ SEILBAHN & TECHNIK

SCHILTHORNBAHN 20XX: Projekt mit Raffinesse vollendet 08-09

ROPETWIN: Die nächste Generation der Pendelbahn 10-11

FATZER: Hybridseil reduziert CO₂ 12-13

TEUFELBERGER-REDAELLI: Full-Service im Alltag 14-15

INAUEN-SCHÄTTI: Einsatzvielfalt in den Schweizer Bergen 16-17

BORER LIFT AG: Bergerlebnisse an 365 Tagen im Jahr 18-19

■ DIGITALISIERUNG & INNOVATION

SISLINK VON SISAG: Mehr als nur Infotainment 20-21

DIGITALISIERUNG: Verständnis macht den Unterschied 22-23

■ BESCHNEIUNG & PISTENPFLEGE

BÄCHLER: Mehr Schnee in jedem Schneifenster 24-25

■ PLANEN & BAUEN

BODENBELASTUNGEN: So meistert sie Lenzerheide 26

■ MANAGEMENT & TOURISMUS

ECO-MAPPING: Mehr Nachhaltigkeit in Zermatt 27

VVST: Haftpflichtschutz für Seilbahnen 28-29

ARBEITSZEITGESETZ: Audit Guide liegt vor 30

RAUMPLANUNG: Was bedeutet das revidierte Gesetz? 31

22





Digital am Berggipfel.

AZG-konform mit Abacus Business Software

Wo's steil bergauf geht, muss auch die Software mithalten. Als Pioniere in der Umsetzung des Arbeitszeitgesetzes (AZG) bei Schweizer Bergseilbahnen haben wir mit Abacus eine ERP-Lösung etabliert, die saisonale Schichten, Ruhezeiten und digitale Zeiterfassung ganz einfach in den Griff bekommt.

Wir sind Ihr Partner für eine erfolgreiche Digitalisierung.

Mehr erfahren
www.arcon.ch/azg

Sicher clever gelöst.



ABACUS
Gold Partner

ARCON

FINANZLAGE IN DER SCHWEIZ: *Wie geht es den Bergbahnen?*

Die Finanzsituation der Schweizer Bergbahnen hat Philipp Lütolf von der Hochschule Luzern stets im Blick. Jedes Jahr analysiert er die Finanzberichte fast aller Unternehmen. Dabei erkennt er Trends und Muster – je nach Lage, Art und Größe des Skigebiets bzw. Ausflugsbergs. Welche?

SI Magazin: Herr Lütolf, wie geht es den Schweizer Bergbahnen finanziell?

Philipp Lütolf: Das kommt darauf an, wen wir in den Blick nehmen: Reden wir von den Wintersportbahnen oder den Ausflugsbergen? Von kleinen oder großen Skigebieten? Von hoch oder niedrig gelegenen Destinationen? Je nach Kategorie zeigen sich die Finanzsituationen unterschiedlich, selbst zwischen vergleichbaren Unternehmen gibt es teils große Differenzen. Grundsätzlich kann man sagen, dass es großen und hoch gelegenen Skigebieten oft sehr gut geht und viele Ausflugsbahnen sehr profitabel sind. Bei kleinen, niedrig gelegenen Destinationen kommt es ganz auf die Kosten-Umsatz-Relation an, sowie auf die Wetterbedingungen.

Woher wissen Sie, wie es den Schweizer Bergbahnen geht?

Ich analysiere jährlich die Geschäftsberichte von 70 bis 80 Unternehmen. Da diese meist zwischen August und November publiziert werden, hänge ich quasi immer ein Jahr hinterher. Die aktuelle Studie von 2025 betrifft also die Saison 2024/25. Die Stichprobe umfasst 76 Bergbahnen. Darin sind sowohl die größten Unternehmen als auch Kleinbetriebe mit einem jährlichen Betriebsertrag von weniger als einer Million Franken enthalten. Voraussetzung sind öffentlich zugängliche Finanzdaten. Die analysierten 76 Bergbahnen haben im



Prof. Dr. Philipp Lütolf
Hochschule Luzern – Wirtschaft

Die Jungfraubahn-Gruppe erzielte im Geschäftsjahr 2025 erstmals in ihrer Geschichte einen Gesamtertrag von über 300 Millionen und einen Reingewinn von 78,2 Millionen Franken und liegt damit schweizweit an der Spitze.



© Jungfraubahnen

Geschäftsjahr 2025 einen Verkehrsertrag von 1,09 Milliarden Franken erreicht. Dies entspricht 87 Prozent des Verkehrsertrags der gesamten Branche. Somit repräsentiert die Stichprobe die Gesamtbranche ganz gut.

Wie sieht die Lage für Skigebiete aus?

Die Wintersaison 2024/25 ist für die Schweizer Bergbahnen sehr positiv verlaufen. Mit 26,3 Millionen Skierdays resultierte der höchste Wert seit 2009/10. Für 2025/2026 liegen mir noch keine Daten vor, die Schneelage war aber deutlich schlechter. Große Skigebiete sind durch den Ausbau der technischen Beschneigung zwar deutlich stabiler gegenüber schlechten Schneebedingungen geworden. Für kleinere, schlechter beschneite Destinationen belegt der schneearme Winter jedoch erneut die Volatilität des Geschäfts.

Wie zeigt sich dies finanziell?

Etwa ein Drittel der Skigebiete erreicht eine gute bzw. sogar sehr gute Kapitalrendite. Ungenügende Werte erzielen 26 Prozent. Bis zu drei Viertel der Winter-

sportbahnen erreichen in einem „guten Winter“ eine zumindest genügende Kapitalrendite. In einem „schlechten Winter“ fällt der Anteil auf etwas mehr als 50 Prozent. Grundsätzlich konnten viele Wintersportbahnen ihre finanzielle Situation verbessern. Sie müssen jedoch im mehrjährigen Durchschnitt vom aktuellen EBITDA 79 Prozent für Ersatzinvestitionen und fünf bzw. sechs Prozent zur Amortisation von Überschulden und für den Finanzaufwand aufwenden. Somit verbleiben vom EBITDA rund zehn Prozent als Mehrwert bzw. als Bergbahnen Value Added (BBVA).

Welche Rolle spielt der Bergsommer?

Das Sommergeschäft ist stark von der geografischen Lage abhängig. Regionen in der Nähe von Ballungszentren, wie die Zentralschweiz, können im Sommer hohe Erträge erzielen, während viele entlegene Regionen im Wallis oder Engadin Schwierigkeiten haben, über 15 Prozent des Jahresumsatzes im Sommer zu generieren. Zudem erfordert der Sommerbetrieb oft weniger Infrastruktur, da Gäste wandern oder E-Bike fahren, was die Monetarisierung der Bergbahnleistung erschwert.

Das erschwert wohl die Situation der kleineren Bergbahnen zusätzlich?

Es kommt ganz auf den Einzelfall an. Die Wahl der Infrastruktur ist entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Das Beispiel Bivio zeigt, dass kleine Bergbahnen eine gute Kapitalrendite erreichen können, indem sie auf teure, kuppelbare Sesselbahnen verzichten und stattdessen einfache bestehende Lifte weiterbetreiben, um die Fixkosten niedrig zu halten. Große Investitionen in moderne Anlagen erfordern hingegen einen überproportionalen Gästezuwachs, der oft ausbleibt. Zudem gilt es die Beschneigung gut zu planen – etwa mit dem Kompass Schnee von Seilbahnen Schweiz.

Wie geht es der „Mittelschicht“?

Es besteht ein Ungleichgewicht im Markt, da Gäste bevorzugt bekannte Destinationen wie Zermatt, Davos oder die Jungfrau Region besuchen. Diese „Brand-Effekte“ führen dazu, dass Hotels dort gut ausgelastet sind und investieren können, während mittelgroße Gebiete mit weniger Bekanntheit Gefahr laufen, den Anschluss zu verlieren. Dieser Mechanismus führt aber auch dazu, dass beliebte Gebiete oft überlaufen sind, was für das Erlebnis des Gastes kontraproduktiv sein kann. Hier könnten mittelgroße Skigebiete mit hoher Pistenqualität bei gleichzeitig mehr Platz punkten.

Wie ist die Lage der Ausflugsbahnen?

Vor allem die großen Ausflugsbahnen sind hochprofitabel: Im Jahr 2024 erreichten 43 Prozent der Ausflugsbergbahnen eine sehr gute Kapitalrendite. In der Zentralschweiz können sie teilweise



Das kleine Skigebiet Bivio erzielt durch seine günstige Kostenstruktur jährlich eine – im Branchenvergleich – sehr gute Kapitalrendite. © Bivio Sportanlagen AG

die Hälfte ihres Betriebsgewinns für Ersatzinvestitionen verwenden, während die ostschweizerischen Bergbahnen finanziell unter größerem Druck stehen. Eine ungenügende Kapitalrendite weisen jedoch nur sieben Prozent der Ausflugsbergbahnen auf. Die übrigen Bahnunternehmen fallen in die Kategorie genügend. Die Ausflugsbergbahnen wenden vom EBITDA rund 46 Prozent für Ersatzinvestitionen und drei bzw. zwei Prozent zur Amortisation von Überschulden und für den Finanzaufwand auf. Somit verbleiben vom EBITDA 49 Prozent als Mehrwert bzw. als Bergbahnen Value Added (BBVA). Das ist schon eine Hausnummer!

Wie stark investiert die Branche?

Ohne Berücksichtigung der Jungfrau bahnen reichte der EBITDA in der vergangenen Fünfjahresperiode nicht ganz zur Finanzierung der Investitionen aus. Zwei Drittel der über die vergangenen fünf Jahre getätigten Investitionen fallen auf nur zehn Bergbahnunternehmen. Generell steigen Investitionen leicht, aber konstant an. Die Daten zeigen zudem, dass große Player – wie die Pilatusbahnen oder Zermatt – trotz Investitionstätigkeit Dividenden ausschütten konnten.

Wie viel Gewinn wird weitergegeben?

Rund 20 Prozent der analysierten Bergbahnunternehmen schütteten kürzlich eine Bardividende aus. Im Zehn-Jahres-Vergleich wurde zwischen ein- und zehnmal eine Dividende ausbezahlt. Die Payout Ratio (berechnet auf den EBITDA) variiert zwischen 1,7 Prozent bis 32,6 Prozent. Viele der ausschüttenden Bergbahnunternehmen zahlen ihren Eigentümern rund zehn Prozent vom EBITDA aus.

Ihre Analyse ist ja eine wiederkehrende Angelegenheit. Wo sehen Sie noch Forschungsbedarf?

Eine bestehende Forschungslücke liegt im Bereich technischer Benchmarks, wie zum Beispiel den Kosten für Unterhalt, Energieverbrauch und Ersatzinvestitionen. Ich arbeite derzeit an einem „Intour“-Projekt, das in Zusammenarbeit mit zehn kleinen bis mittelgroßen Bergbahnunternehmen ein Tool entwickelt, um diese betriebswirtschaftlichen Kennzahlen vergleichbar zu machen.

Interview: Thomas Surrer

REGUPOL EVERROLL ALPINE IHRE BODENLÖSUNG FÜR BERGBAHNEN



Informieren Sie sich jetzt auf sports.regupol.de

 **REGUPOL**



© Schilthornbahn AG

Bei den Funifor-Bahnen am Schilthorn beträgt die Spurbreite der Tragseile 4,6 Meter, die Kabinenbreite liegt bei 3,75 Metern. Der große Abstand zwischen den Tragseilen beugt der Querverpendelung vor und garantiert dadurch eine hohe Windstabilität.

SCHILTHORNBahn 20XX: GROSSPROJEKT MIT RAFFINESSE VOLLENDET

Am Schilthorn ging im Frühjahr 2026 die letzte von fünf Seilbahnen von Garaventa in Betrieb. Neben der schieren Größe von SCHILTHORNBahn 20XX überzeugt das Projekt technisch unter anderem mit dem Seilbahnsystem Funifor und dem Energiemanagement-System ESFOR.

Drei Jahre lang wurde zwischen Stechelberg und dem Schilthorn intensiv gebaut – nun ist seit Frühjahr 2026 das Großprojekt SCHILTHORNBahn 20XX vollendet. Seilbahnhersteller Garaventa durfte zusammen mit zahlreichen Partnern fünf Anlagen realisieren: Die klassische Pendelbahn Stechelberg – Mürren (mit 159,4 Prozent die steilste Seilbahn der Welt), die doppelte Funifor-Anlage Mürren – Birg und deren Äquivalent zwischen Birg und Schilthorn. Die Anlagen wurden der Reihe nach bergwärts errichtet, wobei die parallelen Abschnitte zeitlich versetzt angegangen wurden.

BETRIEB WIRD CLEVER GEMANAGT

Im Projekt Schilthornbahn 20XX hat man sich also bei den oberen zwei Sektionen (Mürren – Birg, Birg – Schilthorn) für ein Funifor-System entschieden. Ein Funifor ist eine Luftseilbahn mit paarigen parallel verlaufenden Tragseilen, deren Abstand etwa gleich oder größer als die Breite der Seilbahnkabinen ist. Dadurch ist das System extrem windstabil. Die kurzen Gehänge der Kabinen ermöglichen zudem eine kompakte und flache Bauweise der Stationen. Die unabhängigen Antriebe für die einzelnen Kabinen

machen Betrieb und Wartung leichter und ausfallsicherer.

Funktionsweise

Technisch gesehen wird das Funifor-Zugseilsystem aus einem einzigen gespleißten Seilring pro Linie realisiert. In beiden Stationen wird das Seil auf vertikalen Scheiben abgelenkt: zwei an der Antriebsstation im Tal und zwei an der Umlenkstation am Berg. Das Laufwerk der Kabinen ist mit zwei horizontal ausgerichteten Ausgleichsscheiben ausgestattet, die die Installation eines mechanischen Verankerungssystems zwischen Zugseil und Laufwerk überflüssig machen (Verankerungspoller oder Vergusskegel). Daher ist es jederzeit möglich, das Zugseil auf seiner Gesamtlänge zu prüfen.

Redundanz bei Wartung und Notfall

Die zwei unabhängigen Fahrstrecken bieten die Möglichkeit, nur eine Kabine zu betreiben. Dies erleichtert Wartungsarbeiten, da lediglich ein Abschnitt stillgelegt wird. Die unabhängig voneinander angetriebenen Fahrzeuge sind zudem ein wichtiges Sicherheitsmerkmal des Funifor-Systems. Eine zusätzliche Ber-

gebahn, wie bei herkömmlichen Seilbahnen, ist damit überflüssig, weil im Notfall die intakte Bahn problemlos zur anderen Kabine oder langsam mit der Batterie in die Station gefahren werden kann. Die rasche Bergung ist somit gesichert.

ENERGIE CLEVER GEMANAGT

Würden die drei Sektionen des Gesamtprojekts komplett unabhängig betrieben werden, wäre der Energiebedarf im ungünstigsten Fall derart hoch, dass eine neue Freileitung ab Wilderswil bis nach Mürren bzw. Birg erforderlich geworden wäre. Durch das Energiemanagement ESFOR (Energy Storage System for Ropeways) werden der Energiebedarf und die Verbrauchsspitzen so optimiert, dass keine neue Freileitung nötig ist. Das Konzept basiert auf zwei Stufen:

Level 1: Abstimmung Fahrprogramme

Die Fahrprogramme der Bahnen werden aufeinander abgestimmt. Die Fahrten werden so gesteuert, dass die generatorische Leistung der talwärtsfahrenden Bahn optimal mit der motorischen Leistung der anderen verknüpft wird. So wird verhindert, dass unnötige Leistungsspitzen entstehen.



Schilthorn 20XX umfasst fünf Anlagen: Die Pendelbahn Stechelberg-Mürren (2024) und vier einspurige Funifors; je zwei von Mürren bis Birg (2024/2025) sowie Birg bis Schilthorn (2025/2026).

Level 2: E-Box

Überschüssige generatorische Energie wird in einer lokal installierten Batterie gespeichert. Energiespitzen werden durch die gespeicherte Energie abgedeckt. Die Batterie wird als Energiepuffer verwendet, um vom Netz möglichst konstante Energie beziehen zu können. Die Batterie kann zudem mit Netzenergie geladen werden. Grundsätzlich sind die Speicher immer mit einer Mindestladung geladen. Dadurch ist bei einem Stromausfall noch eine Fahrt mit reduzierter Geschwindigkeit möglich.

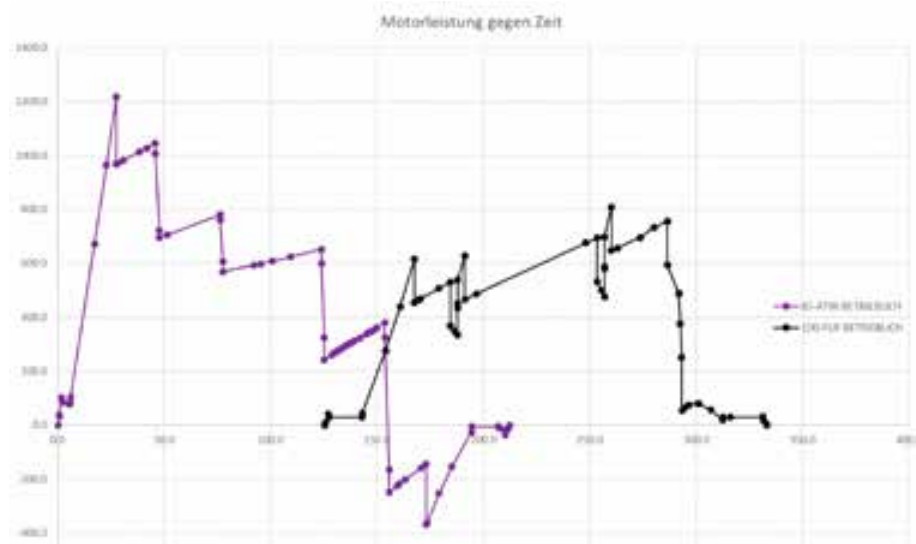
DESIGN CLEVER GEWÄHLT

Nicht nur die Seilbahnen, sondern auch die dazugehörigen Stationen in Stechelberg, Mürren, Birg und auf dem Schilthorn sind neu. Prägend sind die hellen Kupferfassaden der Fingerdocks, die über alle Stationen hinweg einen einheit-

lichen, charakteristischen Stil schaffen. Ebenfalls eindrücklich ist die sichtbare Seilbahntechnik mit den magentafarbenen Laufrädern. Sie greift Elemente der alten Seilbahnstation Gimmelwald auf, deren technischer Ausbau in den 1960er-Jahren als besonders innovativ galt. Innerhalb der Stationen sorgen viel Holz und großzügige Fensterfronten für eine helle Atmosphäre und einen freien Blick in die einzigartige Natur.

Weitere Ausbauprojekte

Während die Seilbahntechnik vollendet ist, werden an den Stationen derzeit weitere Ausbauprojekte umgesetzt. So entsteht in Mürren auf der Ein- und Ausstiegsebene der neuen Seilbahnen ein neuer Sport-Shop mit integrierter Bar. Das Großprojekt von Garaventa konnte übrigens vier Monate früher als geplant abgeschlossen werden. ts



Die Fahrten der Funifor-Seilbahnen werden so gesteuert, dass die generatorische Leistung der talwärtsfahrenden Bahn optimal mit der motorischen Leistung der anderen verknüpft wird.



Entspannt durch die Saison

Mit der AZG-konformen Zeiterfassung und Personaleinsatzplanung von Abacus.



Swiss Made Software



Weitere Informationen finden Sie unter: abacus.ch/azg

ABACUS



Steile Hänge, tiefe Schluchten und weite Seilfelder: RopeTwin ist die neue Generation der Pendelbahn für anspruchsvolles Gelände. © Bartholet

ROPETWIN: DIE NÄCHSTE GENERATION DER PENDELBAHN – ZWEI REFERENZPROJEKTE

Mit den Projekten Rodi–Tremorgio und Fidaz–Flimserstein zeigt Bartholet, was seine neue RopeTwin-Technologie unter unterschiedlichsten Bedingungen leisten kann.

Mit *RopeTwin* hat die Bartholet Ropeways AG eine neue Generation modularer Kleinpendelbahnen entwickelt, die speziell für anspruchsvolle topografische Verhältnisse und vielfältige Transportaufgaben konzipiert wurde. Die Plattform kombiniert standardisierte Systemkomponenten mit hoher Flexibilität bei der Projektumsetzung und zielt auf einen wirtschaftlichen Betrieb über den gesamten Lebenszyklus der Anlage ab. Charakteristisch sind die kompakte Bauweise, die hohe Servicefreundlichkeit sowie die Möglichkeit, Personen- und Materialtransporte innerhalb eines Systems effizient abzudecken.

Mit der Inbetriebnahme zweier Anlagen in der Schweiz – der modernisierten Pendelbahn Rodi–Tremorgio im Tessin und der neuen Milchseilbahn Fidaz–Flimserstein in Graubünden – steht die neue Systemplattform nun erstmals im praktischen Einsatz.

Obwohl beide Projekte unterschiedliche Anforderungen erfüllen, zeigen sie eindrücklich die Vielseitigkeit des *RopeTwin*-Konzepts.

Erste RopeTwin-Anlage erschließt den Lago Tremorgio

Die modernisierte Pendelbahn Rodi–Tremorgio markiert einen Meilenstein für Bartholet: Erstmals wurde eine *RopeTwin*-Anlage erfolgreich in Betrieb genommen. Seit Juni 2026 verbindet die Bahn Rodi-Fiesso auf 940 Metern Höhe mit dem Lago Tremorgio auf 1.830 Metern und verkürzt die Fahrzeit auf rund fünf Minuten. Im Rahmen der Modernisierung wurden die bestehenden Stationsgebäude weiter genutzt, während die gesamte seilbahntechnische Ausrüstung sowie die Steuerung vollständig ersetzt wurden. Besonders prägend ist die neue Streckenführung: Die bisherigen zwei Fachwerkstützen wurden durch einen

einigen 42 Meter hohen Stahlrohrmast ersetzt. Dadurch entstanden zwei nahezu gleich lange Spannfelder mit optimierten Seilverhältnissen und einem ruhigen Fahrverhalten. Auch die Projektumsetzung stellte hohe Anforderungen. Da die Bergstation ausschließlich per Helikopter erreichbar war, mussten Logistik und Montage präzise geplant und aufeinander abgestimmt werden. Das Projekt zeigt exemplarisch, wie sich anspruchsvolle Modernisierungsvorhaben mit einer standardisierten Systemplattform effizient realisieren lassen. Zum Einsatz kommen zwei *Evo*-Kabinen mit einer Kapazität von jeweils acht Personen. Erstmals wurden bei diesem Bartholet-Projekt Fahrzeuge der Schwesterfirma Sigma eingesetzt. Dies verdeutlicht die Vorteile der HTI-Gruppenzugehörigkeit, die einen flexiblen Zugriff auf unterschiedliche Kabinentypen und Ausstattungsvarianten ermöglicht.



Die modernisierte Pendelbahn Rodi–Tremorgio ist die erste erfolgreich in Betrieb genommene RopeTwin-Anlage. © Bartholet

Fidaz–Flimserstein: Multifunktional für Landwirtschaft und Tourismus

Wie flexibel sich *RopeTwin* an unterschiedliche Einsatzprofile anpassen lässt, zeigt auch die neue Milchseilbahn zwischen Fidaz und dem Flimserstein. Die Anlage wurde in erster Linie für die Versorgung der Alpbetriebe errichtet und transportiert täglich bis zu 650 Liter Milch ins Tal. Darüber hinaus können Material und bei Bedarf auch Tiere befördert werden. Seit der Freigabe für den Betrieb steht die Bahn zusätzlich Wandern und Ausflüglern zur Verfügung. Über ein digitales Ticketsystem reservieren Fahrgäste einen Timeslot und nutzen die Anlage autonom. Damit entsteht eine Infrastruktur, die landwirtschaftliche Nutzung und touristischen Mehrwert miteinander verbindet. Auch dieses Projekt erforderte außergewöhnliche bauliche Lösungen. Weder die Bergstation noch die Stützen waren auf konventionellem Weg erreichbar, weshalb wesentliche Montagearbeiten mit Helikoptern durchgeführt wurden. Trotz dieser anspruchsvollen Rahmenbedingungen konnte die Anlage termingerecht realisiert und zur Alpsaison in Betrieb genommen werden.



Milchseilbahn Fidaz–Flimserstein: Die *RopeTwin*-Anlage wurde in erster Linie für die Alpbetriebe gebaut und bringt täglich bis zu 650 Liter Milch ins Tal. © Bartholet

Modulares System für unterschiedlichste Anwendungen

Die beiden Projekte verdeutlichen die Bandbreite möglicher *RopeTwin*-Anwendungen.

Während Rodi–Tremorgio eine touristische Erschließung modernisiert und gleichzeitig bestehende Infrastruktur intelligent weiter nutzt, erfüllt die Anlage am Flimserstein mehrere Funktionen gleichzeitig. Beide Referenzen zeigen die zentralen Eigenschaften der neuen Plattform: eine modulare Architektur mit standardisierten Komponenten, kompak-

te Stationen, hohe Wartungsfreundlichkeit und flexible Fahrzeugkonzepte. Durch das modulare und servicefreundliche Systemkonzept werden Wartungsarbeiten vereinfacht, Betriebskosten gesenkt sowie die Anlagenverfügbarkeit erhöht.

Die Projekte in Rodi und Flims zeigen, dass die Plattform unterschiedlichste Anforderungen mit einem einheitlichen technischen Konzept erfüllen kann und damit neue Möglichkeiten für den Bau moderner Kleinpendelbahnen eröffnet.



© Bartholet

Die Milchseilbahn steht auch Wanderern und Ausflüglern offen. Dank digitalem Ticketsystem und reserviertem Timeslot erfolgt die Fahrt autonom.

Feeling motion – Seilbahnen

Qualitätsgetriebe	Internationales Wartungsteam	Sichtkontrollen
Engineering/re-engineering	Ersatzgetriebe / Ersatzteile	Leistungsanpassungen

Kissling AG | Phone +41 44 308 97 97 | info@kissling.swiss | www.kissling.swiss

Kissling
Getriebe seit
1925



Wintergenuss im sensiblen alpinen Raum: Die Fahrt mit der Sesselbahn Parsenn Rapid erfolgt mittels eines innovativen FATZER-Seils.

FATZER: HYBRIDSEIL REDUZIERT CO₂ UND SICHERT DIE LEBENSDAUER

In Davos Parsenn kommt erstmals ein CO₂-reduziertes Förderseil von FATZER zum Einsatz. Das innovative Hybridseil kombiniert die klimaschonende Herstellung mit hoher Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Das Projekt verbindet ökologische Verantwortung mit technischer Spitzenleistung.

Während Wintersportler nur Augen für die top präparierten Pisten unter den Brettern haben, richten Bahnbetreiber und Seillieferant den Blick bereits auf die Zukunft.

Im Skigebiet Davos Parsenn kommt erstmals ein CO₂-reduziertes Seil von FATZER zum Einsatz. Das Resultat mehrjähriger Forschung und Tests steht exemplarisch für einen Ansatz, der ökologische Verantwortung und technische Leistungsfähigkeit gleichermaßen berücksichtigt.

Durch den gezielten Einsatz CO₂-reduzierter Stahldrähte wird die Klimabelastung gemindert, ohne Abstriche bei Sicherheit, Performance, Zuverlässigkeit oder Lebensdauer zu machen.

Hybridseil für Schweizer Skigebiet

Das neue Hybridseil kommt an der Sesselbahn „Rapid“ der Davos Klosters Bergbahnen AG zum Einsatz. Seine Besonderheit verbirgt sich im Seillinneren: In den inneren Bereichen der Litzen wird CO₂-reduzierter Draht verwendet. Er enthält gemäß Prüfzeugnis des Herstellers 70 bis 80 Prozent rezyklierten Stahlschrott, wodurch eine Halbierung der

produktbezogenen CO₂-Emissionen gegenüber der konventionellen Version erzielt wird. In den Außenlagen der Litzen, welche gut die Hälfte ausmachen, wird weiterhin der bewährte Stahl verwendet, zumal dies der Bereich eines Seils ist, der besonders stark beansprucht wird.

Bewusst kann FATZER so ein Hybridseil anbieten, das die gewohnten Prämissen Performance, Zuverlässigkeit und hohe Lebensdauer erfüllt. Gleichbleibende Qualität also, keine Kompromisse in den funktionskritischen Bereichen.

Michael Hanimann, CTO der Fatter AG, sagt: „Für uns ist dieses Projekt mehr als ein Einzelprodukt. Es zeigt, wie sich zukunftsorientierter Materialeinsatz in der Seilherstellung mit technischem Verständnis, Werkstoffkompetenz und Verantwortung weiterentwickeln lässt.“

Ein Projekt mit Signalwirkung

FATZER belegt die Klimaleistungen für Seile mit einer EPD – Environmental Product Declaration, und zwar von der Beschaffung von möglichst emissionsarmem Rohmaterial über die Herstellung bis zur Auslieferung. Das Pilotprojekt in Davos zeigt, dass sich Nachhaltigkeits-

ziele und höchste Sicherheits- und Qualitätsanforderungen nicht ausschließen, zumal bei dieser Seillieferung total ein Drittel CO₂ eingespart werden konnte. Für FATZER ist das Hybridseil ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zu ressourcenschonenderen Seillösungen, wobei der Einsatz unter realen Betriebsbedingungen wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung liefert.

Die Zusammenarbeit des Walzdrahtherstellers mit den Davos Klosters Bergbahnen unterstreicht dabei die gemeinsame Bereitschaft, innovative Lösungen in die Praxis zu bringen.

Lösung für sämtliche Seiltypen

Mit Beginn der Wintersaison 2026/2027 nimmt das Förderseil des Typs *COMPACTA* erstmals an der 6er-Sesselbahn „Rapid“ den Betrieb auf. Es transportiert Wintersportlerinnen und Wintersportler in rund sechs Minuten von der Mittelstation Höhenweg auf das 2.600 Meter über Meer gelegene Weissfluhjoch. Das Seil hat einen Durchmesser von 46 Millimetern und eine Länge von 4070 Metern. CO₂-reduzierter Draht lässt sich in alle Seiltypen von FATZER integrieren.

IM INTERVIEW:

Reto Gamper, COO der Davos Klosters Bergbahnen AG

„ES BRAUCHT UNTERNEHMEN, DIE BEREIT SIND, NEUE LÖSUNGEN EINZUSETZEN.“



Reto Gamper
COO der Davos Klosters
Bergbahnen AG

© davosklostersmountains.ch

SI Magazin: Herr Gamper, welche Bedeutung hat Innovation generell in Ihrem Unternehmen?

Reto Gamper: Innovation hat für uns einen hohen Stellenwert. Unsere Anlagen werden über Jahrzehnte betrieben, deshalb müssen wir uns laufend überlegen, wie wir sie effizienter, nachhaltiger und wirtschaftlicher gestalten können. Dabei setzen wir auf neue Technologien, wenn sie einen konkreten Mehrwert bringen.

Welche Rolle spielt Nachhaltigkeit bei den Davos Klosters Bergbahnen?

Nachhaltigkeit ist für uns ein wichtiges strategisches Thema. Als Bergbahnunternehmen bewegen wir uns in einem sensiblen alpinen Raum und sind gleich-

zeitig stark auf natürliche Ressourcen angewiesen. Deshalb wollen wir Ressourcen effizient einsetzen, bestehende Infrastruktur möglichst mehrfach nutzen und unseren CO₂-Fußabdruck reduzieren. Das CO₂-reduzierte Seil von FATZER ist ein gutes Beispiel dafür, wie wir gemeinsam mit unseren Partnern auch bei bestehenden Kernkomponenten neue und nachhaltige Wege gehen können.

Ihre Anlage stellt das Pilotprojekt für CO₂-reduzierte Seile von FATZER dar und liefert Erkenntnisse für die weitere Entwicklung. Was bedeutet es für Sie?

Es freut uns, dass wir mit unserer Anlage einen Beitrag zur Weiterentwicklung dieser Technologie leisten können. Für Innovation braucht es Unternehmen, die

bereit sind, neue Lösungen unter realen Bedingungen einzusetzen. Und natürlich macht es uns auch stolz, dass dieses Pilotprojekt hier in Davos umgesetzt wird.

Wie erleben Sie FATZER und welche Erwartungen haben Sie an den Seilhersteller?

Wir erleben FATZER als kompetenten und verlässlichen Partner. Bei einem sicherheitsrelevanten Bauteil wie dem Seil stehen Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit an erster Stelle. Gleichzeitig erwarten wir von einem führenden Hersteller, dass er Innovationen vorantreibt – insbesondere bei Lebensdauer, Ressourceneinsatz und CO₂-Reduktion. Wichtig ist uns dabei der enge Austausch zwischen Hersteller und Betreiber.



Im Sommer ausgeliefert, per Wintersaison einsatzbereit: 38 Tonnen Stahlseil auf dem Weg nach Davos Klosters. © Wipfli AG Transporte

STARK IN DER PERFORMANCE, SCHONEND FÜR DIE UMWELT

ALPINE LINE

ECOSYNT PAO

- Biologisch abbaubar nach OECD 301 B
- Keine statische Aufladung
- Sehr gutes Temperaturverhalten
- Ermöglicht verlängerte Ölwechselintervalle
- Ausgezeichnete Materialverträglichkeit
- Sehr hohe Oxidationsbeständigkeit
- Hydrolytische Stabilität



TEUFELBERGER-REDAELLI: ÜBERZEUGT MIT FULL-SERVICE IM SEILBAHNALLTAG

Die Zermatt Bergbahnen und die Silvrettaseilbahn AG in Ischgl setzen auf den Full Service Ansatz von Teufelberger-Redaelli. In Zermatt ist dazu bereits das KI-basierte Tool AIM im Einsatz und überwacht die dortigen Seile.

„Wenn intelligente Seilüberwachung zum Arbeitsalltag wird“ – so könnte man die aktuelle Betriebspraxis bei den Zermatt Bergbahnen überschreiben. Das Skigebiet setzt auf das AIM-Tool der Expertenallianz, welches im Frühjahr 2026 auf der Messe Mountain Planet seinen Marktstart erfuhr. Zudem profitieren die Zermatt Bergbahnen vom Full-Service-Ansatz von Teufelberger-Redaelli und folgen damit dem Beispiel der Silvretta-seilbahn AG in Ischgl.

AIM – kurz erklärt

Das Tool entspringt der Alliance for Intelligent Rope Monitoring (AIM), in der auch die KI-Softwareexperten von Raydn und Messspezialisten ihr Know-how einbringen. Das All-in-one-Gerät vereint kamerabasierte Zustandsüberwachung, Magnetic Rope Testing (MRT) sowie Künstliche Intelligenz (KI) und erkennt Anomalien, Defekte und Korrosion des Seils frühzeitig. Die Daten sind in Echtzeit und ortsunabhängig verfügbar.

Die Allianzpartner eröffnen mit dem AIM-Tool völlig neue Möglichkeiten der Kombination von MRT und kamerabasierter Zustandsüberwachung. Sie erhöhen damit die Anlagenverfügbarkeit für die Betreiber, reduzieren Stillstandszeiten und ermöglichen eine vorausschauende Wartung.



Fabian Imboden
Bereichsleiter Technik Nord
Zermatt Bergbahnen



Das AIM-Kamerasystem an der 4er-Sesselbahn Findeln ist direkt in der MRT-Einheit integriert, was einen kombinierten Inspektionsablauf in einem kompakten Aufbau ermöglicht. © Raydn

Ununterbrochen live in Zermatt

Ein Blick in die Praxis: Zu Testzwecken wurde in Zermatt das AIM-Tool an der kuppelbaren 4er-Sesselbahn Findeln mit einer Fahrgeschwindigkeit von 5 m/s installiert und mit dem Netzwerk des Betreibers verbunden. Visuelle Analyse und MRT arbeiten gemeinsam. Die automatisierte Auswertung liefert kompakte Informationen über den Seilzustand. Das System läuft nun seit Monaten ununterbrochen.

Die fordernden Lichtverhältnisse vor Ort werden von den Kameras ausgeglichen; diese bieten eine sehr hohe Bildqualität. Die Synchronisation mit dem MRT-System verläuft reibungslos, und die automatisierte Berichterstattung liefert bereits prägnante Zusammenfassungen des Seilzustands, berichtet **Fabian Imboden**, Bereichsleiter Technik Nord bei den Zermatt Bergbahnen: „Das System hat das Potenzial, uns sehr viel Zeit zu sparen.“

Rasch montiert in Zermatt

Ein wesentlicher Aspekt liegt in der Praktikabilität der Installation: Das System wurde während eines kurzen Zeitfensters montiert – am Abend nach Be-

triebsschluss und am folgenden Morgen vor der Wiedereröffnung. Das Kamerasystem ist zudem physisch in die MRT-Einheit integriert, was einen kombinierten Inspektionsablauf in einem kompakten Aufbau ermöglicht. Betrieblich hat sich die Installation als äußerst zuverlässig erwiesen. Die Hintergrundverarbeitung der Kamera arbeitet selbst dann robust, wenn sich bewegende Sessel, Fahrgäste und andere dynamische Elemente im Sichtfeld befinden. Gleichzeitig isoliert das KI-Modell das Seil präzise und identifiziert kritische Stellen wie den Spleiß. Das freut Fabian Imboden besonders: „Jetzt können wir den Seilzustand bequem vom Büro aus kontrollieren.“

Heute erkennt das Tool den aktuellen Zustand des Seils. Morgen sollen historische Inspektionsdaten und kontinuierlich erhobene Informationen zunehmend dazu beitragen, Entwicklungen des Seilzustands und die verbleibende Lebensdauer besser einzuschätzen.

Full-Service ein Seilleben lang

Die Denkweise der Zermatt Bergbahnen deckt sich mit dem Full-Service-Ansatz von Teufelberger-Redaelli, nicht einfach nur ein Seil zu liefern, sondern dessen



Ein Video zeigt die Lieferung und Montage des Seils an der Höllkarbahn, dazu QR-Code scannen.

gesamten Lebenszyklus zu begleiten. Das Unternehmen berät, beliefert und überwacht, interpretiert Daten gemeinsam mit den Kunden und plant Wartung und Ersatz. Ein gutes Beispiel hierfür ist die neue 8er-Sesselbahn Höllkar C2 in Ischgl, Österreich.

Das dortige *Solitec*-Seil hat einen Durchmesser von 50 Millimetern und eine Länge von 3.840 Metern. Es ist bereits das dritte Seil von Teufelberger-Redaelli für Ischgl in kürzester Zeit. Schon im vergangenen Jahr durfte das Unternehmen zwei Exemplare liefern – ein 880 Meter langes für die 8er-Sesselbahn Sassgalun C3 und ein 2.740 Meter langes für die 8er-Sesselbahn Höllboden C1. Beide Seile haben einen Durchmesser von 48 Millimetern. Die Sassgalunbahn ist übrigens die erste Anlage Österreichs, die mit dem neuen Seil *Solitec XD* ausgestattet wurde.

Zentraler Ansprechpartner für die Silvretta Seilbahn AG rund um das Seil war und ist Area Sales Manager **Rudolf Wagner**: „Von der Projektierung über die Lieferung bis zur Montage habe ich das Seil bereits begleitet und die Gewerke vor Ort koordiniert. Mit der Inbetriebnahme zur Wintersaison werde ich weiterhin beratend zur Verfügung stehen.“ Die Bergbahn muss sich also um nichts kümmern und hat stets eine einzige Anlaufstelle.

Vertrieb mit Weitblick

Der Full-Service-Ansatz ist also durchaus ein sehr persönlich-menschlicher. Deswegen sucht Teufelberger-Redaelli ab sofort einen Area Sales Manager (m/w/d) für Seilbahnen in der Schweiz, quasi eine Kollegin bzw. einen Kollegen für Rudolf Wagner (siehe QR-Code).

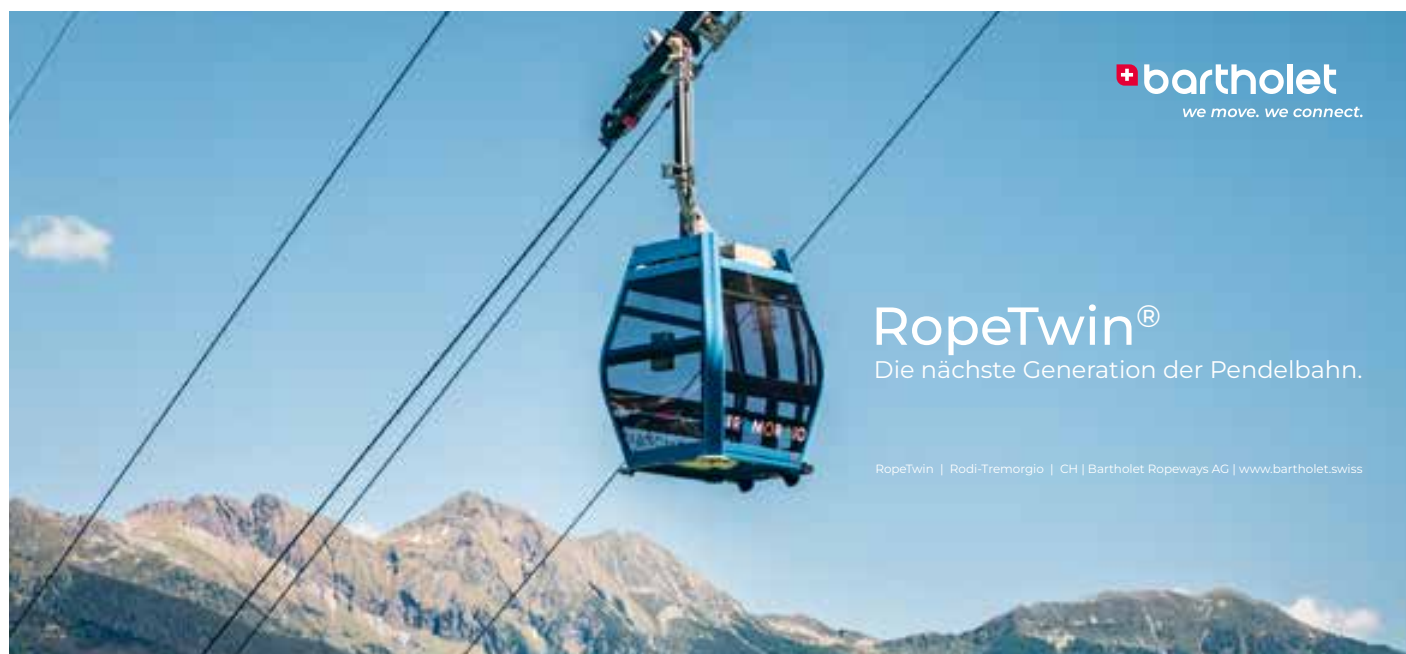


Scan mich

Gesicht für die Schweiz gesucht

Die Aufgabe: Kundenbeziehungen aufbauen, Projekte begleiten und Innovationen in die Höhen des Schweizer Tourismus bringen – direkt vor Ort, auf Messen und im Gespräch. Die Position dient als „Gesicht der Marke“ am Schweizer Markt, und verlangt, dass man sich mit Branchen-Innovationen beschäftigt und dieses Produktwissen an Bergbahnen, Industrie, Seilzieher und fallweise an Händler weitergibt. „Ich kann den Beruf nur empfehlen: Er ist extrem vielseitig, man ist von der Projektierung über Logistik und Montage bis zum After Sales in den gesamten Prozess involviert,“ betont Wagner. Eigentlich sei man nicht im Verkaufs-, sondern im Projektmanagement tätig, so der Area Sales Manager: „Man sitzt nicht nur im Büro oder Auto, sondern arbeitet dort, wo andere Urlaub machen – in den Bergen!“

ts



INAUEN-SCHÄTTI: EINSATZVIELFALT IN DEN SCHWEIZER BERGEN

Expresseinsätze, Seilbahnmontagen, Anlagenumbau oder Pistensicherung: Die aktuellen Aufträge für das Unternehmen Inauen-Schätti sind so vielfältig wie die Schweizer Seilbahnbranche selbst.

INTERVENIEREN

Expresseinsatz am Niederhorn

Die Diagnose Lagerschaden an der Umlenkscheibe der Bergstation Niederhorn (Kanton Bern) führte zum umgehenden Einsatz der Inauen-Schätti AG. Stark erhöhte Schwingungswerte im Bereich der Umlenkradlagerung deuteten auf einen Lagerschaden hin. Mittels Expressaufträgen besorgte und fertigte Inauen-Schätti unter Hochdruck die notwendigen Teile. Die Hauptkomponenten sind massiv und schwer: die Hohlwelle rund 800 Kilogramm sowie die beiden Lagerböcke je etwa 750 Kilogramm.

Neben dem Ersatz der Lager empfahl Inauen-Schätti dem Betreiber, die bestehende Hohlachse konstruktiv zu verstärken, berichtet Geschäftsführer **Patrick Inauen**: „Da wir auf der Baustelle keinen Kran zur Verfügung hatten, errichteten wir mithilfe eines Helikopters eine Montage-Nadel, um die Station zu demontieren sowie das Umlenkrad und die Lagerung auszubauen“. Nach dem Aufhängen des Zugseilspanngewichts und dem Abspinnen des Zugseils wurde das Umlenkrad inklusive Lagereinheit vollständig demontiert.

Umlenkscheibe vor Ort vergrößert

Der Ausbau bestätigte den diagnostizierten Schaden. Zusätzlich wiesen die Lagersitze der Lagerböcke Schäden auf,



Mit der Montage-Nadel wurden schweren Teile transportiert.



Neuer Lagerbock mit verstärkter Hohlachse.



Die Umlenkscheibe wird demontiert.

weshalb sie neu gefertigt wurden. Die Seilbahnexperten vergrößerten die Umlenkscheibe vor Ort auf dem Niederhorn mithilfe einer mobilen Ausdrehvorrichtung im Durchmesser um rund vier Millimeter. „Diese Technik steht heutzutage zur Verfügung und ermöglicht es, große Bauteile direkt auf der Baustelle zu bearbeiten“, freut sich Inauen. Die neue Lagereinheit wurde im Werk Schwanden komplett vormontiert und geprüft. Die montierte Einheit wurde Anfang Dezember 2025 per Helikopter zur Bergstation transportiert. Bereits Mitte Dezember 2025 wurde die Anlage an den Seilbahnbetreiber übergeben.

MONTIEREN

Neubau in Andermatt-Sedrun

Doppelte Kapazität, halbierte Fahrzeit – dafür montierte Inauen-Schätti für die Garaventa AG die neuen Sesselbahnen Val Val-Calmut und Val Val-Cuolm in der Skiarena Andermatt-Sedrun. Die neuen Sesselbahnen erhöhen die Kapazität auf 2.400 Personen pro Stunde. Die kuppelbaren Hochgeschwindigkeits-Sesselbahnen optimieren die Skiarena Andermatt-Sedrun. Die Sesselbahn der Oberalpageite Val Val-Calmut fährt 900 Meter lang und 350 Meter hoch in 3,40 Minuten. Die Bahn auf die Sedrunerseite ist 820 Meter lang und 240 Meter hoch und die Fahrzeit beträgt 3,18 Minuten. Beide Bahnen starten von derselben Talstation aus.

80 Lastwagen Material

Für die Montage der doppelten Talstation, der zwei Bergstationen und der total 17 Masten waren sechs bis zwölf Fachleute der Inauen-Schätti AG im Einsatz. Für den Aufbau waren 80 Lastwagenfahrten für das Material nötig. „Außer der Fundamentbetonierung erfolgten sämtliche Arbeiten durch unsere Teams. Dafür war eine entsprechende Auslegeordnung bei der Talstation nötig, wo dann mit dem Helikopter Bauteile Richtung Berg geflogen wurden“, sagt Inauen.



Tonnenweise Material wurde mit Lastwagen zur „doppelten“ Talstation geführt. © Inauen-Schätti

Von Juni bis November 2025 dauerten die Montagearbeiten und rechtzeitig zu Saisonbeginn konnten die Anlagen in Betrieb genommen werden.

RENOVIEREN

Umbau in Davos

Ab letztem Winter erleben die Gäste im Meierhoftäli auf Parsenn noch mehr Komfort. Im Auftrag der Garaventa AG ertüchtigte Inauen-Schätti die Sesselbahn im Meierhoftäli. Der Umbau der 4er-Sesselbahnen umfasste einerseits neue Elemente, wie Sessel mit Wetterschutzhauben, eine moderne Garagierung und eine neue Steuerung. Andererseits wurden auch Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten am Bestand durchgeführt. Die Montagearbeiten der optimierten Anlage wurden ebenfalls von der Inauen-Schätti AG realisiert.

ABSICHERN

Lawinenschutz in Scuol

Elf Lawinenmasten LM32 und zwei Lawinenwächter LW5400 schützen neu die



Bauarbeiten an der Talstation im Meierhoftäli.

Pisten in den beiden Skigebietsteilen Mischun und Champatsch in Scuol. Diese wichtigen Pisten liegen unter einem Lawinenzug in der Silvretta-Kette auf 2.800 Metern Seehöhe, wo sich häufig spontan Lawinen auslösen. „Die Pistensicherung in Minschun und Champatsch durch die Lawinenmasten und Lawinenwächter erforderte den vollen Einsatz unseres Fachteams“, betont Inauen. Im steilen und unwegsamen Gelände konnte nur mit dem Einsatz des Helikopters gearbeitet wer-



Heli-Transport der LM32 in Scuol.

den. In einem kurzen Zeitrahmen erstellte Inauen-Schätti die Fundamente und führte sämtliches Material mit dem Hubschrauber zu. Anfang September bis Anfang Oktober 2025 erfolgte die Montage der Masten und der Sprengkästen. Pünktlich vor dem ersten großen Schnee wurden die Sprenganlagen mit 288 Ladungen befüllt. Einzel- und Gruppensprengungen sind in der Wintersaison 2025/26 bereits erfolgt, womit die Pisten im Scuoler Skigebiet gesichert sind. ts



**Gemeinsam.
Persönlich.
Seit 1898.**

VVST Haftpflichtversicherung
nach Mass für Seilbahnen

info@vvst.ch | [vvst.ch](https://www.vvst.ch)

BORER LIFT AG: DIE SCHWEIZER ADRESSE FÜR BERGERLEBNISSE AN 365 TAGEN IM JAHR

Der Klimawandel erfordert neue Ganzjahreskonzepte im Bergtourismus. Um Gäste 365 Tage im Jahr zu begeistern, unterstützt die Borer Lift AG Destinationen mit innovativen Sunkid-Lösungen, massgeschneidertem Storytelling und ganzheitlicher Beratung. Einige Best-Case-Beispiele.



© Bergbahnen Flumserberg AG

Die individuellen Sunny-Stuff-Figuren Flumsi und Flumsina sorgen bei den Bergbahnen Flumserberg für Unterhaltung bei den kleinen Gästen.

„365 days by Sunkidworld“ – unter diesem Motto entstehen nicht nur neue Produkte. Auch bewährte Lösungen werden für individuelle, oft multifunktionale Anwendungen weiterentwickelt, beispielsweise verwandeln sich vielerorts Kinder-Skiparks im Sommer in Mini-Bikeparks. Gleichzeitig wächst die Nachfrage nach kundenspezifischen Designs – auf Basis der Corporate Identity der Freizeit-Destinationen oder eines umfassenden Storytelling-Konzepts.

Storytelling bis ins Detail

Ein Beispiel hierfür sind die individuellen Sunny-Stuff-Figuren der Bergbahnen Flumserberg, wo das Murmeltierpaar Flumsi und Flumsina Familien an ihrem Skitag begleitet. Passend dazu wurden auch Zäune und Banner gebrandet.

Für die Saison 2026/27 erhält die Skischule Flumserberg zudem einen neuen Sunkid-Zauberteppich der aktuellen Generation Type N. Damit wird die Attraktivierung des Übungslands Tannen-

boden konsequent fortgesetzt. Weitere Beispiele für individuell gestaltete und gebrandete Sunny-Stuff-Produkte sind Kian's Abenteuerland und der interaktive Schlittelweg Hannig in Saas-Fee.



© Saastal Bergbahnen AG

Von der Skizze zur individuellen Figur: ein speziell für die Destination entwickelter Charakter.



Oberiberg: Skipark im Winter, Bikepark im Sommer. © Borer Lift AG

AXEL HALDER

Geschäftsführer der Borer Lift AG

„Der Klimawandel verändert den Tourismus am Berg. Unsere Kunden reagieren darauf mit hybriden Winter- und Sommersaisonmodellen sowie Attraktionen, die über den klassischen Schneesport hinausgehen. Dabei setzen sie auf die langjährige internationale Erfahrung und die vielfältige Produktpalette von Sunkid sowie die Beratungs-, Planungs- und Dienstleistungskompetenz der Borer Lift AG.“



Dort erleben Familien eine spannende Geschichte rund um das Murmeltier Eddie und den Adler Aragon und sammeln entlang der Piste magische Kristalle.

Spielegerisch durch das ganze Jahr

Darüber hinaus bieten Wood'n'Fun-Installationen hybride Spielangebote. Sie eignen sich ebenfalls für die ganzjährige Nutzung und verbinden Spiel, Bewegung und aufmerksamkeitsstarkes Branding auf wirkungsvolle Weise. Jüngstes Beispiel ist der vier Meter hohe Schriftzug „Nendaz“, der Spielangebot und touristische Markeninszenierung kombiniert.

Als weiteres Sunkid-Produkt kann auch der Mountain Coaster unabhängig von der Jahreszeit betrieben werden – was eine stetig wachsende Zahl an internationalen Neuinstallationen und Rodel-Upgrades (zur modernen smarten Generation 2.0) unterstreicht.

Mehr als ein Produkt

Die Borer Lift AG unterstützt ihre Kunden gerne bei der Entwicklung passender Lösungen. Dabei versteht sie sich nicht nur als Produktanbieterin, sondern als ganzheitliche Partnerin bei der Schaffung attraktiver Angebote für 365 Tage im Jahr.

Ein hoher Anspruch an Beratung, Betreuung und Service wird umfassend erfüllt – einerseits durch renommierte Vertriebs- und Servicepartner in über 70 Ländern weltweit, andererseits durch die Firmengruppe, der die Borer Lift AG angehört.

Borer Lift AG
info@borer-lift.ch
Tel.: +41 31 780 20 40
www.borer-lift.ch



Die vier Meter hohe „Nendaz“-Installation verbindet ein ganzjähriges Spielangebot mit aufmerksamkeitsstarker Markeninszenierung. © Borer Lift AG

Area Sales Manager*in

📍 Schweiz



Human creativity. AI assisted.

Teufelberger · Redaelli

Schon einmal ein Produkt verkauft, das einen ganzen Berg erklimmt?

Hast du das Zeug dafür?

SISLINK VON SISAG: MEHR ALS NUR INFOTAINMENT

Mit Sattel-Hochstuckli und den Aletsch Bahnen setzen bereits zwei Pilotkunden auf SisLink. Die Infotainment-Lösung der Sisag AG bietet für Kabinen eine Vielzahl an Funktionen – von der Gästeinfo, über Licht, Video & Audio bis hin zum Fahrtenzähler und zur Querpendedelüberwachung.

Ob die Gästeinfo im Notfall, die Inszenierung der Gondelfahrt oder die Datengewinnung für Wartung und Betrieb – es gibt viele Gründe, um die Kabinen einer Seilbahn mit *SisLink* auszustatten, der neuen Infotainment-Lösung von Sisag. Zwei Pilotanlagen – die Drehgondelbahn Sattel-Hochstuckli und die Seilbahn Bettmeralp-Bettmerhorn in der Aletsch Arena – belegen die Einsatzbreite sowie die Vorzüge des Systems.

Informieren, Leuchten, Drehen

Seit Herbst 2025 bewährt sich das System zuverlässig im täglichen Einsatz der Drehgondelbahn Sattel-Hochstuckli und stellt die Kommunikation in die 20 Kabinen sicher. Zum Einsatz kommt das Modell *SisLink LITE*, das Sprachdurchsagen in den Gondeln ermöglicht sowie die Kabinenbeleuchtung für Nachtfahrten und die Kabinendrehung steuert – alles integriert in einer kompakten und effizienten Lösung. „Mit *SisLink* sind wir in der Lage, unsere Gäste gezielt und situationsgerecht zu informieren. Gleichzeitig erhalten wir wertvolle Informationen aus jeder einzelnen Drehgondel und gewinnen dadurch zusätzliche Transparenz über den Betrieb unserer Anlage“, freut sich **Patric Berg**, Geschäftsführer der Sattel-Hochstuckli AG.

Manuell war gestern

Bisher musste die Kabinenbeleuchtung manuell zwanzig mal ein- und ausgeschaltet werden, ebenso die Kabinendrehung. Mit *SisLink* kann dies nun bequem



Ob für einfache Anwendungen oder für anspruchsvollere Einsatzbereiche – mit den Varianten *SisLink LITE* und *SisLink PRO* gibt es für jede Anforderung die passende Infotainment-Lösung.

per Knopfdruck über das *SisControl Cockpit* erledigt werden – sowohl komplett, als auch selektiv. Das schont die Akkus und senkt den Arbeitsaufwand. Zudem liest *SisLink* die interne und externe Akkuspannung der Drehgondeln aus, was die Wartung erleichtert und den rechtzeitigen Akkutauch ermöglicht.

SisLink: Einfach nachrüsten

„Ein besonderer Vorteil von *SisLink* liegt in der einfachen Nachrüstung bestehender Gondeln, wodurch moderne Funktionen ohne aufwendige Umbauten integriert werden können“, so **Jan Megert**, Verkauf Seilbahnen Sisag AG und Pro-

duktverantwortlicher *SisLink*. Dies kann – wie bei der Drehgondel – individuell auf einem Halblech geschehen; oder mit einer *SisLink-Box*, in der LED, Lautsprecher und Schalter bereits fix verbaut sind. Aktuell wird getestet, ob diese Lösung mittels Resonator auch auf Sesselbahnen mit Hauben einsetzbar ist.

Unabhängiges Netz

„*SisLink* ist mit einem Energiemanagement für Akku und Solarpanel ausgestattet, was eine unbegrenzte Laufzeit ermöglicht. Dank der Nutzung des gebührenfreien LoRa-Funknetzes eignet sich *SisLink* ideal für Gebirgslandschaften“,



Patric Berg
GF Sattel-Hochstuckli AG



SisLink-Dashboard Sattel-Hochstuckli: Das System erleichtert nicht nur die Gästekommunikation, sondern auch die Wartung.



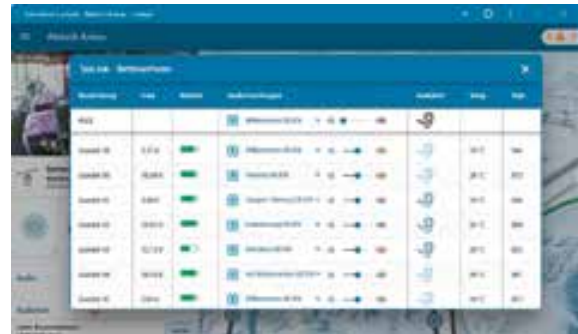
SisLink-Platte in der Drehgondel: Die Montage erfolgt in der Regel über ein Halblech in der Zwischendecke der Kabine.



Rückseite SisLink-Platte am Bettmerhorn: Bei einer minimalen Nutzung (Audiotests/Notfalldurchsagen) ist das System wartungsfrei.



Vorderseite SisLink-Platte am Bettmerhorn: 25 Jahre alte 12-Volt-Solarpanels liefern genug Energie für das SisLink LITE System.



SisLink ist in das SisControl Cockpit und die Steuerung SisPack 2 eingebunden. Die API-Schnittstelle ist für Fremdsteuerungen offen.

ergänzt Megert. Das Lora-Gateway wird jeweils standortspezifisch durch Messungen und Simulationen platziert, wobei in Tests Reichweiten von bis zu sechs Kilometern ohne Sichtverbindung erzielt wurden. Das Beispiel Sattel-Hochstuckli hat zudem gezeigt, dass die Funk- und Datenübertragung auch unter anspruchsvollen Bedingungen stabil und zuverlässig funktioniert. Gleichzeitig bestätigte sich die hohe Robustheit der Komponenten, die selbst bei schwierigen Witterungseinflüssen wie Kälte, Feuchtigkeit und Vibrationen eine durchgehend einwandfreie Leistung erbringen.

Fahrten zählen, Querpendel messen

Das zweite *SisLink*-Pilotprojekt ging im Sommer 2026 bei der Gondelbahn Bettmeralp-Bettmerhorn (Aletsch Arena) in Betrieb. Dazu wurden 88 Gondeln mit *SisLink LITE* ausgestattet. Neben Sprachdurchsagen in den Gondeln (inklusive Begrüßung und Verabschiedung) wurde *SisLink* erstmals auch als Fahrtenzähler jeder einzelnen Gondel eingesetzt. Die Kombination aus GPS und Beschleunigungssensor zählt die Stationsausfahrten jeder Kabine – also die Klemmzyklen. Der Technische Leiter kann so Kontrolle und Wartung der Fahrbetriebsmittel je

nach Nutzung priorisieren. „Der Beschleunigungssensor erfasst zudem die graduelle Querpendelung der Kabinen durch den Wind. Sobald definierte Warnschwellen überschritten werden, wird dies gemeldet“, berichtet Megert.

Das Team der Gondelbahn schätzt vor allem den raschen Einbau des Moduls, betont **Anton Franzen**, Technischer Leiter der Aletsch Bahnen: „*SisLink* ist sehr stimmig in den Kabinen verbaut, hier wirkt nichts angebastelt.“ Generell ist Franzen von dem System überzeugt, nach und nach sollen weitere Kabinenbahnen mit *SisLink* ausgestattet werden. Das Lora-Funknetz bietet hierfür beste Voraussetzungen – ein einziger Gateway könnte alle Anlagen am Berg abdecken.



Anton Franzen
Leiter Technik Aletsch Bahnen AG

Speakertest und GPS-Marketing

Ein weiteres Feature – das in beiden Pilotanlagen erprobt wird – ist der automatische Speaker-Test. Er überprüft regelmäßig die Lautsprecher in den Gondeln selbstständig und erkennt defekte Lautsprecher. Die entsprechenden Störungen werden automatisch zurückgemeldet, wodurch Wartungsarbeiten gezielt und effizient durchgeführt werden können.

Und die Pro-Version?

Bei beiden Pilotprojekten kommt die kompakte Basisversion *SisLink LITE* zum Einsatz. Sie eignet sich besonders für einfache Anwendungen mit geringem Energiebedarf. *SisLink PRO* ist die leistungstärkere Ausführung für anspruchsvolle Anwendungen. Sie ermöglicht unter anderem die Live-Kommunikation, Videoüberwachung, Wiedergabe von DAB-Radio und Audioinhalten sowie die Ansteuerung von Informationsbildschirmen – ideal für umfassende Infotainment- und Marketinglösungen, schließt Megert: „Wir forschen hier unter anderem an GPS-basierten Marketingdurchsagen, die standortabhängige Gästeinformationen und Marketinginhalte automatisch an den richtigen Positionen entlang der Strecke ausspielen.“ ts

Ein unvergessliches Erlebnis für Familien!

MOUNTAIN COASTER 2.0

Spass, Sicherheit und Effizienz

Borer Lift AG
Sägebachweg 24
3114 Wichtrach · Switzerland

www.borer-lift.ch

info@borer-lift.ch +41 31 780 20 40



© Davos Klosters Bergbahnen AG

Im Bergbahnen-Alltag gibt es viele Spezialfälle bei Arbeitszeit, Abrechnung etc., die sich nicht immer mit einem Standardszenario abbilden lassen.

DIGITALISIERUNG: WENN VERSTÄNDNIS FÜR DIE BRANCHE DEN UNTERSCHIED MACHT

Saisonale Schwankungen, verschiedene Gesellschaften sowie Gastronomie und Hotellerie: Die Digitalisierung eines Bergbahnunternehmens bringt besondere Anforderungen mit sich. Wie sie gemeistert werden können, zeigt ARCON bei den Davos Klosters Bergbahnen AG.

Bei der Davos Klosters Bergbahnen AG arbeiten im Sommer rund 350, im Winter bis zu 800 Mitarbeitende. Gleichzeitig treffen Vorgaben aus OR, LGAV und AZG aufeinander. Mit ARCON setzt das Unternehmen auf einen Abacus-Partner mit Branchenerfahrung. Im Interview spricht **Sereina Michel**, Leiterin HR, über die Zusammenarbeit und die Erfahrungen aus dem Projekt.

SI Magazin: Was war Ihnen bei der Wahl eines neuen Abacus-Partners besonders wichtig?

Sereina Michel: Für uns war zentral, dass ein neuer Partner unsere Branche und ihre Besonderheiten versteht. Wir wollten nicht bei null beginnen und zuerst sämtliche Zusammenhänge erklären müssen. Unser Umfeld ist vielseitig: von den Bergbahnen über Gastronomie und Hotellerie mit starken saisonalen Schwankungen.

Ebenso wichtig waren uns direkte Ansprechpersonen und kurze Wege. Wir suchten einen Partner, der unsere Anforderungen richtig aufnimmt und gemeinsam mit uns die beste Lösung findet, wenn nötig auch über den Standard hinaus.

Welche Rolle spielte die Erfahrung von ARCON in der Seilbahnbranche?

Das Branchenverständnis war für uns sehr wichtig. Unsere Strukturen sind komplex, weil verschiedene Unternehmen und Tätigkeitsbereiche zusammenspielen. Ein Partner muss diese Zusammenhänge verstehen und mit der nötigen Umsicht an ein solches Projekt herangehen. ARCON konnte Erfahrungen aus anderen Projekten in der Seilbahnbranche und in vergleichbarer Größenordnung einbringen. Dadurch waren gewisse Fragestellungen bereits bekannt und wir konnten darauf aufbauen.



Sereina Michel
Leiterin HR, Davos Klosters Bergbahnen AG

Mit OR, LGAV und AZG sowie Saison- und Jahresmitarbeitenden treffen unterschiedliche Anforderungen aufeinander.

Wie sind Sie gemeinsam mit ARCON damit umgegangen?

Diese Kombination ist anspruchsvoll. Es geht nicht nur um verschiedene gesetzliche Grundlagen, sondern auch darum, dass unsere drei Gesellschaften gemeinsam betrachtet werden müssen. Zu Beginn hat sich ARCON deshalb ein umfassendes Bild unserer Ausgangslage gemacht. Wir haben unsere Abläufe, Anforderungen und Spezialfälle aufgezeigt.

Zeiterfassung und Schichtplanung waren bereits im Einsatz, die Lohnbuchhaltung kam neu hinzu. Was war bei der Integration besonders wichtig?

Die Herausforderung bestand darin, das Neue mit dem Bestehenden zu verbinden, ohne den laufenden Betrieb zu beeinträchtigen. Zuvor arbeiteten wir mit einem separaten Zeiterfassungssystem und einem anderen Lohnprogramm. Dadurch entstanden parallele Arbeiten. Gerade in einem saisonalen Betrieb ist eine Unterbrechung keine Option.

ARCON INFORMATIK AG

Digitalisierung aus einer Hand:

ARCON begleitet Unternehmen mit Abacus Business Software, ICT- und Cloud-Lösungen sowie Angeboten rund um Künstliche Intelligenz und Digitale Zusammenarbeit.

Als Abacus Gold Partner bringt ARCON Erfahrung mit den besonderen Anforderungen von Unternehmen aus der Seilbahn- und Tourismusbranche mit. Sichere IT-Infrastrukturen und moderne Cloud-Services ergänzen das Angebot.

Sicher clever gelöst.

Mehr unter www.arcon.ch

Seitdem Zeiterfassung und Lohn in einem System abgebildet werden, werden die HR-Prozesse in Davos effizienter und schneller. Zugleich werden Doppelspurigkeiten reduziert.



Die Integration musste deshalb Schritt für Schritt erfolgen und gleichzeitig im Alltag funktionieren.

Wo war im Projekt Pragmatismus gefragt?

Pragmatismus war während der Umstellung generell wichtig, insbesondere mit Blick auf die Hochsaison. In unserem Alltag gibt es viele Spezialfälle, die sich nicht immer mit einem Standardszenario abbilden lassen. Ein gutes Beispiel dafür sind Mitarbeitende, die gleichzeitig in unterschiedlichen Bereichen tätig sind, etwa bei den Bergbahnen und in der Gastronomie.

Damit treffen unterschiedliche Anforderungen und Rahmenbedingungen aufeinander.

Was hat sich durch die direkte Übernahme der Zeiterfassungsdaten in die Lohnverarbeitung verändert?

Früher arbeiteten wir mit zwei getrennten Systemen für Zeiterfassung und Lohn. Dadurch entstand doppelte, manchmal auch manuelle Arbeit. Heute können die Daten direkt für die Lohnverarbeitung genutzt werden. Das macht den Prozess effizienter, schneller und reduziert Doppelspurigkeiten.

Was ist Ihnen aus der Zusammenarbeit mit ARCON besonders in Erinnerung geblieben?

Vor allem das partnerschaftliche Miteinander. Wir hatten ein sehr gutes Verhältnis und konnten während des gesamten Projekts auf Augenhöhe miteinander arbeiten. Die Zusammenarbeit war angenehm, hilfreich und flexibel. Wichtig war für uns, dass ARCON unsere Situation versteht und gemeinsam mit uns nach passenden Lösungen sucht. Diese Mischung aus Branchenverständnis, Flexibilität und direktem Austausch ist mir besonders in Erinnerung geblieben.



ENERGIEEFFIZIENTE BESCHNEIUNG OHNE KOMPROMISSE IN DER LEISTUNG

Modular, nachrüstbar und dank Adapter auch für bestehende Anlagen von Drittanbietern einsetzbar. Die Schneiköpfe der Bächler Top Track AG zeichnen sich durch ihre maximale Energieeffizienz ohne Kompromisse in der Leistung aus.

#Lanzenspezialist

www.bachler.ch | [#bachlertoptrack](#) [f](#) [i](#) [t](#) [in](#)



bächler
the pioneer in snowtechnology

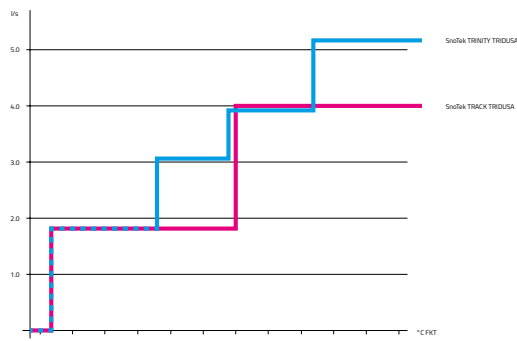
BÄCHLER: 50 % MEHR SCHNEE IN 70 % DER VERFÜGBAREN SCHNEIFENSTER

Die Wintersaison naht – und mit ihr die Frage nach den richtigen Beschneigungstemperaturen. Was wäre, wenn bei 70 Prozent der vorherrschenden Temperaturen 50 Prozent mehr Schnee produziert werden kann? Die Bächler SnoTek TRINITY TRIDUSA verspricht genau das.

Bereits vor neun Jahren hat der Schweizer Lanzenspezialist Bächler den Grundstein für eine leistungsstarke und breitflächige Beschneigung im Grenztemperaturbereich gelegt. Mit der zweistufigen *SnoTek TRACK TRIDUSA* kam die erste Dreikopf-Schneilanze auf den Markt, die im kritischen Temperaturbereich zwischen 12 bis 21 m³ Schnee produzieren konnte. Das von vielen Schneiern fast schon liebevoll genannte „Grenztemperatur-Wunder“ revolutionierte so ab einer Feuchtkugeltemperatur von -1.5 °C die Schneileistung im Grenztemperaturbereich.

TRINITY TRIDUSA: Vier Schneistufen, ein neuer Leistungsstandard

Erstmals an der Interalp 2023 vorgestellt, sollte die neue Bächler *SnoTek TRINITY-Serie* die nächste Leistungsstufe zünden. Kernpunkt der *TRINITY* sind die vier Schneistufen, die auch in der Dreikopf-Variante *TRIDUSA* – wie Bächler diese Produktvariante nennt – verfügbar sind. Damit dies möglich war, mussten am Schneikopf zentrale Gewichtseinsparungen realisiert werden. Auch konnte bei der *TRINITY* der bekannte und bewährte 60° resp. 120° Winkel realisiert werden. Dieser stammt von den oben erwähnten „Grenztemperatur-Wunder“-Schneilanzen zwischen allen drei Sprühköpfen.



Im Vergleich zur zweistufigen *SnoTek TRACK TRIDUSA* kann *SnoTek TRINITY TRIDUSA* früher weitere Leistungsstufen zuschalten und so die Wasserreserven optimal nutzen.



Die neue Dreikopf-Schneilanze holt das Maximum aus jedem Schneifenster. © Bächler Top Track AG

Die Temperatur als entscheidender Faktor

Messungen über einen längeren Zeitraum von Bächler haben gezeigt, dass in der Beschneigungsphase bis Mitte Dezember durchschnittlich 70 Prozent der Schneistunden in den Feuchtkugeltemperaturbereich zwischen -1.5 °C bis -5.0 °C fallen. Damit ist es zentral, in diesem Bereich eine möglichst große Schneemenge zu produzieren. Wie die Grafik zeigt, spielt hier die *SnoTek TRINITY TRIDUSA* ihre Stärken voll aus.

50 Prozent mehr Leistung

Im Vergleich zur *SnoTek TRACK* kann die *SnoTek TRINITY*, aufgrund der vier Stufen,

bereits ab rund -3.0 °C FKT in die zweite Schneisstufe schalten und so den Durchsatz von zwei auf drei Liter pro Sekunde erhöhen. Auch die dritte Stufe wird bei der *SnoTek TRINITY* früher erreicht. Anschließend gleichen sich die zwei leistungsstarken Schneeerzeuger bei rund vier l/s an. Durch die letzte und vierte Schneisstufe der *SnoTek TRINITY* kann ab -5.5 °C Feuchtkugeltemperatur die Leistung nochmals bis auf über fünf Liter pro Sekunde gesteigert werden, wo eine *SnoTek TRACK* – begrenzt durch die zwei Schneisstufen – nicht mehr zulegen kann.

Leistungsgrenze und Wassergrenze als wichtige Faktoren

Bei der Leistung aktueller Schneeerzeuger ist die Maximalleistung in den überwiegenden Fällen ausreichend oder sogar überdimensioniert.

Bei kurzen Einschneiphasen spielt jedoch oft die begrenzte Wassermenge zusätzlich eine zentrale Rolle. In diesem Zusammenhang betont Bächler immer wieder, dass die *SnoTek TRINITY* zwar fast alles perfekt kann, aber nur der richtige Schneeerzeuger am richtigen Ort das Optimum herausholt.

Dies spricht für die breite Produktpalette mit jeweiligen Spezialfunktionen und unterschiedlichen Einsatzschwerpunkten.



Mario Koch und Albert Wyss von Bächler kontrollieren die letzten Details einer großen *SnoTek TRINITY*-Lieferung. © Bächler Top Track AG

IM INTERVIEW: Mario Koch, COO der Bächler Top Track AG

„Mit der SnoTek TRINITY können wir Wasser- und Pumpressourcen zwischen -1.5°C und -5.0°C Feuchtkugel maximal ausnutzen.“

SI Magazin: Herr Koch, die neue Saison steht vor der Tür. Wie läuft's bei Bächler?

Mario Koch: Wir sind sehr zufrieden und konnten schon einige große Auslieferungen abschließen. Es fühlt sich irgendwie an, als ob es gar nie geendet hat. Vor Jahren, da gab es im Frühling eine kurze Verschnaufpause, aber dies ist vorbei. Wir freuen uns sehr, dass unsere Produkte so gut am Markt ankommen.

Ist die SnoTek TRINITY mittlerweile das meistverkaufte Produkt bei Bächler?

Ja, die vierstufige TRINITY-Familie wird sehr viel nachgefragt. Insbesondere die dreiköpfige SnoTek TRINITY TRIDUSA. Aber auch die weitere Produktfamilien sind weiterhin wichtig für uns. Es geht oft um Details. In denen liegt der Unterschied, ob man an einem Schneipunkt das Optimum herausholen kann oder nicht.

„50 Prozent mehr Schneileistung in 70 Prozent der verfügbaren Schneifenster“, wie konnte dies erreicht werden?

So als Aussage hört es sich einfach an, aber dies war es nicht. Zum einen ist das

vierstufige SnoTek-Düsenpaket ein zentrales Element. Damit diese größeren Düsenpakete Platz finden können, mussten zum Beispiel bei der Dreikopfvariante am Schneikopf rund 9 kg eingespart werden, dies bei einem Gesamtgewicht von rund 31 kg. Die jahrelange Erfahrung mit der SnoTek TRACK TRIDUSA hat uns natürlich auch sehr geholfen.

Was bedeutet das für ein Skigebiet?

Im Starttemperaturbereich, zwischen -1.5°C und -5.0°C Feuchtkugeltemperatur, ist meistens nicht das Wasser, sondern der Schneeerzeuger der limitierende Faktor. Im Gegensatz limitiert bei kälteren Temperaturen das verfügbare Wasser die Schneeproduktion. Mit der SnoTek TRINITY können wir in diesem wichtigen Startbereich das verfügbare Wasser sowie die Pumpleistung maximal ausnutzen und so die Sicherheit für genügen Schnee zum Saisonstart markant erhöhen.

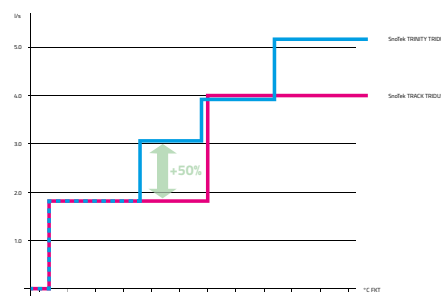
Wäre damit eine achtstufige SnoTek ET TRIDUSA möglich?

In der Theorie würden sich so noch feinere Abstufungen realisieren lassen, das



Mario Koch
COO der Bächler Top Track AG

ist richtig. Ich würde so eine Version nicht kategorisch ausschließen, aber da warten noch gewaltige Herausforderungen auf uns. Gewichtstechnisch, was das Sprühbild angeht und allgemein, würden wir in der Maximalleistung in Wassermengen vorstoßen, die erst einmal verfügbar sein müssten. Die aktuelle SnoTek TRINITY TRIDUSA mit vier Schneistufen bietet da schon fast alles, in fast einer perfekten Kombination.



+50 Prozent Mehrleistung rund 1.5°C früher bietet die SnoTek TRINITY TRIDUSA.
© Bächler Top Track AG



sisag.ch



SISLink LITE BY SISAG

INFOTAINMENT-LÖSUNG

Autark, vielseitig & verlässlich – die **smarte Verbindung** in jede Kabine.



SisLink



© REGUPOL

Panoramabahn Heidbühl: Der REGUPOL everroll alpine Bodenbelag ist bereits seit mehr als zehn Jahren im Einsatz und wird vom Team top gepflegt.

SKI, BIKES UND HUBWAGEN: SO MEISTERT LENZERHEIDE DIE BODEN-BELASTUNGEN

Die Lenzerheide Bergbahnen AG setzt bei stark beanspruchten Böden auf REGUPOL everroll alpine. Philipp Fux, stv. Leiter Technik der Bergbahnen, spricht über das Ende der Rutschgefahr und die Herausforderungen im Ganzjahresbetrieb.

Die Lenzerheide Bergbahnen AG setzt seit über zehn Jahren REGUPOL everroll alpine Sportböden ein. Einer der Ersteinsätze erfolgte bei der Portalbahn in Churwalden. Die jüngsten Bauprojekte waren die Renovationen Rothornbahn / Scharmoir und deren Eingangsbereich mit Skidepot und Kasse in der Talstation. Die stetig steigenden Anforderungen an den Bodenbelag durch die vielseitige Nutzung durch Ski, Schlitten und Snowboards im Winter sowie durch Mountainbikes und Wanderer im Sommer, haben die Betreiber dazu gebracht, den elastischen Bodenbelag immer häufiger an Bahnstationen, in Kassenbereichen, auf Perrons und in Skidepots einzusetzen.

SI Magazin: Herr Fux, in welchen Bereichen setzen Sie den Sportbodenbelag ein?

Philipp Fux: Wir setzen REGUPOL in vielen Gästebereichen ein, etwa wie in Kassenräumen und Bahnanlagen und in Skidepots.

Welche Herausforderungen sind beim Bodenbelag für Sie von größter Bedeutung?

Es sind vor allem die Belastungen der Ski und Skistöcke, welche oft erst im Raum auf dem Boden abgeklopft werden. Auch die Befahrbarkeit mit Palettenhubwagen ist uns wichtig. Beides funktioniert gut.

Die Anforderungen haben sich in den vergangenen Jahren stark verändert – Stichwort Sommerbetrieb. Hat sich REGUPOL everroll alpine auch hier bewährt?

Nach unserer Erfahrung der vergangenen Jahre ist der Boden sowohl für den Winter- als auch für den Sommerbetrieb mit Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen bestens geeignet. Auch die Reinigung funktioniert einfach, obwohl im Sommer doch sehr viel Schmutz und Staub in die Gebäude getragen wird. Dies wird von den Mitarbeitern sehr geschätzt, da die tägliche Reinigung mühelos erledigt werden kann.

Wie hat sich die Sicherheit durch die stark rutschhemmende Wirkung verbessert?

In den Räumlichkeiten mit REGUPOL sind keine Unfälle mehr zu verzeichnen, es ist also kein Thema mehr.

Wie schätzen Sie den Komfortgewinn durch die gute Gehschalldämmung mit der elastischen Oberfläche?

Vor allem im Bereich, wo die Gäste die Ski abklopfen, ist es viel angenehmer im Raum. Allgemein wurde der Gehkomfort gegenüber dem früheren Betonboden deutlich verbessert.



Philipp Fux
Stv. Leiter Technik
Lenzerheide Bergbahnen AG



Die Bahnanlage der Rothornbahn Lenzerheide ist seit drei Jahren mit REGUPOL everroll alpine ausgestattet und hält extremen Belastungen stand. © REGUPOL



Die Zermatt Bergbahnen legen im Geschäftsjahr 2025/2026 den klaren Fokus auf Ordnung und Sauberkeit im Skigebiet – dank Eco-Mapping.

ECO-MAPPING IN ZERMATT: MIT SYSTEM ZU MEHR NACHHALTIGKEIT

Ein strukturierter Arbeitsplatz reduziert Suchzeiten, sorgt für klare Abläufe und minimiert Gefahrenquellen. Zugleich helfen saubere, organisierte Bereiche dabei, Abfälle zu trennen und Materialien sorgfältig einzusetzen. Die Zermatt Bergbahnen verfolgen dies mit Methode.

Im Geschäftsjahr 2025/26 legen die Zermatt Bergbahnen einen klaren Fokus auf Ordnung und Sauberkeit – nicht nur als Ausdruck eines gepflegten Erscheinungsbilds, sondern als festen Bestandteil ihrer Nachhaltigkeitsstrategie. Denn ein strukturierter Arbeitsplatz reduziert Suchzeiten, sorgt für klarere Abläufe und minimiert Gefahrenquellen. Gleichzeitig helfen saubere, gut organisierte Bereiche dabei, Abfälle korrekt zu trennen und Materialien sorgfältig einzusetzen. Damit trägt jeder Mitarbeitende aktiv zu ökologischer, betrieblicher und sicherheitstechnischer Verantwortung bei.

Ausgangslage

Zur Umsetzung dieses Ziels kommt das Eco-Mapping zum Einsatz – eine praxisnahe Methode, mit der Arbeitsbereiche

visuell analysiert und konkrete Verbesserungspotenziale direkt vor Ort identifiziert werden können. Das Projektteam wurde aus interessierten Mitarbeitenden aus jedem Bereich des Unternehmens zusammengesetzt.

Zum Start dokumentierte dieses Eco-Mapping-Team ihre Bereiche mit Fotos, betrachtete die Stationen bewusst mit dem Blick eines Gastes und hielt Schwachstellen wie auch erste Ideen fest. Die gesammelten Aufnahmen bildeten die Grundlage für den gemeinsamen Kick-off, bei dem die Ergebnisse besprochen, konkrete Maßnahmen definiert und Verantwortlichkeiten festgelegt wurden (Aktionsplan). Es wurden drei zeitliche Unterscheidungen festgelegt: Quick wins, Ende Wintersaison und Antrag im Investitionsbudget.

Anschließend erfolgte die Abstimmung mit den Bereichsleitern, bevor in der Wintersaison 2025/26 Schritt für Schritt an der Umsetzung gearbeitet wurde. Alle Verbesserungen wurden laufend dokumentiert, sodass am Ende der Saison sowohl ein sichtbarer Vorher-Nachher-Vergleich als auch eine vollständig abgearbeitete „Ordnungs- und Sauberkeitscheckliste“ vorgewiesen werden konnten.

Projektverlauf

Die finalen Ergebnisse wurden über die internen Kommunikationskanäle der Zermatt Bergbahnen verbreitet. Erste sogenannte Quick-wins wurden bereits am Infoabend Ende November den Mitarbeitenden präsentiert und zusätzlich in der Mitarbeitendenzeitung „Iischi Bahn“ dokumentiert. Anhand von Vorher-Nachher-Bildern aus den einzelnen Bereichen wurde anschaulich aufgezeigt, wie gezielte, oft kleine Maßnahmen eine spürbare Wirkung entfalten können und in ihrer Summe zu nachhaltigen Verbesserungen im Arbeitsumfeld beitragen.

Ausblick

Das Projekt ist nicht mit der ersten Umsetzungsrunde abgeschlossen. Langfristig wird angestrebt, Ordnung und Sauberkeit dauerhaft im Unternehmen zu verankern, etwa durch regelmäßige, jährliche Eco-Mapping-Durchgänge oder durch ergänzende Motivations- und Sensibilisierungsmassnahmen. Auf diese Weise soll schrittweise eine Arbeitskultur etabliert werden, die nachhaltig wirkt und sowohl den Mitarbeitenden als auch den Gästen zugutekommt. Zudem wird das Projekt über das Programm „Swiss-tainable“ zum Nachahmen empfohlen. ts





Ist Ihr Versicherungsschutz noch up to date? Deckungssummen und Ausschlüsse sollten jährlich auf den Prüfstand. Die VVST All-Risks Haftpflichtversicherung bietet hier die ideale Lösung – maßgeschneidert für alle Aktivitäten von Seilbahnbetrieben. © Télé Villars-Gryon-Diablerets S.A.

GUT VORBEREITET, WENN ETWAS PASSIERT: HAFTPFLICHTSCHUTZ FÜR SEILBAHNEN

Wo Menschen unterwegs sind, kann trotz aller Sorgfalt etwas passieren. Eine passende Betriebshaftpflichtversicherung ist für Seilbahnunternehmen daher ein wichtiger Teil eines professionellen Risikomanagements. Worauf gilt es dabei besonders zu achten?

Haftpflicht startet vor dem Schaden

Seilbahnunternehmen transportieren Gäste, betreiben sicherheitsrelevante Anlagen und bieten zunehmend Sommer-, Freizeit- und Erlebnisangebote. Wer gut vorbereitet ist, reagiert im Ereignisfall sicherer und schneller. Deshalb sollte die Betriebshaftpflicht regelmäßiges Thema in der Geschäftsleitung oder im Verwaltungsrat sein. Welche Risiken bestehen bei Anlagen, Gebäuden, Pisten, Wegen, Parkplätzen, Gastronomie, Events oder Zusatzangeboten? Welche Aufgaben übernehmen Partner?

Je klarer diese Fragen beantwortet sind, desto besser greifen Prävention, Versicherungsschutz und Verantwortlichkeiten ineinander.

Passt die Deckung noch zum Betrieb?

Seilbahnunternehmen entwickeln sich laufend weiter. Neue Anlagen, Umbauten, Bikeparks, Schlittelwege, Events, Vermietungen oder Arbeiten für Dritte verändern das Risikoprofil. Darum lohnt es sich, Deckungssumme, Jahreshöchstleistung, Selbstbehalte, Ausschlüsse und Tätigkeitsbeschreibung jährlich zu prüfen.

Die VVST All-Risks Haftpflichtversicherung ist auf Haupt- und Nebenaktivitäten von Seilbahnunternehmen ausgerichtet.

Gute Dokumentation schafft Sicherheit

Versicherung ersetzt kein sorgfältiges Sicherheitsmanagement – sie ergänzt es. Anlagen müssen korrekt betrieben, geprüft und instand gehalten werden; Gefahrenstellen sind zu erkennen, zu sichern oder klar zu signalisieren. Kontrolllisten, Wartungsberichte, Schulungsnachweise und Protokolle helfen,



Martin Deburaux, Télé Villars-Gryon-Diablerets S.A.

„In unserem Geschäft gehören Sicherheit und Risikomanagement zum Alltag. Bei VVST profitieren wir von einer Versicherungslösung, die auf die Realitäten der Seilbahnunternehmen abgestimmt ist und von einem Partner, der unser Geschäft versteht und uns bei Bedarf kompetent begleitet.“

Schäden zu vermeiden und stärken im Ereignisfall die Beurteilung und Abwehr von Ansprüchen.

Wenn etwas passiert: Fakten sichern

Ereignisse mit möglicher Drittbetroffenheit sollten dem Versicherer frühzeitig gemeldet werden – auch wenn noch kein Anspruch feststeht. Gleichzeitig gilt es, Fakten zu sichern: Zeitpunkt, Ort, Wetter, Betriebszustand, beteiligte Personen, Fotos, Unterlagen, Zeugen und Sofortmassnahmen. Gegenüber Geschädigten oder Medien sollten keine voreiligen Schuldanerkenntnisse oder Zusagen gemacht werden.

Schnittstellen sind oft entscheidend

Viele Haftpflichtrisiken entstehen an Schnittstellen – etwa mit Skischulen, Veranstaltern, Gastronomiepartnern, Bauunternehmen, Lieferanten, Wartungsfirmen, Bikepark-Betreibern oder Rettungsorganisationen. Wichtig sind klare Vereinbarungen: Wer kontrolliert, instruiert, sichert, meldet und weist welchen Versicherungsschutz nach? Gut geregelte Schnittstellen schaffen Klarheit, bevor es darauf ankommt.

Prävention zahlt sich mehrfach aus

Wer Risiken systematisch erfasst, Mängel behebt, Mitarbeitende schult, Notfallübungen durchführt und Ereignisse auswertet, reduziert Schäden. Gleichzeitig schafft professionelles Risikomanagement eine Grundlage für stabile Versicherungskonditionen und effiziente Schadenabwicklung.

Wie VVST konkret unterstützen kann: Prävention und Schadenabwehr

- **Deckungsscheck:** Prüfung von Deckungssumme, Jahreshöchstleistung, Selbstbehalten, Ausschlüssen und Tätigkeitsbeschreibung.
- **Risikobeurteilung:** Einschätzung neuer Angebote wie Bikeparks, Schlittelwege, Events, Vermietungen oder Arbeiten für Dritte.
- **Schnittstellenprüfung:** Klärung von Verantwortlichkeiten mit Partnern, Lieferanten, Veranstaltern oder Dienstleistern.
- **Schadenbegleitung:** Unterstützung bei Meldung, Einordnung, Bearbeitung und Abwehr unbegründeter Ansprüche.
- **Praxisempfehlungen:** Hinweise zu Dokumentation, Kontrollprozessen, Prävention und Versicherbarkeit.

Auf alles vorbereitet:

Mehr als nur eine Police

Ein guter Haftpflichtschutz beginnt lange vor dem Schadenfall: mit klaren Zuständigkeiten, aktueller Deckung, sauberer Dokumentation und bewusstem Umgang mit Risiken.

Genau hier setzt die *VVST All-Risks Haftpflichtversicherung* an. Sie ist auf Seilbahnen und deren Nebenaktivitäten ausgerichtet.

Das Schadenteam verfügt über langjährige Erfahrung in diesem Spezialgebiet – für kompetente, rasche und praxisnahe Unterstützung, wenn es darauf ankommt.

FÜNF PUNKTE FÜR DIE PRAXIS

1. Deckungssumme, Jahreshöchstleistung, Selbstbehalte und Ausschlüsse jährlich prüfen.
2. Police bei neuen Angeboten, Anlagen oder Kooperationen aktualisieren.
3. Verkehrssicherungspflichten dokumentieren und Kontrollen protokollieren.
4. Verträge mit Partnern auf Verantwortlichkeiten und Versicherungsnachweise prüfen.
5. Schadenfälle sofort melden, Fakten sichern und keine voreiligen Anerkennungen abgeben.

Gerne beraten die Experten von VVST die Unternehmen persönlich und prüfen, ob ihr Haftpflichtschutz noch optimal zu ihrem Betrieb passt.



Ansprechpartner für Seilbahnen

Raffaele Teuscher

Elisabethenanlage 25

Postfach, 4002 Basel

raffaele.teuscher@vvst.ch

+41 61 270 91 86

www.vvst.ch

Schweizer Innovation und Seilhandwerk seit 1904

jakob.com



Jakob
Rope Systems

Foto: Käsebörner



Gemeinsam für einheitliche und praxisgerechte Audits beim Arbeitszeitgesetz: Das ist das Ziel des neuen Audit Guide von Seilbahnen Schweiz.

ARBEITSZEITGESETZ: AUDIT GUIDE LIEGT VOR

Seilbahnen Schweiz (SBS) hat einen „AZG-Audit Guide“ erarbeitet; damit soll bei Audits zum Arbeitszeitgesetz eine gewisse Einheitlichkeit innerhalb der Branche erreicht werden. Der Guide auf Deutsch, Französisch und Italienisch umfasst auch Vereinbarungsmuster.

SBS hat 2022 und 2024 Umfragen zu Audits für das Arbeitszeitgesetz bei verschiedenen Seilbahnunternehmen durchgeführt. Die Erkenntnisse: Die Auditberichte weisen keine Einheitlichkeit auf, eine kongruente Haltung der Auditoren und Auditorinnen besteht nicht, die Bestimmungen zum Arbeitszeitgesetz (AZG) werden verschieden ausgelegt und es existieren weder ein Konzept noch Basisdokumente als Grundlage für die Audits. Aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs hat SBS im Februar 2025 dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die

identifizierten Problemfelder schriftlich dargelegt und beantragt, zeitnahe Lösungen zu prüfen.

Projekt „Einheitliche AZG-Audits“

SBS hat als „Sofortmaßnahme“ im Frühling 2025 das Projekt „Einheitliche AZG-Audits“ gestartet, mit mehreren Zielen (siehe Infobox). Eine Arbeitsgruppe wurde eingesetzt. **Daniela Lomatter** (Aletsch Bahnen AG), **Michael Ackermann** (Bergbahnen Flumserberg AG) und **Curdin Baltermia** (Savognin Bergbahnen AG) haben sich auf die Bedürfnisse der Unternehmen jedweder Größe fokussiert und wurden fachlich von **Benjamin Kälin** (AZG-Info) unterstützt. Die von **Walter Maffioletti** (SBS) geleitete Arbeitsgruppe wurde von **Armin Egger** ergänzt, der die Sicht vom BAV einbrachte.

Der AZG-Audit Guide

Nach einer ersten Fassung, die verschiedenen SBU vorgelegt wurde, hat die Arbeitsgruppe die finale Version des Audit Guides dem Management Board Seilbahnen präsentiert. In der 13 Seiten umfassenden Dokumentation sind die Dokumente aufgelistet, die für die Überprüfung des Vollzugs des AZG und der Arbeitszeitvernehmlassung (AZV) wichtig sind, jeweils samt einer Erläuterung des diesbezüglichen „BAV-Interesses“.

Darin wird auf grundsätzliche Dokumente wie Personalreglemente und Arbeitsverträge, auf Dienstpläne, auf Diensterteilungen und auf Arbeitsrapporte hingewiesen. Auch die Formen der Mitwirkung (Bekanntgabe, Ersuchen, Anhörung und Vereinbarung) samt einer Übersicht sind Gegenstand des Audit Guides. Den Vereinbarungen wird mit Ausführungen über Form, Inhalte und gesetzliche Grundlagen große Aufmerksamkeit geschenkt. Der Audit Guide wird mit einem Anhang ergänzt, der Muster für die wichtigsten Vereinbarungen enthält.

Forderungen an die Branche

SBS ist überzeugt, mit seiner neuen Publikation ein nützliches Hilfsmittel geschaffen zu haben und wird die Lage in Zusammenhang mit der Durchführung von Audits weiterhin beobachten, um problematische Fälle zu vermeiden.

SBS appelliert an seine Mitglieder, ihre Erfahrungen bei AZG-Audits mit der Geschäftsstelle Bern zu teilen, damit die Erkenntnisse in die weitere Arbeit zur Sicherstellung einheitlicher Audits-Durchführungen einfließen können.

SBS steht für Beratungen und Begleitung von AZG-Audits gerne zur Verfügung, genauso wie für Firmenschulungen. ts

ZIELE DER NEUEN AZG-AUDITS

- Sicherstellung der Einheitlichkeit bei der Durchführung der Audits
- Definition der prüfberechtigten Unterlagen bei BAV-Audits
- Bereitstellung von gemeinsamen Vereinbarungsmustern
- Monitoring der BAV-Audits samt Sammlung problematischer Fälle
- Kongruente Haltung der Auditoren und Auditorinnen samt einheitlicher Auslegung der entsprechenden Bestimmungen
- Sensibilisierung/Schulung der Branche
- Austausch mit dem BAV



Welche Auswirkungen hat das revidierte Raumplanungsgesetz für die Seilbahnbranche? Seilbahnen Schweiz hat dazu einen Kurzbericht verfasst.

RAUMPLANUNG: WAS BEDEUTET DAS REVIDIERTE GESETZ FÜR DIE BRANCHE?

Kein Entwicklungsstopp, aber auch kein Freipass: Das revidierte Raumplanungsgesetz ist 2026 in Kraft getreten. Welche Auswirkungen hat dies auf Bauten und Anlagen im Gebirge? Ein Überblick.

Die Verordnung (RPV) zum revidierten Raumplanungsgesetz (RPG 2) ist 2026 in Kraft getreten. Sie konkretisiert die gesetzlichen Vorgaben für Bauten und Anlagen außerhalb der Bauzonen und ist deshalb für die Seilbahn- und Tourismusbranche besonders relevant. Seilbahnen Schweiz ordnet die Auswirkungen wie folgt ein.

Kein Entwicklungsstopp, kein Freipass
RPG 2 soll die Bautätigkeit außerhalb der Bauzonen stabilisieren. Gebäude und Bo-

WICHTIGE VERBESSERUNGEN

- Touristisch bedingte Bodenversiegelungen sind vom Stabilisierungsziel ausgenommen.
- Anlagen werden beim Stabilisierungsziel nicht den Gebäuden zugerechnet. Das ist für die Seilbahnbranche entscheidend, da viele technische Infrastrukturen funktional zu einer Anlage gehören.
- Ein wichtiges Instrument ist der Gebietsansatz. Er kann touristisch geprägten Räumen neue Spielräume eröffnen. Aber nur, wenn Projekte frühzeitig in die kantonale Richtplanung eingebracht werden.

denversiegelungen sollen nicht unbeschränkt weiter zunehmen. Das betrifft auch den alpinen Raum und damit genau jene Gebiete, in denen Seilbahnen, Skilifte, Bergrestaurants, Beschneiungsanlagen, Werkgebäude oder Stationsbereiche stehen. Die gute Nachricht: Das neue Recht anerkennt die besondere Bedeutung touristischer Infrastrukturen. Notwendige Erneuerungen, Modernisierungen und Entwicklungen bleiben möglich.

Ohne Dokumente gibt es Probleme

Seilbahnen Schweiz (SBS) hat sich im politischen Prozess und in den fachlichen Diskussionen mit Erfolg für praxistaugliche Lösungen eingesetzt (siehe Infobox). Die neuen baupolizeilichen Vorschriften verschärfen jedoch den Umgang mit rechtswidrigen Bauten und Anlagen außerhalb der Bauzonen. Was heißt das konkret? Bestehende Bauten können bei neuen Projekten wieder zum Thema werden. Auch dann, wenn sie vor Jahrzehnten erstellt wurden und seither nie infrage gestellt wurden.

Für die Betriebe bedeutet das: Alte Bewilligungen, Pläne und Verfügungen werden plötzlich sehr wichtig. Wer nicht belegen kann, dass eine Baute oder Anlage rechtmäßig erstellt wurde, gerät in eine schwierige Position. Im schlimmsten Fall drohen nachträgliche Verfahren,

Einschränkungen oder Rückbaupflichten. Darum empfiehlt SBS den Betrieben, ihre Unterlagen frühzeitig zu prüfen. Sind alle Bewilligungen vorhanden? Sind alte Pläne auffindbar? Gibt es Nebenbauten, Materialseilbahnen, technische Räume oder provisorische Anlagen mit unklarer Bewilligungslage? Wer diese Fragen erst im Baubewilligungsverfahren stellt, ist spät dran.

Früh planen und sauber begründen

Auch die Standortwahl wird anspruchsvoller. Der Schutz landwirtschaftlich genutzter Flächen erhält mehr Gewicht. Die Bündelung von Infrastrukturen wird zur Pflicht. Neue Trassen, zusätzliche Anlagen oder Erweiterungen müssen gut begründet werden. Gleichzeitig kann die Bündelung von Infrastrukturen auch Chancen eröffnen, etwa durch die Kombination von Seilbahninfrastruktur, Beschneigung, Energieanlagen oder bestehenden Erschliessungsachsen.

Kurzbericht als Orientierung

SBS stellt seinen Mitgliedern einen Kurzbericht zu den Auswirkungen von RPG 2 und der Raumplanungsordnung (RPV) auf seiner Webseite zur Verfügung. Dieses Hilfsmittel liefert eine kompakte Übersicht und zeigt auf, worauf Betriebe bei künftigen Projekten achten sollten.



Der bestehende 6er-Hörnliexpress aus dem Jahr 1986 wird durch eine moderne 10er-Gondelbahn ersetzt. © Arosa Bergbahnen

AROSA BERGBAHNEN: DAS HÖRNLI VON MORGEN ENTSTEHT

Die Arosa Bergbahnen starten aktuell ein Generationenprojekt über 67 Millionen Franken: Nach über 40 Jahren erfolgreichem Betrieb werden der Hörnliexpress und die Sesselbahn durch zwei moderne Bahnanlagen ersetzt. Die Einzelheiten.

Im Hörnligebiet entsteht ein Infrastrukturprojekt mit zukunftsweisender Bedeutung für die Arosa Bergbahnen. Mit einer neuen 10er-Gondelbahn und einer neuen 8er-Sesselbahn, umfassenden Pistenanpassungen sowie dem Ausbau der technischen Beschneigung investieren die Arosa Bergbahnen insgesamt 67,1 Millionen Schweizer Franken in die Zukunft ihres Schneesportgebiets.

Es handelt sich um die größte Einzelinvestition in der Geschichte des traditionsreichen Bergbahnunternehmens und um ein Generationenprojekt für Gäste, Einheimische und die gesamte Touris-

musregion. Die vollständige Inbetriebnahme ist auf die Wintersaison 2028/2029 vorgesehen.

Masterplan für das Hörnli

Die Hörnli-Achse bildet den direkten Zubringer zur Urdenbahn und damit zur zentralen Verbindung zwischen den Gebietsteilen Arosa und Lenzerheide. Die Sicherstellung dieser Erschließungsfunktion ist sowohl für die Attraktivität des Gesamtgebiets als auch für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Arosa Bergbahnen von entscheidender Bedeutung. Das Hörnligebiet zählt aufgrund

seiner Höhenlage, Exposition und der bestehenden technischen Beschneigung zu den schneesichersten Teilgebieten von Arosa. Die Beschneigung startet regelmäßig bereits in der zweiten Oktoberhälfte.

Gemeinsam mit der Urdenbahn und der Heimbergachse bildet das Gebiet damit eine tragende Säule des erfolgreichen Vorsaisonangebots „Novemberhoch“. Gleichzeitig eignet sich das Hörnli durch die geringe Sonneneinstrahlung und die günstigen topografischen Verhältnisse für die Vor- und Nachsaison.

Auch im Sommer nimmt das Hörnli eine wichtige Rolle ein. Mit dem Hörnli Trail verfügt Arosa über eines der beliebtesten Bike-Angebote der Region. Zudem bildet das Gebiet eine zentrale Verbindung zum Bike Kingdom Lenzerheide.

Vermeiden von Überkapazitäten

Die neuen Bahnanlagen stärken deshalb sowohl das Winter- als auch das Sommergeschäft und unterstützen die Strategie der Arosa Bergbahnen, attraktive Bergerlebnisse während zehn Monaten im Jahr anzubieten. Die Förderkapazität wird gegenüber dem heutigen System aus Gondel- und Sesselbahn nur geringfügig angepasst. Damit orientiert sich die Auslegung am effektiven Bedarf und verhindert bewusst Überkapazitäten. Im Vordergrund stehen die Modernisierung



Der Masterplan Hörnli ist ein zentraler Baustein für den langfristigen Betrieb und die strategische Weiterentwicklung des Schneesportgebiets Arosa Lenzerheide.

der Infrastruktur, die Steigerung des Gästekomforts sowie die langfristige Sicherung der Erschließung.

Bestandteil des Masterplans sind zudem der Ausbau der technischen Beschneigung und umfassende Pistenanpassungen. Ziel ist eine durchgehend beschneite und qualitativ hochwertige Erschließung des Hörnligebiets sowie eine optimierte Gästelenkung. Mit zusätzlichen Investitionen von rund 17 Millionen Schweizer Franken zwischen 2026 und 2028 wird die Attraktivität des Teilgebiets nachhaltig gestärkt. Im Gegenzug werden einzelne, betrieblich wenig zweckmäßige Pistenabschnitte aufgehoben.

Zwei neue Bahnanlagen

Mit den beiden neuen Bahnanlagen entsteht am Hörnli eine Infrastruktur, welche Generationen von Gästen über Jahrzehnte hinweg begleiten wird. Moderne Technik, hoher Komfort und eine zurückhaltende Integration in die Berglandschaft verbinden sich zu einem nachhaltigen Gesamtprojekt mit Weitblick.

Der Verwaltungsrat hat den Auftrag für Produktion, Lieferung und Montage beider Bahnanlagen inklusive Steuerungstechnik an die Bartholet Ropeways AG in Flums vergeben. Mit dem Aufbau einer neuen Technikplattform innerhalb der HTI Gruppe sind beide Bahnanlagen mit modernster Ropera-Technik ausgerüstet.

Sowohl die 10er-Gondelbahn wie auch die 8er-Sesselbahn werden mit modernster, geräuschoptimierter Technologie ausgerüstet und ermöglichen den Betrieb im sogenannten FOB-Modus (Fahren ohne Betriebspersonal). Dadurch können Betriebsabläufe effizienter gestaltet und gleichzeitig hohe Sicherheitsstandards gewährleistet werden.

Die Förderleistung entspricht dem heutigen Bedarf: 1.800 Personen pro Stunde bei der 10er-Gondelbahn und 2.800 Personen pro Stunde bei der 8er-Sesselbahn, also insgesamt 4.600 Perso-



Bergstation der geplanten Gondelbahn.



Talstation der geplanten Gondelbahn.

nen pro Stunde. Die heutige Gesamtförderleistung liegt bei 4.450 Personen pro Stunde.

Die Gondelbahn

Der bestehende 6er-Hörnliexpress aus dem Jahr 1986 wird durch eine moderne 10er-Gondelbahn ersetzt. Die Talstation verbleibt am heutigen Standort. Das Stationsgebäude wird erweitert und schafft die Voraussetzungen, um in einer späteren Etappe zusätzlich sieben Personalstudios zu den bereits bestehenden acht Personalwohnungen zu realisieren.

Die neue Gondelbahn benötigt mit 13 Stützen deutlich weniger Bauwerke als die bestehende Anlage mit 25 Stützen. Die Bergstation wird am heutigen Standort der 4er-Sesselbahn errichtet. Dieser Bereich bietet aus geologischer Sicht optimale Voraussetzungen für die neue Anlage.

Die Sesselbahn

Auch die neue 8er-Sesselbahn erhält eine angepasste Linienführung. Sie wird parallel zur Gondelbahn geführt und kommt ohne die heutige Unterführung aus. Die neue Talstation im Bereich Schönboden-Herrabach ermöglicht eine längere und schneesichere Talabfahrt innerhalb des Hörnligebiets.

Die Bergstation entsteht in unmittelbarer Nähe der heutigen Bergstation des Hörnliexpress. Die Stationsgebäude der 6er-Gondelbahn (Berg) und der 4er-Sesselbahn (Tal und Berg) sowie die Streckenelemente werden vollständig zurückgebaut.

Bau erfolgt in Etappen bis Ende 2028

Die Realisierung der Gebietsentwicklung Hörnli erfolgt in mehreren Bauetappen. Bereits im Sommer 2026 starten die ersten Arbeiten mit Pistenanpassungen, dem Ausbau der technischen Beschneigung sowie der Verlängerung des bestehenden Wirtschaftswegs zur künftigen Talstation der neuen 8er-Sesselbahn im Gebiet Herrabach.

Im Sommer 2027 folgen weitere Infrastrukturarbeiten. Dazu gehören insbesondere der Bau der neuen Talstation der 8er-Sesselbahn inklusive Garagierungsgebäude sowie die Erstellung der Fundamente für die beiden neuen Bahnanlagen. Parallel dazu werden die Arbeiten an den Pisten und Beschneigungsanlagen fortgeführt.

Der eigentliche Bahnersatz erfolgt im Sommer 2028. In dieser Bauphase werden die bestehende Gondelbahn und die bestehende Sesselbahn zurückgebaut und durch die neuen Anlagen ersetzt. Während dieser Zeit wird der Bahnbetrieb am Hörnli eingestellt.

Die Inbetriebnahme der neuen 10er-Gondelbahn und der neuen 8er-Sesselbahn ist für Dezember 2028 vorgesehen. Bei einem optimalen Verlauf des Plangenehmigungsverfahrens besteht zudem die Möglichkeit, den Bau der neuen 8er-Sesselbahn vorzuziehen. In diesem Fall könnte die Anlage bereits auf die Wintersaison 2027/2028 in Betrieb genommen werden.



Rendering der 10er-Kabinenbahn



Rendering der 8er-Sesselbahn

KLIMAFITTE DESTINATIONEN: Werkzeug für die Tourismusbranche



© Dominik Täuber

Die Wegleitung „Klimafit Schritt für Schritt“ entstand im Rahmen des vom Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) unterstützten Innotour-Projekts „Klimafitte Destinationen – Modellregion Graubünden“. Gemeinsam mit den Pilotdestinationen Engadin Samnaun Val Müstair, Lenzerheide und Vorderes Prättigau wurden in den vergangenen knapp drei Jahren die klimatischen und touristischen Ausgangslagen analysiert, Risiken und Chancen identifiziert sowie konkrete Anpassungsmaßnahmen entwickelt. Die neue Publikation zeigt Schritt für Schritt auf, wie Destinationen ihre Klimafitness analysieren, prioritäre Handlungsfelder bestimmen und daraus eine Roadmap für die Umsetzung entwickeln können.

Von der Aufbereitung wissenschaftlicher Klimadaten über die Analyse touristischer Betroffenheiten bis hin zur Entwicklung konkreter Maßnahmen und ihrer Umsetzung führt die Wegleitung durch den Prozess. Ein zentrales Fazit des Projekts: Klimaanpassung kennt keine Patentrezepte. Die Herausforderungen unterscheiden sich je nach Höhenlage, Angebotsstruktur und regionalen Gegebenheiten. Gleichzeitig zeigte sich in allen Pilotdestinationen, dass die Auswirkungen des Klimawandels weit über die Schneesicherheit hinausreichen.

Mit der Veröffentlichung der Wegleitung sollen die Erkenntnisse aus Graubünden auch anderen Destinationen zugutekommen. Die Publikation steht kostenlos auf Deutsch und Französisch zur Verfügung und richtet sich an Akteurinnen und Akteure in Schweizer Tourismusdestinationen.



Die Publikation
„Klimafit Schritt für Schritt“
herunterladen

WALLIS: Nur eines von sieben Seilbahnprojekten gefördert

Der Bund unterstützt nur eines von sieben Walliser Seilbahnprojekten finanziell. Darüber berichtet das Portal htr.ch. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) sei zum Schluss gekommen, dass derzeit einzig das Projekt St-Maurice-Vérossaz die bundesrechtlichen Kriterien ausreichend erfülle. Ausschlaggebend seien insbesondere das Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Beitrag zum regionalen Personenverkehr. Keine Unterstützung des BAV erhielten die geplanten Verbindungen Conthey-Nendaz, Riddes-La Tzoumaz, Euseigne-St-Martin, Bramois-Nax, Vionnaz-Torgon und Vouvry-Miex. Der Walliser Staatsrat **Franz Ruppen** (SVP), Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt, sieht den Entscheid dennoch positiv. „Für mich steht im Vordergrund, dass eine neue Verbindung gutgeheissen wurde,“ sagte er der Nachrichtenagentur Keystone-SDA.

RIESENSCHAUKEL auf 2.110 Metern



Im Schweizer Skigebiet Villars-Gryon-Diablerets sorgt seit Sommer 2026 eine spektakuläre Riesenschaukel für Nervenkitzel. An der Bergstation des Sessellifts Grand Chamossaire schwingen bis zu drei Personen gleichzeitig (maximal 300 kg) in einem 90-Grad-Winkel über den Felsabsturz. Wie das Portal Loisirs.ch berichtet, ist die Schaukel für Kinder ab fünf Jahren und einer Körpergröße von mindestens 125 Zentimeter geeignet. Kinder unter 12 Jahren müssen von einem Erwachsenen begleitet werden. Der Zugang ist mit einem Liftticket oder dem Magic Pass inklusive. Gäste können online ein Zeitfenster reservieren.

VON SÜDTIROL IN DIE SCHWEIZ: Grösch-Danusa übernimmt Schöneben-Gondeln



© Bergbahnen Grösch-Danusa AG



© Schöneben AG

Die Schweizer Bergbahnen Grösch-Danusa AG übernimmt die 6er-Gondeln der Schöneben AG, Südtirol, und plant, diese nach den Revisionsarbeiten ab der Wintersaison 2027/28 im Prättigau einzusetzen. Mit dieser Kooperation setzen die beiden Bergbahnunternehmen ein Zeichen in Richtung Kreislaufwirtschaft. Anstatt neue Gondeln zu kaufen, nutzt die Bergbahnen Grösch-Danusa AG die Kabinen, die sich im Betrieb der Schöneben AG bewährt haben. Die Übernahme unterstreicht das gemeinsame Bestreben beider Unternehmen,

Ressourcen zu schonen und einen ökologischen Beitrag zu leisten. Bevor die Gondeln in Grösch in Betrieb genommen werden können, durchlaufen sie eine gründliche Revision. Dabei werden Unterhaltsarbeiten und Sicherheitsüberprüfungen durchgeführt, damit die Kabinen den aktuell geltenden Normen und den betrieblichen Anforderungen der Bergbahnen Grösch-Danusa AG entsprechen. Sofern die Unternehmung von außerplanmäßigen Ereignissen verschont bleibt, ist der Einsatz auf die Wintersaison 2027/28 vorgesehen.



JETZT BUCHEN
SIMAGAZIN.COM/JOBS



Weniger

CO₂

Bewährte
Performance

Heute für morgen entwickelt

FATZER vereint ökologische Verantwortung und technische Leistungsfähigkeit. Mit CO₂-reduziertem* Draht in der Litzeninnenlage senkt das neue Hybridseil die Emissionen, ohne Kompromisse bei Qualität, Zuverlässigkeit oder Lebensdauer.

*Halbierung der produktbezogenen CO₂-Emissionen gegenüber der konventionellen Version durch Verwendung von 70 bis 80 Prozent recykliertem Stahlschrott