

ENGADIN ST. MORITZ MOUNTAINS

INSIDER



Ausgabe Nr. 23
Dezember 2024



St. Moritz
ENGADIN MOUNTAINS

PISTENVORBEREITUNG FREESTYLE-WM 2025

«Es ist toll, der Welt mit diesem Event zu zeigen, dass wir auch Freestyle können.»

Reto Bieri, Leiter Pistendienst bei Engadin St. Moritz Mountains, blickt mit Vorfreude auf die Freestyle-WM vom 17. bis 30. März 2025. Denn der Event markiert für Corviglia einen wichtigen Schritt in der Weiterentwicklung vom klassischen Alpin- hin zum Alpin- und Freestyle-Berg: Im kommenden März stehen erstmalig Disziplinen wie Aerials, Moguls, Ski- und Snowboard-cross sowie Alpin Snowboard auf Weltmeisterschafts-Niveau im Fokus – und das bedeutet jede Menge neue Herausforderungen für das Pistendienst-Team. Im Interview verrät Reto Bieri, wie der Berg für die Action-Events fit gemacht wird, wie sie die Balance zwischen Grossanlass und dem täglichen Skibetrieb meistern und welche Besonderheiten die verschiedenen Disziplinen in puncto Pistenvorbereitung mit sich bringen. Fest steht: Es wird aufregend, intensiv und alles andere als langweilig. →





Reto Bieri, Leiter Pistendienst



Reto, im März 2025 finden im Rahmen der Freestyle-WM die Weltmeisterschaften in Aerials, Moguls, Ski- und Snowboardcross sowie Alpin Snowboard bei uns auf Corviglia statt. Worauf freust du dich persönlich am meisten?

Es ist mal wieder etwas anderes – genau das macht den Reiz für mich aus. Statt eines alpinen Wettbewerbs handelt es sich um einen Freestyle-Event mit ganz anderen Disziplinen und Herausforderungen, die wir bewältigen müssen. Die Corviglia ist bisher vor allem für den alpinen Schneesport bekannt. Es ist toll, der Welt mit diesem Event zu zeigen, dass wir auch Freestyle können. Das Format ist spannend und wird sicher viele Zuschauer anziehen – vor allem ein neues, jüngeres Publikum.

Die vergangenen zwei Winter konnte das Pistendienst-Team im Rahmen der Testevents erste Erfahrungen mit den Freestyle-Disziplinen sammeln. Inwiefern hilft euch dieser Probelauf in der Vorbereitung für den Grossevent im März 2025?

Die Testevents waren für uns äusserst wertvoll, denn wir konnten uns dabei das spezifische Knowhow für die verschiedenen Freestyle-Disziplinen aneignen. Zudem hatten wir tolle Unterstützung von den erfahrenen Kompetenzzentren von Swiss Ski – auch von ihnen haben wir viel gelernt. Wir haben zudem alle Disziplinen mit

einem 3D-Scanner vermessen und können diese im SNOWsat – der Software in unseren Pistenfahrzeugen – eins zu eins wieder abbilden. Dadurch sind wir in der Lage, die Disziplinen exakt so nachzubauen, wie sie bei den Testevents waren. Mit dieser Technologie können wir für die Pistenpräparation auch die Pistenhöhe abbilden, die Piste in verschiedenen Layern darstellen und berechnen, wie viel Schnee wir für den Bau der Disziplinen benötigen. Bei den Parallel-Disziplinen haben wir dank SNOWsat zudem stets die Kontrolle darüber, dass wir exakt parallel arbeiten. Das ist für einen fairen Wettkampf entscheidend.

Was braucht es seitens Pistenvorbereitung alles, damit diese Freestyle-Disziplinen auf Corviglia stattfinden können?

Im Januar und Februar beginnen wir mit den Vorbereitungsarbeiten für alle Disziplinen: Wir produzieren den Schnee und gestalten zum Beispiel die Absprünge und Landungen. Für die Aerials bauen wir danach die Holzkonstruktion, welche mit Schnee gefüllt wird. Solche Vorarbeiten sind bei jeder Disziplin notwendig. Wenn dann alles optimal vorbereitet ist, gilt es, die Wetterprognosen genau im Auge zu behalten. Wenn es während der Events Schneefall gibt oder die Temperaturen steigen, kann es natürlich

ein wenig hektisch werden. Zum Beispiel müssen wir bei starkem Schneefall möglicherweise die ganze Nacht über Schnee räumen, um sicherzustellen, dass alles pünktlich zum Rennstart bereit ist. Glücklicherweise haben wir ein grossartiges, engagiertes Team und eine hervorragende Zusammenarbeit – sei es mit dem Organisationskomitee, den Voluntari oder den Verantwortlichen der verschiedenen Disziplinen. Gemeinsam setzen wir alles daran, dass am Tag X alles reibungslos funktioniert.

Gehen wir etwas mehr ins Detail: Welches ist für die Pistenvorbereitung die herausforderndste Disziplin und warum?

Beginnen wir mit den Aerials: Diese Disziplin stellt uns vor die besondere Herausforderung, dass wir sehr viel Schnee benötigen. Sowohl der Anlauf als auch der Sprung müssen komplett aus Schnee modelliert werden. Glücklicherweise sind keine Geländeanpassungen notwendig. Die FIS gibt klare Vorgaben, wie beispielsweise die Winkel der Anfahrt und der Landung beschaffen sein müssen. Eine wichtige Rolle spielt auch die Holzkonstruktion, die als Unterbau für den Sprung dient. Auf dieser Holzkonstruktion wird der eigentliche Sprung aufgebaut, wobei auch hier der genaue Radius vorgegeben ist. Es gibt also viele technische Anforderungen, die beim Bau eingehalten werden müssen.

Bei der Umsetzung erhalten wir grosse Unterstützung von Swiss Ski, genauer gesagt vom Kompetenzzentrum, das auf Aerials und Buckelpisten spezialisiert ist. Sie werden uns auch während des Events zur Seite stehen. Bei den Moguls, also der Buckelpiste, ist der Standort besonders prominent: Der Start befindet sich bei Stütze 9 des Salastrains-Sessellifts, sodass man die Strecke gut einsehen kann. Auch hier gibt es klare Vorgaben von der FIS. Zuerst wird die Piste geplant, um eine gleichmässige, parallele Ebene mit der passenden Länge und dem erforderlichen Gefälle zu schaffen. Die Sprünge sind dabei bereits eingebaut. Am Ende kommt die Pistenmaschine zum Einsatz, welche die Buckel in gleichmässigen Abständen formt. Diese werden, falls nötig, durch das Fahren mit den Skiern weiter angepasst, um die Strecke zu perfektionieren. Da es sich um ein Parallel-Event handelt, ist es besonders wichtig, dass die Bedingungen auf beiden Kursen identisch sind. Im Bereich Snowboard-Parallel – sowohl im Slalom als auch im Riesenslalom – haben wir bereits Erfahrung. Denn bei der Alpinen Ski Weltmeisterschaft 2017 wurde ein Team-Parallel-Event ausgetragen, der vom Ablauf her ähnlich war. →



Ihr bewerkstelligt die Pistenarbeiten für die Freestyle-Disziplinen zusätzlich zum normalen Tagesbetrieb auf der Corviglia. Wie wirkt sich das auf die Ressourcenplanung aus?

Wir haben unser Team für die Freestyle-WM etwas aufgestockt. Denn nebst dem Grossevent soll auch der Rest des Skigebiets Corviglia weiterhin in gewohnt hoher Qualität zur Verfügung stehen. Für jede Freestyle-Disziplin haben wir drei bis vier zusätzliche, erfahrene Pistenfahrzeugfahrer eingeplant. Die neuen oder saisonalen Maschinisten übernehmen in dieser Zeit die reguläre Pistenpräparation. Nach dem Super-G-Weltcup im Dezember und der intensiven Weihnachts- und Neujahrszeit starten wir im Januar mit Hochdruck in die Vorbereitungen für die Freestyle-Events. Die Ressourcen sind gut vorausgeplant, aber es wird uns definitiv nicht langweilig. Denn auch bei der Schneeproduktion gehen wir für die Freestyle-Disziplinen eine Extrameile: Normalerweise ist die Schneeproduktion für das Skigebiet Corviglia im Dezember abgeschlossen. Für die Freestyle-WM werden wir im Januar nochmals Schnee produzieren. Das bedeutet mehr Planungsaufwand und längere Einsatzzeiten für die Mitarbeitenden. Die Personalplanung haben wir bereits nach dem Ende der letzten Wintersaison begonnen. Jetzt sind wir gut aufgestellt für die bevorstehenden Herausforderungen.

Eine Besonderheit stellt die Ski- und Snowboardcross-Piste dar, bleibt sie doch über die Freestyle-WM hinaus bestehen.

Ja, sie ist ein besonderes Highlight. Für die Cross-Piste haben wir im letzten Jahr einiges investiert – es wurde beispielsweise extra eine Schneeleitung für die Beschneigung dieser Disziplinen installiert. Die Cross-Piste wird sowohl Weltcup-Athletinnen und Athleten zum Training dienen als auch unseren Gästen zur Verfügung stehen. Wir freuen uns, auch in Zukunft Ski- und Snowboardcross-Weltcup Anlässe auf diesem einzigartigen Run durchzuführen. Dank unserer naturgegebenen Höhenlage ist die Piste früh in der Saison bereit und gilt als relativ schneesicher. ■

NACHGEFRAGT

«Mit der Freestyle-WM im März 2025 wollen wir uns strategisch breiter aufstellen und neue Gästesegmente ansprechen. Gleichzeitig nutzen wir moderne Plattformen, um unsere einzigartigen Ski- und Snowboarderlebnisse zu kommunizieren. Diese Veranstaltung ist eine grossartige Gelegenheit, die Event-Kompetenz von St. Moritz weiter zu festigen und unsere Position als erstklassige Destination für Wintersport und Events zu stärken. Mit der Freestyle-WM im März 2025 richten wir unseren Fokus auf eine jüngere Zielgruppe und fördern eine neue Gästestruktur, die den Trendsport Freestyle ins Zentrum rückt. Der Event markiert für die Corviglia einen wichtigen Schritt in der Weiterentwicklung vom klassischen Alpin hin zum umfassenden Schneesportberg. Die neue Cross-Piste auf der Corviglia macht uns besonders stolz, denn sie ist eine von nur zwei dieser Art in Europa. Damit zeigen wir, dass wir in St. Moritz auch Freestyle-Sport auf höchstem Niveau ermöglichen. Das stärkt unser Angebot und bringt frischen Wind in die Region.»

Markus Meili
Geschäftsführer
Engadin St. Moritz Mountains



EFFIZIENZ UND GÄSTEKOMFORT IM FOKUS

Neuerungen bei den Sessel- bahnen FIS und Plateau Nair

Auf diesen Winter hin standen bei den Sesselbahnen FIS und Plateau Nair wichtige Neuerungen an. Beide Anlagen, die mittlerweile 20 Jahre alt sind, durchliefen einen sogenannten Refit. Es gibt viele gute Gründe dafür: Neue Normen, technische Fortschritte und die Verfügbarkeit von Ersatzteilen machten eine Erneuerung sinnvoll, besonders da die Substanz der Anlage noch in einem sehr guten Zustand ist.



Bei der Anlage FIS profitieren die Gäste von neuen Sesseln, die für noch mehr Komfort und eine entspannte Fahrt sorgen. Auch die Stationen erstrahlen dank neuer Folierungen in frischem Glanz. «Technisch setzen wir weiterhin auf den getriebelosen Antrieb, welcher 2002 der erste seiner Art in der Schweiz war. Dieser wurde durch das neueste Modell der langsam laufenden Asynchronmotoren ersetzt, was zu einer noch höheren Effizienz führt und eine langfristige Verfügbarkeit von Ersatzteilen sicherstellt», erklärt Thomas Brunner, Technischer Leiter bei Engadin St. Moritz Mountains. Zusätzlich gab es zahlreiche kleinere Optimierungen und Erneuerungen, die vor allem den Mitarbeitenden den Arbeitsalltag erleichtern. Zum Beispiel wurden Kameras installiert, die überprüfen, ob die Sicherheitsbügel ordnungsgemäss geschlossen sind.

Ein Highlight bei der Sesselbahn Plateau Nair ist die Einführung des AURO-Systems, einem automatisierten Überwachungssystem. «Es ist das erste Mal, dass dieses System in der Schweiz in einer bestehenden Anlage installiert wurde», betont Brunner. Das System ermöglicht es dem Personal, die Bahn effizienter zu überwachen und gleichzeitig flexibler eingesetzt zu werden. «Die Mitarbeitenden können die Anlage kurz verlassen, um Kontrollgänge durchzuführen, während das System die Bahn kontinuierlich im Blick behält», sagt Brunner. Dadurch

bleibt der Sicherheitsstandard hoch und die Mitarbeitenden können sich auf fachliche Aufgaben konzentrieren. Besonders in Zeiten von Fachkräftemangel stellt das AURO-System eine wertvolle Unterstützung dar und schafft mehr Flexibilität. «Das System hilft uns dabei, die Bahn noch effizienter zu betreiben», unterstreicht Brunner. Zudem dürfen sich die Gäste auf neue Komfort-Polsterungen der Sessel freuen. Die umfassenden Modernisierungen sorgen dafür, dass die Sesselbahnen FIS und Plateau Nair weitere 20 Jahre sicher und komfortabel in Betrieb bleiben können. ■





PISTEN- UND RETTUNGSDIENST

«Die Sicherheit unserer Gäste und Mitarbeitenden steht immer an oberster Stelle.»

Während die meisten Schneesportlerinnen und -sportler in der Morgendämmerung noch genüsslich ihren Kaffee schlürfen und sich gemütlich auf einen Skitag auf der Corviglia einstimmen, ist das Pisten- und Rettungsdienst-Team von Engadin St. Moritz Mountains bereits mitten im Geschehen. Ihre Mission: für Sicherheit auf den Pisten sorgen, bevor die ersten Skier den Schnee berühren. Tagtäglich sorgen sie dafür, dass Wintersporttreibende unbeschwert ihrer Leidenschaft nachgehen können – und wenn doch etwas passiert, sind sie blitzschnell zur Stelle. Sie sind sozusagen die Helden am Berg. Linard Godly kennt diesen Job in- und auswendig: Seit über 15 Jahren leitet er das SOS-Team Corviglia mit seinen 27 Patrouilleuren. Im Interview erzählt uns Linard, wie sie für die Sicherheit auf den Pisten sorgen und was passiert, wenn ein Notruf eingeht.

Linard, eure Arbeit startet im Morgengrauen – noch bevor die ersten Sonnenstrahlen über die Berggipfel blitzen. Was sind eure Aufgaben im Rettungs- und Pistendienst, bevor das Skigebiet Corviglia öffnet?

Wir sind immer die Ersten, die im Skigebiet unterwegs sind. An einem normalen Tag, wenn das Wetter schön ist, fahren wir früh nach oben und besprechen im Team, was für den Tag ansteht. Gibt es zum Beispiel einen besonderen Event oder ein Skirennen? Nach der Morgenbesprechung weiss jeder Patrouilleur anhand des Dienstplans, welche Aufgaben er hat und welchen Gebietsabschnitt er betreuen muss. Der Dienstplan legt zudem klar fest, wer für welche Bereiche zuständig ist – ob es um die Absicherung mit Seitenmarkierungen, Signalisationen, Absperrungen oder das Schliessen bestimmter Pisten geht. Danach geht jeder an seinen Posten und beginnt seine Patrouille. Zu meinen Aufgaben gehört auch viel Administratives: Jeden Tag schaue ich das Lawinenbulletin an und schicke unsere Wetterdaten ans SLF (Schweizerisches Lawinenforschungsinstitut), damit sie ihre Lawinenprognosen erstellen können. Dazu kommen tagesaktuelle Dinge, die am Berg anstehen. Im Anschluss gehe ich in der Regel auf die Piste, um zu überprüfen, ob unser Pistenperimeter in Ordnung ist und ob alles, was ich am Morgen angeordnet habe, umgesetzt wurde.

Im Skigebiet Corviglia sind wir auf bis zu über 3000 Metern unterwegs – das Wetter kann sich rasch ändern. Wie gestaltet sich eure Arbeit bei einer Schlechtwetterprognose, etwa bei Schneefall oder starkem Wind?

Bei schlechtem Wetter sieht unser Tagesablauf anders aus. Dann müssen wir morgens zuerst entscheiden, welche Pisten wir öffnen können und welche aufgrund der Wetterbedingungen vielleicht besser geschlossen bleiben. Manchmal sind auch Lawinensprengungen nötig. Dabei entscheiden wir, ob punktuelle, kleine Sprengungen ausreichen oder ob wir grössere Massnahmen mit dem Helikopter oder Sprengmasten durchführen müssen. Diese Beurteilungen treffe ich zusammen mit meinen Stellvertretern oder Teamleitern. Eine weitere wichtige Aufgabe ist es, das Wetter den ganzen Tag im Auge zu behalten. Schlechtes Wetter kann sich im Laufe des Tages verändern – es kann stärker schneien, der Wind zunehmen oder die Lawinengefahr steigen. Wir müssen ständig die Lage neu bewerten. Die Sicherheit unserer Gäste und Mitarbeitenden steht immer an oberster Stelle.

Was sind die Kernaufgaben des Rettungs- und Pistendienstes?

Alles, was sich oberhalb des Schnees abspielt, ist unser Zuständigkeitsbereich. Unser Kernaufgabengebiet umfasst drei Hauptbereiche: Erstens die Pistenkontrolle →



Linard Godly, Leiter Rettungsdienst





und die Pistenmarkierung, also sowohl das Aufstellen als auch die Wartung von Signalisationen, Markierungen und Absperrungen im Skigebiet. Zweitens die Sicherung im Skigebiet, insbesondere die Lawinensicherung inklusive Lawinensprengung, sowie der Schutz vor Naturgefahren. Und drittens die erste Hilfe bei Unfällen mit der Bergung von verunfallten Schneesportlerinnen und -sportlern samt Transport ins Tal.

Was passiert, wenn ein Notruf in der SOS-Zentrale auf Corviglia oder Marguns eingeht?

Die Zentrale ist von morgens bis abends besetzt, solange bis der letzte Patrouilleur nach der abschliessenden Pistenkontrolle im Tal angekommen ist. Die Hauptaufgabe der Person in der Zentrale besteht darin, den genauen Unfallort im Skigebiet zu ermitteln. Manchmal ist das einfach, wenn sich die verunfallte Person gut auskennt und klar sagen kann, wo sie sich befindet – etwa auf der Piste Champion, nach der Kuppe im Steilhang, circa in der Mitte. Das erleichtert uns die Arbeit erheblich. Oft ist es jedoch komplizierter, besonders bei internationalen Gästen, die zum ersten Mal im Gebiet sind und eine andere Sprache sprechen. Durch gezielte Fragen schaffen wir es auch in solchen Situationen, den Unfallort zu ermitteln. Sobald der genaue Ort bekannt ist, wird der nächstgelegene Patrouilleur dorthin geschickt – ausgestattet mit einem Rucksack und einem Schlitten. Am Unfallort angekommen, meldet der Patrouilleur dies der Zentrale und beurteilt zunächst die Situation: Kann er die Person allein mit dem Schlitten bergen? Braucht er zusätzliche Hilfe? Oder handelt es sich um einen schweren Unfall, wie eine Kollision, die noch mehr Unterstützung erfordert? Anschliessend untersucht er die Patientin oder den Patienten, um herauszufinden, welche Verletzungen vorliegen. Wenn der Patrouilleur entscheidet, dass er die Person mit dem Schlitten transportieren kann, bereitet er sie vor, lädt sie in den Schlitten und informiert die Zentrale. Diese benachrichtigt dann die benötigten Blaulichtorganisationen. Ein Beispiel: Der Patrouilleur meldet der Zentrale, dass er mit einem 35-jährigen Mann mit einer Handgelenksfraktur auf dem Weg zur Bergstation Marguns ist. Dort wird die SOS-Gondel für den Transport ins Tal und eine Ambulanz für die Fahrt ins Spital Oberengadin oder die Klinik Gut bereitgestellt.

Mit dem Rettungsschlitten fährt der Patrouilleur jeweils bis zur nächstgelegenen Bergstation. Wie organisiert ihr den Transport des Patienten mit der Bergbahn ins Tal?

Besonders schonend transportieren wir Betroffene mit unserer speziellen SOS-Gondel an der Bergstation Marguns, in die der Rettungsschlitten mitsamt dem Patienten geschoben werden kann. Auf Corviglia nutzen wir für den Transport ins Tal die Standseilbahn. Es gibt verschiedene Treffpunkte, an denen wir die Patientinnen und Patienten an die Ambulanz übergeben. Unser Ziel ist es stets, den Transport so sanft und angenehm wie möglich zu gestalten.

Wann braucht es einen Rettungshelikopter?

Bei schweren Unfällen, etwa bei Kollisionen mit mehreren Beteiligten, kann von der Zentrale auch ein Helikopter angefordert werden. Sobald ein Heli gerufen wird, braucht es mehr Patrouilleure, um den Landeplatz abzusichern, den Helikopter einzuweisen, Patientendaten zu erfassen, Zeuginnen und Zeugen zu befragen und Fotos zu machen. Solche Kollisionen müssen detailliert dokumentiert werden, damit alle Informationen später der Polizei übergeben werden können. Der erste Patrouilleur am Unfallort ist für die Dokumentation und den Unfallbericht verantwortlich. Sobald die betroffene Person abtransportiert wurde, kehrt der Patrouilleur zur Station zurück und erstellt ein ausführliches Unfallprotokoll. Dieses enthält alle relevanten Informationen wie Patientendaten, den Hergang des Unfalls, Wetterbedingungen, Zeugenaussagen, Skizzen und Fotos. Die Zentrale überprüft den Bericht

auf Vollständigkeit und speichert ihn im System. Dies ist besonders wichtig für Versicherungsfragen und mögliche Gerichtsverfahren, bei denen es entscheidend ist, dass alle Informationen sauber dokumentiert sind und auch Jahre später noch abgerufen werden können.

Du bist seit 20 Jahren im Rettungs- und Pistendienst tätig. In dieser Zeit hat sich sowohl die Skiausrüstung als auch die Pistenpräparation stark weiterentwickelt. Welche Auswirkungen haben diese Fortschritte auf deine Arbeit?

Die Skiausrüstung und die Beschaffenheit der Pisten haben sich in den letzten 20 Jahren stark verändert, was auch zu einem Wandel in den Unfallmustern geführt hat. Klassische Verletzungen wie der Schienbeinbruch sind heute seltener. Das liegt daran, dass wir heutzutage viel besseres Material an den Füßen haben und die Pisten anders präpariert sind – vor 20 Jahren, als es diese modernen Pistenfahrzeuge noch nicht gab, waren die Pisten oft buckelig, was zu ganz anderen Unfallmustern als bei den heute perfekt präparierten und flacheren Pisten geführt hat. Besonders mit den stark taillierten Carving-Skiern wirken neue Kräfte auf den Körper, was dazu führt, dass Knieverletzungen zugenommen haben. Durch die verbesserten Ausrüstungen fahren die Leute schneller Ski, und wenn es zu einem Unfall kommt, ist der Aufprall oft heftiger als früher. Die Art der Unfälle hat sich also definitiv verändert. →



Jeder Patrouilleur muss mindestens alle vier Jahre eine zweitägige, kantonale Weiterbildung absolvieren, bei der du auch als Klassenlehrer tätig bist. Was ist dir bei der Aus- und Weiterbildung von Patrouilleuren wichtig?

Mein Anspruch ist es, dass unsere Patrouilleure noch besser ausgebildet sind, als es die Standards verlangen. Wir bieten viele interne Fortbildungen an, oft in Zusammenarbeit mit dem Spital Oberengadin oder der Klinik Gut. Dort können wir unsere Patrouilleure medizinisch noch spezifischer schulen. Dabei besprechen wir auch vergangene Fälle, reflektieren unser Vorgehen und überlegen, was man verbessern könnte. Zudem führen wir regelmässig Reanimationsübungen durch. Jedes Jahr haben wir einen Fortbildungsabend im Spital Samedan, bei dem Orthopäden und andere Ärzte Vorträge halten. Letztes Jahr konnten wir sogar live eine Operation einer Handgelenksfraktur mitverfolgen, was unseren Patrouilleuren ein tieferes Verständnis für Verletzungen vermittelt hat. Es ist mir sehr wichtig, das hohe Niveau unserer Aus- und Weiterbildungen zu halten. Aktuell nehmen wir auch an einem Pilotprojekt mit dem Schmerzmittel Fentanyl teil: Unsere Patrouilleure sind mit einem speziellen Fentanyl-Lollipop ausgestattet, den sie bei Verunglückten mit sehr

starken Schmerzen anwenden können. Da Fentanyl ein starkes Schmerzmittel ist, wird unser Team spezifisch für dessen Einsatz geschult. Auch hier gilt unser Grundsatz, die betroffenen Personen so schonend wie möglich zu behandeln und zu transportieren. Mein Ziel ist es, den Standard stets hochzuhalten, neue Technologien und Methoden einzuführen und uns weiterzuentwickeln.

Ich kann mir vorstellen, dass es eine mentale Herausforderung ist, tagtäglich mit Unfällen und Schmerz konfrontiert zu sein. Welche Eigenschaften sollte man für den Rettungs- und Pistendienst mitbringen?

Man muss definitiv wetterfest sein, da der Job draussen bei Kälte und Schnee stattfindet. Gut Skifahren zu können, ist unerlässlich. Ausserdem ist ein kommunikatives Flair wichtig, da wir in einem internationalen Skigebiet arbeiten. Wir können von unseren Patrouilleuren nicht erwarten, dass sie jede Sprache beherrschen. Dennoch müssen sie in der Lage sein, sich mit der Patientin oder dem Patienten zu verständigen und das in einer Situation, in der die Person Schmerzen hat und besonders verletzlich ist. Mentale Stärke ist ebenfalls entscheidend. Man sieht gelegentlich Lawinenopfer, schwere Verletzungen

oder weinende Kinder – da darf man nicht erschrecken oder erstarren, sondern muss wissen, was zu tun ist. Die Fähigkeit, von 0 auf 100 schalten zu können, ist essenziell. Denn es kann den ganzen Tag über ruhig sein und plötzlich wird man zu einem Notfall wie einem Herzinfarkt auf der Piste gerufen. Trotz der Herausforderungen bleibt die Mehrheit der Patrouilleure in diesem Beruf, da sie Freude an ihrer Arbeit haben und die Sinnhaftigkeit der Aufgabe erkennen, wenn sie direkt jemandem helfen können.

Wie verarbeitet ihr als Team schwere Momente wie etwa besonders schwerwiegende Unfälle?

Es kann leider vorkommen, dass eine verletzte Person sogar am Unfallort verstirbt. In solchen Momenten funktioniert man zunächst einfach weiter. Wichtig ist, dass man später zusammenkommt, um den Vorfall im Rahmen eines Debriefings zu besprechen. Diese Reflexion ist besonders bei schweren Fällen wichtig, um wieder Distanz zu gewinnen. Ich persönlich suche den Austausch mit meiner Frau und Familie und finde auch in meiner Tätigkeit in der Landwirtschaft einen Weg, abzuschalten. Eine halbe Stunde im Stall bei den Tieren hilft mir, den Tag hinter mir zu lassen. Es gibt unterschiedliche Methoden zur Bewältigung solcher

Erfahrungen. Während einige sagen, dass es für sie in Ordnung ist, verarbeiten andere den Vorfall auf ihre eigene Weise. Wenn jemand kein unterstützendes Umfeld hat und abends alleine ist, kann es sein, dass er sich mit dem Vorfall beschäftigt und nicht gut schläft. In solchen Fällen ist es wichtig nachzufragen, ob die Person nicht doch darüber sprechen möchte. Wir unterstützen uns alle gegenseitig.

Was zeichnet für dich persönlich einen guten Arbeitstag im Rettungs- und Pistendienst aus?

Wenn unsere Mitarbeitenden gesund und ohne grössere Unfälle nach Hause kommen. Denn schliesslich sind auch wir jeden Tag auf Skiern unterwegs. Ebenso ist es mein Ziel, dass unsere Gäste einen hervorragenden Skitag erleben und alle mit einem Lächeln nach Hause gehen. Selbst, wenn jemand Pech hat und verunglückt, hoffen wir, dass er sagen kann: «Ich bin zwar im Krankenhaus gelandet, aber zum Glück bin ich auf der Corviglia verunfallt. Der Patrouilleur war sehr nett, hat mich gut betreut, und der Ablauf war schnell und reibungslos.» Wenn wir das erreichen, haben wir unseren Job gut gemacht. ■





BAUPROJEKT AUF CORVIGLIA

Der neue Naturspeichersee Nair Pitschen formt die Zukunft der Beschneigung

Über den Sommer hinweg wurde auf der Corviglia intensiv am neuen Naturspeichersee Nair Pitschen gearbeitet, wobei besonders viel Wert auf den Erhalt und die sorgsame Integration der bestehenden Flora und Fauna gelegt wurde. Das Bauprojekt schreitet zügig voran und wird ab 2025 die komplette Beschneigung der Skipisten auf Corviglia mit recyceltem Schneewasser ermöglichen.

Auf der Corviglia gehen die Bauarbeiten für den neuen Naturspeichersee Nair Pitschen in rasantem Tempo voran – ein zukunftsweisendes Projekt für die langfristige, nachhaltige Entwicklung des Skigebiets. Der See, der ab der Wintersaison 2025/2026 in Betrieb geht, wird beeindruckende 300 000 Kubikmeter Schmelzwasser speichern. Damit gehört das energieaufwändige Hochpumpen von Grundwasser aus dem Tal der Vergangenheit an.

Der Sommer stand ganz im Zeichen intensiver Bauarbeiten: Auf 2600 Metern Höhe herrschte reges Treiben. Bagger-schaufeln griffen vorsichtig in die alpine Landschaft ein, hoben beispielsweise Vegetationsziegel von der Bergwiese und transportierten sie zum Damm. Dort wurden die Wiesenpuzzle-Stücke präzise angeordnet, um den Damm naturnah zu verkleiden. Das Ziel: Ein Bauwerk, das sich harmonisch in die Landschaft einfügt. Auch der Seegrund wurde naturnah mit Kies gestaltet und die Fläche renaturiert, um den Lebensraum für Flora und Fauna schnellstmöglich wiederherzustellen. Die Verlegung der Leitungen für die Schneeerzeuger erfolgte in frostsicheren Gräben, die anschliessend bewusst uneben gelassen wurden, um eine natürliche Landschaft zu schaffen. Besonders faszinierend ist zudem die Präzisionsarbeit, mit der das Gelände model-

liert wurde. Kuhpfade, natürliche Unebenheiten und Steine wurden integriert, um die Optik des ursprünglichen Berges zu erhalten. «Wir möchten, dass der Lej Nair Pitschen unsere Gäste im Sommer auch als naturnahes Erholungsgebiet begeistert – genau wie der Lej Alv», erklärt Adrian Jordan, Leiter Schneesport und Bergerlebnisse bei Engadin St. Moritz Mountains. Und auch unter der Erde passierte während der Sommermonate viel: Neue Leitungen für Wasser, Strom und Kommunikation wurden verlegt, und das alles auf umweltschonende Weise.

Der Bau des 51 000 Quadratmeter grossen Lej Nair Pitschen kostet rund 15 Millionen Franken, doch die Investition zahlt sich langfristig aus: «Mit dem recycelten Schneewasser aus dem neuen Lej Nair Pitschen und dem bereits bestehenden Lej Alv können künftig die Pisten des Skigebiets Corviglia beschneit werden ohne, dass Wasser vom Tal hinaufgepumpt werden muss», betont Adrian Jordan. Die Energieeinsparungen sind dementsprechend gross: Rund eine Gigawattstunde Strom wird jährlich durch das neue System eingespart, was dem jährlichen Stromverbrauch von circa 250 Vier-Personen-Haushalten entspricht. Der Blick in die Zukunft ist klar: Nachhaltigkeit und technologische Innovation gehen hier Hand in Hand. ■



Die Pistenführung von Munt da San Murezzan nach Corviglia wurde aufgrund des neuen Naturspeichersees leicht verändert – sie ist weniger steil und insgesamt einfacher gestaltet, was besonders Schneesport-Neulingen und Familien mit Kindern zugutekommt.

NEXTGEN TOURISM BOARD

Impulsgeber für eine attraktivere Arbeitswelt im Tourismus

Das NextGen Tourism Board ist ein kantonsübergreifendes Netzwerk aus jungen, engagierten Berufsfachleuten, das sich für eine attraktivere Arbeitswelt im Tourismus einsetzt. Michael Müller ist als Gastgeber vom Romantik Hotel Muottas Muragl im Board vertreten und gibt einen aktuellen Einblick in die Arbeit des Netzwerks, das sich mit den drängenden Fragen der Tourismusbranche beschäftigt: «Das NextGen Tourism Board fungiert als kommunikative Drehscheibe, die den Austausch über zentrale Themen wie Fachkräftemangel und Mitarbeiterentwicklung fördert. Wir bringen Führungskräfte und Branchenexperten zusammen, um gemeinsam Lösungsansätze zu entwickeln und schaffen einen Raum für praxisorientierte Diskussionen, in dem alle voneinander lernen können», erklärt Müller. Mit dieser starken Vernetzung haben die Mitglieder in den letzten Monaten echte Impulse gesetzt: ob bei Gross-events wie bei der ersten öffentlichen Veranstaltung des NextGen Tourism Boards im Juli in Chur, bei dem über 50 Fachleute teilnahmen, oder in kleinen, persönlichen Diskussionsrunden. Der Austausch von Erfahrungen sorgt für neue Perspektiven und Inspirationen, die direkt in die Betriebe einfließen.

Wie wichtig es ist, Mitarbeitenden echte Perspektiven zu bieten, zeigt sich auch im Romantik Hotel Muottas Muragl. «Wir haben ein junges Team auf Management-Ebene aufgebaut», berichtet Müller stolz. Eine Mitarbeiterin entwickelte sich etwa von der Réceptionistin zur stellvertretenden Gastgeberin – ein Karriereweg, der zeigt, was möglich ist, wenn man talentierte, qualifizierte Mitarbeitende gezielt fördert. «Es reicht nicht, Stellen einfach nur zu besetzen. Man muss die richtigen Menschen fürs Unternehmen gewinnen und ihnen die Entwicklungsmöglichkeiten geben, die sie verdienen», betont Müller. Die Erfahrung im Romantik Hotel Muottas Muragl zeigt, wie gezielte Mitarbeiterentwicklung sowohl den Betrieb stärkt als auch dem Fachkräftemangel entgegenwirkt. ■

Weitere Infos zum NextGen Tourism Board finden Sie unter gastrograubuenden.ch/nextgen



Engadin St. Moritz Mountains AG
 Via San Gian 30 | CH-7500 St. Moritz
 Telefon +41 81 830 00 00 | mountains.ch

