



# SEILBAHNEN INTERNATIONAL

## TECHNOALPIN MANAGT SCHNEE EFFIZIENT



GOOGLE MAPS  
LÖSCHT BAHNEN  
UND PISTEN

FREIZEITPARKS  
INSPIRIEREN  
SKIGEBIETE

# SKI-WM-BILANZ DER SEILBAHNER: MEGA-HERAUSFORDERUNG GEMEISTERT

13 Tage WM in Saalbach-Hinterglemm gingen 13 Jahre Vorbereitung voraus. Der enorme Aufwand der regionalen Bergbahnen trug Früchte. Er soll reiche Ernte in den nächsten Jahren sicherstellen, betont Peter Mitterer, Geschäftsführer der Hinterglemm Bergbahnen, im SI Interview.

**SI Magazin:** Von 4. bis 16. Februar 2025 gingen die FIS Alpinen Ski Weltmeisterschaften in Saalbach über die Bühne. Was waren aus Ihrer Sicht die größten Hürden für dieses Mega-Event?

**Peter Mitterer:** Die Vorbereitungszeit ist ewig lang. Bereits 2012 wurde begonnen. Etwa beim Umbau der Zwölferkogelbahn 2018/2019 sind die WM-Notwendigkeiten bereits eingeplant worden. Große Hürden waren die Behördenverfahren für die Pistenverbesserungen und zusätzlichen Schneeanlagen.

*Wie groß war der Mehraufwand, den die Seilbahnunternehmen zu stemmen hatten?*

Enorm. Der zusätzliche Beschneigungsaufwand liegt bei etwa 2,5 Millionen Euro. Die zusätzlichen Präparieraufwendungen lassen sich mit etwa 400.000 Euro bewerten. Dazu kommen 330.000 Euro für zusätzliche Schneerzeuger und Umbauten der Zwölferkogelbahn für die WM von etwa 1,5 Millionen Euro.

*Gibt es einen spürbaren Nutzen dieser Investitionen für den einzelnen Skifahrer?*

Die Grundbeschneigung am Zwölferkogel kann schneller erfolgen. Deshalb und wegen der fünf zusätzlichen Pistengeräte schaffen wir eine nachhaltige herausragende Pistenqualität.

*Inwiefern sollen all die Maßnahmen die Basis für weitere Rennen schaffen?*



**Peter Mitterer**

Geschäftsführer Hinterglemm Bergbahnen



Es ist unser Ansinnen, dass Saalbach in den Weltcup-Zirkus mit Speedrennen einsteigen kann. Wir haben der Welt gezeigt, wie man eine WM organisieren kann. Deshalb hoffen wir, zukünftig Weltcuprennen austragen zu dürfen.

*Wie passt die neue Zwölferkogel-Nordbahn in das WM-Konzept?*

Wir haben die Vorgängerbahn aus dem Jahr 1989 durch eine mit der Zwölferkogelbahn völlig identischen 10er-Kabinenbahn mit großer Transportleistung (2.600 Personen pro Stunde) ersetzt. Die neue Bahn war während der WM sehr wichtig.

*Die Idee war, alle Bewerbe auf einem Berg zu konzentrieren, auf dem parallel zu den Rennen auch ungestörter Gäste-Skibetrieb stattfinden kann. Hat sich das bewährt?*

Unser Konzept „Ein Berg – alle Bewerbe“ hat bestens funktioniert. Die Wege sind kurz, verkehrstechnisch ist es ideal. Der Zwölfer hat als Berg die Funktion, den Spitzensport mit dem Breitensport zusammenzuführen, bestens erfüllt. Wir können auch an Renntagen unsere Gäste auf den Berg transportieren.

*Skigäste konnten die Rennen von den Pisten aus mitverfolgen – ohne extra Eintrittskarte. Wie war die Resonanz darauf?*

Sehr gut. Einerseits war es möglich, entlang der Rennpisten zuzuschauen. Andererseits gab es mehrere Public-Viewing-Bereiche (Mittelstation, Breitfußalm, Winkleralm). Bei der Mittelstation etwa waren jeweils 4.000 bis 5.000 Skifahrer live dabei.

*Damit Skifahrer aus Fieberbrunn/Leogang rechtzeitig zu den Rennen den Zwölfer erreichen konnten, wurde der Betrieb früher gestartet. Inwieweit hat das funktioniert?*

Bestens. Alleine in Fieberbrunn gab es an Renntagen im Schnitt 2.500 Erstzutritte mehr. Das waren Skifahrer, die auf Skiern zum Zuschauen auf den Zwölfer gekommen sind.

*Überdies gab es die Fans, die an Renntagen extra ins Glemmtal angereist sind. Wie haben Sie diesen Ansturm bewältigt?*

Wer öffentlich angereist kam, ist am Terminal Ost in Hinterglemm aus dem Bus gestiegen und ging die letzten 900 Meter entlang der Fanmeile zum Zielgelände. Auch das hat sehr gut geklappt.

*Würde in Kürze wieder eine WM stattfinden, was würden Sie anders machen?*

Nichts, denn unser Gesamtkonzept ist bei Sportlern, Funktionären und Gästen sehr gut angekommen. Interview: Oliver Pichler