



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

Von Obertauern nach „Snowbertauern“

Anpassungsstrategien an Umwelt und Ökonomie

verfasst von / submitted by

Daniel Paul Wallner, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2021 / Vienna 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 810

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Kultur- und Sozialanthropologie

Betreut von / Supervisor

Dr.ⁱⁿ Mag.^a Herta Nöbauer

DANKE

Über Geduld wird in vielen Danksagungen geschrieben. Im speziellen Fall möchte ich diese nochmals besonders hervorheben und meiner Betreuerin, Dr.ⁱⁿ Mag.^a Herta Nöbauer, für die außerordentliche Geduld, die sie für mich aufbrachte, danken. Ebenso möchte ich insbesondere den vielen Menschen danken, die ich im Zuge meines langen Aufenthaltes am Salzburger Obertauern kennenlernen durfte und die bereit waren, mit mir unzählige Gespräche zu führen und Stunden im Schnee zu verbringen. Ein weiterer großer Dank gilt Freunden, Freundinnen und der Familie, die mich voller Geduld unterstützt haben, das Projekt einem Ende zuzuführen. Langjährige WeggefährtenInnen im Studium, am Berg und neben mir am Schreibtisch sollen an dieser Stelle ebenso erwähnt werden. Vielen Dank euch allen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	1
I. VOM SCHNEE ZUR SCHNEE(UN)SICHERHEIT	1
II. Wo WIRD GEFORSCHT?	4
III. FRAGESTELLUNGEN UND AUFBAU DER ARBEIT	5
2. ZUGANG ZUM FORSCHUNGSFELD UND METHODEN	8
A. ZUGANG ZUM FORSCHUNGSGEGENSTAND	8
I. PERSÖNLICHER ZUGANG ZUM SCHNEE	9
II. ZUGANG ZUM FORSCHUNGSFELD	10
III. OFFENLEGUNG DER EIGENEN POSITION. ARBEITEN IM FELD	10
IV. EINGRENZUNG DES FORSCHUNGSFELDES SCHNEE, SCHNEESICHERHEIT UND OBERTAUERN	12
V. FORSCHUNGSZEITRAUM UND ERHOBENE DATEN	12
B. METHODEN	13
I. FELDFORSCHUNG	13
II. BEOBACHTUNGEN	16
III. INTERVIEWFORMEN	19
IV. AUSWERTUNG DER GESAMMELTEN DATEN	28
3. THEORETISCHE PERSPEKTIVEN	30
A. ANTHROPOLOGIE UND SCHNEE	31
B. ANTHROPOLOGIE UND TECHNIK	36
I. TECHNIK UND GESELLSCHAFT. WECHSELSPIEL MIT VERSCHIEDENER GEWICHTUNG	38
II. SOZIALE KONSTRUKTION VON TECHNIK (SCOT)	38
III. TECHNOLOGISCHE SYSTEME	40
C. VOM SCHNEE ZUR SCHNEESICHERHEIT. SOZIAL-ÖKOLOGISCHE NISCHENKONSTRUKTION	43
I. THEORIE DER NISCHENKONSTRUKTION (NCT)	45
II. LEBEN MIT DEM SCHNEE	46
III. LEBEN VOM SCHNEE: „DAS WEIßE GOLD“	47
IV. LIFT UND SHIFT	50

V.	ABHÄNGIGKEIT VOM SCHNEE UND DESSEN QUALITÄTEN.....	53
VI.	SCHNEESICHERHEIT.....	56

4. VOM SCHNEE ZUM „WEIßEN GOLD“. VOM RADSTÄDTER TAUERN NACH „SNOWBERTAUERN“ 60

A.	VON DEN RÖMERN BIS ZU DEN ERSTEN „OBERTAUERN“	61
I.	DIE STRAßE ALS AUSGANGSPUNKT FÜR LEBEN UND HANDEL AM RADSTÄDTER TAUERN	61
II.	VOM RADSTÄDTER TAUERN NACH OBERTAUERN	62
B.	VON OBERTAUERN NACH „SNOWBERTAUERN“	64
I.	OBERTAUERN: EIN ORT, ZWEI GEMEINDEN. LGO UND CO.....	65
II.	DIE 1960ER JAHRE UND DIE ERSTE BESCHLEUNIGUNG	69
III.	SCHNEE, SICHERHEIT UND DIE STRAßE IM AUFSTREBENDEN WINTERSPORTORT	72
IV.	TAUERNTUNNEL UND DIE BAUSTELLE WINTER	74
V.	JÄNNER 2019. MAN KANN NIE GENUG SCHNEE HABEN, ODER DOCH?	79
C.	DIE MARKE OBERTAUERN: WIR SIND SCHNEE. MONOKULTUR MIT WISSENSCHAFTLICHEM ZERTIFIKAT	85
I.	„SNOWBERTAUERN“. DIVERS UND DOCH EIN THEMA.....	86
II.	„WIR SIND SCHNEE“	88
III.	„THE SNOW MUST GO ON!“	89

5. KONSTRUKTION VON SCHNEESICHERHEIT AM OBERTAUERN 93

A.	DIE BEDEUTUNG VON SCHNEESICHERHEIT AM OBERTAUERN. VERSCHIEDENE QUALITÄTEN VON SCHNEE	93
I.	SAISONZEITEN.....	94
II.	SCHNEEQUALITÄTEN UND WINTERLANDSCHAFT	96
B.	SCHNEESICHERHEIT UND DIE ROLLE VON TECHNIK AUF UND ABSEITS DER PISTE.....	100
I.	TECHNISCHE LÖSUNGEN ZUR KONSTRUKTION VON SCHNEESICHERHEIT AUF DER PISTE.....	102
II.	MODERNISIERUNG, INVESTITIONSZWANG UND DER SCHUTZ VON GESCHÄFTSFELDERN.....	107
III.	TECHNISCHE LÖSUNGEN ZUR KONSTRUKTION VON SCHNEESICHERHEIT AUF DER STRAßE	111
C.	ZUKÜNFTIGE PERSPEKTIVEN	117
I.	HÖHENLAGE ALS VERMEINTLICHER GARANT FÜR KONTINUITÄT	117
II.	WAS KOMMT NACH DEM SCHNEE.....	118

III. RESILIENZ UND WANN DIE PLANUNG BEGINNT	120
<u>6. CONCLUSIO</u>	<u>123</u>
<u>7. QUELLEN</u>	<u>133</u>
A. LITERATURVERZEICHNIS	133
B. INTERNETQUELLEN	137
C. INTERVIEWVERZEICHNIS	140
D. FELDTAGEBUCHVERZEICHNIS	140
<u>8. ANHANG</u>	<u>141</u>
A. STATISTIK: TVB ÜBERNACHTUNGEN NACH NATION VON 2007-2020	141
B. ABSTRACT DEUTSCH.....	142
C. ABSTRACT ENGLISH	143

1. EINLEITUNG

i. Vom Schnee zur Schnee(un)sicherheit

Schnee gestaltet nicht nur die Landschaft, sondern zu weiten Teilen auch das Handeln und Denken der in dieser Umwelt lebenden Menschen. Schnee bildet die Grundlage menschlicher Lebens- und Erwerbsformen. Dies ist nicht nur in unserer heutigen Zeit der Fall. Heuscheunen, umschlossen von weißen Schneebändern als Pisten, sind Zeitzeugen dieser Nutzbarmachung einer spezifischen Ausprägung des Wetters. Früher dienten sie als Lagerstätten für Heu, welches im Winter mit Schlitten effizienter ins Tal gebracht werden konnte. Heute bilden sie, orange gepolstert, den Bestandteil materieller Kultur einer vermeintlich urigen, authentischen Urlaubserfahrung. „Authentische“ Urlaubserfahrung im Winter ist an vielen Stellen geknüpft an weiße Landschaften, prächtige Pisten, Partys und eventuell einem Besuch im SPA am Nachmittag. All das sind Dinge, die den Gästen am Salzburger Obertauern geboten werden (sollen). Schnee und die umliegende Infrastruktur sind dabei das, wofür tausende Gäste aus dem In- und Ausland, ihr Urlaubsbudget ausgeben. Skigebiete werben mit schnellen und komfortablen Aufstiegshilfen, die in kürzester Zeit unzählige Abfahrtskilometer erschließen lassen. Zudem wird ermöglicht, diese Freuden auch in den Nebensaisonen - früh im Dezember und nach Ostern - abseits der Massen zu genießen. Schnee ist zentrales Element im Konsumvergnügen des Wintertourismus.

Eine spezifische Ausprägung des Wetters wird somit in eine Ware transformiert, zu der ein nicht unbeachtlicher Teil des österreichischen BIP in Abhängigkeit steht. In einer Studie aus 2008 beziffern Arbesser et al. diesen mit knapp 4,1 Prozent und schätzen, dass jeder 14. Arbeitsplatz in Österreich, direkt oder indirekt vom Wintertourismus abhängig ist (vgl. Arbesser et al. 2008: 9). Schnee wird zu einer ökonomischen, ökologischen und soziokulturellen Ressource, die es, um Lebensgrundlagen sicherzustellen, zu vermarkten gilt. Viele Regionen Österreichs

generieren einen Großteil ihrer Einnahmen über den Tourismus. Insbesondere jene, für die es eingangs des 20. Jahrhunderts, auf Grund ihrer Abgeschlossenheit, aber landschaftlichen Unberührtheit, wenige andere Möglichkeiten der Wertschöpfung gab. Über die Jahre hat sich eine stabile Ökonomie etabliert, die auf der Ausübung von Freizeitpraktiken, wie jener des Skifahrens, und dem „Konsum der „Natur“ basiert. In einer „Spezialisierungswelt“ (Int. 5: 5), wie der Tourismusverband-Obmann von Obertauern die aktuellen Zeiten beschreibt, haben sich Regionen zunehmend auf bestimmte Nischen fokussiert. Im Fall von Obertauern ist dies das Geschäft mit dem Schnee. Knapp 95 % der ca. 1.1 Millionen Nächtigungen entfallen auf die Wintersaison (vgl. URL 1). Das auch als „Snowbertauern“ bekannte Skigebiet, das kein eigenständiger Ort, sondern zu den Gemeinden Tweng und Untertauern zugehörig ist und offiziell als gemeindeübergreifender Tourismusverband gilt, ist eines der meist besuchten Österreichs. Ein „Ort der Extreme“, wie er in einem Artikel der Lungauer Bezirkszeitung bezeichnet wurde, „im Sommer ausgestorben, im Winter eine Metropole.“ (URL 2)

Schnee, das weithin so bezeichnete „weiße Gold“, bietet Menschen Arbeit und sorgt somit für Abhängigkeiten. Die Saisonzeiten werden bestimmt vom Schnee, der auf den und abseits der Pisten liegt. Obertauern rühmt sich damit, als eines der schneesichersten Skigebiete Österreichs zu gelten. Mit der langen Saisonzeit, die zumeist Ende November beginnt und traditionell in der ersten Maiwoche beendet wird, wirbt Obertauern um Gäste. Die Saisonzeiten („Schneezeiten“) können aber nicht garantiert werden. Technik bietet somit Möglichkeiten der Anpassung an Umwelt und Ökonomie. Das Wetter, im Konkreten – Wind, Luftfeuchtigkeit, Temperatur und Niederschlag – bleibt aber trotz konstanter Investitionen in Beschneiungssysteme und weiterer Infrastruktur – eine Variable, die nicht zur Gänze kontrolliert werden kann. Ebenso wie Schnee die Grundlage von Erwerbs- und Lebenswelten bilden kann, kann er diese gefährden oder schlimmstenfalls beenden. Ausbleibender Schneefall, zu warme Temperaturen um technischen Schnee zu produzieren oder zu viel Schnee, der Straßen und Versorgungsnetzwerke lahmlegt, sind Beispiele dafür.

Schnee ist erwünscht, aber idealerweise zu kontrollierbaren Zeiten, in bestimmten Dosen und an den gewünschten Orten. Um der Willkür des Wetters entgegenzuwirken, haben Menschen gelernt, durch Technologie und komplexe Organisation, sich die Natur zu Nutze zu machen. Ein über Jahrhunderte aufgebautes Leben mit dem Schnee, wird durch dessen Einbindung in sozio-technische und sozio-ökonomische Systeme (vgl. Nöbauer 2018: 10) des Wintertourismus, zu einem „Leben vom Schnee“. Diverse Formen von Technik, aber auch soziale Aspekte spielen eine zentrale Rolle in der Aneignung des Schnees. Schnee wird durch dessen Aneignung in ein Produkt verwandelt und entwickelt sich zum „weißen Gold“. Um dieses Produkt, von dem zahlreiche Wirtschaftsbranchen abhängig sind, zu sichern, gibt es ein Bestreben, Schneesicherheit auf und abseits der Pisten zu konstruieren. Straßenmeistereien, Lawinenkommissionen, Schneebeauftragte und Tourismusmanager sind bezüglich der Konstruktion von Schneesicherheit an den verschiedensten Stellen involviert. Die Kommodifizierung des Schnees, die Konstruktion von Schneesicherheit und die darin involvierten Menschen und Netzwerke sind die Ankerpunkte dieser Masterarbeit.

Hier findet sich auch der Beitrag, den eine anthropologische Perspektive auf Schnee und Schneesicherheit liefern kann. Schnee in seiner Mannigfaltigkeit beeinflusst das Leben von Menschen und deren Netzwerke. Nöbauer entwirft eine Anthropologie des Schnees, bei der auf das Leben von und mit dem Schnee eingegangen wird. Schnee wird als Teil eines größeren sozio-technischen, sozio-ökologischen Systems dargestellt, indem Umwelt und die Atmosphäre als technologisch manipulierbare Ressource verstanden werden. (vgl. Nöbauer 2018: 10). Zahlreiche Studien setzten sich mit den Möglichkeiten technischer Schneeerzeugung und den Auswirkungen klimatischer Veränderungen auf den Wintertourismus auseinander (siehe beispielsweise: Mayer et al. 2007; Trawöger 2014; Steiger/Scott, 2019). Schneesicherheit wird dabei zumeist im touristischen Sinne thematisiert, Schnee der abseits der Pisten liegt, wird dabei nicht in den Fokus gerückt. Der holistische Blick anthropologischer Forschung kann zu einem breiteren Verständnis der Bedeutung von Schnee und Schneesicherheit für das

Leben der Menschen am Obertauern beitragen. Historische Prozesse werden dabei ebenso beachtet, wie Beiträge aus anderen Disziplinen. Perspektiven aus Geographie, Ökologie und Technikwissenschaften werden unter Betracht gezogen, ohne die partikulären Erscheinungsformen und das tägliche Leben mit und von dem Schnee außer Acht zu lassen. Zentrale Theorien, die dabei behandelt werden, sind die sozial-ökologische Nischen-Konstruktion (vgl. Gross/Winiwarter 2015), technologische Systeme (vgl. Heßler 2016; Hughes 1994) und die Beschleunigung der Berge (vgl. Denning 2015).

ii. Wo wird geforscht?

Untersucht wird Schneesicherheit am Obertauern im Salzburger Land. Diese Region wurde gewählt, da ihr als höchstgelegenem Wintersportort von Salzburg die größte Schneesicherheit Österreichs zugesprochen wird (vgl. Aigner 2016: 20). Mit 264 Zentimetern als mittlere maximale Schneehöhe, führt Obertauern das Ranking mit knapp 25-prozentigem Abstand gegenüber dem zweitplatzierten Vergleichsort, Zürs am Arlberg, an. Statistisch gesehen, hat sich die Schneehöhe in Obertauern laut Aigner, seit 108 Jahren nicht verändert (vgl. ebda.).

Schneesicherheit ist zu einem der zentralen Schlagwörter im Marketing von Wintersport-Destinationen geworden. Der Tourismusverband Obertauern nutzt diesen mit der Legitimation, dass es sich im konkreten Fall eben nicht nur um werblich motivierte Behauptungen handelt, sondern um „wissenschaftliche“ Tatsachen (vgl. Aigner 2016: 20). Dieses Schlagwort prägt zu einem großen Teil die Marke Obertauern. „Wir sind Schnee“, „Willkommen am Snowbertauern“, „The snow must go on“ sind Slogans, mit denen geworben wird (vgl. URL 3). Die natürliche – wie auch technisch hergestellte – Schneesicherheit werden dabei ins Treffen geführt.

Um Schneesicherheit zu garantieren, wird auch am Obertauern, trotz der natürlichen Niederschlagsmengen, weiterhin in den Ausbau von technischen Beschneiungssystemen (unter anderem Vergrößerung eines Speicherteiches, Sommer 2019) investiert. Die natürliche Schneesicherheit Obertauerns, führte aber auch zu dem Umstand, dass die Region in der Wintersaison 2018/19 über mehrere Tage von der Außenwelt abgeschnitten war. Medien zeichneten hier vorwiegend ein Bild, das mehr auf (Schnee-) Unsicherheiten verwies als auf ein idyllisches Winterwunderland. Durch das Zusammentreffen von technischer und natürlicher Schneesicherheit und gewisser Paradoxien, die sich dabei eröffnen, hat sich Obertauern als geeignetes Forschungsfeld herausgestellt, um Anpassungsstrategien an Umwelt und Ökonomie im österreichischen Wintertourismus zu erforschen.

iii. Fragestellungen und Aufbau der Arbeit

In dieser Arbeit werden Anpassungsstrategien an Umwelt und Ökonomie am Salzburger Obertauern untersucht. Folgende Fragestellungen stehen dabei im Zentrum:

Wie wird Schneesicherheit konstruiert?

Welche Abhängigkeiten entstehen im Zusammenhang mit Schnee(un)sicherheit?

Welche Absichten werden mit der Konstruktion von Schneesicherheit verfolgt und in welches Deutungsgefüge wird dies eingeordnet?

Im Anschluss an die Einleitung werden im zweiten Kapitel der Zugang zum Feld und die Methoden diskutiert. Angefangen bei der persönlichen Verortung, in Bezug auf Schnee und Obertauern, wird nach der Reflexion meiner Position eine grobe Eingrenzung des Feldes und der erhobenen Daten vorgenommen. Anschließend werden zentrale Methoden kultur- und sozialanthropologischer Forschung diskutiert und im Kontext meiner empirischen Datenerhebung beleuchtet.

Im dritten Kapitel werden theoretische Perspektiven präsentiert. Dabei sollen Theorien aus unterschiedlichen fachlichen Richtungen zusammengeführt und die Grenzen und Potenziale interdisziplinärer Ansätze aufgezeigt werden. Damit wird die Basis für ein breiteres Verständnis eines komplexen Phänomens, wie jenem des Schnees, im Kontext des Wintertourismus gelegt. Grundlegende Gedanken zum Schnee und seiner Anthropologie fließen mit Überlegungen zu Gesellschaft und Technik, zu sozial-ökologischen Ansätzen und zur Modernisierung zusammen. Ebenso wird eine Definition von Schneesicherheit im wissenschaftlichen Sinne gegeben. Das verbindende Element der präsentierten Theorien ist deren systemischer Charakter. Anschließend sollen die gewonnenen Erkenntnisse in Relation zum konkreten Forschungsfeld am Obertauern gebracht werden.

Dazu wird, beginnend im vierten Kapitel, der historische Hintergrund zum Schnee am Obertauern präsentiert. Von der Römerstraße kommend wird der Weg hin zu einer nahezu ausschließlich auf Wintertourismus basierenden Wirtschaft am Obertauern dargelegt. Verschiedene Beispiele sollen die Abhängigkeit zum Vorhandensein des Schnees aber auch die Bedrohung, die unkontrollierter Schneefall für Menschen, Infrastruktur und Ökonomie birgt, zeigen: „Der Weg von Obertauern nach Snowbertauern.“

Im fünften Kapitel wird – auf Basis der theoretischen und historischen Hintergründe – die Konstruktion von Schneesicherheit auf und abseits der Pisten am Obertauern diskutiert. Dabei werden insbesondere die Potenziale und Grenzen von Technik zur Konstruktion von Schneesicherheit aufgezeigt. Es wird erläutert, warum anhaltende Investitionen in technische Lösungen, trotz deren Limitationen, als unumgänglich betrachtet werden. Abschließend folgt in diesem Kapitel ein kurzer Ausblick auf zukünftige Perspektiven. Im Zuge dessen werden vergangene und zukünftige Konzeptionen der Entwicklung des Tourismus, aber auch der Zusammenhalt zwischen

den UnternehmerInnen am Obertauern und der Frage der kollektiven Planung und Anpassung an rezente Entwicklungen diskutiert.

Im abschließenden 6. Kapitel findet sich, im Zuge der Conclusio, eine Zusammenführung der wichtigsten Erkenntnisse der gestellten Fragestellungen, wodurch die Kernaussagen der Arbeit resümiert werden.

2. ZUGANG ZUM FORSCHUNGSFELD UND METHODEN

„Nur wer versteht, wie Ethnologen ihre Daten gewinnen, kann die Ergebnisse beurteilen, einordnen und kritisieren.“ (Beer 2003: 9)

Das folgende Kapitel geht auf die Methoden, meine Feldforschung und den Zugang zum Forschungsfeld ein. Ausgehend von meinem persönlichen Hintergrund und Zugang zum Schnee, sowie meiner wissenschaftlichen Ausbildung und Verortung, wird auch meine Positionierung im Feld erläutert. Die Offenlegung der eigenen Position ist auf Grund der langen Aufenthaltsdauer im Feld und der dort eingenommenen verschiedenen Rollen – neben forschungsethischer Gründe – von besonderer Bedeutung. Ebenso wird eine grobe zeitliche und regionale als auch inhaltliche Abgrenzung des Feldes aufgestellt. Anschließend folgen verschiedene Methoden empirischer Sozialforschung, die zur Anwendung kamen. Nach grundlegenden Klärungen zur Feldforschung im Kontext kultur- und sozialanthropologischer Forschung, wird näher auf Beobachtungen, Interview- und Gesprächsformen eingegangen.

A. Zugang zum Forschungsgegenstand

„There is surely no other form of scholarly enquiry in which relationship of intimacy and familiarity between researcher and subject are envisioned as a fundamental medium of investigation rather than as an extraneous by-product or even an impediment.“ (Amit 2000:2)

Ein Verhältnis von Intimität und Vertrautheit zwischen ForscherIn und Untersuchungsgegenstand ist, wie Vered Amit 2000 es beschreibt, mehr

Grundmedium anthropologischer Untersuchungen als Hemmnis. Das Konzept der Feldforschung sieht sie dabei als umfassendes Eintauchen, das ein Fokussieren und Engagement voraussetzt, egal wie weit entfernt des üblichen Wohnortes geforscht wird (vgl. Amit 200: 5). Das Forschungsfeld ist dabei aber nicht einfach nur existent und wartet auf seine Entdeckung, sondern muss als solches konstruiert werden. In einer Welt von überlappenden Kontexten ist ein ethnografisches Feld nicht einfach da, sondern muss in der Arbeit entwickelt werden. Sie versteht dies als harten Arbeitsprozess, der immer auch in Abhängigkeit steht zu den relationalen, konzeptionellen, beruflichen und finanziellen Möglichkeiten und Ressourcen der forschenden Person (vgl. ebda. 6).

Ähnlich gestaltet sich dies auch in Bezug auf meine Forschung. Der Forschungsgegenstand Schnee und Obertauern ergab sich aus persönlichen Bezügen, praktischen Überlegungen und einem wissenschaftlichen Fokus, der im Zuge des Masterstudiums entwickelt wurde. Darauf soll folgend näher eingegangen werden.

i. Persönlicher Zugang zum Schnee

Aufgewachsen in Kärnten, in der Nähe eines Skigebietes, lernte ich früh Schnee und den damit verbundenen Wintersport kennen. Über die Jahre entwickelte sich eine Passion für die „weiße Laune der Natur“ – sowohl privat, als auch beruflich. Bereits in frühen Kindertagen suchte ich die Freuden des Schnees und später, ab meinem frühen Erwachsenenalter, auch beruflich. Die Ausbildung zum Schneesportlehrer und zahlreiche Projekte in und rund um den Schnee ermöglichten es mir, meine Studienjahre in Wien mitzufinanzieren.

Nach Arbeiten zu Identitätskonstruktionen, Gruppenzugehörigkeit in Österreich und sozialen Beziehungen im Brettsport, verlagerte sich der Fokus meines Masterstudiums

schlussendlich hin zum Schnee. Im Zuge eines Feldforschungspraktikums „Die Magie(r) des Schnees“ im Tiroler Pitztal, formierte sich Stück für Stück ein thematischer Schwerpunkt, der nun auch das Fundament meiner Abschlussarbeit bildet. Themen, die im Zuge meines Master-Studiums bearbeitet wurden, waren unter anderem: Schnee(un)sicherheit und verschiedene Abhängigkeiten zu dieser; Schnee und Technik; Anpassungsstrategien an Umwelteinflüsse und Authentizität im Wintertourismus, beispielsweise bei Hüttenbesuchen.

ii. Zugang zum Forschungsfeld

Im Winter 2012/13 begann meine berufliche Laufbahn am Salzburger Obertauern. Von 2012 bis 2015 war ich in den Winter- und Semesterferien als Schneesportlehrer tätig. Somit erwuchs früh die Überlegung, das im Tiroler Pitztal gewonnene Forschungsinteresse am Obertauern fortzuführen. Seit dem Winter 2016 ging ich einer vollberuflichen Tätigkeit in der Region nach, zuerst als Ski- und Snowboardlehrer in den Wintersaisons 2017/18 und 2018/19, dann als Park Designer und Veranstaltungsmanager. Im Zuge dessen knüpfte ich Kontakte zu den Liftgesellschaften, den umliegenden Strukturen, wie Lift- und Hotelbetreibern oder dem Tourismusverband. Bereits im Herbst 2017 verlagerte ich meinen Hauptwohnsitz nach Mauterndorf im Lungau. Mauterndorf liegt an der südlichen Seite der Passstraße über dem Obertauern. Die Region wurde mein Lebensmittelpunkt.

iii. Offenlegung der eigenen Position. Arbeiten im Feld

Durch die Tätigkeiten für den Snow Park, war ich an der Schnittstelle zwischen dem Liftbetreiber der *Kehrkopfseilbahn GmbH* (Piste des Snow Parks), der Liftgemeinschaft Obertauern (LGO) und dem Tourismusverband Obertauern (TVB). Insbesondere

innerhalb der Kehrkopfseilbahn GmbH unterhielt ich regen Kontakt zu dem Geschäftsführer, dem Betriebsleiter und zu den weiteren Seilbahnangestellten. Einen Großteil meiner Arbeitszeit verbrachte ich in Pistengeräten, um gemeinsam mit den dazugehörigen Fahrern den Schnee für den Snow Park zu bearbeiten. Ebenso war ich in der Produktion von technischem Schnee involviert. Auf Basis meiner Pläne wurde der Schneebedarf lokalisiert und ob und wo die Produktion künstlichen Schnees notwendig war.

Mein Arbeit- und Lohngeber war allerdings eine externe Firma, die über Sponsoring meine Tätigkeiten für den Bau des Parks als auch diverse Veranstaltungen finanzierte. Dies soll an dieser Stelle erwähnt sein, um Vernetzungen und Befangenheiten offen zu legen. Weder Seilbahnbetreiber noch anderen Stellen am Obertauern, die mit der LGO oder dem TVB in Zusammenhang stehen, waren somit in direkter Weise bestimmend für meine Arbeit. Beruflich – neben der Positionierung als Forscher – nicht in direkter Abhängigkeit zu stehen, gab mir die Möglichkeiten, auch während meiner Arbeit Handlungen und Abläufe kritisch zu hinterfragen.

Im Zuge dieser Tätigkeiten ergaben sich unzählige informelle Gespräche, Beobachtungen und in weiterer Folge auch Interviews, die mir Einblicke in diverse Prozesse der Konstruktion von Schneesicherheit gaben und Anknüpfungspunkt meiner weiteren Forschung sein sollten. Diese ersten Kontakte können, wie Beer (2003: 12) es beschreibt, als explorative Phase im Feld betrachtet werden. Ein klar zielgerichtetes, theoriegeleitetes Vorgehen ergab sich nach weiterer Vorbereitung und Planung der konkreten Forschung.

iv. Eingrenzung des Forschungsfeldes Schnee, Schneesicherheit und Obertauern

Das Thema „Schnee“ als zentraler Angelpunkt meiner wissenschaftlichen Auseinandersetzung war gelegt. Die thematische wie regionale Eingrenzung meines Forschungsfeldes durch meine Historie und mein Umfeld naheliegend. Laut Bettina Beer gibt es zwei Möglichkeiten eine Feldforschungsregion auszuwählen: zum einen, pragmatische Gründe, wie Verständnis der Sprache, persönliche Beziehungen oder vorhandenes Material zu einem Ort, an dem man ein passendes Thema gut untersuchen kann; zum anderen, dass gezielt eine Region ausgewählt wird, in der eine aus Lektüre und theoretischen Zusammenhängen entstandene Fragestellung gut beantwortet werden kann. Praktische Überlegungen, persönliche Neigungen und auch Zufall spielen dabei eine Rolle für die Entscheidung (vgl. Beer 2003: 14). In meinem Fall war es eine Kombination aus beidem.

v. Forschungszeitraum und erhobene Daten

Wie bereits beschrieben, verbrachte ich auf Grund meiner verschiedenen Rollen und Tätigkeiten eine lange Zeit im Feld – über knapp sieben Jahre (mit kurzen Unterbrechungen). Die ersten Jahre können dabei als explorative Phase gesehen werden, in der Daten – auf nicht strukturierte Weise – erhoben wurden. Insbesondere waren diese dienlich, um notwendige Beziehungen zu knüpfen und einen breiten Überblick über das Feld zu erlangen. Ein hier gewonnenes großes Netz an Beziehungen und Informationen stellte sich ab dem Zeitpunkt als äußerst hilfreich heraus, an dem die Fragestellung konkretisiert und die Daten erhoben wurden.

Die Haupterhebungsphase, in der fokussiert Interviews geführt wurden, fand in der Wintersaison 2019/20 statt, insofern von besonderer Bedeutung, da durch die COVID-19 Pandemie, das Saisonende nicht durch Schneemangel oder Ähnlichem bedingt war,

sondern durch den behördlich verhängten Lock-Down am 16.März 2020. Dadurch wurden zudem die vorliegende Forschung und der Aufenthalt im Feld unterbrochen. COVID-19 und dessen Folgen sollte nicht expliziter Teil dieser Forschung sein. Als äußerer Einfluss, der Saisonlängen bestimmt und ökonomische, politische und soziale Folgen mit sich bringt, kann dies jedoch nicht gänzlich außer Acht gelassen werden. Zwei der durchgeführten Interviews wurden knapp zehn Tage vor der Schließung des Skigebietes durchgeführt. Bereits in diesen wird von den Gesprächspartnern auf die Unvorhersehbarkeit von Umwelteinflüssen, im konkreten COVID-19 als auch auf das Wetter und deren Auswirkungen verwiesen. Die weiteren fünf Interviews fanden nach der ersten, restriktiven Lock-Down Phase, die bis Ostern anhielt und ab 1.Mai 2020 aufgehoben wurde, statt. Eines davon, mit zwei langjährigen Stammgästen aus Deutschland, wurde auf Grund der Reisebeschränkungen per Zoom, einem online Kommunikationstool, abgehalten. Die Datenerhebungsphase endete mit Anfang Juni 2020.

Nicht alle dabei gesammelten Daten wurden strukturiert erhoben. So konnte ich beispielsweise viele informelle Gespräche nur im Nachhinein in Form von Gedächtnisprotokollen verschriftlichen. Im Anhang findet sich ein Überblick über relevante Datenerhebungen und deren zeitliche Einordnung.

B. Methoden

i. Feldforschung

Die Feldforschung gilt als zentrale Datenerhebungsmethode der Kultur- und Sozialanthropologie. Bettina Beer schreibt, sie sei „[...] Charakteristikum, Paradigma, Ideologie, Markenzeichen und zentrale Methode des Faches.“ (Beer 2003: 11) Im Gegensatz zu wissenschaftlichen Forschungen in Laboratorien oder Bibliotheken, findet die empirische Datenerhebung in der Lebenswelt der Untersuchten statt (vgl.

ebda). Das anthropologische Forschungsfeld ist „site, method and location“, d. h. das Feld muss als sozialer, kultureller und politischer Ort gesehen werden, weshalb ein Feld nicht als abgegrenztes Gebiet, sondern als Ort mit unterschiedlichen Einflüssen verstanden wird (Gupta/Ferguson 1997: 1, 5). Das Eintauchen in die Lebenswelten, in die Alltagspraktiken, die mannigfaltigen Prozesse und sozialen Beziehungen der AkteurInnen innerhalb dieses Feldes, ist zentrales Charakteristikum der Feldforschung. „Feldforschung macht vorzugsweise den Alltag zum wissenschaftlich interessierenden Phänomen.“ (Lueger 2000: 14)

Feldforschung selbst wird oft als Methode bezeichnet, ist aber auch Verfahren und Technik und besteht wiederum aus einer Vielzahl von Einzelmethoden. Diese Methodenpluralität kann als ein weiteres Charakteristikum empirischer Forschung gesehen werden. Allen gemein ist das Ziel Daten zu erheben, die sich gegenseitig ergänzen und kontrollieren sollen. Informationsquellen, Daten und Verfahren fließen zusammen und bilden das empirische Toolkit von ForscherInnen. Die Differenzierung zwischen qualitativen und quantitativen Daten spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Komplexe Informationen, deren inhaltliche Interpretation und nicht die Quantität von Informationen stehen im Vordergrund (vgl. Beer 2003: 11f.). „In ethnologischen Feldforschungen hat sich eine Mischung aus Erhebungen von quantitativen und qualitativen Daten durchgesetzt, die pragmatisch an der Fragestellung orientiert ist [...]. Wissenschaftler benutzen im Idealfall jeweils die Methoden, die mit dem geringsten Aufwand die besten Ergebnisse erzielen.“ (ebda: 12)

Feldforschung ist komplex und an vielen Stellen wenig kontrollierbar. Im Gegensatz zum Experiment, bei dem Variablen kontrolliert und verändert werden, hat man als ForscherIn im Feld oft wenig Einfluss auf das tatsächliche Geschehen. Götz Bachmann beschreibt eine der Kernmethoden der Disziplin, die „teilnehmende Beobachtung“, als gewissermaßen „methodenfeindlich“. All den Problemen, die im Zuge einer Feldforschung auftauchen können, ist nach seiner Ansicht, mit methodischen

Ratschlägen kaum entgegenzuwirken. Fehler zu machen, gehört zum täglichen Geschäft der ForscherInnen (vgl. Bachmann 2009: 250).

Worauf sich viele AutorInnen jedoch einigen können ist, dass durch akribische Vorbereitung, eine gute Ausbildung, Erarbeitung von Zielsetzungen und konkreter Fragestellungen, Problemen der Methode vorgebeugt werden kann (vgl. Beer 2003: 13ff.; Bachmann 2009: 250; Girtler 2001: 61). „[D]er Prozess qualitativer Feldforschungsarbeit beginnt bei der Fragestellung und bei der Planung der Studie und setzt sich fort über den Feldzugang, über die zyklische Strukturierung der kontinuierlichen Analysearbeit bis hin zur Formulierung eines Berichtes“ (Lueger 2000: 11).

Beer schlägt folgenden Forschungsablauf vor: Vorbereitung – Feldforschung – Datenbearbeitung – Datenauswertung – Niederschrift, wobei die Phase der Feldforschung im Mittelpunkt steht (vgl. Beer 2003: 29). Bei der anthropologischen Feldforschung handelt es sich um einen zirkulären Arbeitsprozess, der die Reflexion der einzelnen Arbeitsschritte sowie die Selbstreflexion des/der Forscher/in voraussetzt und impliziert. Um den Verlauf kontrollieren zu können, werden die Forschungstätigkeiten mit den vor- und nachstehenden Arbeitsschritten in Zusammenhang gebracht und aufeinander abgestimmt. Die Fragestellung darf dabei nie außer Acht gelassen werden und muss immer im Mittelpunkt der Forschungstätigkeit stehen. So wie es auch der britische Sozialanthropologe Evans-Pritchard einst postulierte: „one must know precisely what one wants to know“ (Evans-Pritchard 1983 zit. nach Eriksen 2010: 29).

In Bezug auf die vorliegende Forschung soll festgehalten werden, dass im gesamten Forschungsprozess, bei der Erhebung, ebenso wie bei der Auswertung, ein zyklischer Zugang verfolgt wurde. Zentral ist bei dieser Zugangsweise die methodische Reflexion und ständige Neuausrichtung der konkreten Annahmen, Hypothesen und

Zugangsweisen. Daher habe ich im Feld einen möglichst breiten Zugang gewählt, der sämtliche Aspekte, die mit Anpassungsstrategien an Umwelt und Ökonomie einhergehen, umfasst. Reflexionen und erste Erklärungsversuche wurden bereits vor der Haupterhebungsphase getätigt, welche dann im Zuge der Forschung konsequent durch die Sammlung empirischer Daten weiterentwickelt und gegebenenfalls auch verworfen wurden. Durch Literaturrecherche und kritischer Auseinandersetzung mit den Forschungsfragen wurde immer wieder reflexiver Abstand zum Forschungsgegenstand hergestellt und Anpassungen der Fragen als auch der weiteren Vorgehensweise, gemacht. Halbmayer und Salat erwähnen dementsprechend, dass „gerade aus diesem Rollenwechsel zwischen distanzierter Betrachtung und Reflexion und dem Aufgehen im Feld als lokale/r AkteurIn (going native) [...] ein umfassendes und vielschichtiges Bild des untersuchten Feldes [entsteht].“ (Halbmayer/Salat 2011: 15)

Wie bereits erwähnt, zeichnet sich die Methode der Feldforschung durch ihre Methodenpluralität aus. Auf einige dieser soll nun genauer eingegangen werden. Angefangen bei der „teilnehmenden Beobachtung“, gefolgt von verschiedenen Formen von Interviews, die geführt wurden.

ii. Beobachtungen

Spätestens seit Bronislaw Malinowskis (1979[1922]) richtungsweisendem Werk, „die Argonauten des westlichen Pazifik“, ist die teilnehmende Beobachtung zu einem der wichtigsten Bestandteile der kultur- und sozialanthropologischen Forschungen geworden. Ganz allgemein gibt es verschiedene Formen ethnographischer Beobachtung. Es wird unterschieden zwischen „teilnehmender“ „nicht teilnehmender“, „strukturierter“ „unstrukturierter“, „offener“ „nicht offener“ und „direkter“ und „indirekter“ Beobachtung (vgl. Girtler 2001: 61). In vielen Fällen gibt es

dabei Überlappungen und Mischformen. So kann auch im Zuge meiner Forschung nicht immer genau zwischen den verschiedenen Formen der Beobachtung unterschieden werden. Auf die genannten Begriffspaare soll an späterer Stelle noch genauer eingegangen werden.

Sich diese Mischformen anzusehen, ist jedoch sinnvoll, zumal jegliche Feldforschung vor dem Problem steht, „Beobachtung auf eine Weise zu organisieren, daß man den Untersuchungsbereich in seinen besonderen Merkmalen und seiner eigentümlichen Dynamik besser zu verstehen lernt“ (Lueger 2000: 10). Girtler unterscheidet zwischen der teilnehmend strukturierten Beobachtung und der teilnehmend unstrukturierten, die er als „freie“ Beobachtung bezeichnet. Erstere verfolgt das Ziel, über Beobachtungsschemata, die Rolle des/der BeobachterIn zu kontrollieren und die Beobachtung zu standardisieren. Des Weiteren wird auch die Auswertung kontrollierbar. Bei der „freien“ Beobachtung liegt kein systematischer Erhebungsplan vor. Weder die Zeit, noch der Beobachtungsgegenstand und auf welche Weise etwas beobachtet wird, sind dabei beschränkt. Komplexe Situationen und Handlungsprozesse können ohne Einschränkungen verfolgt werden. Somit besteht die Möglichkeit, auf Grund von erweiterten Perspektiven und Wissensstand, die sich mitunter während der Forschung ergeben, neue Bereiche hinzuzunehmen oder andere fallen zu lassen. Die fehlende Kontrolle sieht Girtler hierbei als Vorteil gegenüber der strukturierten Beobachtung, weil dadurch eine Anpassung an das Feld und den Untersuchungsgegenstand möglich ist (vgl. Girtler 2001: 62). Die Kontrolle obliegt dem/der ForscherIn selbst. Girtler drückt dies folgendermaßen aus:

Das einzige Kontrollmittel liegt bei der, freien teilnehmenden Beobachtung' im Forscher selbst, dessen Sorgfalt ihn daran hindern soll, vermeidbare Verzerrungen anzunehmen. Daher ist eine Identität von Forscher und Beobachter für das unstrukturierte Vorgehen unerlässlich, denn der Beobachter vermag durch seinen direkten Kontakt zu dem zu untersuchenden sozialen Bereich das Erfahrene selbst zu deuten und einzuordnen. (Girtler 2001: 62f.)

Die Reflexion der Rolle des Forschers/der Forscherin führte spätestens seit den 1960er und 70er Jahren zu einer breit geführten Debatte innerhalb der Sozialwissenschaften und ist unumgänglich. Insbesondere auch dann, wenn der forschenden Person eine Kontrollfunktion zugewiesen wird. Auch Bachmann (2009) betont diese besondere Rolle: „Für eine teilnehmend beobachtende Feldforschung gilt wahrscheinlich noch weitaus mehr als für alle anderen qualitativen Methoden der Organisationsforschung, dass die Forschungspraxis in hohem Maß von der Persönlichkeit des Forschers, von der Beschaffenheit des Feldes und von dem mehr oder weniger zufälligen Ausgang der Interaktion des Forschers mit dem Feld abhängt.“ (Bachmann 2009: 250)

Von Beginn an war es mir im Feld wichtig, über meine Forschung aufzuklären. Insbesondere auch, da ich mich auf Grund meiner beruflichen Tätigkeit nicht an allen Stellen nur als Forscher in das Gruppenleben eingliederte, sondern auch als Kollege auftrat. Girtler sieht dies in manchen Fällen sogar als wesentlichen Vorteil. Es kann dazu führen, dass bewusst von Leuten das Gespräch gesucht wird, um über Probleme, Differenzen und anderes zu sprechen (vgl. Girtler 2001: 98). So berichtete mir ein Mitarbeiter, der für den Lift und zum Teil auch die Beschneidung zuständig war, im Dezember 2019 regelmäßig von schwierigen Situationen, wenn andauernde Wetterkapriolen und Mängel in den vorsaisonalen Wartungsarbeiten dazu führen, dass er die ihm aufgetragene Arbeit nicht sachgemäß durchführen könne (vgl. FTB 4: 13.12.2019). Mein offen gelegtes Forschungsinteresse bot somit wieder Anknüpfungspunkte für Gespräche – statt schnellen Sachverhaltsklärung zu ausführlichen Diskussionen größerer Zusammenhänge.

Die von dem Mitarbeiter beschriebenen Mängel in den vorsaisonalen Wartungsarbeiten führten beispielsweise zu einem Pumpenschaden. Über diese Pumpe wird ein Wasserbassin befüllt, das zur Versorgung von drei Hotelanlagen dient.

Zudem wird damit auch der Teich für die Beschneiungsanlage gespeist. Kurz nachdem mir von dem Vorfall berichtet wurde, suchte ich das Gespräch mit dem Geschäftsführer der Seilbahn, der auch an den Hotelanlagen mitbeteiligt ist, mit dem Ziel, das Problem zu beheben. Aus dem angestrebten Gespräch, das in ein paar Minuten hätte beendet werden können, entstand eine knapp eineinhalbstündige Debatte. Ausgehend von der Wasserversorgung für die Hotels und die Beschneiungsanlagen wurde über Politik, Förderungen, kommunale Anliegen, Hotellerie und Ferienhäuser, Spitzenauslastungen an Weihnachten und Silvester, Kapazitätsgrenzen und wie damit umgegangen wurde und wird, gesprochen (vgl. FTB 4: 14.12.2019). Kontaktpersonen, die in ihrem Bereich Experten sind, wollen in vielen Fällen auch als solche wahrgenommen werden. „Schließlich mag es einem, Experten' nicht unwillkommen sein, einen Soziologen über diverse soziale Strukturen aufzuklären“ (Girtler 2001: 100). Das Gespräch mit dem Geschäftsführer zeigte mir eine der Stärken der offenen Forschung und Beobachtung. Meine Doppelrolle erwies sich hier klar zum Vorteil, die gewonnenen Informationen stellten wertvolle Anknüpfungspunkte für folgende Gespräche, Beobachtungen und Interviews dar.

iii. Interviewformen

Im ethnographischen Interview wird deutlich, was die Ethnologie generell auszeichnet, ihr besonderes Potenzial und dabei ihr großes methodisches Problem ausmacht: die Gleichzeitigkeit von Nähe und Distanz, Einlassen und Rückzug, Spontaneität und Reflexion. Die Personen der Forscher und Informanten interagieren, aber das Ziel ist kein persönliches, sondern ein professionelles. (Schlehe 2008: 71)

Nach der ersten Phase der Forschung sollten informelle Gespräche und Interviews weitere ausständige Fragen klären. Zur Anwendung kamen verschiedene Typen von Interviews. Auch hier kann oft nicht ganz klar zwischen den einzelnen Formen unterschieden werden. Die Interviews wurden jeweils an die Gesprächssituation

angepasst und entwickelten sich in manchen Fällen doch anders als anfangs angenommen. Für die vorliegende Arbeit wurden sieben Interviews geführt. Wie bereits erwähnt, kann in den meisten Fällen nicht genau zwischen verschiedenen Interviewformen unterschieden werden. Im Folgenden soll zumindest eine Annäherung versucht werden. Zudem wird der Kontext der Interviews und die handelnden Personen vorgestellt.

Alle Interviewpartner finden sich in dieser Arbeit mit Klarnamen wieder. Dazu wurde von jedem Einzelnen eine Zustimmung eingeholt. Auf Grund der Rollen, die sie in Obertauern einnehmen, sind sie ohnehin bekannt und ihren Aussagen zuzuordnen, wodurch eine Anonymisierung nicht sinnvoll wäre. Jene Personen, die nicht als Experten interviewt wurden, haben dem Gebrauch ihrer vollständigen Name ebenso zugestimmt.

1. Ethnographisches Interview

Das ethnographische Interview, welches als Überbegriff für verschiedene spezielle Formen der Interviewführung gilt, zeichnet sich grundlegend dadurch aus, dass es als interkultureller Interaktions- und Kommunikationsprozess verstanden wird. Zwei Menschen lernen sich kennen. Basierend auf Offenheit und beidseitiger Gesprächsbereitschaft wird gemeinsam eine spezifische Interviewsituation und die in ihr liegende Gesprächskultur konstruiert und immer wieder neu hergestellt. Im Gegensatz zu Alltagsgesprächen ist laut Schlehe (2008) auch immer eine dritte Partei involviert, das Publikum, dem schlussendlich die gewonnenen Erkenntnisse vermittelt werden (vgl. Schlehe 2008: 71).

Eingebettet in die Feldforschung, als Teil des Methodenmix, der zur Anwendung kommt, um komplexe kulturelle Zusammenhänge und Bedeutungen zu veranschaulichen, lässt das Interview die AkteurInnen, im wahrsten Sinne des Wortes,

zu Wort kommen. Schlehe (2008) sieht im Gegensatz zu Girtler (2001) im eben Erwähnten den Grund, warum es keine Ausgewogenheit in den Gesprächen bzw. Interviews zwischen den Beteiligten geben sollte. Dem Erkenntnisinteresse der forschenden Person ist es geschuldet, dass primär eine Person etwas von der anderen wissen will und es in diesem Sinne keinen gleichen Austausch gibt (vgl. Schlehe 2008: 74). Auf diesen Aspekt und die konkrete Situation in Bezug auf meine Forschung, wurde bereits verwiesen. Zunächst möchte ich einen Überblick über verschiedene Interviewtypen geben, wie sie Schlehe (2008) in ihrem Beitrag zu „Formen qualitativer ethnographischer Interviews“ beschreibt.

Vorweg soll angemerkt sein, dass es immer einen Unterschied zwischen Theorie und Praxis gibt. Klare Abgrenzungen zwischen den verschiedenen Typen und Techniken sind in der Praxis oft kaum umzusetzen oder nicht praktikabel. Was das Interview gegenüber informellen sogenannten „freien“ Interviews oder Gesprächen abgrenzt ist, dass es sich außerhalb des alltäglichen, gewöhnlichen, bekannten Rahmens befindet. Gerade im Aufnahmegerät manifestiert sich in vielen Fällen der Unterschied zu einem alltäglichen Gespräch. Auch wenn es bei nicht-standardisierten Interviews kein festes Frage- und Antwortschema gibt, wird eine Situation konstruiert in der der/die InterviewpartnerIn in eine reflexive Haltung gelenkt wird. Als Hauptformen unstrukturierter Interviews gilt das narrativ-biographische und das problem- bzw. themenzentrierte Interview (vgl. Schlehe 2008: 77).

2. Narrativ-biographische Interviews

In der Reinform des narrativen Interviews soll den Interviewten möglichst viel Raum geboten werden. Das Einschreiten des/der ForscherIn beschränkt sich auf ein Minimum. Über eine eingangs gelegte Erzählaufforderung soll eine möglichst freie und umfassende Darstellung starten, die durch bestätigende Gesten unterstützt wird (vgl. Schlehe 2008: 77f.).

Narrativ-biographische Interviews dienen zumeist dazu, Lebensgeschichten festzuhalten. Dabei geht es nicht rein um sachliche Beschreibungen, sondern vielmehr um Konzepte von Identität, Erinnerungen und Interpretationen. Problematisch kann sein, dass sich Interviewte dazu veranlasst fühlen, ihre Geschichte in ein lineares, erzählbares Ganzes verpacken zu wollen. Es besteht hier die Möglichkeit, dem durch Fragen nach gewissen Lebensperioden und Situationen entgegenzuwirken. So nähert sich diese Interviewform zwar dem episodischen Interview an, hat aber den Vorteil, dass gewonnene, für die Fragestellung der Forschung relevante Informationen, in individuelle Lebenskontexte eingebettet werden können (vgl. ebda: 79f.).

Als narrativ-biographisches Interview kann das mit Sepp Winter bezeichnet werden. Sepp wuchs in den 50er Jahren am Obertauern auf. Sein Vater betreute das damalige Vikar Haus und wurde ab den 60er Jahren zum Hotelbetreiber. Die Familie von Sepp besitzt nach wie vor ein Hotel am Obertauern. Dieses Gespräch sollte vor allen Dingen historische Entwicklungen und Kontexte klären. Zudem konnte im abschließenden Teil auch auf Interpretationen und Bedeutungszuschreibungen rezenter Entwicklungen eingegangen werden. Abseits des Interviews wurden mit Sepp, unzählige informelle Gespräche geführt, die mir Einblick und Zugang zu den Geschichten und Menschen in Obertauern gaben.

Klarer Nachteil dieser Methode im Zuge meiner Forschung war, dass obwohl zur interviewten Person, ein über Jahre gepflegter guter Kontakt bestand und viele informelle Gespräche in lockerer Atmosphäre im Vorfeld geführt wurden, sich der Interviewpartner durch die veränderte Gesprächssituation stark unter Zugzwang gesetzt fühlte. Kurze und bündige Antworten waren die Folge, was an vielen Stellen keineswegs dem gewohnten natürlichen Gesprächsfluss entsprach. Durch ein erhöhtes Einbringen meinerseits, mittels Fragen und Diskussionsanregungen wurde versucht dem entgegenzuwirken. Somit wurden die Grenzen hin zum ero-epischen Gespräch verschoben.

3. Problem- bzw. themenzentrierte Interviews

Das problem- bzw. themenzentrierte Interview zeichnet sich durch den thematischen Fokus aus. Die Ausgestaltung in formaler und inhaltlicher Form obliegt der interviewten Person. „Abdriften“ vom eigentlichen Thema ist erlaubt, soll aber durch den/die InterviewerIn kontrolliert werden. Eröffnet wird das Gespräch durch eine Einstiegsfrage. Durch gezieltes Nachfragen, das sich auf den Kontext des Gesagten bezieht, sollen Informationen verdichtet werden. Dabei können Zurückspiegelung, das Aufgreifen von widersprüchlichen Aussagen, Verständnisfragen und/ oder Leitfadenfragen, die bereits im Vorfeld vorbereitet wurden, zum Einsatz kommen. Ebenso können Interpretationen und Rückgriffe auf vorangegangene Gespräche und Interviews herangezogen werden. Der/die InterviewerIn bringt sich somit wesentlich mehr in das Gespräch ein als beim narrativen Interview, es soll jedoch darauf geachtet werden, dass nicht sie, sondern die interviewte Person im Mittelpunkt der Befragung steht (vgl. Schlehe 2008: 78f.).

Das Gespräch mit Franz Jr. Huber kann dem problem- bzw. themenzentrierten-Interview zugeordnet werden und wurde teilstrukturiert durchgeführt. Franz Jr. Huber wurde in seiner Rolle als Tourismusverband Obmann interviewt. Im Herbst 2017 wurde er – damals 31 Jahre alt – zum neuen TVB Obmann gewählt (vgl. URL 4). Der Interviewte leitet neben dem Tourismusverband auch ein Hotel im Familienbesitz und ist einer der ca. 150 ganzjährig in Obertauern lebenden Menschen.

4. Experteninterviews

Beim Experteninterview steht eine Person im Mittelpunkt, die unmittelbares Wissen zu Arbeitsabläufen, der Handhabung von Problemen oder organisatorischen wie institutionellen Abläufen haben kann. Es besteht nicht grundlegend der Anspruch auf umfassende Repräsentation, sondern um partikulares Wissen (vgl. Schlehe 2009: 80f.). Um Liebold und Trinczek (2009) zu folgen,

geben Experteninterviews exklusive Einblicke in Strukturzusammenhänge und Wandlungsprozesse von Handlungssystemen, wie etwa in Entscheidungsstrukturen und Problemlösungen von Organisationen und Institutionen. Sie informieren über die Insider-Erfahrungen spezifischer Status- und Interessengruppen und eröffnen den Zugriff auf implizite Regeln, die an der Schnittstelle zwischen makro- und mikrosoziologischer Analyse zu verorten sind. (Liebold/Trinczek 2009: 53)

Probleme werden vorwiegend in der Balance zwischen Offenheit und Strukturierung gesehen. Dies ist zu weiten Teilen von der inhaltlichen und sozialen Kompetenz der ForscherIn abhängig. Zudem darf ein Expertengespräch und der damit verbundene Expertenstatus nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch diese Person in diverse Strukturen eingebunden ist. Perspektiven, Relevanzstrukturen und Sinngebungen, exklusives Wissen, sind grundlegend nur über diese Person und deren Erfahrungshorizont zugänglich. Die Differenzierung zwischen Person und ExpertIn ist somit in der Praxis oft schwierig (vgl. Liebold/Trinczek 2009: 53).

Zwei Interviews dieser Forschung wurden im Pistengerät geführt. Beide Gespräche können dem Typus des Experteninterviews zugeordnet werden, da beide Interviewpartner in unterschiedlichen Rollen täglich mit dem Schnee am Obertauern arbeiten. Ein Interview davon wurde mit dem Pistengerätfahrer Filip Kotruba geführt. Filip wuchs in Polen auf und arbeitete in den vorangegangenen Saisons in Skigebieten im Südwesten Polens. Zum Zeitpunkt des Interviews ist er 28 Jahre alt und arbeitet im Sommer als LKW-Fahrer im Bau- und Speditionswesen. Durch seine langjährige Erfahrung in Skigebieten tieferer Lagen und der dort zum Einsatz kommenden Beschneiungs-Systeme, konnten in diesem Interview auch Vergleiche gezogen werden. Es war seine erste Saison am Obertauern, die umliegende Region kannte er bereits durch Reisen mit seinen Eltern in Kinderjahren. Dies war insofern von Interesse, da auch bestimmte Erwartungen und Unterschiede im Umgang mit Schnee, dem Wetter

und der Technik besprochen werden konnten. Das Interview wurde auf Englisch durchgeführt.

Das zweite im Pistengerät durchgeführte Interview fand mit Markus Heinricher, dem stellvertretenden Betriebsleiter der Kehrkopf Seilbahn GmbH statt. Markus war am Interviewtag Ende dreißig und hatte in den Jahren zuvor bereits Erfahrungen in führenden Positionen von Seilbahnunternehmen gesammelt. Auch hier kam es immer wieder zu Vergleichen mit den vorangegangenen Arbeitsplätzen, beispielsweise in Bezug auf Technik, die zum Einsatz kommt oder auf verschiedene Höhenlagen und klimatische Bedingungen. Für ihn war es ebenfalls die erste Saison am Obertauern. Das Skigebiet, in dem er zuvor gearbeitet hatte, liegt in Oberösterreich. Kernthemen des Interviews waren persönliche Hintergründe, Arbeit und Technik, Anpassung an Umwelt und Ökonomie und die Auswirkung von Natur auf kurz- und mittelfristige Arbeit. Beide Interviews können am ehesten dem Experten- bzw. problemzentrierten Interview zugeordnet werden. Durch die Einbindung in den regulären Arbeitsprozess konnte eine lockere Gesprächsatmosphäre geschaffen werden.

Klar als Experteninterview, mit einem Stichwort- und Fragenkatalog, kann das Gespräch mit Gottfried Gruber, dem Chef der Straßenmeisterei bezeichnet werden. Dieses wurde im Pausenraum der OFAG (Obertauern Fremdenverkehrs Anlagen Gesellschaft) durchgeführt. Zentrale Themen des Interviews waren die Arbeit mit dem Schnee, die bestehende Infrastruktur, Aufgaben, Gefahrenstellen, Sicherheit, Technik und Lösungsansätze. Gottfried ist Mitte 50 und 30 Jahre in seinem Berufsfeld tätig.

5. Ero-episches Gespräch

Das Interview, das wohl am stärksten von der im Vorfeld getätigten Planung abwich, war jenes mit Klaus Steinlechner. Er ist Geschäftsführer der Tauern Lift GmbH und somit in das Seilbahnwesen am Obertauern und im benachbarten Skigebiet Speiereck seit über 40 Jahren involviert. Zudem ist er Mitbetreiber eines Gastronomiebetriebs

am Obertauern und seit Herbst 2019 Miteigentümer eines Hotels am Obertauern. Durch seine im früheren Beruf erworbenen EDV-Kenntnisse war er zentral integriert in dem Aufbau des Abrechnungssystem der Liftgemeinschaft Obertauern. Auf Grund seiner tiefgreifenden Kenntnis war ein Experteninterview geplant. Dieses entwickelte sich jedoch zu einem ero-epischen Gespräch.

Das ero-epische Gespräch zeichnet sich durch eine lockere, vertraute und persönliche Gesprächsebene, die über ein aktives Einbringen der ForscherIn in das Gespräch generiert wird, aus (vgl. Halbmayer/Salat 2011: 21). Durch diese Form des offenen Gesprächs soll versucht werden, die herkömmlichen Rollen zwischen InterviewerIn und InterviewpartnerIn aufzubrechen. So wird ein möglichst offener und induktiver Gesprächsfluss erzielt, bei dem das strukturierende Element nicht allein der forschenden Person obliegt. Jeder der Beteiligten bringt sich in das Gespräch ein. Dem Prinzip der Gleichheit folgend, soll niemand in die Rolle der Auskunftsperson geführt werden, sondern alle Beteiligten als Lernende verstanden werden (vgl. Girtler 2001: 147). Girtler, der den Begriff des „ero-epischen Gesprächs“ geprägt hat, hält das Interview überhaupt für problematisch für qualitative Sozialforschung. „Die Begriffe »Interview«, »narratives Interview« und »Tiefeninterview« sind daher, wie ich meine, denkbar ungeeignet, um ein echtes Gespräch als Forschender zu bezeichnen.“ (Girtler 2001: 147)

Mit Gerhard Freitag, einem Maschinisten und Liftmitarbeiter, wurde ein ero-episches Gespräch geführt. Gerhard ist Mitte 40 und arbeitet seit 2009 am Obertauern. Zu seinen Tätigkeitsfeldern gehören die Betreuung der Liftanlagen und der umgebenden Infrastruktur von zwei Sesselliften und einem Schlepplift. Auch in die Beschneidung der Pisten ist er eingebunden. Zudem ist Gerhard in die sommerlichen Revisions- und Wartungsarbeiten involviert. Das Gespräch wurde nach der Saison, Anfang Juni, nahe seines Wohnortes am Fuße der Passstraße Richtung Obertauern, durchgeführt. In einem ruhigen Gastgarten eines Cafés wurde mit ihm über seine Arbeit, die Bedeutung von Schnee, Wetter, Technik und vergangene, wie zukünftige Perspektiven

gesprächen. Durch das lockere Gesprächsumfeld und meine aktive Rolle in der Gesprächsführung, konnte eine entspannte Atmosphäre generiert und die gezwungene Situation des Interviews aufgebrochen werden.

6. E-Interview

Die Spezialform des E-Interviews, kam mit Malte und Uwe Stoffregen zur Anwendung. Uwe ist ein Anfang 60 Jahre alter Gastronom aus der Nähe Bremens, der bereits seit knapp 19 Jahren, oft mehrmals jährlich, als Gast am Obertauern ist. Malte, sein Sohn, 30, hatte am Obertauern in seiner Kindheit Snowboard fahren gelernt und arbeitete später dann selbst Vorort als Snowboardlehrer. Es war angedacht, das Interview mit den beiden Ende März in Obertauern zu führen. Auf Grund der frühzeitigen Schließung der Skigebiete durch die COVID-19 Verordnungen und die dann erfolgten Reisebeschränkungen, wurde das Interview per Zoom geführt. Das Gespräch bewegte sich zwischen narrativ-biographisch und themenzentriertem Interview. Ihre langjährige Kenntnis des Gebiets bot mir die Möglichkeit, nach Veränderungen im Ort zu fragen. Zudem sollte ein Blick auf die Sicht von Gästen geworfen werden: Was macht für sie Obertauern aus, worin liegen die Gründe regelmäßig hierher zu kommen und was wären potenzielle Gründe, dies in Zukunft nicht mehr zu tun.

In der Literatur finden sich wenige Verweise auf E-Interviews. Schlehe erörtert diese Form der Interviewführung vorwiegend in Bezug auf E-Mail-Korrespondenz. Sie bemerkt, dass die Kommunikation anders und reduzierter stattfindet. Mimik, Körpersprache und weitere sinnlich erfassbare Teile persönlicher Kommunikation fallen weg. Der virtuelle Raum kann aber auch Möglichkeiten bieten. Grundlegend können Reisekosten gespart werden, als auch eine Schonung des Klimas. Des Weiteren können unter Umständen sensible Themen mit physischer Distanz besser besprochen werden (vgl. Schlehe 2008: 81).

Im Zuge meiner Forschung wurde das online-Kommunikationstool Zoom genutzt. Auf Grund von Audio- und Videoübertragung konnten somit auch Gestik und Mimik in das Gespräch einfließen. Die Möglichkeit, das Gespräch direkt im Programm aufzuzeichnen und sowohl Audio- als auch Videospur getrennt voneinander weiter zu verarbeiten, stellte sich als äußerst zweckdienlich heraus.

Alle Interviews wurden mittels Aufnahmegerät dokumentiert. Besonderheiten während des Interviews wurden notiert, um sie an späterer Stelle in die Interpretation mit einfließen lassen zu können. In der Aufarbeitungsphase der Daten wurden die Interviews transkribiert. Im Folgenden soll auf die Auswertung der Daten näher eingegangen werden.

iv. Auswertung der gesammelten Daten

Ausgewertet wurden die Interviews und Feldnotizen mittels qualitativer Methoden in Anlehnung an Ernst Halbmayer und Jana Salat (2011). Das Analyseverfahren von Anselm Strauss und Juliet Corbin (1996), das für das analytische Verfahren der Grounded Theorie entwickelt wurde, bot einen weiteren Anhaltspunkt für die Systematik der Auswertung.

Nach der Transkription wurden alle Interviews mehrmals gelesen. Das wiederholte Lesen bringt an manchen Stellen Informationen zu Tage, die auf den ersten Blick nicht zu erkennen sind. Zudem konnte darüber hinaus bereits ein Gefühl für fortlaufende Themen gewonnen werden. In weiterer Folge wurden über mehrere Reduktionsschritte und durch Kodierung des Materials, Zusammenhänge zwischen Textteilen erstellt (vgl. Halbmayer/Salat 2011: 60). Die festgestellten Zusammenhänge konnten dann, mit meinen konkreten Forschungsfragen verglichen werden. Insbesondere theoretische Überlegungen und die darin entwickelten Konzepte und

Begriffe sollten in Zusammenhang mit dem erhobenen Material gebracht werden. Dies war in sofern von zentraler Bedeutung, da die eigenen Daten im größeren theoretischen Kontext verortet werden konnten. Im nächsten Kapitel soll die Theorie näher erläutert werden.

3. THEORETISCHE PERSPEKTIVEN

Im folgenden Kapitel soll auf die theoretischen Ansätze zum Forschungsthema eingegangen werden. Im ersten Teil werden grundlegende Gedanken zu Anthropologie und zum Schnee dargelegt. Was ist eigentlich Schnee? Wie, wo und warum ist er wesentlich? Wie und warum wird er in Abhandlungen von Kultur- und SozialanthropologInnen behandelt. Im Anschluss daran wird die Verbindung von Anthropologie und Technik thematisiert. Die Technik spielt insofern eine zentrale Rolle, da sie in die Bearbeitung des Schnees und in den Umgang mit ihm an verschiedensten Stellen eingebunden ist. Das Bedürfnis, die Natur gefügig zu machen bzw. zumindest zu optimieren wird durch technische Hilfsmittel ermöglicht. Technik bedingt zu großen Teilen das Handeln der Akteure und ist aus den täglichen Praktiken eines Wintersportortes inzwischen nicht mehr wegzudenken. Ausgehend von einer grundlegenden Klärung, was die Disziplinen verbindet als auch trennt, erfolgt ein kurzer historischer Abriss zu Ansätzen der Technikgeschichtsschreibung, insbesondere zu der Frage wie Technik und Gesellschaft zueinanderstehen.

Es wird eine Zusammenstellung unterschiedlicher theoretischer Positionen gegeben. Grenzen, Irrwege, aber vor allem das Potenzial einer interdisziplinären Forschung sollen dabei aufgezeigt werden. Insbesondere der systemische Ansatz der „technologischen Systeme“ (Hughes 1994) soll an späterer Stelle Anknüpfungspunkte bieten, um zu verstehen, wie sich Menschen, Umwelt und Technik gegenseitig prägen und zum Teil auch bedingen.

Darauffolgend wird „sozial-ökologische Nischenkonstruktion“ (Gross/Winiwarter 2015) vorgestellt. Die Theorie der Nischenkonstruktion (NCT) kommt ursprünglich aus der Evolutionsbiologie und gilt als ein Versuch, den Einfluss von Lebewesen auf ihre Umwelt in den Vordergrund zu rücken. Lebewesen sind der Theorie zufolge nicht nur selektiven Kräften ausgesetzt, die über den erfolgreichen Erhalt ihrer Spezies

entscheiden –sie beeinflussen diese externen selektiven Kräfte auch, indem sie aktiv auf ihre Umwelt einwirken. Auch diesem Ansatz ist ein systemischer Charakter inne.

Meiner Meinung nach kann dieser mit den Ansätzen der „technologischen Systeme“ an vielen Stellen ergänzend gedacht werden. Die hierbei verbundenen Disziplinen, wie Sozialökologie, Technik- und Gesellschaftsgeschichte, Kultur- und Sozialanthropologie können in einem interdisziplinären Verständnis einen weiteren Beitrag dazu leisten, ein komplexes Phänomen wie das des Schnees und dessen Integration in soziale, ökonomische, ökologische und politische Systeme besser zu verstehen.

Winiwarter und Gross (2015) nutzen die NCT, um den Übergang vom landwirtschaftlichen Modus hin zum Ski und Schnee basierten Massentourismus aufzuzeigen. Dieser Ansatz soll durch Gedanken zur „Beschleunigung der Berge“ (Gross 2017) und der Moderne, die im Zuge der Industrialisierung und der Ausübung einer Freizeitpraxis (vgl. Denning 2015) auch die hintersten Alpentäler erreicht hat, erweitert werden. Damit soll ein grober Abriss des Weges von der Alm bis zum „Wintersportparadies“ (Gross/Winiwarter 2015: 496) auf historischer sowie theoretischer Seite gegeben werden.

A. Anthropologie und Schnee

What is this stuff called snow? Frozen water... Chemical compounds...The geometry of crystals... A coded message that reveals the reality of nature to ourselves. All the answers seem incomplete. We believe that there is more to discover about snow, and we invent new meanings, bestow more names. We often confuse knowledge with truth, that chimera that haunts our dreams of reason. Snow is the stuff of which such dreams are made. (Mergen 1997: 20)

Als erster und mitunter wichtigster Beitrag zu Schnee aus anthropologischer Sicht gilt Franz Boas' Werk „A Year among the Eskimo“. In seiner detaillierten Ethnographie beschreibt er verschiedene Qualitäten von Schnee und deren Bedeutung für Mobilität, bei der Jagd und dem alltäglichen Leben (vgl. Boas 1887: 389, 391). Nöbauer hat in ihren Beiträgen explizit als Erste eine Anthropologie des Schnees entwickelt, die sich mit dem Leben von und mit dem Schnee auseinandersetzt (vgl. Nöbauer 2017; 2018; 2021). Auch aus Perspektiven anderen Disziplinen werden die sozialen, kulturellen, ökonomischen und ökologischen Dimensionen und Bedeutungen von Schnee thematisiert. Der Historiker Bernard Mergen (1997) gibt eine kultur-geschichtliche Abhandlung des Schnees in „Snow in America“. Aus umwelthistorischer Perspektive präsentiert Andrew Denning (2015) in „Skiing into Modernity“ eine Kultur- und Umweltgeschichte des Skifahrens. Schnee, die Beziehung zwischen Menschen und Umwelt und vor allem deren Wandel – mit Fokus auf die Freizeitpraxis des Skifahrens – werden darin thematisiert. Die hier vorgestellten Ansätze stellen eine Auswahl von vielen weiteren Studien, die sich mit Schnee auseinandersetzen, dar.

Auch die, gegen Ende des 20ten Jahrhunderts zunehmende Anwendung technischen Schnees, findet Beachtung in umwelthistorischen und anthropologischen Studien. Ökologische, soziale, ethnische und kulturelle Konflikte, die im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wintertourismus auftreten, stehen dabei oft im Zentrum des Interesses (vgl. Nöbauer 2018: 8). Globaler Klimawandel und dessen Auswirkungen auf den ökonomisch wichtigen Sektor des Wintertourismus, Anpassungsstrategien und Beschneiungssysteme, die dabei zur Anwendung kommen, sind seit den 1990er Jahren zunehmend im Fokus der Tourismus- und Klimaforschung (vgl. Mayer et al. 2007; Steiger/Scott 2019; Trawöger 2014). Auf diese soll an späterer Stelle noch referenziert werden.

Schnee ist Gegenstand anthropologischer Forschung, mitunter auf Grund seiner Mannigfaltigkeit. Er prägt seit Jahrhunderten Kreisläufe der Natur und Landwirtschaft, bestimmt Jahreszyklen, ermöglicht Transportarten und bildet die Basis von

Lebenserwerb. Er ist idyllisch und todbringend zugleich, Hintergrund von harmonischen Urlaubsfotos aber auch Szenerie für martialische Geschichten – und somit Topos für Literatur und bildende Künste. Schnee in seiner Vielschichtigkeit ist schwer zu fassen und zu beschreiben. Dies beginnt schon bei einer passenden Definition von Schnee. Mergen beschreibt dieses Problem wie folgt: “Among the many problems of science, none is more fundamental than description. Description requires symbols, verbal or mathematical, which may or may not convey all the relevant details of the thing described but which take on a reality of their own. Thus, it is with the descriptions and definitions of snow.” (Mergen 1997: 25) Das Oxford English Dictionary definiert Schnee als „the partially frozen vapor of the atmosphere falling in flakes characterized by their whiteness and lightness; the fall of these flakes, or the layer formed by them on the surface of the ground.“ (Oxford Dictionary zit. nach Mergen 1997: 25)

Schnee bezeichnet eine Form von gefrorenem Wasser am Boden oder in der Luft. Als klassisches Beispiel für Vergleiche zu Kultur und Sprache steht die Vielzahl an Wörtern für Schnee in verschiedensten Teilen der Welt. Dementsprechend finden sich auch in den europäischen Alpen zahlreiche Begriffe für Schnee. Beispiele hierfür sind etwa Pulver, Firn oder Graupel. Zudem haben sich durch technische Möglichkeiten diesen herzustellen bzw. diesen zu konsumieren neue Begriffe entwickelt. „Meteorology, hydrology, glaciology, avalanche control, ecology, together with snow removal and skiing, have, in the 20th century, redefined and reclassified traditional concepts of snow and have added hundreds of new names for types of snow.“ (Mergen 1997: 25)

Abseits der verschiedenen Qualitäten von Schnee, die sich im Zuge der freizeitsportlichen Aktivität des Skifahrens entwickelt haben, ist Schneesicherheit einer der zentralen Begriffe für den Wintertourismus. Im Folgenden wird auf den „Schnee der Moderne“, dessen spezifische Qualitäten und anschließend auf Technik und Anthropologie eingegangen, womit die Basis für eine Annäherung an den Weg vom Schnee zur Schneesicherheit gegeben werden soll.

Verschiedene Qualitäten von Schnee

Luis Trenker schreibt über den „Schnee der Moderne“ in seinem bekannten Buch „Berge im Schnee“. Er entwirft eine Typologie des Schnees, dem Lebenszyklus folgend. Am Anfang ist der Neuschnee, der zu Boden fällt und dort zu Nassschnee wird. Kalte Nächte verwandeln diesen in trockenen Pulverschnee, der mit der Zeit immer abgerundeter und kompakter wird und zu Altschnee verkommt. Bis er am Ende dann zu gefrorenem Schnee, dem Firn wird (vgl. Trenker 1935: 14-17 nach Gross/Winiwarter 2015: 494). Für Trenker ist die Wahrnehmung verschiedenster Schneequalitäten zentral, da man als SkifahrerIn lernen musste, mit diesen unterschiedlichen Erscheinungsformen, umzugehen. Schneequalitäten blieben zu Trenkers Zeiten noch unkontrollierbar, insofern mussten Körper und Skier kontrolliert werden, um galant den Berg hinunterzugleiten (vgl. Trenker 1935: 14-17 nach Gross/Winiwarter 2015: 494).

Andrew Denning (2015) greift das „Wunder von Innsbruck“, als Beispiel für menschliche Bemühungen auf die Launen der Natur einzugreifen, auf. 1964 sollten die Olympischen Winterspiele in Innsbruck der Welt ein möglichst modernes, kosmopolitisches, wohlhabendes Bild Österreichs vermitteln. Mehrere hundert Millionen Schilling wurden investiert, konnten aber Eines nicht garantieren: Schnee. Insbesondere die äußerst beliebten „Alpinen Ski-Bewerbe“ waren durch den ungewöhnlich warmen und trockenen Winter im Jahr 1963-64 gefährdet. In einem beispiellosen Unterfangen, wurden deshalb über 15.000 Kubikmeter Schnee, vom schneereichen Gschnitztal, auf den Patscherkofel und die Axamer Lizum gebracht. Knapp 113.000 Arbeitsstunden reichten dafür nicht aus. Um wettkampftaugliche Pisten zu bauen, die annähernd gleichmäßige Schneehärten und -höhen aufweisen sollten, wurden „Pisten Gärtner“ eingesetzt. Der Schnee wurde mit Wasser bearbeitet und so präpariert, dass die Wettkämpfe auf qualitativ hochwertigen Pisten stattfinden konnten. Die Präparation dieser Pisten ging als das „Wunder von Innsbruck“ in die Geschichte ein (vgl. Denning 2015: 154).

More generally, this man-made miracle epitomized a significant postwar shift in the relationship between skiers and the Alps. Although it began as an improvised reaction to mitigate the inadequacies of natural circumstances, the end result was a piste that was in fact better suited to competitive Alpine skiing than even the best natural snow conditions could be. Whether for elite competition or leisure skiing at resorts, snowfall was often unreliable, and fallen snow tended to melt, refreeze, and be blown by the wind into bumps and troughs. After World War II, race organizers and resort operators increasingly manipulated the snow to maintain uniform pistes. (Denning 2015: 154 f.)

Pistenpräparierung wurde ab den späten 1950er und frühen 60er Jahren auch im kommerziellen Bereich eingesetzt. Im Grunde genommen auch schon in den Jahren zuvor, als Pisten durch „Brettln“ (das Komprimieren des Schnees durch seitliches Ansteigen) eingeebnet wurden. Auch die in Kapitel 5.B.i beschriebenen Walzen dienten demselben Zweck. Durch die Einführung von Pistengeräten konnte schlussendlich effizienter in die natürliche Metamorphose des Schnees eingegriffen werden (Gross/Winiwarter 2015: 498).

So wie das „Wunder von Innsbruck“ Ausdruck eines neuen Zeitgeistes war, ist es auch das Bild vom Pistengerät, das Gross und Winiwarter in ihrer Studie zum Ort Damüls beschreiben.

The advertorial image of the snow groomer conveys modernity, safety and accessibility. The image signals that ski lift operators mastered to tame the frozen, crystallized water covering the ecological inheritance. Snow groomers and their commercialization as touristic attractions were designed to make the skiing experience predictable and therefore stabilize its profitability. The snow groomer increased the comfort on ski slopes by equalizing different snow qualities. The slopes were easier to handle also by semi-skilled skiers and the ski slopes remained in better condition over the winter season. Both effects together led to a better economic performance of the ski lift company. (Gross/Winiwarter 2015: 499)

Am Salzburger Obertauern kam 1963 das erste motorisierte Pistengerät Österreichs zum Einsatz (vgl. Steinbacher 1997:12, 223). Mittlerweile befinden sich täglich knapp 25 Geräte im Einsatz, um den Gästen täglich frisch präparierte Pisten zu bieten (vgl. FTB 4: 13.03.2020). Detaillierter soll auf die Pistenpräparierung am Obertauern in Unterkapitel 5.B.i eingegangen werden. Technische Hilfsmittel, wie Pistengeräte, sind aus den täglichen Abläufen eines Wintersportortes nicht mehr wegzudenken. Um die Bedeutung von Technik für die sozio-ökonomischen Prozesse eines Wintersportortes weiter zu vertiefen wird im Folgenden die theoretische Verbindung zwischen Anthropologie und Technik diskutiert.

B. Anthropologie und Technik

Was die Kultur- und Sozialanthropologie und die Technikforschung verbindet, ist ihr gemeinsames Interesse am Verhältnis zwischen Gesellschaft, Kultur und Technik. Materielle Kultur, Objekte des täglichen Gebrauchs, kulturelle Techniken und Artefakte sind Teil dessen, was Pfaffenberger als frühere Obsession der Anthropologie beschreibt (vgl. Pfaffenberger 1992: 491). Entgegen der Technikgeschichte sind Methoden und Fragestellungen nicht vordergründig historisch geprägt. Vielmehr gilt ein Verständnis von historischen Abläufen und Hintergründen und deren soziale und kulturellen Besonderheiten zur verinnerlichten Denkweise der Disziplin. Die Verbreitung, Entstehung und die Nutzung von Technologien und deren politische, ökonomische, soziale und kulturelle Zusammenhänge sind wiederum die Kernelemente der Technikgeschichtsschreibung. Fragen, die die Anthropologie an die Technik stellt, sind: Wie setzen Menschen soziale Absichten mithilfe von Technologie um? Welche Bedeutung wird Technologie und technischen Gegenständen zugeschrieben? In welcher Weise prägen sich gesellschaftliche Entwicklung und Technologie gegenseitig? Fragen und Interessen überlappen und ergänzen sich an

vielen Stellen (vgl. Pfaffenberger 1992: 492). Kultur- und sozialanthropologische Fragestellungen, wie sie Nöbauer beschreibt, sind nicht primär historisch, sondern empirisch geprägt „und auf die partikulären soziokulturellen Erscheinungs- und Erfahrungsformen in Alltagssituationen gerichtet.“ (Nöbauer 2018: 7) Die Autorin erklärt weiter: „Zum Selbstverständnis anthropologisch sozialisierter Forscher/innen gehört zudem eine Skepsis gegenüber jeglichem a priori gestellten Anspruch an die Überlegenheit der modernen westlichen, Zivilisation‘ – dies gilt auch dann, wenn Forschungen über westliche Technologien durchgeführt werden.“ (ebda.)

Die Technikhistorikerin Martina Heßler verweist in ihrem Beitrag, „Ansätze und Methoden der Technikgeschichtsschreibung“ darauf, dass erst in jüngster Zeit, auch in der Technikgeschichte die Objekte selbst, deren Kulturalität und ihnen eingeschriebene Vorstellungen, Konzepte, Zeitgeist und Machtbeziehungen wieder mehr in den Vordergrund rücken. Die Technikgeschichte in ihren Anfängen, Ende des 19. Jahrhunderts, erzählte von Männern und ihren Maschinen – schöpferische Leistungen, meist männlicher Ingenieure und deren Bedeutung für kulturellen „Fortschritt“ (vgl. Heßler 2016: 2,4). „Sie [die Technikgeschichtsschreibung] schrieb eine Geschichte großer Männer, ihrer Erfindungen und beschränkte sich auf die Darstellung technischer Entwicklungen, ohne gesellschaftlichen und kulturellen Faktoren allzu viel Beachtung zu schenken.“ (ebda.: 4) Seit den 1970er Jahren geriet der Blick auf das Wechselverhältnis von Technik und Gesellschaft. Ab den 80ern hielten postmoderne, kultur- und sozialwissenschaftliche Ansätze sowie eine methodische und interdisziplinäre Öffnung Einzug (vgl. ebda.: 5f.).

Pfaffenberger verweist darauf, dass im Zuge des 20ten Jahrhunderts durch Konzentration der Anthropologie auf Themen wie Sprache, Kunst, Zeremonien und soziale Organisation, die Auseinandersetzung mit Technologie und materieller Kultur „out of Fashion“ geriet. (vgl. Pfaffenberger 1992: 491)

i. Technik und Gesellschaft. Wechselspiel mit verschiedener Gewichtung

Anthropologische Ansätze zeichnen sich spätestens seit den 1980ern durch ihren holistischen Blick und der Abkehr von unilinearen Entwicklungskonzepten aus. Determinismus in jeglicher Form ist in der Wissenschaftsgeschichte seit der Postmoderne nicht mehr angebracht. Dies scheint auch der Ursprung für die Kritik am Technikdeterminismus zu sein, der „Technik als Grund des gesellschaftlichen und kulturellen „Fortschritts“ betrachtet und in Technik die Lösung sozialer Probleme sieht.“ (Heßler 2016: 6) Diese Ansätze, vom „einen Weg“, gelten heute, wie Heßler betont, auch in der Technikgeschichtsschreibung als überholt. Seit den 1980er Jahren sind im Kontext der sozialwissenschaftlichen Technikforschung Ansätze geboren, die den Einfluss sozialer Faktoren auf Technik hervorheben und dem linearen Entwicklungspfad, aus einer technischen, von sozialen Einflüssen unabhängigen Logik, widersprechen.

ii. Soziale Konstruktion von Technik (SCOT)

Mit dem Ansatz der sozialen Konstruktion von Technik (SCOT) wurde dem Technikdeterminismus entgegnet (vgl. Heßler 2016: 7). „Nicht die Technik prägt die Gesellschaft, sondern die gesellschaftlichen Kontexte und insbesondere die sozialen Akteure entscheiden über die Entwicklung und Nutzen von Technik.“ (ebda.) Soziale Aspekte werden in den Vordergrund gerückt. Die Frage nach der Bedeutung von Machtbeziehungen und Aushandlungsprozessen und dem wie und warum sich Dinge, Artefakte, Technik in bestimmter Art und Weise konstituieren und interpretiert werden, wird im Zuge der SCOT aufgeworfen (vgl. Heßler 2016: 8). „Kernthese ist, dass die Gestalt und Funktion der Technik nicht auf Grund technischer Prinzipien feststehen, sondern anfangs offen sei, von sozialen Gruppen beeinflusst und damit

sozial gestaltet werde, also nicht technisch determiniert sei.“ (Heßler 2016: 9) Gesellschaft ist hierbei nicht passiv, technischen Prinzipien unterworfen, sondern gestaltungsmächtig. Im Sinne des Konzepts der SCOT kann Technik wie folgt definiert werden:

Technik hat [...] keine fixen Eigenschaften, sondern die Interpretation ist flexibel, vieldeutig und Technikentwicklung ein offener Prozess. [...] Technik ist damit – wie die wissenschaftliche Aussage – das Ergebnis eines Aushandlungsprozesses relevanter sozialer Gruppen. Nicht die – aus technischer Logik – bessere Technik setzt sich durch, sondern die Technikentwicklung ist offen und hängt von den Strategien und Handlungen der sozialen Akteure ab. (Heßler 2016: 10)

Hier finden sich auch Verbindungen zur „Theorie der Nischenkonstruktion“, auf die an späterer Stelle 3.C.I weiter eingegangen werden soll.

Kritisiert am Ansatz der SCOT wird, dass soziale Konsequenzen von Technik vernachlässigt werden, da der Fokus zu stark auf der Entwicklung und den Entstehungsprozessen von Technik liegt. Gruppen, die zwar von Technik betroffen sind aber an deren Entwicklung keine Teilhabe haben, werden nicht berücksichtigt. Auch soziale und kulturelle Werte, die mitunter das Handeln der Akteurinnen beeinflussen, finden zu wenig Beachtung. Die SCOT wird von einigen Autoren als sozialdeterministisch kritisiert. Unter ihnen Thomas Hughes, der infolgedessen von „Technological Systems“ spricht (vgl. Heßler 2016: 10f.), auf die folgend eingegangen werden soll.

iii. Technologische Systeme

Hughes (1994) präsentiert in seinem Beitrag zum Buch „The Social Construction of Technology“ das Konzept der „technologischen Systeme“. So soll technologischer Wandel abseits von sozialem als auch technischem Determinismus erklärt werden. Die Komplexität technischer Entwicklung darzulegen und auf die Wechselwirkung verschiedenster Komponenten dieser hinzuweisen, sind das Ziel seines Ansatzes.

Technische Artefakte und sozialer Kontext seien nicht getrennt zu betrachten, sondern vielmehr daraufhin zu untersuchen, wie sie aufeinander einwirken. Vielmehr seien Artefakte und Soziales, Technik und Gesellschaft eng verwoben und verknüpft. Technik stehe immer in Wechselwirkung mit sozialen Faktoren. (Heßler 2016: 13)

Zudem ist Technik kein einzelnes Artefakt. Technik ist eingebunden in ein System verschiedenster technischer und sozialer Komponenten. Nicht einzelne Erfindungen stehen im Mittelpunkt, sondern technische Systeme, in deren Rahmen Erfindungen entstanden sind. Als Beispiel wird das Auto genannt, welches nicht nur als Auto selbst zu verstehen ist, sondern als Teil eines weiteren Systems aus: Straßen, Tankstellen, Werkstätten und Gesetzen. Soziale wie technische Komponenten sind Bestandteile dieses technologischen Systems (vgl. Heßler 2016: 14).

Eingebunden in ein größeres System sind auch die Schneekanonen. Erhöhte Förderkapazitäten im Zuge technologischer Erneuerungen bei Liftanlagen, führen zu einem gesteigerten Verbrauch von Schnee. Skier gleiten nicht direkt am Schnee, sondern auf einem kleinen Film aus Wasser, der sich zwischen Skiern/Snowboard und Schnee bildet. Zum einen wird Schnee somit beim Befahren einfach verbraucht, in dem er schmilzt, zum anderen verschoben. Knapp eine Tonne Schnee wird pro SchneesportlerIn am Tag verschoben (vgl. Mergen 1997: 113). Wieder in „Position“ gebracht wird er mithilfe von Pistengeräten. Das für technischen Schnee

verbrauchte Wasser unterliegt gesetzlichen Richtlinien, die bestimmen, wann, wo und zu welchen Mengen dieses entnommen werden darf (vgl. URL 5). Die Produktion des Schnees ist mit Wissen verbunden – zum einen naturwissenschaftliche Kenntnisse von Gefrierpunkten, Luftfeuchtigkeit und der Anomalie des Wassers (Hughes: „labelled scientific“), zum anderen jenem Wissen, das sich aus Erfahrung und Praxis speist (vgl. Nöbauer 2021 in Druck). Kenntnisse über lokale Windverhältnisse, Bodenbeschaffenheiten, Nutzungsverhalten der Konsumentinnen bedingen zu großen Teilen die Produktivität technisch erzeugten Schnees.

Erhöhte Förderleistungen von Liften erfüllen nur dann ihren Zweck, wenn auch die umliegende Infrastruktur erweitert wird. Mehr Schnee wird benötigt, wenn mehr Menschen auf dem Berg sind und diesen beim Befahren verschieben und verbrauchen. Potenziell wird ein größerer Speicherteich benötigt, um mehr Wasser für die Schneeproduktion zur Verfügung stellen zu können. Und es braucht Personen, die wissen, wie man dieses Wasser mittels Technik und Energie, in das „weiße Gold“ verwandelt.

Ökonomischer Erfolg eines Skigebietes/wintertouristischen Unternehmens, die Stabilisierung der touristischen Nische Wintertourismus, ist in den meisten Fällen nur zu sichern, wenn verschiedenste Komponenten ineinandergreifen. Soziale wie technische Aspekte spielen dabei eine Rolle. Darunter die Natur, da insbesondere im Fall des Schnees, zumindest im inneralpinen Raum eine Temperatur von unter null Grad erreicht werden muss. Ausgenommen davon sind wetterunabhängige Varianten der Schneeerzeugung, wie der „All Weather Snow Maker“. (Details siehe Nöbauer 2018; in Druck.)

Die erste Annahme von der Hughes ausgeht, ist der systemische Charakter von Technologie. So sagt er ebenfalls, dass durch das Ineinandergreifen einzelner Komponenten sich diese gegenseitig beeinflussen. Sie interagieren gewissermaßen, ob

technisch oder sozial. Geht eine Komponente verloren, verändert sich das ganze System (vgl. Heßler 2016: 15). Systeme haben ein Ziel. Im vorher herangezogenen Beispiel ist es, die Förderleistung eines Liftes zu erhöhen. Ändert sich die Anzahl der beförderten Personen, durch die technische Erneuerung eines Liftes, muss bei angestrebter Vollauslastung die doppelte Menge an Schnee wieder an die ursprüngliche Position gebracht werden, um konstante Pistenverhältnisse zu garantieren. Mehr Schnee muss produziert und verfrachtet werden, wodurch weitere Investitionen getätigt oder Gerätschaften eingesetzt werden müssen.

Des Weiteren führt Hughes den Begriff der „System Builder“ ein. Dabei geht es ihm darum, die besondere Rolle bestimmter Personen für die Konstruktion eines Systems hervorzuheben. Als Beispiel für einen „System Builder“ nennt Hughes Thomas Edison. Nicht die Erfindung der Glühbirne allein, sondern die des umliegenden Systems, war seiner Meinung nach Edisons wichtigster Beitrag. Zu diesem zählt eine kommerzielle Stromversorgung, Produktionsbetriebe, Konzessionen, Kabel, etc. (vgl. Heßler 2016: 15f.).

„Reverse Salient“, worunter er hemmende Elemente versteht, sowie „Momentum“, sind weitere Begriffe die Hughes entwirft. Mit dem Begriff „Momentum“ soll die Brücke zwischen sozialem und technischem Determinismus geschlagen werden. Technische Systeme sind nicht autonom, bekommen aber mit der Zeit ein Momentum. So sind sie anfangs stark von der Gesellschaft geprägt, in einer späteren Phase, wenn sie ausgeformt, stabil und komplexer sind, prägen sie wiederum stärker die Gesellschaft (vgl. Heßler 2016: 16f.). „A technological system can be both a cause and an effect; it can shape or be shaped by society. As they grow larger and more complex, systems tend to be more shaping society and less shaped by it.“ (Hughes 1994: 113 zit. nach Heßler 2016: 17)

Ein Beispiel hierfür sind die hohen Investitionskosten im Zuge des infrastrukturellen Ausbaus von Skigebieten. Je mehr in eine bestimmte Nische, im konkreten, Wintertourismus, investiert wird, umso eher macht es auch Sinn diese abzusichern. Technik, die zur Stabilisierung des wintertouristischen Angebots ausgebaut wird, stabilisiert sich somit gewissermaßen selbst. Technik soll einen Beitrag leisten, um zentrale Elemente für dieses System herzustellen, ein System, in dessen Mittelpunkt Schnee steht, der zum Teil technisch produziert und über immer schnellere und technisch verbesserte Aufstiegshilfen für Gäste zugänglich gemacht wird. Somit wird Technik zur unabdingbaren Komponente in einem System, das Schnee in eine ökonomische Ressource ummünzt. Eine wintertouristische Nische baut sich auf, die in Abhängigkeit zu Schnee und Technik steht.

C. Vom Schnee zur Schneesicherheit. Sozial-ökologische Nischenkonstruktion

“It is clear that humans possess an extremely potent capability to control, regulate, construct and destroy their environments, and that this is generating some pressing current problems (e.g. climate change, deforestation, urbanization).” (Laland et al. 2016: 197)

Menschen prägen ihre Umwelt. Umwelt wird konsumiert und modifiziert. Jahrhunderte von landwirtschaftlichen Tätigkeiten haben Almen entstehen lassen. Ein Ur-(sprünglicher) Wald wurde zur Alm. Kirchengast beschreibt in seiner Dissertation „Über Almen: Zwischen Agrikultur und Trashkultur“ die verschiedenen Bedeutungen und Deutungen von Almen. Almen gelten als wichtige Kulturlandschaften, als Erholungsgebiete für Tier und Mensch (vgl. Kirchengast 2008: 67, 99).

Was im Sommer die Alm ist, ist im Winter oft der Untergrund zu fein präparierten Pisten. Seit den 1960er Jahren haben viele strukturschwache Regionen, deren landwirtschaftliche Produktion zunehmend im internationalen Wettbewerb unrentabel erschien, den Ausbau wintertouristischer Aktivitäten vorangetrieben. Die Alm wird zum Skiparadies. Winiwarter und Gross beschreiben die Veränderung durch den Tourismus wie folgt:

Then, tourists entered the stage, by and by turning the wheel of local development into a different direction. A tourism niche based on natural snow evolved from the 1930s onwards. While the socio-ecological niches of agriculture and tourism coexisted in the interwar years, this changed when ski lifts were built, embedded into a debt-based economy that made the tourism niche vulnerable to snow availability. (Gross/Winiwarter 2015: 489)

Auch am Obertauern lässt sich dieser Prozess beobachten. Die erste planmäßige Winterbefahrung der Passstraße fand am 8. Dezember 1929 statt. Bereits während des ersten Weltkrieges wurden Skikurse am Obertauern abgehalten und in den Zwischenkriegsjahren waren die ehemaligen Soldaten eine potenzielle Kundschaft (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 7f.). Mit zunehmender Beschleunigung und Investitionen in den Ausbau des wintertouristischen Angebotes ab den 60er Jahren, verändert sich das sozial-ökologische Umfeld Alm. Ein sozio-technisches, sozial-ökologisches System, das in Abhängigkeit zu Schnee und dessen Qualitäten steht, ist im Entstehen. Dem soll sich in den folgenden Unterkapiteln theoretisch angenähert werden. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Geschichte Obertauerns wird im vierten Kapitel gegeben.

i. Theorie der Nischenkonstruktion (NCT)

“Human niche construction theory enables to conceptualize complex social networks as a resource to deal with selective forces on a local scale.” (Gross/Winiwarter 2015: 505)

Lebewesen passen sich nicht nur an ihre Umwelt an, sondern verändern diese auch. Grundlegende Gedanken zur „Theorie der Nischenkonstruktion“ (NCT) entstammen aus der wissenschaftlichen Denkweise Richard Lewontin (1983) (vgl. Laland et. al 2016: 192). Die Nischenkonstruktionsperspektive betont die aktive Rolle von Lebewesen. Vorhandener Selektionsdruck wird modifiziert und dadurch der Fortpflanzungserfolg verbessert. Auf diese Weise verändern sie die Umgebung, in der sie und andere leben, sich entwickeln und lernen. Dies geschieht häufig auf eine Weise, die das Muster der natürlichen Selektion verändert und sich sowohl auf die Population als auch auf andere Arten auswirkt, die in ihrer Nische zusammenleben (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 490).

Gross und Winiwarter (2015) greifen den Ansatz der „Theorie der Nischenkonstruktion“ auf, um die umwelthistorische Geschichte eines österreichischen Alpentaales zu analysieren. „[W]e use niche construction theory to tell an environmental history of an Alpine village shaped by the differentiation of new actor groups and the development of a novel economic way of life—the service society—within an agrarian landscape and the implication of this niche construction activity for Alpine water systems.” (Gross/Winiwarter 2015: 491) In der Studie wird gezeigt, dass Nischenkonstruktion stark verbunden ist mit ökonomischen, physischen und symbolischen Ressourcen. „Sozialökologische Nischenkonstruktion“ wird von Gross und Winiwarter daher als Begriff vorgeschlagen, um NCT zu erweitern, soziale Phänomene mit einzubeziehen und ein breiteres Narrativ in der Umweltgeschichte zu schaffen (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 491).

Wie schon eingangs erwähnt, geht es in der vorliegenden Arbeit nicht darum aufzuzeigen, welche evolutionären Implikationen Nischenkonstruktion hat, sondern darum, wie sich diese gestaltet. Wie kommt diese in konkreten Fällen zur Anwendung und welche Änderungen damit für die Lebens- und Wirtschaftsweise einhergehen? Das definierende Charakteristikum von Nischenkonstruktion ist nicht per se nur die Modifikation der Umwelt, sondern Veränderungen im Selektionsdruck von Umwelt, die durch Lebewesen herbeigeführt werden (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 491).

ii. Leben mit dem Schnee

Im Falle des österreichischen Alpentaales, das Winiwarter und Gross beschreiben, ist der Selektionsdruck, der durch Umwelt und Natur ausgeübt wird, primär gegeben durch Wasser in seinen verschiedenen Aggregatzuständen. Viel Schnee und Niederschlag, niedrige Temperaturen im Winter, Abgeschiedenheit und schwierig zu bewirtschaftender Boden, sind die Faktoren, die das Leben der Menschen bedingen. Im Sommer sind es unsichere Wettersituationen, bei denen auf Niederschlag und andere Faktoren Rücksicht genommen werden muss. Im Winter sind es die destruktiven Kräfte, die Wasser in seiner gefrorenen Form annehmen kann. Lawinen sind hierfür wohl das prominenteste Beispiel. Umwelt, Natur und Wetter wurden als gegeben angesehen, als Teil der landwirtschaftlichen Nische ihres Lebensraumes. Dem dadurch ausgelösten Selektionsdruck wurde mit einer Reihe von Strategien begegnet. Dies weist auf eine hohe soziale Anpassung auf selektive Kräfte und soziale Lernprozesse hin (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 492 f.).

In einer über Jahrhunderten bestehenden landwirtschaftlich, sozial ökologischen Nische, wurde Anpassung an Wetter und Umwelt durch verschiedene Strategien gefunden. Fluktuationen in Niederschlag und Temperatur konnten durch Verlagerung

der Arbeitskraft in andere Bereiche bzw. über Puffer in Form von verschiedenen Ressourcen aufgefangen werden. „When shifts in selective forces occurred, e.g. when climate cooling impeded productivity in the grassland niche, the transport service- and stitchery niches compensated losses and assured reproductive success of the population.“ (Gross/Winiwarter 2015: 492)

iii. Leben vom Schnee: „Das weiße Gold“

Über knapp fünf Jahrhunderte konnte, durch verschiedene Strategien einer diversifizierten agrokulturellen und milchwirtschaftlichen Nische, eine Balance gehalten werden. Erst im Zuge der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts geriet die landwirtschaftliche Nische ins Wanken. Die Eisenbahn erreichte nun die Täler und mit ihr Produkte, die anderswo günstiger produziert werden konnten. Mangel an Arbeit, Abwanderung und die Auflösung kleinstrukturierter Produktionsweisen folgten (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 493).

Der Radstädter Tauern, wie er Anfang des 19. Jhdts. noch genannt wurde bzw. die umliegenden Bauern und Gewerbetreibenden, waren in ähnlicher Form betroffen. Bis in die zweite Hälfte des 19. Jhdts. florierte der Handel über den Tauern Pass. Mit dem Ausbau der Eisenbahn und der Fertigstellung der Strecke Bischofshofen-Selzthal im Jahr 1875 und der Murtalbahn bis nach Mauterndorf 1894 hatte der mühsame Frachtverkehr über den Tauern keine große Relevanz mehr. Durch die Eisenbahn konnte das Hochgebirge schnell umfahren werden. Das Ende des Frachtverkehrs hatte wirtschaftliche Auswirkungen auf die ansässigen Bauern. Viele verarmten und mussten ihren Besitz verkaufen (vgl. Steinbacher 1997: 32). Der Radstädter Tauern ist insofern speziell, da er als Passhöhe und -straße seit den Kelten von Bedeutung war, aber nicht als direktes Siedlungsgebiet. Erst ab den 1930er Jahren, mit der ersten

offiziellen Winterbefahrung, entwickelte sich eine dauerhaft, ganzjährig wachsende Siedlung (vgl. Steinbacher 1997: 32, 42ff.).

Die Zwischenkriegsregierung Österreichs war konfrontiert mit massivem Rückgang der Produktionskapazitäten nach dem Zerfall des Habsburger Reichs. Gegengesteuert wurde mit umfangreichen Investitionen in touristische Infrastruktur. Ebenso wurde extensiv Werbung betrieben, wodurch Österreich bald als Sommer- und Wintersportdestination, insbesondere für Gäste aus Zentral- und Osteuropa, mit der Schweiz gleichziehen konnte (vgl. Denning 2015: 149). Großflächige Investitionen in Tourismuswerbung finden sich in der politischen Geschichte Österreichs an vielen Stellen. Im Zuge der COVID-19 Krise des Frühjahres 2020 und deren Folgen wurde mitunter eine der größten, staatlich mitfinanzierten Tourismus-Kampagnen lanciert (vgl. URL 6). Sujet dieser Werbespots und Bilderreihen sind zumeist die alpenländische Bergkulisse, oft in Kombination mit Seenlandschaft, in deren Vordergrund ein(e) ehemalige SkiläuferIn von der Schönheit der österreichischen Heimat berichtet. So wird heute wie auch damals, auf die Ästhetik des österreichischen Berglandes gesetzt, um wirtschaftlichen Aufschwung herbeizuführen.

Das ökologische Erbe von landwirtschaftlich genutzten Flächen brachte neue Möglichkeiten zur Diversifikation. Die Ästhetik von Almwiesen, gepaart mit den neu aufkommenden Reisemöglichkeiten, boten Wanderern besondere Erlebnisse. Spätestens mit dem Einzug des Skisports, zeigten sich die Potenziale der Almwiesen. Unmengen von Soldaten lernten im ersten Weltkrieg das Skifahren und gründeten als Veteranen Ski-Verbände. „The image of skiing became considerable more prestigious. Societal attitude to snow shifted from aversion and disinterest to enthusiasm and with it, snow became an integral resource for many Alpine communities.“ (Gross/Winiwarter 2015: 494) Wie bereits erwähnt, fanden sich diese ehemaligen Soldaten auch am Radstädter Tauern. Zudem brachte die Motorisierung in den Zwischenkriegsjahren und der planmäßige Winterverkehr neue Gäste auf den Berg (vgl. Steinbacher 1997: 42ff.; Kanduth/Kindl 2017: 7).

Eine auf zwei Saisonen gestützte Beschäftigung der Bevölkerung schien sich wieder aufzubauen. Im Sommer kultivieren die Bauern die Almen durch das Vieh auf der Weide, im Winter steht es im Stall, gibt Milch für die heiße Schokolade und der Bauer eine Skistunde am Hang. Die institutionelle und materielle Konstruktion einer auf Schnee basierten wintertouristischen Nische komplementierte die existierende land- und milchwirtschaftliche Nische (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 495). Neue Arbeits- und Erwerbsmöglichkeiten wurden geschaffen und bestehende Ressourcen neuen Absatzmöglichkeiten zugeführt. Denning spricht neben der Stabilisierung lokaler Ökonomien auch die überlokalen AkteurInnen an. Was im landwirtschaftlichen Modus auf rein lokale Prozesse beschränkt war, wird, wie auch am Beispiel der Wiederaufbaustrategien in den Nachkriegsjahren zu sehen, in nationale und transnationale Prozesse eingebunden.

Alpine communities sought to become economically viable year-round and to attain a higher standard of living; corporations and joint-stock companies attempted to realize the potential for great profits; and a rapidly expanding body of skiers sought to enjoy the sport with all the trappings of modern luxury and convenience. The interests of these disparate groups aligned in such a way that all parties promoted the transformation of the Alpine landscape to render it more responsive to the rational and orderly dictates of modern sport and commercial tourism. (Denning 2015: 155)

Die kulturell geschaffene Nische des Skifahrens passt sich in eine landwirtschaftliche Struktur ein. Beide bedingen einander und verändern sich gegenseitig. Almwiesen, die einst dem Vieh als Futtermittel dienten, werden im Winter zu Pistenflächen. Das schneebasierte System des Wintertourismus findet im Zuge sozial-ökologischer Nischenkonstruktion Einzug in verschiedenste Umwelten. „These environments were re-named ‚Skiparadiese‘ or ‚Wintersportplätze‘ and step by step were remodeled in their materiality.“ (Gross/Winiwarter 2015: 495) Diese Modellierung von Umwelten

hat, neben dem Pistenbau, vor allen Dingen durch Seilbahnen seine materielle Manifestation gefunden.

iv. Lift und Shift

Um die neu erschlossene Nische zu stabilisieren, wurden ab den 1940er Jahren Pläne zum Ausbau der Lift-Infrastruktur getätigt. Moderne Skilifte, die zu dieser Zeit schon in anderen Regionen der Alpen im Einsatz waren, vermittelten ein Bild von Modernität. Die Modernisierung der Alpen – alles wurde schneller und effizienter. Die Attraktivität der „Wintersportparadiese“ sollte durch moderne Liftanlagen verbessert werden. Lokale Geschäftsleute, Regionalpolitiker und Planungsbehörden versprachen sich durch technologische Maßnahmen die Pisten effizienter zu nutzen und damit den Arbeitsmarkt und die Auslastungen zu stabilisieren (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 496).

Die erste Aufstiegshilfe am Radstädter Tauern wurde am 28. Jänner 1950 eröffnet. Bereits Ende der 40er Jahre gab es Pläne von Gastgewerbetreibenden, einen Skilift zu eröffnen. Man sah die mittelfristige Notwendigkeit, konnte sich auf Grund von Differenzen über die Trassenführung und Positionierung der Talstationen jedoch nicht auf eine gemeinsame Lösung einigen. Der erste Lift entstand durch die Pläne von Othmar Kuhn, der zuvor in keinerlei geschäftliche Tätigkeiten am Tauern eingebunden war. Angetrieben wurde der Lift durch ein Dieselaggregat, ein zweiter wurde im Jahr darauf gebaut (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 44).

Die Nachkriegsjahre waren, wie auch Denning betont, entscheidend für den Übergang von „unberührter“ Landschaft zum kommodifizierten Produkt. Auch wenn der Ursprung des Skifahrens, wie er sagt, aus einer Wertschätzung gegenüber der „natürlichen“ Landschaft der Berge entstammt, so waren immer weniger bereit für den

beschwerlichen Aufstieg. Die „natürliche“ Berglandschaft, oft gedacht und besucht als Refugium vor dem urbanen, modernen Leben, musste paradoxerweise erst vermarktet, kommodifiziert und zugänglich gemacht werden (vgl. Denning 2015: 155). Das „weiße Gold“ war geboren. Und dies nicht nur in vereinzelt Tälern, sondern über den gesamten europäischen Alpenraum. „The Alpine States quickly recognized that „white gold resist devaluation and converts easily to currency,” and the mountains came to be seen as a natural resource to be exploited, managed, and developed, not an object of spiritual devotion.” (Denning 2015: 155)

Im Zuge der Erweiterung der Infrastruktur durch Aufstiegshilfen, als auch durch Unterkünfte und Dienstleistungen, wurden zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Lifte müssen laufend gewartet und betreut werden. ArbeitnehmerInnen, oft auch unausgebildete Arbeitskräfte, wurden benötigt, um Schäden an den Pisten zu reparieren oder um in den Küchen der Hotellerie auszuhelfen (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 497). Einnahmen konnten durch, teils hohe Preise für die Liftbenützung, gesteigert werden. Als einen wesentlich wichtigeren Effekt der Liftanlagen für die Wertschöpfung, sieht Denning die räumliche Bindung der Schneesportlerinnen an bestimmte Orte. Waren vor dem Auftreten der Aufstiegshilfen die möglichen Abfahrten rund um die Hotels und Chalets nahezu unbegrenzt, da auch die Aufstiege von den SkifahrerInnen selbst gewählt wurden, so wurde durch Skilifte diese Mobilität räumlich begrenzt (vgl. Denning 2015: 158) „The bounded mobility afforded by the ski lift turned Alpine space into an object of capitalist consumption, a reconception of the natural environment that rivaled nineteenth-century commodification of mountain air.“ (ebda: 158 f.) Durch die Bindung der Skifahrerinnen an ein Netz von Liften, konnten diese auch an die geplante Infrastruktur, wie Restaurants, Hotels und weitere Dienstleister, gebunden werden. Denning vergleicht die entstanden Pisten mit Autobahnen. Autonomie und Freiheit ist das was Auto- und SkifahrerInnen genießen, aber die Routen, auf denen sie sich bewegen, sind vorgegeben (vgl. ebda: 159 f.).

Am Obertauern sind diese vorgegebenen Routen in manchen Fällen sogar ein Hindernis. Wie oben erwähnt, scheiterten bereits die ersten Lift-Projekte auf Grund von Differenzen bezüglich deren Trassenführung. Obertauern unterscheidet sich durch die unternehmerischen Strukturen stark von anderen Skigebieten. Als Kartenverbund von vielen Einzelunternehmern, gibt es in Obertauern nicht eine Liftgesellschaft, sondern zehn verschiedene (vgl. URL 7). Die Liftgemeinschaft Obertauern (LGO) organisiert den gemeinsamen Kartenverbund, so dass Gäste nur einen Skipass für das ganze Gebiet kaufen müssen. Abgerechnet wird zwischen den einzelnen Liftgesellschaften mittels eines Punktesystems. Die einzelnen Beteiligten dieser Liftgesellschaften sind wiederum involviert in andere Tätigkeiten, wie Hotellerie oder Gastronomie (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 201) „Bereits in den Zeiten vor der Gründung der Liftgemeinschaft Obertauern war es den Hotelbetreibern ein besonderes Anliegen, durch Besitz einer eigenen Liftanlage in die Entscheidungsgremien der Liftunternehmer eingreifen zu können, um Liftpreisgestaltung, Saisonzeiten und Neuerschließungen im Interesse der Beherbergungsunternehmen mitzugestalten.“ (ebda.) Der somit intern bestehende Konkurrenzdruck führt an manchen Stellen zu Schwierigkeiten, wie sie sich auch schon in den Gründungsjahren finden lassen. Die von Denning (2015) angesprochene Bindung der SchneesportlerInnen an eine bestimmte Infrastruktur, schafft Erwerbsmöglichkeiten, aber wie im Fall von Obertauern durch internen Konkurrenzdruck, auch Spannungen. Auf diese soll an späterer Stelle 5.C.III noch weiter eingegangen werden. Durch die neu entstandenen Lifte rückt Schnee, und in weiterer Folge insbesondere bearbeiteter Schnee, in den Mittelpunkt für Gäste und Liftbetreiber. Die entstandenen „Autobahnen“ wollen als Pisten gepflegt und Schritt für Schritt erweitert werden. Eine Abhängigkeit von Schnee wird damit produziert.

v. Abhängigkeit vom Schnee und dessen Qualitäten

Snow had functioned as selective pressure in the agrarian mode of living but ski lift businesses were literally dependent on snow to pay back loans and interest. This economic constraint, combined with erratic snow fall formed a powerful selective pressure for alpine populations. (Gross/Winiwarter 2015: 498)

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde nach und nach die Tourismus Nische ausgebaut, bei der es zu großen Teilen eine Abhängigkeit von Schnee (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 497) und dessen Qualitäten gibt. Was Winiwarter und Gross in Bezug auf Damüls beschreiben, gilt auch für den Obertauern. Von den ersten Liften am Obertauern inspiriert, gründeten vier Unternehmer aus Mauterndorf die Tauernlift Ges.m.b.H. mit dem Ziel, weitere am Tauern zu eröffnen. Im Jahr 1952/53 wurde der erste Sessellift am Grünwaldkopf, ein Tellerlift zur Fluhbachalm und ein STEMAG-Handlift am Kirchbühel eröffnet. Diese Lifte wurden direkt an das E-Werk der Landesbrandschadenversicherung angeschlossen. Im selben Jahr wurde durch den Skischulinhaber Hans Koch ein weiterer STEMAG-Handlift zur Sonnhütte gebaut. Damit waren die maximalen Kapazitäten des E-Werks erreicht. Durch die zahlreichen Neubauten, die ebenfalls ans E-Werk angeschlossen waren, kam es vermehrt zu Überlastung und zu Stromausfällen.

Mit der vollständigen Elektrifizierung des Gebiets, 1958, wurde der Weg zum weiteren Ausbau, sowohl der Liftanlagen als auch der Häuser, ermöglicht. (vgl. Kandut/Kindl 2017: 45f.). Die Kapazitätsgrenzen, die erreicht wurden, verweisen auf Aspekte der Technological Systems. Der Mangel an genügend Strom, um weitere Lifte zu betreiben, ist ein hemmender Faktor im System, ein „Revers Salient“ (vgl. Heßler 2016: 16f.). Ohne dass unterschiedliche Bereiche ineinandergreifen, bringen einzelne Entwicklungen in der Praxis nicht den gewünschten Erfolg. Erst mit dem Ausbau des E-Werks konnte genügend Energie zur Versorgung der erweiterten Infrastruktur bereitgestellt werden. Die gesteigerte Gästeanzahl in den Beherbergungsbetrieben

und die Erhöhung der Förderkapazitäten der Aufstiegshilfen, verlangt auch nach besser präparierten und breiteren Pistenflächen.

Ökonomische Zwänge im Zuge der Fokussierung auf den Tourismus führten jedoch zu einer gesteigerten Abhängigkeit von Schnee und in weiterer Folge auch von dessen Qualität. Schnee als selektive Kraft im landwirtschaftlichen Lebensmodus wird zum zentralen Produkt des Tourismus. „Winter season, water, biodiversity and topography became commodities.“ (Gross/Winiwarter 2015: 498) Die Kommodifizierung des Schnees verlangt nach Kontrolle. Durch Technologie, Institutionen und materielle Objekte wird Kontrolle ermöglicht.

Als Beispiel kann hier das Pistengerät erwähnt werden, worauf an späterer Stelle noch genauer eingegangen wird. Die Bearbeitung des Schnees mittels Pistengerät führt zu einer Verdichtung des Naturschnees, wodurch dieser langsamer schmilzt. Für die SkiläuferInnen wird der Untergrund vorhersehbarer und leichter zu befahren. Die Pisten werden ebener und komfortabler, so dass auch weniger geübte SchneesportlerInnen auf ihre Kosten kommen. Zudem bleiben die Verhältnisse während der Saison konstanter. Diese Effekte begünstigen die ökonomische Performance der Skilift-Betreiber. Das Skivergnügen wird vorhersehbarer, was die Profite stabilisiert (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 499).

Seit den 1960er Jahren gibt es ein klares Bekenntnis zum Wintertourismus in Obertauern. Investitionen haben sich im Laufe der Jahre intensiviert. Der Ausbau von Infrastruktur bei Hotellerie und Liftanlagen sind stark gestiegen und damit einhergehend auch die Anzahl an Arbeitsplätzen. Mehr und mehr Personen standen in Abhängigkeit von einer natürlichen Ressource: dem Schnee. Durch den Einsatz von Pistengeräten und weiteren Bearbeitungstechniken konnte die Qualität der Pisten verbessert werden, jedoch immer nur solange ausreichend Schnee vorhanden war. „Snow was both a blessing and a curse for the postwar ski industry. It needed to fall in

the right places and at the right times in order to sustain the massive capital investments in infrastructure and the service sector.” (Denning 2015: 162) Zusätzlich zu Zeit und Ort spielt natürlich auch die Schneemenge eine Rolle. TouristikerInnen erfreuen sich am „kostenlosen“ Schnee, der vom Himmel fällt. Insbesondere wenn dieser bereits in der Vorsaison liegt und somit die Buchungen für die Weihnachtsferien nach oben schnellen. Die starken Schneefälle im Jänner 2019 haben allerdings auch gezeigt, dass ein Zuviel an Schnee auch negative Effekte haben kann. Zum einen ist dies mit hohen Kosten verbunden, da zur Infrastruktur von Skigebieten auch Straßen, Parkplätze und Restaurantterrassen zählen, die vom Schnee befreit werden müssen („Entsorgung“ des Schnees siehe Kapitel 5.B.III). Zum anderen kann das „weiße Gold“ zum „weißen Tod“ werden. Auch auf diese Dimension von Schnee bzw. Schneesicherheit soll an anderer Stelle 5.A weiter eingegangen werden.

Die Anfänge technisch produzierten Schnees gehen auf die 1930er Jahre zurück. War der produzierte Schnee in seinen Anfängen zumeist ein unerwünschtes Nebenprodukt, so konnte er im Zuge des aufstrebenden Wintertourismus der Nachkriegszeit in einen ökonomischen Wert verwandelt werden (vgl. Nöbauer 2018: 17). Nachdem immer wieder auftretende warme Winter die ökonomische Grundlage ganzer Täler ins Wanken brachten, war die Nachfrage nach technischen Lösungen zur Optimierung des Wetters, groß. Schneesicherheit alleine der Natur zu überlassen, war und ist für die meisten Skidestinationen keine praktikable Lösung. Technik sollte dabei neue Lösungsstrategien bieten. Ab den 1980er Jahren wurde somit großflächig in den Ausbau von technischen Schneesystemen investiert.

Negative impacts of snow consumption caused by mass skiing were exacerbated by a change in weather and climate patterns. External pressures by global competition, more and more liberalized markets and high level of debts increased the vulnerability of winter sport operators to the mild winters which had become more common since the 1980s. [...] Displaced snow could be partly replaced by snow groomers but some of it was inevitably lost. (Gross/Winiwarter 2015: 501)

Der „verlorengegangene“ Schnee sollte über den Einsatz von technischer Beschneigung kompensiert werden. Schneesicherheit entwickelte sich zu einem Begriff, der maßgeblich am unternehmerischen Erfolg von wintertouristischen Destinationen beteiligt war und ist. Im touristischen Sinne gilt er als Garantie einer wünschenswerten Merkmalsausprägung, wie sie Mayer et al. beschreiben. Technische Schneeerzeuger helfen dabei, diese herzustellen (vgl. Mayer et al. 2007: 166). „In Kategorien betriebswirtschaftlicher Risikoreduktion gedacht, verringert die technische Beschneigung die Abhängigkeit von der relativ geringen Wahrscheinlichkeit des gleichzeitigen Eintretens niedriger Temperaturen und ausreichender Niederschläge.“ (ebda.) Im nächsten Kapitel, soll auf die verschiedenen Dimensionen von Schneesicherheit eingegangen werde.

vi. Schneesicherheit

Generell wird unter Schneesicherheit, eine mit touristischen Motiven verbundene, spezifische Merkmalsausprägung verstanden. Als wintersporttauglich gelten Pisten bei einer mittleren Schneehöhe von 30cm Auflage. Kann diese an 100 Tagen, in einem bestimmten Zeitraum, gewährleistet werden, so wird darunter eine Form von Schneesicherheit verstanden. Ohne ausreichend Schnee ist Skibetrieb nicht möglich. Gute Schneeeverhältnisse garantieren zu können, sichert zu großen Teilen den Erfolg von wintertouristischen Unternehmen (vgl. Mayer et al. 2007: 166, 168). Schneesicherheit stellt für WintersportlerInnen ein zentrales Kriterium für die Reiseentscheidung dar (vgl. Int. 6: 3). Steigende Höhengrenzen natürlicher Schneesicherheit im Zuge des Klimawandels, stellen Wintersportdestinationen vor komplexe Aufgaben. „Projected future global warming of between 1.0 and 3.7°C by the end of the century (compared to 1986–2005 (IPCC, 2014)) will cause a multitude of impacts on environmental and socio-economic systems that will have far-reaching

consequences for tourism from the destination to global scale.” (Steiger/Scott 2019: 1)
Durch die direkte Abhängigkeit von Schnee basiertem Wintertourismus, sind die Konsequenzen von Veränderungsprozessen stark zu spüren und auch deshalb Teil zahlreicher Studien. Die Diffusion von technischer Schneeerzeugung hat, als Reaktion auf schneearme Winter in den späten 80er und Anfang der 90er Jahre, stark zugenommen. Dafür sind klimatologische, ökonomische und touristische Erwägungen verantwortlich.

Um die Auslastung von fixkostenintensiven High-Tech-Beförderungsanlagen zu optimieren, sollen Saisonzeiten nicht nur stabilisiert, sondern vor allem in den Herbst und ins Frühjahr verlängert werden. Eine höhere Unabhängigkeit von meteorologischen Rahmenbedingungen wird mittels Schneeerzeugung angestrebt, um Schneesicherheit zu gewährleisten. Zudem hat sich der Konkurrenzdruck unter den Seilbahnunternehmen intensiviert und das Konsumverhalten und die Ansprüche an Pistenqualität und -beschaffenheit verändert (vgl. Mayer et al. 2007: 165 f.). Wie Lisa Trawöger (2014) beschreibt, sind gegenwärtige technische Strategien der Schneeproduktion, nicht primär als klimabedingt zu sehen, sondern als Folge verschiedenster Einflussfaktoren. Trotzdem ist künftig von einer Zunahme der Beschneikapazitäten auszugehen (vgl. Trawöger 2014: 338). Auf weitere Deutungsmöglichkeiten von Schneesicherheit wird im empirischen Teil 5.A eingegangen.

1. Natürliche Schneesicherheit

Von schneesicheren Verhältnissen wird gesprochen, wenn in sieben von zehn Wintern die Mindestschneehöhe und an 100 Tagen, zwischen dem 1. Dezember und dem 15. April, 30cm beträgt. Diese als 100-Tage-Regel bekannte Definition hat sich in den letzten Jahren durchgesetzt (vgl. Abegg 1996: 62 zit. nach Mayer et al. 2007: 168). Diese Kriterien erfüllen im langjährigen Mittel Gebiete mit Höhenlagen ab 1.200m. Bei Erwärmung des Klimas um 2 Grad Celsius, steigt diese Höhengrenze auf 1.500m. Um den Schneesicherheitsbegriff auf Skigebiete anzuwenden, muss eine Analyse der

Höhenerstreckung durchgeführt werden. Dafür wird die mittlere Höhe der Tal- und Bergstationen herangezogen. Befindet diese sich über 1.200m, so kann dem Skigebiet das Prädikat „schneesicher“ zugesprochen werden. Bei einer moderaten Erwärmung von 2 Grad Celsius, muss dies mindestens 1.500m betragen. (vgl. Mayer et al. 2007: 169)

In den letzten Jahrzehnten hat sich eine abnehmende Zahl von Tagen mit ausreichender Schneebedeckung gezeigt. Bei anhaltenden Erwärmungstendenzen ist davon auszugehen, dass die Saisondauer, vor allem in tieferen Lagen, weiter verkürzt wird. Seit den 1980er Jahren zeigt sich bei wärmeren Verhältnissen eine Erhöhung der Winterniederschläge. Für Lagen oberhalb der 1.500m wird dies als positiv betrachtet, da die Tage mit Neuschnee und Neuschneesummen zunehmen. In diesen Klimaszenarien wird in tieferen Lagen, also unter 1.200m, Niederschlag jedoch immer häufiger Regen statt Schnee fallen (vgl. Mayer et al. 2007: 169).

2. Technische Schneesicherheit

Abgesehen vom „All Weather Snow Maker“, wie von Nöbauer (2018) beschrieben und dem Einsatz von biochemischen Zusatzstoffen, die in Österreich verboten sind, sind der technischen Beschneigung, mittels Schneekanonen und Schneilanzern, atmosphärische Grenzen gesetzt. Minustemperaturen und geringe Luftfeuchtigkeit sind die dabei entscheidenden Variablen. Schnee kann ab einer Temperatur von -3°C bis -4°C und bei durchschnittlicher Luftfeuchtigkeit produziert werden. Ab -6°C werden gute Ergebnisse erzielt. Tagesmittelwerte der Temperaturen werden zu Minimaltemperaturen in Beziehung gesetzt. Als potenzielle Beschneigungstage werden Tage bezeichnet, an denen die Tagesmitteltemperatur unter -2°C liegt. In weiterer Folge muss die Anzahl der für die Beschneigung notwendigen potenziellen Beschneigungstage pro Monat ermittelt werden (vgl. Mayer et al. 2007: 172). Diese Kalkulation berücksichtigt das Abschmelzen und weitere Faktoren, wie Schneedichte und Untergrundbeschaffenheit, auf die an dieser Stelle nicht genauer eingegangen werden soll.

Ein Monat wird als beschneigungstauglich bezeichnet, wenn die Anzahl der nötigen Beschneigungstage kleiner ist als die Anzahl der potenziellen Tage. Generell kann gesagt werde, dass sich die Beschneibedingungen bei einer Erwärmung von 2°C (Erwartungshorizont 2050) deutlich verschlechtern. Eine Beschneigung in tieferen Lagen ist aus heutiger Sicht nicht mehr möglich. Mögliche Adaptionen werden in der Erhöhung der Schneeleistung gesehen, zumindest auf technischer Ebene (vgl. Mayer et al. 2007: 173).

Wie beschrieben, gibt es somit unterschiedliche Kategorien von Schneesicherheit. Die Ausprägungen und Bedeutungen von Schnee sind nicht durch eindimensionale Erklärungen zu ergründen – Schnee ist nicht gleich Schnee. Deshalb wurden in dieser Arbeit verschiedene theoretische Ansätze einbezogen. Im Zeichen interdisziplinärer Forschung wurde mit der Theorie der Nischenkonstruktion ein aus der Evolutionsbiologie stammender Ansatz präsentiert. Gedanken zur gegenseitigen Beeinflussung von Gesellschaft und Umwelt ergänzen sich an vielen Stellen mit denen zu Gesellschaft und Technik, die im Zuge der technologischen Systeme vorgestellt wurden. Grundlegende Überlegungen zu Schnee, Anthropologie und Sozialökologie bilden den breiteren Rahmen. Im folgenden Abschnitt, in dem die Empirie vorgestellt wird, fließen die präsentierten theoretischen Überlegungen mit ein.

4. VOM SCHNEE ZUM „WEIßEN GOLD“. VOM RADSTÄDTER TAUERN NACH „SNOWBERTAUERN“

Obertauern: Ort aus dem Nichts. Eine mächtige Scharte in den Alpen, ein Pass ohne jedes Haus, nur ein Friedhof: Das war Obertauern bis in die Zwanzigerjahre. Heute ist der Radstädter Tauernpass der mondänste, charmanteste und schneesicherste Skiort von ganz Salzburg. (URL 8)

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über den historischen Hintergrund Obertauerns. Wie bereits erwähnt, ist Obertauern keine eigene Gemeinde, sondern zugehörig zu den Gemeinden Tweng und Untertauern und gilt offiziell als Tourismusverbund. Der Ort hat als solches auch keine lang geschriebenen Chroniken. Die Geschichte Obertauerns bzw. der Region des heutigen Obertauerns, dreht sich somit eingangs eher um die Passstraße, die über den Radstädter Tauern führt. Dieser Weg, der bis auf 1752m Seehöhe führt und der ihn bedeckende Schnee, ist von Bedeutung für den folgenden Abschnitt. Ausgehend von den historischen Wurzeln, die die Straße in der Römerzeit hat, wird im nächsten Unterkapitel auf die Entstehung des Ortes Obertauern eingegangen, bis hin zur touristischen Prägung ab den 1960er Jahren. Detailliert werden dabei touristische, aber auch auf ökologische und ökonomische Entwicklungen der letzten 60 Jahre beschrieben. Die Quellen, die dafür herangezogen werden, sind vordergründig populärwissenschaftliche Publikationen, Internetquellen und Zeitungsartikel. Insbesondere die Geschichte ab den 60er Jahren wird durch Informationen, die im Zuge von Interviews und informellen Gesprächen gewonnen wurden, ergänzt und erweitert. Im dritten Teil dieses Kapitels, wird die Herausbildung der touristischen Marke Obertauern und die Fokussierung auf das Geschäft mit dem Schnee erläutert.

A. Von den Römern bis zu den ersten „Oberteiran“

Heute bezeichnet Tauern für gewöhnlich den ganzen Alpenhauptkamm im Land Salzburg. Ursprünglich wurden unter „Tauern“, Übergänge in den Einsattelungen des Alpenhauptkamms verstanden, die Alpentore wie Felbertauern, Korntauern, Mallnitzer Tauern, Krimmler Tauern und Radstädter Tauern. Zeugnis der Nutzung dieser Übergänge gehen noch weiter zurück (vgl. Steinbacher 1997: 15).

i. Die Straße als Ausgangspunkt für Leben und Handel am Radstädter Tauern

Eine der bekannten römischen Hauptstraßen in Alpe führte von Italien über den Radstädter Tauern nach Salzburg (Juvavum). Der älteste Meilenstein, den man fand, wurde auf ca. 200 nach. Chr. datiert. (vgl. Steinbacher 1997: 19). Die Wegführung ist nahezu ident mit der heutigen, Die römische Straßenbauer überwand mit Hilfe von Kehren eine Höhendifferenz von 725m und machten durch stabilen Unterbau die Straße weitgehend frostsicher (vgl. URL 9).

Die Bedeutung der Tauern Straße ergab sich aus der günstigen Lage im Alpenhauptkamm. Die nächste befahrbare Nord-Süd Verbindung lag am Brenner (1375m), was sich erst mit dem Bau des Tauerntunnels grundlegend änderte, worauf später noch genauer eingegangen wird. Die wichtige, ganzjährige Befahrbarkeit, kam zwar schon ein wenig früher, wurde aber gänzlich durch den Tauerntunnel aufgehoben. Mit Beginn des 20. Jhdt. wird schließlich das automobiler Zeitalter eingeleitet. Um 1890 kamen noch die ersten Radfahrer auf den Tauern, der Personenverkehr erfolgte zumeist noch mit Postkutsche. 1899 wurde erstmals ein kaiserliches Lastauto über den Tauern geführt. 1902 kommen die ersten SkifahrerInnen. Der Schneesport wurde beliebter, wodurch auch das Gästepublikum zunahm. Waren es im Jahr 1882 knapp 911 Passagiere, die seitens der Poststation

Untertauern transportiert wurden, so sind es im Jahr 1912 bereits 2900 Passagiere. Auch immer mehr Autos befuhren den Tauern. 1907 waren es 136, im Jahr 1912 bereits ca. 715. (vgl. Steinbacher 1997: 40).

Im Zuge des Ersten Weltkrieges wurde die Straße stark vom Militär befahren. Der Tauernpass diente als Ausbildungsstätte für Skikurse der Einheiten. Diese sollten zuweilen zur späteren Bekanntheit Obertauerns als Skiort beitragen. Im Sommer 1921 wurde erstmals das Postautomobil eingesetzt, gefahren wurde nur in den Sommermonaten. Die erste Winterbefahrung erfolgte am 8. Dezember 1929 mit einem Citroen-Raupenschlepper (vgl. Steinbacher 1997: 42ff.) und sollte für die breite Massen zum Ausgangspunkt des wintertouristischen Geschehens, am Obertauern werden.

ii. Vom Radstädter Tauern nach Obertauern

Der 8. Dezember 1929 gilt vielen als Geburtstag des heutigen Obertauerns. Wie auch Helmut Kanduth in seinen Chroniken von Obertauern festhält, wird mit dem erstmaligen, planmäßigen Winterverkehr die Geschichte des heutigen Wintersportortes eingeleitet (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 7). Die ersten SkifahrerInnen kamen bereits um die Jahrhundertwende auf den Radstädter Tauern. Sie mussten jedoch meist auf fellbestückten Skiern den Marsch von Untertauern aus antreten. Nur wenige konnten sich die Pferdeschlittenfahrt leisten. Das alles war auch nur möglich, solange die Passstraße nicht durch Schneeverwehungen bedeckt war. Mit der planmäßigen Winterbefahrung sollte sich dies ändern. Neue wirtschaftliche Möglichkeiten taten sich auf. Die zahlreichen, im ersten Weltkrieg zu SkifahrerInnen ausgebildeten SoldatenInnen, stellten eine weitere potenzielle Kundschaft dar (vgl. Steinbacher 1997: 42ff.). Erste SkilehrerInnen-Ausbildungen hatten bereits

stattgefunden und verschiedene Beherbergungsstätten ihre Winterfestigkeit ausgebaut.

Bernhard Perner beispielsweise, machte sich im Winter 1929 mit Tourenskiern und einem ortskundigen Gefährten von der Ramsau aus auf den Weg zum Radstädter Tauern. Die Möglichkeiten einer Skischul- und Hoteleröffnung sollten ausgelotet werden (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 8). Im Jahr 1930 wurde ihm der Zuschlag für das Seekarhaus erteilt. Dort gründete er die vierte Skischule am Obertauern. Die damaligen Betriebe wurden im Sommer und Winter bewirtschaftet. Gäste kamen vordergründig aus Österreich und Nachfolgestaaten der ehemaligen k. u k. Monarchie. Im Fall des Seekarhauses wurde Werbung durch den Alpenverein betrieben, da dieses der Wiener Sektion unterstand. Durch diese Werbung konnte zum Beispiel im Dezember 1932 eine Volllauslastung im Seekarhaus erzielt werden (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 10).

Mit den Bemühungen, die Wintertauglichkeit der Infrastruktur am Obertauern herzustellen, rückte der Schnee immer mehr in den Mittelpunkt und zeigt sich von eben dieser zwiespältigen Seite. Einerseits sollte er Grundlage für den Besuch zahlreicher Gäste, gleichzeitig aber nicht die Ursache für tragische Schicksale und negative Schlagzeilen im In- und Ausland sein. In den folgenden Jahren, im Zuge steigender Investitionen und anwachsender Gästezahlen, intensivieren sich die Versuche, dem „weißen Gold“ habhaft zu werden - auf der Straße, den neu entstandenen Pisten und den Parkplätzen der Hotellerie und Gastronomie. Auf diese rasanten Entwicklungen ab den 60er Jahren, die erstmalige offizielle Namensgebung Obertauerns und den Weg hin zum „Skiparadies Obertauern“ soll im folgenden Kapitel eingegangen werden.

B. Von Obertauern nach „Snowbertauern“

Von 1948 bis 1959 steigerte sich die Bettenanzahl am Obertauern von 370 auf 899, plus 351 in Matratzenlager. „Diese sprunghafte Zunahme an Häusern und Fremdenbetten wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht durch Unternehmungsgeist einiger weniger auch die Entwicklung des Skilift- und Seilbahnwesens Schritt gehalten hätte.“ (Kanduth/Kindl 2017: 44) Wie oben erwähnt, gab es bereits in den 40er Jahren Pläne zum Lift-Bau, die an internen Differenzen gescheitert sind. Nach dem ersten erfolgreichen Projekt Anfang der 50er und der Gründung weiterer Liftgesellschaften intensivierte sich der Ausbau. In den folgenden Jahren eröffneten zahlreiche weitere Aufstiegshilfen. Einige davon erschlossen neue Gebiete, andere ersetzten, mit neuer Technik und höherer Förderleistung, bereits bestehende. Auch im Bereich der Hotellerie und Gastronomie kam es zunehmend zu Bautätigkeiten. Zwei limitierende Faktoren der 50er Jahre, Strom und Wasser, wurden durch die Schaffung der Licht- und Wasserwerksgenossenschaft 1958 beseitigt. Obertauern wurde an eine zentrale Trinkwasser- und Stromversorgung angeschlossen. (vgl. Steinbacher 1997: 151) Mit dem davor bestehenden E-Werk konnten nur rationierte Mengen an Strom abgegeben werden. Liftneubauten wurden extern über ein Dieselaggregat betrieben. Wasser gab es ebenfalls nicht für alle Unterkünfte in ausreichender Menge. Der damalige Obmann des Verkehrsvereines wies darauf hin, dass ein Fremdenverkehrsbetrieb unter diesen Rahmenbedingungen nicht weiterhin aufrecht zu erhalten sei und die Weiterentwicklung des Ortes und folgende Bautätigkeiten nur durch die Beseitigung dieser „primitiven Verhältnisse“ (ebda.: 149) von statten gehen könne. Die Bedeutung von technologischen Systemen (vgl. Heßler 2016: 16f.) und das Ineinandergreifen einzelner Komponenten zeigt sich hier bereits in den Anfangsjahren. Die Erweiterung des wintertouristischen Angebotes konnte erst durch den Anschluss an ein zentrales Stromnetzwerk und Wassersystem erreicht werden. „Die fehlenden technischen Voraussetzungen hatten wir nun, im Grunde genommen nur ein paar Männer mit Unternehmungsgeist und Idealismus geschaffen.“ (Steinbacher 1997: 153)

Steinbacher spricht hier die Bedeutung von einzelnen Akteuren für das größere System Obertauern an, welche als „system builder“ verstanden werden können (vgl. Heßler 2016: 15f.). Ebenso wird hier die Rolle von Technik und Männern betont, die neben den natürlichen Gegebenheiten am Obertauern, der „absoluten Schneesicherheit“, entscheidend sind und für die Weiterentwicklung des Ortes auch als diese wahrgenommen werden.

Mit der bereits erweiterten Infrastruktur an Aufstiegshilfen, Hotellerie und Gastronomie war die Basis für einen florierenden Wintertourismus gelegt. „Die Voraussetzungen und die Vorgaben für ein Skiparadies der Extraklasse waren gegeben: die von Mutter Natur bescherte Schneeschüssel von Obertauern.“ (Kindl 2011: 24) Der Skiliftzirkus Obertauern sollte geboren werden. Kindl berichtet von der Vision, die durch Sepp Kanduth, dem damaligen Obmann des Fremdenverkehrsvereines geboren wurde, den Ort in diese Richtung weiterentwickeln zu wollen. „Sepp Kanduth erzählte mir von seiner Vision, die er bei einem Hubschrauberflug über Obertauern im Jahr 1959 hatte – nämlich mit einem Skiliftzirkus diese Schüssel zu erschließen. Die Passhöhe für die Errichtung eines Hoteldorfs und die ebenen, freien Flächen zur Felseralm und zum Seekarhaus sowie ein langer, schneereicher Winter waren Garanten für ein Skiparadies allererster Güte.“ (Kindl 2011: 24) Zuerst sollte aber der Ort selbst einen neuen Namen bekommen und der bis dahin bekannte Radstädter Tauern zum Obertauern werden.

i. Obertauern: Ein Ort, zwei Gemeinden. LGO und Co

Obertauern hießen wir nun, als Ort wurden wir amtlich anerkannt, nur wusste niemand im In- und Ausland, wo dieses Obertauern eigentlich liegt. Auf sämtlichen Landkarten und in allen sonstigen geographischen Unterlagen schien ja auf dem Scheitelpunkt des Passes gar kein Ort auf. Es gab ja auch keinen, bevor wir ihn in rasanter Entwicklung geschaffen hatten. (Steinbacher 1997: 161)

Als offizieller Ortsname wurde Obertauern 1962 eingeführt (vgl. Steinbacher 1997: 240). Hier braucht es zunächst eine grundlegende Klärung. Obertauern war ja, wie bereits erwähnt, keine eigene Gemeinde, sondern zu den Gemeinden Untertauern und Tweng zugehörig. Da die Passhöhe eine Bezirksgrenze darstellt, war der Ort auch in zwei politische Bezirke, dem Pongau und dem Lungau geteilt. Die Namensgebung Obertauern war für die Vermarktung des aufstrebenden Wintersportortes von großer Bedeutung. Der neu entstandene Ort sollte durch Werbeinitiativen im In- und Ausland bekannt gemacht werden. Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit, Kooperationen mit Agenturen und mehrere Pressefahrten wurde Obertauern als neue Wintersport-Destination beworben (vgl. Kindl 2011:52f.). Trotz des neuen Ortsnamens blieben die Bezirksgrenzen bis heute erhalten. Dazu der ehemalige Obmann des Tourismusverbands, Dieter Kindl: „In den Sechzigerjahren war die Festlegung des Ortsnamens ‚Obertauern‘ anstelle der bis dahin geografischen Bezeichnung ‚Radstädter Tauernpass‘ sehr wichtig. Was mir aber in diesen ersten Tagen besonders missfiel, war die Bezirksgrenze, die mitten durch unseren Ort verläuft.“ (Kindl 2011: 26f)

Diese Grenze ist nach wie vor von Bedeutung. In den 50er Jahren gab es eine Volksschule direkt am Obertauern. Die Kinder der ersten Hotel- und Gewerbetreibenden gingen gemeinsam zur Schule. Heute sind sie, abhängig vom Wohnort, den Volksschulen Untertauern oder Tweng zugewiesen. Auch Klaus Steinlechner, der in seiner Kindheit selbst die Schule am Obertauern besuchte, spricht die nach wie vor bestehenden Probleme durch die Bezirksgrenzen an. „Die Kommune ist ein bisschen gespalten. Das hat mit dem Schule gehen schon was zu tun, dass es auseinanderfällt. Das ist sicher dieses Grenzthema. Eine Grenze ist immer eine Barriere, auch wenn es kein Zaun ist. [...] Das fällt uns oft da gar nicht mehr auf.“ (Int. 7: 10f.) Dies mag nur ein kleiner Aspekt sein, an dem sich die Grenze nach wie vor erkennen lässt, sie spielt als solche aber durchaus eine Rolle. Auch in Bezug auf kommunale Anliegen, vergangene und zukünftige Projekte und unternehmerische

Strukturen am Obertauern, ist sie von Bedeutung. Im Folgenden soll auf die speziellen Strukturen Obertauerns kurz eingegangen werden.

1. Gemeinden Tweng und Untertauern

In einem Artikel des Lungauer Bezirksblattes wird Obertauern als Ort der Extreme bezeichnet, „im Sommer ausgestorben, im Winter eine Metropole.“ (URL 2) Am Obertauern selbst sind nur knapp 150 Personen ganzjährig wohnhaft (vgl. FTB 4: 08.06.2020). In den zwei Gemeinden, die sich Obertauern teilen, leben jeweils um die 500 Menschen mit permanentem Wohnsitz. Mit knapp 10.000 Gästebetten verzeichnet Obertauern in der Saison 2011, 950.000 Nächtigungen, im Jahr 2016 erstmals über 1 Million (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 167). Die Zahl der Gästebetten übersteigt jene der Einwohner um das 10-fache. „Der Schnee – das „weiße Gold“ – war bisher Garant dafür, dass die beiden Kommunen die reichsten Salzburger Gemeinden sind.“ (URL 2) Dies gilt für das Jahr 2012 und ist der niedrigen Einwohnerzahl in Bezug auf die Wertschöpfung der beiden Gemeinden durch das Skigebiet Obertauern geschuldet. Obertauern hat somit auch zwei zuständige Bürgermeister und Gemeinderäte. Um kommunale Aufgaben am Obertauern zu betreuen, wurde die OFAG gegründet.

2. OFAG: Obertauern Fremdenverkehrs Anlagen Gesellschaft

Um die den Gemeinden obliegenden Aufgaben zu lösen, wurde die OFAG ins Leben gerufen. Der Chef der Straßenmeisterei erklärt die Gründung der OFAG so: „Ja. Wir haben das so. Wir sind in dem Sinne keine Gemeindebediensteten, weil wir zwei Gemeinden haben. Die zwei Gemeinden haben sich vor Jahrzehnten schon dazu entschieden, dass sie eine Gesellschaft gründen. Das heißt, wir sind Angestellte der Obertauern Fremdenverkehrs Anlagen Gesellschaft. Abgekürzt: OFAG. Und unsere Gesellschaft macht sämtliche Gemeinde-Arbeiten für beide Gemeinden, Tweng und Untertauern. Die Kosten werden geteilt. Obertauern ist ja sowieso aufgeteilt in die zwei Gemeindegebiete Untertauern und Tweng.“ (Int. 4: 3f.) Diese Aufteilung ist ein immer

wiederkehrendes Thema in Bezug auf die (Weiter-)Entwicklung Obertauerns. Zwar nicht direkt mit den Gemeinden verbunden, aber dennoch ein wichtiger Unterschied zu vielen anderen Skigebieten, ist die Unternehmensstruktur der Liftbetriebe.

3. LGO: Liftgemeinschaft Obertauern

Eine Vor-Organisation zur Liftgemeinschaft Obertauern (LGO) wurde bereits in den 60er Jahren gegründet. Die Liftgemeinschaft verbindet die einzelnen Seilbahnbetriebe zum Kartenverbund Obertauern. Obertauern ist als solches nicht eine zusammengehörige Liftgesellschaft, sondern besteht aus 10 verschiedenen. Eine weitere ist nicht in die Gremien der LGO aufgenommen, aber Teil des Kartenverbundes. Jeder Lift ist mit Punkten bewertet, die anhand der Förderleistung, Modernität und Höhenmeter, die überwunden werden können, bemessen werden. Über ein Abrechnungssystem werden die einzelnen Gesellschaften, nach Fahrten und Punkten anteilig, an den Gesamtumsätzen des Kartenverbundes ausbezahlt (vgl. FTB 3: 20.01.2019). In anderen Skiorten, wie Flachau, Schladming oder dem Hochzeiger im Pitztal, gibt es eine Liftgesellschaft, die das Skigebiet betreibt. In vielen Fällen ist an diesen die Gemeinde beteiligt. In Obertauern ist das, historisch gewachsen, nicht der Fall, was insbesondere bei Großprojekten immer wieder zu Unstimmigkeiten führt.

4. TVB: Tourismus Verband Obertauern

Der Tourismusverband Obertauern (TVB) und seine Vorgängerorganisation, Verkehrsverein Obertauern, hat das grundlegende Ziel, die Destination Obertauern zu vermarkten. Der amtierende Obmann des Tourismusverbandes, Franz Jr. Huber, sieht aber auch weitere Aufgaben im Bereich des TVB: „Die zentrale Aufgabe ist natürlich auch sehr viel Strategie und nicht nur die Werbung. Also, ich sehe den Tourismusverband nicht als reine Werbeagentur, sondern schon auch - dass es nicht blöd klingt - als Gouvernement Organisation, die maßgeblich für die Ausrichtung des Ortes zuständig ist.“ (Int. 5: 3)

Die Gouvernment Funktion, die hier angesprochen wird, zeigt sich an zahlreichen Projekten Obertauerns. Der TVB ist eine der zentralen Schnittstellen, wenn es um die Konzeption von übergreifenden Projekten geht. Mit einem Budget von mittlerweile knapp 3 Millionen Euro gibt es auch Möglichkeiten, abseits von Werbekampagnen und Personalkosten, Projekte mitzufinanzieren (vgl. FTB 4: 15.05.2020).

Nach diesem Exkurs zu den speziellen Strukturen am Obertauern, soll nun weiter auf die Entwicklung ab den 1960er Jahren eingegangen werden.

ii. Die 1960er Jahre und die erste Beschleunigung

Die 1960er Jahre waren geprägt von starken Bautätigkeiten. Für die umworbenen Gäste sollte die nötige Infrastruktur bereitgestellt werden. Um einen Überblick über bestehende Liftanlagen Anfang der 60er Jahre zu geben, ist im Folgenden das Beiblatt des Ortsprospektes der Wintersaison 1961/62 dargestellt:

„Seilbahn und Skilifte: Die Anlagen sind modernste Konstruktionen mit einer Gesamtbeförderungskapazität von 7.440 Personen pro Stunde, daher Großteils keine Wartezeit bei der Seilbahn und den Liften. Sie bilden untereinander eine harmonische Einheit- Skiliftzirkus. Besonders gepflegte Pisten haben namentlich angeführte Anlagen:“ (Ortsblatt Obertauern 1961/62 nach Kanduth/Kindl 2017: 49f.)

Seilbahn:			
Zehnerkarseilbahn	Tel. 247	Länge 1400m	Höhenunterschied 535m
Sessellift:			
Grünwaldkopf	Tel. 226	Länge 1000m	Höhenunterschied 330m
Schlepplifte:			

Plattenkar	Tel. 221	Länge 1200m	Höhenunterschied 400m
Seekareck	Tel. 226	Länge 940m	Höhenunterschied 297m
Gamsleiten	Tel. 226	Länge 900m	Höhenunterschied 295m
Petersbühel	Tel. 221	Länge 630m	Höhenunterschied 90m
Grünwaldsee	Tel. 221	Länge 450 m	Höhenunterschied 100m
Sonnhang 2	Tel. 228	Länge 435m	Höhenunterschied 110m
Sonnhang 1	Tel. 228	Länge 420m	Höhenunterschied 125m
Sonnhang 3	Tel. 228	Länge 300m	Höhenunterschied 60m
Kirchbühel	Tel. 228	Länge 300m	Höhenunterschied 60m
Seekarhauslift	Tel. 213	Länge 230m	Höhenunterschied 90m
Flubachalm	Tel. 217	Länge 230m	Höhenunterschied 80m
Zehnerkar	Tel. 247	Länge 225m	Höhenunterschied 60m
2 weitere Schlepplifte			

(Ortsblatt Obertauern 1961/62 nach Kanduth/Kindl 2017: 49f.)

In der Wintersaison 1963/64 wurde mit dem Gamsleiten II Lift die bis heute wohl berühmteste Abfahrt Obertauerns erschlossen. Sie gilt nach wie vor als zweitsteilste Piste Europas und bleibt die meiste Zeit des Jahres – zumindest teilweise – unpräpariert. Abgesehen von kleinen Umbauten und Erneuerungen, gab es bis 1969 keine weiteren Neubauten und Erschließungen. 1969 gründeten sich zwei weitere Liftgesellschaften die gemeinsam mit den neuen Aufstiegshilfen, Seekarspitz Lift, Grünwaldseelift und dem später folgenden Panoramalift in der Saison 1969/70 erstmals eine „echte Skischaukel“ (Kanduth/Kindl 2017: 51) schufen. Mit diesen Liften kam es zu gravierenden Problemen bei den Beförderungskapazitäten. Mit dem Ausbau der Kringschen Lifte, kam es an der Talstation des alten Einsessellifts am Grünwaldkopf zu langen Warteschlangen. „Der Werbeslogan des Verkehrsvereins, ‚Keine Wartezeiten bei Obertauerns Skiliften‘ wurde ad absurdum geführt. [...] Ein Übel, das Obertauerns guten Ruf beinahe verdorben hätte.“ (Kanduth/Kindl 2017: 51f)

Hier kann ein weiterer Verweis auf die „technologischen Systeme“ gemacht werden. Erhöhte Förderleistung an weiter hinten im Gebiet liegenden Liften, ohne die nötigen Zubringer, verursacht Probleme, die ein System gefährden. Im Konkreten, lange Wartezeiten an den Einstiegsliften zur Skischaukel. Durch Ausbau und Modernisierung der Zubringer konnte dieses Problem gelöst werden. Dazu notwendig sind die „system builder“ (vgl. Heßler 2016: 15f.), im Falle des Obertauerns zum einen die einzelnen Liftgesellschaften, zum anderen aber auch die LGO und der TVB, die über ihre „Gouvernement“ Funktion (vgl. Int. 5: 3) auf Entscheidungen zum Lift-Bau mit einwirken.

In den 60er Jahren wurden mit dem neuen Einsessel-Lift am Grünwaldkopf auch im Sommerbetrieb Berg- und Talfahrten angeboten. Im Sommer stellt sich die System-Frage nicht in dieser Form, da Wandern wohl mehr als Entschleunigung verstanden wird. Die Beschleunigung, die durch den Liftbau im Winter Einzug gehalten hat, wie es Denning (2015) beschreibt, gilt in diesem Maße nicht für den Sommer. Wanderer sind nicht unbedingt an die „Autobahnen“ der Pisten gebunden (vgl. Denning 2015) und zudem auch aufstiegsorientiert. Klaus Steinlechner, der Geschäftsführer der Tauernlifte GmbH, berichtet von den lebhaften Sommermonaten der 60er Jahre (vgl. Int. 7). Ebenso Sepp Winter, dessen Familie 1964 das Hotel Barbara eröffnete. Er erzählt davon, wie in diesen ersten Jahren die Auslastung, vor allem im Sommer, gut war. „Im Barbara haben wir 64 offen gehabt. Da ist die Straßen noch drüber gegangen. Im Sommer sind wir teilweise voll gewesen. Da ist ja keine Autobahn gewesen und nichts. Die sind von Deutschland rein und da haben sie halt Zwischenstation gemacht, sind zwei drei Tage geblieben. Da haben wir eine super Sommersaison gehabt.“ (Int. 8: 5)

Sepp Winter verweist hier auf die Verkehrssituation. Der Tauerntunnel wurde erst im Jahr 1975 eröffnet. Bis dahin war der Tauernpass eine stark frequentierte Nord-Süd Verbindung, die oft mehrerer Kilometer Stau zur Folge hatte (vgl. Int. 8: 5f.). Reisende aus dem Norden der Alpen, mussten die Passstraße nutzen, um nach Kärnten oder in

Richtung Italien und Slowenien zu kommen. Dieser Durchreiseverkehr brachte auch zahlreiche Gäste zum Zwischenstopp am Tauern. Angesprochen auf die Vollausslastung des Haus Barbaras in den Sechzigern antwortet Klaus Steinlechner, dass die Sommer auch in den 60er Jahren zwar kurz waren, aber durchwegs voll ausgelastet. Das gute Wetter zum Wandern beschränkt sich auf nur wenige Monate (vgl. Int. 7: 3).

Mitte der 60er Jahre standen schwierige Zeiten für den Ort an. Auf diese soll im folgenden Unterkapitel eingegangen werden. Ein strenger Winter 64/65 brachte zahlreiche Lawinenabgänge und das schwerste Lawinenunglück in der Geschichte des Ortes. Auch der Besuch der Beatles konnte die negative Publicity im In- und Ausland nicht ausgleichen. Umsatzeinbußen von über 40 Prozent waren die Folge (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 75f.). Ausgangspunkt für die Unglücke dieser Jahre war die noch zum Teil unverbaute Passstraße.

iii. Schnee, Sicherheit und die Straße im aufstrebenden Wintersportort

Zuständig für die Sicherheit der Bundesstraße war die Oberstraßenmeisterei in Mauterndorf. Kanduth verweist darauf, dass diese auf Grund der unübersichtlichen Lage aus Mauterndorf, bei jedem Schneefall die Straße sperrte. Der verantwortliche Beamte erklärte, dass er nicht bereit sei, seine Existenz wegen der Straße über den Tauern aufs Spiel zu setzen. Wirtschaftstreibende in Obertauern fühlten sich um ihre Möglichkeiten, die aufgenommenen Kredite für Neubauten zu amortisieren, bedroht, sollten die Sperren in ähnlicher Form aufrecht gehalten werden (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 38).

Um die häufigen Sperren der Straße zu reduzieren, wurde beim Landeshauptmann Dr. Klaus um die Gründung einer Kommission, „die sich aus ortskundigen, alpinerfahrenen Männern [sic] zusammensetzen soll“ (Kanduth/Kindl 2017: 38), angesucht. In der

Wintersaison 1957/58 wurde diese, erste private Lawinenkommission, im Land Salzburg probeweise eingesetzt. In Anlehnung an die Kommission am Radstädter Tauern, wurden in den folgenden Jahren für weitere Bezirke und deren Wintersportorte solche Lawinenwarnkommissionen eingesetzt. Oft auftretende Straßensperren sollten somit umgangen werden. (vgl. ebda.: 39).

Im Jahr 1962 wurde die Petersbühl Umfahrung gebaut. Trotz anfänglicher Einwände, bezüglich der akuten Lawinengefahr, wurde diese für die Wintersaison 1962/63 eröffnet. Der erwünschte Ausbau der Lawinensicherung bzw. die Trassenführung an lawinensicherer Stelle, wurde ungeachtet der Interventionen beim Landeshauptmann, nicht umgesetzt. (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 41).

Die Wintersaisons 1962/63 und 1963/64 waren durchwegs unproblematisch für die Lawinenwarnkommission. Keine Lawinen gingen ab und die Straße musste auch nur in wenigen Fällen gesperrt werden. Dies sollte sich im Winter 1964/65 gravierend ändern. Im Jänner wurde eine Gruppe Jugendlicher aus den Niederlanden an der neuen Umfahrung des Petersbühel von einer Lawine erfasst. Für drei von ihnen kam die Hilfe zu spät. Ein strenges Verbot, das Haus zu verlassen, stand bereits davor in Kraft, wodurch es für die Lawinenkommission kein rechtliches Nachspiel gab. (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 75).

Anders stellte sich die Situation im darauffolgenden März dar. Ein Post-Sonderbus, voll besetzt mit einer schwedischen Schulklasse, versucht, kurz vor der geplanten Sperre der Bundesstraße Richtung Untertauern, noch das Tal zu erreichen. Im Bereich der Weißlahn wurde der Bus von einer Lawine erfasst und von der Straße gedrückt. Überschlagend den Steilhang hinab, blieb dieser an einem Baum hängen und die Nassschneelawine drang ins Innere des Busses ein. 14 Schweden und Schwedinnen konnten nicht mehr gerettet werden. Eine sofortige Suspendierung und strafrechtliche Verfolgung der Lawinenwarnkommission wurden eingeleitet. Eine neue Kommission

wurde unter Auflagen gegründet. Unter anderem wurde der Hubschrauber des Innenministeriums zur Lawinenbeobachtung angefordert und ein eigenes Lawinentelefon eingerichtet. Bis zum Ende der Saison 1964/65 blieb die Bundesstraße über Nacht gesperrt und wurde am Tag nur im Beisein von besetzten Lawinenposten geöffnet. (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 75f.).

Durch die Vorfälle der Wintersaison 1964/65 sah sich das österreichische Unterrichtsministerium dazu veranlasst, alle am Obertauern geplanten Skikurse per Erlass wegen Lawinengefahr zu verbieten. Im Sinne des amtlichen Erlasses nahmen auch ausländische Schulen und Jugendorganisationen davon Abstand, Kinder- und Jugendgruppen auf den Obertauern zu schicken. „Die Gefahr bestand, daß Obertauern im Winter der meist gemiedenste Ort Österreichs werde.“ (Kanduth/Kindl 2017: 78) Eine Verurteilung der Lawinenkommission und ein generelles Skikursverbot konnte durch Interventionen beim Landeshauptmann abgewendet werden. Nichtsdestotrotz brachten die Vorfälle einen Rückgang des Fremdenverkehrs von 40 Prozent in der folgenden Saison. Durch intensive Medienarbeit und Investitionen in den Ausbau von Lawinenverbauungen wurde versucht, den negativen Auswirkungen entgegenzutreten (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 78). Das bis dahin größte Lawinenunglück des Salzburger Landes führt auch zur Gründung einer offiziellen, landesweiten Lawinenwarnkommission (vgl. URL 10).

iv. Tauerntunnel und die Baustelle Winter

Gleich eingangs soll hier festgehalten werden, dass in sämtlichen Ortschroniken von Obertauern primär über den Winter gesprochen wird. Daten und Fakten zum Sommer sind nur schwer zu finden und wenn von Saison gesprochen wird, bezieht sich das fast ausschließlich auf den Winter. Im Zuge der 1970 Jahre sollte sich die oben angesprochene gute Sommerauslastung drastisch ändern. Zwar, wie aus dem

vorangestellten Zitat ersichtlich, gab es auch im Winter noch Optimierungsbedarf, jedoch brachten die zahlreichen Neubauten bei Beherbergung und die Erneuerung von Liften, stetig mehr Gäste auf den Obertauern. Im Jahr 1970 konnten auf knapp 3000 Gästebetten, 390.000 Übernachtungen verbucht werden (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 124). Um die zahlreichen Beherbergungsbetriebe besser auszulasten, wurde auf intensive Werbung mit neu entwickelten Slogans gesetzt. Der damalige Tourismusverband Obmann Kindl dazu:

Unser dringendstes Anliegen war den Standort Obertauern im Winter touristisch auf nationaler und internationaler Eben in viel stärkerem Ausmaß zu bewerben. [...] So entstanden die Slogans „schneesicheres Obertauern“, „In Obertauern trägt man die Ski unter Füßen und nicht auf den Schultern“, „Autofreies Obertauern“ mit einem festlichen eingepackten Auto, „Obertauern ganz oben“, „Die Schneeschüssel“, „Der Skizirkus als Weltkugel“ und vieles mehr. (Kindl 2011: 50)

Durch stetige Investitionen und Erweiterung des Angebots – Hallenbad, Tennishalle etc. -, sollte sich die Auslastung in den kommenden Jahren steigern (vgl. Steinbacher 1997: 187ff.). Damit einher gingen auch verstärkte Bautätigkeiten im Sommer. Im Jahr 1975 wurde der Tauerntunnel eröffnet. Die Umfahrung der Tauernpassestraße, gepaart mit der intensiven Bautätigkeit, sollte nachhaltig die Bilanzen der Sommersaisonen negativ beeinflussen. Angesprochen darauf, wie es zum Einbruch bei den Nächtigungszahlen der familiennahen Betriebe von Sepp Winter kam, antwortet er: „Früher war überall alles voll zwischen 70 und 80. Es ist einfach die Bautätigkeit zu groß geworden. Sag ich. Das war nur mehr Baustelle und dann hat es niemanden mehr interessiert im Sommer. [...] Vor allem wenn du hundert Meter gehst und vor der nächsten Baustelle stehst.“ (Int. 8: 16)

Die „Baustelle Winter“ ist ein nach wie vor präsent Thema am Obertauern. Jährlich werden die schneefreien Sommermonate genutzt, um Adaptionen der Infrastruktur vorzunehmen. Im Sommer 2019 wurde ein Speicherteich am Schaidberg erweitert.

Ebenso gibt es kontinuierlich Erneuerungen bei den Liftanlagen und Korrekturen an den Pistenflächen. Die Anzahl der Neubauten in den letzten Jahren ist – auch auf Grund der fehlenden Flächen – sehr gering. Bestehende Hotels und Gastronomiebetriebe werden aber renoviert und umgebaut (vgl. FTB 3: 10.08.2019). Klaus Steinlechner thematisiert den Bedarf an baulichen Maßnahmen als Mitgrund für das sinkende Interesse am Sommer:

Der Sommer war immer eher kürzer und man hat dann natürlich viel Nachholbedarf gehabt in der Infrastruktur. Es mussten die Häuser gebaut werden, die Kanalisation und die Skipisten. Das hat natürlich kein einladendes Bild gegeben. Es ist einmal klar, wenn du als Bergwanderer unterwegs bist und da bauen sie gerade mit dem Bagger eine Piste, dann denkst du dir auch, na gut, dann fahr ich halt woanders hin. Dieses Thema der Infrastruktur, angefangen von der Straße bis Häuser und Kanal, Schneiteiche. Das sind ja nicht so Kleinbaustellen, wie wenn einer im Garten ein Gartenhaus aufstellt, [...] da hat der Sommer schon gelitten. (Int. 7: 4)

In den 1970er Jahren waren es noch nicht die Beschneiungsteiche, aber eben der „Nachholbedarf“ in der Infrastruktur bei Kanalisation, Straßen, Liftanlagen und Hotellerie, die zum intensiven Bauen geführt haben.

Ein weiterer Grund für den Rückgang des Sommertourismus wird, wie oben kurz thematisiert, in der Fertigstellung des Tauerntunnels gesehen. Vor 1975 war die Tauernpassstraße stark befahren, auch von Durchreisenden, die gelegentlich Halt machten. Klaus Steinlechner erklärt den Einbruch der Sommerumsätze auch mit dem Wegfall der Zusatzreisenden: „Wo Leute sind, kommen noch welche dazu, wo wenige sind, laufen die Letzten davon.“ (Int. 7: 4) Damit begründet er die von der Tauernlift GmbH anhaltenden Bestrebungen zum Sommerbetrieb. Auch mit dem Neubau des Grünwaldkopfliftes zu einer Kombibahn -die im Sommer nur mit Gondeln und im Winter kombiniert betrieben werden kann- wurde diesbezüglich ein Zeichen gesetzt.

Wenn du es rein ökonomisch betrachtest, musst du den Sommer zusperren. Aber das geht wie eine Kette. Dann sperrt der Erste zu, der Zweite, dann sagt der Gast, ja was soll ich da tun? Da ist ja gar nichts mehr, da musst du ja Glück haben, wenn du ein WC findest oder, dass du einen Rad Shop findest. Wir haben ja eine Zeit gehabt, da hat es ja nicht mal mehr ein Sportgeschäft und gar nichts mehr gegeben. Kein Geschäft mehr, in einem Tourismus-Ort. Das musst du dir mal vorstellen, das ist ja haarsträubend. (Int. 7: 2)

Was der Geschäftsführer der Tauernlift GmbH hier anspricht ist, dass der Sommerbetrieb zum Teil nicht rentabel war und ist. Das Ausbleiben von Gästen auf der Durchreise, die Bautätigkeiten und der damit verbundene Umsatzeinbruch führte zu einer Verlagerung von immer mehr Gewerbetreibenden auf den reinen Winterbetrieb. Wie oben angesprochen, gab es Jahre, in denen im Sommer kaum noch offene Betriebe am Obertauern vorzufinden waren. Der Fokus verlagerte fast ausschließlich sich auf den Winter. Eine touristische Nische, die sich auf Schnee als Grundressource stützte, baute sich auf. Dazu der Geschäftsführer der Tauernlift GmbH: „Die Fokussierung Schnee ist ganz einfach. Weil man sich verlegt hat und sagt, eine Saison. [...] Man hat es dann aber auch als selbstverständlich gesehen. Ja im Sommer ist halt nichts. Da wird halt gebaut und da müssen wir schauen, das für den Winter dann wieder alles neue Bahnen kommen.“ (Int. 7: 4) Durch konstante Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur für den Winter wird versucht, die wintertouristische Nische abzusichern. Hier soll erwähnt werden, dass in Obertauern nie eine landwirtschaftliche Nische im Sommer bestand, die maßgeblich zu Wertschöpfungsketten beigetragen hätte. Der erst in den 1930er entstandene Ort war immer abhängig vom Tourismus, im Winter wie im Sommer. Die konstant fortschreitende Modifikation der Umwelt, in Form von Bautätigkeiten für Lifte, Straßen, Hotellerie und Pisten brachte die Erwerbsmöglichkeiten im Sommer ins Wanken und zwischenzeitlich fast zum Erliegen. Durch die Fokussierung auf den Winter wurde aber auch der Selektionsdruck von Umwelt verändert, hin zu einer schneebasierten Ökonomie, die in Abhängigkeit zum Vorhandensein von diesem steht (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 497).

Von Anfang der 1960er Jahre bis Mitte der 1990er Jahre konnte die Nächtigungsanzahl von 87.000 auf 769.000 gesteigert werden, bei 21 Betrieben im Jahr 1960 und 96 Betrieben im Jahr 1993 (vgl. Steinacher 1997: 61). Die in den Anfangsjahren, wie von Sepp Winter beschrieben, noch riskante Investition in den Wintertourismus, hat sich heute stabilisiert. Auf die Frage hin, ob er das Gefühl hat, dass die Investitionen in den Anfangsjahren eine gewisse Spekulation waren, antwortet er: „Ja, die haben riskiert. Dass das [Geschäft mit dem Winter] so explodiert, mit dem hätte ja niemand gerechnet damals.“ (Int. 8: 13) Die bereits gut ausgebaute Infrastruktur der 80er Jahre und die einhergehende Steigerung in der Auslastung minimierte dieses Risiko. Wie Sepp erzählt, war man sich in den 1980er und 1990er Jahren dann sicher, dass sich die auf Krediten basierenden Investitionen amortisieren würde. Der Bruder von Sepp, Herbert, eröffnete selbst Anfang der 1980er Jahre das Hotel Winter. Im Jahr 1992 wurde dann der zweite Zubau fertiggestellt (vgl. Int. 8: 15f.). „Aufgrund sehr erfolgreicher Wintersaisons wurde nun überall neu gebaut, erweitert, verbessert und renoviert. Großartige Liftanlagen entstanden, fast alle Beherbergungsbetriebe erlebten eine Renovierungsphase und in der Infrastruktur des Ortes wurde vieles neu geschaffen.“ (Kanduth/Kindl 2017: 184)

Ein weiterer Grund für die Stabilisierung der wintertouristischen Nische sollten paradoxerweise die schneearmen Winter am Übergang von den 80ern auf die 90er sein. Niedrige Schneemengen in den Tallagen brachten zahlreiche Tagesgäste auf den Obertauern. Der Zustrom von Gästen zu Weihnachten und Ostern wurde von Kanduth als „beängstigend“ formuliert. Um innerorts verkehrsberuhigende Maßnahmen zu ergreifen, wurden Großparkplätze an den Ortsanfängen angelegt (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 182). „Die Schneesituation brachte zusätzliche Wintersportgäste nach Obertauern. Das Schneeloch am Tauernpass hatte den Durchbruch im Wintertourismus geschafft.“ (Kanduth/Kindl 2017: 182)

Im neuen Jahrtausend wurde mittels Großevents das Wintergeschehen weiter belebt. Insbesondere das Ski Opening Ende November oder Anfang Dezember, mit

Musikgrößen wie Herbert Grönemeyer, den Toten Hosen, Cro oder Wanda sollte die frühen und sicheren Saisonzeiten wirksam nach außen transportieren (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 147; FTB 3: 03.12.2018). Es gelang, die Nächtigungszahlen ab den frühen 2000ern im Mittel konstant zu heben. Von knapp 800.000 auf erstmals über eine Million Nächtigungen im Jahr 2016 (siehe Anhang Statistik TVB). „Die guten Wintersaisons (2014/15) und das niedrige Zinsniveau motivierten viele Unternehmer, ihr Angebot erheblich zu verbessern und zu erweitern.“ (Kanduth/Kindl 2017: 165) Weiterhin wurde kräftig in Infrastruktur investiert, es gab Renovierungen, Liftneubauten und Ausbau der Beschneiungsanlagen. Im Winter 2015/16 stiegen die Zahlen, trotz Schneemangels, erstmals auf über 1 Millionen Nächtigungen (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 167).

v. Jänner 2019. Man kann nie genug Schnee haben, oder doch?

Intensive Schneefälle haben die ersten Tage des neuen Jahres 2019 geprägt. Vom 02.01.2019 schneite es 14 Tage in Folge (vgl. URL 11). Ähnliche Schneemengen gab es auch in anderen Regionen der Alpen. Am Obertauern führten sie aber zu Straßensperren, die sich fast über zwei Wochen erstreckten, mit immer wiederkehrenden kurzen Unterbrechungen. Die mediale Präsenz hierzu wurde als durchwegs negativ wahrgenommen. Der Tourismusverband-Obmann äußert sich dazu folgendermaßen:

Es war die Situation für uns so nicht vorstellbar. Das haben wir auch so vorher nie gehabt. Ich glaub, dass das medial ein bisschen ausgeschlachtet und übertrieben worden ist. Wir haben ja unsere Schneeaufzeichnungen und da haben wir dann eigentlich gesehen, dass - als der Schneefall dann vorbei war Mitte Jänner - wir eigentlich auf den 30-jährigen Durchschnitt von der Schneehöhe waren. Dann sag ich, naja, schon viel Schnee in kurzer Zeit, aber eigentlich keine Schneemenge, wo du am Obertauern sagst, da wissen wir nicht

wie man damit umgeht. Wenn wer weiß wie man mit große Schneemengen umgeht, dann sind das definitiv die Leute in Obertauern. (Int. 5: 7)

Auch der Seilbahnmitarbeiter Gerhard Freitag verweist auf das medial gezeichnete Bild: „Ich finde, dass sie da schon übertrieben haben, meiner Meinung nach. [...] Im Zentrum da bist du ja überall sicher gewesen. Da hat es ja nichts gehabt. Wenn du außerhalb von der Piste gefahren bist, dann natürlich nicht. Aber das ist ja so auch so. Und die Leute halten sich ja auch nicht dran.“ (Int. 3: 11)

Abseits der Lawinenwarnstufe, die allgemein gilt und im Besonderen für die Bereiche abseits der Piste von Bedeutung ist, hat sich auch der Arbeitstag für Gerhard Freitag und die weiteren MitarbeiterInnen der Liftgesellschaften am Obertauern geändert. Durch die Sperre der Passstraße waren in der ersten Jännerwoche zahlreiche Lifte am Obertauern nicht in Betrieb. Dies lag nicht direkt an der Lawinensituation, sondern daran, dass die meisten MitarbeiterInnen nicht am Obertauern wohnhaft sind. Viele leben in den benachbarten Ortschaften und Bezirken, vordergründig Mauterndorf, Mariapfarr, Tamsweg und auf der Pongauer Seite, Radstadt. Im Fall der Kehrkopf Seilbahn GmbH, für die Gerhard arbeitet, kommen alle Mitarbeiter und die einzige hier tätige Frau aus dem Lungau. Der reguläre Arbeitsalltag sieht so aus, dass man in einer Fahrgemeinschaft vom Lungau auf den Obertauern fährt. Ab dem 05.01.2019 war dies nicht mehr möglich, da die Bundesstraße B99 auf beiden Abschnitten, von Untertauern nach Obertauern und von Tweng/Mauterndorf nach Obertauern gesperrt war. Manche Lifte konnten auf Grund dessen gar nicht mehr öffnen, da die MitarbeiterInnen nicht zur Arbeit kommen konnten. Um dem vorzubeugen, brachte der Geschäftsführer der Kehrkopf Seilbahn GmbH - in Absprache mit dem Betriebsleiter - die MitarbeiterInnen direkt am Obertauern, in den ebenfalls im Familienbesitz befindlichen Appartements der „Glöcknerin“ unter (vgl. FTB 3: 05.01.2019).

Am 05.01.2020 wurde um 15:40 die Straße zwischen Untertauern und Obertauern gesperrt, nachdem bereits erste Lawinen abgegangen waren. Um 17:00 wurde dann auch die Verbindung von Tweng nach Obertauern geschlossen (vgl. URL 12). Für vier Tage blieb die Straße vollständig geschlossen. Danach wurden täglich, zeitlich beschränkte Korridore für die Befahrung eingerichtet. Diese Zeitfenster wurden von der Lawinenwarnkommission und der Feuerwehr überwacht. Somit konnte der Zuliefer- und Personenverkehr, zumindest in eingeschränkter Form, aufrechterhalten bleiben. Dies galt auch für die MitarbeiterInnen der Seilbahnen.

Die Kehrkopf Seilbahn blieb durchgehend geöffnet. Trotzdem veränderte sich der Arbeitsalltag. Mengen an Schnee mussten fortgeschafft bzw. verlagert werden. Die Nacht vom 5. auf den 6. Jänner verbrachte ich mit dem damaligen Betriebsleiter im Pistengerät. Zuerst wurden die Pisten befahren, um den frisch gefallenen Schnee zu komprimieren und anzuebnen. Danach wurden Objekte vom Schnee befreit, die Liftausstiege, Zäune, Absperrungen und die Schneelanzen bzw. die Markierungen, die die Position der Schächte zu den Wasser- und Luftdruckanschlüssen anzeigen, freigelegt bzw. höher gesetzt. Darauffolgend wurde der Parkplatzschnee flächig verteilt, der mittels Traktoren mit Frontlader am Pistenrand zu Haufen zusammengeschoben wurde. Auch der Schnee, der sich rund um die Hotels sammelte, sollte verteilt werden, um die Fenster und Eingangsbereiche frei zu halten (vgl. FTB 06.01.2019).

Das Gebiet des Kehrkopfs ist auf Grund seiner kurzen Pisten nur geringfügig von Lawinen gefährdet, aber auch hier wurden Vorkehrungen getroffen. Um eine exponierte Pistenstelle zu sichern, wurden knapp 5 Meter hohe Schneerücken an der Hangseite platziert. An anderen Stellen wurden mit dem Pistengerät Schneeweichen bewusst abgeschoben, um einem unkontrollierten Abrutschen vorzubeugen (vgl. FTB 3: 06.01.2019). Trotz der Maßnahmen rutschte hinter dem Hotel Almschlüssel ein kleines Schneebrett ab. Ausgelöst wurde es durch einen Skifahrer, der sich im ungesicherten Gelände befand. Niemand wurde verletzt und der angesammelte Schnee

hinter dem Hotel mit dem Pistengerät weggeschoben (vgl. FTB 3: 09.01.2019). Was sich für alle MitarbeiterInnen in diesen Tagen änderte, war die Arbeitszeit. Nahezu rund um die Uhr wurde am Beseitigen der Schneemassen gearbeitet.

Ein weiterer Lawinenabgang geschah hinter dem Seekarhaus. Am 14. Jänner, also schon gegen Ende der intensiven Schneefallphase. Um 2 Uhr nachts löste sich eine Trockenschneelawine, deren Ausläufer auf der Piste hinter dem Hotel zum Liegen kam. Durch den Druck wurden zwei Fenster des Hotels geöffnet und Schnee drang in ein Zimmer ein. Auch hier kam niemand zu Schaden. Der Hang hinter dem Hotel war schon seit Tagen gesperrt (vgl. URL 13).

Wie auch andere Orte, die ebenfalls von Straßensperren und dem „Schneechaos“ betroffen waren, rückte Obertauern in die Schlagzeilen. Die tatsächliche Gefahrensituation zu beurteilen bzw. die mediale Repräsentation darüber zu untersuchen, ist allerdings nicht das Ziel dieser Arbeit. Ebenso wenig kann die tatsächliche Gefahr, die für Menschen und Infrastruktur nach derartigen Ereignissen bestand, beurteilt werden. Dafür zuständig zeichnet sich die Lawinenwarnkommission aus. Bedingt durch das Wetter war es dieser allerdings an vielen Stellen nicht möglich, sich ein konkretes Bild der Lage zu verschaffen. Über Tage hinweg konnte nicht mit Hubschraubern geflogen werden, um Lawinenhänge einzusehen bzw. um diese kontrolliert abzusprengen, schlechte Sicht, anhaltender Schneefall und Wind waren limitierende Faktoren hierfür (vgl. FTB 3: 09.01.2019).

Im Jänner 2019 zeigte sich also, was an anderen Stellen dieser Arbeit bereits zum Ausdruck kommt. Technik kann Lösungen bieten, ist aber selbst abhängig von Variablen, die zu gewissen Teilen nicht kontrollierbar sind. Hubschrauber werden eingesetzt, um Lawinenhänge zu beobachten und gegebenenfalls abzusprengen. Wenn diese nicht starten können, kann die Arbeit aber nicht erfüllt werden. Ihr Wirkungsgrad ist also durch Wetter und Umwelt limitiert, was im Jänner 2019 auch

die Straßensperren zur Folge hatte. Der Tourismusverband Obmann äußert sich, befragt zu dieser unklaren Situation der Tage, wie folgt:

Es treffen da natürlich sehr viele Interessen zusammen. Es sind ja dann auch sehr schwerwiegende Entscheidungen, im Sicherheitssinne oder im wirtschaftlichen Sinne. Es zieht ja dann alles Konsequenzen mit sich. Im Endeffekt musst du halt schauen, wie find ich den Weg da halbwegs mit Verstand durch. Ich denke trotzdem dass sehr viel, was da passiert ist, ein Resultat aus medialer Berichterstattung war, die so nicht ganz gerechtfertigt war. Der Ausgangspunkt war ein Artikel in den Salzburger Nachrichten (vgl. URL 13) der relativ reißerisch geschrieben worden ist. Das deutsche Fernsehen hat ihn dann einfach abgeschrieben, ohne selbst zu recherchieren. Dann sind sie mal aufgetaucht und jede Reporterin [sic!] hat sich vor irgendeine Schneewechte gestellt, wo möglichst schnell der Wind geht. Hat mit allen zwei Händen das Mikrofon gehalten, als wie wenn es sie gleich als Ganzes verblasen würde. Da hat man eigentlich schon mal gesehen wie Medien arbeiten. Also von dem, dass im Ort alles ganz normal funktioniert, hat niemand gesprochen. Die Gäste, die gekommen sind, haben gesagt (Wechsel zu deutsch-deutsch): ‚Und was ist jetzt hier anders als letztes Jahr außer das viel Schnee liegt‘. Ja, gar nix. Die Zeitungen und Fernsehsender laufen halt herum. Das heißt, eigentlich wird das dann schon massiv aufgebauscht. Der Gipfel war, dass eine Reporterin [sic!] im ZDF sagte, Gottseidank haben wir noch Trinkwasser, aber keiner weiß noch wie lange.‘ (Int. 5: 9)

In der Stellungnahme des TVB Obmanns zeigen sich zwei Aspekte von Sicherheit, die mit Schnee am Obertauern verbunden sind. Zum einen wirtschaftliche Sicherheiten und zum anderen jene von Menschen und Infrastruktur. Beide bedingen sich aber zu gewissen Teilen. Wie an späterer Stelle des Gesprächs klargestellt wurde, gibt es ein Sicherheitsbedürfnis bei Gästen. Wenn dem nicht Sorge getragen werden kann, beeinflusst dies das Buchungsverhalten und wirkt sich somit auf die wirtschaftliche Situation der Betriebe aus (vgl. Int. 5: 15f.). Schnee, als elementarer Bestandteil der Winterlandschaft, steht im Mittelpunkt der Werbung für Obertauern. Schneesicherster Ort Österreichs hieß es in der von Aigner (2016) veröffentlichten Studie. Zu viel an Schnee, der sich nicht mehr kontrollieren lässt, stellt eine Form von Unsicherheit dar – und sei es nur der Abreisezeitpunkt von Gästen, der auf Grund der zumindest

partiellen Straßensperren nicht festgelegt bzw. frei gewählt werden konnte. Schnee ist erwünscht, aber idealerweise zu kontrollierbaren Mengen und an den richtigen Plätzen. Dieser Fakt wird auch von Franz Huber angesprochen:

Grundsätzlich ja, die Kehrseite der Medaille, weil es so nicht vorstellbar gewesen ist für uns. Und wie gesagte, du kannst nie genug Schnee haben. Es gibt ja auch andere Skigebietsbeispiele. Wenn du jetzt in die USA oder nach Canada schaust, die schreiben dann auf jede Website drauf, wir haben Schneehöhen von 38m, 40m, was eben der gefallene Schnee ist. Da haben wir früher gesagt, ja schau wie die Werbung machen, Wahnsinn. Aber wenn du dann so eine Situation hast, dann siehst du eigentlich, ups, zu viel Schnee kann dann auch wieder ins negative Licht rücken. Weil wenn es natürlich medial so negativ dargestellt wird, dann ist das natürlich für die Leute eine gewisse Sicherheitsfrage. Die sagen: Bin ich da sicher? Lawinen? Passt das? Also das hat man natürlich im Umkehrschluss dann schon gespürt. Wobei es ja auch so gewesen ist, dass da zu keiner Zeit irgendeine Person bedroht war. Aber der Urlauber, der natürlich da her fahren sollte oder glaubt das er jetzt da her kommt in den nächsten Wochen und dann Nachrichten liest mit reißerischen Schlagzeilen, der wird logischerweise sagen: Bin ich da sicher? Also, dass zu viel an Schnee führt da sicher zu einer gewissen Sicherheitsfrage beim Gast. (Int. 5: 7)

Um diesen Unsicherheiten entgegen zu wirken, wurde viel Geld in Lawinenverbauungen investiert. Wie schon thematisiert, gab es insbesondere in den 1960er und 70er Jahren große Investitionen in die Erweiterung entsprechender Infrastruktur. Diesbezügliche Vorhaben, um auch die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen, sind laut Franz jr. Huber in Folge der Jänner Schneefälle wieder thematisiert worden: „Es ist ja relativ viel Geld schon in die Straßensicherheit investiert worden und es ist auch geplant, dass da die nächsten paar Jahr sehr viel Geld investiert wird.“ (Int. 5: 8) Er fährt fort, dass den negativen Ereignissen auch immer wieder etwas Positives abgerungen werden kann: „Das Positive an solchen Ereignissen ist, man lernt sehr viel und hat dann auch einen gewissen Erfahrungsschatz oder ein gewisses Krisenmanagement, das dann funktioniert. [...] Das heißt, da wird durchaus was gemacht, dass Situationen so nicht so verschärft auftreten. Da sehe ich eigentlich solche Ereignisse recht entspannt.“ (Int. 5: 8)

Man kann immer wieder in der Geschichte Obertauerns nachverfolgen, dass nach Krisen investiert wurde und wird, um ihrer Wiederholung entgegenzutreten, Anpassungsstrategien, die zumeist erst bei erhöhtem Druck sozialen und politischen Rückhalt finden. Solche Krisen können beispielsweise aus einem Mangel oder Überfluss von Schnee resultieren. Auch der Konkurrenzdruck im Wintertourismus hat, durch intensive Investitionen in Beschneiungsanlagen und Infrastruktur, seit der Jahrtausendwende zugenommen. Steinlechner Klaus verweist auch auf diesen entstandenen Druck: „Im Wintertourismus muss man natürlich erwähnen, was ist im Mitbewerbswesen? Da hat man schon eine Zeit mal mit dem Schnee gekämpft. Durch diese Beschneiungen haben die [Skigebiete in den Tallagen] einiges nachgeholt.“ (Int. 7: 5) Um sich von der Konkurrenz abzuheben, setzt Obertauern auf die attestierte Schneesicherheit. Der Obertauern wird zu „Snowbertauern.“

C. Die Marke Obertauern: Wir sind Schnee. Monokultur mit wissenschaftlichem Zertifikat

Ganz oben ist man der Sonne am nächsten: 1.000 - 2.526 m. Und der Schnee ist hier auch zu Hause, in der Schneeschüssel von Obertauern. Die Schneesicherheit in Obertauern ist legendär und vor allem auf die Lage zurückzuführen. Wo andere um ein schmales Schneeband kämpfen, bietet die Winterwelt von Obertauern Skivergnügen auf perfekten Pisten. Der Schneegarantie hier oben ist's gedankt. (URL 3)

Wenn man die Internetseite von Obertauern aufruft, sind dies die ersten Beschreibungen, die man findet. „Wie sind Schnee“, „The snow must go on“, „Willkommen am Snowbertauern“ sind Slogans, die die Marke Obertauern prägen (vgl. URL 3). Der Obmann des Tourismusverbands beschreibt die Marke Obertauern wie folgt: „Wir [TVB] strukturieren die Marke und wir sagen, was macht die Marke aus. In

dem Fall ist das, was die Marke Obertauern sicher am meisten prägt, das Thema Schnee. Das hat natürlich mit der geographischen Lage zu tun. Die geographische Lage, die die Mengen an Schnee beschert, ist eine maßgebliche Größe in der Entwicklung des Ortes, also in der Vergangenheit und auch in der Zukunft.“ (Int. 5: 4) Schnee spielt eine zentrale Rolle für die Ökonomie am Obertauern. Von 1.048.948 Nächtigungen für die Saisonen 2018/19 entfallen nur 77.010 auf den Sommer (siehe Anhang Statistik TVB). Knapp 95 Prozent des Umsatzes werden im Winter gemacht (vgl. URL 14). Die Spezialisierung auf den Schnee hat sich seit der Ortsgründung in den 60er Jahren stetig verstärkt. Konstant sichere Saisonzeiten, mit Skivergnügen von Ende November bis Mai, sollen der Garant für Gästeströme sein.

i. „Snowbertauern“. Divers und doch ein Thema

Abseits der Schneesicherheit wird die Marke Obertauern mit weiteren Aspekten verbunden. Kurze Wege und die gute Anbindung an die Autobahn werden von Uwe Stoffregen, einem langjährigen Gast aus der Nähe Bremens genannt. „Es ist schön, dass alles recht kompakt ist. Du bist schnell auf der Piste, schnell zu Hause. Im Grunde kannst du bis in den Keller fahren. [...] Obertauern hat noch einen Vorteil, du hast zu 95 Prozent Autobahnen. Wir sind immer mit dem Auto gefahren. Du musst eigentlich nur noch ab Radstadt auf den Berg.“ (Int. 6: 3f.) Mit den „kurzen Wegen“ beschreiben Uwe und sein Sohn Malte die Möglichkeit, im Skigebiet schnell von einem Ort zum anderen zu gelangen. Durch die kesselförmige Anordnung der Lifte und der zentralen Lage des Hoteldorfes, kann, ohne auf Auto oder lange Gondelfahrten angewiesen zu sein, nahezu jeder Weg mit den Skiern zurückgelegt werden. Auch Sepp Winter betont den Vorteil der kurzen Wege: „Ich fahr bis vor die Haustüre.“ (Int. 8: 18) Im Gegensatz zu Flachau oder anderen Skigebieten beschreibt er auch wie man in Obertauern ohne Gondel und den damit oft verbundenen Wartezeiten das ganze Gebiet erreichen kann (vgl. Int. 8: 19f.).

Auf die Frage, was für Uwe die Identität Obertauerns ausmacht, antwortet er: „Aus meiner Sicht ist es ein absoluter Party-Ort.“ (Int. 6: 7) Malte hingegen spricht das Angebot für Kinder und Familien an und, dass auch auf Grund der vielen Jugendgästehäuser zahlreiche Skikurse stattfinden. Ebenso werden die zahlreichen Konsummöglichkeiten, vor allem im hochpreisigen Segment angesprochen. Dies betrifft die im Vergleich horrenden Preise für Getränke im Ortszentrum und die rundum liegenden Sportartikel-Händler, die Premium Ware verkaufen. Gleichzeitig wird darauf verwiesen, dass es an anderen Stellen auch noch günstigere Optionen gibt. „Also, wenn du da beim Hasenstall ein Bier kaufst, zahlst du zwei Euro weniger als in der Lürzer. Da sieht man ja auch schon, in welcher Ecke welches Klientel gezogen werden soll oder gezogen wird.“ (Int. 6: 6)

Von Malte wie Uwe wird betont, dass Schneesicherheit einen zentralen Faktor für die Wahl der Destination darstellt. „Im März hast du ja in vielen Skigebiete nur noch auf den Pisten Schnee. Aber rundherum ist es schon braun. Und das hast du ja in Obertauern wirklich selten, bzw. hast du auch lange noch neben den Pisten Schnee. Und das, finde ich, macht schon viel aus.“ (Int. 6: 3)

In der Wahrnehmung der langjährigen Gäste wird Obertauern mit Schneesicherheit, Après Ski, aber auch einer gewissen Diversität des Klientels und Angebots assoziiert. Ähnliches findet sich auch in der Selbstzuschreibung des Tourismusverband-Obmannes, Franz Jr. Huber: „Obertauern ist ein sehr weit entwickelter Ort und es gibt verschiedene Interessen und verschiedene Richtungen. Wir haben auch einen sehr ausgeprägten Après-Ski in Obertauern. Wir haben umgekehrt auch sehr viele, sehr ausgeprägte Betriebe, die sich auf Familien konzentrieren. Das ist irgendwie so. Das widerspricht jeder Markenstrategie, weil im Endeffekt kann Obertauern alles, also spielt alle Stücke. Das ist in einer Spezialisierungswelt natürlich ein Problem, denn es

heißt ja: Wer sich am meisten spezialisiert, wird der Erfolgreichste sein. Und in dem Sinn, kannst du so einen entwickelten Ort nicht mehr spezialisieren.“ (Int. 5: 5)

ii. „Wir sind Schnee“

Auf den Aspekt der Spezialisierung kommt auch der Obmann des TVB, Franz Huber, zu sprechen. Im Vergleich zu anderen Skiorten ist Obertauern nicht auf bestimmte Zielgruppen spezialisiert. Die Markenstrategie Obertauerns bewegt sich auf dem zentralen Thema Schnee.

Die [Serfaus, Ischgl, etc.] bewegen sich auf einer Zielgruppe und wir bewegen uns auf einem Thema, das über den Zielgruppen steht. Das Thema Schnee, das ist das was wir in den Vordergrund rücken. Wir könnten auch ein anderes Thema aufgreifen und sagen, wir sind das Ibiza der Alpen. Ist leider schon besetzt von Ischgl. Was heißt leider, jetzt muss man sagen, sind wir froh, dass wir das Thema nicht besetzt haben. Aber das wäre eine strategische Ausrichtung. Die in Ischgl sagen, Entertainment ist unsere Ausrichtung. Die in Serfaus sagen, unsere Ausrichtung ist Familien-Urlaub und wir in Obertauern sagen, unsere Ausrichtung ist Schnee. (Int. 5: 4)

Das Interview wurde knapp zwei Monate nach der Verbreitung des SARS CoV-2-Virus vom Kitzloch in Ischgl durchgeführt. Insofern findet sich hier der Verweis auf Ischgl und warum es auch diesbezüglich für gut befunden wird, sich nicht weiter auf Après Ski spezialisiert zu haben.

Konstante Umsatz- und Nächtigungszahlen der letzten Jahre zeigen eine stabile Lage der wintertouristischen Nische und bestätigen gewissermaßen die Marketingstrategie des Tourismusverbands Obertauerns. Nur in der Saison 2018/19 und 2019/20 gab es erstmals wieder leicht rückläufige Zahlen (siehe Anhang Statistik TVB). Für 2019/20

lassen sich diese vor allem durch COVID-19 erklären. Die dauerhaften Schneefälle und die Schließung der Passstraße im Jänner 2019 hatte Auslastungseinbußen für die Saison 18/19 zur Folge. Das Angebot Obertauerns wird laut Franz von den Gästen geschätzt, weshalb er auch keinen Grund für Anpassungen in der Marketing- und Ausrichtungsstrategie von Obertauern sieht.

Einschnitte machst du ja nur aus zwei Gründen: Entweder man hat die Not, die haben wir nicht oder das Interesse. Wenn alle Betriebe laufen, ist das Interesse an sowas auch klein und es würde einfach schlichtweg keinen Sinn machen. Dementsprechend haben wir gesagt, das ist halt Obertauern [„Wir sind Schnee“]. Und den Leuten gefällt es ja, sichtbar. Also unsere Gäste schätzen das ja so, das Angebot was sie hier haben. Da haben wir gesagt, naja, was können wir am besten: Winter und Schnee. (Int. 5: 5)

Die Fokussierung auf den Schnee hat aber auch ihre Schattenseiten. Wie die Geschichte Obertauerns an verschiedenen Stellen zeigt, gab es immer wieder Schwierigkeiten, wenn das „weiße Gold“ nicht zur richtigen Zeit am richtigen Fleck war. Beginnend bei den Saisonzeiten, die auch am Obertauern trotz der Höhenlage nicht immer gesichert sind, bis hin zu Unglücken, die im Zusammenhang mit Lawinenabgängen oder Ähnlichem, Einschnitte in der Entwicklung des Ortes verursachten. Die Abhängigkeit von einer natürlichen Ressource verlangt nach Kontrolle, die nur bis zu einem gewissen Maße hergestellt werden kann.

iii. „The snow must go on ”

Wenn natürlich das Hauptthema Skifahren ist, zugegebenermaßen, produziert das ein relativ großes Problem, wenn du keinen Schnee hast. Das ist sicher ein großes Problem, mit dem wir zu kämpfen haben. So muss man das schon sagen. [...] Wir sind uns auch durchaus dessen bewusst, dass kein Schnee ein großes Problem mit sich bringt. (Int. 5: 13f.)

„The snow must go on ” (URL 3) ist ein weiterer Slogan mit dem für Obertauern geworben wird. Er ist auch insofern bezeichnend, dass ohne Schnee die Existenzgrundlage Obertauerns gefährdet wäre. Ein Bewusstsein für dieses Problem, dass mit dem Ausbleiben des Schnees verbunden ist, geht auch aus dem oben angestellten Zitat des TVB Obmannes hervor. Die Abhängigkeit zum Vorhandensein vom Schnee liegt auf der Hand. Er ist die Basis für Wintertourismus, zumindest in der bisher gekannten Form. Die Situation am Obertauern, wo 95 Prozent der Jahresumsätze in eben dieser Saison generiert werden, ist umso kritischer, sollte dieser ausbleiben bzw. in anderer unkontrollierter Form das „Geschäft“ ins Wanken bringen.

Winiwarter und Gross (2015) beschreiben in Bezug auf Damüls, wie im Zuge des Ausbaus der wintertouristischen Nische eine ganzjährige Beschäftigung stabilisiert werden konnte (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 495). Im Fall von Obertauern sind die anfangs guten Sommermonate, durch die institutionelle und materielle Konstruktion einer auf Schnee basierten wintertouristischen Nische, eingebrochen. Erwerbsmöglichkeiten haben sich zunehmend auf die Wintermonate reduziert. Klaus Steinlechner bezeichnet diese Fokussierung der letzten Jahrzehnte auf den Winter als Monokultur: „Obertauern ist 1 zu 1 eine Monokultur und die ist nur auf den Winter bezogen. Jetzt ist der Winter vier Monate. Also ein Drittel des Jahres bist du produktiv und zwei Drittel steht es.“ (Int. 7: 20) Die Vulnerabilität gegenüber klimatischen Veränderungen, dem Wetter und anderen Faktoren, aktuell etwa der COVID-19 Krise, steigt, wenn sich produktive Phasen auf wenige Monate beschränken. Trotz intensiver Bemühungen, diese äußeren Faktoren zu kontrollieren, zeigen sich immer wieder deren Limitationen.

Eine Form der Anpassung an die Unberechenbarkeit des Wetters, drückt Franz Jr. Huber mit der Inszenierung des Schnees aus:

Du bist Passagier bei Klima, Winter und Schnee. Wir haben keinen Einfluss darauf. Aber du hast sehr wohl einen Einfluss darauf, wie du Winter inszenierst. Und ich glaube vor allem im Wintertourismus geht es für viele Gäste schon darum, nicht nur ein weißes Skipisten-Band zu haben. Ein weißes Skipisten-Band das kann heute jedes Skigebiet erzeugen. Aber die Winterlandschaft, diesen Winter, den der Städter nicht hat, den findet er eben da bei uns. (Int. 5: 5)

Zum einen geht es hier um die Inszenierung, zum anderen darum, dass Obertauern sich durch den vorhandenen Winter, bzw. durch die Winterlandschaft, von anderen Regionen abhebt. Um dafür gewissermaßen eine Garantie abgeben zu können, wird die Studie von Aigner (2016) angeführt. In dieser wird Obertauern die höchste Schneesicherheit Österreichs zugesprochen und zudem darauf verwiesen, dass sich, basierend auf Schneeaufzeichnungen der letzten 108 Jahre, kein Trend zur Veränderung der mittleren Niederschlagsmengen am Obertauern erkennen lässt (vgl. Aigner 2016: 20). Was genau unter dem Begriff Winter verstanden und wie er inszeniert wird, liegt im Handlungsspielraum der AkteurInnen. Weiß bedeckte Landschaft kann nicht künstlich generiert werden. Dafür gibt es durchaus Bewusstsein. Dazu der TVB-Obmann: „Die Werbung mit dem Schnee ist unser Steckenpferd, aber kann auch durchaus gefährlich sein.“ (Int. 5: 8) Ebenso findet sich dieses Bewusstsein in dem Verweis auf die Monokultur und den wirtschaftlichen Abhängigkeiten, die Klaus Steinlechner zum Ausdruck bringt. „Obertauern ist ein Ein-Saison-Ort. Das ist eine Monokultur, die ja nicht ganz gesund sein kann. Das ist das Handicap von Obertauern und an dem arbeiten wir ja seit 30 Jahren.“ (Int. 7: 2)

Andere Dimensionen von Schneesicherheit können über den Einsatz von Maschinen, Arbeit und Technik konstruiert bzw. sich dieser zumindest angenähert werden. Insbesondere durch den Einsatz von technischem Schnee konnte eine Anpassung an veränderte ökonomische und ökologische Bedingungen geschaffen werden. Auf verschiedene Dimensionen von Schneesicherheit und dem Versuch, diese am Obertauern auf und abseits der Pisten herzustellen, wird im folgenden Kapitel weiter eingegangen.

5. KONSTRUKTION VON SCHNEESICHERHEIT AM OBERTAUERN

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die Marke- und Markenstrategie Obertauerns erläutert wurde, soll im Folgenden die Bedeutung von Schneesicherheit für das konkrete Forschungsfeld weiter erörtert werden. Was heißt Schneesicherheit? Mit was wird sie verbunden und mit welchen Bedeutungen versehen? Insbesondere touristische und wirtschaftliche Motive spielen dabei eine Rolle. In weiterer Folge wird darauf eingegangen, wie versucht wird, Schneesicherheit auf und abseits der Pisten herzustellen.

A. Die Bedeutung von Schneesicherheit am Obertauern. Verschiedene Qualitäten von Schnee

„Das, mit dem sich Obertauern von anderen Skigebieten abhebt, ist einfach die Winterlandschaft. Das ist die Schneesicherheit, die für uns das größte ist.“ (Int. 5: 11f.)

An dieser Stelle kann festgehalten werden, welche Bedeutung Schneesicherheit für Obertauern auf wirtschaftlicher Ebene hat. Die zunehmende Spezialisierung auf den Schnee führt zur Herausbildung einer Ökonomie, die nur in den Wintermonaten als „produktiv“ betrachtet wird (vgl. Int.7: 20). Durch die geographische Lage und konstant hohe Niederschlags-Mengen im Mittel der letzten Jahre, gibt es zwar ein gewisses Problembewusstsein, aber noch keine Anzeichen, dass sich in der mittelfristigen Ausrichtung des Ortes Änderungen, wie eine Neuausrichtung der Marke Obertauern („Wir sind Schnee“), notwendig wären. Zur Stabilisierung der wintertouristischen Nische wurde seit der Ortsgründung in Infrastruktur investiert, um das Angebot im Bereich von Unterkunft, Gastronomie, Aufstiegshilfen, Pisten und Straßen auszubauen bzw. zu verbessern. Zum anderen galt es, in Infrastruktur zur

Konstruktion von Schneesicherheit, also etwa in Lawinenverbauungen, Lawinengalerien und Lawinensprengbahnen, als auch in Pistengeräte, Schneefahrzeuge und Beschneiungsanlagen zu investieren.

i. Saisonzeiten

Im Kapitel 3.C.VI wurde eine wissenschaftliche Definition von Schneesicherheit gegeben. Der Tourismusverband-Obmann Obertauerns sieht zwei verschiedene Aspekte von Schneesicherheit. „Schneesicherheit hat immer zwei Aspekte. Aus touristischer Sicht bedeutet die Schneesicherheit für uns: Wenn die Wintersaison losgeht, müssen wir eine fertige Skipiste haben.“ (Int. 5: 11) Gerade im Fall von Obertauern, wo eben nur das Winterhalbjahr als produktiv gilt, wird versucht, diese Saison so konstant wie möglich zu halten. Wie schon erwähnt, wird diese traditionell mit dem ersten Mai-Wochenende beendet. Dies war auch in den sechziger Jahren schon so, wie Sepp Winter im Gespräch betont (vgl. Int. 8). Ebenso geht dies aus Werbematerial von 1961 hervor (vgl. Kanduth/Kindl 2017: 236 f.).

Die Veränderungen der Saisonzeiten sieht Sepp insbesondere beim Beginn, welcher sich nach vorne verschoben hat (vgl. Int. 8: 7). Dies gilt aber ebenso für die meisten anderen Skigebiete, insofern es die Schneeeauflage zulässt. Wie oben erwähnt, wird der Saisonbeginn seit den 2000ern mit einem großen Opening Ende November bzw. Anfang Dezember gefeiert. Gerade um für diesen frühen Beginn verlässlich bestimmte Schneehöhen auf den Pisten bereitstellen zu können, wird technische Beschneigung eingesetzt. Der Geschäftsführer der Tauernlift GmbH nennt zwei Gründe, warum er glaubt, dass die Verlagerung in den November/Dezember von Bedeutung ist. Den ersten sieht er im Verhalten der BesucherInnen. „Wir kämpfen ja mit diesem Kundenverhalten, mit dem Verrückten, dass Leute immer das haben wollen, was es gerade nicht gibt oder eine Mangelware ist. Am 11. November, da gibt es dann das

große Verlangen, jeder will in den Schnee. Und dann haben wir den 3. März oder 4. April - das ist eigentlich der normale Winter bei uns - und jeder sagt, jetzt will er Rad fahren.“ (Int. 7: 1) Zum angesprochenen Kundenverhalten gibt es jedoch keine fundierten Belege. Was aus informellen Gesprächen bzw. auch aus dem Interview mit den langjährigen Gästen hervorgeht ist, dass auf Grund der Höhenlage, Obertauern als schneesicher, auch in den Nebensaisonen wahrgenommen wird (vgl. FTB 3 03.03.2019).

Der zweite Grund für die Vorverlagerung der Saison liegt im Konkurrenzdruck. Auch in der Vorsaison Ende November, Anfang Dezember gibt es Interesse, Ski zu fahren. Dementsprechend wollen Destinationen dies auch anbieten können und versuchen sich mit der frühen Öffnung der Lifte, von der Konkurrenz abzuheben.

Wir haben dieses Verblödungswesen, leider Gottes, auch forciert. Dass man eigentlich sagen kann, ist das ökologisch, ökonomisch immer schon das Thema? Dass man diesen Riesen aufwand machen muss, dass du eine Woche früher aufsperrst und sagst, ich bin drei Tage früher gefahren als wie St. Anton. Wir können das bei uns oben gar nicht ernstlich diskutieren, weil [alle davon ausgehen] sonst kommen die Gäste nicht. [...] Und da ist vor allem der Saison-Beginn interessant. Vor dem hat jeder eine panische Angst, wenn das eine Woche später stattfindet. [...] Und das kannst du durch diese technische Beschneigung teilweise ausgleichen. (Int. 7: 1 f.)

Schneesicherheit im touristischen Sinne, wird vordergründig über die Absicherung des verlässlichen Saisonstarts erklärt. Dazu braucht es in den meisten Höhenlagen technische Lösungen, um Niederschlag beim Vorhandensein von kalten Temperaturen künstlich herzustellen. Rein auf natürlichen Schneefall will und kann man sich aus ökonomischen Gründen nicht verlassen, um den frühen Saisonstart abzusichern, wie es auch TVB-Obamnn beschreibt.

Die [touristische Schneesicherheit] kann ich jetzt natürlich auf zwei Wegen erreichen. Die kann ich mit Naturschnee erreichen und wenn es die Temperaturen zulassen mit Maschinenschnee. Das ist jetzt kein Geheimnis, dass jedes Skigebiet, auch ein Skigebiet wie Obertauern, einen Maschinenschnee braucht, damit Ende November jedes Jahr zuverlässig die Pisten funktionieren. (Int. 5: 11)

Ebenso kommt dies in der Einschätzung des Chefs der Straßenmeisterei zum Ausdruck. „Wobei ohne Kunstschnee bei uns ja auch viel nicht möglich wäre, oder so bald nicht möglich wäre. Aber trotzdem, der Naturschnee gehört da auch dazu und den haben wir, noch. Aber es geht trotzdem in die Richtung, dass der Naturschnee langfristig, im Schnitt gesehen, schon weniger geworden ist.“ (Int. 4: 22) Hier wieder der Verweis auf das Mehr an natürlichem Schneefall - im Vergleich zu anderen Regionen.

ii. Schneequalitäten und Winterlandschaft

Ein zweiter Aspekt von Schneesicherheit, der in nahezu allen Interviews, aber auch in informellen Gesprächen angesprochen wurde, bezieht sich auf die Winterlandschaft. Schneesicherheit wird nicht nur mit weißen Skipisten verbunden, sondern auch mit der Landschaft rundherum.

Es hat ja was mit Wintererlebnis zu tun. Dementsprechend ist für uns in Obertauern auch wichtig, dass neben der Piste ein Schnee liegt und wenn es nur 10 cm sind. Aber die Landschaft ist weiß. Und das macht auch beim Gast, das löst auch beim Gast eine ganz andere Emotion aus. Das, mit dem sich Obertauern von anderen Skigebieten abhebt, ist einfach die Winterlandschaft. Das ist die Schneesicherheit, die für uns das größte ist. Schneegarantien kann niemand abgeben. Aber ich glaube die Gäste schätzen das am Obertauern, weil sie sich da relativ konstant darauf verlassen können, dass sie das da vorfinden, die Winterlandschaft, die sie haben wollen. (Int. 5: 11f.)

Die Möglichkeit, den Naturschnee, die Winterlandschaft und Schnee auch in seinen verschiedenen Qualitäten am Obertauern erleben zu können, wird immer wieder angesprochen. Der Obmann des TVB, Franz Huber, spricht auch von Emotionen, die es in der Interaktion mit Schnee zu erleben gilt. Verstanden wird dabei die weiße Winterlandschaft, die im Kontrast zum Lebens- und Arbeitsalltag vieler Gäste, einen Beitrag zur Erholung leisten soll. Lachende Kinder, beim Spielen im Schnee sind ebenso Inbegriff dieser Emotionen, wie das im Moment verortete, befreite Gefühl, dass ein Schwung im Tiefschnee für viele nach sich zieht. Schneeschuh-Wanderungen sind ein weiteres Beispiel für Erfahrungsmöglichkeiten, bei denen Schnee und Winterlandschaft im Zentrum stehen. Wintertourismus, der auf verschiedene Zusatzangebote und Erfahrungsdimensionen von Schnee, auch Abseits von Liftanlagen und Pisten setzt, wird als eine der möglichen Anpassungsstrategien an Umwelt und Ökonomie gesehen. Verändertes Kundenverhalten und ökonomischer wie ökologischer Druck sind dafür ausschlaggebend. Dies zeigt sich auch in einer kürzlich durch das Kölner Marktforschungsinstitut Rheingold durchgeführten Studie zu den Erwartungen potenzieller Gäste im kommenden Winterurlaub (vgl. URL 15).

Ein dabei vorherrschendes Problem, dass durch die Unternehmensstruktur am Obertauern verstärkt wird, ist die Übertragung des Schneeerlebnisses, in eine monetäre Ressource. Liftbetreiber finanzieren ihre Aufwendungen durch Einnahmen vom Liftkartenverkauf. TourengängerInnen oder Menschen mit Schneeschuhen nutzen zum Teil auch die bereitgestellte Infrastruktur (präparierte Wege, Pisten, Toiletten), bezahlen dafür aber keine Liftkarten. Alternative Freizeitgestaltung im Schnee, wie das Skitourengehen, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Durch die Unabhängigkeit von Aufstiegshilfen leisten diese aber keine, bzw. nur einen geringen Beitrag zu den Einnahmen der BetreiberInnen von Seilbahnen. Klaus Steinlechner spricht Potenziale und die dabei bestehenden Schwierigkeiten an. „Jetzt müsste man mehr wieder in diese Schneequalität oder was kann man im Schnee noch anderes Angenehmes tun, außer dem Skifahren. Das wäre ja das nächste Ziel. [...] Nur in der Masse wird es

schwierig. Das ist immer das Thema. Massig ist natürlich ein Lift, der in der Stunde 2000 Leute hinaufbringt. Das ist das Einfachere.“ (Int. 7: 5 f.) Wie Denning beschreibt, werden SchneesportlerInnen durch Infrastruktur an Konsummöglichkeiten gebunden (vgl. Denning 2015: 158f.). Die Instandhaltung und der Ausbau dieser Infrastruktur ist mit hohen Kosten verbunden. Schneeschuhwanderungen kompensieren aber nicht die hohen Investitionskosten, die im Zuge des Ausbaus der Seilbahninfrastruktur entstanden sind. Hier ist die Masse ausschlaggebend, wie es Klaus Steinlechner anspricht. Ein Lift sollte idealerweise eine möglichst hohe Auslastung haben, um laufende Kredite zu amortisieren. Moderne Liftanlagen sollten zu einer Attraktivierung der Wintersportpardieses und zur Stabilisierung der Auslastung und des Arbeitsmarktes beitragen, wie es Winiwarter und Gross beschreiben (vgl. Gross/Winiwarter 2015: 496).

Schnee wird mittels Infrastruktur transformiert in eine ökonomische, ökologische und soziokulturelle Ressource (Nöbauer 2018: 17). Weiße Winterlandschaft und perfekte Pisten sind das, was es für Gäste zu konsumieren gilt. Verschiedene Qualitäten von Schnee spielen dabei eine Rolle. Im Gegensatz zu Skigebieten in Tallagen wirbt Obertauern, wie erwähnt, mit der natürlichen Schneesicherheit. Auch der Chef der Straßenmeisterei bestätigt:

Schneesicherheit ist für mich halt – natürlich, in heutiger Zeit, für die Liftanlagen, die technische Beschneigung. Wobei ich sag, zur Schneesicherheit gehört schon ein Naturschnee auch dazu, wenn es da nicht weiß ist rundherum. Also ich kann heute nicht ein Talskigebiet als schneesicher hinstellen, nur weil die Pisten gehen und alles andere ist braun. Also da sag ich, hat Obertauern schon einen Vorteil mit unserer Schneesicherheit, wo man doch einiges an Naturschnee auch dabei hat. (Int. 4: 22)

Grundsätzlich wird Schneesicherheit mit technischer Beschneigung verbunden, doch findet sich ebenfalls eine emotionale Zuschreibung von Winterlandschaft bei der Definition am Obertauern arbeitender Menschen. Schnee in seinen verschiedenen

Qualitäten ist eingebunden in ein soziokulturelles Deutungsgefüge. Winterlandschaft wird emotionalisiert – eine Schneeerfahrung, die es nur an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten gibt. Dies ist zentraler Bestandteil der Inszenierung Obertauerns. Als ökonomische Ressource ist der Schnee am Obertauern Basis für zahlreiche Wertschöpfungsketten. Diese Wertschöpfungsketten sind zu großen Teilen an eine funktionierende Infrastruktur gebunden.

Es wird versucht, sich mit Hilfe von Investitionen an Veränderungen von Umwelt und Ökonomie anzupassen. Schwerpunkte sind dabei zum einen die Infrastruktur, zum anderen das Marketing und die Kommunikation. Das zeigt sich auch am Jahresbudget des TVB Obertauerns, das mit knapp 3 Millionen Euro zu Buche schlägt. Der Schnee neben den Pisten wird inszeniert. Wie bereits im Kapitel zur „Marke Obertauern“ angesprochen wird, wird die Inszenierung des Schnees als eine der zentralen Aufgaben des TVB verstanden.

Schneesicherheit definiert sich in der Wahrnehmung der Gesprächspartner immer über das Vorhandensein von Schnee, auf und abseits der Pisten. Konstante Saisonzeiten, mit frühem Start und Schnee bis nach den wichtigsten Hauptferienzeiten, sind zentral für ein touristisches Verständnis des Begriffs. Das bedeutet im Konkreten, dass ab Ende November bis Anfang Mai Pisten für Gäste zur Verfügung gestellt werden. Aber auch der Schnee neben den Pisten, die Winterlandschaft, ist ein wichtiges Element von Schneesicherheit, mit dem sich Obertauern von anderen Skigebieten abhebt. Zudem wird mit Schneesicherheit aber auch ein gewisses Gefahrenpotenzial verbunden. Lawinen können Menschenleben und Infrastruktur gefährden und Schnee, der an den „falschen Stellen“ liegt, muss kostspielig beseitigt werden.

Im folgenden Abschnitt soll auf Schneesicherheit auf und abseits der Pisten eingegangen werden. Zudem wird Technik und dessen Rolle in der Konstruktion von Schneesicherheit auf den Pisten aber auch Technik auf den Straßen, thematisiert.

B. Schneesicherheit und die Rolle von Technik auf und abseits der Piste

Im folgenden Kapitel wird die Rolle von Technik bei der Herstellung von Schneesicherheit auf und abseits der Pisten thematisiert. Hier findet sich mitunter ein Paradoxon des Geschäfts mit dem Schnee. Viel Schnee wird benötigt, um maximale Saisonlängen und umfangreiche Pistenflächen zu garantieren. Zu viel Schnee und vor allem, zu viel neben den Pisten, birgt eine Gefahr in sich. Schnee, der auf den Straßen liegt, muss entsorgt werden, für und auf den Pisten wird er produziert. Die Konstruktion von Schneesicherheit bedingt die ökonomische Performance eines Skigebiets, zugleich sichert sie Infrastruktur und eine Lebensgrundlage. In diesem Abschnitt soll zuerst allgemein auf den Schnee auf und abseits der Pisten eingegangen werden. Daraufgehend wird die Rolle von Technik auf den Pisten thematisiert, gefolgt von der Diskussion, warum diese als unumgänglich gesehen wird, um Geschäftsfelder zu schützen. Technische Lösungen und deren Limitationen zur Konstruktion von Schneesicherheit auf der Straße werden im letzten Unterkapitel besprochen.

Gerade der Schnee neben den Pisten führt immer wieder zu Schwierigkeiten und das aus mehrerer Hinsicht. Grundsätzlich birgt Schnee abseits der Piste – so bedeutsam er für die Winterlandschaft ist – eine gewisse Gefahr. Diese wird durch Lawinenkommissionen ermittelt und anhand einer fünf-stufigen Lawinenwarnskala dargestellt (vgl. URL 16). Wie schon im Kapitel 4.B.III erwähnt, war das „Schwedenunglück“ 1965 am Obertauern Ausgangspunkt für den flächendeckenden, landesweiten Einsatz von Lawinenkommissionen. Unkontrollierter Schnee abseits der Pisten kann nicht nur Menschenleben, sondern auch Existenzen auf ökonomischer Ebene bedrohen. Die immer wiederkehrenden Straßensperren auf Grund zu hoher Lawinengefahr, waren und sind mit wirtschaftlichen Einschnitten Obertauerns verbunden. Auch Pisten und die dazugehörigen Aufstiegshilfen müssen auf Grund von

zu hoher Lawinengefahr immer wieder gesperrt werden (vgl. FTB 3: 07.01.2019). Abseits von Sicherheitsaspekten spielen weitere ökonomische Faktoren eine Rolle. Jede Terrasse und jeder Parkplatz, der von Schnee befreit werden muss, bindet Arbeitskraft und Ressourcen.

Das Abtransportieren von Schnee aus dem Ortszentrum ist mit hohem zeitlichem und finanziellem Aufwand verbunden. Zu den vorhandenen Maschinen der OFAG, werden weitere für die Wintermonate angemietet, beispielsweise ein 20 Tonnen Frontlader. Zudem wird eine Fremdfirma – die Firma Winter – angestellt, um den Schnee aus dem Ortszentrum mittels LKW abzutransportieren. Der Schnee wird dann in den Röttel Graben „entsorgt“. (Int. 4: 2) Diese Vorgehensweise betrifft hauptsächlich das Abtransportieren des Schnees der ortsinternen Straßen und der Liftparkplätze. Dafür ist die OFAG verantwortlich bzw. werden der OFAG Zusatzaufgaben, wie die Räumung der Liftparkplätze, durch die LGO abgegolten. Sofern es die Kapazitäten der OFAG-Mitarbeiter zulassen, können auch Privatparkplätze geräumt werden. Über die Servicepauschale, die Unternehmen am Obertauern an die OFAG entrichten können, ist nur der „Stich“ gedeckt. Ein „Stich“ ist eine Schneise zum Eingang des Unternehmens bzw. des Lieferanteneingangs, der in der Servicepauschale für die Räumarbeit der OFAG inkludiert ist. So sollen Zulieferer schon am frühen Morgen die Möglichkeit haben, Waren direkt abzuladen (vgl. Int. 4: 4).

Je mehr Schnee, desto größer die Arbeitsleistung, die aufgebracht werden muss, um diesen zu bearbeiten bzw. zu entsorgen. Starke Schneefall-Phasen sind diesbezüglich immer mit Arbeit und Kosten verbunden. Auch in Bezug auf die intensiven Schneefälle des Jänners 2019 werden die hohen Kosten, die mit dem Schnee entstanden sind, angesprochen. Gerhard Freitag, ein Mitarbeiter der Kehrkopf Seilbahn GmbH, beschreibt die damalige Situation:

Das war ein Extremfall. Das war Glück oder Pech, je nachdem wie man das sagt. [...] Wenn du denkst, was da die Pistengeräte gefahren sind. Was da alleine an Diesel draufgegangen ist. Die sind ja Tag und Nacht durchgefahren. Das hat sicher mehr gekostet als es gebracht hat. Aber trotzdem werden sie das immer wieder als Werbung nehmen. Weil die Bilder, die da entstanden sind, das bauen sie sicher in der Werbung ein. (Int. 3: 15).

Wie schon im Kapitel 4.B.III erwähnt, wurde ein großer Teil der Arbeitsleistung dieser Tage, in die Beseitigung des Schnees investiert. Gerhard Freitag, der knapp zwei Wochen davor noch mit dem Bedienen der Beschneiungsanlagen und der Produktion von Schnee seinen Arbeitstag verbrachte, musste in den Jänner-Wochen nahezu durchgehend Schnee beseitigen. „Ja, was Besseres hätte dem Tauern nicht passieren können, vom SCHNEE her. Aber wenn es zu viel ist, so dass du mit der Arbeit nicht mehr nachkommst, ist es auch nicht gut.“ (Int. 3: 11)

i. Technische Lösungen zur Konstruktion von Schneesicherheit auf der Piste

Schneesicherheit auf den Pisten definiert sich über eine Mindestschneeeauflage von 30 cm, die konstant über mindestens 100 Tage gewährleistet werden kann (Steiger et al. 2007: 166). Diese 100 Tage-Regel wird aber inzwischen kritisiert. Durch den frühen Saisonstart und den späten Schluss im Mai, kommt man am Obertauern, zumindest für einen Teil der Pisten, auf über 150 Tage. Der dafür benötigte Schnee, wird über natürlichen Niederschlag und technische Beschneigung gedeckt. Der Maschinist Gerhard Freitag erklärt dies folgendermaßen: „Man kann immer nur hoffen, dass genug Schnee kommt. Und wenn keiner da ist, musst du eh einen produzieren. Es gibt nur zwei Möglichkeiten, entweder er ist da oder ich muss einen machen.“ (Int. 3: 14) Nahezu alle Pistenflächen sind an technische Infrastruktur zur Produktion von Schnee angebunden, das Seekareck, Gamsleiten II, die Schubertmulde und die Gottschallalm bilden dabei die Ausnahme. Trotz der geographischen Lage und der Seehöhe von Obertauern, wurde - wie in vielen Tallagen - seit den 90ern in den Ausbau von

Beschneigungssystemen investiert. Wie Trawöger beschreibt, sind die technischen Strategien der Schneeproduktion, nicht rein als klimainduziert zu verstehen (vgl. Trawöger 2014: 338). Sepp Winter spricht von der Masse an Gästen, die mitverantwortlich ist für den Einsatz von technischer Beschneigung:

Wir brauchen den Kunstschnee auch schon. Aber das macht die Masse, sag ich. Weil, wenn ich heute beim Panorama hinauffahre, da gehen zwei Lifte hoch, naja, und ich habe 3 Abfahrten runter, sagen wir 4. Da fahren 6000 Leute rauf in der Stunde. Eine Katastrophe. Und wenn du hinten runterfährst, die Autobahn, dann kommen überhaupt 4 Lifte zusammen. Zentral, Hoch Alm, Panorama und Seekarspitzbahn. Und die wollen alle da einmal runter. (Int. 8: 21)

Die „Masse“ an WintersportlerInnen ist ein entscheidender Grund dafür, dass der Einsatz von technischem Schnee notwendig wird, der sich in der Dichte und Struktur von Naturschnee unterscheidet. Die natürliche Metamorphose des Schnees wird umgangen und durch den Einsatz von Maschinen und Technik kontrolliert. Schneesicherheit auf den Pisten wird durch die Modifikation von Schneequalität hergestellt. Kompakte Pisten, die möglichst gleichbleibend von Saisonanfang bis zum Ende der Saison sind, sollen für Gäste bereitgestellt werden. In einem sozio-technischen und sozio-ökologischen System (vgl. Nöbauer 2018: 10), das sich stetig weiterentwickelt hat, verändern sich umliegende Faktoren, wie die Wahrnehmung von Schneequalitäten, Saisonzeiten und Schneesicherheit.

Sepp Winter beschreibt, wie in den Anfangsjahren des Wintertourismus am Obertauern die Pisten noch selbst von den WintersportlerInnen präpariert werden mussten. Schul-Schikurse, die am Obertauern stattfanden, traten bei Neuschnee zuerst die Pisten ab, um diesen zu komprimieren. Dafür bekam die Gruppe Freifahrten. Die Qualität der Pisten war überschaubar, wie es Sepp beschreibt. Hügel haben sich schnell gebildet und mitunter musste man sich seinen Weg zwischen Steinen und Grasflecken suchen. (vgl. Int. 8: 4)

Zur Verbesserung der Pistenqualität wurden mit zunehmender Gästezahl Walzen eingesetzt. Mit einer Blechtrommel, die an Stangen befestigt war, fuhr man die Pisten von oben bis unten gerade ab. Damit konnte der Schnee besser komprimiert werden. Die Arbeit erfolgte noch auf Skiern. Sepp Winter erklärt die damaligen Arbeitsgeräte: „So Walzen haben sie dagehabt, wie einen Akia. Stangen vorne und hinten und mittendrin eine Rolle, so hoch (zeigt ca. auf Hüfthöhe), mit Holzspießel. Und dann ist vorne einer gefahren und hinten einer gefahren und dann bist` Schuss runtergefahren. So hast du halt präpariert.“ (Int. 8: 7) Er verweist auch darauf, dass diese Arbeit nur von den starken, guten und männlichen Skifahrern durchgeführt wurde. Auf die Frage hin, ob er da auch mitgeholfen hat: „Nein, ich nicht. Die Guten halt, die Schweren, die Mandeln. Wir Buben haben da keine Chance gehabt.“ (Int. 8: 7) Die Arbeit wird als schwere Männerarbeit erklärt, die auch nur von den „guten“ Skifahrern und „Kräftigen“ ausgeführt wurde.

Ab dem Jahr 1963 kam erstmals ein motorisiertes Pistengerät zum Einsatz (vgl. Steinbacher 1997:12, 223). Damit konnte die Schneequalität auf den Pisten weiter erhöht werden. Durch den Einsatz von Schubraupen konnte der Schnee nicht nur komprimiert, sondern die entstanden Hügel auch wieder begradigt werden. Ebene Pistenflächen vereinfachen das Skifahren. Mit den täglich frisch präparierten Pisten rückt das Wissen und Verständnis von verschiedenen Schneequalitäten in den Hintergrund. Luis Trenker beschreibt 1935 in seinem Buch die verschiedenen Qualitäten des Schnees, da SchneesportlerInnen ihre Bewegungen diesen anpassen mussten (vgl. Trenker 1935: 14-17 nach Gross/Winiwarter 2015: 494). Durch den Einsatz von Pistengeräten hat sich dies grundlegend verändert. Mittlerweile sind ca. 25 Pistengeräte am Obertauern täglich im Einsatz (vgl. FTB 4: 20.05.2020).

Durch den Einsatz von technischen Hilfsmitteln, wie Blechtrommeln und Pistengeräten, konnte die Schneequalität zunehmend den Bedürfnissen der

SportlerInnen angepasst werden. Im sozio-technischen System des Skifahrens verändert sich auch das Verhalten von SkifahrerInnen. Weniger Wissen über den Schnee ist nötig, um eine Abfahrt zu meistern. Zudem verändert sich der Anspruch an das skitechnische Können, das gebraucht wird. Steinlechner Klaus spricht das verloren gegangene Wissen vom Schnee an. „Naturschnee-Skifahren ist eine ganz andere Sache als auf Maschinenschnee Pisten. Die Gäste kennen den Unterschied nicht mehr, weil sie auf Naturschnee ja fast nicht mehr fahren.“ (Int. 7: 2) Er meint, dass dies auch dem frühen Saisonstart geschuldet ist. Um diesen zu sichern, kommt nahezu überall Maschinenschnee zum Einsatz. Somit gibt es kaum mehr Möglichkeiten für Skifahrerinnen, den Unterschied überhaupt zu erleben. Sepp verweist auf das mangelnde skifahrerische Können der meisten SchneesportlerInnen, wenn sich im Frühjahr bereits um die Mittagszeit Hügel bilden und die Abfahrt für zahlreiche andere FahrerInnen sichtlich erschwert wird (vgl. Int. 8: 22).

Sicherheitsaspekte von schwierigen Pistenverhältnissen zeigen sich auch in den Einsätzen der Bergrettung bzw. an der Häufigkeit von Unfällen. Bei schwierigen Schneesverhältnissen gibt es wesentlich mehr Einsätze. Dies wurde in zahlreichen informellen Gesprächen von LiftmitarbeiterInnen und Beteiligten der Bergrettung betont (vgl. FTB 3: 12.04.2019).

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass über den Einsatz von technischer Beschneigung und von Pistengeräten auf Pistenqualität und Saisonzeiten eingewirkt werden kann. Jedoch gibt es auch hier Grenzen des Möglichen. Wie der stellvertretende Betriebsleiter einer Seilbahn Gesellschaft am Obertauern meint, haben sich die bis vor wenigen Jahren geltende Maßstäbe in der Beschneigung geändert. Er spricht von den Einschneizeiten, auf die eine Beschneiungsanlage ausgerichtet ist.

Die Zeitfenster, um zu beschneien, werden immer kleiner und unberechenbarer. Und ich habe so das Gefühl, dass damals, wo das topaktuell war, jeder davon geredet hat: 72

Stunden Beschneiungsanlage, das hat jetzt jeder, das baut jetzt jeder. Nur von den Firmen hört man das jetzt nirgendwo mehr. Das habe ich nie mehr gehört, von keiner einzigen Firma, von keinem einzigen Vertreter. Gar nichts mehr. Weil ich glaube, dass man das auch nicht mehr sagen kann, in 72 Stunden bist du fertig. Weil du das teilweise gar nicht mehr hast, 72 Stunden durchgehend Kälte. Und deswegen glaub` ich, kann die Bescheiungsanlage noch so stark sein und noch so super, wenn die Natur nicht mitspielt, dann hast du Pech gehabt, dann geht das nicht. (Int. 2: 8)

Der herkömmlichen technischen Beschneiung mit Schneekanonen und Schneelanzens sind in Abhängigkeit von Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Wind Grenzen gesetzt. Schneemaschinen, die unabhängig von diesen Wetterbedingungen sind, wie der „All Weather Snow Maker“ auf dem Pitztaler Gletscher (vgl. Nöbauer 2018), werden von dem Befragten skeptisch beurteilt. „Wenn das so ein super Gerät wäre und das so super funktionieren würde, dann hätte das schon jeder.“ (Int. 2: 8) Nichtsdestotrotz wird von allen Gesprächspartnern die Bedeutung technischer Beschneiung für die wintertouristische Nische betont.

Schneesicherheit auf den Pisten bedeutet konstante Mindestschneehöhe und passende Schneequalitäten. Die Bedeutung von Schnee- und Pistenqualität hat sich durch die Masse an Schneesportlerinnen und den Einsatz von Technik über die Jahre verändert. Abnehmendes skifahrerisches Können verlangt nach besser präparierten Pisten. Damit sind auch die Ansprüche von KonsumentInnen gestiegen. Nahezu jedes Skigebiet wirbt mit perfekt präparierten Pisten, die möglichst den ganzen Tag gute Verhältnisse bieten. Damit wird von den Gesprächspartnern auch begründet, warum Investitionen in die Modernisierung von Liftanlagen und Beschneiungssystemen notwendig wird.

ii. Modernisierung, Investitionszwang und der Schutz von Geschäftsfeldern

Das [Investieren in Technik] ist jener Ansatz, den jeder einmal als erstes Mal verfolgt, weil, blöd gesagt, es wird jeder einmal versuchen, sein Geschäftsfeld zu schützen. [...] So lang die Beschneigungsindustrie sich technisch weiterentwickelt, wird sich auch jedes Skigebiet damit rüsten oder aufrüsten. Also das ist jetzt kein Phänomen, das nur am Obertauern passieren wird. Das wird in allen Skigebieten so sein. (Int. 5: 14)

Investitionen in Technik und Beschneigungssysteme und die Modernisierung der Liftanlagen, wird vom TVB Obmann als Ansatz gesehen, Geschäftsfelder zu schützen. Wie oben diskutiert, wird der Einsatz von technischem Schnee hauptsächlich mit der Sicherung von Saisonzeiten und der „Masse“ an Schneesportlerinnen begründet. Zudem spielen Konkurrenzdruck und Kundenerwartungen eine Rolle. Die Kundenerwartungen betreffen auch die umliegende Infrastruktur. Erneuerungen bei den Liftanlagen werden als notwendig erachtet, um die Bedürfnisse von Gästen zu befriedigen. Angesprochen auf die jährlichen Investitionen in Infrastruktur antwortet Markus Heinricher, der stellvertretende Betriebsleiter der Kehrkopf Seilbahn GmbH, wie folgt:

Mit den Aufstiegshilfen ist man auch irgendwie gezwungen, der Masse zu folgen. Ich kann mich noch gut erinnern, wo das aufgekommen ist mit den Bubbles und Sitzheizungen usw.. Bei uns da, wir haben ja nur den fix geklemmten Sessel und da gibt es keine Bubbles und Sitzheizungen, weil das technisch nicht möglich ist. Aber wie lang dann die Suderei war, dass man das braucht, weil das hat jetzt jeder. Und man sieht ja auch in den großen Gebieten, da wird statt einem Schlepp-Lift gleich ein 8chter Sessellift hingebaut, mit Förderband, Hub-Tisch, automatischen Schließbügel, nur dass die Skilehrer dann mit 5-6 Kindern fahren dürfen. (Int. 2: 6)

Alle Gesprächspartner verweisen auch darauf, dass sie davon ausgehen, dass Kunden im Vorfeld zur Wahl einer Destination, Vergleiche ziehen. Das Angebot soll möglichst groß und auf dem neuesten Stand sein (vgl. Int. 2: 7; Int. 1: 8; Int. 8: 12). Nicht immer

wird aber das Paradigma der Erneuerung und Modernisierung als sinnvoll erachtet. Um beim Beispiel des Schleppliftes zu bleiben: Den Schlepplift durch einen mehrsitzigen Sessellift zu ersetzen, erhöht die Förderleistung. Dadurch werden mehr Leute in kürzerer Zeit zu den Abfahrten gebracht. Wie am Beispiel des Seekarspitz schon angesprochen, sind ab einem gewissen Punkt, Kapazitätsgrenzen erreicht, die auch nicht über zusätzliche Schneeproduktion kompensiert werden können. Bilder von überfüllten Pisten finden sich immer wieder in den Medien, um die Paradoxie des alpinen Massentourismus aufzuzeigen. Ein weiterer Punkt ist, dass Verbesserungen und die damit einhergehende Erleichterung beim Aufstieg, SkifahrerInnen den Weg nach oben zwar beschleunigt, sich dies aber nicht auf die Abfahrt übertragen lässt. Der stellvertretende Betriebsleiter erklärt dazu: „Kinder lernen das Schifahren viel leichter, wenn sie gleich mit dem Schlepp-Lift fahren müssen, weil sie von vornherein auf ihre Stabilität aufpassen müssen. Wie gesagt, immer mit der Technik mitgehen, muss vielleicht gar nicht so das Ziel sein, muss nicht immer den Zweck erfüllen, den man eigentlich braucht. Aber das sehen halt wenige.“ (Int. 2: 6)

Am Obertauern ist der Modernisierungszwang auch dem internen Konkurrenzdruck, zwischen den verschiedenen Liftgesellschaften, geschuldet. Die Bewertung der Liftanlagen erfolgt anhand des bereits erwähnten Punktsystems, über welches die einzelnen Gesellschaften anteilig auch ausgezahlt werden. Je höher die Förderleistung, desto mehr Punkte und dementsprechend mehr Geld pro Fahrt. Neubauprojekte sind deshalb an vielen Stellen bemüht, die Bewertung über höhere Förderkapazitäten der Liftanlagen nach oben zu schrauben. Die größere Masse an Menschen, die befördert werden soll, verlangt wiederum nach mehr Schnee. Diese gegenseitige Abhängigkeit und den dadurch fortlaufenden Investitionsdruck betont Pistengerätfahrer Filip Kotruba: “They are building a new chair lift, because they still have a drag lift and people don’t like drag lifts. Kids don’t like it. Then they invest more in snowmaking, because it is still like, they need each other. Snowmaking needs good infrastructure and the other way round.” (Int. 1:7)

Im sozio-technischen System des Wintertourismus bedingen verschiedene Faktoren einander. So wie Hughes es in Bezug auf technologische Systeme beschreibt, gibt es verschiedene Komponenten, die ineinandergreifen müssen. Der Ausbau von Förderleistungen ergibt nur Sinn, wenn genügend Schnee und Platz zur Verfügung stehen. Wie stark Komponenten wirken, steht auch in Abhängigkeit zu sozialen Faktoren, die das System bedingen. „A technological system can be both a cause and an effect; it can shape or be shaped by society. As they grow larger and more complex, systems tend to be more shaping society and less shaped by it.“ (Hughes 1994: 113 zit. nach Heßler 2016: 17)

Mit dem Momentum wird die Brücke zwischen technischem und sozialem Determinismus geschlagen. Technische Systeme sind anfangs stark von Gesellschaft geprägt, was sich nach ihrer Stabilisierung dann dreht (vgl. Heßler 2016:16f.). Investitionszwang, der auf Grund der Modernisierung und immer wiederkehrenden Anpassungsbestrebungen entsteht, kann so gedeutet werden. Durch die entstandene Abhängigkeit zum Schnee, welcher mittels umliegender Infrastruktur in monetäres Kapital umgewandelt wird, hat sich Technik zu einem der wichtigsten Faktoren entwickelt. Technische Beschneigung bietet Möglichkeiten, mangelnden natürlichen Niederschlag zum Teil zu kompensieren. Schlussendlich besteht immer eine Abhängigkeit zwischen sozio-technischem und sozio-ökologischem System. Filip Kotruba, einer der Pistengerätefahrer meint dazu: “They can have the best snow cats, they can have the best lifts, with heating, with massage, but still they need snow. This is the major thing. Without that they can’t do anything.” (Int. 1: 7)

Zum Schutz des schneebasierten Geschäftsfeldes, wird weiterhin in Technik investiert. Um auf die Worte des TVB Obmannes zurückzukommen: „So lang die Beschneigungsindustrie sich technisch weiterentwickelt, wird sich auch jedes Skigebiet damit rüsten oder aufrüsten.“ (Int. 5: 14) MitarbeiterInnen der Seilbahnen antworteten entsprechend mäßig besorgt auf die Frage, ob sie ihren Arbeitsplatz in absehbarer Zeit bedroht sehen. Zwar wird von allen eine Veränderung des Wetters

und auch eine gewisse Form der Erwärmung eingestanden, doch glauben die Befragten daran, dass dies mittelfristig über weitere Investitionen kompensiert werden kann. "People invest a lot of money for this tourism. They will not give up easily. But the snowmaking now, it is like the only way. As I told you, the resort, they can't work without snowmaking. This is the future actually in my opinion." (Int. 1: 6) Was Filip Kotruba hier anspricht, wird die Zukunft einer schneebasierten Tourismusnische, in starker Abhängigkeit zu technisch erzeugtem Schnee, sein. Alternative Szenarien, Investitionen auf den Ausbau schneeeunabhängiger Einkommensquellen (Sommertourismus, etc.) zu fokussieren, sind bei den Befragten in naher Zukunft weniger vorstellbar. Filip Kotruba verdeutlicht seine Aussage noch weiter, in dem er auf die hohen Investitionen verweist, die bereits getätigt wurden. Das Geschäft mit dem Schnee, welches man sich über Jahrzehnte, oft mittels Kredite aufgebaut hat, muss sich amortisieren. "People invested too much money, took a lot of credits. There is no chance to give it up. I do not believe that. In my opinion, there is no chance for that. This is the only way for some people to earn money. I would even say, they try to invest more money, just to be in this business and not to give it up and destroy everything what they built for years." (Int. 1: 7)

Gleichzeitig gibt es auch den Verweis darauf, wie unbedeutend der Freizeitbereich für unsere Gesellschaft ist, wenn es mal zu richtigen Krisen kommt. Da das Interview mit dem stellvertretenden Betriebsleiter, Markus Heinreicher, im März 2020 durchgeführt wurde, waren die Auswirkungen der COVID-19-Krise noch nicht absehbar.

Seilbahnen werden gebaut mit riesigem finanziellem Aufwand, um dann noch größer zu werden und das ist dann ja ausgerechnet auf so und so viele Jahrzehnte und mit so und so viel Wirtschaftswachstum und und und. [...]. Meinen Job, wenn es mal schlechte Zeiten gibt, den braucht niemand, weil das ist Freizeit, das ist ein Luxusvergnügen. Meine Frau ist Krankenschwester, die wird man immer brauchen. Ob ich da eine Schneekanone aufstelle, ob ich Schnee oder irgendeine Piste mach', wird dann in schwierigen Zeiten keinen interessieren. (Int. 2: 8)

Eine gewisse Endlichkeit des Systems, auch abseits von unabsehbaren Krisen, wird von Sepp Winter gesehen: „Die ganzen Kosten heute mit dem Schneemachen usw., ich kann mir nicht vorstellen, dass das ewig funktioniert.“ (Int. 8: 18). Auf zukünftige Perspektiven soll an späterer Stelle nochmals kurz eingegangen werden.

Im folgenden Abschnitt wird die Rolle von Technik in der Konstruktion von Schneesicherheit auf den Straßen thematisiert.

iii. Technische Lösungen zur Konstruktion von Schneesicherheit auf der Straße

„Die Verkehrssituation gehört zu den größten Schwächen von Obertauern. An vielen Tagen sind wir der höchste Großparkplatz Europas.“ (Kanduth/Kindl 2017: 152)

Wie aus den historischen Kapiteln hervorgeht, ist die Passstraße über den Obertauern aus mehrerlei Hinsicht von Bedeutung. Zum einen stellte sie lange Zeit eine wichtige Nord-Süd Verbindung durch die Alpen dar, zum anderen ist sie mitunter der Ausgangspunkt für soziales Leben am Obertauern. Das Interview mit langjährigen Gästen zeigt, dass die gute Erreichbarkeit des Skiortes und die Möglichkeit, nach Ankunft autofrei auf die Skipisten zu gelangen, ein zentrales Entscheidungskriterium für die Destination Obertauern ist. Schnee war von Anbeginn ein wichtiger Faktor für die Funktionalität der Straße. Verantwortlich für die Schneeräumung der Katschberger Bundesstraße B99, ist das Land Salzburg. Alle Nebenstraßen, Parkplätze und zum Teil auch privaten Parkplätze, werden durch die OFAG geräumt. Dazu werden mehrere Maschinen benötigt. Ein zwanzig Tonnen Frontlader wird für die Wintermonate angemietet und ergänzt weitere fünf Maschinen: zwei Frontlader, eine Fräse, einen Fendt 900er und 700er mit Pflug. Zudem kommt noch ein kleinerer Fendt

mit Fräse und Steuergerät, der im Sommer umgerüstet wird, hinzu (vgl. Int. 4: 5). Fünf Mitarbeiter sind permanent für die Straßenräumung angestellt. Die Arbeitszeit ist insbesondere im Winter abhängig von der Witterung. „Je nach Wetterlage fährst` halt durch, mit zwei, drei oder vier Maschinen, wie eben der Bedarf da ist.“ (Int. 4: 6) Wichtigste Aufgabe ist es zuallererst, die Liftparkplätze und Nebenstraßen zu räumen, um Lieferanten und den ersten Gästen Zugang zu den Hotels und Liftanlagen zu ermöglichen. Danach wird der Schnee abtransportiert. Auch Uwe Stoffregen bemerkt aus der Gästeperspektive: „Grundsätzlich finde ich, sie machen da einen richtig guten Job, bezüglich der Straßen. Wirklich. Also auch, was sie aus dem Ort rausfahren an Schnee. Das ist schon alles sehr, sehr gastfreundlich gemacht.“ (Int. 6: 10)

Das Paradoxe an der Schnee Entsorgung ist, dass man an zahlreichen Tagen im Jahr mitverfolgen kann wie es schneit, auf den Pisten Beschneiungsanlagen laufen und gleichzeitig tausende Tonnen an Schnee abtransportiert werden. Auf den Pisten wird Schnee produziert, auf den Straßen wird er abtransportiert und beseitigt. Es gab immer wieder Ansätze, den Straßen- und Parkplatz-Schnee für Pistenflächen einzusetzen. So wurde im Jahr 2016 dieser zum Teil für den Unterbau von Snowpark-Objekten am Kehrkopf benutzt. Ebenso wurde er, in schneearmen Vorsaisons, für Verbindungspisten, wie jener zwischen Edelweiß- und Zentralbahn, verwendet. Auch auf diesem Teilstück ist keine technische Beschneigung möglich. Der Parkplatz- und Straßenschnee wird als dreckig bezeichnet. Der Dreck ist auch das Problem für den Einsatz auf Pistenflächen. Zum einen geht es um Fremdkörper, die sich im Schnee befinden können, wie etwa Steine, zum anderen ist dieser Schnee durch Verunreinigungen zumeist bräunlicher. Braune Schneeflächen schmelzen im Frühjahr bedeutend schneller ab und ergeben zudem ein Bild, das von den Liftbetreibern und Hoteliers nicht gewünscht ist. Blütenweiß ist das Ideal einer perfekten Piste. Somit kommt der dreckige Straßenschnee nur auf die Pisten, wenn es absolut notwendig ist und sich nicht durch Natur- oder technischen Schnee kompensieren lässt. Abseits dieser Vorbehalte, spielten auch in der Organisation und Aufteilung des verunreinigten

Schnees, interne Unstimmigkeiten eine Rolle (vgl. FTB 1: 09.12.2016; FTB 4: 17.01.2020).

Grundsätzlich wird den Mitarbeitern der OFAG – alles Männer – eine hohe Kompetenz im Umgang mit Schnee zugesprochen. Der TVB-Obmann verweist dabei auf die OFAG: „Also, wenn wer weiß wie man mit großen Schneemengen umgeht, dann sind das definitiv die Leute in Obertauern. Du hast ja mit dem Gottfried von der OFAG geredet. Das sind ja die Schneeexperten.“ (Int. 5: 7) MitarbeiterInnen der Seilbahnen stehen oft vor schwierigen Aufgaben, wenn es wenig bis keinen Schnee gibt. Im Unterschied zu ihnen sind es zumeist harte Arbeitstage für die Mitarbeiter der OFAG, wenn es viel Schnee gibt. Bei starkem Niederschlag erhöht sich das Arbeitspensum, das Menschen und Maschinen leisten müssen.

Wir mit unserem Gemeindegebiet, mit unserer Schneeräumung auf dieser Höhenlage auf 1700 m, das mit 5 Leuten zu bewältigen, das ist ein Wahnsinn, also, das ist normal unmöglich. Wir bräuchten in Spitzenzeiten eigentlich die doppelten Leute, aber du weißt ja selber, es kann halt sein, dass eine Woche Spitzenzeit ist und dann drei Wochen nichts. Was tu ich dann mit den Leuten, da habe ich sie dann umsonst da. Da arbeite ich dann lieber in dieser Zeit mit dem Bestand das Doppelte. Und wir haben alles motivierte Leute. Da sagt keiner was, wenn er 12, 14 Stunden arbeitet. Und wir haben dafür im Sommer den Ausgleich. (Int. 4: 6f.)

Intensive Arbeitsbelastung besteht auch für LiftmitarbeiterInnen bei Neuschnee. Stark variierende Arbeitszeiten betreffen allerdings hauptsächlich die Pistengerätefahrer. Für Maschinisten ändert sich zwar, wie am Beispiel Jänner 2019 deutlich wird, das Arbeitspensum und die Art der Arbeit, aber nicht in dem Maße, wie für Pistengerätfahrer. Bei langen Arbeitszeiten mit schwerem Gerät birgt insbesondere die nachlassende Konzentration Gefahrenpotenzial. Die Situation auf den Straßen unterscheidet sich von der auf den Pisten durch das Arbeitsumfeld. Die Pistensperre von 17:00 – 08:00 Uhr ermöglicht es den Pistengerätfahrern zumeist, ihre Arbeit zu

verrichten, ohne auf Passanten Rücksicht nehmen zu müssen. Die stark frequentierte Passstraße am Obertauern und die parkenden Autos stellen zwar Hindernisse für die OFAG Angestellten dar, weitaus gefährlicher sind jedoch die Menschen. Gottfried Gruber, der Chef der Straßenmeisterei, beschreibt das größte Problem seiner Mitarbeiter wie folgt:

Ja, unsere größten Gefahren sind eigentlich die Fußgänger, eigentlich die Nachtschwärmer. Wir fahren ja um 2 in der Nacht schon aus. [...]. Und da bewegt sich relativ viel noch in der Nacht. Da hat sich so viel verändert mit dem Verhalten, mit dem Nachtleben. Wenn ich denk, ich bin jetzt über 30 Jahre in der Firma, da hast du um 3 früher selten Leute gesehen. Aber heute geht es da rund am Wochenende. Da ist Halli Galli und das ist die größte Gefahr. Also das scheut bei uns jeder am meisten, dass er wen erwischt, dass ihm wer reinrennt, dass mit der Fräse was passiert. (Int. 4: 10)

Im Jänner 2015 wurde bei dichtem Schneetreiben ein Passant übersehen. Er kam in die Schneefräse und verlor dabei seinen Unterschenkel (vgl. URL 17) Der Chef der Straßenmeisterei erzählt folgendermaßen von diesem Vorfall: „Ja, da ist uns einer in die Fräse gekommen. Auf Grund dessen sind wir noch einmal vorsichtiger und hellhöriger geworden. Und ja, der hat zum Glück überlebt, dem hat der Fuß gefehlt. Der geht jetzt wieder auf Prothesen, aber das ist natürlich ein gewaltiger Schock für den Fahrer. Der hat das heute noch immer im Hinterkopf und tut sich schwer beim Fräsen fahren in der Nacht.“ (Int. 4: 10)

Schlechte Sicht-Bedingungen sind keine Seltenheit am Obertauern. Insbesondere bei Schneefall und Wind kommt es in manchen Fällen zu so genannten „White Outs“, bei denen keine Konturen mehr gesehen werden können und alles nur mehr weiß erscheint. Dies beeinträchtigt die Arbeit der Mitarbeiter der OFAG erheblich, wie Gottfried Gruber erzählt: „Wenn ein so ein Wetter ist, da mach ich nicht mal die halbe Arbeit, als bei einem guten Wetter. Einfach weil du von der Sicht her so langsam fahren musst. Weil du so beeinträchtigt bist, dass vom Arbeiten her nur mehr die Hälfte geht,

wenn überhaupt.“ (Int. 4: 11) Technik bietet auch hier Lösungsansätze. In den letzten Jahren wurde schrittweise immer wieder die Flotte der OFAG erneuert bzw. aufgerüstet, wobei technischen Lösungen, wie sie Gottfried Gruber beschreibt, auch Grenzen gesetzt sind. Er meint, dass der Fahrkomfort sich deutlich verbessert habe über die Jahre, was gerade bei langen Arbeitszeiten zu weniger Übermüdung und Belastung führe. Er weist aber auch darauf hin, dass in bestimmten Situationen das beste Xenon Licht nichts an schlechten Sichtverhältnissen ändern könne (vgl. Int. 4: 9,11). „Das ist einfach das Wetter, da hilft dir bei Gott nichts. (leichtes Lächeln) [...] Ich schalte zwar alle [Lichter] rundherum ein, dass ich gesehen werde, aber mir selber hilft es in dem Sinne, sogar bei Tag, nicht weiter.“ (Int. 4: 12)

Ein weiterer technischer Ansatz, um Passanten für die Fahrer besser sichtbar zu machen, ist seit kurzem in Erprobung. Das Hauptgerät wurde mit einer Wärmebildkamera ausgestattet. In technischen Neuerungen wird Potenzial gesehen, Gefahren zu reduzieren. Gleichzeitig schafft Technik auch Arbeit und Belastungen. Dies bezieht sich auf die Wartungsarbeiten, die Gottfried Gruber als wesentlich aufwendiger und komplexer als noch vor einigen Jahren bezeichnet aber auch auf die Arbeit mit der Maschine selbst, wie aus folgendem Zitat hervorgeht: „Wir haben auch ein Gerät, unser Hauptgerät, mit Wärmebildkamera ausgestattet, da sind wir noch ein wenig beim Tüfteln. Wir haben mit der Akustik da noch ein wenig ein Problem. Ich bräuchte ein akustisches Warnsignal, weil ich so viel Komponenten überwachen muss in der Maschine, dass das fast an Überforderung grenzt.“ (Int. 4: 11) Der Verweis auf Überforderung und die trotz modernsten Lichtanlagen schwierigen Sichtverhältnisse, zeigen die Grenzen von Technik in der Praxis auf.

Alternative Strategien, um Gefahren zu reduzieren und mehr Sicherheit bei der Arbeit auf den Straßen herzustellen, werden im Personal gesehen. Wie oben angesprochen, sind - insbesondere in Spitzenzeiten - hohe Arbeitsleistung von Menschen und Maschinen gefragt, die zum Teil als fast nicht realisierbar betrachtet wird. Um dem entgegen zu wirken, wurde eine weitere Person angestellt und ein Wachdienst

beauftragt, den Abtransport des Schnees mit zu überwachen. Der Wachdienst versucht, Passanten von den schweren Geräten fernzuhalten. Um wirklich 100 Prozent sicher die Arbeit verrichten zu können, meint Gottfried Gruber, müssten mit enormen Personalaufwand, sämtliche Straßenabschnitte gesperrt werden. In der Praxis hält er das nicht für möglich, auch auf Grund des fehlenden Rückhaltes der Unternehmer rundherum. Zudem bezeichnet Gottfried Gruber den Betrieb – die OFAG, in Vertretung für die Gemeinden – als zu klein. Im Gegensatz zu Ischgl will die Gemeinde sich höhere Personalkosten und Aufwendungen für Maschinen nicht leisten (vgl. Int. 4: 7, 13).

Als weiteren Ansatz, Gefahrenquellen auf den Straßen mindern zu können, sieht Gottfried die Reduktion von Autos auf der Passhöhe. Pläne dazu gibt es bereits seit den 1990er Jahren. Damals wurde über eine Unterflurstraße debattiert, um den starken Autoverkehr im Ortszentrum zu beseitigen. „Es hätte damals auch Geld gegeben, glaub ich schon. Aber dann hat man das doch von Seiten der Gemeinde nicht durchgezogen.“ (Int. 4: 19) Großparkplätze an den Ortseingängen sollten zudem für Entlastung sorgen, für die nächsten Jahre sind Tiefgaragen in Planung. Alle Projekte sind mit hohen Kosten verbunden, bei denen über die anteilige Zahlung der Beteiligten diskutiert wird. Der Chef der Straßenmeisterei erklärt dieses Problem folgendermaßen:

Jedes Auto, das wekommt, ist für uns eine Erleichterung. Das ist in Planung, die zwei Tiefgaragen auf der Passhöhe, von Seiten der Gemeinde Untertauern beim Gamsleiten drüben, seitens der Gemeinde Tweng. Aber es ist im Plan und es ist schwierig. Es kostet einen Haufen Geld und Investoren zu finden für ein Projekt, das nur vier Monate gebraucht wird im Jahr, oder sagen wir fünf Monate jetzt, ist halt schwierig. Eine Tiefgarage baue ich in der Stadt leichter, die 360 Auslastungstage hat, als wie hier, nicht mal das halbe Jahr. (Int. 4: 15)

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass Technik einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit auf den Straßen leistet. Wie auch aus dem historischen Kapitel hervorgeht,

wurden als Reaktion auf Unglücke immer wieder Investitionen zur Verbesserung von Schneesicherheit getätigt. Dazu zählen infrastrukturelle Maßnahmen, wie der Ausbau von Lawinengalerien und Lawinensicherungen, aber auch Maschinen und Technik, die bei der Konstruktion von Schneesicherheit zum Einsatz kommen. Technische Neuerungen bieten Möglichkeiten, gewissen Gefahren entgegenzuwirken. Die Arbeit wird zum Teil als einfacher und angenehmer beschrieben. Nichtsdestotrotz sind auch auf der Straße technischen und infrastrukturellen Möglichkeiten Grenzen gesetzt. Das Wetter, die Natur wird als Größe gesehen, die nur zum Teil durch den Einsatz von Technik kontrollierbar wird.

C. Zukünftige Perspektiven

Im Zuge der Interviews wurde auch über Perspektiven und Erwartungen an die Entwicklung der nächsten Jahre gesprochen. Das dabei gezeichnete Selbstbild ist richtungsweisend für zukünftige strategische Entscheidungen im Umgang mit Schneesicherheit und Anpassungen an Umwelt und Ökonomie.

i. Höhenlage als vermeintlicher Garant für Kontinuität

„Das hat nicht so ein baldiges Ablaufdatum, das denk ich jetzt nicht. Weil, wir haben eine Höhenlage hier oben. Wenn wir hier oben nicht mehr Skifahren, dann kannst du den ganzen Wintertourismus in Österreich streichen.“ (Int. 4: 21)

Alle Interviewpartner der vorliegenden Forschung, abgesehen von den zwei langjährigen Gästen, glauben nicht, dass der Wintertourismus am Obertauern in näherer Zukunft vor dem Ende steht. Erklärt wird dies zumeist mit der geographischen

Lage. Zwar werden Veränderungen im Wetter wahrgenommen – zum Teil weniger Niederschlag und wechselhaftere Temperaturen – aber nicht als bedrohlich für die Basis der wintertouristischen Nische angesehen. Anpassungsstrategien in Form von Beschneiungstechnologien sollen mangelnden Niederschlag, auch zukünftig, kompensieren. Fortlaufende Investitionen in diesen Bereich werden als gesichert angesehen, da nur so, dieses Geschäftsfeld geschützt werden kann. Sollte mittelfristig doch kein Schnee mehr die Pisten von Obertauern bedecken, dann glaubt der Tourismusverband-Obmann, dass man auf Grund der Höhenlage auch andere Vorteile gegenüber der Konkurrenz in Tallagen hätte.

Wenn wir keinen Schnee mehr haben, wird es in tieferen Lagen sehr heiß werden. Dann bist du natürlich in höheren Lagen mal eine Region, die sich für Klimaurlauber, oder wie man das dann nennen will, gut eignet. Du hast dann sicher, wenn das eine wegfällt, einen Zufluss auf der anderen Seite, weil Leute die angenehmen Temperaturen suchen. (Int. 5: 6)

Anpassung wird hier nicht nur auf Seiten der SkigebietsbetreiberInnen gesehen, sondern auch im Kundenverhalten. „Klimatourismus“, beispielsweise die Flucht vor heißen Sommertagen, soll dann Menschen in höhere Lagen bringen, wo Obertauern mit knapp 1.700 Metern Seehöhe punkten kann. Die Notwendigkeit, solche Konzepte zum jetzigen Zeitpunkt vorzubereiten, wird nicht gesehen. Die Abkehr von der wintertouristischen Monokultur (Int. 7: 2), wie sie Klaus Steinlechner bezeichnet hat, wäre somit jedenfalls vorgegeben. Sommertourismus bzw. alternatives Angebot am Berg stellt eine mögliche Lösung dar.

ii. Was kommt nach dem Schnee

Auf meine Frage, was nach dem Schnee kommt, antwortete Sepp Winter lachend: „Sommer“. (Int. 8: 25) Sommertourismus wird von manchen als unausweichliches

zweites Standbein gesehen, zumindest in einer mittelfristigen Perspektive. Zurzeit wird aber darauf verwiesen, dass sich der Fokus auf die Wintermonate gefestigt hat und bei den meisten Unternehmern gar nicht das Bedürfnis besteht, die Sommermonate zu beleben. Sie werden derzeit in vielen Fällen als verdiente Pause gesehen, in denen man sich wieder für den Winter rüstet. Dies gilt für Arbeiten, für Infrastruktur und Ähnlichem, aber auch für das persönliche Wohlbefinden, da für die meisten Gesprächspartner die Wintermonate als recht arbeitsintensiv wahrgenommen werden. Angesprochen auf den Sommer, antwortet Sepp: „Irgendwann denke ich schon. Weil Winter, da weiß ich nicht, ob das ewig so laufen wird. Sagen wir mal, 20, 30 Jahre später, dürfte das sicher notwendig werden. Ob es 30 Jahre dauert, weiß ich nicht aber sagen wir mal so.“ (Int. 3: 7)

Der Ausbau des Sommertourismus hat aber auch seine Schwierigkeiten. Die Infrastruktur am Obertauern ist größtenteils auf den Winter ausgelegt. Viele Projekte, die zur Attraktivität des Ortes im Sommer beitragen könnten – Zusatzangebote wie Bikepark, Erlebnispark, Unterflurstraße – sind mit hohen Investitionskosten verbunden. Zwar gibt es Bestrebungen dieses Angebot auszubauen, die Scheu vor den Investitionskosten ist aber zu hoch. Franz Huber sieht dahingehend eher mittel- bis langfristiges Änderungspotential: „Es sind aber recht langfristige Projekte, weil das natürlich sehr viel Infrastruktur braucht, die in dem Sinne nicht vorhanden ist für den Sommertourismus. Das setzt natürlich voraus, dass auch wer bereit ist das Geld in die Hand zu nehmen.“ (Int. 5: 13 f.) Auch Klaus Steinlechner verweist auf die infrastrukturellen Probleme, die bestehen. „Das ist ja zum Teil auch der Fehler, dass diese Winterhäuser auch so gebaut sind, dass sie nicht sommertauglich sind. Weil sie keinen Sommerbereich haben. Wenn du im Sommer auf Urlaub bist, dann willst du eine Terrasse haben.“ (Int. 7: 7) Er spricht dabei auch an, dass die Häuser oft sehr nahe aneinander stehen und somit gar keine Freiflächen mehr zur Verfügung stehen.

Großprojekte, wie sie in den 90er Jahren konzipiert wurden, scheinen unrealistisch zu sein, insbesondere nach dem Ausbruch einer weltweiten Pandemie und der

Reisebeschränkungen, in der die Resilienz der Tourismusbranche auf eine harte Probe gestellt wurde. Fehlender Zusammenhalt wird von den Gesprächspartnerinnen als zentraler Punkt genannt, der viele dieser kommunalen Projekte scheitern lässt.

iii. Resilienz und wann die Planung beginnt

Darf man noch träumen? Man darf? Die Vision eines autofreien Obertauerns mit einer Unterflurstraße oder Tunnelvarianten für die B 99, die schon vor 25 Jahren fertig geplant waren, müssten doch umgesetzt werden können. ‚Vom Skistall auf die Piste‘, der Werbeslogan, den wir immer wieder propagiert haben, gerät durch die starke Bautätigkeit der letzten Jahre immer mehr in Bedrängnis. (Kanduth/Kindl 2017: 200)

Das waren die Worte des langjährigen TVB-Obmannes Dieter Kindl in seiner Abschiedsrede in die Pension im Jahr 2008. Immer wieder wurde das Projekt der Unterflurstraße diskutiert und scheiterte an internen Unstimmigkeiten. Die speziellen Strukturen am Obertauern machen Pläne zur Finanzierung von Großprojekten in der Wahrnehmung der Gesprächspartner schwierig. „Es ist natürlich schon – du wirst das schon mitbekommen haben – in Obertauern voll schwierig, weil die Oberteira sind schon ein eigenes Volk.“ (Int. 4: 20) Der Chef der Straßenmeisterei spricht auch die spezielle Situation am Obertauern an. Er verweist auf die zwei Gemeinden, die Vielzahl an Liftgesellschaften und die daraus entstehende Problematik, wenn es um kollektive Investitionen geht. Dabei sieht er einen Unterschied zu anderen Regionen, wodurch gemeinsame Projekte dort oft einfacher zu verwirklichen sind: „Das ist in anderen Skigebieten, wie Schladming, wo das Land Steiermark drinnen ist im Besitz, ganz anders. Oder in Ischgl, wo die Gemeinde überall dabei ist, beim Lift oder das alles in einer Hand ist. [...] Bei uns ist einfach so ein Kirchturmdenken, jeder nur für sich.“ (Int. 4: 20) Ebenso sieht Sepp Winter ein Problem beim Zusammenhalt: „Der Zusammenhalt ist ja nicht da, hier heroben. Weil alles Zugewanderte sind. Naja, nimm Ischgl her, da

ist die ganze Liftgemeinschaft, das gehört alles der Gemeinde, die haben das alle zusammengebaut.“ (Int. 8: 27)

Die Unterflurstraße würde ein innovatives Projekt darstellen, dass schon in den 90ern fast fertig budgetiert und als finanzierbar galt. Alle Gesprächspartner - auch die Gäste aus Deutschland - sprechen davon, welche Aufwertung die Verlegung der Straße in den Untergrund für Obertauern bewirkt hätte. Im Jahr 2020 ist man von einer Umsetzung wohl weiter entfernt als vor 30 Jahren. Sepp Winter erklärt das Tunnelprojekt und dessen Scheitern primär durch die vorhandenen Spannungen, die bedingt durch ein fehlendes kollektives Interesse, bestehen. Seiner Meinung nach tritt dadurch immer wieder an unterschiedlichen Stellen das Gefühl auf, nicht zu gleichen Teilen von Investitionen zu profitieren: „Wir werden sehen, was in Zukunft ist. Es ist einfach so, dass jeder seine eigene Suppe kocht. Ich mein, das ist unten [Schladming, Flachau] auch so. Aber unten, da sagt dann einfach der ganze Ort: Okay, dann machen wir das. Aber wenn hier einer sagt, das machen wir, das machen wir, dann wird der da drüben schon schreien.“ (Int. 8: 27)

Immer wieder finden sich Verweise darauf, wie die kommunale Beteiligung in anderen Skigebieten Entscheidungsprozesse vereinfacht. Darin wird auch der Grund gesehen, wie sich Groß-Projekte, beispielsweise in Schladming oder Ischgl leichter umsetzen lassen. Klaus Steinlechner sieht grundlegende Probleme schon in einer fehlenden gemeinsamen Strategie, „ [...] weil die Personen, die da aktiv sind – wie soll man sagen – das Teamwork nicht mehr können. Jeder werkt in seinem Bereich, aber das Zusammen ist schwierig. Wir treffen uns nicht auf ein Ziel. [...] Das hängt natürlich schon mit Personen auch zusammen. Es sind die handelnden Menschen, die man nicht außer Acht lassen darf.“ (Int. 7: 9)

Die handelnden Menschen dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Diese spielen auch im sozio-technischen und sozio-ökologischen System des Wintertourismus eine

zentrale Rolle. Veränderungen herbeizuführen bzw. diese überhaupt zu wollen, wird wie auch oben schon angesprochen, erst dann Thema, wenn der Druck zu groß ist. Gerhard Freitag greift diesen Aspekt auf um zu erklären, warum er glaubt, dass gewisse Projekte, keine Umsetzung finden.

Es ist klar. Sowas müsste ein riesengroßes Gemeinschaftsprojekt sein. Da müssten alle an einem Strang ziehen und so könnte so etwas dann vielleicht gehen, aber einzeln, unmöglich! Im Endeffekt geht es ja eh immer nur ums Geld. Das ist das Hauptproblem. Wenn jeder sagt, das machen wir, dann gäbe es viele Sachen. Ich sag halt: Es wird so weiterlaufen wie es jetzt läuft. Solang es läuft, das Geschäft, läuft es. [...] Und wenn das nicht mehr so ist, dann wird sich was ändern. (Int. 3: 16)

Klaus Steinlechner verweist darauf, wie möglicherweise zum Wohlstand aller ein Beitrag geleistet werden könne und schlägt einen Zugang vor, mit dem zukünftige Visionen umgesetzt werden könnten: „Es hat ja einmal eine Philosophie gegeben, wenn ich wem anderes was abluchse, dann geht es mir gut. Unser Ziel ist: Machen wir was Gutes, dass sich die Leute wohlfühlen, dann hat jeder was davon.“ (Int. 7: 19) Das Abluchsen – jemanden anderen was wegnehmen – ist hier auf die sozialen Strukturen Obertauerns bezogen. Man könnte diesen Gedanken vom sozialen Umfeld auf das ökologische Umfeld übertragen, um potenziell zu einem Guten für Mensch, Umwelt und Ökonomie zu finden.

6. CONCLUSIO

In der vorliegenden Arbeit wurde die Bedeutung von Schneesicherheit am Salzburger Obertauern untersucht. Sie ging von den Forschungsfragen aus: Wie wird Schneesicherheit am Salzburger Obertauern konstruiert? Welche Abhängigkeiten entstehen im Zusammenhang mit Schnee(un)sicherheit? Welche Absichten werden mit der Konstruktion von Schneesicherheit verfolgt und in welches Deutungsgefüge wird dies eingeordnet?

Die Feldforschung bediente sich hier einander ergänzender und bereichernder Methoden. So wurden unterschiedliche Arten von Interviews und die teilnehmende Beobachtung eingesetzt. Auf Grund des langen Aufenthaltes im Feld konnten enge Beziehungen zu AkteurInnen geknüpft werden, was einen tieferen Einblick in die Strukturen am Obertauern ermöglichte und sich rückblickend als wichtigste Quelle herausstellte. Dies ermöglichte Zugang zu InformantInnen und Hintergründen, die mir bei kürzeren Aufenthalten verschlossen geblieben wären.

Die Charakteristika einer auf Schnee basierten Wirtschaft, wurden theoretisch diskutiert. Ausgehend von Überlegungen zum Schnee im Allgemeinen, wurden verschiedene Ansätze aus unterschiedlichen Disziplinen zusammengeführt. Durch einen interdisziplinären Zugang wurden dabei die Potenziale und Grenzen verschiedener fachlichen Richtungen erörtern. Die Verbindung von Disziplinen wie der Sozialökologie, der Technik- und Gesellschaftsgeschichte und Kultur- und Sozialanthropologie hat einen Beitrag dazu geleistet, ein komplexes Phänomen, wie das des Schnees und dessen Integration in soziale, ökonomische und politische Systeme, besser zu verstehen. Zentrale Theorien, die dabei vorgestellt wurden, sind die sozial-ökologische Nischen-Konstruktion (vgl. Gross/Winiwarter 2015), technologische Systeme (vgl. Heßler 2016; Hughes 1994) und die Beschleunigung der Berge (vgl. Denning 2015), die im Zuge der Industrialisierung Einzug in ländliche

Wirtschaftssysteme fand. Sozio-technische und sozio-ökologische Systeme (vgl. Nöbauer 2018: 10) komplementieren sich im Versuch, eine wintertouristische Nische zu stabilisieren. Zunehmende Beschleunigung und Investitionen in Infrastruktur, um Unsicherheiten zu kompensieren, schaffen fortlaufende Abhängigkeiten. Risikobehaftete Investitionen spielen dabei ebenso eine Rolle, wie eine veränderte KundInnenerwartung. Schnee wird in diesem System von einer spezifischen Form des Wetters zu einer kommodifizierten Ware. Um diese Ware gesichert(er) bereit stellen zu können, wird Technik eingesetzt, der jedoch an vielen Stellen Grenzen gesetzt sind, Natur und Umwelt lassen sich nur zu gewissen Teilen beherrschen.

Der empirische Teil dieser Arbeit zeigt, dass Schnee der Dreh und Angelpunkt am Obertauern ist. Schon in den Frühzeiten der Tauernstraße wurde auf die Gefahren in Verbindung mit dem Wetter hingewiesen. Mit der Namensgebung des Ortes Anfang der 1960er Jahre und einer kontinuierlichen Beschleunigung im Zuge des Ausbaus der Liftanlagen, bewegte sich Obertauern Schritt für Schritt hin zu einer rein auf Schnee basierten Monokultur. Aus Obertauern wurde „Snowbertauern“. Die Eingangs der 1960er und 70er Jahre noch gute Sommerauslastung und der damit auch ganzjährig möglichen Beschäftigung der am Obertauern lebenden Menschen, weicht mit dem Bau des Tauerntunnels und der zunehmenden Bautätigkeiten für den Winter, eine auf wenige Monate spezialisierte Wirtschaft. Somit entstand eine starke Abhängigkeit zum Vorhandensein vom Schnee. Schnee ist erwünscht, jedoch nicht in unregelmäßigen Dosen und zu unregelmäßigen Zeiten, wie zahlreiche Unglücke in der Geschichte dokumentieren. Um den Schnee zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu haben und um Unsicherheiten zu vermeiden, wird in Infrastruktur investiert. Dies betrifft zum einen bauliche Maßnahmen in Bezug auf Straßen, Pisten und Häuser, zum anderen wird investiert in Gerätschaften, um den Schnee zu bearbeiten bzw. zu produzieren oder zu eliminieren. Seit den 90er Jahren spielt Beschneitechnologie hierbei eine zentrale Rolle in der Konstruktion von Schneesicherheit. Darüber wird versucht, Saisonzeiten abzusichern und Anforderungen an Schnee- und Pistenqualität zu optimieren. Da technische Hilfsmittel aber nur bedingt Lösungen bieten können, bleibt auch hier eine

gewisse Form der Abhängigkeit zu Umwelt und Natur bestehen. Technik bietet auf jeden Fall in der Wahrnehmung der Gesprächspartner gute Möglichkeiten, um ein langjährig, auf Krediten gebautes Geschäftsfeld zu schützen, das man nicht so einfach sterben lassen kann und will. Wie fragil dieses System allerdings ist, zeigte paradoxerweise die COVID-19 - Krise auf.

Wie wird nun Schneesicherheit am Obertauern konstruiert? Schneesicherheit wird am Salzburger Obertauern über Einbindung von Schnee in ein sozio-technisches und sozio-ökologisches System (vgl. Nöbauer 2018: 10) konstruiert. Die sozial-ökologische Nische des Wintertourismus am Obertauern gründet sich auf den natürlichen Gegebenheiten. Große Niederschlagsmengen und die Höhenlage sorgen für konstante Schneefälle, zumindest im Vergleich zu umliegenden Regionen. Dies wird als natürliche Schneesicherheit verstanden und als solche für die Markenstrategie Obertauerns verwendet. „Wir sind Schnee“ vermittelt ein Bild nach Außen, das Assoziationen von Winterlandschaft wecken soll. Das ist das Besondere am Obertauern, das Alleinstellungsmerkmal, das so auch genutzt und propagiert wird. Durch den vorhandenen und naturgegebenen Schneefall versucht man, sich von der Konkurrenz abzuheben. Schnee ist eine Ware und wird als diese auch bearbeitet, modelliert und „verkauft“. Die geographische Lage gilt als Garant für die Verfügbarkeit dieser Ware. Mittelfristig wird - wie in den Interviews und informellen Gesprächen zum Ausdruck kommt - ein gänzliches Ausbleiben von Schnee nicht befürchtet. Alternativen, wie den Ausbau von sommertouristischen Angeboten, wird somit nicht die höchste Priorität eingeräumt. Schneesicherheit wird zum einen über Anpassungen von Infrastruktur und über den Einsatz von Technik und Maschinen konstruiert, andererseits sind Schnee und Schneesicherheit auch gezielten Inszenierungen unterworfen, die eng mit der Marke Obertauerns in Beziehung stehen.

Eine weitere Dimension von Schneesicherheit ist die der Technik. Je elaborierter und weiter ausgebaut die technische Infrastruktur ist, umso schneller können auch Pisten beschneit werden, bzw. Schnee an ungewollten Stellen beseitigt werden. Obertauern

verfügt über eine gute Ausstattung bezüglich technischer Infrastruktur. Durch den ausbleibenden Zusammenschluss von unterschiedlichen Gesellschaften entstand und besteht immer noch interner Konkurrenzdruck, welcher das System beschleunigt. Nach technischen Lösungen wurden nicht nur gesucht um Schneeunsicherheiten zu kompensieren, sondern auch um sich von den anderen Liftbetreibern abzuheben und sich durch qualitativ hochwertigere Technik einen Wettbewerbsvorteil und mehr Einnahmen von der Liftgemeinschaft Obertauerns zu sichern. Hierauf wird im Zuge der Abhängigkeiten im Zusammenhang von Schneesicherheit noch einmal verwiesen.

Ein Überangebot von Schnee kann neben dem Verkaufsargument auch eine negative Dimension einnehmen. Erwähnt seien hier die Wetterphänomene im Jänner 2019, wo die gefallenen Schneemassen kaum noch zu bewältigen waren. Das positive Bild von Schneesicherheit war unter diesen Voraussetzungen schwer zu halten und zu konstruieren. Medien- und Presseberichte zeigten hier – gegenläufig zur Markenstrategie Obertauerns - vorwiegend eine negative Dimension von Schnee und Schneesicherheit. Schlagzeilen von verschütteten Jugendgruppen oder Urlaubern, die den Ort nicht verlassen können, bringen keine gute Werbung. Konstante Schneefälle - als natürliche Schneesicherheit, welche das Bild Obertauerns im Positiven zeichnen sollen - werden somit mehr zur Metapher für Unsicherheit und Gefahr.

Neben dieser hier beschriebenen natürlichen Schneesicherheit wird insbesondere von den Menschen, die mit dem Schnee arbeiten, eine technische Komponente mit dem Begriff verbunden. Die langjährigen Gäste hingegen assoziieren mit Obertauern eher, dass was im touristischen Sinne Schneesicherheit bedeutet, nämlich gesicherte Saisonzeiten. Die Konstruktion von Schneesicherheit ist am Salzburger Obertauern auch deshalb nach diesen Maßstäben erfolgreich, weil der Saisonstart vergleichsweise früh und verlässlich ansetzt. Diese Saisonverschiebung ist dem Konkurrenzdruck im wintertouristischen Sektor geschuldet. Konstruktion von Schneesicherheit bedeutet in diesem Zusammenhang auch künstlich gestaltete Berglandschaften, perfekt geplante Pisten, die durch technisch erzeugten Schnee in ihrer Kompaktheit konstanter in Form bleiben. Somit werden Massen von SkifahrerInnen unterschiedlicher Fahrniveaus

bedient. Dies bedeutet aber auch, dass Menschen die Fähigkeit verlieren, Fahrexpertise mit unterschiedlichen Untergründen aufzubauen. Das System unterstützt sich damit selbst. Von allen Befragten wird der Schnee, der neben den Pisten liegt, als das beschrieben, womit sich Obertauern in seiner Schneesicherheit von anderen Skigebieten abhebt. Schneesicherheit ist hier zu einer Selbstverständlichkeit geworden, sowie zu einem Selbstbild, mit dem man sich identifiziert.

Durch die verwaltungsrechtliche Situation wird der Zustand der Monokultur weiter unterstützt und erschwert einen Ausweg aus dem System. Durch die vielen Einzelinteressen besteht kein übergreifendes Tourismuskonzept, mit dem Ergebnis, dass jeder in seinem Bereich wirtschaftet. So hätte in den 1990er Jahren eine Unterfuhrstraße zur Aufwertung des Ortes geführt, was allerdings auf Grund von Finanzierungsschwierigkeiten - durch Konflikte zwischen den Interessensgemeinschaften - nicht zustande kam. Der Tourismusverband sieht sich in einer Government-Funktion, als Vertreter der Marke Obertauern, verfügt aber nicht über die dementsprechende politische Macht. Somit ist die Durchsetzung von Großprojekte schwierig.

Bezüglich der entstandenen Abhängigkeiten spielt die technische Komponente eine zentrale Rolle. Zahlreiche Investitionen wurden und werden hier getätigt. Es wird damit versucht, Saisonzeiten abzusichern und Anforderungen an Schnee- und Pistenqualität zu optimieren. Laut der Interviewpartner bietet Technik eine Möglichkeit, ein Geschäftsfeld zu schützen, das man auf Grund der getätigten Investitionen nicht sterben lassen kann und will. Die Bewertung oder Entscheidung für zukünftige Investitionen hängen von bereits abgewickelten ab. Da schon Kraft, Geld und Zeit aufgebracht wurde, wird irrational gehandelt und zwar nicht mit einem dementsprechenden Weitblick, sondern es wird weiter investiert. Das wird ebenfalls noch unterstützt durch den Umstand, dass dieses Geschäftsfeld zu Teilen durch Kredite finanziert ist. Nur durch kontinuierlich gegebene Schneesicherheit ist es möglich, diese Kredite über die Jahre zu tilgen. Um sich hier nicht auf naturgegebene

Schneesicherheit verlassen zu müssen, wird hingegen weiter in Beschneiungsanlagen investiert. Es ergibt sich damit ein Kreislauf, welcher es kaum möglich macht, das Gebiet auf neue Perspektiven auszurichten.

Schneesicherheit spielt für jede wintertouristische Destination eine wichtige Rolle. Die Unternehmensstruktur Obertauerns hat den Fokus auf das Produkt Schnee und die Abhängigkeit zur Schneesicherheit noch verstärkt. Investitionszwang, der auch in anderen Skigebieten vorzufinden ist, wurde durch den internen Konkurrenzdruck zunehmend erhöht. Gesteigerte Investitionen schaffen Verbindlichkeiten. Da technischen Hilfsmitteln aber auch Grenzen gesetzt werden, bleibt auch hier eine gewisse Form der Abhängigkeit zu Umwelt und Natur bestehen. Durch die ausgeprägte Monokultur ist eine Infrastruktur für 20.000 Menschen angelegt, die nur in knapp vier Monaten des Jahres als produktiv gilt. Der Sommer dient alleine dem Zweck, für den Winter zu bauen.

Im Zuge der historisch gewachsenen Konzentration auf den Winter haben sich bauliche Entwicklungen eingestellt, die eine Ausweitung auf den Sommertourismus stark erschweren. Hotels sind so dicht gebaut, dass kaum Terrassen, Gärten oder anderweitige Grünflächen integriert sind oder werden können. Somit begrenzt die bauliche Struktur zu gewissen Teilen die Weiterentwicklung der touristischen Vielfalt. Kein Schnee bedeutet keine Erwerbs- und Lebensgrundlage zahlreicher Menschen. Die gegebene Infrastruktur ist ausgelegt auf das Geschäft mit dem Schnee. Alternativen sind auf Grund der erläuterten Aspekte schwierig. Es zeigt sich in Obertauerns Wintertourismus ein System, welches sich selbst erschafft und erhält. Auftretende Krisen werden durch weitere Investitionen in Marketing, Technik oder Infrastruktur kompensiert. Im Versuch sich selbst zu erhalten, werden alternative Lösungs- und Anpassungsstrategien nicht gesehen, beziehungsweise gar nicht gesucht.

Bleibt die Frage nach den Absichten, die demnach mit der Konstruktion von Schneesicherheit verfolgt werden und danach, in welchem Deutungsgefüge steht dies.

Der Zweck, der verfolgt wird ist, eine positive Außenwirkung zu produzieren. Die Darstellung eines gesicherten Winter-Reisedomizils, welches keine Wünsche bezüglich verschiedenster Angebote offenlässt. Ziel ist es, durch gezieltes Marketing und Kommunikation aber auch durch die natürlichen und technisch produzierten Gegebenheiten, Touristen anzulocken. Schneesicherheit dient als schlagendes Verkaufsargument und als Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Skigebieten. Es geht aber auch darum, ein Geschäftsfeld zu schützen und aufrecht zu erhalten. Die getätigten Investitionen müssen sich rentieren, Einnahmen müssen generiert werden.

Im Deutungsgefüge des wintertouristischen Systems ist die Umwelt eine technologisch manipulierbare Ressource (vgl. Nöbauer 2018). Die „Unzulänglichkeit“ der Natur wird kompensiert und überwunden. Die Modifikation und das Einwirken auf diese ist eine Antwort auf unsichere Gegebenheiten und suggeriert damit eine scheinbare Realität. Durch den Scheinglauben von einem Genug an Schnee gibt es keinen Handlungsbedarf, das Verhalten in Bezug zur Umwelt zu verändern und neue Perspektiven oder andere Gewinnfelder zu erschließen. In der Kommunikation nach außen wird mit schneebedeckten Landschaften ein Archetypus von Wintertourismus gezeichnet. „Wir sind Schnee“ fungiert als Identitätskonstruktion. Die Forschung zeigt, dass kaum jemand glaubt, dass das System Wintertourismus in absehbarer Zeit nicht mehr funktionieren kann, es besteht hier wenig Problembewusstsein. Die Frage nach dem, was kommt nach dem Schnee, wird weitestgehend ausgeblendet. Die attestierte natürliche Schneesicherheit Obertauerns und der Glaube daran, verfestigt die selbst zugeschriebene Überlegenheit gegenüber anderen wintertouristischen Destinationen.

Eine Perspektive für den Ausbau des touristischen Potenzials für Obertauern könnte allerdings die Vision „Back to Nature“ sein – der Schritt zurück zur Natur. Die Notwendigkeit von Schneesicherheit würde damit relativiert werden und Schnee als touristische Repräsentation wieder zu dem werden, was er ist. Dass Wetter sich nicht beeinflussen lässt, sollte in dieser Form auch kommuniziert werden. Investitionen in Infrastruktur für Sicherheit und Erholung sind als sinnvoll zu erachten, weiter in die

Modifikation von Wetter und Umwelt einzugreifen, sehe ich aus meiner eigenen Forscherperspektive kritisch. Die aktuellen Strategien folgen jedoch dem Leitspruch „The snow must go on“. Es ist eine gelebte Paradoxie: Obwohl ein Problembewusstsein vorhanden ist, wird der Blick nach vorne und damit auf innovative Ideen ausgeblendet. Man verlässt sich auf das was man hat und Zukunftsvergessenheit ist diesbezüglich allgegenwärtig.

Die Konstruktion von Schneesicherheit am Salzburger Obertauern ist zu großen Teilen männerdominiert. Viele der Arbeiten und Leistungen, die getätigt werden, sind mit Attributen verbunden, die einer spezifischen Konstruktion von Männlichkeit unterstehen. Körperlich harte Arbeit in extremen Wetterbedingungen, sowie risikobehaftete Entscheidungen sind Beispiele dafür. Ein paar wenige Männer - „System Builder“ - trieben, die Entwicklung Obertauerns voran und hielten und halten das System aufrecht. Die Performance dieser Männerrollen finden sich in den Interviews, der Darstellung der historischen Entwicklung des Ortes und zahlreicher Beobachtungen wieder. Welche Rolle nehmen aber die Frauen ein und inwiefern waren und sind diese wichtig für die Organisation und das Funktionieren des Systems. Frauen finden sich zwar auch am Obertauern in Führungsposition und als Liftmitarbeiterinnen, doch ist auch hier die Arbeit mit dem Schnee stark männlich dominiert. Welche Rolle nehmen also Frauen in der Konstruktion von Schneesicherheit ein? Welchen Beitrag leisten sie, um das System aufrecht zu erhalten? Diese Fragestellung ist erst im Verlauf der Arbeit zu Tage getreten und könnte sich als interessantes Gebiet für weitere Forschungen erweisen. Kritisch kann an der vorliegenden Forschung erachtet werden, dass durch die Befragung von ausschließlich Männern, die Perspektiven von Frauen außer Acht gelassen werden.

Die vorliegende Arbeit leistet einen Beitrag in die Forschungskanon, indem sie die verschiedenen Dimensionen von Schneesicherheit erläutert und die Abhängigkeiten, welche dadurch entstehen, aufgedeckt werden. Schneesicherheit bezieht sich hier nicht nur auf die positiven Aspekte, welche touristisch genutzt werden können, sondern auch auf den gegenteiligen Effekt, der durch ein zu viel an Schnee entstehen

kann. Ebenfalls veranschaulichte die Forschung, wie soziale Strukturen und Netzwerke ausschlaggebend für die Entwicklung oder eben auch Nicht-Entwicklung eines Ortes für touristische Zwecke sein können. Diese Forschungsarbeit zeigt die Konstruktion von Schneesicherheit am Salzburger Obertauern und die damit verbundenen Abhängigkeiten.

Durch die Wahl der Interviewpartner konzentriert sich diese Studie insbesondere auf Menschen, die in das Geschäft mit dem Schnee involviert sind. Perspektiven von weiter außenstehenden Personen könnten ein differenzierteres Bild von Schneesicherheit zeichnen. Wie bereits erwähnt, konnte diese Arbeit auch nicht die Betrachtung der Rolle von Frauen und deren Blickwinkel leisten. Fragen nach der Bedeutung von Schneesicherheit und langen Saisonzeiten für die Destinationswahl von Gästen wurden ebenso nur am Rande besprochen und bedürften weiterer Klärung. Um Schneesicherheit im Zuge von Marketing zu durchdringen, wären in weiteren Forschungen Medienanalysen denkbar. Die Ausrichtung und Perspektive auf Themen der vertikalen Globalisierung (vgl. Nöbauer, in Druck 2021) im Zuge wintertouristischer Aktivitäten und der damit verbundenen alternativen, touristischen Konzepte, stellen ebenfalls ein interessantes Untersuchungsgebiet dar. Ansätze wie Sommer- oder Klimatourismus wurden in dieser Arbeit angerissen, weitere Studien könnten hier aber einen Beitrag zur Ergründung zukünftiger Perspektiven und Konzeptionen liefern.

Zusammenfassend soll hier nochmals erwähnt werden, dass die Konstruktion von Schneesicherheit vordergründig das Ziel verfolgt, ein Geschäftsfeld zu schützen, in das viel Geld investiert wurde. Die vorhandene und kostenspielig gebaute Infrastruktur ist ausgelegt auf Schnee und Winter. Dadurch lässt sich die Absicht erklären, alles dafür zu tun, diese etablierte und stabilisierte Nische auch mit weiteren Investitionen aufrecht zu erhalten. Alternativszenarien wären ebenso mit hohen Kosten verbunden, diese zu verfolgen scheitern jedoch bereits am internen Zusammenhalt. Eine Konzipierung von mittelfristigen Projekten, die auch größeren finanziellen Aufwand

erfordern würde, sehen die Interviewpartner dieser Forschung deshalb mittelfristig als nicht realistisch an. Erst wenn der Druck zu hoch wird - so wird vermutet - kann Potenzial zur Veränderung gesehen werden. Bis dahin gilt das Motto: Solange es noch läuft, läuft es.

7. QUELLEN

A. Literaturverzeichnis

Arbesser, Maximilian et al. 2008. Die ökonomische Bedeutung des Wintersports in Österreich. Wien. Institut für Sportökonomie, Institut für Höhere Studien.

Aigner, Günther. 2016. Eine Analyse von Schneemessdaten aus Obertauern. Die jährlichen maximalen Schneehöhen von Obertauern im Vergleich mit den schneereichsten Wintersportorten Österreichs. www.zukunft-skisport.at.

Amit, Vered. 2000. Introduction: Constructing the field. In: Amit, Vered (Hg.): Constructing the Field: Ethnographic Fieldwork in the Contemporary World. London. Routledge, 1-18.

Bachmann, Götz. 2009. Teilnehmende Beobachtung. In: Kühl, Stefan; Strodtholz, Petra; Taffertshofer, Andreas (Hrsg.): Handbuch Methoden der Organisationsforschung. Quantitative und Qualitative Methoden. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften. 248-272.

Beer, Bettina. 2003. Methoden und Techniken der Feldforschung. Berlin. Reimer. 9-31.

Boas, Franz. 1887. A Year among the Eskimo. In: Journal of the American Geographical Society of New York 19: 383-402.

Denning, Andrew. 2015. Skiing into Modernity. A Cultural and Environmental History. Oakland. University of California Press.

Eriksen, Thomas Hylland. 2010. Small Places Large Issues. An Introduction to Social and Cultural Anthropology. New York. Pluto Press. 3. Auflage.

Girtler, Roland. 2001. Methoden der Feldforschung. Wien. Böhlauer Verlag. 4. Auflage.

Gross, Robert; Winiwarter, Verena. 2015. Commodifying Snow, Taming the Waters. Socio-ecological Niche Construction in an Alpine Village. In: Water History 7: 489-509.

Gross, Robert. 2017. Die Beschleunigung der Berge. Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Vorarlberg/Österreich 1920-2010. Dissertation. Alpen-Adria-Universität Klagenfurt.

Gupta, Akhil; Ferguson, James. 1997. Anthropological Locations. Boundaries and Grounds of Field Science. Berkeley u. Los Angeles. University of California Press.

Halbmayer, Ernst. 2008. Methoden und Arbeitsweisen der Kultur- und Sozialanthropologie. Wien. Facultas.

Halbmayer, Ernst; Salat, Jana. 2011. Qualitative Methoden der Kultur- und Sozialanthropologie.

<http://www.univie.ac.at/ksa/elearning/cp/qualitative/qualitative-22.html>
(abgerufen, am 4.7.2019)

Heßler, Martina. 2016. Ansätze und Methoden der Technikgeschichtsschreibung. In: Ergänzungen zum Buch Kulturgeschichte der Technik: 1-65.

Hughes, Thomas P. 1994. The Social Construction of Technology. o.A.

Kanduth, Helmuth; Kindl, Dieter. 2017. Obertauern. Geschichte eines Ortes der aus dem Nichts entstand. St. Margarethen. Samson Druck.

Kirchengast, Christoph. 2008. Über Almen: zwischen Agrikultur & Trashkultur. Innsbruck: University Press.

Kindl, Dieter. 2011. Spuren meines Lebens. Eine Erfolgsgeschichte im Wintersport. Obertauern 1970-2010. St. Margarethen. Samson Druck.

Laland, Kevin; Black, Matthews; Feldman, Marcus W. 2016. An introduction to niche construction theory. In: Evolutionary Ecology 30: 191-202.

Lewontin RC. 1983. Gene, organism and environment. In: Bendall (Hg.): Evolution from molecules to men. Cambridge. Cambridge University Press.

Liebold, Renate; Trinczek, Rainer. 2009. Experteninterview. In: Kühl, Stefan; Strodtz, Petra; Taffertshofer, Andreas (Hrsg.): Handbuch Methoden der Organisationsforschung. Quantitative und Qualitative Methoden. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften. 248-272.

Lueger, Manfred. 2000. Grundlagen qualitativer Feldforschung. Wien. WUV-Universitätsverlag.

Malinowski, Bronislaw. 1979 (1922). Die Argonauten des westlichen Pazifik. Ein Bericht über Unternehmungen und Abenteuer der Eingeborenen in den Inselwelten von Melanesisch-Neuguinea. Frankfurt a. M. Syndikat.

Mayer, Marius; Steiger, Robert; Trawöger, Lisa. 2007. Technischer Schnee rieselt vom touristischen Machbarkeitshimmel – Schneesicherheit und technische Beschneigung in west-österreichischen Skidestinationen vor dem Hintergrund klimatischer Wandlungsprozesse. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 149 (Jahresband). Wien.

Mergen, Bernard. 1997. Snow in America. In: Weatherwise 50: 18-26.

Nöbauer, Herta. 2017. Die multidimensionale Reise technischer Schneeerzeugung. Rekonfigurationen von maskuliner Technik, Umwelt und Ökonomie. In: Blätter für Technikgeschichte („Materielle Kultur“) 78-79: 41-61.

Nöbauer, Herta. 2018. Von der Goldmine zum Gletscher. All Weather Snow als multiples Frontier-Phänomen. Zeitschrift für Technikgeschichte 85(1): 3-38.

Nöbauer, Herta. In Druck (erscheint 2021). Weather, Agency and Values at Work in a Glacier Ski Resort in Austria. In: Paul Sillitoe (Ed.), The Anthropocene of Weather and Climate: Ethnographic Contributions to the Climate Change Debate. New York, London: Berghahn, 183-209.

Pfaffenberger, Bryan. 1992. Social Anthropology of Technology. In: Annual Review Anthropology 21: 491-516.

Schlehe, Judith. 2008. Formen qualitativer Interviews. In: Beer, Bettina (Hg.) Methoden ethnologischer Feldforschung. Berlin. Dietrich Verlag. 119-143.

Steiger, Robert; Scott, Daniel. 2019. Ski tourism in a warmer world: Increased adaption and regional economic impacts in Austria. In: Tourism Management 77: 1-10.

Steinbacher, Gottfried. 1997. Obertauern. Ein Ort entstand aus dem Nichts. Salzburger Druckerei. 2. Auflage.

Strauss, Anselm; Corbin, Juliet. 1996. Grounded Theory: Grundlagen qualitativer Sozialforschung. Weinheim. Beltz.

Trawöger, Lisa. 2014. Convinced, ambivalent or annoyed: Tyrolean ski tourism stakeholders and their perceptions of climate change. In: Tourism Management 40: 338-351.

Trenker, Louis. 1935. Berge im Schnee. Das Winterbuch. Berlin: Verlag von Th. Knaur Nachs.

B. Internetquellen

URL 1: Statistik Land Salzburg

<https://www.salzburg.gv.at/statistik/Documents/statistik-Tourismus-SaisonWinter.pdf> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 2: Bezirksblatt Grenzfall Obertauern

https://www.meinbezirk.at/lungau/c-wirtschaft/halber-geisterort-ganzer-grenzfall_a131092 (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 3: Obertauern Homepage

<https://www.obertauern.com> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 4: Bezirksblatt TVB Obmann

https://www.meinbezirk.at/lungau/c-wirtschaft/franz-huber-folgt-roland-kindl-als-tvb-obmann-in-obertauern_a2265668 (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 5: Land Salzburg Beschneiungsanlagen

<https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser/Seiten/beschneiungsanlagen.aspx> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 6: Bezirksblatt Österreich Werbung

https://www.meinbezirk.at/c-wirtschaft/bund-zahlt-werbung-fuer-urlaub-in-oesterreich_a4305195 (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 7: Obertauern Seilbahnen

<https://www.ski-obertauern.at/obertauernseilbahnen> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 8: die Presse Obertauern Ort aus dem Nichts

<https://amp.diepresse.com/448298> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 9: Römerstraße

<https://www.reisen-magazin.at/urlaub/2016/03/wo-die-roemer-die-alpen-ueberqueren.html> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 10: Lawinenwarnkommission

<https://www.sn.at/wiki/Lawinenwarnkommission> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 11: Niederschlagsstatistik Skiinfo

<https://www.skiinfo.de/salzburg/obertauern/schneestatistik.html?y=2018&q=snow> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 12: ORF Salzburg Passsperre Jänner 2019

<https://salzburg.orf.at/v2/news/stories/2957064/> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 13: Salzburger Nachrichten Schneechaos Obertauern

<https://www.sn.at/salzburg/chronik/schneechaos-obertauern-urlauber-fluechten-scharenweise-vor-schneemassen-63482845> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 14: Beherbergungs-Statistik

https://web.archive.org/web/20121114085633/http://www.statistik.at/dynamic/wcmsprod/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&dID=121274&dDocName=064922 (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 15: der Standard UrlauberInnen Erwartungen

<https://www.derstandard.at/story/2000121871801/winterurlaub-in-oesterreichdie-schoensten-tipps-abseits-ausgecarvter-pfade?ref=article> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 16: Lawinenwarndienst Salzburg

<http://www.lawine.salzburg.at/start.html> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

URL 17: der Standard Fräßen Vorfall Obertauern

<https://www.derstandard.at/story/2000010011139/lungauer-geriet-in-schneefraese-unterschenkel-abgetrennt> (letzter Zugriff: 24.04.2021)

C. Interviewverzeichnis

	Name	Funktion	Ort	Datum	Dauer	Transskript Seiten
Int. 1	Filip Kotruba	Pistengerätfahrer	Obertauern	05.03.2020	00:32:00	8
Int. 2	Markus Heinricher	Stellvertretender Betriebsleiter	Obertauern	06.03.2020	00:30:02	10
Int. 3	Gerhard Freitag	Maschinist Lift	Mauterndorf	29.05.2020	00:49:29	16
Int. 4	Gottfried Gruber	Chef Straßenmeisterei	Obertauern	04.05.2020	00:38:31	23
Int. 5	Franz Jr. Huber	Tourismusverband Obmann	Obertauern	29.04.2020	00:47:29	16
Int. 6	Uwe und Malte Stoffregen	langjährige Gäste	Online	02.06.2020	00:47:12	18
Int. 7	Klaus Steinlechner	Geschäftsführer Tauernlifte GesmbH	Mauterndorf	28.04.2020	02:01:05	20
Int. 8	Sepp Winter	Einheimischer Hotelfamilie	Obertauern	28.04.2020	01:20:20	27

D. Feldtagebuchverzeichnis

FTB	Zeitraum	Format	Seiten
FTB 1	Oktober 2016 – Mai 2017	13 mal 21 cm	208
FTB 2	November 2017 – September 2018	13 mal 21 cm	208
FTB 3	September 2018 – August 2019	13 mal 21 cm	208
FTB 4	November 2019 – Juni 2020	13 mal 21 cm	208

8. ANHANG

A. Statistik: TVB Übernachtungen nach Nation von 2007-2020 (Quelle: Tourismusverband Obertauern)

[illegible]

B. Abstract Deutsch

Die vorliegende Arbeit untersucht die Bedeutung von Schnee(un)sicherheit am Salzburger Obertauern. Sozial-ökologische, technik-geschichtliche und kultur- und sozialanthropologische Theorien bieten Ansätze, um ein komplexes Phänomen, wie jenes des Schnees und die Abhängigkeiten von diesem, zu ergründen. Der Ort zählt zu einer der größten Wintersportdestinationen in Österreich und erwirtschaftet 95 Prozent der Jahresumsätze von Ende November bis Anfang Mai. Eine starke Abhängigkeit besteht somit zum Vorhandensein von Schnee und der wintertouristischen Nische. Schnee bildet die Basis einer auf Wintertourismus basierten Ökonomie, die sich zunehmend auf die Kommodifizierung einer spezifischen Ausprägung des Wetters und Umwelt spezialisiert hat. Schneesicherheit als zentraler Begriff in der Markenstrategie von Obertauern wird mittels des Einsatzes von Technik versucht herzustellen. Eingebunden in ein sozio-technisches, sozio-ökologisches System lässt sich das Wetter aber nicht vollständig kontrollieren. Anpassungsstrategien an Umwelt und Ökonomie sind geprägt von technischen, aber auch sozialen, politischen und ökonomischen Faktoren. Interner wie externer Konkurrenzdruck bedingt zu großen Teilen vergangene und zukünftige Strategien.

Schlagwörter: Sozial- und Kulturanthropologie, Wintertourismus, Schneesicherheit, sozialökologische Nischenkonstruktion, Technik, Obertauern

C. Abstract English

The present work examines the importance of snow reliability and safety in Obertauern in Salzburg. Social-ecological, technological-historical and cultural and social anthropological theories offer approaches to explore a complex phenomenon such as that of snow and its dependencies on. The place is one of the largest winter sports destinations in Austria and generates 95 percent of annual sales from late November to early May. There is therefore a strong dependency on the presence of snow and the winter tourism niche. Snow forms the basis of an economy based on winter tourism, which has increasingly specialized in the commodification of a specific form of weather and the environment. Snow reliability, as a central concept in Obertauern's brand strategy, is tried to be achieved by using technology. Integrated into a socio-technical, socio-ecological system, the weather cannot be fully controlled. Adaptation strategies to the environment and the economy are shaped by technical, but also social, political and economic factors. Internal and external competitive pressures largely dictate past and future strategies.

Keywords: social- and cultural-anthropology, winter tourism, snow reliability, socio-ecological niche construction, technology, Obertauern