LAUBER HORN FIS Ski World Cup Wengen

Nachhaltigkeitsbericht

Internationale Lauberhornrennen 2024 – Management Summary

Autorin: Michaela Schöni / Co-Autoren: Reto Fuchs, Andreas Mühlheim

Management Summary

Nach einigen Monaten Datenerheben, Texte schreiben und Lehrgeld bezahlen, veröffentlichen wir unseren ersten Nachhaltigkeitsbericht. Dies ist für uns ein wichtiger Schritt sowie ein klares Bekenntnis diesem wichtigen Thema mehr Gewicht zu geben. In diesem Sinne freut es uns auch zu sehen, dass Nachhaltigkeit im Wintersport generell mehr Aufmerksamkeit bekommt. So war insbesondere die FIS im Jahr 2024 aktiv und hat uns im Oktober mit der Veröffentlichung eines für die Spezialitäten des Wintersports optimierten CO_2-Berechnungs-Tools positiv überrascht.

Bei der Erstellung dieses Berichts ging es uns in erster Linie um zwei Punkte: Zum einen wollten wir die Grundlagen für unser zukünftiges Nachhaltigkeits-Management erarbeiten. Dabei haben wir uns in erster Linie auf die Messpunkte von Swiss-Ski gestützt, welche sie in Ihrem "Handbuch nachhaltige Events im Schneesport" veröffentlicht haben, sowie auf eine erste Nachhaltigkeitsanalyse der Lauberhornrennen, die die Firma bloomUp in unserem Auftrag, während den Rennen 2024 erstellt hat. Zum anderen ging es uns schlicht darum zu lernen – wie geht man so etwas überhaupt an, wo ziehen wir die Systemgrenze, was für Daten brauchen wir, woher bekommen wir die Daten usw. Die Datenbeschaffung und -Auswertung war dann auch unsere grösste Herausforderung. Dieses Thema wird uns mit Sicherheit auch noch in den nächsten Jahren beschäftigen. Wir gehen heute davon aus, dass wir noch 2-3 Rennen brauchen werden, bis wir unser Informations- und Steuerungssystem auf dem Level haben werden, wie wir uns das vorstellen. Dabei werden uns zukünftig sicher auch der Einsatz von Tools wie der oben erwähnte FIS Carbon Rechner helfen.

Doch trotz all der soeben dargelegten Einschränkungen ist es uns gelungen eine erste, bereits ziemlich umfassende Sicht auf unsere Lauberhornrennen zu erarbeiten. Daraus gewannen wir teils neue Erkenntnisse, teils waren es Bestätigungen bereits bestehender Hypothesen. Nachfolgend fassen wir

die Punkte zusammen, welche wir aufgrund unserer ersten Datenanalyse als am relevantesten erachteten:

- Eine durch die Firma bloomUp erstellte Nachhaltigkeitsanalyse hat ergeben, dass wir in der Vergangenheit einige Investitionsentscheide getroffen haben, die uns hinsichtlich Nachhaltigkeit bereits in eine gute Ausgangslage bringen. So haben wir z.B. auf der ganzen Strecke Zugriff aufs Stromnetz, so dass wir keine separaten Aggregate brauchen. Auch ist sämtlicher bezogener Strom, durch erneuerbare Energiequellen produziert. Weiter haben wir an diversen wichtigen Orten wie z.B. Ziel und Start bereits grössere Fixbauten erstellt, womit wir die (Negativ-)Effekte grosser Temporärbauten deutlich reduzieren konnten. Auch die Umstellung des Ticketprozesses auf Online-Tickets, machte nicht nur den Ablauf für die Besucher und uns einfacher, sondern trägt nun auch zu einer nachhaltigeren Lösung bei. Zu guter Letzt sei hier erwähnt, dass wir über die letzten Jahre Schritt für Schritt die Nutzung von Öl-Heizungen bei den Temporärbauten reduziert und durch Pellet-Heizungen ersetzt haben (aktuell ca. 70% Pellet-Heizungen), dank dieser Massnahme allein sparen wir inzwischen ca. 82t CO_2 (2024) verglichen zur Ursprungssituation mit 100% Öl-Heizungen.

- Die Wetterverhältnisse in der Vorbereitungsphase und den Renntagen, wie auch die Schneeverhältnisse während dieser Perioden, haben einen grossen Einfluss auf unsere Aufwände und den Ressourcenverbrauch. Ob und wie wir diese Effekte zumindest zu Teilen mit geeigneten Massnahmen ausgleichen können, gilt es zu prüfen. Ebenso können diese Wettereffekte die zukünftigen Jahresvergleiche und damit die Messung der Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen erschweren, auch dazu müssen wir uns Überlegungen machen.

- Die Besuchermobilität ist auch bei unserem Event einer der grossen CO_2 Treiber. Positiv ist, dass spätestens ab Grindelwald/Lauterbrunnen

sämtliche Besucher auf die ÖV umsteigen müssen, wobei dank unserem Anreisekonzept die Mehrheit der Besucher spätestens bereits im Raum Interlaken auf die ÖV umsteigen. Schauen wir jedoch den gesamten Anreiseweg unserer Besucher an, dann zeigt eine erste Auswertung von anonymisierten Mobiletelefondaten, dass ca. 66% unserer Besucher bis mindestens Interlaken im privaten Fahrzeug anreisen. Auch wenn diese Datenquelle aktuell noch eine grosse Unschärfe bietet, zeigt sie dennoch auf, dass wir hier noch Optimierungspotential haben.

- Im Bereich Energiemanagement stechen die beiden Themen Logistik/Transport sowie Stromverbrauch hervor. Logistik/Transport ist für uns in allen Dimensionen, nicht nur bzgl. Nachhaltigkeit, eine Herausforderung. Die spezielle geographische Lage, und damit verbunden die schlechte Erreichbarkeit gewisser Rennstreckenabschnitte, zwingt uns in der Feinverteilung der benötigten Materialien auch auf aktuell noch wenig energieeffiziente Fahrzeuge wie Helikopter und Pistenfahrzeuge zu setzen. Hinzu kommt die Anlieferung des für den Event und den Rennbetrieb benötigten Materials bis Lauterbrunnen. Beides führt dazu, dass Logistik/Transport neben der Besuchermobilität der zweite grosse Treiber unseres aktuellen CO_2 Footprints ist.
  Der Stromverbrauch ist mit ca. 89 Tausend kWh für den Event/Rennbetrieb und weiteren 159 Tausend kWh für die Beschneiung relativ hoch. Jedoch ist hierzu anzumerken, dass sämtlicher Strom aus Quellen erneuerbarer Energie stammen, dabei dominiert mit über 93% die Stromproduktion aus Wasserkraft. Hinsichtlich Beschneiung ist zudem zu erwähnen, dass die Lauberhornstrecke ausserhalb der Rennzeit auch die gesamte Saison zu 100% als Touristen-Skipiste genutzt wird, daher sind die für die Beschneiung verwendeten Ressourcen (Wasser, Energie – wir nutzen keine künstlichen Zusatzstoffe) nicht nur für die wenigen Renntage, sondern für die ganze Wintersaison eingesetzt.

- Im Bereich der sozialen Dimensionen in unserem Nachhaltigkeits-System ist unser Engagement zum Thema Sicherheit erwähnenswert. Auf der Rennstrecke arbeiten wir hierzu eng mit den Verantwortlichen der FIS zusammen, setzen überall "state-of-the-art" Sicherheitsmaterial ein und investieren Jahr für Jahr viel in die Schulung sämtlicher Pistenhelfer, damit jeder die wichtigen Verhaltensregeln kennt. Aber auch im ganzen Event- und Besucherbereich haben wir im 2024 noch einmal einen grossen Schritt gemacht, indem wir ein komplett überarbeitetes Sicherheitskonzept umgesetzt haben.
  Ebenso sei hier die Wichtigkeit des Anlasses als Werbefaktor für die Region aber auch die ganze Schweiz zu erwähnen. Die Lauberhornrennen wurden gemäss einer Studie von der Firma Infront in über 100 Millionen TV- und Social Media Beiträgen in irgendeiner Form aufgenommen.
  In anderen Themen wie Inklusion oder Diversität haben wir noch etwas gemischte Resultate. So sind wir z.B. im Besucher-Mix hinsichtlich Geschlechter (ca. 44% sind Frauen) wie auch hinsichtlich der Verteilung in den Alterskategorien bereits im Zielkorridor der Swiss-Ski Vorgaben. Auf der anderen Seite ist gerade der Geschlechter-Mix bei allen Helferkategorien (OK, Rennorganisation, Volunteers) noch stark männer-lastig. Löbliche Ausnahme ist unsere Geschäftsstelle, wo von 8 Voll- und Teilzeitstellen 7 durch Frauen besetzt sind.

Basierend auf den Resultaten, die dieser erste Report zeigt, ziehen wir ein durchweg positives Resultat zu den Rennen 2024: Wir haben viel gelernt und sehen uns auf dem richtigen Weg, da bereits viele zielführende Massnahmen umgesetzt wurden. Dennoch sehen wir in diversen Bereichen Optimierungspotential, welche wir angehen wollen. Nachfolgend die Zusammenfassung zu den wichtigsten zukünftigen Fokusthemen:

In der Dimension Ökologie liegen wichtige Fokuspunkte auf der Besuchermobilität und Transport/Logistik. So müssen wir mit geeigneten Massnahmen versuchen mehr Besucher dazu zu bewegen ihre gesamte Anreise mittels ÖV zu machen, oder das Thema Carsharing bei den Besuchenden

anzuregen. Um hierfür eine Datengrundlage zu bekommen, möchten wir während des Ticketing-Prozesses 2025 erheben, wie viele Besuchende mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Auto anreisen. Mittelfristig wollen wir prüfen, ob ein CO_2 Kompensationsprogramm beim Ticketing eingeführt werden kann. Der Bereich Transport/Logistik ist eine Herausforderung für uns. Hierfür wollen wir unsere Logistik-Abläufe jährlich überprüfen und aktiv nach Optimierungsmöglichkeiten untersuchen. Ziel ist es Ansätze zu finden, um unseren CO_2-Fussabdruck in diesen Themen über die nächsten Jahre weiter senken zu können. Eine erste Massnahme ist, dass wir während der Vorbereitung der Rennen 2025 wöchentliche Logistik-Koordinationssitzung zwischen den verschiedenen Ressorts vorsehen. Zudem ist geplant ein weiteres Materiallager direkt an der Rennstrecke zu errichten (bei Wasserstation), um die Transporte mit LKW und den Helikoptern noch mehr reduzieren zu können. Dies soll auch die Langlebigkeit der Materialien fördern, da diese durch den Transport beeinträchtigt werden.
In der sozialen Dimension wollen wir uns den Themen Diversität und Inklusion annehmen, da wir dort bis anhin wenig proaktiv unterwegs waren. Als konkreten ersten Schritt werden wir im Jahr 2025 ein Positionspapier erarbeiten, welches unsere diesbezüglichen Ziele und Handlungsrichtungen entlang unserer Möglichkeiten festlegen soll.
Zu guter Letzt wollen wir uns auch im Nachhaltigkeits-Management an sich weiterentwickeln. So ist es z.B. unser Ziel per nächstem Jahr den FIS Carbon Rechner einzusetzen. Die Idee davon ist, dass wir zu allen Themen in der Dimension "Ökologie" flächendeckend(er) mit CO_2 Zahlen resp. in " CO_2 equivalents" arbeiten und rapportieren können – der Standard-Grösse in der Nachhaltigkeitsmessung. Ebenso ist es unser Ziel den Reportingprozess so zu straffen, dass wir jeweils in der Sommerzeit (spätestens Ende August) den Nachhaltigkeitsreport vom vergangenen Rennen dem OK zur Verfügung stellen können. Zudem soll alle drei Jahre, analog diesem Bericht, der aktuelle Stand inkl. bisherigen Entwicklungen auf der Webseite publiziert werden.