



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST  
Service suisse d'enquête de sécurité SESE  
Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI  
Swiss Transportation Safety Investigation Board STSB

# **Abschlussbericht**

## **der Schweizerischen**

### **Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST**

über den Absturz eines mit einem  
Mitarbeiter besetzten Seilbahn-  
sessels

vom 19. März 2025

in Lauchernalp Wiler (VS)

Reg.-Nr. 2025031902

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST  
3003 Bern  
Tel. +41 58 466 33 00, Fax +41 58 466 33 01  
info@sust.admin.ch  
www.sust.admin.ch

## Allgemeine Hinweise zu diesem Bericht

Der alleinige Zweck der Untersuchung eines Unfalls oder eines schweren Vorfalls ist die Verhütung von Unfällen oder schweren Vorfällen beim Betrieb von Eisenbahnen, Seilbahnen und Schiffen. Es ist ausdrücklich nicht Zweck der Sicherheitsuntersuchung und dieses Berichts, Schuld oder Haftung festzustellen<sup>1</sup>. Wird dieser Bericht zu anderen Zwecken als zur Unfallverhütung verwendet, ist diesem Umstand Rechnung zu tragen.

In diesem Bericht wird aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes für alle natürlichen Personen und ihren Funktionen unabhängig von ihrem Geschlecht die männliche Form verwendet.

---

<sup>1</sup> Artikel 15 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG), Stand am 1. Januar 2026 (SR 742.101) und Artikel 18a im Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung (Seilbahngesetz) vom 23. Juni 2006 (SebG), Stand am 1. Januar 2021 (SR 743.01)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Glossar</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Zusammenfassung</b> .....	<b>6</b>
1.1 Kurzdarstellung .....	6
1.2 Überblick.....	6
1.3 Ursachen.....	6
1.4 Sicherheitsempfehlungen und Sicherheitshinweise.....	7
1.4.1 Regelung von Dienstfahrten.....	7
<b>2 Sachverhalt</b> .....	<b>8</b>
2.1 Ort des Ereignisses.....	8
2.2 Untersuchung.....	9
2.3 Vorgeschichte .....	9
2.4 Ablauf des Ereignisses.....	10
2.5 Schäden.....	12
2.5.1 Personen .....	12
2.5.2 Infrastruktur.....	12
2.5.3 Fahrzeuge.....	12
2.6 Beteiligte und betroffene Personen .....	12
2.6.1 Personal.....	12
2.7 Beteiligte und betroffene Unternehmen .....	14
2.7.1 Seilbahnunternehmen .....	14
2.8 Infrastruktur.....	14
2.8.1 Seilbahnanlage .....	14
2.9 Fahrzeuge.....	14
2.9.1 Pistenfahrzeug .....	14
2.10 Kommunikation .....	14
2.11 Auswertung der Datenaufzeichnung.....	15
2.11.1 Daten Pistenfahrzeug.....	15
2.11.2 Daten der Seilbahnsteuerung.....	16
2.11.3 Gesprächsaufzeichnung .....	16
2.11.4 Video.....	16
2.12 Besondere Untersuchungen.....	16
2.12.1 Wetter, Sichtverhältnisse.....	16
2.12.2 Nachstellung der Unfallsituation .....	16
2.12.3 Faktoren mit Einfluss auf das menschliche Verhalten .....	17
2.12.4 Erfahrung und Ausbildung Pistenfahrzeugfahrer 1 .....	18
2.12.5 Prozesse / Zusammenarbeit .....	18
2.13 Regelungen und Funktionsbeschreibungen .....	19

---

2.13.1	Betriebsvorschrift der LABB: Regelung zum Vorgehen bei Dienstfahrten.....	19
2.13.2	Betriebsvorschrift der LABB: Regelung zur Betriebsaufnahme.....	19
2.13.3	Regelungen zum Einsatz von Pistenbearbeitungsmaschinen an Seilwinden	19
<b>3</b>	<b>Analyse .....</b>	<b>20</b>
3.1	Technische Aspekte.....	20
3.2	Organisatorische Aspekte .....	20
3.3	Betriebliche oder prozessuale Aspekte .....	20
3.4	Menschliche Aspekte .....	21
3.5	Frühere Ereignisse ähnlicher Art.....	22
<b>4</b>	<b>Schlussfolgerungen.....</b>	<b>23</b>
4.1	Befunde .....	23
4.1.1	Technische Aspekte.....	23
4.1.2	Organisatorische Aspekte .....	23
4.1.3	Betriebliche oder prozessuale Aspekte .....	23
4.1.4	Menschliche Aspekte .....	23
4.2	Ursachen.....	23
<b>5</b>	<b>Sicherheitsempfehlungen, Sicherheitshinweise und seit dem Unfall getroffene Massnahmen .....</b>	<b>24</b>
5.1	Sicherheitsempfehlungen.....	24
5.2	Sicherheitshinweise .....	24
5.2.1	Regelung von Dienstfahrten.....	24
5.3	Seit dem Unfall getroffene Massnahmen.....	25

## **Glossar**

### **Vorgaben**

SebG Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung vom 23. Juni 2006 (Seilbahngesetz), Stand am 1. Januar 2021 (SR 743.01)

### **Begriffe**

BAV Bundesamt für Verkehr

# 1 Zusammenfassung

## 1.1 Kurzdarstellung

Am 19. März 2025 kollidierte in Lauchernalp Wiler (VS) ein mit einem Mitarbeiter besetzter Seilbahnsessel der 3er-Sesselbahn Stafel–Gandegg bei einer Dienstfahrt mit dem Windenseil eines Pistenfahrzeuges. Der Seilbahnsessel wurde vom Förderseil gerissen und stürzte auf die Skipiste. Der Mitarbeiter wurde aus dem Sessel geschleudert und stürzte ebenfalls auf die Skipiste; dabei wurde er schwer verletzt.

## 1.2 Überblick

**Verkehrsmittel** Seilbahn

### Beteiligte Unternehmen

**Seilbahnunternehmen** Lauchernalp Bergbahnen AG (LABB), Wiler

**Seilbahnanlage** Sesselbahn Stafel – Gandegg mit kuppelbaren Drei-Personen-Sesseln.  
BAV-Nr. 73.035

**Beteiligte Fahrzeuge** Seilbahnsessel Nr. 56  
Pistenfahrzeug Kässbohrer PistenBully 600 Polar W

## 1.3 Ursachen

Der Absturz eines mit einem Mitarbeiter besetzten Seilbahnsessels in Lauchernalp Wiler am 19. März 2025 ist darauf zurückzuführen, dass sich der Seilbahnsessel in einem von einem Pistenpräparationsfahrzeug benutzten Windenseil verfangen hatte und vom Förderseil gerissen wurde.

Zur Ursache haben beigetragen:

- **Beitragende Faktoren:**
  - Die Seilbahnanlage wurde für eine Dienstfahrt des Pistendienstes in Betrieb genommen, während gleichzeitig Pistenpräparationsarbeiten mit einem Windenseil im Bereich der Seilbahnanlage durchgeführt wurden.
  - Das Ausbleiben einer relevanten Kommunikation zwischen den Beteiligten über die Inbetriebnahme der Seilbahnanlage für eine Dienstfahrt unmittelbar vor der Ausführung.
- **Systemische Faktoren:**
  - Das Fehlen einer ausreichend detaillierten, durchgängigen Regelung mit konkreten Handlungsanweisungen für alle Beteiligten zum Vorgehen und zur Kommunikation bei der Inbetriebnahme der Seilbahnanlage für Dienstfahrten trug dazu bei, dass unterschiedliche Erwartungshaltungen hinsichtlich der Kommunikation entstanden und dass das Ausbleiben der relevanten Kommunikation nicht bemerkt wurde.

## **1.4 Sicherheitsempfehlungen und Sicherheitshinweise**

Mit diesem Bericht wird ein Sicherheitshinweis ausgesprochen.

### **1.4.1 Regelung von Dienstfahrten**

#### **1.4.1.1 Sicherheitsdefizit**

Die Seilbahnanlage wurde für eine Dienstfahrt des Pistendienstes in Betrieb genommen, während gleichzeitig Pistenpräparationsarbeiten mit einem Windenseil im Bereich der Seilbahnanlage durchgeführt wurden.

Das Seilbahnunternehmen hat in den Betriebsvorschriften einzelne Bestimmungen bezüglich der Durchführung von Dienstfahrten und der Anwendung von Windenseilen bei der Pistenpräparation erlassen. Eine detaillierte, umfassende Regelung mit konkreten Handlungsanweisungen zum Vorgehen und zur Kommunikation bei der Inbetriebnahme der Anlage für Dienstfahrten des Pisten- und Rettungsdienstes war nicht vorhanden. Dies kann, wie im vorliegenden Fall, zu unterschiedlichen Erwartungshaltungen hinsichtlich der Kommunikation und in der Folge zum Ausbleiben relevanter Kommunikation führen.

#### **1.4.1.2 Sicherheitshinweis Nr. 55**

Zielgruppe: Seilbahnunternehmen

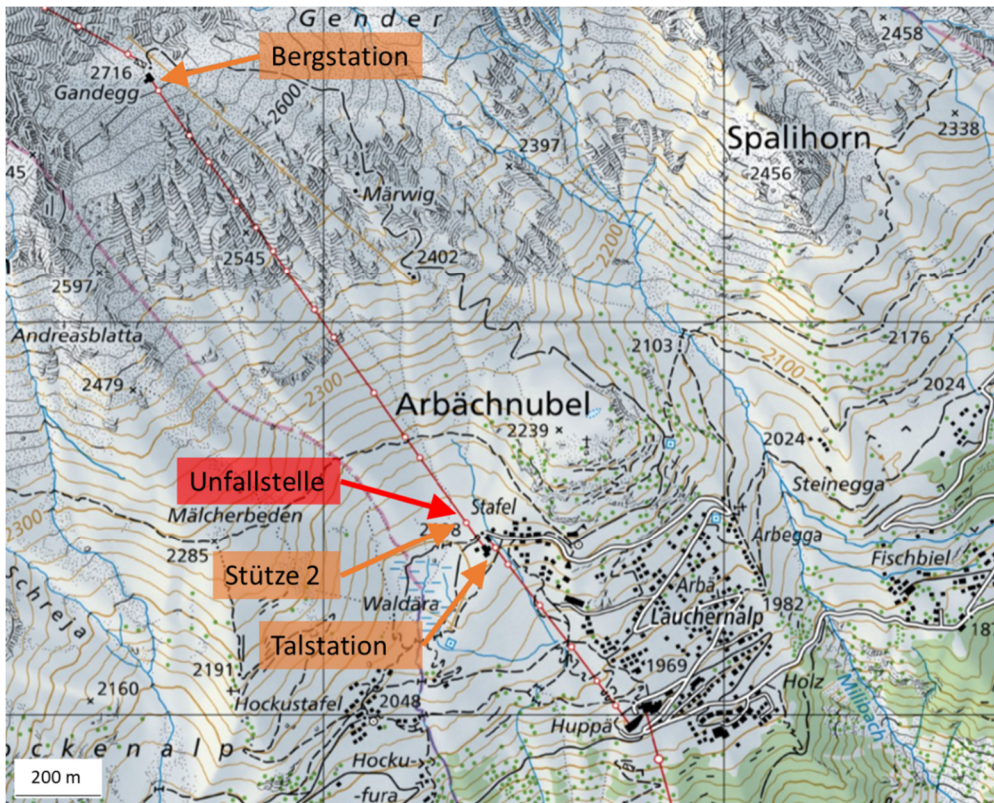
Die Seilbahnunternehmen sollten prüfen, ob die von ihnen erlassenen Betriebsvorschriften zum Vorgehen und zur Kommunikation bei der Inbetriebnahme einer Anlage für Dienstfahrten und zur Ausführung von Pistenpräparationsarbeiten mit Windenseilen ausreichend sind und bei Bedarf detaillierte, durchgängige Regelungen erlassen.

## 2 Sachverhalt

### 2.1 Ort des Ereignisses



**Abbildung 1:** Übersichtskarte zum Ort des Unfalls.  
Quelle der Basiskarten: Bundesamt für Landestopografie.



**Abbildung 2:** Detailkarte zum Ort des Unfalls.  
Quelle der Basiskarten: Bundesamt für Landestopografie.

## 2.2 Untersuchung

Die Meldung über den Absturz eines mit einem Mitarbeiter besetzten Seilbahnsessels in Lauchernalp Wiler (VS) traf am 19. März 2025 um 21:27 Uhr ein. Es wurde eine Untersuchung eröffnet.

Für die Untersuchung standen zur Verfügung:

- Bestandsaufnahme auf der Unfallstelle;
- Fotos;
- Nachstellung/Simulation des Unfallherganges;
- Meteorologische Daten;
- Daten der Seilbahnsteuerung;
- Fahrzeugdaten des Pistenfahrzeuges;
- Pflichtenhefte;
- Betriebsvorschriften des Seilbahnunternehmens;
- Betriebsanleitung des Herstellers;
- Kartenmaterial;
- Längenprofil;
- Befragungen der Beteiligten und Betroffenen.

## 2.3 Vorgeschichte

Um ca. 17:30 Uhr – nach Ende des Skibetriebs – trafen sich die vier für die Pistenpräparation in der kommenden Nacht eingeteilten Pistenfahrzeugfahrer in der Bergstation der Luftseilbahn Wiler–Lauchernalp. Der Stv. Fahrer-Chef hielt sich bereits im Skigebiet auf und war mit Arbeiten zur Pistenpräparation beschäftigt. Nach einem kurzen Briefing gingen die Pistenfahrzeugfahrer zu ihren Fahrzeugen und begannen mit der Pistenpräparation. Der Pistenfahrzeugfahrer 1 arbeitete mit seinem Pistenfahrzeug im Bereich der Bergstation Gandegg, als er bemerkte, dass sich der Schild des Pistenfahrzeuges ohne eine entsprechende Manipulation wiederholt absenkte. Er stellte den Verlust von Hydrauliköl fest, konnte jedoch die Austrittsstelle nicht genau lokalisieren. Über Funk rief er einen anderen Pistenfahrzeugfahrer (Pistenfahrzeugfahrer 3) zu Hilfe, der mit seinem Fahrzeug in der Nähe arbeitete. Da beide den Defekt vorerst nicht genau lokalisieren konnten, fuhren sie in die Garage bei der Bergstation Gandegg. In der Garage konnte der Defekt zwar lokalisiert, aber nicht behoben werden. Die beiden kamen zum Schluss, dass die Reparaturarbeiten während der nächsten Tagschicht in der Werkstatt durch einen Mechaniker erledigt werden mussten. Die Pistenfahrzeugfahrer 1 und 3 sprachen sich darüber ab, dass der Pistenfahrzeugfahrer 1 mit der Sesselbahn zur Talstation Stafel fahren soll, um dort zunächst an der Präparation der Wanderwege und der Talabfahrt weiterzuarbeiten. Der Pistenfahrzeugfahrer 3 teilte diese Absicht über Funk dem Stv. Fahrer-Chef mit und fragte ihn, ob dieses Vorgehen in Ordnung sei. Der Stv. Fahrer-Chef war damit einverstanden.

## 2.4 Ablauf des Ereignisses

Der Pistenfahrzeugfahrer 1 nahm die Sesselbahn für die bevorstehende Dienstfahrt in Betrieb. Die Anlage ist jeweils so vorbereitet, dass nach dem Betriebschluss der Anlage und der Garagierung der Seilbahnsessel fünf Sessel am Förderseil verbleiben. Die fünf Sessel, die sich in der Talstation befanden, wurden leer zur Bergstation gefahren, wo der Pistenfahrzeugfahrer 1 auf den vordersten der fünf Sessel stieg und damit talwärts fuhr.

Ein weiterer Pistenfahrzeugfahrer (Pistenfahrzeugfahrer 2) führte im Bereich oberhalb der Talstation Stafel auf der Skipiste «Arbä» mit seinem Pistenfahrzeug Präparationsarbeiten durch. Aufgrund des starken Gefälles auf der Skipiste wurde zur Sicherung des Pistenfahrzeugs und als Traktionshilfe ein Windenseil verwendet (Abbildung 5). Der Pistenfahrzeugfahrer 2 fuhr mit seinem Fahrzeug talwärts, unterquerte die Seilbahnanlage und führte ein Wendemanöver aus, um wieder bergwärts zu fahren. Durch dieses Wendemanöver geriet das Windenseil in ausgeprägte vertikale Schwingungen. An der Stelle, an der die Sesselbahn die Skipiste quert, unmittelbar oberhalb der Seilbahnstütze 2, kollidierte um ca. 19:35 Uhr der vorderste der fünf Seilbahnsessel – auf dem der Pistenfahrzeugfahrer 1 sass – im Bereich des Sicherheitsbügels und des Sesselrahmens mit dem aufschwingenden Windenseil. Dem Pistenfahrzeugfahrer 1 gelang es dabei, das Windenseil über seine Brust und seinen Kopf nach oben wegzudrücken. Das Windenseil glitt dem Sesselrahmen entlang zum Gehänge. Der Sessel wurde vom Förderseil gerissen und stürzte rund 17 m tief auf die Skipiste (Abbildung 4). Der Pistenfahrzeugfahrer 1 wurde aus dem Sessel geschleudert und stürzte ebenfalls auf die Skipiste. Er wurde dabei schwer verletzt.

Der Pistenfahrzeugfahrer 2 nahm im Pistenfahrzeug die Kollision und den Sesselabsturz wahr und hielt sein Fahrzeug an. Er versuchte zuerst, den Pistenfahrzeugfahrer 1 über Funk zu erreichen, was nicht gelang. Dann eilte er zur Absturzstelle und leistete seinem Kollegen erste Hilfe. Er alarmierte unverzüglich die anderen Pistenfahrzeugfahrer und die Rettungskräfte. Auch der Pistenfahrzeugfahrer 3 begab sich zur Unfallstelle und unterstützte die Rettungsarbeiten.

Bei der Kollision zwischen dem Windenseil und dem Sessel wurden keine Sicherheitseinrichtungen der Seilbahnanlage ausgelöst. Deshalb stoppte die Anlage nicht automatisch und lief mit den am Förderseil verbliebenen vier Sesseln noch rund 38 Minuten weiter, bevor sie von einem Mitarbeiter mit einem im Kommandoraum der Talstation manuell ausgelösten Nothalt angehalten wurde.



**Abbildung 3:** Drohnenaufnahme der Unfallstelle.  
Quelle der Drohnenaufnahme: Kantonspolizei VS, bearbeitet durch die SUST.



**Abbildung 4:** Unfallstelle: Im Vordergrund der abgestürzte Seilbahnsessel, im Hintergrund die Seilbahnanlage Stafel–Gandegg mit der Seilbahnstütze Nr. 2.



**Abbildung 5:** Pistenfahrzeug mit Windenseil.

## 2.5 Schäden

### 2.5.1 Personen

Der Pistenfahrzeugfahrer 1 wurde schwer verletzt.

### 2.5.2 Infrastruktur

Am Förderseil waren auf einer Länge von rund 40 cm Schleifspuren sichtbar, die durch ein Rutschen der Seilklemme auf dem Förderseil entstanden waren, bevor der Seilbahnsessel vom Förderseil gerissen wurde. Ansonsten wurden keine Beschädigungen an der Infrastruktur festgestellt.

### 2.5.3 Fahrzeuge

Der Seilbahnsessel Nr. 56 wurde beschädigt.

## 2.6 Beteiligte und betroffene Personen

### 2.6.1 Personal

#### 2.6.1.1 Pistenfahrzeugfahrer 1

Person

Jahrgang 2001  
Anstellung bei LABB

Berechtigung

Der Pistenfahrzeugfahrer 1 hatte die interne Ausbildung der LABB absolviert. Den Kurs für Pistenfahrzeugfahrer beim Verband Seilbahnen

		Schweiz (SBS), der spätestens in der zweiten Wintersaison absolviert werden muss, hatte er noch nicht besucht.
	Tätigkeiten und Erfahrung	Der Pistenfahrzeugfahrer 1 arbeitete seine erste Wintersaison in dieser Funktion bei den LABB. Neben der Pistenpräparation gehörten auch Unterhaltsarbeiten an Pistenfahrzeugen zu seinen Aufgaben.  Er ist gelernter Landwirt, arbeitete zuvor in einem Lohnunternehmen und führt einen landwirtschaftlichen Betrieb.
	Gesundheitszustand	Der Pistenfahrzeugfahrer 1 fühlte sich an jenem Abend gesund und ausgeruht.
2.6.1.2	Pistenfahrzeugfahrer 2	
	Person	Jahrgang 1998, Anstellung bei LABB
	Berechtigung	Der Pistenfahrzeugfahrer 2 war im Besitz eines Ausweises «Pistenfahrzeugfahrer Basic», ausgestellt von SBS. Den zum Erlangen dieses Ausweises erforderlichen Kurs hatte er im Jahr 2019 absolviert.
	Tätigkeiten und Erfahrung	Der Pistenfahrzeugfahrer 2 arbeitete die zweite Saison in dieser Funktion. Seit 2019 war er bei den LABB ganzjährig angestellt und arbeitete beim technischen Dienst, wo er hauptsächlich Instandhaltungsarbeiten an Seilbahnanlagen und allgemeine technische Arbeiten an Anlagen und Infrastruktur durchführte.
	Gesundheitszustand	Der Pistenfahrzeugfahrer 2 fühlte sich an jenem Abend gesund und ausgeruht. Der von der Kantonspolizei durchgeführte Alkoholtest ergab 0.00 ‰.
2.6.1.3	Pistenfahrzeugfahrer 3	
	Person	Jahrgang 1998, Anstellung bei Garaventa AG und LABB
	Berechtigung	Der Pistenfahrzeugfahrer 3 war im Besitz eines Ausweises «Pistenfahrzeugfahrer Basic», ausgestellt von SBS.
	Tätigkeiten und Erfahrung	Für den Pistenfahrzeugfahrer 3 war es die sechste Wintersaison, in der er diese Funktion bei der LABB ausübte. Aufgrund seiner Erfahrung ist er befähigt, alle Pistenfahrzeugtypen zu bedienen und sämtliche Pisten im Gebiet zu präparieren. Daher wird er oftmals als «Springer» eingesetzt. Daneben hilft er bei der Beschneidung

der Skipisten und bei Revisionsarbeiten an den Beschneiungsanlagen aus.

In der Sommersaison arbeitet der gelernte Konstrukteur jeweils bei der Garaventa AG, wo er bei der Neumontage von Seilbahnanlagen sowie bei Revisionsarbeiten eingesetzt wird.

Gesundheitszustand

Der Pistenfahrzeugfahrer 3 fühlte sich an jenem Abend gesund und ausgeruht.

## **2.7 Beteiligte und betroffene Unternehmen**

### **2.7.1 Seilbahnunternehmen**

Lauchernalp Bergbahnen AG (LABB), Wiler (VS)

## **2.8 Infrastruktur**

### **2.8.1 Seilbahnanlage**

#### **2.8.1.1 Beschreibung**

Die Sesselbahn Stafel–Gandegg ist als Einseil-Umlaufbahn mit Drei-Personen-Sesseln und kuppelbaren Klemmen ausgeführt. Sie wurde im Jahr 1986 von der Garaventa AG erbaut und im Jahr 2023 teilerneuert. Die LABB verfügt für die Anlage über eine bis 30. Juni 2026 gültige Konzession und eine entsprechende Betriebsbewilligung des BAV. Die Anlage kann mit einer maximalen Geschwindigkeit von 4 m/s betrieben werden und erreicht eine Förderleistung von 1600 Personen pro Stunde. Die Talstation liegt auf 2107 m ü. M., die Bergstation auf 2721 m ü. M. Auf der 1581 m langen Strecke befinden sich 14 Seilbahnstützen. Eine Fahrt dauert rund 7 Minuten.

In der Nacht wird die Anlage bei Bedarf für Dienstfahrten in Betrieb genommen, Publikumsfahrten am Abend und in der Nacht finden nicht statt.

## **2.9 Fahrzeuge**

### **2.9.1 Pistenfahrzeug**

Das vom Pistenfahrzeugfahrer 2 gefahrene Pistenfahrzeug des Typs Kässbohrer PistenBully 600 Polar W war mit einer um 360° schwenkbaren Windeneinrichtung ausgerüstet. Die Winde lenkt aktiv mit den Fahrzeugbewegungen mit und verfügt über eine stufenlose Zugkraftregelung. Die maximale Zugkraft der Winde beträgt 45 kN.

## **2.10 Kommunikation**

### **2.10.1.1 Beschreibung**

Die Pistenfahrzeugfahrer kommunizierten untereinander über Funk, wobei die Funkkommunikation wie üblich auf dem Kanal 1 «LABB Relais» erfolgte. Dieser Kanal gewährleistet eine zuverlässige Abdeckung über das gesamte Wintersportgebiet. Jeder Pistenfahrzeugfahrer trägt ein persönliches, mobiles Funkgerät bei sich. In den Führerkabinen der Pistenfahrzeuge ist jeweils ein stationäres Funkgerät eingebaut. Während der Fahrt mit dem Pistenfahrzeug wird das eingebaute

Funkgerät benutzt und das mobile Gerät jeweils ausgeschaltet. Verlässt ein Pistenfahrzeugfahrer das Fahrzeug, erfolgt die Kommunikation über das mobile Gerät.

Der Pistenfahrzeugfahrer 3 sprach im Beisein des Pistenfahrzeugfahrers 1 über Funk mit dem Stv. Fahrer-Chef das weitere Vorgehen ab. Es wurde entschieden, dass der Pistenfahrzeugfahrer 1 mit der Bahn talwärts fahren soll, um dort vorerst andere Arbeiten auszuführen. Die übrigen Pistenfahrzeugfahrer konnten dieses Gespräch auf dem Kanal 1 mithören. Da sie nicht die direkten Adressaten dieses Gespräches waren, gab es ihrerseits keine Quittierungen. Das Gespräch war auch auf dem eingeschalteten Handfunkgerät des Pistenfahrzeugfahrers 1 hörbar. Eine weitere Kommunikation, die die Inbetriebnahme der Seilbahnanlage oder eine Ankündigung der Dienstfahrt unmittelbar vor deren Ausführung beinhaltete, fand nicht statt.

Als der Pistenfahrzeugfahrer 1 auf dem Seilbahnsessel die drohende Gefahr durch das Windenseil realisierte, versuchte er noch, einen Funkruf an den Pistenfahrzeugfahrer 2 abzusetzen. Dabei stellte er fest, dass am Funkgerät eine Störung in Form eines «Wackelkontaktes» auftrat. Sein Gerät funktionierte in diesem Moment mutmasslich nicht. Er entfernte den Akku und setzte diesen wieder ein. Dann erfolgte die Kollision und es kam keine weitere Kommunikation mehr zustande. Der Pistenfahrzeugfahrer 1 erinnerte sich, dass eine derartige Störung an seinem Funkgerät zuvor bereits einmal aufgetreten war.

#### 2.10.1.2 Feststellungen

Beim Auffinden des Handfunkgerätes des Pistenfahrzeugfahrers 1 nach dem Unfall befand sich der Drehregler für die Kanalwahl auf dem Rettungskanal 4 («K-Kanal»), nicht auf dem üblicherweise eingestellten Kanal 1 («LABB Relais»). Währenddem der Pistenfahrzeugfahrer 2 den Verunfallten auf der Unfallstelle betreute, konnte er auf dem Handfunkgerät des Pistenfahrzeugfahrers 1 die auf dem Rettungskanal geführten Gespräche hören.

Die Antenne des mobilen Funkgerätes des Pistenfahrzeugfahrers 1 wies eine Beschädigung in Form eines Knicks auf, die auf eine Gewalteinwirkung beim Unfall schliessen lässt. Am Gerät selbst waren keine Beschädigungen sichtbar. Eine Funktionskontrolle am Funkgerät am Tag nach dem Unfall zeigte keine Auffälligkeiten: Das Gerät war funktionsfähig. Eine wie vom Pistenfahrzeugfahrer 1 beschriebene Störung am Gerät konnte anlässlich der Funktionskontrolle nicht festgestellt, aber auch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Das Handfunkgerät des Pistenfahrzeugfahrers 1 wurde Anfang Oktober 2024 von der LABB neu beschafft.

## 2.11 Auswertung der Datenaufzeichnung

### 2.11.1 Daten Pistenfahrzeug

#### 2.11.1.1 Fahrrichtung und Windenzugkräfte

Im Zeitraum von 19:34 – 19:35 Uhr sind in den aufgezeichneten Daten Fahrrichtungswechsel ersichtlich, die das Wendemanöver zeigen. Gegen das Ende dieses Zeitraums stieg die Windenzugkraft plötzlich und kurzzeitig auf ein Maximum von 51 kN an. Dieser überhöhte Wert ist mutmasslich auf das Festhängen des Windenseils am Seilbahnsessel der fahrenden Seilbahnanlage zurückzuführen, bevor der Sessel vom Förderseil gerissen wurde. Danach sank die Windenzugkraft rasch auf 0 kN ab. Um 19:38 Uhr wurde das Pistenfahrzeug stillgelegt.

#### 2.11.1.2 GPS-Daten

Die GPS-Daten (Geotracking) des Pistenfahrzeuges wurden ausgelesen und analysiert. Anhand der Daten konnten der Fahrzeugeinsatz vor dem Unfall, die im Unfall-Zeitraum ausgeführten Fahrbewegungen, der Standort des Fahrzeugs sowie der Einsatz der Seilwinde plausibilisiert werden.

#### 2.11.2 Daten der Seilbahnsteuerung

Die aufgezeichneten Daten wurden ausgewertet. Den Daten konnte entnommen werden, dass die Seilbahnanlage um 16:29 Uhr abgeschaltet wurde. Um 19:20 Uhr erfolgte eine Inbetriebnahme der Anlage für die Dienstfahrt. Um 20:13 Uhr wurde im Kommandoraum der Talstation ein «Nothalt Betriebsbremse» ausgelöst und die Anlage kam zu Stillstand.

#### 2.11.3 Gesprächsaufzeichnung

Die betriebsinterne Funkkommunikation der LABB wird nicht aufgezeichnet. Für die Untersuchung standen keine Gesprächsaufzeichnungen zur Verfügung.

Funkgespräche auf dem Rettungskanal («K-Kanal»), der nach dem Unfall auf dem mobilen Gerät des Pistenfahrzeugfahrers 1 eingestellt war, werden aufgezeichnet. Im Zeitraum unmittelbar vor dem Unfall wurden auf diesem Kanal keine Gespräche geführt. Nach dem Unfall wurden die im Zusammenhang mit der Rettung des Pistenfahrzeugfahrers 1 auf dem Rettungskanal geführten Funkgespräche aufgezeichnet.

#### 2.11.4 Video

Der Unfall ereignete sich ausserhalb des Erfassungsbereiches von Webcams und Überwachungskameras. Es waren keine Videodaten verfügbar.

### 2.12 Besondere Untersuchungen

#### 2.12.1 Wetter, Sichtverhältnisse

Die Windmessanlage registrierte im Zeitraum vor dem Unfall Windgeschwindigkeiten zwischen 7 und 11 km/h. Die gemessenen Werte lagen unterhalb des definierten Warnwertes von 40 km/h. Die Windverhältnisse hatten keine Einflüsse auf das Ereignis.

Es herrschte Dämmerung. Es gab keinen Schneefall, Nebel oder Bewölkung, die die Sicht zusätzlich hätten beeinträchtigen können. Die Beleuchtung des arbeitenden Pistenfahrzeugs war eingeschaltet und von weither sichtbar.

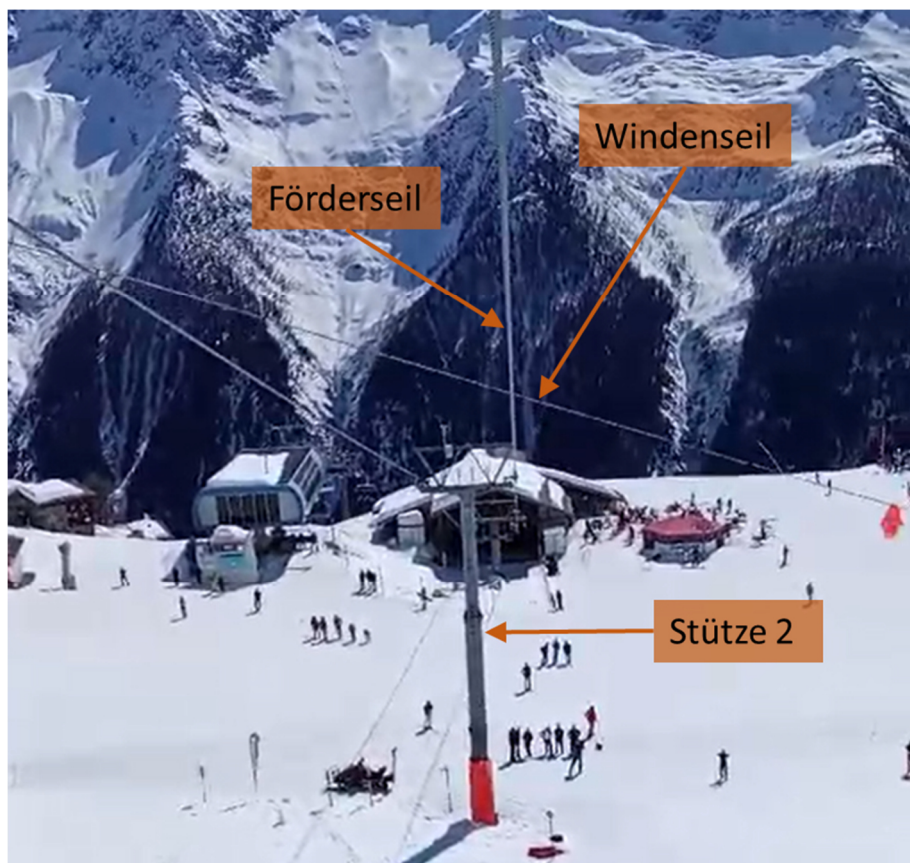
#### 2.12.2 Nachstellung der Unfallsituation

##### 2.12.2.1 Beschreibung

Am Tag nach dem Ereignis stellte die SUST die Unfallsituation mit den vier am Förderseil verbliebenen Seilbahnsesseln und dem Pistenfahrzeug am Windenseil nach. Das Ziel dieser Simulation war, festzustellen, unter welchen Bedingungen das Windenseil des Pistenfahrzeugs die Höhe der Seilbahnsessel erreichen konnte. Dazu wurden die vier Seilbahnsessel möglichst nahe an die Kollisionsstelle gefahren und die Anlage angehalten. Mit dem am Windenseil befestigten Pistenfahrzeug wurden mehrere Fahrten berg- und talwärts mit unterschiedlichen Zugkräften am Windenseil vorgenommen. Zudem wurden mehrere Wendemanöver ausgeführt.

### 2.12.2.2 Feststellungen

Allein aufgrund des Auf- und Abfahrens mit dem Pistenfahrzeug wurde das Windenseil nicht in vertikale Schwingungen versetzt, die gross genug gewesen wären, um das Windenseil in die Höhe der Seilbahnsessel zu bringen. Beim resp. unmittelbar nach dem Wenden des Pistenfahrzeugs an der gleichen Wendestelle, die beim Unfall gewählt worden war, geriet das Windenseil in mehrere, ausgeprägte vertikale Schwingbewegungen. Diese wurden durch Eingriffe der Zugkraftregelung an der Seilwinde des Pistenfahrzeuges herbeigeführt. Der obere Totpunkt des Windenseils bei diesen Schwingbewegungen befand sich mehrmals im Lichtraumprofil der Seilbahnanlage. Das Windenseil näherte sich dabei dem Förderseil der Seilbahnanlage (Abbildung 6), berührte dieses jedoch bei keinem der durchgeführten Versuche. Die Abstände zwischen den beiden Seilen waren jedoch zeitweise derart gering, dass Seilberührungen unter leicht geänderten Bedingungen nicht ausgeschlossen werden konnten.



**Abbildung 6:** Foto der Unfallsimulation; Perspektive vom vordersten Seilbahnsessel.

### 2.12.3 Faktoren mit Einfluss auf das menschliche Verhalten

Die bereits kurz nach Dienstbeginn eingetretene Panne am Fahrzeug des Pistenfahrzeugfahrers 1, die nicht repariert werden konnte, sowie die daraufhin getroffenen Entscheide, die im Bereich der Bergstation begonnenen Arbeiten abzubrechen und stattdessen andere Arbeiten auszuführen, stellten eine nicht geplante, aussergewöhnliche Situation für die Beteiligten dar.

#### 2.12.4 Erfahrung und Ausbildung Pistenfahrzeugfahrer 1

Der Pistenfahrzeugfahrer 1 arbeitete seine erste Wintersaison in dieser Funktion. Zuvor war er nicht in der Wintersport- und Seilbahnbranche tätig, hatte also noch wenig Praxiserfahrung.

Die interne Ausbildung bei der LABB hatte er durchlaufen. Diese beinhaltete neben der Pistenpräparation u.a. auch die Nutzung der Sesselbahnanlage für Dienstfahrten. Dem Pistenfahrzeugfahrer 1 war bekannt, wie er die Anlage in Betrieb nehmen musste und wie hinsichtlich der Dienstfahrt vorzugehen war. Es war nicht die erste Dienstfahrt gewesen, die er ausführte. Die Teilnahme des Pistenfahrzeugfahrers 1 an der internen Ausbildung wurde dokumentiert.

Den vom Verband Seilbahnen Schweiz angebotenen Pistenfahrzeugfahrer-Kurs hatte Pistenfahrzeugfahrer 1 noch nicht absolviert. Der Kurs muss spätestens in der zweiten Wintersaison besucht werden, was auch so vorgesehen war.

Auch aufgrund seiner Tätigkeiten als Landwirt war der Pistenfahrzeugfahrer 1 mit dem Umgang grösserer und schwererer Fahrzeuge vertraut. Er fühlte sich bei der Bedienung und beim Fahren der Pistenfahrzeuge sicher. Fahrten mit dem Einsatz eines Windenseils führte er bisher noch nicht aus.

#### 2.12.5 Prozesse / Zusammenarbeit

Der Pistenfahrzeugfahrer 1 ging davon aus, dass die über Funk getätigte Absprache über die Absicht, eine Dienstfahrt auszuführen, ausreichte und sich seine Kollegen im Klaren darüber waren, dass er die Seilbahnanlage in Betrieb nehmen und damit talwärts fahren würde. Er erwartete daher, dass während seiner Fahrt mit der Seilbahn keine Präparationsarbeiten mehr mit dem Windenseil stattfanden. Die anderen mit der Pistenpräparierung beschäftigten Mitarbeitenden – insbesondere der Pistenfahrzeugfahrer 2 – gingen davon aus, dass der Pistenfahrzeugfahrer 1 die Inbetriebnahme der Anlage und die Dienstfahrt unmittelbar vor deren Ausführung noch ankündigen würde, weil eine solche zeitnahe Ankündigung dem bei der LABB üblichen Vorgehen entsprach. Diese Ankündigung blieb aus. Der Pistenfahrzeugfahrer 2 rechnete daher nicht mit der ausgeführten Seilbahnfahrt und führte die Präparationsarbeiten im Bereich der Anlage ununterbrochen weiter. Die Inbetriebnahme der Anlage resp. die fahrende Bahn hatte er nicht wahrgenommen.

Die Positionen der Wendestellen sind nur ungefähr festgelegt und können variieren. Der Entscheid, wo genau das Pistenfahrzeug gewendet wird, trifft der Pistenfahrzeugfahrer jeweils situativ anhand der örtlichen Gegebenheiten und basierend auf seinen Erfahrungswerten. Den an der Pistenpräparation beteiligten Mitarbeitenden war bekannt, dass das Windenseil beim Ausführen von Wendemanövern in die Höhe aufschwingen und dabei kurzzeitig in das Profil der Seilbahnanlage gelangen kann.

Das «Handbuch Pisten- und Rettungsdienst» der LABB gibt vor, dass Arbeiten mit Seilwinden nur ausserhalb des Seilbahnbetriebs durchgeführt werden dürfen.

Die Betriebsvorschrift der LABB für die betroffene Seilbahnanlage enthält die Bestimmung, dass für eine Dienstfahrt immer eine Gruppe von mindestens fünf Seilbahnsesseln verkehren muss und dass der vorderste dieser fünf Sessel normalerweise nicht zu besetzen ist. Eine Übersichtsliste in der Dienstvorschrift enthält die Anweisung, dass vor einer Dienstfahrt die Funkgeräte auf richtige Funktion zu prüfen sind. Die Vorgabedokumente sind in der Tal- und in der Bergstation der Seilbahnanlage in einem Ordner vorhanden. Keines der Dokumente enthält einen detaillierten, gesamtheitlichen Beschrieb über das Vorgehen und die Kommunikation zur Durchführung einer Dienstfahrt durch den Pistendienst.

Der Pistenfahrzeugfahrer 1 benutzte für die Dienstfahrt den vordersten der fünf Seilbahnsessel. Er tat dies mit der Absicht, die Anlage nach seiner Ankunft in der Talstation rechtzeitig ausschalten zu können, sodass sich alle fünf Sessel nach dem Halt der Anlage innerhalb der Talstation befanden.

## **2.13 Regelungen und Funktionsbeschreibungen**

### **2.13.1 Betriebsvorschrift der LABB: Regelung zum Vorgehen bei Dienstfahrten**

*Systembedingte Anforderungen*

*Es darf, abgesehen von begründeten Fällen, nie ein Fahrzeug allein, sondern immer nur eine Gruppe von mindestens fünf Fahrzeugen im Normalabstand auf die Strecke geschickt werden, wobei normalerweise das erste Fahrzeug unbesetzt bleibt.*

### **2.13.2 Betriebsvorschrift der LABB: Regelung zur Betriebsaufnahme**

*Vor der Betriebsaufnahme ist beim zuständigen Pisten- und Rettungschef die Erlaubnis zur Betriebsaufnahme per Funk einzuholen (Beurteilung von Lawinensituation, Pistenpräparierung, Lawinen-Sprengarbeiten, etc.)*

### **2.13.3 Regelungen zum Einsatz von Pistenbearbeitungsmaschinen an Seilwinden**

Das «Handbuch Pisten- und Rettungsdienst» der LABB enthält bezüglich des Einsatzes von Seilwinden bei der Pistenpräparierung folgende Regelung (Auszug):

*Einsatz der Seilwinden im Bereich der 1. Sektion, spät abends.*

*Pistenbearbeitungsmaschinen an Seilwinden oder mit Frontfräse (Schneescheu-der) sind ausnahmslos ausserhalb der Betriebszeit der Transportanlagen oder auf gesperrten Pisten oder Pistenabschnitten einzusetzen.*

### 3 Analyse

#### 3.1 Technische Aspekte

Die vom Pistenfahrzeugfahrer 1 wahrgenommene Störung an seinem Handfunkgerät konnte bei der Funktionskontrolle am Tag nach dem Unfall nicht festgestellt, aber auch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Dass der Pistenfahrzeugfahrer 2 auf der Unfallstelle die Funkgespräche über den Rettungskanal auf dem Funkgerät des Pistenfahrzeugfahrers 1 mithören konnte, zeigt, dass das Funkgerät nach dem Unfall funktionsfähig und eingeschaltet war. Dass der Pistenfahrzeugfahrer 1 am früheren Abend auf seinem Handfunkgerät die Kommunikation zwischen dem Pistenfahrzeugfahrer 3 und dem Stv. Fahrer-Chef mithören konnte und auch die Funkgespräche der anderen Pistenfahrzeugfahrer gehört hatte, lässt den Schluss zu, dass das Funkgerät zu einem früheren Zeitpunkt an jenem Abend störungsfrei funktioniert hatte und auf dem richtigen Kanal eingestellt war. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Kanal im Verlauf des Unfalls verstellt wurde. Dieser Schluss wird dadurch untermauert, dass auf dem Rettungskanal, auf dem die geführten Funkgespräche aufgezeichnet werden, keine aufgezeichneten Gespräche des Pistenfahrzeugfahrers 1 zu hören waren.

Die technischen Einrichtungen an der Seilbahnanlage und am beteiligten Pistenfahrzeug funktionierten im Zeitraum des Ereignisses störungsfrei. Die Untersuchung förderte keine technischen Aspekte zu Tage, die für den Unfall ursächlich waren.

#### 3.2 Organisatorische Aspekte

Unterschiedliche Vorschriftendokumente der LABB enthalten Bestimmungen zum Durchführen von Dienstfahrten und zum Einsatz des Windenseils. Diese Dokumente sind in Ordnern in der Berg- und Talstation der Seilbahnanlage vorhanden. Die Bestimmungen werden an internen Ausbildungsanlässen thematisiert. Ein Beschrieb, der das Vorgehen und die Kommunikation für eine Dienstfahrt ganzheitlich und detailliert regelt, war nicht vorhanden. Dem Pistenfahrzeugfahrer 1 stand für die Inbetriebnahme der Seilbahnanlage zur Durchführung der Dienstfahrt kein Hilfsmittel wie z.B. eine Checkliste zur Verfügung. Eine detaillierte Regelung mit konkreten Anweisungen zum Vorgehen und zur Kommunikation bei Dienstfahrten hätte dazu beitragen können, zu erkennen, dass die alleinige Ankündigung der Absicht, eine Dienstfahrt auszuführen, nicht ausreichend gewesen war. Insbesondere in ausserordentlichen Situationen und für Personal mit noch wenig Betriebs Erfahrung kann dies eine wertvolle Unterstützung darstellen.

#### 3.3 Betriebliche oder prozessuale Aspekte

Die Absicht des Pistenfahrzeugfahrers 1, mit der Seilbahn talwärts zu fahren, war seinen Kollegen aufgrund der vorangegangenen Funkkommunikation bekannt, weil sie die dazu über Funk auf dem Kanal 1 geführten Gespräche mithören konnten. Allerdings erwarteten sie eine weitere Kommunikation unmittelbar vor der Inbetriebnahme der Bahn resp. vor der Ausführung Dienstfahrt, weil dies dem üblichen Vorgehen bei der LABB entsprach. Sie fuhrten daher mit ihren Arbeiten fort. Der Pistenfahrzeugfahrer 1 dagegen ging davon aus, dass die mitgeteilte Absicht, mit der Bahn talwärts zu fahren, ausreichen würde und die Arbeiten mit dem Windenseil beendet waren. Er verzichtete daher auf eine weitere Kommunikation. Diese unterschiedlichen Erwartungshaltungen führten dazu, dass eine relevante

Kommunikation ausblieb und in der Folge, dass die Dienstfahrt mit der Seilbahn gleichzeitig mit der Pistenpräparation unter Einsatz des Windenseils stattfand.

Die Betriebsvorschrift der LABB enthält die Bestimmung, dass bei Dienstfahrten ein Konvoi von mindestens fünf Seilbahnsesseln im Normalabstand verkehren muss und dass der vorderste der fünf Sessel normalerweise unbesetzt bleiben soll. Gemäss der Herstellerdokumentation ist dieses Vorgehen anzuwenden, um gefährliche Auswirkungen des Seildralls wie z.B. schräghängende Fahrzeuge, exzentrischen Seillauf auf den Stützen und Seilentgleisungen zu verhindern. Der vorderste Sessel wird lediglich in Ausnahmesituationen besetzt, z.B. wenn Neuschnee in der Förderschiene der Bergstation vermutet wird und der Bedienstete unmittelbar bei der Einfahrt in die Bergstation den Sessel verlassen muss, um die Förderschiene reinigen zu können. Der Pistenfahrzeugfahrer 1 war sich dessen nicht bewusst und setzte sich auf den vordersten der fünf Seilbahnsessel. Dies mit der Absicht, die Anlage nach seiner Ankunft in der Talstation so ausschalten zu können, dass sich beim Stopp der Anlage alle fünf Seilbahnsessel innerhalb der Station befinden. Bei dem vorliegenden Ereignis hätten allerdings nur geringfügige zeitliche Verschiebungen im Ablauf dazu führen können, dass das in die Höhe schwingende Windenseil auch einen der hinteren Seilbahnsessel trifft.

Weil die lokalen Gegebenheiten wie z.B. die Schneehöhe oder der Pistenzustand nicht immer gleich sind, müssen die Pistenfahrzeugfahrer bei der Wahl der Wendestelle eines Fahrzeuges eine gewisse Flexibilität haben. Wird die Wendestelle – wie im vorliegenden Fall – so gewählt, dass das Windenseil die Seilbahnanlage unterquert, kann das Windenseil bei entsprechend ausgeprägten vertikalen Schwingbewegungen in das Lichttraumprofil der Seilbahnanlage gelangen. Die Vorgaben der LABB, wonach Arbeiten mit Seilwinden nur ausserhalb des Seilbahnbetriebs durchgeführt werden dürfen und vor der Betriebsaufnahme der Seilbahnanlage beim Pisten- und Rettungschef die Erlaubnis eingeholt werden muss, tragen diesem Umstand Rechnung. Wenn die Seilbahnanlage nach Beginn der Pistenpräparation erneut in Betrieb genommen werden muss, ist eine klare, zeitgerechte Kommunikation zwischen den am Seilbahnbetrieb und an der Pistenpräparation Beteiligten von zentraler Bedeutung, um einen sicheren Ablauf zu gewährleisten.

### **3.4 Menschliche Aspekte**

Der Pistenfahrzeugfahrer 1 kannte das Vorgehen für eine Dienstfahrt. Er war entsprechend darüber instruiert worden. Die vorangegangene Fahrzeugpanne, die nicht behoben werden konnte und dazu führte, dass er seine Arbeitsschicht neu organisieren musste, stellte für den Pistenfahrzeugfahrer 1 eine aussergewöhnliche Situation dar. Er konnte nicht mehr den üblichen, geregelten und ihm vertrauten Arbeitsabläufen folgen. Aufgrund von noch fehlender Erfahrung und der vorab erfolgten Absprache zwischen dem Pistenfahrzeugfahrer 3 und dem Stv. Fahrerchef über das beabsichtigte Vorgehen, ging der Pistenfahrzeugfahrer 1 davon aus, dass das alleinige Kommunizieren der Absicht, eine Dienstfahrt durchzuführen, ausreichte und dass es seinerseits keiner weiteren Kommunikation mehr bedurfte. Er erwartete, dass während seiner Dienstfahrt keine Arbeiten mehr mit dem Windenseil stattfanden.

### 3.5 Frühere Ereignisse ähnlicher Art

Absturz eines 4er-Sessels vom 6. Februar 2020 in Stoos (SZ)  
Reg.-Nr. 2020020601<sup>2</sup>

Am 6. Februar 2020 fanden bei der Sesselbahn Mettlen–Fronalpstock Nachfahrten für einen Firmenausflug auf den Fronalpstock oberhalb Stoos statt. Bei der Rückfahrt eines Konvois von drei Sesseln um ca. 22:06 Uhr stürzte kurz vor der Stütze 7 der zweite 4er-Sessel zu Boden. Die vier Passagiere erlitten schwere Verletzungen. Einer davon erlag im Spital seinen Verletzungen. Der Unfall war darauf zurückzuführen, dass während der Pistenvorbereitung das Windenseil des Pistenfahrzeugs mit dem zweiten Sessel eines Konvois von drei 4er-Sesseln in Kontakt geriet, sich zwischen der Gehängestange und der Aufhängung verkeilte und anschliessend den Sessel vom Förderseil riss. Vor der Inbetriebnahme der Seilbahnanlage wurde vom Seilbahnpersonal keine Zustimmung beim Pistendienst eingeholt.

---

<sup>2</sup> Link zum Schlussbericht über den Absturz eines 4er-Sessels vom 6. Februar 2020 in Stoos: [2020020601\\_SB\\_Stoos\\_D.pdf](#)

## 4 Schlussfolgerungen

### 4.1 Befunde

#### 4.1.1 Technische Aspekte

Der Unfall ist nicht auf technische Ursachen zurückzuführen.

#### 4.1.2 Organisatorische Aspekte

Die internen Vorschriften der LABB enthielten einzelne Bestimmungen, die bei der Ausführung von Dienstfahrten zu beachten waren. Eine Regelung mit einem detaillierten, gesamtheitlichen Beschrieb über das Vorgehen und die Kommunikation zur Durchführung einer Dienstfahrt durch den Pistendienst war nicht vorhanden.

#### 4.1.3 Betriebliche oder prozessuale Aspekte

Unterschiedliche Erwartungshaltungen der Beteiligten hinsichtlich der Kommunikation führten dazu, dass die relevante Kommunikation ausblieb, die zu einem Unterbruch der Pistenpräparationsarbeiten mit dem Windenseil geführt hätte.

#### 4.1.4 Menschliche Aspekte

Dem Pistenfahrzeugfahrer 1 war das Vorgehen zum Ausführen einer Dienstfahrt bekannt. Da es seine erste Saison in dieser Funktion war, verfügte er noch nicht über eine ausgeprägte Betriebserfahrung, was zur Erwartungshaltung beitrug, die erfolgte Kommunikation sei ausreichend und die Pistenpräparation mit dem Windenseil beendet gewesen.

### 4.2 Ursachen

Der Absturz eines mit einem Mitarbeiter besetzten Seilbahnsessels in Lauchernalp Wiler am 19. März 2025 ist darauf zurückzuführen, dass sich der Seilbahnsessel in einem von einem Pistenpräparationsfahrzeug benutzten Windenseil verfangen hatte und vom Förderseil gerissen wurde.

Zur Ursache haben beigetragen:

- Beitragende Faktoren:
  - Die Seilbahnanlage wurde für eine Dienstfahrt des Pistendienstes in Betrieb genommen, während gleichzeitig Pistenpräparationsarbeiten mit einem Windenseil im Bereich der Seilbahnanlage durchgeführt wurden.
  - Das Ausbleiben einer relevanten Kommunikation zwischen den Beteiligten über die Inbetriebnahme der Seilbahnanlage für eine Dienstfahrt unmittelbar vor der Ausführung.
- Systemische Faktoren:
  - Das Fehlen einer ausreichend detaillierten, durchgängigen Regelung mit konkreten Handlungsanweisungen für alle Beteiligten zum Vorgehen und zur Kommunikation bei der Inbetriebnahme der Seilbahnanlage für Dienstfahrten trug dazu bei, dass unterschiedliche Erwartungshaltungen hinsichtlich der Kommunikation entstanden und dass das Ausbleiben der relevanten Kommunikation nicht bemerkt wurde.

## 5 Sicherheitsempfehlungen, Sicherheitshinweise und seit dem Unfall getroffene Massnahmen

### 5.1 Sicherheitsempfehlungen

Die SUST stuft die Ursache nicht als systemisch ein und verzichtet deshalb auf das Aussprechen von Sicherheitsempfehlungen.

### 5.2 Sicherheitshinweise

Als Reaktion auf während der Untersuchung festgestellte Sicherheitsdefizite kann die SUST Sicherheitshinweise veröffentlichen. Sicherheitshinweise werden formuliert, wenn eine Sicherheitsempfehlung nicht angezeigt erscheint, formell nicht möglich ist oder wenn durch die freiere Form eines Sicherheitshinweises eine grössere Wirkung absehbar ist. Sicherheitshinweise der SUST haben ihre Rechtsgrundlage in Artikel 56 der VSZV:

*Art. 56 Informationen zur Unfallverhütung*

*Die SUST kann allgemeine sachdienliche Informationen zur Verhütung von Zwischenfällen zusammenstellen und veröffentlichen.*

#### 5.2.1 Regelung von Dienstfahrten

##### 5.2.1.1 Sicherheitsdefizit

Die Seilbahnanlage wurde für eine Dienstfahrt des Pistendienstes in Betrieb genommen, während gleichzeitig Pistenpräparationsarbeiten mit einem Windenseil im Bereich der Seilbahnanlage durchgeführt wurden.

Das Seilbahnunternehmen hat in den Betriebsvorschriften einzelne Bestimmungen bezüglich der Durchführung von Dienstfahrten und der Anwendung von Windenseilen bei der Pistenpräparation erlassen. Eine detaillierte, umfassende Regelung mit konkreten Handlungsanweisungen zum Vorgehen und zur Kommunikation bei der Inbetriebnahme der Anlage für Dienstfahrten des Pisten- und Rettungsdienstes war nicht vorhanden. Dies kann, wie im vorliegenden Fall, zu unterschiedlichen Erwartungshaltungen hinsichtlich der Kommunikation und in der Folge zum Ausbleiben relevanter Kommunikation führen.

##### 5.2.1.2 Sicherheitshinweis Nr. 55

Zielgruppe: Seilbahnunternehmen

Die Seilbahnunternehmen sollten prüfen, ob die von ihnen erlassenen Betriebsvorschriften zum Vorgehen und zur Kommunikation bei der Inbetriebnahme einer Anlage für Dienstfahrten und zur Ausführung von Pistenpräparationsarbeiten mit Windenseilen ausreichend sind und bei Bedarf detaillierte, durchgängige Regelungen erlassen.

### 5.3 Seit dem Unfall getroffene Massnahmen

Die der SUST bekannten Massnahmen werden im Folgenden kommentarlos aufgeführt.

- Keine bekannt

Dieser Abschlussbericht wurde von der Kommission der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) genehmigt (Art. 10 Bst. h der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014, Stand am 1. Januar 2025).

Bern, 12. Mai 2026

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle