

Berner Bergbahnen wollen den Ansturm steuern

Tourismus Nach den Jungfraubahnen überlegen sich auch die Bergbahnen Gstaad, für einen Teil ihres Skigebiets eine Personenlimite einzuführen. Laut Touristikern Monika Bandi Tanner setzen die beiden Destinationen damit einen Gegentrend zum tobenden Preiskampf.

Quentin Schlapbach

Gedränge auf den Parkplätzen, Anstehen am Skilift, eingeschränkte Fahrt auf den Skipisten: Ein Ausflug über die Festtage in die Berge führte bei manch einem Besucher zuletzt für Dichtstress. Die Schweizer Bergbahnen erleben einen Ansturm wie seit Jahren nicht mehr. Und weil sich dieser Ansturm – auch schneebedingt – auf weniger Skigebiete verteilte, führte das an den besonders frequentierten Tagen vielerorts zu Kapazitätsengpässen.

Bei den Jungfraubahnen soll ab der nächsten Saison in solchen Situationen ein Riegel geschoben werden. Geschäftsführer Urs Kessler kündigte Anfang Dezember an, dass man eine Personenbegrenzung für das Skigebiet einführen will – ab 17 800 Skifahrerinnen und Skifahrern pro Tag soll künftig Schluss sein. Diese Grenze sei während der Alltagswoche an einzelnen Tagen überschritten worden, bestätigte Kessler letzte Woche. Wäre das neue Regime also bereits in Kraft gewesen, hätten einzelne Gäste wieder umkehren müssen.

Gstaad erwägt nachzuziehen

Dass Platz ein exklusives Gut ist, kennen Schweizer Konsumenten bereits aus anderen Bereichen – Konzerte, Fussballspiele, aber auch Tische in Restaurants sind nur begrenzt verfügbar. Der Gedanke, dass auch ein Skigebiet ausverkauft sein kann, ist für viele aber noch gewöhnungsbedürftig. Dennoch scheint die Idee auf Anklang zu stossen. Als diese Zeitung Anfang Dezember eine Onlineumfrage zur Massnahme der Jungfraubahnen durchführte, antworteten 57 Prozent der 1831 Umfrageteilnehmer, dass sie dies auch in anderen Skigebieten begrüssen würden.

So weit könnte es bald kommen. Nach den Jungfraubahnen wird nämlich auch in Gstaad eine

«Statt einer Preisstrategie setzen einzelne Skigebiete gezielt auf eine kommunizierte Qualitätsstrategie.»

Monika Bandi Tanner
Co-Leiterin der Forschungsstelle Tourismus der Uni Bern

Personenbegrenzung als Option diskutiert. Allerdings nur für das Teilgebiet Eggli-Videmanette, sagt Matthias In-Albon, Geschäftsführer der Bergbahnen Destination Gstaad. «Wir haben bei Befragungen festgestellt, dass die Gäste dort einen anderen Anspruch an ihr Skierlebnis stellen.» Definitiv sei dieser Entscheid allerdings noch nicht. In-Albon gibt zu bedenken, dass man bloss eine Limitierung der Tageskarten einführen könnte. «Wer eine Mehrtageskarte, ein Saisonabo oder ein Top4-Skipass hat, wäre davon nicht betroffen.»

Qualitäts- statt Preiskampf

Skifahren auf leeren Pisten bei sonnigem Wetter: Sind solche Personenlimiten etwa ein Zukunftsmodell für die Branche? Monika Bandi Tanner, Co-Leiterin der Forschungsstelle Tourismus der Uni Bern, glaubt nur regionenspezifisch daran. «Bei den meisten Bergbahnen bestehen an freien Tagen nach wie vor Überkapazitäten», sagt sie. Ein Ansturm, wie er während den Festtagen herrschte, sei immer noch



Die Jungfraubahnen wollen für ihr Skigebiet eine Personenlimite einführen. Mehr als 20 000 Besucher, wie am 30. Januar, sollen danach nicht mehr möglich sein. Foto: Keystone

die Ausnahme. Weil bei den meisten Bergbahnen zudem öffentliche Gelder im Spiel seien, erscheine es schwierig, das Skifahren exklusiver zu machen. Dass ausgerechnet die Jungfraubahnen und Gstaad zu solch

einer Strategie greifen, überrascht Bandi hingegen nicht.

«Der Wettbewerb unter den Skigebieten wurde vor vier Jahren lanciert, als Saas-Fee erstmals ein Saisonabo für 222 Franken anbot», sagt sie. Seither ver-

suchen sich die Destinationen – auch mithilfe der neuen digitalen Möglichkeiten – beim Preis zu unterscheiden. «Statt einer Preisstrategie setzen einzelne Skigebiete aber gezielt auf eine kommunizierte Qualitätsstrategie.» So etwa die Jungfraubahnen, die sich aufgrund ihres boomenden Sommergeschäfts und ihrer Eigenständigkeit dies auch leisten können, so Bandi. Gstaad verfolge mit seinen Plänen hingegen eher eine Nischenstrategie. Auf dem Eggli, wo vermög-

ende Chaletbesitzer einen eigenen Club besitzen und die neue Gondelbahn massgeblich mitfinanzierten, spiele der Exklusivitätsgedanke der Gäste die entscheidende Rolle. «Das bleibt daher

eher ein Ausnahmefall», sagt Bandi. Zur Regel werden könnte hingegen, dass das Skifahren an besonders gut frequentierten Tagen bald überall mehr kosten wird. «Bei einem grossen Teil der

Personenlimiten machen Skifahren nicht sicherer

Als die Jungfraubahnen Anfang Dezember ankündeten, nur noch eine begrenzte Anzahl Gäste pro Tag ins Skigebiet zu lassen, verkauften sie dies als Qualitätsmassnahme. Wer während der Festtage auf Schweizer Skipisten unterwegs war und alle zehn Meter einem Personenhindernis ausweichen musste, leuchtet dieser Schritt aber genauso gut als Sicherheitsmassnahme ein. Doch diese Annahme ist statisch falsch, wie Marc Kipfer, Mediensprecher der Beratungsstelle für Unfallverhütung, auf Anfrage sagt. Die Anzahl Unfälle nehme bei mehr Leuten auf der Piste sogar proportional ab. «Schneesportler scheinen bei zunehmender Dichte auf den Pisten ihr Tempo zu verringern und angesagt zu fahren», so Kipfer. Somit nehme auch das individuelle Unfallrisiko mit zunehmender Frequentierung der Skipiste leicht ab.

Limiten bleiben Ausnahmen

Dass von den Skigebieten in Zukunft eine solche Limitierung zum Schutz der Gäste fast schon erwartet wird, ist also statistisch völlig unbegründet. «Eine Limitierung der Gäste ist in erster Linie keine Frage der Sicherheit», sagt Kipfer klar. Die Jungfraubahnen – und vielleicht bald auch Gstaad (siehe Haupttext) – dürften vorerst denn auch die Ausnahme bleiben. «Eine Personenbegrenzung steht in der Skiregion Adelboden-Lenk aktuell nicht zur Diskussion», sagt Matthias Werren, Geschäftsführer der Bergbahnen, auf Anfrage. «Wir sind der Meinung, dass wir für unsere Gäste auch an Spitzenzeiten genug Platz anbieten können.» Auch Simon Schmid, Marketingleiter der Bergbahnen Meiringen-Hasliberg, sagt, dass eine Limite «für uns im Moment kein Thema ist». (jgc)

Kollisionen kein Hauptfaktor

In der Unfallstatistik machen Kollisionen mit anderen Pistenbenutzern nämlich nur einen kleinen Teil der Unfälle aus. Der Anteil dieser Kollisionsunfälle schwanke jährlich zwischen fünf und sieben Prozent, sagt Kipfer. «Die überwiegende Mehrheit sind Selbstunfälle.» An Wochenenden, wo meist mehr Leute auf den Pisten unterwegs sind, ist

der Anteil der Kollisionen denn auch nur unwesentlich höher. «Offensichtlich ist eine hohe Dichte von Schneesportlern auf den Pisten kein starker Risikofaktor für Kollisionen», sagt Kipfer. Auch die Schwere der Unfälle nehme tendenziell eher ab, wenn die Pisten dichter besetzt sind, «weil die Schneesportler langsamer fahren». Dazu gebe es statistisch allerdings keine gesicherten Daten, sagt Kipfer.

Limiten bleiben Ausnahmen

Dass von den Skigebieten in Zukunft eine solche Limitierung zum Schutz der Gäste fast schon erwartet wird, ist also statistisch völlig unbegründet. «Eine Limitierung der Gäste ist in erster Linie keine Frage der Sicherheit», sagt Kipfer klar. Die Jungfraubahnen – und vielleicht bald auch Gstaad (siehe Haupttext) – dürften vorerst denn auch die Ausnahme bleiben. «Eine Personenbegrenzung steht in der Skiregion Adelboden-Lenk aktuell nicht zur Diskussion», sagt Matthias Werren, Geschäftsführer der Bergbahnen, auf Anfrage. «Wir sind der Meinung, dass wir für unsere Gäste auch an Spitzenzeiten genug Platz anbieten können.» Auch Simon Schmid, Marketingleiter der Bergbahnen Meiringen-Hasliberg, sagt, dass eine Limite «für uns im Moment kein Thema ist». (jgc)

eher ein Ausnahmefall», sagt Bandi.

Zur Regel werden könnte hingegen, dass das Skifahren an besonders gut frequentierten Tagen bald überall mehr kosten wird. «Bei einem grossen Teil der

Gäste ist die Akzeptanz für solch eine Preissteuerung wohl durchaus da», sagt Bandi. Damit erklärt sich die Tourismusexpertin auch, wieso viele Schneesportler eine Kontingentierung der Skitickets begrüssen würden.

Der Transitplatz bei Wileroltigen soll der einzige seiner Art bleiben

Fahrende Auf ihrer Werbetour für den geplanten Halteort macht Regierungsrätin Evi Allemann ein überraschendes Bekenntnis.

Vor knapp zwei Wochen erläuterten die Gegner der Öffentlichkeit ihre Argumente, nächste Woche werden es ihnen die Befürworter leicht tun. Mittendrin trat gestern Regierungsrätin Evi Allemann (SP) vor die Medien und erklärte, warum der fixe Transitplatz für ausländische Fahrende beim Autobahnrastplatz Wileroltigen gebaut werden soll. Der Abstimmungskampf um die dafür nötigen 3,3 Millionen Franken, über die der Kanton Bern am 9. Februar an der Urne entscheiden wird, ist voll entbrannt.

In aller Deutlichkeit machte Allemann gestern klar, dass das Projekt mit seinen 36 Stellplätzen für bis zu 180 Leute das einzige seiner Art im Bernbiet bleiben wird. In der Vergangenheit war immer wieder die Rede davon, dass der Kanton noch einen zweiten Ort schaffen werde, an dem die Fahrenden haltmachen können. Zu gross ist der Drang in die Schweiz mit ihren vergleichsweise guten Verdienstmöglichkeiten, wie Zahlen in der jüngeren Vergangenheit zeigten: Reisten 2017 im ganzen Jahr rund 1500 Wohnwagen ein, so war 2018 diese Zahl bereits im Herbst überschritten.

Richterliches Machtwort

Selbst Allemann musste gestern vor den Medien eingestehen, dass «der Druck jeweils gross ist». Trotzdem blieb sie dabei, dass Bern seine Pflicht allein mit dem Transitplatz bei Wileroltigen erfülle – auch auf das Risiko hin, dass dies ihrer Beliebtheit vor Ort nicht zuträglich ist. Immerhin lehnt die Gemeinde das Vorhaben ab. Sie dürfte nun noch frustrierter sein, wenn sie weiss, dass sie als einzige im Kanton regelmässig mit den ausländischen Fahrenden klarkommen muss. Und alle anderen aus dem Schneider sind.

Wenn Allemann von einer Pflicht sprach, hatte sie ein bald zwanzigjähriges Urteil des Bundesgerichts vor Augen. Dieses wies schon 2003 die Behörden schweizweit an, in der Raumplanung Plätze für die Fahrenden vorzusehen. Weil es aber an den Halteorten regelmässig zu Reibereien und Auseinandersetzungen mit der ansässigen Bevölkerung kommt, harzt es mit der Umsetzung des Auftrags. Im westlichen Mittelland, wo die Fahrenden nach ihrer Einreise aus Frankreich jeweils besonders zahlreich unterwegs sind, machte der Kanton Freiburg im Sommer 2017 einen ersten grossen Schritt. Er eröffnete in der Region Bulle den Transitplatz La Joux-des-Ponts.

Mit seiner Lage direkt an der Autobahn und seiner Grösse von rund 40 Plätzen entspricht dieser in etwa dem, was Allemann mit ihren Leuten nun bei Wileroltigen umsetzen will. Nur – flächen- wie einwohnermässig ist Bern mehr als dreimal so gross wie Freiburg. Ein zweiter fixer Transitplatz auf Berner Boden wäre vor diesem Hintergrund nichts als logisch, doch die Regierungsrätin blieb dabei: Einen solchen Halteort wird es nicht geben.

Viel lieber setzt sie auf die interkantonale Zusammenarbeit. Die Kontakte nach Freiburg, aber auch nach Neuenburg und in die



Die Fahrenden sollen neben dem Autobahnrastplatz bei Wileroltigen einen definitiven Halteort bekommen. Foto: Raphael Moser



Evi Allemann. Foto: rot

Waadt seien eng und gut, erklärte sie. Und auf die Frage, ob sie nun von der Waadt und von Neuenburg, die entweder noch gar keinen Platz oder aber nur ein Provisorium betreiben, ähnlich handfeste Projekte erwartet: Vor Ort nicht zuträglich ist. Immerhin lehnt die Gemeinde das Vorhaben ab. Sie dürfte nun noch frustrierter sein, wenn sie weiss, dass sie als einzige im Kanton regelmässig mit den ausländischen Fahrenden klarkommen muss. Und alle anderen aus dem Schneider sind.

Kulturelles Erbe

Dass die Leute in Wileroltigen dem Vorhaben derart ablehnend gegenüberstünden, sei natürlich bedauerlich, zumal der Kanton stets ein partnerschaftliches Verhältnis zu den Standortgemeinden anstrebe, sagte Allemann noch. Mit den Behörden finde aber ein regelmässiger Austausch

statt, und man versuche auch, den Anliegen der Bevölkerung möglichst zu entsprechen. In diesem Zusammenhang betonte sie nochmals, dass für den Transitplatz der Kanton die Verantwortung tragen wird. Er wird auch den Platzwart anstellen, der seinerseits für Ruhe und Ordnung sorgen muss.

Ein allfälliges Defizit wird ebenfalls vom Kanton getragen. Wie hoch dieses sein wird und ob die Gebühren, die die Fahrenden zu leisten haben, den Aufwand nicht sogar zu decken vermögen, konnte sie noch nicht sagen. «Das wäre Kaffeesatzlesen», erklärte sie – um doch noch einen Rahmen von 20 000 bis 60 000 Franken pro Jahr abzustechen. Dieses Geld würde, weil es mit der fahrenden Lebensweise letztlich ein kulturelles Erbe stützt, dem Kulturförderungsfonds entnommen.

Vom Platz selber zeigte sie sich ungebrochen überzeugt. Weil er an einer für die Fahrenden wichtigen Transitachse von Frankreich ins Mittelland liegt. Weil er nur von der Autobahn her erreichbar ist und so Distanz zum Dorf schafft. Und nicht zuletzt, so zumindest die Hoffnung, weil er die Fahrenden davon abhält, sich in der Art von Wildcampierern sonstwo niederzulassen.

Stephan Künzi

Argumente dafür

Die Befürworter waren in der klaren Mehrheit, als der Grosse Rat im März 2019 über den Transitplatz bei Wileroltigen abstimmte. 113 Politikerinnen und Politiker (bei 151 Anwesenden) drückten den Ja-Knopf. Ihre hauptsächlichsten Argumente: – Mit dem Platz nehme der Kanton seine Verantwortung den ausländischen Fahrenden gegenüber wahr.

– Die offizielle Haltemöglichkeit verhindere unerwünschte Landnahmen und erspare den Betroffenen (Eigentümern, Gemeinde, Polizei) grosse Umtriebe. – Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei im Vergleich zum ersten, rund dreimal teureren Projekt bei Meinisberg viel besser. (skk)

Argumente dagegen

Die Gegner waren in einer klaren Minderheit, als der Grosse Rat im März 2019 über den Transitplatz bei Wileroltigen abstimmte. 32 Politikerinnen und Politiker (bei 151 Anwesenden) drückten den Nein-Knopf. Ihre hauptsächlichsten Argumente: – Bei einem Gesamtkredit von 3,3 Millionen Franken koste jeder Stellplatz über 90 000 Franken. Das sei sehr viel Geld.

– Es sei undemokratisch, das Projekt gegen den Willen der Standortgemeinde Wileroltigen durchzudrücken. – Die Fahrenden sollten selber aktiv werden und für ihren Aufenthalt mit den Landbesitzern einen fairen Preis aushandeln. (stk)

Nein sagen bislang: SVP/JSVP, Bürgerkomitee Wileroltigen, Berner KMU Gewerkeammer.

Erst ein-, dann wieder ausgebürgert

Gericht Ein in Bern wohnhafter Nigerianer besitzt seit sechs Jahren den Schweizer Pass. Dann wird die Einbürgerung annulliert. Mit Folgen für seine Kinder.

Asyl- oder Einbürgerungsverfahren können langwierig und kompliziert sein. Erfolge und Rückschläge wechseln sich ab. Ein Lied davon singen kann ein heute 44-jähriger Mann aus Nigeria, der seit siebzehn Jahren in Bern lebt. Obwohl er während rund sechs Jahren Schweizer Bürger war, ist er es plötzlich nicht mehr. Aus dem geplanten Familiennachzug wird auch nichts. So hat es das Verwaltungsgericht jüngst beschlossen.

Schweizer Pass dank Heirat

Die Geschichte des Mannes beginnt vor beinahe zwanzig Jahren mit einem abgewiesenen Asylgesuch in der Schweiz. Zwei Jahre später, im Sommer 2002, versichert der damals 26-jährige Nigerianer sein Glück erneut – wiederum ohne Erfolg. Während des Beschwerdeverfahrens gegen den Negativentscheid heiratet er noch im selben Jahr eine drei Jahre jüngere Bernerin, was ihm

schliesslich 2007 die erleichterte Einbürgerung einbringt. Zwei Jahre später zerbricht die Ehe jedoch. Ganz unschuldig daran dürfte der Mann nicht gewesen sein. So geht aus einem letzte Woche publizierten Verwaltungsgerichtsurteil hervor, dass dieser vor der Trennung in seinem Heimatland mit einer anderen Frau eine Tochter gezeugt hat.

Klamme Finanzsituation

Drei Jahre später, im Sommer 2010, folgt Kind Nummer 2. Wiederum ein halbes Jahr später heiratet er die in Nigeria lebende Mutter seiner Kinder. Indem der Mann die beiden Kinder anerkennt, erlangen auch diese das Schweizer Bürgerrecht. Vorerst bleiben die Nachkommen allerdings bei ihrer Mutter in Nigeria, wo sie regelmässig Besuch von ihrem Vater erhalten. Dieser lebt mittlerweile seit fast einer Dekade in Bern, arbeitet 100 Prozent

als Logistiker, haust in einer Mietwohnung und ist der deutschen Sprache mächtig, wie dem Gerichtsurteil zu entnehmen ist. Das gemeinsame Ziel: Auch der Rest der Familie zieht nach Bern. Doch die Pläne scheitern vorläufig an der zu klammen Finanzsituation des Mannes. Also sollen Frau und Kinder vorerst nur die Sommerferien in der Schweiz verbringen – erstmals im Sommer 2012.

Zurück auf Feld 1

Dann der Rückschlag: Das bei der Schweizer Botschaft in Nigeria beantragte Besuchsvisum für Frau und Kinder wird nicht ausgestellt. Als sie nach den Gründen fragen, verweist die Einwohnergemeinde Bern auf das damalige Bundesamt für Migration (BFM). Dort erfährt die Familie im Mai 2012, dass die Bundesbehörden rund fünf Wochen zuvor die Einbürgerung des Mannes für nichtig erklärt haben –

ebenso jene der beiden Kinder. Das Bundesverwaltungsgericht stützt im Jahr darauf den Entscheid des BFM. In ihrer Begründung halten die Richter fest: Zum Zeitpunkt der Einbürgerung habe zwischen dem Nigerianer und seiner damaligen Frau aus Bern «keine stabile und auf die Zukunft ausgerichtete eheliche Gemeinschaft mehr bestanden». Der Mann ist nach sechs Jahren plötzlich kein Schweizer Bürger mehr.

Fristen verpasst

Folglich muss er wieder auf Feld 1 zurück. Das heisst: Er braucht erstmals eine Niederlassungsbewilligung. Weil der Mann vorbildlich integriert ist und einen guten Leumund hat, wird ihm die Bewilligung Ende 2013 erteilt. Zweieinhalb Jahre später soll die Familie von Nigeria nach Bern nachziehen. Doch es folgt der nächste Rückschlag: Die Polizei- und Militärdirektion des Kantons

Bern weist das Begehren ab. Die Begründung: Die Fristen wurden verpasst. Nach Ansicht der Kantonsbehörde begann die gesetzliche geregelte Nachzugsfrist vor fünf Jahren mit der Heirat beziehungsweise mit der Anerkennung der Kinder im Januar 2011. Dass der Mann damals noch Schweizer Bürger war, spiele keine Rolle, fand der Kanton. Da-

47 Annullationen pro Jahr

Ausländische Ehepartner von Schweizerinnen oder Schweizern haben Anspruch auf eine erleichterte Einbürgerung für nichtig erklärt. Das sind rund 47 Fälle pro Jahr. In den meisten Fällen wird eine erleichterte Einbürgerung aufgehoben, weil die betroffene Person bei der Einbürgerung eine Scheinehe führte. Laut dem SEM spielt beim Entscheid keine Rolle, ob die Person damit staatenlos wird. (mil)

gegen erhob der Betroffene Beschwerde.

Behörden getäuscht

Das kantonale Verwaltungsgericht gibt dem Vater nun teilweise recht. Die Frist für den Familiennachzug habe im Falle der Kinder erst 2013 zu laufen begonnen – bei der Aufhebung von deren Bürgerrechten. Zuvor hät-

ten sich die Kinder frei in der Schweiz aufhalten dürfen, ein Gesuch sei «weder notwendig noch möglich» gewesen, heisst es in dem schriftlichen Urteil. Daran ändert fürs Gericht auch nichts, dass der Mann beim Einbürgerungsverfahren die Behörden täuschte und mit keinem Wort seine bereits zerrüttete Ehe erwähnte – dass also der Mann

«Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse an einer restriktiven Einwanderungspolitik das Interesse der Beschwerdeführenden.»

Aus dem Urteil des Verwaltungsgerichts

Status quo zumubar

Doch auch um den alleinigen Nachzug der Kinder steht es schlecht. Dieser würde «dem Kindeswohl zuwiderlaufen und kann daher nicht bewilligt werden», befindet das Gericht. Die Übersiedlung würde die Kinder von der Mutter trennen, welche diese seit deren Geburt in Nigeria versorgt. Zudem könne der in Bern in Schicht arbeitende Vater (Monatslohn: 4600 Franken net-

Michael Bucher