

Schneller aufs Schilthorn

Tourismus Eine neue Luftseilbahn zum Piz Gloria soll die Kapazitäten deutlich erhöhen. Der Berg werde aber nicht «überschwemmt», beteuern die Verantwortlichen.

Brigitte Walser

Dreimal umsteigen muss, wer derzeit aufs Schilthorn reisen will. Künftig soll es eine schnellere Verbindung von Stechelberg zum Piz Gloria geben: Die Betreiber planen einen Ersatz der Luftseilbahn aus den 1960er-Jahren. Diese sei mittelfristig am Ende der Nutzungsdauer angelangt, bald stünden grosse Unterhaltungsarbeiten an. Eine Sanierung sei zwar überprüft, aber verworfen worden, teilten die Verantwortlichen gestern mit. Sie geben an, dass die Kosten für eine Sanierung mindestens 60 Prozent der Kosten für eine neue Luftseilbahn betragen hätten. So entschieden sie sich für Neubaupläne und damit für Investitionen von 90 Millionen Franken.

19 statt 32 Minuten

Künftig soll man zum Schilthorn noch zweimal umsteigen müssen. Zwar werden die bestehenden Bahnen von Stechelberg nach Gimmelwald und weiter nach Mürren in Betrieb bleiben. Die Transportbahn von Stechelberg direkt nach Mürren soll jedoch durch eine Pendelseilbahn mit zwei Kabinen für je 75 Personen ersetzt werden. Dadurch entfällt das Umsteigen in Gimmelwald. Weiter sollen zwischen Mürren und Schilthorn neue Pendelseilbahnen die bestehenden Bahnen ablösen (siehe Karte).

Während sich die Reisezeit von Stechelberg aufs Schilthorn

von 32 auf 19 Minuten reduziert wird, sollen die Kapazitäten steigen. Die Schilthornbahn besitzt heute eine Konzession für den Transport von 600 Personen pro Stunde. Tatsächlich seien es aber weniger, da der Platzbedarf der Gäste grösser geworden sei. Mit dem Projekt soll die Kapazität auf 800 bis 900 Personen pro Stunde erhöht werden. Man wolle den Berg nicht «überschwemmen», halten die Verantwortlichen fest. Die neuen Bahnen sollen einen 365-Tage-Betrieb ermöglichen, die bisherigen Pausen in der Zwischensaison wegfallen.

Auf einen Zeitplan legt sich die Schilthornbahn nicht fest. Nur so viel: Der Bau soll gestaffelt erfolgen. Die öffentliche Mitwirkung zur kommunalen Nutzungsplanung soll im Herbst in Lauterbrunnen stattfinden.

Drei Wege nach Mürren

Die Bevölkerung und die Umweltverbände sind über das Projekt informiert worden. Raimund Rodewald, Geschäftsleiter der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, bezeichnet eine Erneuerung einerseits als plausibel und nachvollziehbar: «Die Erneuerung der Bahn ist nötig und mit Chancen verknüpft.» So seien etwa architektonische Verbesserungen möglich. Die genauen landschaftlichen Auswirkungen müssten noch geprüft werden. Klar ablehnend äussert sich Rodewald hingegen zum

Bau der direkten Luftseilbahn von Stechelberg nach Mürren. Das autofreie Bergdorf wird bereits durch die Luftseilbahn von Gimmelwald sowie durch die Mürrenbahn von Lauterbrunnen her erschlossen. «Drei Erschliessungen für einen Ort mit gut 400 Einwohnern sind zu viel», sagt Rodewald. Mürren lebe vom Charme der Verkehrsfreiheit und jenem der Belle Epoque. Dazu passe eine Anreise mit der Mürrenbahn von Lauterbrunnen her perfekt.

Eine weitere Anreisemöglichkeit mit einer hochmodernen Luftseilbahn hingegen passe nicht in dieses Bild und sei nicht nur unnötig, sondern konkurrenzieren auch die bestehenden Anreisewege. Dazu hält Christoph Egger, Direktor der Schilthornbahn AG, fest: «Eine direkte Verbindung von Stechelberg nach Mürren besteht schon heute.» Die Transportseilbahn werde zwar hauptsächlich für Materialtransporte genutzt, habe aber seit 1987 auch eine Konzession für den Personentransport und befördere auch Passagiere, etwa wenn viel Betrieb sei oder in der Zwischensaison, wenn die Bahnen sich in der Revision befänden.

Keine weiteren Ausbaupläne

Zieht das Projekt, das mehr Leute auf den Berg bringt, dort weitere Ausbaupläne nach sich? Egger verneint: «Sowohl auf dem Schilthorn als auch bei der Aussichtsplattform Birg sind die Platzverhältnisse beschränkt, wir können gar nicht ausbauen.»

Weitere Wintersportanlagen seien ebenfalls nicht vorgesehen. Die bestehenden Pisten und Anlagen könnten eine Kapazitätserweiterung der Bahn gut aufnehmen, sie seien nicht überlastet, nur bei der Luftseilbahn selbst gebe es derzeit gelegentlich Wartezeiten. Auch Rodewald sagt, das Gebiet sei nur beschränkt ausbaubar. Kommt eine Erschliessung des unberührten Saustals infrage? Egger verneint klar. Das sei auch gar nicht möglich, denn dieses Gebiet liege in einer Schutzzone. Und Rodewald hält fest, dass sich die Stiftung gegen eine solche Erweiterung mit Händen und Füssen wehren würde.



Von Stechelberg soll eine neue Luftseilbahn direkt nach Mürren führen. Fotomontage: zvg

«Die Gäste sind anspruchsvoller geworden»

Im Berner Oberland gibt es Neubauprojekte und Abklärungen zu Fusionen. Frau Lehmann, wie stark müssen sich die Tourismusdestinationen verändern?

Grundsätzlich sind die Gäste anspruchsvoller geworden. Die Skigebiete sollen einfach erreichbar sein, über eine gute Infrastruktur verfügen und ihre Dienstleistungen möglichst aus einem Guss anbieten. Zum langen Anstehen zum Beispiel ist man heute kaum mehr bereit.

Dann spielt es eine Rolle, dass man künftig in 19 statt in 32 Minuten auf dem Schilthorn ist und einmal weniger umsteigen muss?

Es wird kaum der einzige Grund für eine neue Bahn sein. Aber die Reise aufs Schilthorn entspricht heute wegen des Umsteigens nicht mehr dem Gästebedürfnis, schneller ans Ziel zu gelangen.

Unter Bergbahnen führt dies oft zu einem ungesunden Wettrennen. Wenn nicht die eine Bergbahn in bessere Infrastrukturen investiert, macht es die andere.



Therese Lehmann
Stellvertretende Leiterin der Forschungsstelle Tourismus der Universität Bern

Auch wenn der Schnee immer knapper wird?

Abnehmende Schneesicherheit ist ein kritischer Punkt. Wenn der Klimawandel weiter voranschreitet, werden die Kosten fürs Beschneien irgendwann den Nutzen übersteigen. Jede Bergbahn muss jedoch selbst definieren, wann dieser Punkt erreicht ist.

Zumal der Skitourismus allgemein stagniert?

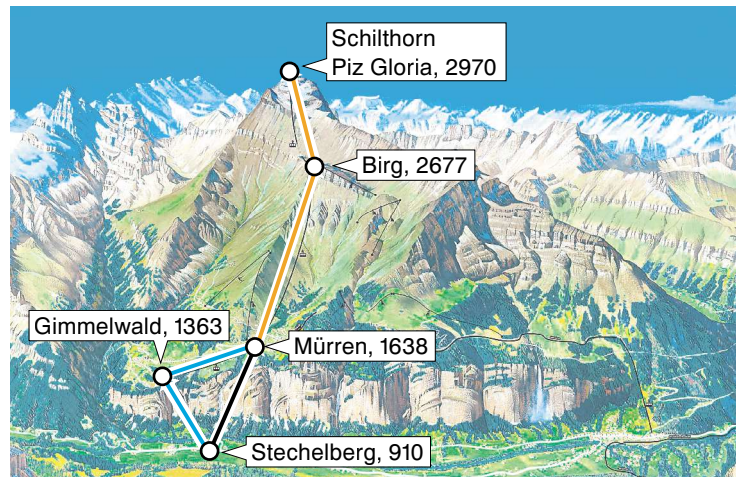
Ja, der Kuchen der Skifahrer wird nicht grösser. Jede Destination kann lediglich versuchen, ein grösseres Stück von diesem Kuchen zu erhalten. Langfristig ist es aber sinnvoll, dass im Berner Oberland nicht mehr alle Destinationen teuer beschneite Skipisten anbieten.

Welche sollten damit aufhören?
Das ist schwierig zu sagen, denn es gibt immer ausreichend Gründe, weiter in jeder Destination auf den wertschöpfungsstarken Skitourismus zu setzen. Wichtig ist der gleichzeitige Aufbau einer langfristigen Strategie, schneeunabhängiger zu werden.

Etwa dank Sommertourismus?
Beim Stockhorn etwa setzt man konsequent auf Sommerangebote. Auch das Schilthorn hat ein starkes Sommergeschäft und mit der James-Bond-Inszenierung ein Alleinstellungsmerkmal.

Die neue Luftseilbahn

— Bestehende Bahn — Neue Bahn — Ersatz bestehende Bahn



Grafik: mt/Quelle: Schilthornbahn

Hasliberg prüft Kooperation mit Obwaldner Skigebieten

Machbarkeitsstudie Können und sollen sich die drei Skigebiete Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg zu einer Erlebnisregion zusammenschliessen? Eine Antwort soll eine Machbarkeitsstudie im Rahmen der neuen Regionalpolitik (NRP) liefern. Die Studie kostet rund 300 000 Franken.

Die drei Bergbahnen, die von einem Zusammenschluss betroffen wären, befürworten Abklärungen zu einer gemeinsamen nachhaltigen Entwicklung und unterstützen diese mit 100 000 Franken sowie Eigenleistungen, wie der Kanton Obwalden gestern vor den Medien auf der Melchsee-Frutt mitteilte. Die Studie soll 2021 vorliegen.

Sie soll die Machbarkeit einer Verbindung aufzeigen und einen

Beitrag zur Konsensfindung zwischen den Interessengruppen leisten. Eine Masterarbeit der Hochschule Luzern (HSLU) zu dem Thema war nämlich zum Schluss gekommen, dass bei den betroffenen Akteuren derzeit noch kein Konsens für einen Zusammenschluss besteht.

Alte und umstrittene Idee

15 Jahre alt ist die Idee einer Verbindung der Tourismusgebiete Melchsee-Frutt, Titlis und Hasliberg. Ende 2003 hatten vier Bergbahnen in der Zentralschweiz und im Berner Oberland angekündigt, man wolle sich zum neuen «Schneeparadies Hasliberg-Titlis» zusammenschliessen.

Mit 51 Transportanlagen und 210 Kilometer Skipiste würde das

Gebiet zu den grösseren der Alpen zählen. 60 Millionen Franken sollten investiert werden. Doch bereits 2004 kamen 10 000 Unterschriften gegen das Projekt zusammen, vor allem auch wegen Bedenken im Bereich Naturschutz.

Aufgrund des Bekenntnisses der Bergbahnen und der strategischen sowie volkswirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für den Kanton Obwalden habe die Regierung das Wirtschaftsdepartement beauftragt, im Rahmen der NRP eine Studie zu erstellen. Neben dem Beitrag der Bahnen wird sie mit 100 000 Franken Bundesbeitrag finanziert. Der Kanton Bern steuert 30 000 Franken bei, Nidwalden 10 000 und Obwalden maximal 60 000 Franken. (sda)

ANZEIGE

NMS Bern
Bildung im Zentrum

Wissen speichert jeder Chip. Lerne denken.

Infoanlass
Di, 18.09.18
18:30 Uhr

- Volksschule
- 10. Schuljahre, Real und Sek.
- Fachmittelschule
- Gymnasium
- Studium LehrerIn, Kindergarten und Primarschulstufe

Waisenhausplatz 29
3011 Bern
031 310 85 85
nmsbern.ch