

TOURISMUS IM ALPENRAUM

Wer kein Jungfraujoch vor der Tür hat,

Von der Krise im alpinen Tourismus ist das Berner Oberland weniger stark betroffen als das Wallis oder Graubünden. Einerseits gibt es im Oberland wirtschaftliche Alternativen, andererseits zeigen kleine, innovative Tourismusprojekte den richtigen Weg.

Monika Bandi, wann waren Sie zum letzten Mal als Touristin im Alpenraum?

Monika Bandi: Ich war mit meinem Mann und Freunden über Neujahr im Wallis. Dort haben wir eine Ferienwohnung gemietet, bei der Serviceleistungen dazugebucht werden können. Zum Beispiel kann man sich einen Frühstückskorb liefern lassen.

Welche Bedeutung hat der Tourismus für die alpinen Gebiete in der Schweiz?

Der Tourismus ist für die alpinen Gebiete ein zentraler Wirtschaftsfaktor. Er hat vor allem seit der Nachkriegszeit wirtschaftliche Boomjahre erlebt und wurde darum zur wichtigsten Industrie im Alpenraum.

Wie wichtig ist er im Berner Oberland?

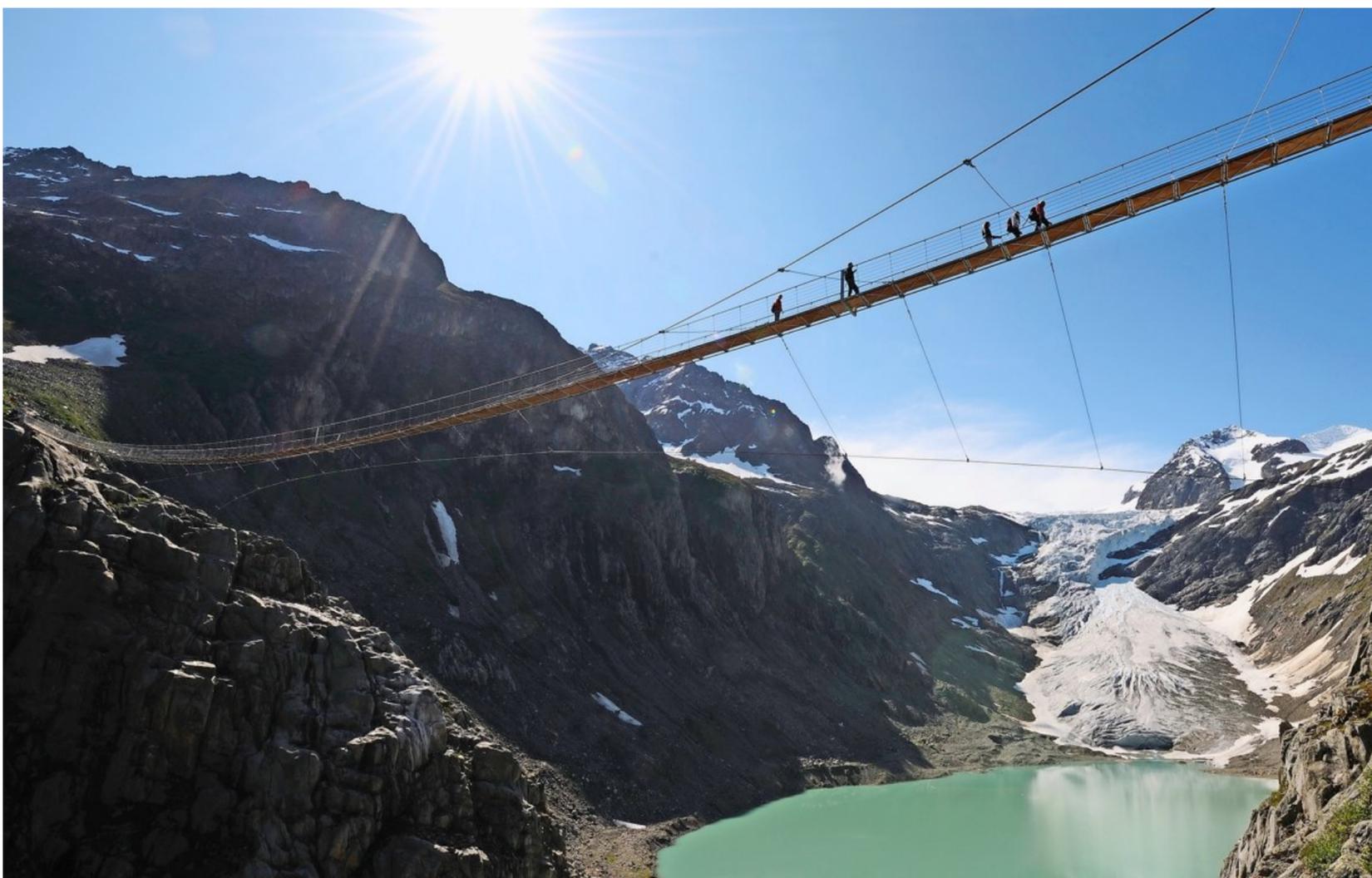
Gewisse Regionen sind hier stark abhängig vom Tourismus. Zum Beispiel das Saanenland, wo gegen 50 Prozent der regionalen Wertschöpfung aus dem Tourismus stammen. Es gibt aber auch Gegenden, in denen sich wirtschaftliche Alternativen finden. Zum Beispiel das Haslital, in dem die Kraftwerke Oberhasli (KWO) ein wichtiger Arbeitgeber sind. Auch im Kandertal findet man Alternativen wie verarbeitendes Gewerbe. Die alpinen Gebiete im Kanton Bern sind differenzierter aufgestellt als alpine Regionen in den Kantonen Graubünden oder Wallis.

Was ist das Risiko, wenn man keine Alternativen hat?

Kriselt es, sind auch Branchen gefährdet, die dem Tourismus nachgelagert sind. Kommen weniger oder gar keine Touristen, haben auch das Baugewerbe, der Bäcker, die Apotheke oder das lokale Ärztezentrum weniger Arbeit.

Die Touristiker im Berner Oberland können sich aber wohl kaum gemächlich zurücklehnen?

Besser nicht. Neben der Stadt Bern ist Interlaken der einzige



Die Triftbrücke ist aus Sicht der Tourismusexpertin ein gutes Beispiel dafür, wie alpiner Tourismus erfolgreich und verträglich sein kann.

Ort im Kanton Bern, der seit Jahren konstant mehr Logiernächte verzeichnet. Interlaken ist Ausgangspunkt für die Jungfrau-Region, und diese hat mit dem Jungfraujoch eine einzigartige und weltberühmte Attraktion – einen «unique selling point» (USP). Die Verantwortlichen der Jungfrau-Bahnen haben früh erkannt, dass man einen solchen USP aktiv, ganzjährig und auf der ganzen Welt vermarkten kann. Das zahlt sich nun längerfristig aus.

Was machen Regionen, die keine solche Attraktion haben? Ein Alleinstellungsmerkmal wie das Jungfraujoch haben die wenigsten Tourismusdestinationen. So etwas ist ein Glücksfall.

«Man muss aufpassen, dass sich ein Ferienort authentisch weiterentwickelt und nicht zu einer reinen Kulisse wird.»

Monika Bandi

Aber einen USP kann man in einem gewissen Ausmass auch selber erschaffen.

Zum Beispiel?

Ein kleines, aber schönes Beispiel sind die Bergbahnen im luzernischen Sörenberg. Sie befinden sich in einer Moorlandschaft. Das ist auf den ersten Blick kein USP, sondern ein gravierender Nachteil, wenn man Anlagen bauen will. Auf moorigem Untergrund ist das teuer und stark eingeschränkt. Die Verantwortlichen haben aber die Moorlandschaft als Chance gesehen. Sie schufen den Erlebnispark Mooraculum, in dem man das Thema Moor entdecken kann und der das Sommerangebot bereichert.

Man muss also aus der Not eine Tugend machen.

Das ist ein Weg. Nehmen wir beispielsweise den Militärflugplatz Meiringen: Natürlich bringen Kampffljets Lärm, und die Piste ist nicht schön anzusehen. Darüber kann man als Touristiker klagen – wofür ich Verständnis habe. Man könnte sich aber auch fragen, ob sich der Militärflugplatz nicht vermehrt als einzigartige Attraktion vermarkten liesse. Aviatikfans gibt es auf der ganzen Welt. **Welche selber gestalteten USP im Oberland sind aus Ihrer Sicht gut gelungen?**

Zum Beispiel die Grimselwelt, die das nicht eben touristische Thema Energie und den Klimawan-

del attraktiv aufnimmt und erlebbar macht. Auch das Tropenhaus in Frutigen ist ein gutes Beispiel. Man nutzt das warme Wasser aus dem Lötschberg für eine Anlage, die Landwirtschaft, Tourismus und Gastronomie kombiniert. Solche Projekte sind wichtige Beiträge für den künftigen Tourismus in Berggebieten.

Besteht nicht die Gefahr, dass eine Bergregion zu einer Art Freizeitpark verkommt? Man bietet einfach alles an, was für Touristen attraktiv sein könnte.

Es ist ein Balanceakt. Man muss aufpassen, dass sich ein Ferienort authentisch weiterentwickelt und nicht zu einer reinen Kulisse wird.

Biel könnte eine Alternative zu Bern-West sein, aber der

BLS-WERKSTÄTTE Intercity-Neigezüge raus, S-Bahn-Züge rein – die Serviceanlage Biel der SBB könnte sehr wohl zur neuen BLS-Werkstätte werden. Doch es ist kompliziert.

Leuchtweste am Körper, oranger Helm auf dem Kopf, blaue Schaufel in der Hand: Gut eine Woche ist es her, dass in Biel Vertreter von SBB und Behörden vor die Medien traten und den Spatenstich vollzogen. Für 45 Millionen Franken baut die Bahn ihre Serviceanlage so aus, dass sie hier neu auch den Unterhalt an den langen Intercity-Neigezügen sicherstellen kann.

Es könnten nicht die letzten Arbeiten sein im Gleisdreieck auf dem Vorfeld des Bahnhof Biel. Denn nach wie vor steht die Idee im Raum, dass auf dem Areal der einst auch die BLS ihre S-Bahn-Züge warten könnte. Als die SBB im August mit diesem Angebot in die Offensive gingen, verblüfften

sie zuerst einmal alle. Immerhin hatten sie zuvor lange steif und fest behauptet, so etwas komme aus Platzgründen überhaupt nicht infrage. Wie das Zusammengehen nun plötzlich funktionieren sollte?

Neigezüge wieder weg

Es kann – allerdings nur unter erschwerten Bedingungen. Dieses Fazit lässt sich aus dem aktuellsten Protokoll der Begleitgruppe Werkstätten schliessen, das dieser Zeitung exklusiv vorliegt. Das Gremium ist einst vom Regierungsrat mit der Aufgabe beauftragt worden, Alternativen zur geplanten BLS-Werkstätte im Westen der Stadt Bern zu suchen. Mit seiner Empfehlung, den Neubau trotz allem in diesem sehr ländlichen Raum zu projektieren, schloss es im Herbst 2016 die Arbeiten fürs Erste ab. Nun, da die Variante Biel das Projekt doch noch überflüssig machen könnte, ist es wieder am Werk.

An der letzten Sitzung erfuhr die Interessenvertreter aus Politik, Wirtschaft und Verbänden also, dass die SBB bereit sind, einen Schritt zugunsten der BLS zurückzumachen. Konkret würden sie den Unterhalt der Neigezüge gleich wieder von Biel weg nach Genf, Zürich und Basel verlegen. Das hätte nicht nur in Biel neue, noch nicht bezifferte Bauarbeiten zur Folge. Sondern auch 5 bis 7 Millionen Franken schwere Investitionen in Basel.

Platz in der Serviceanlage wäre so geschaffen, nicht aber Kapazität auf den Zufahrtsstrecken. Anders als die Werkstätte in Berns Westen hat der Standort Biel nämlich den Nachteil, dass er am Rand des von der BLS bedienten Netzes liegt. Nur ein Drittel der Fahrzeuge kommt hier im regulären S-Bahn-Verkehr von Bern und Lyss her vorbei. Ein weiteres Drittel könnte Biel als fahrplanmässige Kurse via Neuenburg erreichen, was aber zur Folge hätte,

dass der Regionalverkehr zwischen Neuenburg und Biel zum Teil an die BLS überginge. Das letzte Drittel müsste Biel eigens für den Unterhalt ansteuern – mit wirtschaftlich unattraktiven Leerfahrten.

Und genau da sehen die Planer ein Problem auf die BLS zukommen. Denn für Leerfahrten stehen nicht automatisch Trassen zur Verfügung. Wenn die Kapazitäten auf der Schiene neu verteilt werden, gehen der Personen- und der Güterverkehr schlicht vor.

Komplexe Abläufe

Auch in der Serviceanlage selber bliebe der Platz knapp. Mit 100 Fahrzeugen pro Woche würde die BLS den Hauptharst der Kapazitäten beanspruchen. Für weitere 50 Fahrzeuge aus ihrer Regionalzugflotte melden die SBB auch nach dem Abzug der Neigezüge Bedarf an. Alles in allem sollten also Woche für Woche 150 Fahrzeuge über das Areal laufen kön-

nen – dabei liegt die Kapazitätsgrenze bei 100, allerhöchstens bei 120 Fahrzeugen, wie die Planer weiter vorrechnen. Sogar die SBB räumen laut dem Protokoll ein, dass der Standort Biel das Projekt im Westen der Stadt Bern «nicht komplett, sondern nur teilweise» ersetzen könnte.

Dazu kommt, dass die internen Abläufe komplex wären. Die Gleise würde von beiden Unternehmen gleichermassen genutzt, «eine Trennung nach Bahnen ist nicht möglich», heisst es im Protokoll weiter. Man sei deshalb übereingekommen, «dass die Anlage entweder vollständig von der BLS oder von den SBB betrieben werden müsste» – doch halt, wie war das schon wieder? Genau: SBB und BLS versuchten schon einmal, in Biel gemeinsam Züge zu unterhalten. Sie zerstritten sich aber in der Frage, wer dafür verantwortlich sein sollte.

Die Variante Biel hat noch einen Pferdefuss. Es fehlen 800

Meter Abstellgleis. Bis zu 8 Züge müssen im Umfeld der Serviceanlage warten können, bis sie an der Reihe sind – im Westen der Stadt Bern wäre dieser Puffer Teil des Bauvorhabens.

SBB und BLS gespalten

Die SBB bleiben trotzdem dabei, dass ihre Idee nicht unmöglich ist. Die fehlenden Kapazitäten in der Anlage könnten über das Unterhaltszentrum der Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) in Givisiez gedeckt werden, sagte ihr Vertreter vor der Begleitgruppe. Er tat dies mit Blick darauf, dass die BLS ohnehin einen Teil ihres Unterhalts vorübergehend nach Givisiez auslagern wird.

Die BLS wiederum hält weiterhin am Neubau in Berns Westen fest. Die Lösung in Biel sei angesichts der knappen Platzverhältnisse nicht nachhaltig. Nur das offizielle Projekt könne der wachsenden Nachfrage gerecht werden. *Stephan Künzi*

muss erfinderisch sein



Foto: Robert Boesch (KW0)



Tourismusexpertin Monika Bandi von der Uni Bern.

Foto: Nicole Philipp

Tourismus verändert einen Ort. Interlaken hat viele Gäste aus dem asiatischen und arabischen Raum, denen sich Hotels, Restaurants oder Geschäfte anpassen. Wie kann ein solcher Ort sowohl für Touristen als auch für Einheimische attraktiv bleiben? Indem sich Touristiker und Gemeindebehörden bewusst sind, dass Konfliktpotenzial vorhanden ist, und das Thema aktiv angehen. Die lokale Bevölkerung ist ein zentraler Bestandteil eines touristischen Angebotes. Wenn Hotels die Hardware sind, sind die Einheimischen, einfach ausgedrückt, die Software. Beides sollte gepflegt werden. Wird der lokalen Bevölkerung zu wenig Beachtung geschenkt, sind wir auf dem Weg zur Kulisse, wie Venedig teilweise eine ist. So akzentuiert ist aber das Problem im Berner Oberland nirgends.

Welche touristischen Attraktionen haben Erfolg und sind gleichzeitig für den jeweiligen Ort verträglich?

Am besten funktioniert es, wenn eine Idee vor Ort entsteht und von der Bevölkerung mitgetragen wird. So wird in immer mehr Dörfern im Oberland die Tradition des Alpabzugs touristisch vermarktet. Das ist authentisch und hat das Potenzial zum einzigartigen Erlebnis. Der Gast erzählt daheim, dass Kuh Frieda von der Alp nach Hause gekommen ist und er Käse probieren konnte, der dort hergestellt wurde. Das sind attraktive Geschichten.

Wie vermarktet man seine Angebote?

Das ist in der heutigen Informationsflut anspruchsvoll. Man muss Geschichten erzählen, die den Leuten bleiben und die sie im besten Fall weitererzählen. Letzteres kann in seltenen Fällen auch ungeahnte Ausmasse annehmen: Im Luxushotel Villa Honegg auf dem Bürgenstock badete eine brasilianische Bloggerin im Aussenpool mit Blick auf die Zentralschweiz. Sie teilte ein Handyvideo auf ihren Social-Media-Kanälen – eines von schlechter Qualität notabene – und löste damit einen Riesenhype aus.

Vermarktet sich das Oberland gut auf neuen Kanälen?

Das ist pauschal schwierig zu sagen. Gewisse Betriebe engagieren sich stark und präsentieren sich

digital hervorragend. Aber es gibt auch Hotels und Destinationen, die betonen, ihre Gäste bekämen Prospekte immer noch lieber per Post. Wichtig ist, dass jeder Anbieter weiss, wie er seine Gäste erreicht.

Ist der Gast anspruchsvoller als früher?

Ja, ganz klar. Die meisten Gäste wollen mehr Erlebnisse in kürzere Zeit packen. In den Ferien wollen sie sich nicht mehr bloss erholen. Man will tagsüber aktiv sein und sich vor dem Abendessen noch in einem Wellnessbereich entspannen. Bevor man essen geht, ginge man vielleicht noch gerne in eine Lesung oder danach an ein Konzert. Und man erwartet, dass das gastronomische Angebot breit und qualitativ gut ist.

Einen solchen Katalog an Wünschen können kleine Ferienorte aber niemals erfüllen.

Darum ist es wichtig, dass Tourismusregionen zusammenspannen. Die Zeit ist vorbei, in der jeder Ort einen eigenen Tourismusverein hatte. Dem Gast sind politische Grenzen egal. Im Kanton Bern hat man den richtigen Weg eingeschlagen – wenn auch auf sanften Druck der Politik. Es gibt seit 2012 noch sechs Destinationen statt wie früher zehn.

Welche Möglichkeiten haben kleine Ferienorte ausser Kooperationen?

Sie können ihr touristisches Angebot mit Events anreichern. Das Swiss Open oder das Menuhin Festival in Gstaad sind solche Beispiele. Oder die Belle-Epoque-Woche in Kandersteg.

Was sagen Sie zu Angeboten wie der vergünstigten Saisonkarte, die vier Oberländer Skigebiete diesen Winter gemeinsam lanciert haben?

Die Zusammenarbeit der Bahnen gilt es zu würdigen. Ein reiner Preiskampf in der Seilbahnbranche ist aber aus meiner Sicht längerfristig kaum erfolgversprechend. Solche Angebote führen eher dazu, dass die Zahlungsbereitschaft für eine Tageskarte in einer einzelnen Region sinkt.

Welche Art von Aktionen wäre aus Ihrer Sicht zielführender?

Gemeinsame Innovationen oder Investitionen, die das touristische Angebot längerfristig attraktiver machen.

Interview: Mirjam Messerli

HEISSE PREISE
9/10
Letzte Tage
ZWALD
 HERRENMODE
 Neugasse 23 • 3000 Bern 7
 Tel. 031 311 22 33 • www.zwald.ch

ANZEIGE

TAGUNG IN BERN

Wie weiter im alpinen Tourismus?

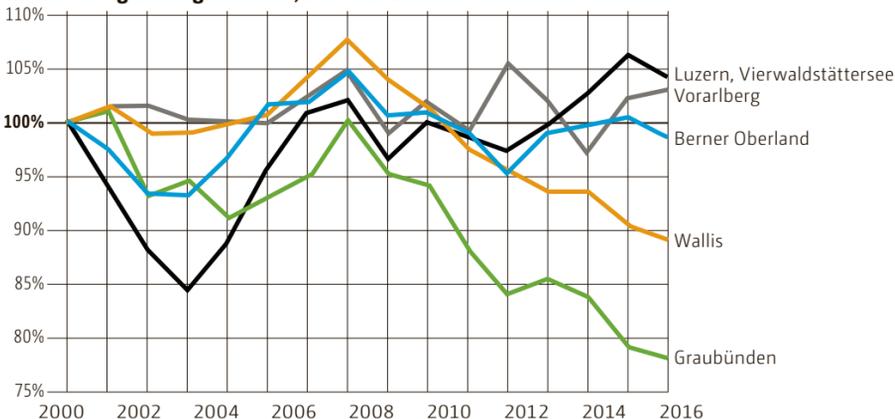
«Alpiner Tourismus in der Krise – wie weiter?» Unter diesem Titel luden die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB) und der Schweizer Tourismus-Verband (STV) zu einer Tagung in Bern ein. Gesamtschweizerisch sind die **Logiernächte im Alpenraum seit 2010 um über 10 Prozent zurückgegangen**. Die Bergbahnen haben 30 Prozent an Besuchertagen verloren. Eine grosse Konkurrenz für den alpinen Tourismus sind Städtereisen.

Monika Bandi Tanner (siehe Interview) sprach an der Tagung über die Bedeutung des Tourismus im Alpenraum. Die 35-Jährige leitet seit 2012 die **Forschungsstelle Tourismus** im Zentrum für Regionalentwicklung an der Universität Bern. Der Tourismus allein ist aus Sicht von Monika Bandi kein Rettungsanker für die Berggebiete. Wirtschaftlich erfolgversprechender seien Modelle, bei denen der Tourismus und andere Branchen zusammenarbeiten.

Grundsätzlich ist der Tourismus die Wachstumsbranche weltweit. Weil es sich immer mehr Menschen leisten können, zu reisen. Knapp 50 Prozent des touristischen Aufkommens finden heute noch in Europa statt. «Von diesem Kuchen können wir uns in der Schweiz etwas abschneiden.» Als Berggebiet müsse man einen Weg finden, um das Interesse der Schweizer Gäste zu stärken und es in anderen Märkten zu wecken. *mm*

BEHERBERGUNGSTATISTIK

Entwicklung der Logiernächte, 2000–2016



Grafik sgb / Quelle Bundesamt für Statistik

Platz bliebe knapp



Noch ist die Serviceanlage in Biel fest in Händen der SBB. Vielleicht zieht hier dereinst auch die BLS ein – das umstrittene Werkstättenprojekt in Berns Westen wäre dann überflüssig.

Foto: Adrian Moser

REAKTIONEN

Hier Hoffnung, da Frust

Es wird nicht einfach sein, die BLS-Fahrzeuge in der bestehenden Serviceanlage der SBB in Biel zu warten, völlig unmöglich ist es aber nicht. Was die regierungsrätliche Begleitgruppe an der letzten Sitzung zu hören bekam, **weckt Hoffnungen bei den Gegnern des offiziellen BLS-Neubauprojekts** im Westen der Stadt Bern. Immerhin würde dann die Werkstätte in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft hinfällig.

Die Gegner wissen sehr wohl, dass das Angebot der SBB nicht einfach umzusetzen sein wird. Gleichzeitig halten sie aber anerkennend fest, dass die SBB-Vertreter sehr flexibel seien und zum Beispiel weitere Anlagen in die Überlegungen einbeziehen

wollten. Der BLS, denen die periphere Lage Biels ein Dorn im Auge ist, halten sie entgegen: Es stimme zwar, dass die Variante Biel komplex und damit nicht gratis zu haben sei. Mit dem Verzicht auf den Neubau im Westen Berns spare man gleichzeitig aber einen dreistelligen Millionenbetrag.

Aus der Mitte der Begleitgruppe gibt es derweil ganz andere Stimmen. Sie erinnern daran, dass die SBB ihr Gastrecht in Biel ursprünglich an die Bedingung geknüpft hatten, dass die BLS im Gegenzug aus dem Wettrennen um Linien im Fernverkehr steigt. Nun, da klar sei, wie sehr sich die SBB mit dieser Forderung politisch verrannt hätten, mute die zur Schau gestellte Fle-

xibilität nur noch wie ein besseres Gefecht zum Rückzug vom Standort Biel an.

Die Art, wie die Vertreter der beiden Bahnen in den Sitzungen auftreten, kommt in der Gruppe gar nicht gut an. Sie hätten «Köpfe wie Stein», verhielten sich «wie Katz und Maus» und redeten dauernd aneinander vorbei. Von einem gemeinsamen Ringen um die beste Lösung könne nicht die Rede sein. Als Mitglied der Gruppe komme man sich in dieser Situation reichlich überflüssig, ja missbraucht vor.

Allein dieser unüberbrückbaren Differenzen wegen sei ein Zusammenspannen in Biel undenkbar. **«Da müssten die zwei Bahnen erst fusionieren.»** *skk*