

SAGENHAFT Sennentuntschi, Teufel und Co. vor Gericht

Beobachter

22. Dezember 2023 Nr. 26 Fr. 6.80 beobachter.ch



Hoch hinaus

Wie sich drei Skiorte dem drohenden Untergang entgegenstellen

**Schleichender
Niedergang:** Viele
Skigebiete sind
nur noch mit
Kunstschnee zu
betreiben.





Wintersport

WEITERFAHREN – TROTZ ALLEM

Das Skifahren ist ein Auslaufmodell – eigentlich.
Wie sich drei kleine Wintersportorte dem drohenden
Untergang trotzig entgegenstellen.

Text: Conny Schmid, Birthe Homann und Daniel Benz

Schneemangel, gesalzene Preise, immer weniger Gäste: Viele Schweizer Skigebiete kämpfen ums Überleben. In den Neunzigerjahren konnten sie noch regelmässig mehr als 30 Millionen Skitage verzeichnen (siehe Grafik, Seite 22) – letztes Jahr waren es nur noch 22,3 Millionen Tage. Und besser wird es nicht. Es fehlt der Nachwuchs – er wächst nicht mehr mit Schnee und Skifahren auf. Zudem droht diese Saison auch noch der wichtigste Auslandsmarkt Deutschland wegzubrechen – wegen der Inflation.

Vor allem die kleinen und mittelgrossen der insgesamt rund 300 Skigebiete der Schweiz stehen vor existenziellen Problemen. «Mit dem Klimawandel steigen die Kosten, weil es Beschneigungsanlagen braucht, Wasser, Energie», sagt Monika Bandi Tanner, Leiterin der Forschungsstelle für Tourismus an der Universität Bern. «Gleichzeitig sinkt die Zahl der Gäste, und auch deren Zahlungsbereitschaft stösst an Grenzen. Die Schere geht immer weiter auf.»

Nur dank Finanzspritzen noch am Leben

Viele Wintersportorte hängen vom Skitourismus ab, darum seien selbst «tote» Skigebiete vielerorts noch am Leben. Sie werden mit öffentlichen Finanzspritzen über Wasser gehalten, wie etwa Tschierschen in der Nähe von Chur. Oder sie werden wiederbelebt wie San Bernardino im Misox. «Regionalpolitisch mag das sinnvoll sein», sagt Bandi Tanner. «Doch eigentlich braucht es von den Kapazitäten her etliche Gebiete tatsächlich kaum mehr.»

Am Scheideweg steht auch Sörenberg im luzernischen Entlebuch. Laut Bandi Tanner gehört es zur Kategorie der Skigebiete, die am meisten herausgefordert sind: mittlere Grösse, tiefe Lage, wenig Möglichkeiten, flächenmässig zu wachsen. «Man wird in solchen Gebieten vielleicht noch 15 Jahre klassischen Wintersport betreiben können, vielleicht auch 25 oder 35. Doch irgendwann wird man im besten Fall auf weissen Streifen grüne Hänge hinabfahren.»

Wie gehen San Bernardino, Tschierschen und Sörenberg mit diesen Herausforderungen um? Und was hält die Expertin davon? Wir haben die drei Orte im Februar 2023 und dann kurz vor dem Start der neuen Saison besucht.

San Bernardino: Neustart als letzter Versuch

Anfang Februar 2023 ist es in San Bernardino auf 1600 Metern über Meer grau, kalt und leer. Die Fassaden mancher Häuser bröckeln, kaum ein Mensch ist in den Gassen des kleinen Ortes im obersten Teil des Misox unterwegs. Das Skigebiet Alp de Confin steht seit elf Jahren still, 40 Kilometer unberührte Pisten liegen da. Ein Lost Place. Nur am Hang gegenüber, bei Pian Cales, laufen die vier Skilifte.



«Mal war das Skigebiet zu, dann wieder offen. Eine unmögliche Situation.»

Hans Peter Wellig, Hoteldirektor in San Bernardino

Das Dörfchen könnte Charme haben – doch das lässt sich kaum erahnen. Die Basilika mit ihrem Kuppeldach ist schön, der Wirt im Hotel Bellevue nett, der Angestellte im Tourismusbüro auch. Man hoffe auf den Investor, sagt Letzterer. Bald werde San Bernardino wieder in neuem Glanz erstrahlen. Im Dorfkern hängt am ehemaligen Hotel National ein riesiges Plakat der Firma des Investors. In grossen Lettern steht darauf: «L'inizio di una nuova storia» – der Beginn einer neuen Ära.

Ein paar Monate zuvor hatte der Tessiner Immobilienunternehmer Stefano Artioli angekündigt, dass er das kriselnde Dorf und sein stillgelegtes Skigebiet wiederbeleben will. Am Südportal des San Bernardino-Tunnels an der Autobahn A13 hat er Grosses vor: «Ziel ist es, dem Dorf San Bernardino



San Bernardino: «Der Beginn einer neuen Ära» – der Tessiner Immobilienunternehmer Stefano Artioli will 300 Millionen Franken investieren.



neues Leben einzuhauchen und es zu einer alpinen Topdestination zu machen.» Nach dem Vorbild von Andermatt und der Andermatt Swiss Alps AG will er die Feriendestination wachküssen und investiert dafür 300 Millionen Franken. Seine Firma, die er seinem Sohn übergeben hat, heisst denn auch San Bernardino Swiss Alps – getreu dem Vorbild.

Doch von Aufbruch ist an diesem Februartag nichts zu spüren. Die Stimmung ist trüb und grau wie das Wetter.

Die Bagger sind schon aufgefahren

Ganz anders Ende November. Der Himmel knallblau, die Gipfel schneebedeckt. Fünf grosse Baustellen sind im ganzen Dorf verteilt, riesige Kräne stehen herum, Betonmischer und Bagger donnern die Dorfstrasse hoch und runter, überall fuhrwerken Handwerker herum. Auch die Talstation der Sesselbahn zur Alp de Confin ist eine Grossbaustelle, nichts erinnert mehr an einen Lost Place. Schon bald wird hier wieder Ski gefahren, hoffen sie im Dorf.

«Der Helikopter fliegt jeden Morgen um 7.45 Uhr zum Skigebiet und bringt Material», sagt Hans Peter Wellig vom Hotel Bellevue, das er seit 40 Jahren führt. «Das macht zuversichtlich.» Wellig hat Aufstieg und Niedergang von San Bernardino hautnah

erlebt. Dank der Eröffnung des San-Bernardino-Strassentunnels 1967 erfuhr das Bergdorf in den Siebziger- bis Neunzigerjahren einen Boom mit vielen Gästen aus dem Tessin und Norditalien. Die Winter waren noch weiss, das Geschäft brummt. «Dann ging es bergab, mal war das Skigebiet zu, dann wieder offen, eine unmögliche Situation», sagt Hoteldirektor Wellig. Bis es dann 2012 ganz schloss.

Er hofft sehr, dass es nun endlich wieder aufwärtsgeht. Im Juni stimmte die Bevölkerung von San Bernardino mit grosser Mehrheit einem Landverkauf von fünf Parzellen in der Dorfmitte an die San Bernardino Swiss Alps AG zu.

Bis 2027 will der Investor Hotels und Dutzende Appartements mit bis zu 1500 Betten bauen, das Skigebiet Alp de Confin erweitern sowie ein Spa- und Wellness-Resort errichten.

«Er ist aus der Region, wir vertrauen ihm»

Erwin Truninger, 69, der in San Bernardino jahrzehntelang ein Sportgeschäft betrieb und auch Gemeinderat war, sagt: «Artioli ist einer aus der Region. Wir vertrauen ihm. Er ist hier als Kind Ski gefahren, er glaubt an das Potenzial unseres Dorfs.»

«Erstaunlich» findet dagegen Tourismusexpertin Monika Bandi Tanner von der Universität Bern die

Tschiertschen: Hier will man den Wintersport retten - mit höheren Abgaben für Einheimische und Zweitwohnungsbesitzer sowie Zuschüssen der Gemeinde.



Pläne in San Bernardino: «Die Voraussetzungen für einen rentablen Betrieb haben sich in den elf Jahren Stillstand ja nicht zum Besseren gewendet.» Es sei auch nicht zwingend ein Vorteil, wenn der Investor aus der Schweiz komme. «Das ist keine Garantie, dass er nicht auch irgendwann betriebswirtschaftliche Argumente höher gewichtet als volkswirtschaftliche und regionalpolitische.»

Die gute Nachricht: Es sei realistischer, eine ganze Destination mit Hotels und weiteren Angeboten rentabel zu betreiben als nur ein Skigebiet allein.

Tschiertschen: Service public als Befreiungsschlag

Auf den Pisten von Tschiertschen herrscht Anfang Februar 2023 beste Ferienstimmung. «Ski fahren wie früher, ohne Stress», preist ein Mittfünfziger die Vorzüge des kleinen Skigebiets im Bündner Schanfigg. Vier Lifte, 32 Pistenkilometer, keine Wartezeiten, kein Halligalli. Für düstere Zukunftsszenarien ist an diesem strahlenden Tag nicht die Zeit.

«Ski fahren wie früher», das heisst: auf Naturschnee. Diesem machen die warmen Temperaturen in den darauffolgenden Tagen den Garaus. Im Skigebiet, das bis auf 2400 Meter Höhe reicht, stehen die Lifte still. Die Gäste werden notgedrungen mit

dem Bus auf die Lenzerheide gekarrt. Die Schlagzeilen lassen nicht lange auf sich warten: «Shuttlebus statt Schlepplift.» – «Jetzt hat es auch Tschiertschen erwischt.» – «Die Zukunft der Bergbahnen ist akut gefährdet.» Martin Weilenmann wird im «Blick» zitiert. «Einen schlimmeren Winter habe ich noch nie erlebt», sagt er.

Festtage machen einen Drittel des Umsatzes

Weilenmann ist seit 19 Jahren Verwaltungsratspräsident der Bergbahnen Tschiertschen und weiss, was der Stillstand mitten im lukrativen Februar bedeutet: ein weiteres Loch in der klammen Kasse. Und das, nachdem bereits das Weihnachtsgeschäft eine Nullnummer war. Kein Schnee über die Festtage bedeutet hier, dass ein Drittel des Jahresumsatzes wegfällt. Seit 2015 konnte dieses Minus nur ein einziges Mal vermieden werden.

Neun Monate später sitzt der 65-jährige Geschäftsmann entspannt in seinem Büro in Zürich. Er hat gute Nachrichten: «Wir können wieder langfristig planen.» Den Bergbahnen sei über den Sommer «ein Befreiungsschlag» gelungen.

Das Stichwort dazu lautet Service public – ein Skigebiet als teilweise öffentliche Aufgabe: Wer davon profitiert, hilft bei der Finanzierung mit. Die



«Wenn die Bevölkerung Skitourismus will, muss sie sich finanziell beteiligen.»

Martin Weilenmann, VR-Präsident Bergbahnen Tschierschen

gesetzlichen Rahmenbedingungen legt ein neues Tourismuskonzept fest, das im letzten Juni von der Gemeindeversammlung gutgeheissen wurde.

Das Konzept sieht höhere Abgaben für Einheimische und Zweitwohnungsbesitzer vor. Die Gemeinde steuert jährlich 200 000 Franken an die laufenden Betriebskosten bei. Dazu fliessen 300 000 Franken in einen Fonds für Erneuerungsinvestitionen. Zusätzlich spülte im Oktober eine Aktienkapitalerhöhung 1,2 Millionen in die Kasse.

Ein Happy End? Für den Moment schon. Aber keines, das vom blauen Bündner Himmel gefallen ist. Das neue Modell ist das Resultat langer Knochen- und Überzeugungsarbeit. Viele Jahre lebte man

mehr schlecht als recht von der Hand in den Mund, immer am Rande des Konkurses.

Je länger der Schnee an Weihnachten ausblieb, desto klarer wurde, dass es eine radikale Veränderung brauchte. Und ein grundsätzliches Bekenntnis: «Wenn die Bevölkerung weiterhin Skitourismus will, muss sie sich auch finanziell an einer Lösung beteiligen», sagt Martin Weilenmann.

Die Gretchenfrage wurde 2019 gestellt. Bergbahnen und Gemeinde legten der Bevölkerung sowie Stammgästen Zukunftsszenarien zur Konsultativabstimmung vor. Wichtigstes Ergebnis: Tschierschen ohne Skifahren, das will man sich nicht vorstellen. Gegen 90 Prozent der 660 Befragten sprachen sich für den Erhalt der Bahnen aus. Erstaunlich ist das nicht an einem Ort, in dem mehr als zwei Drittel der Erwerbstätigen direkt oder indirekt von der touristischen Entwicklung abhängig sind.

Nach dem Plazet des Volks war der Weg frei fürs Tourismuskonzept, das nun den Weg in die Zukunft ebnen soll. «In den nächsten 10, 15 Jahren kann man in Tschierschen noch Ski fahren», sagt der krisenerprobte VR-Präsident. Allerdings nur, wenn das Klima halbwegs mitspielt und für Naturschnee sorgt. Denn eine flächendeckende Beschneigung mit Kunstschnee wird es auch künftig nicht geben. Pro Pistenkilometer würde das eine Million Franken kosten, dazu kämen 100 000 Franken für den Betrieb – nicht zu stemmen, auch nicht mit Service public.

Viele Fragen sind noch nicht geklärt

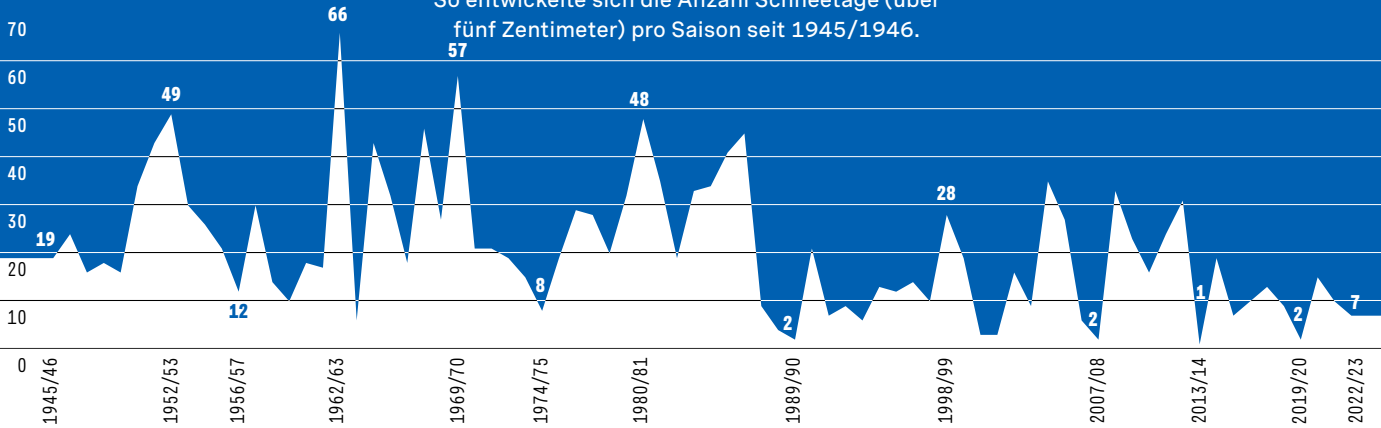
Es bleibt als Szenario die Anbindung von Tschierschen ans Skigebiet von Arosa-Lenzerheide – die Vorwärtsstrategie. Sie hat viel Rückhalt bei der Bevölkerung, auch bei der Gemeinde. Doch die Sache ist komplex, für den Bau der Pendelbahn aufs Weisshorn bräuchte es eine Änderung des Richtplans. Der Kanton hat die Pläne zur Kenntnis genommen – mehr ist da noch nicht. Viele Fragen sind offen: die Finanzierung, die Umweltverträglichkeit.

«Als VR-Präsident werde ich das nicht mehr erleben», sagt Martin Weilenmann. Trotzdem fände er die Lösung gut. Tschierschen bliebe auf der Landkarte der Schweizer Wintersportorte. Auch wenn klar ist: Wenn die neue Bahn kommt, wird das heutige Skigebiet stillgelegt. «Ski fahren wie früher» wäre dann definitiv passé.

Die Tourismusexpertin Monika Bandi Tanner sagt, es könne volkswirtschaftlich sinnvoll sein, unrentable Bahnen zu erhalten. Sie gibt aber zu bedenken: «Es kann den Markt verzerren und einen Anreiz bieten, sich weniger eigenständig weiterzuentwickeln.» Aus nationaler Sicht reichen die Kapazitäten vollkommen aus. «Man könnte sich überlegen, dass die öffentliche Hand bei einer Stilllegung eine Abwrackprämie bezahlt, etwa als Ausgleich für die Wertminderung von Immobilien.» →

Immer weniger Schnee

So entwickelte sich die Anzahl Schneetage (über fünf Zentimeter) pro Saison seit 1945/1946.

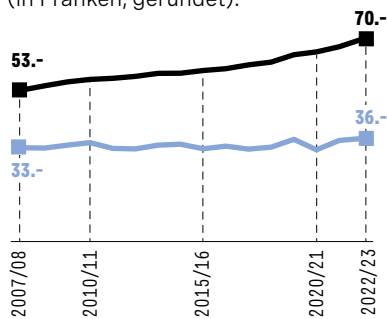


Wintersport auf Talfahrt

Infografik: Anne Seeger und Andrea Klaiber

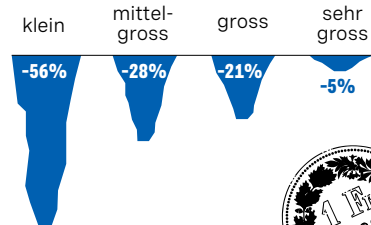
Teures Vergnügen

So viel kostete im Schnitt ein Tages-Skipass für Erwachsene
 ■ ohne Rabatt, ■ mit Rabatten
 (in Franken, gerundet).



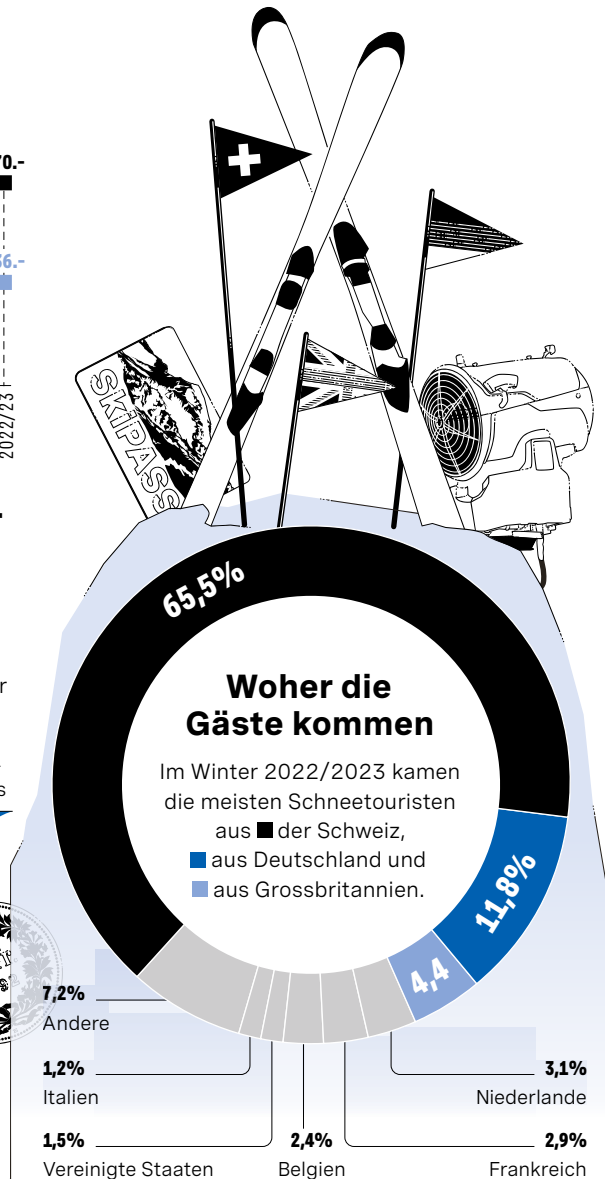
Grosse litten weniger

Tageseintritte Winter 2022/2023 im Vergleich mit dem Winter 2021/2022, aufgeschlüsselt nach Betriebsgrösse (klein: weniger als 20 000 erzielte Skitage; gross: über 205 000 erzielte Skitage)



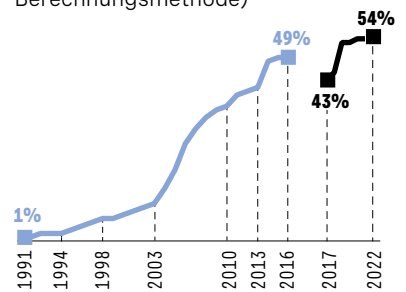
Jeder fünfte Franken

im Berggebiet wird durch den Tourismus generiert.

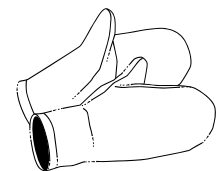
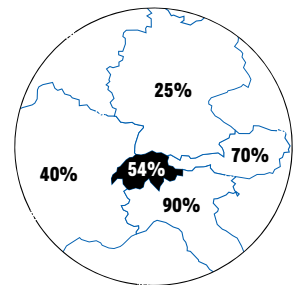


Mehr Kunstschnee

Anteil technisch beschneibare Pistenflächen in der Schweiz
 ■ bis 2016, ■ ab 2017 (neue Berechnungsmethode)



Beschneibare Pistenfläche im Vergleich zu anderen Alpenländern (Jahr 2022)



Jede vierte Person

im Berggebiet arbeitet direkt oder indirekt für den Tourismus.



Fakt ist: Der Luzerner Wintersportort Sörenberg ist dem Tod geweiht.

Sörenberg:

Weniger Winter heisst mehr Sommer

Spätherbst 2023 im Büro des Sörenberger Tourismusdirektors. Mit einem strahlenden Lächeln sagt er: «Wir werden hier auch in 30 Jahren noch Ski fahren.» Später ein Termin bei der Gemeindepräsidentin: «Es wird Lösungen geben, die Technik entwickelt sich weiter», sagt sie. Danach Treffen mit den Chefs der Bergbahnen. Ein stolzer Verwaltungsratspräsident beobachtet bei der Talstation eine Testfahrt der neuen Rothornbahn-Gondel und sagt: «Wer jammert, landet direkt im Jammertal.» Simon Zobrist, Hella Schnider-Kretzmähr und Theo Schnider strahlen eine beneidenswerte Zuversicht aus – allen düsteren Zukunftsprognosen zum Trotz.

Fakt ist: Der Luzerner Wintersportort Sörenberg ist dem Tod geweiht. Als mittelgrosses Skigebiet mit Pisten, die fast alle unter 1600 Meter liegen, gehört es zu den Topkandidaten auf der Liste von Ski-destinationen, die es nicht mehr lange geben wird.



Sörenberg: Fast alle Pisten hier liegen unter 1600 Meter – aber: «Wer jammert, landet direkt im Jammertal.»

Anfang Februar hätte man kurzzeitig einen anderen Eindruck gewinnen können: Makellose Pisten, verschneite Wälder, Hudigäggeler aus den Boxen und stumpenrauchende Skilift-Anbügler präsentierten sich dem Gast. Als wäre man in eine Zeitmaschine gefallen und im Jahr 1990 ausgespuckt worden.

Doch solche Tage waren in der letzten Saison selten. Über Weihnachten schauten die wenigen Gäste an braune Hänge und spielten Minigolf. Die Tempe-

«Um einen Wintergast zu ersetzen, braucht es drei bis sechs Sommergäste.»

René Koller, Bergbahndirektor in Sörenberg

raturen machten Schneekanonen zu Rasensprengern. Die schönen Pisten im Februar hielten nicht lange. Am Ende der Saison schrieben die Bergbahnen 740 000 Franken Verlust. Hauptgrund laut Medienmitteilung: die «Wetterkapriolen».

Angst, dass diese zur Normalität werden und dem Skibetrieb den Garaus machen, hat man in Sörenberg aber nicht. «Es gab schon immer gute und schlechte Saisons», sagt Tourismusdirektor Simon Zobrist. «Wir verschliessen nicht die Augen, aber Resignieren wäre falsch», sagt Gemeindepräsidentin Hella Schnider-Kretzmähr.

Neue Attraktionen für jede Jahreszeit

Stattdessen probiert Sörenberg Neues aus. Etwa ein Kunsteisfeld auf dem Tennisplatz oder ein dreitägiges Musikfestival zum Saisonende. Das alte Hallenbad soll einem modernen Erlebnisbad weichen. Die Botschaft: Bei uns ist es auch ohne Schnee schön.

Dazu passt, dass man seit vielen Jahren auch den Sommertourismus ankurbelt. Sörenberg ist Teil der Unesco-Biosphäre Entlebuch mit ihren geschützten Moorlandschaften – und weiss das zu nutzen. So entstanden etwa der Erlebnisplatz Mooraculum oder ein Moorrundweg, die mit der Gondelbahn erreichbar sind. Die Gemeindepräsidentin sieht im Klimawandel auch eine Chance: «Wir haben keinen Autobahnanschluss, keinen Platz für grosse Firmen. Aber eine wunderschöne Landschaft für ruhesuchende Sommerfrischler aus überhitzten Städten.»

Das grösste Projekt im Zeichen dieses Wandels ist aktuell der Ersatz der Gondelbahn auf das Briener Rothorn. 22 Millionen Franken wurden investiert. Die neuen Gondeln mit Panoramafenstern schweben ab diesem Winter nicht einfach aufs Rothorn, sondern zum «Top of Biosphäre». In der neuen Talstation gibt es einen Biosphärenshop, in den Gondeln laufen Durchsagen zum Unesco-Reservat.

Die neue Bahn ist das, was übrig blieb von einem rund doppelt so teuren Projekt mit neuen Liften und Pisten, das voll auf Wintertourismus setzte. Nach jahrelanger Planung kam man davon ab. «So viel Geld nur in den Winter zu investieren, wäre unverantwortlich», sagt Bergbahndirektor René Koller.

Ski fahren kann man weiterhin auf dem 2350 Meter hohen Rothorn. Die Pisten hier oben waren vergangene Saison zeitweise als einzige offen. Doch der

Weg vom restlichen Skigebiet aufs Rothorn bleibt umständlich. Oben muss man die Skier schultern und durch einen Tunnel zur anderen Bergflanke marschieren. Die Sörenberger sehen das freilich positiv. Dieses «Warmlaufen» senke das Risiko für Unfälle.

Wintergäste bringen viel mehr Geld

Die Bergbahnen machen 80 Prozent des Umsatzes im Winter. Ziel sei ein ausgeglichenes Verhältnis, sagt René Koller. Wenn schneefreie Winter normal werden, wird das nicht reichen. «Um einen Wintergast zu ersetzen, braucht es drei bis sechs Sommergäste.» Man investiere gut dosiert, etwa in effiziente Beschneiungsanlagen und Pistenfahrzeuge. «Ansonsten gilt: strikte Kostenkontrolle – und sich immer wieder neu erfinden.»

Für Destinationen wie Sörenberg sei die Strategie Sommertourismus eine Chance, sagt Expertin Monika Bandi Tanner. Es sei aber anspruchsvoll, damit genug Geld zu verdienen. «Man muss die Saison in den Frühling und den Herbst ausdehnen können und Angebote schaffen für eine zahlungsbereite Masse.» Mit dem Mooraculum habe man sich in Sörenberg in diese Richtung weiterentwickelt. «Es ist eine Attraktion, die dort Sinn ergibt und per Bergbahn erreichbar ist. Ein guter Anfang.» ■

Günstiger Ski fahren - mit dem Beobachter

Immer mehr Skigebiete setzen die Preise für ihre Tageskarten dynamisch fest:

Was ein Ticket kostet, hängt davon ab, wann man es kauft – aber auch vom Datum, an dem man auf die Piste will. Das erschwert es, die Übersicht zu bewahren und informierte Kaufentscheidungen zu treffen. Abhilfe schafft das neue Ski-Scraper-Projekt des Beobachters. Mit einem Datenroboter, einem sogenannten Scraper, werden stündlich die Preise für eine Tageskarte abgefragt und live auf beobachter.ch/ski-scraper veröffentlicht.

Wir starten mit einigen der bekanntesten Skigebiete (Aletsch-Arena, Arosalenzlerheide, Engadin St. Moritz, Gstaad, Laax, Titlis, Verbier, Zermatt), weitere kommen laufend dazu.



Hier gehts zum einzigartigen Pistenticket-Preisvergleich: beobachter.ch/ski-scraper