

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 13 (2000)

Heft: 11

Artikel: Das letzte Aufbäumen der Seilbahnen : Bergbahnen : Grossprojekte werden wieder ausgegraben

Autor: Schwärzel, Jöri

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121444>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Wirkung entfalten!

Mobilität, einfachstes Handling und schönes Design sind die Ansprüche an zeitgemässe Konferenzmöbel. Diese hohen Erwartungen erfüllen die Einrichtungen von Wilkhahn in jeder Hinsicht. Zum Beispiel mit dem Falttisch aus dem Programm Confair.

Wilkhahn

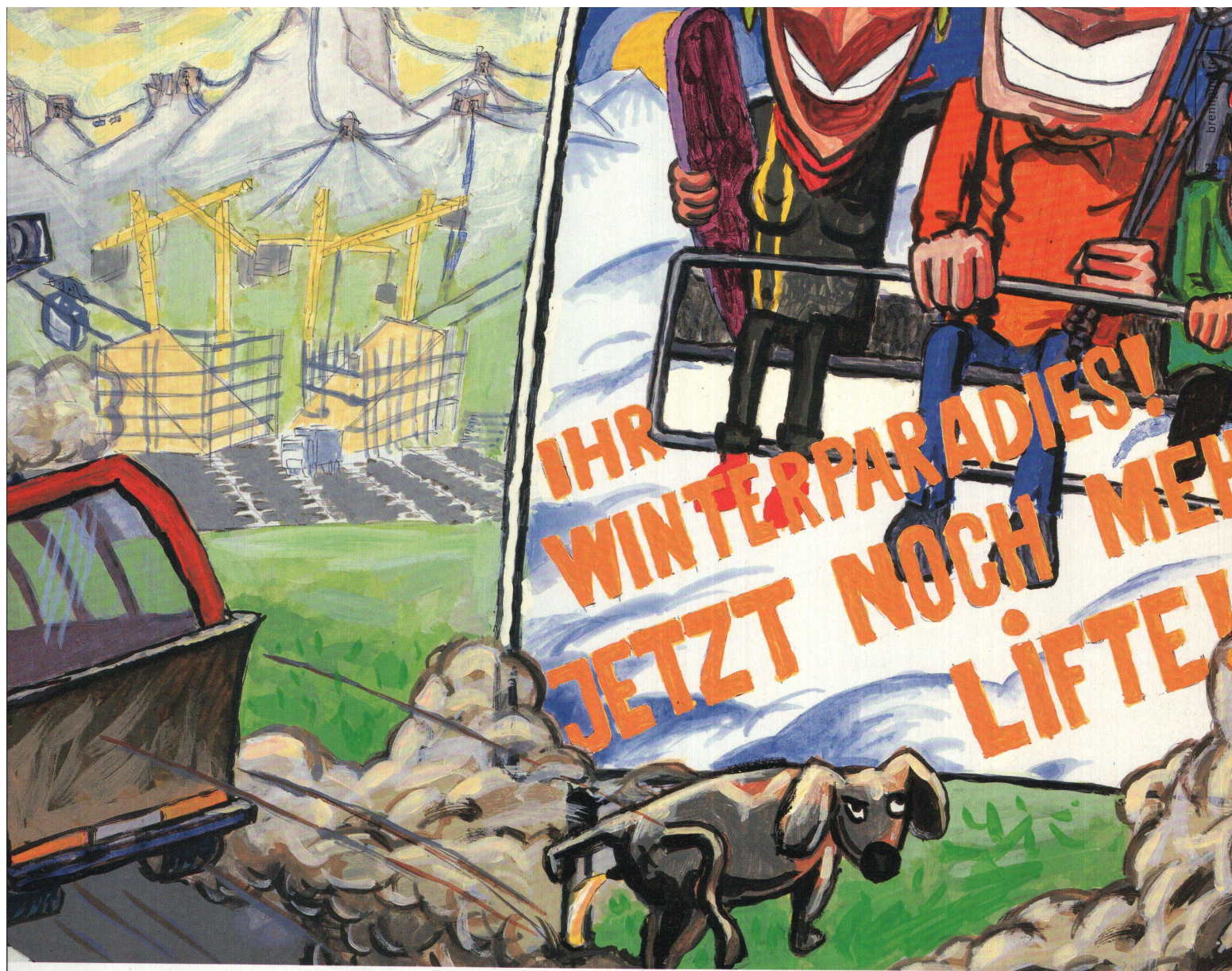
Wilkhahn AG Bern Tel. 031 310 13 13 www.wilkhahn.ch



Illustration: Gregor Gilg

Das

In den Alpen grassiert das Erschliessungsieber. Längst vergessen geglaubte Pläne werden wieder ausgegraben und neue Grossprojekte werden lanciert. Allein in der Schweiz möchte die marode Bergbahnwirtschaft in über 30 Skigebieten eine neue Geländekammer oder gar einen neuen Berg erschliessen. Und dies, obwohl heute kaum eine Bergbahn rentiert.



etzte Aufbäumen der Seilbahnen

Die Bergbahnen sind das Symbol des Alpentourismus und das Rückgrat der alpinen Tourismusindustrie. Den Bergbahnen gehts aber nicht gut. Der Betrieb wirft so wenig ab, dass für die dringend nötigen Investitionen die finanziellen Mittel fehlen. Die mangelnde Liquidität der Betriebe führt zu Abhängigkeit von den Gemeinden, die oft Geld zur Verfügung stellen, zu ungewollten Fusionen oder gar zu Konkursen.

Vier massive Fehler

Die Krise, in der die Bergbahnbranche heute drin steckt, hat sie allerdings selbst verursacht. Seit zwei Jahrzehnten werden massive Fehler gemacht, die sich heute kumulieren.

- Angebotsausbau ohne Marktwachstum: Seit Mitte der Achtzigerjahre stag-

niert die Anzahl der Skifahrtstage in der Schweiz. Dennoch haben die Bahnen ihr Angebot massiv erweitert. Nur schon von 1985 bis 1995 haben sie die Förderkapazitäten verdoppelt. So klaffen Angebot und Nachfrage heute weit auseinander. Die mit dem Ausbau verbundenen Investitionen können kaum mehr amortisiert werden.

- Teure Schneekanonen: Die warmen Winter haben zu einem Wettrüsten unter den einzelnen Bergbahnunternehmen geführt. Ohne Schneekanonen läuft nichts mehr. Da diese grossen Investitionen jedoch zu keinem Profit führen, sondern nur den Status Quo aus der schneereichen Zeit sichern, müssen die Beschneiungsanlagen aus den spärlichen Reserven finanziert werden.

- Hohe Dividenden und tiefe Abschreibungen: In der Zeit vor der aktuellen Krise waren sich die Aktionäre hohe Dividenden gewohnt. Die Bergbahngesellschaften galten als Goldgrube. Die Dividenden wurden auch dann noch ausbezahlt, als die Krise sich bereits abzeichnete. Der buchhalterische Trick, die Anlagen nicht in erforderlichem Mass abzuschreiben, hat diese Dividenden finanziert. Transportanlagen, die heute ersetzt werden müssen, figurieren in der Buchhaltung deshalb noch mit einem hohen Wert.

- Fehlende Professionalisierung: Bergbahnunternehmen sind meist tief in die Dorfpolitik eingebettet. Dies gewährt zwar einigermaßen den Nutzen für die Volkswirtschaft. Betriebswirtschaftliche Belange werden aber

gerne vernachlässigt. Die Machtspiele zwischen den patriarchalen Clans in den Dörfern führen zu unsinnigen Projekten.

Die Bergbahnen müssen in den nächsten Jahren verschiedene in die Jahre gekommene Transportanlagen ersetzen. Letzten Sommer hat die Deutsche Bank die Wiener Bank Austria übernommen. Damit ist die letzte Bank verschwunden, die noch Geld in die Skiindustrie steckte. Die meisten andern Banken haben den Geldhahn schon länger zugezogen. Sie sind nicht mehr bereit, weitere Gelder in den Sand zu setzen. Die meisten Bergbahnen sind aber auf Kreditoren angewiesen. Sie können aufgrund ihrer Finanzsituation die notwendigen Investitionen nicht selber tragen. Woher aber das Geld holen?

Die Flucht nach vorn

Verschiedene Bergbahnunternehmungen sehen in der Flucht nach vorn die einzige Möglichkeit, ihre Miswirtschaft zu vertuschen: Sie graben alte Ausbaupläne wieder aus und holen neue Profis aus der freien Marktwirtschaft als Troubleshooter. Diese singen das Lied der Grösse und planen Fusionen. Oft sollen neue Anlagen ein Ski-gebiet über den Berg hinweg mit einem anderen verbinden. Zur Finanzierung der Projekte werden Aktienkapitalerhöhungen organisiert, getragen von der öffentlichen Hand, von Gönnern und von Desperados, die damit ihre vergangenen Kapitalien retten wollen. Bei gelungener Aktienkapitalerhöhung können die Bahnen ihre Haut für die nächsten Jahre retten. Die Flucht nach vorn ist nicht so risikoreich, wie es auf den ersten Blick erscheint. Denn ein Tourismusort ist auf Gedeih und Verderb von einem attraktiven Ski-gebiet abhängig. Die Gemeinde setzt alles

daran, die Anlagen zu erhalten – ob sie will oder nicht. Der Gewinn wurde jahrelang privatisiert, die Schulden werden sozialisiert.

Gegen die Natur

Das letzte Aufbäumen der Bergbahnbranche wäre nicht so schlimm, würde es hinter den Kulissen geschehen. Die Ausbaupläne beanspruchen aber oft wunderschöne, bisher von der technischen Erschliessung verschonte Räume, einmalige Flora und Erholungsgebiete für die Tiere. Gleichzeitig entzieht das Wettrüsten der Volkswirtschaft die Aussicht auf andere, umsichtige Entwicklung. Ideen finden vorerst keinen Raum. Und es fehlen die Mittel, um aus Ideen Konzepte zu schmieden.

Nicht alle Einheimischen lassen sich diese Entwicklung aber gefallen. Bekannt geworden sind zum Beispiel die Schanfigger Frauen, die sich erfolgreich gegen die geplanten Skianlagen der Parsennbahnen bei der histori-

schen Walsersiedlung Fondei gewehrt haben. Sie kämpften mit Fantasie und Durchhaltewillen für die Erhaltung der Kultur- und Moorlandschaft von nationaler Bedeutung. Ihnen zu Hilfe kam, dass die Parsennbahnen sich so tief in die Schulden verstrickt hatten, dass sie auf eine Umsetzung der Pläne verzichten mussten. Seit der faktischen Übernahme der Parsennbahnen durch die bisherige Konkurrentin, den Jakobshorn-Bergbahnen, die vom cleveren Manager Schertenleib geführt werden, ist die Gefahr für Fondei gebannt. Die Schanfigger Frauen können aufatmen und ihre Kräfte auf die Entwicklung eines sanften Tourismus konzentrieren. **Jöri Schwärzel**

Jöri Schwärzel ist Geograph. Er leitet das Alpenbüro in Klosters. Sein Zürcher Kollege Dominik Siegrist hat zum Thema ein Buch geschrieben: Winterspuren. Mit Tourenski, Snowboard und zu Fuss unterwegs in bedrohter Landschaft. Reihe Naturpunkt, Rotpunktverlag Zürich.

Das Feld des alpinen Wettrüstens: Die geplanten Eroberungen

WO	WAS	STAND DES PROJEKTES	INITIANTEN DES PROJEKTES
Bosco Gurin	Metro Fondovalle-Bosco Gurin	Machbarkeitsstudie	«Bosco Gurin 2000» – Giovanni Frapolli, Helikopterunternehmer; Fulvio Sartori, Grossalp AG
Sidelhorn im oberen Goms	Neues Ski-gebiet zwischen Oberwald und dem Sidelhorn	Pläne vorhanden, noch keine Konzession	Bergbahnen Obergoms AG; Armin Kreuzer, Obwaldner Gemeindepräsident
Aletschgebiet	Luftseilbahn zwischen Riederfurka und Belalp	Noch keine Konzession	Martin Reusser, Riederalpbahnen; Hanspeter Zeiter, Blatten-Belalp-Aletsch Luftseilbahn
Hockenhorngrat, Lauchernalp im Lötschental	Gondelbahn Gandegg-Hockenhorngrat	Kurz vor Bewilligung	Luftseilbahn Wiler-Lauchernalp
Saas Fee/Zermatt	1,5 km Tunnel durchs Allalinhorn, Guckloch aufs Matterhorn, Chessjen-Erschliessung	Visionen	Bergbahnen Saas Fee und Zermatt
Val d'Héremence	Verbindung Evolène-Val d'Héremence	Informelle Pläne	Gemeinden, Liftgesellschaften Télé-Thyon und Télé-Evolène
Brünig West, Fontanental Mörlialp	Verbindung zwischen Lungern-Schönbüel und Mörlialp-Giswil	Machbarkeitsstudie	Eugenio Rüegger, Tittlisbahnen; Bergbahnen Schönbüel und Skilift Mörlialp
Rosenhorn, Grindelwald	Pendelbahn oder unterirdische Bahn zum Rosenhorn; Skilifte in der vergletscherten Rosenhornflanke	Gestorben	Interessengemeinschaft Rosenhornbahnen (Tourismus- und Gewerbekreise)
Wildstrubel	Gletscherbahn auf den mittleren Gipfel des Wildstrubels, Erschliessung von Adelboden Lenk, Crans Montana und Leukerbad aus	Machbarkeitsstudie	Projektgruppe Wildstrubel – Jean-Rolf Pieren, Adelbodner Sillierenbahnen, Christen Baumann (heute Scoul)
Urdental	Ski-gebietsverbindung Lenzerheide – Arosa durchs Urdental. Ski-gebietsverbindung Lenzerheide-Tschierschen durchs Val Farur	Studien für die Richtplanung abgeschlossen	Arosa Bergbahnen, Lorenzo Schmid; Rothornbahnen, Luzi Tischhauser
Fondei	Verbindung vom Parsenngebiet in die Fideriser Heuberge	Aufs Eis gelegt, kein Interesse der Bergbahnen – soll dennoch in die Richtplanung aufgenommen werden	Ursprünglich Davos Parsennbahnen AG
Val Schons	Kleines Ski-gebiet am Schamserberg	Nicht mehr aktuell, im regionalen Richtplan noch ausgeschieden	IG für Sport- und Freizeitanlagen am Schamserberg, Leonard Nicca; Gemeindepräsident von Mathon, H.U. Dolf
Scuol – Samnaun – Ischgl	Ski-gebietsverbindungen	Immer wieder im Gespräch und Vorplanung	Walter Zegg, Gemeindepräsident von Samnaun; Bergbahnen Motta Naluns, Direktor Chr. Baumann (ehemals Adelboden)
Zuoz	Erschliessung des Piz Viroula und einer neuen Geländekammer	Ortsplanung mit Wintersportzone; Machbarkeitsstudie in Bearbeitung	Luis Augustin Wieser, Präsident der Bergbahnen Celerina AG