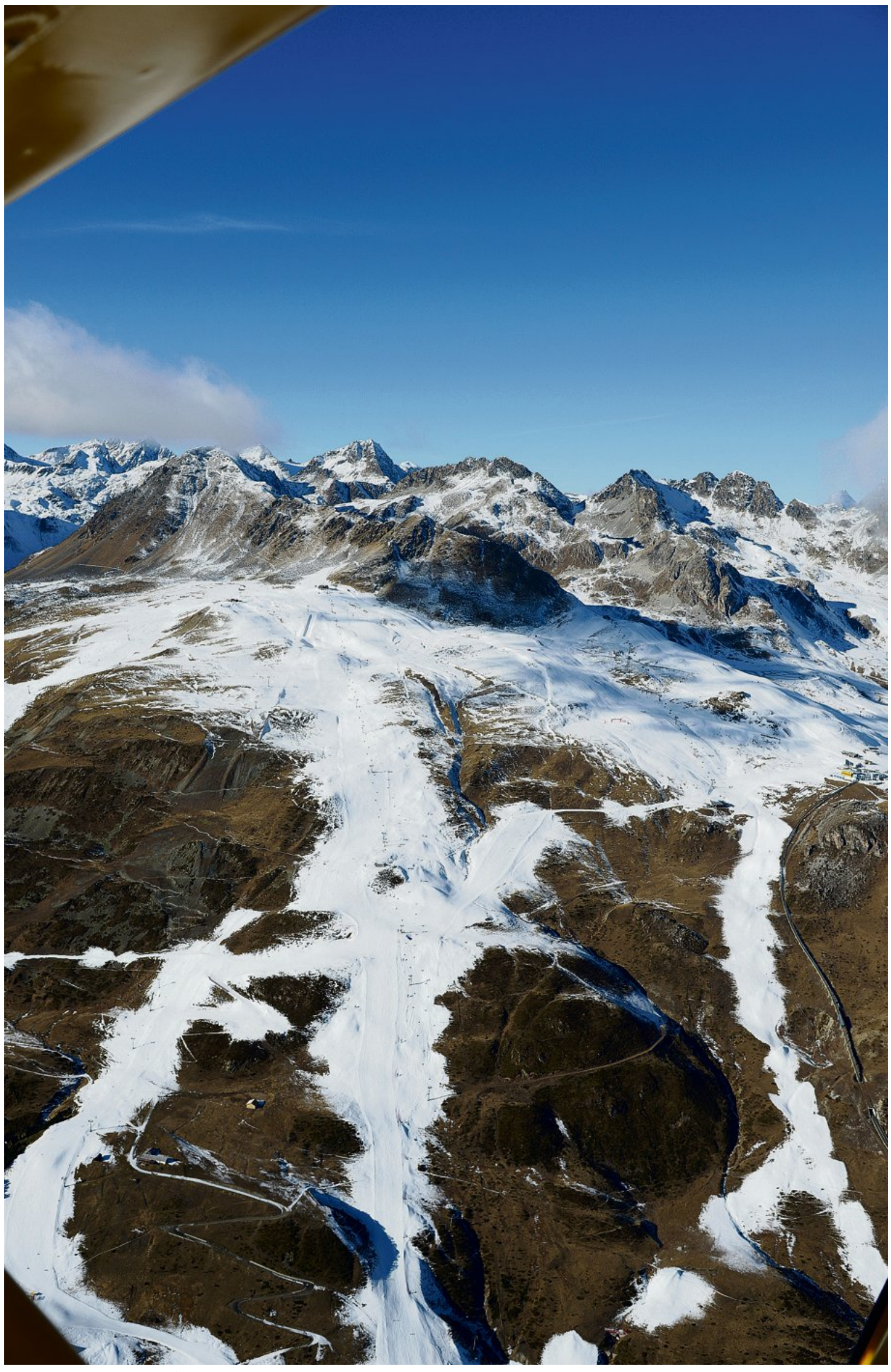
WINTERSPORT **IN DER ABWÄRTSSPIRALE**

Der schwierige Entzug vom weissen Pulver

Es ist wie die Abhängigkeit bei einer Sucht: Obwohl der Schnee und die Renditen wegschmelzen, halten auch tief gelegene Bergdestinationen am Skibetrieb fest. Denn das Wintersportbusiness wirft mehr ab als das Sommergeschäft. Und selbst marode Bergbahnen hängen weiterhin an der staatlichen Geldspritze.



Wo derzeit die Ski-WM stattfindet, gab es an der St. Moritzer Corviglia in den warmen Weihnachtstagen 2015 nur Kunstschneebänder. *Niklaus Waechter*

Neuschnee und die jüngste Sonnenperiode haben Marina Schmolls Gefühlslage stark aufgehellt. Die Geschäftsleiterin der Wiriehornbahnen im Berner Oberland schwärmt von «wunderschönen Tagen». Vor wenigen Wochen aber lagen ihre Nerven blank. Viel zu lange blieb der Schnee aus. Kaum war er gefallen, rückte ihm ein Wärmeeinbruch mit Regen zu Leibe. Die laufende Saison komme ihr oft wie eine «psychische Achterbahnfahrt» vor, gesteht sie.

Erst seit dem 7. Januar ist im Diemtigtal, einem Seitenast des Simmentals, der Skibetrieb auf allen Pisten möglich. Für eine künstliche Beschneiung war es vorher zu warm. Das Weihnachts- und Neujahrsgeschäft, das laut Schmoll 30 bis 35 Prozent des Wintersaisonertrags einbringt, fiel aus. Das Skigebiet leidet schon an der dritten schneearmen Wintersaison in Folge. Wie viele solche Saisons liegen noch drin? «Keine einzige mehr», sagt Marina Schmoll.

Zu klein und doch zu gross

Die Destination Wiriehorn, relativ tief zwischen 1000 und 1700 Metern über Meer gelegen, balanciert am Abgrund. Die lokalen Bergbahnen befinden sich in Nachlassstundung. Das bedeutet, dass ihr Konkurs vorerst bis Ende März – und maximal anderthalb Jahre darüber hinaus – aufgeschoben ist. Dann müssen die Forderungen der Geldgeber und des Gerichts erfüllt und die Bahn finanziell saniert sein. Der Verein «Freunde der Wiriehornbahnen» sammelt Geld. 200 000 Franken sind zusammengekommen. Zu wenig für eine Sanierung.

Auch in Braunwald, auf 1200 bis 1900 Metern Höhe hinten im Glarnerland auf einer Sonnenterrasse gelegen, kann man erst seit dem 6. Januar Ski fahren. Im autofreien Ort habe der Ausfall des Weihnachtsgeschäfts ein Loch von rund einer Million Franken in die Kasse gerissen, sagt André Huser, Geschäftsführer der Sportbahnen Braunwald. Bis Ende Saison müsse ein Sanierungskonzept her. Beschneit werden könne nur punktuell, sagt Huser. Und eine neue Beschneiungsanlage zu bauen, wäre ein «Klumpenrisiko», das den schon heute kaum zu deckenden Betriebsaufwand noch erhöhen würde.

Wiriehorn und Braunwald gehören einer bedrohten Art an: Sie sind zu tief gelegen und zu klein. Aber doch so gross, dass «ein ganzer Rattenschwanz von Abhängigkeiten» besteht, wie das André Huser formuliert. 30 Arbeitsplätze bei den Bahnen und in der Gastronomie hängen in der 400-Seelen-Gemeinde Braunwald vom Schneesport ab. Die Sportbahnen sind zwar krank, aber immer noch ein Motor des Dorfs. «Ohne Skibetrieb würde eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt, die die Existenz des Dorfs infrage stellen könnte», fürchtet Huser.

Wann geben sie auf?

Wann geben das Diemtigtal oder Braunwald das Rennen gegen den Niedergang auf und steigen aus dem Skibetrieb aus? Marina Schmoll von den Wiriehornbahnen befindet sie sich noch im Modus des Überlebenskampfs. Sie blicke nicht allzu weit nach vorne. «Es gibt schlechte Phasen, in denen man schon ans Aufgeben denkt», räumt sie ein. Aber dann sei einem wieder bewusst, wer im Tal alles von der Bahn abhänge. «Jetzt muss einfach die Sanierung gelingen und das Sommergeschäft ausgebaut werden.»

Der Ausstieg aus dem lange vertrauten Wintersport ist vielerorts noch tabu. «Man kann Bergbahnen nicht einfach befehlen, den Betrieb einzustellen, das sind private Unternehmen, die selber das Geschäftsrisiko tragen und über ihre Zukunft entscheiden», sagt Ueli Stückelberger, Direktor des Dachverbands Seilbahnen Schweiz und des Verbands öffentlicher Verkehr.

«Es wird nicht wie auf Knopfdruck ein schnelles Sterben der Bergbahnen geben», glaubt Stückelberger. Er erwartet einen langwierigen Umwandlungs- und Schrumpfungsprozess, der für Bergbahnen in Ausflugsdistanz von den Zentren leichter zu bewältigen sei. So profitieren etwa das relative tief gelegene Schwyzer Skigebiet Hoch Ybrig oder die Bündner Lenzerheide davon, dass sie von Zürich aus schnell erreichbar sind. «Grosse, hoch gelegene Destinationen werden die Gewinner sein, mittelgrosse, tiefer gelegene die Verlierer», prognostiziert Stückelberger.

Challenge an vielen Fronten

Weil fehlender Schnee die Krise des Wintersports unübersehbar macht, gilt der Klimawandel als zentrale Herausforderung. «Die Wintersportorte kämpfen aber gleichzeitig an mehreren Fronten», korrigiert Roland Zegg. Er ist Inhaber und Geschäftsführer der Grischconsulta im bündnerischen Maienfeld, die Tourismusorte und Bergbahnen berät. Etwa jene von Braunwald.

«Selbst potente Hochgebirgsdestinationen wie Zermatt oder St. Moritz stehen unter hohem Wettbewerbsdruck», sagt Zegg. Denn auch sie befänden sich in einer «grossen Veränderung des Klimas, der Bedürfnisse in den verschiedenen Zielgruppen, der Märkte und der Währungssituation» (siehe Box). Gerade weil die Lage so komplex sei, könne eine Destination nicht schnell das Steuer herumreissen.

Gestehen sich die alpinen Destinationen denn ein, dass sie in einer Abwärtsspirale stecken? «Teilweise», sagt Zegg. Der Trendreport «Bergbahnen wohin? – 2025», den seine Beratungsfirma im letzten April publiziert hat, spricht Klartext: «Der fixierte Blick auf bewährte Märkte wie die treue Schweizer Familie, den dankbaren Deutschen oder den spendablen Russen hat die Leistungsbereitschaft vieler Bergbahnen über Jahrzehnte beherrscht. Nun sind diese Märkte überaltert, unterjüngt oder bankrott – der Lack ist ab.» Nur wer sich früh neu positioniere und sich aus der einseitigen Abhängigkeit vom Skibetrieb löse, habe gute Karten für die Zukunft, sagt Zegg.

Falsche finanzielle Anreize

Vorderhand lässt sich die Entwöhnung vom Skibetrieb hinauszögern, weil immer noch erhebliche Staatsbeiträge in die Infrastruktur des Wintersports gepumpt werden. Der Kanton Freiburg beispielsweise subventioniert die Infrastruktur seiner relativ tief gelegenen Bergbahnen. Und das Kantonsparlament in Sitten hat vorgestern in erster Lesung und gegen rot-grünen Widerstand den Walliser Bergbahnen 157 Millionen Franken à fonds perdu zugesprochen.

Sogar der Bund bietet mit. Hinter dem neutralen Namen neue Regionalpolitik (NRP) verbirgt sich ein 2008 gestartetes Förderprogramm von Bund und Kantonen für die Bergregionen. Eben ist die zweite NRP-Tranche für den Zeitraum 2016 bis 2019 angelaufen, mit einem Fokus auf Tourismusinfrastruktur. Der Bund lässt den Bergregionen in diesen vier Jahren A-fonds-perdu-Beiträge von 105 Millionen Franken und zinsgünstige oder zinslose Darlehen von 200 Millionen Franken zufliessen. Dazu kommen ähnlich hohe Beiträge der Kantone.

Konkret verteilt wird das Geld von den Kantonen. Im Kanton Bern erhalten so etwa ein Darlehen von je einer Million Franken: die Zubringerbahn von der bloss auf 1000 Metern gelegenen Lenk auf die Metsch, in Adelboden eine 4er-Sesselbahn am Weltcuphang des Chuenisbärgli und eine Kombibahn auf das Hahnenmoos. Keine dieser Bahnen überschreitet die Höhe von 2000 Metern.

Werden so in Zeiten des finanziellen Schwunds und des schmelzenden Schnees nicht falsche Anreize gesetzt? Die NRP-Fördergelder kämen ausschliesslich Bahnen zugute, die für einen Ort eine «Rückgratfunktion» hätten, erwidert Antje Baertschi, Sprecherin des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco). Die Beiträge müssten überdies nachhaltigen Mehrwert schaffen und die regionale Kooperation fördern.

Warum ermuntert das Seco nicht dazu, den Skibetrieb wenigstens sanft zurückzufahren? «Es ist nicht in der Kompetenz des subsidiär wirkenden Bundes, die strategische Ausrichtung von Tourismusdestinationen zu diktieren», sagt Antje Baertschi.

Gstaads harte Schrumpfkur

Jahrzehntelang hingen Skigebiete am Tropf der öffentlichen Hand. Daniel Wüthrich vom kantonalbernischen Amt für Wirtschaft (Beco) aber erklärt, sein Kanton gewähre Bergbahnen nur rückzahlbare Darlehen – unter bestimmten Bedingungen. Eine solche sei ein einleuchtender Businessplan. Bei klammen Betrieben wie der Wiriehornbahn verlangt der Kanton für ein Darlehen die Garantie einer Bank oder einer Gemeinde. Derzeit

STATUS QUO UND PROGNOSE

Die vier Herausforderungen für die Zukunft des Wintersports

«Es wird kein plötzliches Bergbahnsterben geben, sondern einen langwierigen Umwandlungs- und Schrumpfungsprozess.»

Ueli Stückelberger, Seilbahnen Schweiz

1. Klimaerwärmung:
Wenn es nicht gelinge, die Emissionen zu reduzieren, werde die **Schneemenge** in der Schweiz **bis ins Jahr 2100 um bis zu 70 Prozent abnehmen,** insbesondere unterhalb von 1200 Metern über Meer. Das zeigt die vorgestern publizierte Modellrechnung der ETH Lausanne sowie des Schnee- und Lawinenforschungsinstituts. Skigebiete mit Naturschnee dürfte es dann nur noch **oberhalb von 2500 Metern** geben. Gemäss dem Klimawandelszenario 2014 von Bundesstellen und der Uni Bern wird sich die früher rund hundert Tage lange **Skisaison um bis zu neun Wochen verkürzen.**

Diese harschen Prognosen sind nicht unumstritten. «Bis 2050 werden die meisten Skistationen nicht verschwinden, aber die Beschneiung muss stark intensiviert werden», relativiert etwa **Therese Lehmann, Tourismusforscherin** an der Universität Bern.

2. Gesättigter Markt:
Der Wintersportmarkt wächst seit Jahren nicht mehr. Die **Zahl der Skifahrer und Snowboarder ist rückläufig** und liegt weit hinter den Rekordwerten der 1990er-Jahre. Touristen haben heute mehr Optionen und buchen im Winter auch Strandferien oder Städtetrips.

Vor allem kleinere Skidestinationen befinden sich in einer Zwickmühle: Sie erwirtschaften zu wenig Mittel, um die Kapazität ihrer Bahnen oder ihrer Beschneiungsanlagen auszubauen. Viele Bergbahnen stecken in einem **Investitionsstau.**

Entweder fehlt ihnen das Geld für Neuinvestitionen, oder sie haben sich mit ihren Investitionen **verschuldet.** Denn neue Bahnen mit mehr Kapazitäten brauchen umso mehr Kunden, um amortisiert zu werden. Bei weit von den grossen Zentren entfernten Walliser und Bündner Destinationen wie dem **Engadin** kommt ein Krisenfaktor hinzu: Wegen des **hohen Frankenkurses** bleiben viele Gäste aus dem Euroraum aus.

3. Diversifizierung:
«Wintersportorte müssen verstehen, dass sie nicht einseitig auf den rückläufigen Skibetrieb setzen dürfen», sagt Roland Zegg, Inhaber der Beratungsfirma Grischconsulta in Maienfeld GR. Es brauche im Winter **Alternativen zum Skibetrieb,** wie Winterwandern oder Wellness, und dazu Sommeraktivitäten.

Als eine Exitstrategie aus der Abhängigkeit vom Schnee beschreibt Therese Lehmann **Events im alpinen Raum.** Mit dem Snowpenair auf der Kleinen Scheidegg Anfang April verlängert die Jungfrauregion ihre Wintersaison. Pionier und Meister der alpinen Events ist für Lehmann Gstaad, das mit dem Snow-Bike-Festival, dem Menuhin-Musifestival, dem Tennis- und dem Beachvolleyball-Turnier oder der Countrynight in jeder Jahreszeit etablierte Topevents durchführt.

4. Zielgruppen:
In den letzten zwei Jahrzehnten haben sich die **Zusammensetzung der Gäste in den Alpen und ihre Bedürfnisse markant verändert.** Roland Zeggs Grischconsulta nimmt im Trendreport «Bergbahnen wohin? – 2025» Zielgruppen unter die Lupe.

Die Studie nennt folgende Megatrends: Es kommen zwar mehr **Gäste aus Übersee** in die Schweizer Alpen, diese verlieren dafür immer mehr **einheimische Gäste.** 35 Prozent der Bewohner unseres Landes haben einen **Migrationshintergrund** und wenig Affinität zum Schneesport. Die **in den 1970er-Jahren mit Skisport sozialisierten Jahrgänge** sind älter geworden, fahren weniger Ski, haben aber ein erhöhtes Gesundheits- und Sicherheitsbedürfnis.

Junge Leute sind nicht mehr mit klassischem Wintersportmarketing erreichbar, sie wollen bei ihrem **Streben nach Unabhängigkeit** abgeholt werden. Überdies ist die Generation Wohngemeinschaft besonders preissensitiv. Aber auch **Familien** meiden die Wintersaison, wenn es keine günstigen Gesamtpakete gibt. *svb*

«Nur Wintersportorte, die sich früh neu positionieren und sich aus der einseitigen Abhängigkeit vom Skibetrieb lösen, haben gute Karten für die Zukunft.»

Roland Zegg, Beratungsfirma Grischconsulta

Es ist noch einmal gut gegangen: Anfang Januar fiel auf dem Adelbodner Laveygrat endlich genug Schnee. *Keystone*

seien bei Berner Bergbahnen Darlehen des Kantons von rund 10 Millionen Franken offen, sagt Wüthrich. Jährlich müssen die Bahnen Rückzahlungen leisten.

Ans Bein streichen musste sich der Kanton Bern laut Wüthrich bei der seit 1974 laufenden Investitionshilfe bloss einen einstelligen Millionenbetrag. Die Unternehmen, die nicht mehr zahlen konnten, gehören zu den Sorgenkindern unter den Berner Bergbahnen: etwa jene im Raum Gstaad.

2004 schlossen sich dort sieben lokal konkurrenzierende Bergbahnunternehmen zusammen, die sich vorher gegenseitig das Wasser abgegraben hatten. All ihre Bergstationen liegen deutlich unterhalb von 2000 Metern. Die Fusion war eine erste Bedingung des Kantons für weitere Darlehen. Nach gescheiterten Investitionsprojekten türmte sich darauf ein Schuldenberg von 58 Millionen Franken. Die wohlhabende Gemeinde Saanen mit dem Nobelort Gstaad hatte immer wieder Geld eingeschossen, bis dies selbst ihre Kräfte überforderte.

Bei der nun jüngst erfolgten, harten Sanierung der Gstaader Bergbahnen stellte der Kanton Bern eine zweite Bedingung: dass die Gemeinde aus der Leitung der Bahn aussteige und ein privates Aktionariat übernehme. Nicht alle Massnahmen der neuen Leitung sind populär. Proteste gab es etwa gegen den Entscheid, das Skigebiet Rellerli in Schönried an den in Gstaad ansässigen Milliardär Ernesto Bertarelli zu veräussern. Dieser will dort ab 2018 ein Luxusresort bauen. Und den Skibetrieb ganz einstellen.

Suchtfaktor Wintersport

Ein solcher Ausstieg aus dem Schneesport fällt immer noch schwer, obwohl ein Drittel der Schweizer Bergbahnen unterfinanziert ist. «An einer Bergbahn hängt eine ganze Destination mit ihrer Hotellerie, ihrem Gewerbe und ihren Zweitwohnungen», erklärt Seilbahndirektor Stückelberger. Alle hätten also ein Interesse daran, dass eine Bahn erhalten bleibe. Für die Zukunft seien Organisationsmodelle gefragt, die die finanzielle Last auf alle lokalen Player verteilen würden. Noch sind diese aber an eine Vollkaskoversicherung durch die öffentliche Hand gewöhnt.

Es gibt einen zweiten Suchtfaktor, der das Loskommen vom Skisport erschwert: Der Wintersport generiert im alpinen Tourismus eine hohe Wertschöpfung und schafft viele Arbeitsplätze. «Im Winter ist ein Gast noch bereit, 70 Franken für ein Tagesticket zu bezahlen», sagt Therese Lehmann, Tourismusforscherin an der Universität Bern. Allerdings reichen laut Lehmann auch 70 Franken längst nicht mehr, um die hohen Investitionen in Bahnen und Beschneiungsanlagen zu decken.

Trügerische Sommerhoffnung

Bergorte klammern sich für ihr Überleben nun an den Rettungsring des Sommergeschäfts. Stolz vermeldet eine alpine Destination, wenn die Zahl der Übernachtungen im Sommer jene im Winter toppt. Die Freude ist aber laut Therese Lehmann mit Vorsicht zu geniessen. Die Region Adelboden-Lenk im Berner Oberland verzeichne zwar im Sommer 60 Prozent der Übernachtungen, die Sommergäste geben aber nur unwesentlich mehr aus als die Wintergäste. «Wandern oder Trottinettfahren im Sommer wirft weniger ab als Skifahren», sagt Lehmann.

Die Abhängigkeit vom Winter sei deshalb immer noch hoch und liege im Schnitt bei rund 80 Prozent des Jahresgeschäfts, weiss Daniel Wüthrich vom Beco. Verluste über Weihnachten und Neujahr lassen sich also auch mit einem guten Sommer nicht kompensieren.

Immerhin im Berner Oberland vermag der Sommer dem kränkelnden Wintergeschäft unter die Arme zu greifen. Dank zwei besonderen Motoren, sagt Therese Lehmann: den Jungfraubahnen und in kleinerem Masse der Schilthornbahn. Im Sommer lassen sich gar mehr Gäste für einen Tag auf das Jungfraujoch entführen als im Winter. Und sie sind bereit, an einem Tag das Mehrfache eines Skipasses auszugeben. Die Hochgebirgsbahnen leisten so eine Quersubventionierung des Skibetriebs – und zögern dessen Sterben hinaus.

Der Preis des Ausstiegs

Bedrohte Wintersportorte haben zwei Optionen: Mühsam um das Schneesportbusiness kämpfen oder sich schmerzhaft vom Skisport lösen. Der Ausstieg hat aber seinen Preis. «Im Winter ist unser Dorf heute tot. Wir haben acht Arbeitsplätze verloren, die Zahl der jährlichen Übernachtungen ist von 160 000 im Jahr 1993 auf 65 000 gefallen», sagt Heinz Seiler, Gemeinderat im Walliser Dorf Ernen am Eingang ins Binntal. 2011 hat das Dorf sein defizitäres Skigebiet, das immerhin eine Höhe von 2285 Metern erreichte, aufgegeben und die Skilifte abgebrochen. Am Pilatus, am Stockhorn im Berner Simmental oder auf dem Appenzeller Kronberg wurde der Skibetrieb schmerzloser eingestellt. Auch ohne Skipisten kommen genug Tagesausflügler auf die drei spektakulären Ausflugsberge.

Manchmal kann der Abschied vom Skibetrieb gar eine Befreiung sein. Im letzten April gelang in der Obwaldner Gemeinde Lungern am Brünigpass die Wiederauferstehung der stillgelegten Turrenbahn. Ohne das langjährige Skigebiet Schönbüel. «Auch ohne Schnee kamen über Weihnachten zahlreiche Wanderer an die Sonne über dem Hochnebel», freut sich Geschäftsführer Stephan Wagner. Barbara Zumbrunn, Präsidentin von Lungern Tourismus, schwärmt geradezu: «Wir haben das frühere Skigebiet als Oase der Ruhe und des Gehens wiederentdeckt.»

Stefan von Bergen

In Kürze

KIRCHE

Enthüllung zeigt Wirkung

Die Enthüllung eines Opfers sexueller Gewalt durch einen Priester hat nun auch personelle Folgen für das Fachgremium «Sexuelle Übergriffe im kirchlichen Umfeld» der Schweizer Bischöfe. Am Mittwoch ist ein Mitglied aus dem Gremium ausgetreten. Dies gab die Schweizerische Bischofskonferenz auf ihrer Website bekannt. Der Mann war in die Kritik geraten, weil er als Provinzial der Schweizer Kapuziner einen pädophilen Mitbruder nicht angezeigt haben soll. *sda*

MILCH

Branche will Transparenz

Die Branchenorganisation Milch will die Transparenz auf dem Milchmarkt verbessern und die Position der Milchverkäufer stärken: Künftig sollen Milchkäufer den Milchbauern die gewünschte Menge und den Preis für den nächsten Monat mitteilen. Milchverkäufer erhalten so eine verbindliche Entscheidgrundlage und können ihre Produktionsmenge anpassen. Den Entscheid über eine Allgemeinverbindlichkeit fällt der Bundesrat. *sda*

GENF

Landesverweise nach neuem Gesetz

Seit Oktober hat die Genfer Justiz schon 20 Landesverweise gegen straffällig gewordene Ausländer verfügt. Diese basieren auf dem neuen Ausländergesetz, das mit dem Ja zur SVP-Ausschaffungsinitiative verschärft wurde. Allerdings wurde bislang keine einzige der verhängten Ausschaffungen vollzogen, wie Henri Della Casa, Sprecher der Genfer Justiz, zu einer Meldung der «Tribune de Genève» sagte. Die Landesverweise seien gegen Verurteilte ohne einen Bezug zur Schweiz verfügt worden. *sda*

LEIBSTADT

AKW ist wieder am Netz

Das AKW Leibstadt hat nach einer halbjährigen Pause wegen oxidierten Brennstäben die Stromproduktion gestern Abend wieder aufgenommen. Das AKW wurde schrittweise wieder hochgefahren. Das Nuklearinspektorat Ensi hatte tags zuvor die Freigabe für den Leistungsbetrieb gegeben. Das Ensi ordnete aber eine Leistungsabsenkung um 20 Prozent bei den 84 Brennelementen an, die neu eingesetzt werden. Messsysteme sollen zudem vor neuen Brennstabschaden und einem Auswaschen radioaktiver Stoffe in das Kühlmittel warnen. Das AKW muss sofort heruntergefahren werden, wenn ein Anstieg von radioaktiven Abgasen festgestellt wird. *sda*

NATIONALRAT

Deklaration für Halal-Fleisch

Halal-Fleisch soll auf allen Verkaufsstufen als solches deklariert werden müssen. Die zuständige Nationalratskommission hält an einem früheren Entscheid fest. Die Ständeratskommission hatte sich dagegen ausgesprochen. Nun entscheidet das Parlament. Das rituelle Schlachten von Tieren ohne Betäubung ist in der Schweiz verboten. Der Import des Fleisches dagegen ist erlaubt. Als Halal- respektive koscheres Fleisch deklariert werden muss das Fleisch heute nur auf der ersten Verkaufsstufe. *sda*