Notwendig oder überflüssig? Alpines Kräftemessen im Winterparadies

Zukunft des Skitourismus Zwischen Meiringen und Engelberg könnte eines der grössten Skigebiete der Schweiz entstehen. Zu Besuch bei verärgerten Naturschützern und optimistischen Bergbahnchefs.

Marius Aschwanden

Plötzlich hält Andrea Wyss an. «Da sind Gämsen», sagt die Biologin und zeigt an einen sonnenbeschienenen Hang. Einige Hundert Meter entfernt kommt ein Tier nach dem anderen hinter einer Kuppe hervor und stapft durch den Schnee.

Manche gemächlich, andere übermütig hüpfend. Dann senken zwei Gämsen ihre Köpfe und beginnen zu kämpfen. «Faszinierend, oder?», sagt Wyss und strahlt übers ganze Gesicht.

Wegen solcher Erlebnisse geht die Co-Präsidentin der Interessengemeinschaft Pro Frutt-Engstlenalp in die Berge. «Ich will die Natur spüren» sagt sie. Dann läuft Wyss mit ihren Tourenski weiter zur Erzegg und lässt die Bahnen des Skigebiets Melchsee-Frutt hinter sich.

Auch wenn der Marsch nur 20 Minuten dauert: Auf dem Grat oberhalb des Obwaldner Skigebiets hat man die Liftschlangen und das Gedränge auf den Pisten rasch vergessen. Die Aussicht in Richtung Engelberg und das Gental ist atemberaubend, die Ruhe beeindruckend.

Foto: Keystone

«Eine reine Verhinderungshaltung bringt uns als Gesellschaft nicht weiter.»

Hans Wicki
Verwaltungsratspräsident der Engelberger Bergbahnen

Foto: Sam Buchli

«Man setzt auf Pisten und verdrängt damit andere Nutzungen.»

Andrea Wyss
Co-Präsidentin Pro Frutt-Engstlenalp

Geniesst die Ruhe: Andrea Wyss, Co-Präsidentin Pro Frutt-Engstlenalp, ist unterwegs mit den Tourenski im Gebiet Melchsee-Frutt. Foto: Sam Buchli

Foto: Sam Buchli

«Auch wir wollen eine intakte Natur.»

Hanspeter Wenger
CEO der Bergbahnen Meiringen-Hasliberg

Foto: Franziska Rothenbühler

«Wir tragen eine Verantwortung gegenüber unseren Nachkommen.»

Fritz Immer
Hotelier
Hotel Engstlenalp

Eine alte Idee wird neu lanciert

Doch damit könnte in einigen Jahren Schluss sein. Der alten Idee einer Verbindung der drei Skigebiete Meiringen-Hasliberg, Melchsee-Frutt und Engelberg-Titlis wurde diesen Herbst neues Leben eingehaucht.

2003 ist das damalige Projekt «Schneeparadies» zwar am massiven Widerstand der Umweltorganisationen gescheitert. Dieses sah aber nicht nur eine Verbindung der Gebiete durch Bergbahnen vor, sondern auch diverse weitere Lifte und Pisten.

Deshalb kommt jetzt eine abgespeckte Variante erneut aufs Tapet. In einer Machbarkeitsstudie im Auftrag der drei Kantone Bern, Obwalden und Nidwalden sowie der drei Skigebiete wurde alleine auf Verbindungsbahnen fokussiert. Das Resultat, das im Herbst vorgestellt wurde: Ein Zusammenschluss ist möglich – und unter gewissen Bedingungen wirtschaftlich sinnvoll.

Denn Studien zeigen, dass eine Destination umso gefragter ist, je grösser das Pistenangebot ist. Alleine bewegen sich die drei Skigebiete nur im Mittelfeld. Zusammen würden sie mit rund 200 Pistenkilometern unter den Top 10 der Schweiz rangieren – und so konkurrenzfähig bleiben.

50 bis 70 Millionen Franken müssten in die neuen Bahnen investiert werden. Und das Projekt ruft bereits wieder Naturschutzorganisationen wie Pro Frutt-Engstlenalp, WWF und Pro Natura auf den Plan.

Heftige Kritik der Naturschützerin

Andrea Wyss war schon 2003 am Kampf gegen die Verbindung beteiligt. «Ich hätte nie gedacht, dass mich die Sache heute noch einmal beschäftigt», sagt sie. Das Gebiet kennt die 60-Jährige wie ihre Hosentasche. Seit 35 Jahren geht sie hier auf Skitouren.

Mittlerweile steht Wyss auf der Erzegg und blickt in Richtung Engelberg. In der Ferne ist der Titlis zu erkennen, weit hinten im Tal der Engstlenlift. Von dort aus könnten laut der Studie zwei Bahnen die Skitouristen auf die Melchsee-Frutt bringen. Die Bergstation könnte in der Nähe stehen, wo Wyss gerade ist.

«Man muss sich das mal vorstellen. Es müsste eine Strecke von neun Kilometern überbrückt werden. Das bedeutet mehr als 50 Masten in dieser unberührten Landschaft», sagt sie ungläubig.

Weniger kompliziert wäre die Verbindung der Frutt mit Meiringen. Dafür bräuchte es nur eine Bahn über eine bedeutend kürzere Strecke. Trotzdem kann die Naturschützerin keiner der beiden Verbindungen etwas Gutes abgewinnen.

«Es handelt sich um ein reines Infrastrukturprojekt. Man setzt auf Pisten und verdrängt damit andere Nutzungen.» Schneeschuhläufer, Langläufer oder Skitourengeher: «Wenn hier eine Bahn und womöglich noch eine Piste durchführt, sind die alle weg», sagt Wyss.

Sie würde sich stattdessen wünschen, dass die Gebiete versuchen, die Qualität des Aufenthalts zu verbessern und so mehr Gäste anzulocken – etwa durch spezielle gastronomische Angebote. In Anbetracht des Klimawandels sollten die Bahnen zudem vermehrt auf den Sommertourismus setzen.

Bei den Dakota-Indianern gebe es eine Weisheit, sagt Wyss schliesslich. «Wenn du entdeckst, dass du ein totes Pferd reitest, steig ab.» Dies treffe ganz besonders bei diesem Projekt zu.

Der 69-Jährige ist ein Patron alter Schule

Einer, der gemäss Wyss auf einem toten Pferd reitet, ist Hanspeter Wenger. Vor zehn Jahren standen die Bergbahnen Meiringen-Hasliberg vor dem Konkurs. Garagist Wenger bewahrte das Skigebiet vor dem Aus.

Jetzt sitzt der 69-Jährige in einer Gondel und ist auf dem Weg zum Panoramarestaurant Alpentower hoch über dem Haslital. In der Mittelstation steigt eine Familie ein. Rasch kommt Wenger mit den Gästen ins Gespräch, er will wissen, wie es ihnen gefällt. «Sehr gut», ist die Antwort. Die Pisten seien super. Stolz, das empfinde er, wenn er sich sein Skigebiet anschaue, sagt der Verwaltungsratspräsident und Geschäftsführer. Und das tut Wenger oft. Im Winter jeden Tag.

Er ist ein Patron alter Schule. Wenger spricht täglich mit seinen Mitarbeitenden, die er alle selber eingestellt hat, kontrolliert aber auch persönlich, ob alles so läuft, wie er es sich vorstellt.

Und es läuft gut, wie er sagt. Doch damit dies auch in Zukunft so bleibt, sei ein Zusammenschluss der benachbarten Gebiete notwendig, glaubt Wenger. Zumindest zwischen Meiringen und der Melchsee-Frutt.

Denn auch er kennt die Studien zu den Entscheidungskriterien der Wintersportgäste und zur Anzahl Pistenkilometer. Doch die sind nicht der einzige Grund, weshalb er eine Fusion sinnvoll fände.

«Im Dezember und Januar haben wir in Meiringen dank der Südausrichtung viel mehr Sonne, im Februar und März hat die Frutt auf der Nordseite mehr Schnee. Die Gebiete würden sich perfekt ergänzen», sagt er.

Wenger vermisst gesunden Menschenverstand

Noch lieber als eine Bahn wäre Wenger allerdings ein über ein Kilometer langer Tunnel. Leider hätten Abklärungen ergeben, dass ein solcher aufgrund der Felsqualität schwierig zu realisieren wäre.

Beim Alpentower auf 2250 Meter Höhe angekommen, ist die Aussicht gigantisch, über 300 Berggipfel sind zu sehen. Dass der Skitourismus ein sterbendes Pferd sei, stimme «hinten und vorne nicht», sagt Wenger. «Auf dieser Höhe wird sich in den nächsten 30 Jahren trotz des Klimawandels nicht viel ändern.»

Investitionen in Bahnen würden oberhalb von 1500 Metern weiterhin Sinn ergeben. Aber klar: Der Sommertourismus müsse ebenfalls weiterentwickelt werden.

Die Kritik der Umweltverbände kann Wenger nicht nachvollziehen. Er macht auch keinen Hehl daraus, was er von Pro Frutt-Engstlenalp hält. «Wir wollen ebenfalls eine intakte Natur. Aber alles mit einem gesunden Menschenverstand. Eine Verbindung mit der Frutt wäre durchaus vertretbar.» Bezüglich der Bahn in Richtung Engelberg hat allerdings auch Hanspeter Wenger seine Fragezeichen. «Wenn ich von hier oben zum Titlis schaue, dann ist er schon sehr weit entfernt. Ich bin mir nicht sicher, ob sich diese Verbindung rechnet», gesteht er ein.

Hotelier mit Herzblut auf der Engstlenalp

Eine Aussage, die nicht nur Andrea Wyss, sondern auch Fritz Immer freut. Der einstige Bergführer führt das Hotel Engstlenalp in vierter Generation. 1857 wurde es von seiner Ururgrossmutter eröffnet. Im Winter ist es jeweils geschlossen, ausser an den Feiertagen und einigen Wochenenden.

Erreichbar ist die Engstlenalp zu dieser Jahreszeit nur für Skitourenläufer oder Schneeschuhgänger. Trotzdem macht sich Immer an diesem Morgen mit dem Schneetöff auf den Weg hoch zu seinem Hotel. Er muss kontrollieren, ob die Wasserleitungen im Haus noch nicht eingefroren sind.

Von Haberen ob Innertkirchen geht es hinauf ins Gental, vorbei an senkrecht aufragenden Wänden, über Lawinenkegel und durch Haarnadelkurven. Dann, nach 30 Minuten Fahrt, kommt die rosarote Fassade des geschichtsträchtigen Hotels in Sicht.

Schon seit vielen Jahren tobt hier oben ein hässlicher Streit über die touristische Nutzung der Alp. Im Sommer ist sie ein beliebtes Wanderziel, im Winter praktisch ausgestorben.

Im Fusionsprojekt von 2003 war sie als Dreh- und Angelpunkt des Zusammenschlusses vorgesehen. Für Fritz Immer wäre dies eine Möglichkeit gewesen, sein Hotel auch im Winter zu öffnen. Doch für ihn war klar: «Kein Geld der Welt rechtfertigt es, die intakte Natur hier oben zu zerstören», sagt er vor seinem Hotel. «Schauen Sie sich um. So etwas kann man einfach nicht machen.» Tatsächlich ist es an diesem Morgen unglaublich friedlich. Das Hotel liegt verlassen da, die Fensterläden sind zu, kein anderer Mensch befindet sich auf der Alp.

Er will die Ursprünglichkeit bewahren

Solche Momente geniesst Immer. Bis heute hat sich denn auch nichts an seiner Einstellung geändert. «Wir tragen eine Verantwortung gegenüber unseren Nachkommen. Auch sie sollen noch solch ursprüngliche Orte besuchen können», sagt er.

Ein Dreh- und Angelpunkt wäre die Engstlenalp im neuen Projekt nicht mehr. Eine Variante sieht aber vor, dass eine Bahn am östlichen Ende der Engstlenalp startet. Dort, wo schon heute ein Sessellift der Engelberger Bergbahnen endet. Der neue Lift würde dann hinter Immers Hotel durchführen und so die Melchsee-Frutt mit Engelberg verbinden.

Diese Vorstellung sei «scheusslich», sagt der 74-Jährige. «Wer die Ruhe sucht, würde auch im Sommer nicht mehr hier hochkommen», ist Immer überzeugt. Und die Gämsen, die in den Südhängen auch im Winter Nahrung finden, würden vertrieben.

Allzu grosse Sorgen macht er sich aber nicht. «Das Projekt ist eine Totgeburt. Es ist einfach schade, dass überhaupt noch Geld für solche Studien ausgegeben wird.»

Steigende Bedürfnisse erfordern Investitionen

Eine Totgeburt? Ein Tal weiter östlich, in Engelberg, sieht man dies anders. Bekannt ist das Obwaldner Bergdorf einerseits wegen seines Klosters. Seit 1745 thront die Benediktinerabtei in ihrer heutigen Form beinahe wie ein Mahnmal am Ende des Ortes. Andererseits hat der Wintersport Engelberg international berühmt gemacht. Der über 3200 Meter hohe Titlis zieht Touristen aus der ganzen Welt an, an der Sportmittelschule haben diverse Schweizer Skirennfahrerinnen und -rennfahrer ihre Karriere begonnen.

Wie viele andere Skigebiete hat Engelberg aber ein Problem: An Spitzentagen im Winter wird es von Tagestouristen mit ihren Autos beinahe überrollt. «Deshalb möchten wir vermehrt den Mehrtagestourismus fördern. Hier bietet ein Zusammenschluss der Skigebiete eine Chance», sagt Hans Wicki. Als Verwaltungsratspräsident hat er bei den Engelberger Bergbahnen seit 2016 das Sagen.

Wicki ist überzeugt: «Wenn wir nicht ein gesundes Wachstum erreichen, besteht das Risiko, dass eines oder mehrere der drei Gebiete in 20 oder 30 Jahren nur mit Schwierigkeiten am Markt bestehen kann.» Denn nur mit Wachstum könne man die ebenfalls wachsenden Bedürfnisse der künftigen Gäste erfüllen.

Wie ist eine Region erfolgreich?

Wie sein Kollege Hanspeter Wenger in Meiringen betont aber auch der FDP-Ständerat, dass eine intakte Natur das A und O für ein Bergbahnunternehmen sei. Nur: Was eine intakte Natur ist, das sieht auch er ein wenig anders als Andrea Wyss oder Fritz Immer.

«Für Naturschützer ist klar: Es braucht überhaupt keine Bahnen. Ob das aber die richtige Strategie für eine erfolgreiche Region ist, sei dahingestellt», sagt Wicki. Mit den geprüften Verbindungsvarianten würden weder neue Geländekammern erschlossen noch Schutzgebiete tangiert.

«Die neuen Bahnen schneiden bezüglich des Eingriffs in die Natur nicht schlechter ab als bereits bestehende Bahnen.» Und: Die Engstlenalp bleibe vom Skitourismus praktisch unberührt, darauf habe man geachtet. Dann wird Wicki grundsätzlich: «Eine reine Verhinderungshaltung bringt uns als Gesellschaft nicht weiter.»

Verhärtete Fronten also auch nach beinahe 20 Jahren – auf beiden Seiten.

Es dauert noch Jahre, bis gebaut werden könnte

Und wie geht es jetzt weiter im alpinen Kräftemessen? Bis Bahnen gebaut werden könnten, wird es noch Jahre oder sogar Jahrzehnte dauern. Die drei Bergbahnunternehmen wollen vorerst die Resultate der Studie genau analysieren und jeweils für sich einen Entscheid fällen: Ja oder Nein zu einer Verbindung. Im Sommer dann kommen sie zusammen und besprechen die Sache erneut.

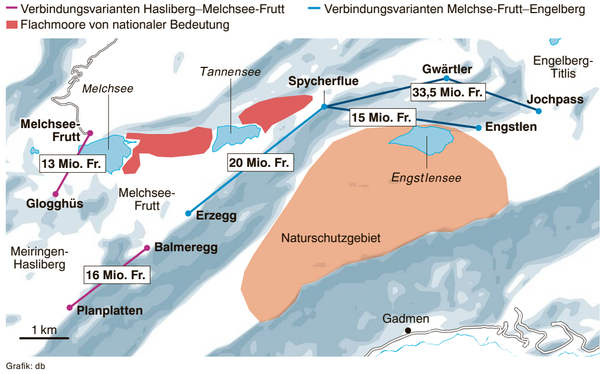
Die Umweltverbände ihrerseits kündigen bereits an, dass sie die Pläne durch alle Instanzen durch bekämpfen werden.

In der Zwischenzeit wird Fritz Immer auf der Engstlenalp weiter Skitourenläufer und Wanderer bewirten.

Hanspeter Wenger wird weiter seine Kontrollrunden im Skigebiet Meiringen-Hasliberg drehen.

Und Andrea Wyss wird die Stille und Ruhe im hinteren Teil der Melchsee-Frutt geniessen.

Die Varianten für die Verbindung von Hasliberg mit den Obwaldner Skigebieten



Grafik: db

ANZEIGE

Dieses Inserat wurde von Komiteemitgliedern finanziert, welche die Kandidatur von Claude Meier unterstützen.