

# Kampf um die Berge

**Naturschutz** Bald sollen Touristen per Gondel aus Italien über die Alpen nach Zermatt kommen. Auch andere Ferienorte rüsten im Kampf um Gäste immer weiter auf. Landschaftsschützer warnen vor der «Disneylandisierung» der Schweizer Berge.

Dominic Wirth

Dies ist eine Geschichte über die Schweizer Berge, und dass sie mit einem Kran beginnt, verrät schon einiges. Hoch oben in den Walliser Alpen steht dieser Kran, höher als jeder andere in ganz Europa. Ein Helikopter hat ihn einst auf das Klein Matterhorn geflogen, mehr als zwei Jahre ist das jetzt her. Seither steht er dort, 52 Meter hoch und 3883 über Meer. Ganz in der Nähe türmen sich die steilen Flanken des Matterhorns auf.

Diesen Berg kennt jeder, und jeder will ihn sehen. Vom Klein Matterhorn aus geht das am besten. Deshalb trotz dort oben der Kran dem Wind und der Kälte: Dank ihm gibt es eine neue Bergstation, in die seit ein paar Wochen 25 Gondeln schweben. Italienische Designer haben sie entworfen, ihre Sitze sind geheizt, und irgendjemand ist auf die Idee gekommen, ein paar der Gondeln mit Edelsteinen zu verzieren. «Crystal-Ride» heisst die Fahrt mit ihnen. Sogar einen Glasboden gibt es dann, für den Nervenkitzel.

Die Zermatter inszenieren ihre Bergwelt, wo es nur geht. Und dank der neuen Bahn können sie künftig 2000 Touristen pro Stunde auf das Klein Matterhorn befördern. Die alte schaffte nur 600. Doch das ist erst der Anfang. Der Kran ist gleich oben auf dem Berg geblieben, schliesslich gibt es für ihn noch einiges zu tun. In Zermatt haben sie noch umfangreichere Pläne. Es sind Vorhaben, die auch grosse Fragen aufwerfen. Vor allem die, wie weit das Alpenland Schweiz gehen darf bei der Vermarktung seiner Berge. Und wann es genug ist.

Aus den neuen Gondeln am Klein Matterhorn sieht man bis hinunter ins Dorf. Von oben sieht es winzig aus, doch im Winter, zur Hochsaison, leben dort zuweilen 35 000 Touristen gleichzeitig. Der Mann, der sie nach Zermatt lockt und die grossen Pläne mitgeschmiedet hat, sitzt in einem schmucklosen Sitzungszimmer gleich beim Bahnhof. Kurdirektor Daniel Luggen ärgert sich gerade ein wenig, dass Zermatt bei einer Umfrage nur zum zweitbesten Skigebiet Europas gewählt wurde. Champions League, nichts weniger als das zählt hier oben. Und dazu passt der geplante «grosse Coup», wie Luggen ihn nennt. Der könnte den Tourismus im Dorf bald völlig umkrepeln.

## Es geht um eine alte Faszination

«Alpine Crossing», «Alpenüberquerung», so ist dieser Plan überschrieben, und am liebsten würden die Zermatter Bergbahnen eher heute als morgen loslegen. Sie wollen am Klein Matterhorn noch eine zweite Bahn bauen. Und die soll keine alte ersetzen, sondern ganz neue Möglichkeiten eröffnen. Es geht um eine alte Faszination: die Überwindung der Alpen. «Fast wie bei Hannibal», sagt Luggen. Einen feinen Unterschied gibt es allerdings: In Zermatt soll der Weg über die Alpen bald ohne einen einzigen Schweisstropfen möglich sein, nur das nötige Kleingeld für ein Seilbahnticket braucht es.

Noch fehlt für den Zermatter Traum ein Stück Seilbahn, vom Klein Matterhorn hinunter auf die italienische Seite, zur Bergstation Testa Grigia. Diese Lücke soll ab dem kommenden Frühling für 25 Millionen Franken geschlossen werden. Im Herbst 2021, so der Plan, wird die Pendelbahn den Betrieb aufnehmen. Der Walliser Bergort hätte dann nicht nur das Matterhorn, diesen Berg, der jeden Blick fängt. Sondern auch eine Seilbahnverbindung über die Alpen, von Cervinia im italienischen Aostatal bis nach Zermatt. So etwas gibt es heute noch nicht, und natürlich ist das ein Marketingtraum. Kurdirektor Luggen gerät ins Schwärmen, wenn er an die neuen Möglichkeiten denkt: «Wir können



Touristen und Wanderer geniessen den Ausblick auf dem Gornergrat oberhalb von Zermatt.

Bild: Valentin Flauraud/Keystone (22. Juni 2018)

ten ein ganz neues Feeling bieten, ein Spektakel», sagt er.

Für Zermatt ist die geplante Verbindung nach Italien gleich doppelt attraktiv, denn sie schlägt zwei Fliegen mit einer Klappe: Sie verbessert im Winter das Skigebiet, weil die Verbindung nach Italien komfortabler wird. Und vor allem ist sie das fehlende Puzzleteil für «Alpine Crossing». Der Ausflug ins Englische ist kein Zufall: Zermatt nimmt vor allem die Touring-Touristen aus Asien ins Visier. Die kommen wegen des Matterhorns heute schon gerne nach Zermatt. Nun sollen Überseetouristen künftig auf ihrer Rundreise durch Europa von Italien aus nicht mehr über die Alpenpässe oder die Tunnels in den Norden kommen. Sondern die Seilbahn nehmen. Und dann ein paar Tage in Zermatt anhängen.

Die Alpen per Seilbahn überqueren, auf fast 4000 Metern Höhe: Technisch ist das möglich, und rechtlich ist es das voraussichtlich auch, obwohl derzeit noch eine Einsprache gegen das Projekt hängig ist. Eine andere Frage ist, ob man das auch soll, eine Seilbahn im Hochgebirge bauen, um mehr Touristen dorthin zu bringen. Die Antwort von Raimund Rodewald ist klar: Nein, man soll es nicht. Rodewald ist Geschäftsführer der Stiftung Landschaftsschutz. Von der Geschäftsstelle der Stiftung in Bern aus führt er seit 26 Jahren seinen Kampf, und er tut das mit prägnanten Worten.

## Bike-Pisten und Beschneigungsanlagen

Rodewald ist der einzige Einsprecher gegen die Verbindungsbahn vom Klein Matterhorn nach Italien. Er verweist auf fehlende raumplanerische Grundlagen – zwar kämen Tal- und Bergstation in einer touristischen Nutzungszone zu liegen, nicht aber Teile der Seilkonstruktion – und argumentiert zudem, das Hochgebirge verdiene grösstmögliche Schonung. Doch auch der Schaffhauser weiss, dass die Bahn irgendwann kommen wird. Naturschutzinteressen haben gegen touristische Grossprojekte oft einen schweren Stand. Es geht ihm mit seiner Einsprache auch darum, etwas herauszuholen, den Rückbau eines Skilifts am Klein Matterhorn etwa. Und vor allem geht es Rode-

wald ums Prinzip, um seinen Kampf gegen die «Disneylandisierung des Alpenraums», die er immerzu anprangert. Auf dem Klein Matterhorn gibt es heute schon eine Aussichtsplattform, ein Kino und ein sogenanntes Glacier paradise. Unter einem Gletscher sind dort Gänge durch das ewige Eis geschlagen, sogar eine Rutschbahn steht für die Touristen bereit. Rodewald befürchtet, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis die Bahnbetreiber neue Attraktionen auf den Berg bauen. «Gerade die Leute, die die Alpen per Seilbahn überqueren wollen, kommen ja nicht zum Wandern», sagt er.

Die Alpen nutzen, ohne sie überzunutzen, ihnen ihre Magie zu nehmen, sie gar zu zerstören: Es ist ein schmaler Grat, auf dem sich die Schweizer Ferienorte bewegen. Im ganzen Land führt das zu Diskussionen. Es geht dann zum Beispiel um neue Bahnen, die mehr Touristen auf den Berg bringen sollen. Um Bike-Pisten und Wanderwege in Naturschutzgebieten. Um Beschneigungsanlagen. Oder um Verbindungsseilbahnen, die Skigebiete zusammenbringen sollen. Im ganzen Land rüsten die Tourismusorte auf. Und investieren viele Millionen. Landschaftsschützer Rodewald spricht von einem Bauboom

«Nur mit Blumenwiesen kann man heute niemanden mehr anlocken.»



Daniel Luggen  
Kurdirektor Zermatt

in den Alpen: «Die Ferienorte schaukeln sich gegenseitig hoch.» Auch Tourismus-Experte Jürg Stettler stellt fest, dass der Konkurrenzkampf härter geworden ist. Der Leiter des Instituts für Tourismuswirtschaft der Hochschule Luzern sagt: «Die Schweizer Ferienorte kämpfen heute gegeneinander um die Skifahrer. Und dann gibt es den internationalen Wettbewerb um die Überseetouristen, etwa aus Asien.» Weltweit boomt die Tourismusbranche, doch die Schweiz hat von diesem Kuchen nur wenig abbekommen und an Marktanteilen verloren. «Die Zahl der Logiernächte stagniert, der Anteil am Bruttoinlandsprodukt sinkt. Deshalb tun die Schweizer Ferienorte alles, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen», sagt Stettler.

## Wertschöpfung von 700 Millionen Franken pro Jahr

In Zermatt geht es in diesen Tagen ruhig zu und her. Das Dorf holt in diesem Zwischensaisonmonat ein wenig Luft, hofft auf Kälte und Schnee. Und putzt sich unterdessen heraus. Denn in ein paar Wochen gilt es ernst. Dann beginnt die Wintersaison. Und die ist immer noch die wichtigste für den Ort, in dem eigentlich jeder Arbeitsplatz am Tourismus hängt. Etwas über 3000 seien es ungefähr, sagt Kurdirektor Luggen. Jedes Jahr werden durch den Tourismus etwa 700 Millionen Franken Wertschöpfung generiert.

Luggen hat sich daran gewöhnt, dass die Unterländer seinem Dorf gerne Tourismusexzesse ankreiden. Er sagt dann, dass Zermatt nun mal eine «Monokultur» sei. Und dass es gar nicht anders gehe, weil in der Branche so viel passiere. Und mitmachen eine Existenzfrage sei, auch für die Schweiz. «Nur mit Blumenwiesen kann man heute niemanden mehr anlocken», sagt er. Und so macht Zermatt immer weiter. Nach der Edelsteingondel und der Alpenquerung feilen sie mit den italienischen und französischen Nachbarorten schon am nächsten Projekt: dem grossen Zusammenschluss. 540 Pistenkilometer wollen sie ihren Kunden dereinst bieten. Den Werbeslogan haben die Zermatter schon bereit. Sie hätten dann «eines der grössten Skigebiete der Welt».

## Zwischen Tourismus und Naturschutz

— **Bike-Trail Strelapass.** Biken ist schwer im Kommen. Viele Ferienorte bauen ihr Angebot aus – im Wissen darum, dass es mit dem Skitourismus künftig schwierig werden könnte. Auch Davos mischt mit. Die Gemeinde will einen Bike-Trail vom Strelapass ins Dorf bauen. Weil er durch eine national geschützte Trockenwiese führen soll, wehren sich Umweltverbände gegen den Bike-Trail.

— **Rigibahn.** Die Rigi wird zunehmend von Touristen überrannt. Mit verschiedenen Bauprojekten sollen die Anlagen modernisiert werden. Zu reden gibt die Bahn von Weggis nach Kaltbad. Die Betreiber möchten dort voraussichtlich die alte Pendel- durch eine Umlaufbahn – also eine mit mehr Kabinen – ersetzen. Weil diese durch eine vom Bund geschützte Landschaft führen würde, äussern Landschaftsschützer Kritik. Sie warnen vor einer Verschandelung des Südhangs.

— **Swiss Grand Canyon.** Die 20 Kilometer lange Ruinaulta ist eine spektakuläre Schlucht im Bündnerland. Schon seit langem dort der Streit um einen durchgehenden Wanderweg. Umweltverbände wehren sich gegen den Ausbau, weil der Weg durch ein Brutgebiet des Flussuferläufers verlaufen würde. Das Bündner Verwaltungsgericht hatte eine Beschwerde abgewiesen. Die Umweltverbände ziehen den Fall vor Bundesgericht weiter.

— **Skigebietsverbindungen.** Verbindungsseilbahnen zwischen Skigebieten sind ein Mittel, zu dem viele Ferienorte zuletzt gegriffen haben: Gerade wurde die Verbindung zwischen Sedrun und Andermatt eingeweiht. Solche Projekte sorgen fast immer für Widerstand, weil sie oft durch Gebiete führen, die zuvor unberührt waren. Das wird auch im Fall der Bergbahnen von Melchsee-Frutt, Titlis und Hasliberg so sein. Die hatten kürzlich bekanntgegeben, einen Zusammenschluss zu prüfen. (dow)