

Glatte Gipfel

Rutschbahn, Märchenweg, Zen-Pfad. Die Seilbahnbetreiber rüsten die Alpen zum Vergnügungspark auf. Eine überflüssige Offensive.

Von Thomas Schenk

So unterhaltsam gings in den Schweizer Alpen noch nie zu und her. Trendsportler kommen in Schuls auf ihre Rechnung. Der Engadiner Kurort hat eine Wiese planiert, damit Mountainbiker ungehindert ins Tal bolzen können; ein Skilift ist auch im Sommer in Betrieb, so können sich die Biker schonen. Heitere Gemüter werden auf dem Titlis bedient, hier haben sich die Bahnmanager einen «Gletscher-Vergnügungspark» ausgedacht. Nun wird in Gummiringen eine 100 Meter lange Piste hinuntergerutscht. Fernöstliche Besinnung gibts auf dem Bettelberg ob der Lenk. Dort ist man auf die meditative Welle aufgesprungen und hat einen Zen-Weg eingerichtet.

Juhui. Endlich läuft wieder etwas in den Alpen. Jahrelang erklang das Klage lied vom fantasie losen Ferienland Schweiz, hat die rückläufige Zahl von Übernachtungen auf die Stimmung gedrückt. Jetzt werden die Gipfel erlebnisgerecht modelliert, «damit die Leute nicht mehr in den Europa-Park Rust oder nach Pfäffikon ins Alpamare fahren müssen», meint etwa Peter Schmidli, Verkaufsleiter der Titlisbahnen. Kaum eine Bergstation, auf der nicht Mountainbikes, Trottinette und andere Spielgeräte darauf warten, ins Tal gelenkt zu werden. Es locken Rodelbahnen, Streichelzoos und Tipi-Zelte, auf Klettersteigen sollen Bergnovizen auf sicheren Eisenstufen simuliertes Bergsteiger-Feeling genießen.

Leider kann die Realität nicht ganz mit den süffigen Slogans mithalten. Wer sich an die Schauplätze touristischer Innovation begibt, sieht wenig spasserfüllte Sommerfrischler. Die Attraktionen stehen ziemlich überflüssig in der Gegend. Zum Bikeparc in Schuls hat sich keine Hand voll Abfahrer verirrt. Auf dem Zen-Pfad wandelt niemand, da stört es auch nicht, dass die Besinnungsstrecke nicht wie im Prospekt angekündigt 30, sondern nur 22 Meter lang und von Seilbahnen umgeben ist. Einzig auf dem Titlis kommt Stimmung auf; das Gelächter von Chinesen und Indern wird bloss von einem Stromgenerator übertönt.

Dabei präsentieren die Bergbahnbetreiber die Gipfel keineswegs aus Spass in dieser fröhlichen Aufmachung. Sie kämpfen ums Überleben. 70 Prozent der 650 Berg- und Seilbahnen in der Schweiz rentieren nicht oder nur ungenügend, ein Drittel ist hoch verschuldet, hat Professor Thomas Bieger von der Universität Sankt Gallen letztes Jahr in einer Studie vorgerechnet. Vor allem im Sommer ist der Besucherstrom zu dünn, um Löhne und andere Betriebskosten zu decken. «Der Transport von Wanderern reicht nicht aus», sagt Bieger, «da braucht es zusätzliche Angebote, um die Leute auf die Gipfel zu holen.»

Statt unrentable Betriebe im Sommer einzustellen, machen die Bähnler auf lustig. Hoch im Kurs stehen Rutschbahnen. In Churwalden wurden 2,5 Millionen in die «längste Rodelbahn der Welt» gesteckt, um der serbelnden Seilbahn Zulauf zu verschaffen. Wie riskant die Strategie ist, hat Mitte Juli der tödliche Unfall einer Rentnerin gezeigt. Zwar ist die Rodelbahn wieder in Betrieb, die strafrechtliche Untersuchung dauert aber an. Solange Rodelbahnen keiner staatlichen Kontrolle unterstellt sind, wird sich das Vertrauen kaum zurückgewinnen lassen.

Ebenfalls kein Glück hat Unteriberg SZ mit der neuen Rutschbahn. Erst seit letztem Herbst können verspielte Naturen in der Röhre vom Hochgütsch ins Tal sausen, aber bereits jetzt ist das Geld ausgegangen. Nun sollen Kapitalgeber und Handwerker auf 80 Prozent ihrer Forderungen, rund 2 Millionen Franken, verzichten, um den Konkurs abzuwenden.

Andernorts wird die schöne Aussicht mit Zwergen und Märchenfiguren verstellt. Inspiriert von Braunwald, das seit zehn Jahren mit dem «Zwerg Bartli» die Kleinen ins Glarnerland lockt, wird das Berner Oberland in ein Märchenland umfunktioniert. Auf Meiringen-Hasliberg haust seit drei Jahren «Muggestutz der Haslizwerg»; das Bilderbuch ist vom Kurdirektor in Auftrag gegeben worden und dient als Vorlage für einen Wanderweg, auf dem seither An-drang herrscht. Was Erfolg hat, wird kopiert: Mit Gespenstern, Drachen und anderen Fabelwesen rangeln nun auch die Bahnen aufs Briener Rothorn und die Schynige

Platte, die Thunersee-Schiffahrt, der Grimselpass sowie das Diemtigtal um die Aufmerksamkeit der Kinder.

Dass die Alpen zum Freizeitpark verkommen, ist keine neue Entwicklung. Bereits 1871 hatte der britische Bergsteiger Leslie Stephen sie als «Playground of Europe» bezeichnet. Neu ist aber, dass das Gebirge auch im Sommer genutzt werden soll, als Arena für Spass und Klamauk. Thomas Bieger von der Uni Sankt Gallen spricht von einer «Erlebnisinflation». Ihn stört, dass viele Angebote austauschbar sind, zu wenig auf den lokalen Eigenheiten aufbauen. Weiter bemängelt Bieger, dass die Betreiber zu kurzfristig denken. «Veränderte Bedürfnisse oder Konkurrenz können die Attraktionen entwerten.»

Flops produzieren auch andere Wirtschaftszweige. Warum sich also ausgerechnet über die Veränderungen im Alpenraum aufhalten? Aus zwei Gründen: Zum einen, weil sich Berggemeinden und Kantone im grossen Stil bei Bergbahnen engagieren; von 1994 bis 1999 haben allein die Kantone Tessin, Wallis und Freiburg gegen 100 Millionen Franken in marode Betriebe gesteckt, und auch der Bund ist beteiligt. Über das Investitionshilfegesetz sind Kredite von 120 Millionen erteilt worden. Wirtschaftliche Abenteuer schlagen somit automatisch auf die Steuerzahler durch.

Der andere Grund ist, dass Offroad-Pisten, Rodelbahnen und weitere Attraktionen mit Eingriffen in die Natur verbunden sind, und zwar in ökologisch sensiblen Gebieten. Gerade oberhalb der Waldgrenze wachsen zugefügte Narben nur im Zeitlupentempo zu, wenn überhaupt. Darüber hinaus erwächst den alpinen Erlebniswelten aber auch grundsätzliche Kritik. Umweltschützer befürchten eine Trivialisierung der Landschaft. «Die Alpen verkommen zusehends zum Disneyland», meint Raimund Rodewald von der Stiftung für Landschaftsschutz. Erholungsraum werde entwertet, der Reiz des Authentischen gehe verloren. «Stattdessen wird die Landschaft mit ortsfremden, immergleichen Angeboten verkitscht», kritisiert Rodewald.

Alpenkitsch soll in Disentis in konzentrierter Form dargereicht werden. 40 000 Quadratmeter werden in einen «Parc Alpin» verwandelt, geht es nach dem Willen von Gion Schwarz, Hotelier und Hauptinitiant. «Wir wollen die Schönheit der Berge fühlbar machen», sagt Schwarz. Es gibt Wasserfälle, Gletscher, generell die Erhabenheit der Berge - zwar alles künstlich, dafür bequem mit dem Auto zu erreichen. Weil sich für das 38-Millionen-Projekt bisher zu wenig Geldgeber finden lassen, musste der Baubeginn allerdings verschoben werden. Mehr Flüssiges hat Sciencefiction-Papst Erich von Däniken für seinen Themenpark zusammengebracht. In Interlaken steckt er 80 Millionen in den «Mystery Park». Noch ragen erst rote Baukräne über Thuner- und Brienersee, bereits ab nächstem Jahr sollen aber ägyptische Pyramiden und indische Tempel Besucher anziehen, jährlich rund eine halbe Million.

Der Druck auf die Gebirgswelt nimmt zu, meint der Alpenforscher Werner Bätzing. Die Rezession der Neunzigerjahre, schneearme Winter und Konkurrenz durch billige Fernreisen hätten den Widerstand gegen ökologische Eingriffe schwinden lassen, warnt der Professor der Universität Erlangen. «Die Alpen werden dem wirtschaftlichen Druck geopfert», lautet Bätzings pessimistisches Fazit.

Von einem Opfer wollen die Touristiker jedoch nicht reden. Sie handeln unter wirtschaftlichem Zwang. «Um heute zu bestehen, brauchen wir einen Top-Berg», sagt Christian Baumann von der Bergbahn Motta Naluns in Schuls. Hier im Unterengadin gäbe es unzählige Gipfel über 3000 Meter mit traumhafter Aussicht, «das müssen wir nutzen». Erste Studien für die Erschliessung des Piz Champatsch liegen vor. Nach derselben Logik sollen Bahnen auf über 20 unberührte Gipfel im Schweizer Alpenraum gebaut werden.

Auch die Seilbahnbauer versuchen auf der Erlebniswelle zu surfen; wer will es ihnen verargen? Seit Jahren tüfelt der österreichische Hersteller Doppelmayr am Mountain Glider, einer Seilbahn, auf der die Leute mit Tempo 80 zu Tal rasen sollen. «Fast wie fliegen», beschreibt Helmut Müller, der die Maschine vermarktet, das erhoffte Fahrgefühl. Nächstes Jahr soll sie erstmals im Gebirge verwirklicht werden. Die Bahn ist Kernstück von «kompletten Erlebniskonzepten», die Müller den Bergbahnen verpassen will: «Wir machen Berge, die vom Erlebnis geprägt sind.»

Müllers Werbesprüche sind Variationen des grossen Provokateurs der Szene: Günther Aloys, Hotelier und Showman von Ischgl. Er begleitet die Entwicklung der neuen Bahn und hofft, damit die Tiroler Alpenstadt «zu einem Grossspielzeug zu entwickeln». Denn: «Natur pur langweilt», «Freizeit wird bald ausschliesslich in künstlichen Welten stattfinden», prophezeit er. So aufgeblasen Aloys' Botschaften klingen, sie finden den Weg zu hiesigen Bahndirektoren. «Wir müssen den Berg besser vermarkten, die

Jungen kommen nicht wegen Blumen und Gletschern», erklingt das Echo aus dem Mund von Anton König von der Bettmeralp. Neuen Schwung erhofft er sich von einem Kino auf dem Bettmerhorn, 2700 Meter über Meer; noch dieses Jahr solls losgehen, sobald der Schnee weg ist. König macht auch Kunstausstellungen auf dem Gipfel und hat für Rollerblader eine Überlandstrecke geschaffen.

Die Banalisierung des Alpenraums lässt sich nicht aufhalten. Damit haben sich auch die Umweltschützer abgefunden. «Wir können die Spassgesellschaft nicht verhindern», sagt Dominik Siegrist von der internationalen Alpenschutzkommission Cibra. Stattdessen plädiert er für «geschützte Werkstätten zum Abreagieren», möglichst in Stadtnähe. In der Bergwelt gilt es, die Angebote zu kanalisieren, Zentren zu schaffen, «wo man nichts mehr kaputtmachen kann».

Das wird auch von vielen Touristikern unterstützt. Im Prinzip. Auf konkrete Projekte zu Gunsten einer Nachbargemeinde zu verzichten, dafür fehlt aber der Mut. «Meist hört der Horizont an der Gemeindegrenze auf», analysiert Werner Bätzing. Es ist wie beim Flugverkehr, wo sich nebst Zürich auch Wien, Mailand und Brüssel um den Rang eines Knotenpunkts streiten. Freiwillig will niemand seine Ambitionen zurückstellen. Wohl erst der Rückzug der öffentlichen Hand oder eine weitere Verschärfung der finanziellen Not wird dem ökonomisch wie ökologisch fragwürdigen Wettbewerb ein Ende setzen.

So lange werden alpine Landschaften weiterhin mit Freizeitgeräten möbliert, um Sommergästen den erwünschten Kick zu bieten. Dabei könnte bereits das angeblich langweilige Wandern mit Überraschungen aufwarten: Wenn zum Beispiel Kühe ihre Kälber bedroht sehen und versuchen, Wanderer auf die Hörner zu nehmen.

Die Vermarktung der Alpen - Aufstieg der Massen

Die touristische Nutzung der Alpen ist eine Geschichte der Eroberung, die sich in mehreren Phasen abgespielt hat und bis heute nicht abgeschlossen ist.

Unheimliche Berge: Bis ins 16. Jahrhundert waren es fast ausschliesslich Hirten oder Wildheuer, die sich in die Gebirgswelt vorwagten. Für Flachländer waren die Alpen ein bedrohlicher Raum, den es zu meiden galt. Noch 1823 hatte sich Goethe auf einer seiner Reisen in die Schweiz ausgelassen über «diese Zickzackkämme, die widerwärtigen Felswände, diese ungestalteten Granitpyramiden, welche die schönsten Weltbreiten mit den Schrecknissen des Nordpols bedecken».

Wachsende Neugier: Allmählich lockte der naturwissenschaftliche Erkenntnisdrang Gelehrte ins Gebirge. 1555 zum Beispiel den Zürcher Arzt Konrad Gesner, der den Pilatus bestieg, wozu die Bewilligung der Luzerner Stadtregierung nötig war. Romantisch verklärte Alpenbeschreibungen von Schriftstellern, allen voran Albrecht von Hallers 1732 erschienenen Gedicht «Die Alpen», weckten die Lust gutbetuchter Städter, die Szenerie mit eigenen Augen zu sehen.

Belle Epoque: Mit dem stetigen Zustrom meist internationaler Alpenreisender in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden stattliche Hotelkästen aus dem Boden gestampft. Von der frühen Erschliessung durch die Eisenbahn profitierten vor allem Davos und Interlaken, das damals noch bescheiden Aarmühle hiess. Gleichzeitig begannen die Briten, die Alpen als Sportgrund zu nutzen. So brach im Berner Oberland ein Wettlauf um die Erstbesteigungen der Gipfel aus; 1857 wurde der Mönch bezwungen, 1858 der Eiger, 1861 das Schreckhorn.

Motorisierter Gipfelsturm: Ende des 19. Jahrhunderts setzte die technische Eroberung der Berggipfel ein. Zuerst mit Zahnrad- und Standseilbahnen, auf die Rigi (1871) oder das Stanserhorn (1893), später mit Luftseilbahnen, erstmals 1908 vom oberen Grindelwaldgletscher Richtung Wetterhorn. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs setzte der aufkommenden Euphorie ein vorläufiges Ende.

Massentourismus: Von 1955 bis in die Achtzigerjahre herrschte in den Alpen Goldgräberstimmung. Wirtschaftlicher Aufschwung und aufkommende Mobilität machten Bergferien für grössere Bevölkerungsschichten erschwinglich. Unter dem Eindruck der wachsenden Touristenströme gingen die Touristiker daran, die Alpen mit Seilbahnen und Skiliften zu überziehen; jedes Jahr kamen 40 bis 60 neue

Anlagen hinzu. Das Gros der heute 650 Bergbahnen und über 1000 Skilifte wurde in dieser Periode erstellt.

Neue Eroberung: Widerstand von Umweltschützern und vom Bund geschaffene Schutzzonen setzten der Expansion ab Mitte der Achtzigerjahre ein Ende. Allerdings nur vorläufig: Heute spüren die Bahnbetreiber wieder Aufwind. Allein in der Schweiz zirkulieren über 20 Projekte für neue Erschliessungen oder die Verbindung bestehender Tourismusregionen.

Ohne Holdrio

Saint-Martin – Das Walliser Bergdorf setzt gezwungenermassen auf sanften Tourismus. Mit einigem Erfolg.

Dass Saint-Martin im Val d'Hérens anders ist, fällt einem bald auf. Wie in vielen Walliser Berggemeinden säumen zwar auch hier Weinreben und von der Sonne geschwärzte Chalets die Kantonsstrasse, die sich vom Tal auf 1400 Meter über Meer hochschlängelt. Doch in Saint-Martin 20 Kilometer südlich von Sion ist die Landschaft nicht mit Rutschbahnen, Fabelwesen und sonstigen Attraktionen verstellt. Weder Megachalets noch für Skifahrer geschlagene Waldschneisen trüben das Bild.

Saint-Martin und seine 1000 Einwohner sind vom Klamauk des Massentourismus verschont geblieben. Ins lang gezogene Dorf zieht es nur wenige Wanderer, wenn auch bisweilen prominente: Eben hat Bundesrätin Ruth Dreifuss hier Halt gemacht. Die touristische Enthaltensamkeit ist allerdings nicht selbst gewählt. Mitte der Siebzigerjahre blühten auch in Saint-Martin ehrgeizige Seilbahnprojekte. Mit dem Skitourismus, so die Hoffnung, sollte die Flucht der Einwohner gestoppt werden. Doch die Pläne wurden durchkreuzt, zuerst von Umweltschützern, dann vom Bund, der 1984 eine Bewilligung verweigerte. Das Dorf versank in Lethargie. «Es gab nichts mehr zu tun, viele Junge wanderten ab», erinnert sich Gemeindepräsident Gérard Morand.

Heute versucht die Gemeinde den Rückschlag als Chance für den sanften Tourismus zu nutzen. Seit 1997 macht sie beim Gemeindeforum «Allianz in den Alpen» mit, das die Alpenschutzkommission Cibra lanciert hat. Die Cibra hofft, damit eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum zu fördern. Ziel des Projekts in Saint-Martin ist, Landwirtschaft und Tourismus anzukurbeln und miteinander zu verknüpfen. «Die Kulturlandschaft soll erhalten, die Landflucht verhindert werden», erklärt Morand. Neue touristische Anlagen sind tabu, vielmehr soll die existierende Substanz genutzt werden.

Davon lag vorher vieles brach. Alphütten und Wohnhäuser zerfielen, die «Bisses», die traditionellen Bewässerungskanäle, ebenso, auf Wiesen und Getreidefeldern breitete sich Wald aus. In der Zwischenzeit kann Morand erste Fortschritte vorweisen: Auf der Alp l'A Vieille 2360 Meter über Meer sind 20 eingestürzte Kuhställe wieder aufgebaut worden. Wer für ein paar Tage Strom, fliessendes Wasser und sonstige zivilisatorische Errungenschaften mit Abgeschiedenheit und Panoramablick tauschen will, kann sich hier einmieten. Ein literarischer Lehrpfad soll an den in Saint-Martin gebürtigen Schriftsteller Maurice Zermatten erinnern. Denkwürdig ist der Gemeinderatsbeschluss vom Frühjahr 1999, als die Bevölkerung praktisch oppositionslos die Reduktion der Bauzone um ein Drittel genehmigte, um die Zersiedlung zu stoppen.

Den ehrgeizigsten Plan verfolgt Saint-Martin jedoch in Ossona: Letztes Jahr hat die Gemeinde den früher bewohnten Weiler erworben. In den Sechzigerjahren hatten Spekulanten das Terrain gekauft, um darauf einen Golfplatz zu errichten. Die Idee zerschlug sich, Wohnhäuser und Ställe verlotterten. Nun will Saint-Martin die Gebäude sanieren und als Touristenunterkünfte nutzen. Zudem soll ein Landwirt verpflichtet werden, den Ort mit Nutztieren zu beleben sowie mit Kirschen- und Aprikosenbäumen, Reben und Getreide aufzuwerten. Das Projekt wird vom Fonds Landschaft Schweiz unterstützt.

Heute ist die Abwanderung aus Saint-Martin gestoppt. Vereinzelt Bewohner haben sich wieder im Dorf niedergelassen, auch wenn 80 Prozent weiterhin im Rhonetal Arbeit finden. Noch ist der Tourismus schwach entwickelt. Zwei Hotels, Ferienkolonien sowie 100 Ferienhäuser bringen jährlich 18 000 Übernachtungen, so viel wie Zermatt in vier Tagen verbucht. Trotzdem ist Morand rückblickend froh, dass sich das Seilbahnprojekt nicht realisieren liess. «Kleine Stationen kämpfen heute ums wirtschaftliche Überleben, diese Sorgen haben wir nicht.»