

Die Hahnenseebahn ist ein Bubentraum und soll es auch bleiben

Grundsätzlich finde ich es gut, dass es nicht nur eine Strategie 2030 für die Bergbahnen Engadin St. Moritz gibt, sondern dass diese auch noch kommuniziert wird. Es ist halbwegs verständlich, wenn man sich auf die Premium-Nische und das rentable Geschäft konzentriert und dafür ein unrentables Glied in der Kette (Lagalbahn) opfern will. Unverständlich ist, wenn man gleichzeitig meint, durch die «zwingende» Skigebietsverbindung (Hahnenseebahn) den Kuchen grösser machen zu können. Wie soll denn das gehen: Wachstum durch Konzentration auf eine Nische?

Unsere Ausgangslage ist gut: Wir haben die schönsten Berge (obwohl die Dolomiten auch nicht zu verachten sind), wir haben die freundlichsten Leute (dank Allegra-Weiterbildung), wir haben das RhB-Unesco-Welterbe, und wir können FIS-Anlässe austragen. Spass beiseite: genügt das? Bei der Qua-

lität der Transportanlagen ist einiges aufzuholen, beim Angebot für die Jungen hinken wir hinterher. Ich glaube, es wäre klug, wenn wir uns anstatt auf mehr Wachstum auf die Qualität – Premium – besinnen. Das heisst u.a. die anspruchsvollen Gäste zu halten und vermehrt auf die Jungen zu setzen.

Apropos «zwingende» Verbindung der Skigebiete Corviglia und Corvatsch: Betreffend die eine Richtung (Corvatsch–Corviglia) brauchen wir nicht zu reden, die besteht. Auch für die Gegenrichtung gibt es bereits heute eine Lösung: Alle zehn Minuten fährt ein Bus von der Signal- zur Corvatsch-Talstation, von da gelangt man in sieben Minuten ins Zentrum des Corvatsch-Kerngebiets. Die Hahnenseebahn würde hingegen nur eine indirekte Verbindung ins Corvatsch-Kerngebiet bringen: Zuerst ein Fussmarsch zur Talstation hinter der Tennishalle, dann in zwei Sektionen inkl. Um-

steigen zur Bergstation, dann Abfahrt via Margun Vegl und die neue Verbindungspiste zur Hossa Bar, schliesslich mit der Sesselbahn nach Murtèl. Wozu der ganze Aufwand, wenn's einfacher und schneller bereits heute geht?

Die Lagalbbahn wird gemäss Strategie 2030 abgebrochen, weil sie nicht rentabel war und deshalb quersubventioniert werden musste. Wie sieht es denn diesbezüglich beim Projekt Hahnenseebahn aus? Gemäss vergleichbaren aktuellen Seilbahnprojekten reden wir hier von einer Investition zwischen 20 und 25 Mio. Schweizer Franken. Was bekommt man dafür? Eine Bahn, die optimistisch gerechnet nicht mal zur Hälfte ausgelastet sein wird und deshalb von den anderen Bahnen quersubventioniert werden müsste. Die in einer Richtung überhaupt nichts zur Skigebietsverbindung beiträgt, in der anderen Rich-

tung nur eine sehr umständliche. Die keine einzige neue Skipiste erschliesst. Welche die einzigartige Naturlandschaft im Hahnenseegebiet durch Masten und UFO-artige Stationen verschandelt, die acht Monate im Jahr still und leise vor sich hinrosten. Welche die Existenzgrundlage des romantisch gelegenen Hahnensee-Restaurants gefährden (wegen Panoramarestaurant in der Mittelstation und Umleitung der Piste oberhalb des Hahnensees).

Macht das Sinn? Nur um sagen zu können, wir haben jetzt auch eine Skigebietsverbindung? Mit dem Geld könnte man viel intelligenter in die Zukunft investieren, zum Beispiel: Die Lagalbahn sanieren. Doch noch an eine Erschliessung der Lagalb von Süden her denken. Bergbahnpreise senken: Ein flexibles Angebot wie bei den Airlines, je nach Saison, freien Kapazitäten und Gästesegmenten (Familien, Junge, Gruppen, Hotelgäste, Ferienwohn-

ungsbesitzer etc.). Familienbetriebe in der Hotellerie/Gastronomie unterstützen, welche ganzjährig geöffnet haben. Bügellifte und veraltete Sesselbahnen durch moderne Anlagen ersetzen. Freestyle- und Freeride-Infrastruktur ausbauen. Bike-Pisten und E-Bike-Infrastruktur ausbauen. Wanderwege in der Hahnensee-Umgebung sanieren, so dass ausser Bergsteigern auch normale Wanderer sie benützen können.

Fazit: Die Hahnenseebahn rechnet sich nie und nimmer und wird – aus heutiger Sicht – genauso quersubventioniert werden müssen wie bisher die Lagalbahn. Sie bringt weder mehr Gäste noch eine bessere Verbindung der beiden Skigebiete, und sie verschandelt das letzte noch intakte Naturschutzgebiet in der näheren Umgebung. Die Hahnenseebahn ist ein Bubentraum einiger weniger und dabei soll es auch bleiben.

Urs Frey, Surlej/Küsnacht