

# Verzweifelt gesucht: Neue Einnahmen

**Tourismus** Bergbahnen wollen das schwächere Sommergeschäft stärken, weil im Winter die Erträge wegbrechen

VON ROMAN SEILER

Erst der schneearme Winter, dann ein nasskalter Frühling und Frühsommer: Es dauerte gut sechs Monate, bis Petrus ein Einsehen hatte. Erst seit Juli spielt das Wetter in die Karten der Schweizer Bergbahnen. Dennoch transportierten sie zwischen Mai und August fast gleich viele Gäste wie im extrem warmen Sommer 2015. Ueli Stückelberger, Direktor des Seilbahnen-Verbands: «Der Umsatz und die Frequenzen dürften in etwa gleich ausfallen wie im letzten Jahr.»

Allerdings generieren die Bergbahngesellschaften im Sommer nur rund einen Fünftel ihrer Verkehrserträge. Im Wintergeschäft schrumpfen die Umsätze schweizweit, vorab wegen der Frankenstärke, sagt Stückelberger: «Daher reisen weniger Touristen aus dem Euroraum in die Schweiz. Zudem fahren etliche Schweizer deswegen vermehrt in Österreich oder Frankreich Ski.» Die Branche erwirtschaftete im letzten Winter noch 660 Millionen Franken. Das waren acht Prozent weniger als in der Vorjahressaison.

Der Finanzchef der Weissen Arena Gruppe in Flims, Falera und Laax räumt im Geschäftsbericht ein: «Im Moment ist es sehr schwierig, in unserem Kerngeschäft Geld zu verdienen.» Roland Zegg, Tourismusexperte von Grischconsult, sagt: «Die Einbussen im Wintergeschäft sind dramatisch. Die Schweizer Skigebiete müssen sich vollständig neu ausrichten und brauchen neue Gäste aus neuen Märkten.»

## Weniger Pistenkilometer-Bolzer

Nicht nur wegen des starken Frankens würden Fernmärkte wie die Golfstaaten, USA und Asien wichtiger. Auch die Demografie spielt mit: «In Deutschland, Frankreich, Italien, aber auch der Schweiz steigt die Zahl der Senioren.» Dies bedinge eine entsprechende Anpassung des Angebots. Skifahren bleibe zentral. Aber von Pistenkilometer-Bolzern allein können die Bergbahnen nicht mehr leben. Daher müssten sie beispielsweise auch Schneeschuhlaufen oder Trottinett-Fahrten möglich machen, für Biker Trails bauen und für Liebhaber von Abenteuersportarten attraktiver werden.

Zudem sollten Bergstationen Ausflugsziele sein – für Naturliebhaber, aber auch für Geniesser guter Kulinarik. So befördert die Stockhornbahn im Simmental laut Stückelberger keine Skifahrer mehr, sondern nur Gäste, die das Gastroangebot auf dem Gipfel nutzen. Auf dem Niesen im Berner Oberland werden kulturelle Veranstaltungen organisiert. «Das bringt spürbar mehr Frequenzen», so Stückelberger.

Weil der Winter schwächelt, muss die Sommersaison gestärkt werden, sind sich Berater Zegg wie Verbandsdirektor Stückelberger einig. Einfach wird das nicht, wie der Geschäftsverlauf der Branche seit



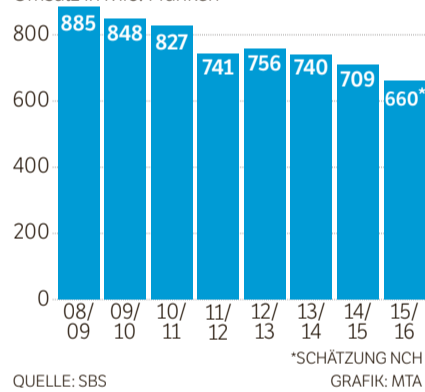
Flucht aus dem Nebelmeer: Für viele Unterländer ein Grund, sich von der Säntis-Bahn an die Sonne transportieren zu lassen.

KEY/MTA

2452

Seilbahnen, Skilifte und Sesselbahnen gibt es in der Schweiz. Davon stehen 572 im Wallis, 510 in Graubünden, 403 im Kanton Bern und 344 in der Zentralschweiz.

## ENTWICKLUNG DER WINTERSAISON



Mai belegt. So sind laut Zegg die Durchschnittspreise in diesem Sommer gesunken, weil Bergbahnen vermehrt Gäste mit Pauschalangeboten oder günstigen Spezialabonnements befördern. Rege benützt wird unter anderem das Angebot für Kunden der Grossbank UBS, bei 35 Bergbahnen ein Ticket für 10 Franken zu erhalten.

Von solchen Aktionen und dem guten Wetter profitieren aber nicht alle Regionen: Graubünden und die Zentralschweiz liegen im Minus (siehe Grafik). Bahnen im Berner Oberland setzen weniger um, obwohl sie mehr Leute befördern.

Die Widersprüche haben mit der Gästestruktur zu tun:

■ Das Berner Oberland und das Wallis seien gegenüber Graubünden besser aufgestellt, weil sie mehr Gäste aus Ferndestinationen hätten, sagt Zegg: «Graubünden hat weiterhin neben den Schweizer Gästen vor allem Touristen aus Deutschland und Italien.» Zudem bekomme Graubünden stärker als andere Regionen die Abwanderung von Gästen in günstigere Destinationen in Österreich oder in Südtirol zu spüren.

■ Die Zentralschweiz hingegen ist stark betroffen vom Rückgang des Ferntourismus aus Asien. «Terrorängste und neue Visa-Auflagen halten diese Gäste teilweise fern aus Europa», sagt Zegg. Weniger Gäste aus Asien hätten auch die Jungfraubahnen, sagt Stückelberger: «Allerdings ist deren Umsatzanteil, wenn man das gesamte Berner Oberland betrachtet, bedeutend kleiner als derjenige der Titlis-Bahnen in der Zentralschweiz.»

■ Destinationen, die viele Schweizer Gäste und Tagesausflügler anziehen wie Adelboden-Lenk oder die Flumserberge gehe es relativ betrachtet gut, sagt Stückelberger. Doch auch anderswo werden inländische Gäste für Bergbahnen wichtiger. Deshalb

fördere der Branchenverband Schneesportlager von Schulen stark, um Jugendliche zu motivieren, Ski zu fahren.

## Schliessungen sind selten

Was es erstaunlicherweise kaum gibt, sind Schliessungen. Denn ohne Bahn verliert ein Ort massiv an touristischer Attraktivität. Daher ist die Gesellschaft gerade in kleinen Tourismusorten wie Vals «too big to fail». Hier zahlte die Gemeinde eine halbe Million Franken, um den Verlust der Bahn im Geschäftsjahr 2015/2016 zu begrenzen. Andernorts sprangen Mäzene ein: So half die griechische Reederfamilie Niarchos, die Lagalp-Bahn im Oberengadin zu retten. In Gstaad schossen Milliardäre wie Ernesto Bertarelli und André Hoffmann Geld ein.

Dennoch kämen gewisse Bergdestinationen nicht darum herum, zu prüfen, ob sie Teilgebiete schliessen wollen, sagt Stückelberger. Denn die Kapazitäten der Bahnen sind heute auf wenige Spitzentage ausgelegt. Daher räumt der Chef der Weissen Arena Gruppe, Reto Gurtner, ein: «Unser Skigebiet ist heute zu gross.» Er fragt sich, ob alle Anlagen offen sein müssen, wenn sich nur wenige Leute im Gebiet aufhalten.

## Ceta

### EU will keine Neuverhandlungen

Die Handelsminister der EU-Länder bemühen sich am Freitag in Bratislava darum, Sorgen einiger Mitgliedsländer über das Freihandelsabkommen EU-Kanada (Ceta) zu zerstreuen. Neuverhandlungen werde es nicht geben, sagte EU-Handelskommissarin Cécilia Malmström, aber «juristische Klarstellungen» seien durchaus möglich.

«Ceta ist fertig. Wir werden es nicht wieder aufmachen», sagte Malmström kurz vor dem Treffen. Wenige, aber «sehr wichtige Länder» hätten jedoch noch Probleme. Darum wolle man gemeinsam nach Lösungen suchen, damit die Minister «heimkommen und die Lage ihren Bürgern erklären können».

So sind etwa in Deutschland und Österreich Ceta wie auch das geplante Investitions- und Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten (TTIP) höchst umstritten. (SDA)

## Dividende auf wenige Cent gekürzt

**VW** Die Verwaltungsräte von Volkswagen haben infolge des Dieselskandals im 2015 mehr gearbeitet und weniger verdient.

VON MAX MOHN

Generell seien die Anforderungen an die Kontrollgremien der deutschen Unternehmen wegen neuer Gesetzgebungen gestiegen und damit auch die Zahl der Sitzungen, heisst es in der am Freitag vorgestellten Studie.

«Von dem Trend viermal im Jahr haben wir uns entfernt, die Sitzungen finden nun deutlich häufiger statt», sagte Jella Benner-Heinacher, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin der Vereinigung.

Das galt wegen der Krise für VW im Besonderen: Die Zahl der Sitzungen verdoppelte sich 2015 mit 35 im Ver-

gleich zum Vorjahr nahezu. Dabei rentierte sich der Mehraufwand für die Gremiumsmitglieder finanziell nicht. Sie verdienten mit insgesamt 700 000 Euro rund 94 Prozent weniger als noch im Jahr zuvor.

Denn ein grosser Teil der Vergütung ist bei den Wolfsburgern an die Dividende gekoppelt. VW hatte diese wegen des Skandals um Dieselfahrzeuge mit manipulierten Abgaswerten aber auf nur wenige Cent je Aktie gekürzt.

### Kritik an Verknüpfung

Die Schutzvereinigung sieht die Dividende als Bestandteil der Vergütung ohnehin kritisch. Gerade in Krisenzeiten sei die Dividende als Motivationsanreiz sicherlich das falsche Instrument, denn da seien die Aufseher schliesslich besonders gefordert. Zudem gebe es einen Interessenskonflikt, da das Gremium die Dividende abbauen muss.

Generell stieg die Vergütung der

Verwaltungsräte der im Börsenindex Dax geführten Unternehmen im vergangenen Jahr. Ohne den Sondereffekt VW verdienten die Kontrolleure der restlichen 29 Dax-Unternehmen knapp sechs Prozent mehr als im Jahr davor.

Neuer einflussreichster Kontrolleur ist der ehemalige Henkel-Chef Ulrich Lehner. Er steht den Gremien bei Deutsche Telekom und ThyssenKrupp vor. Der Vorjahres-Erste, Ex-Bayer-Chef Werner Wenning, rutschte hingegen auf Platz sechs des Rankings ab, da er sein Mandat beim Versorger E.ON abgegeben hat.

### Aufsteiger Werner Brandt

Ein echter Aufsteiger ist der ehemalige SAP-Finanzchef Werner Brandt. Sein Wechsel an die Spitze des Verwaltungsrats bei RWE und der Dax-Aufstieg von ProSiebenSat.1, wo er seit 2014 ebenfalls den Vorsitz hat, katapultierte ihn an Platz zwei der Liste. (SDA)

## Detailhandel

### Aldi zieht es in die Zentren

Der Detailhändler Aldi setzt vermehrt auf Standorte in den städtischen Zentren. Das allgemeine Ladensterben ist für den Discounter dabei eine Chance.

Mit dem Strukturwandel im Detailhandel gäben zahlreiche Firmen im Non-Food-Bereich ihre Geschäfte an attraktiven und teuren Lagen auf, sagte Timo Schuster, Chef von Aldi Suisse, in einem Interview.

Vor allem im Kleider-, Schuh- und Elektronikhandel verlagere sich das Geschäft zusehends ins Internet. Die dadurch freierwerdenden Flächen in den Innenstädten gelte es für Aldi zu besetzen, sagte Schuster gegenüber der «Neuen Luzerner Zeitung» am Freitag.

Von den 182 Filialen, die Aldi heute in der Schweiz betreibt, befinden sich die meisten in der Peripherie. Angesprochen werden vor allem Autofahrer. Mit den neuen Standorten zielt der Konzern verstärkt auf Fussgänger. (SDA)