

## «Das war erst die Aufwärmzeit»

Der Sommerstart der Ostschweizer Bergbahnen war stark. Doch zentral sind die Ferien. Sorgen bereitet der Strom.

Thomas Griesser Kym

Von einem «sehr guten» und einem «erfreulichen Start in die Sommersaison» 2022 berichtet der Verband Seilbahnen Schweiz. Der Grund: Die Monate Mai und Juni waren vielerorts sonnig und warm, was zahlreiche Wanderer und Biker in die Berge gelockt hat. Zudem trieb die aussergewöhnliche Hitze im Juni zusätzliche Gäste aus dem Mittelland in die Höhe auf der Suche nach Abkühlung.

Das Resultat: In den beiden Monaten Mai und Juni verzeichneten die Schweizer Seilbahnen 59 Prozent mehr Ersteintritte und 58 Prozent mehr Umsatz als in den beiden Vorjahresmonaten. In den Ostschweizer Bergen lauten die Zunahmen 54 und 55 Prozent (siehe Grafik links). Und auch im Vergleich zum Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre fällt die Bilanz positiv aus: in der Schweiz mit je über plus 20 Prozent, in der Ostschweiz plus 40 Prozent (siehe Grafik rechts).

### Schon der Winter war gut, das war aber auch nötig

Neben dem Wetterglück, vor allem auch an den Wochenenden, hat nach der Pandemie die Aufhebung der besonderen Lage per 1. April einen positiven Effekt gehabt, und zwar auf den internationalen Reiseverkehr. Insbesondere Destinationen wie die Zentralschweiz, die stark auf Touristen aus den Fernmärkten setzen, haben zahlreiche zusätzliche Gäste begrüsst.

Ausländische Besucherinnen und Besucher spielen bei den Ostschweizer Bergbahnen nur eine untergeordnete Rolle. Dennoch haben auch sie stark zugelegt. Die Bergbahnen Wildhaus beispielsweise um 70 Prozent bei den Frequenzen. Marketingleiter Jürg Schustereit relativiert das Plus zwar, weil die Bahn im vergangenen Jahr wegen des Umbaus des unteren Zubringers erst einen Monat später in die Sommersaison gestartet war. Nichtsdestotrotz verzeichneten die Bergbahnen Wildhaus «den besten Start in den Sommer in ihrer Geschichte». Und dies nach einer starken und langen, sonnenverwöhnten Wintersaison mit guten Pistenverhältnissen bis Mitte März. Schustereit sagt aber: «Die Bergbahnen haben wieder einmal einen guten Winter gebraucht.» Denn der vorangegangene Coronawinter war von relativ tiefer Nachfrage geprägt und der Winter davor von Schlechtwetter.

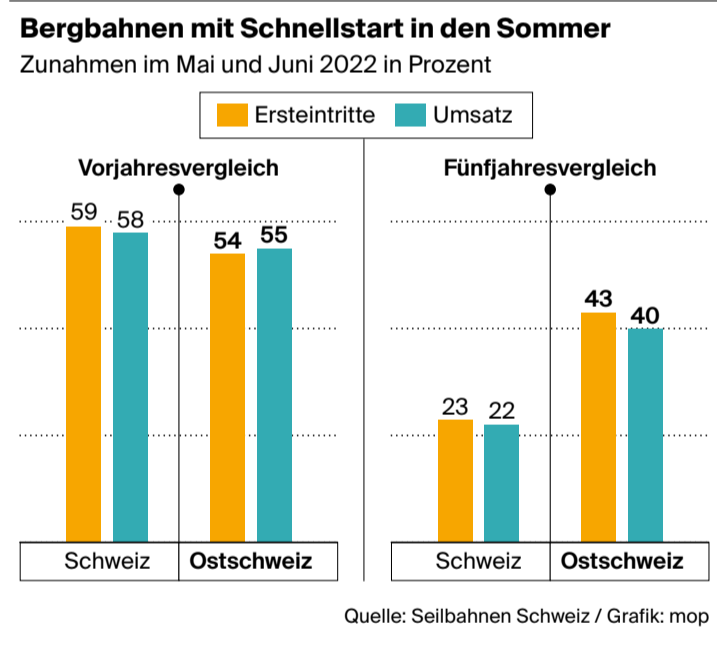
### Schulklassen sind zurück mit Ausflügen und Lagern

Zurück zum aktuellen Sommer: Sowohl Schustereit als auch Mario Bislin, Chef der Bergbahnen Flumserberg, beobachten «mehr Bewegung am Berg». Unisono sagen beide, dass die Schulausflüge und Klassenlager, die während der Pandemie ausfielen, in den paar Wochen vor den Sommerferien wieder stattgefunden haben. Alex Singenberger, Sprecher der Toggenburg Bergbahnen, ergänzt, man



Abfahrt auf einem Biker Trail der Bergbahnen Flumserberg.

Bild: PD



habe schon im Winter wieder mehr Schulausflüge und Lager verzeichnet, und das dürfte sich «den besten Start in den Sommer in ihrer Geschichte» und dies nach einer starken und langen, sonnenverwöhnten Wintersaison mit guten Pistenverhältnissen bis Mitte März. Schustereit sagt aber: «Die Bergbahnen haben wieder einmal einen guten Winter gebraucht.»

Denn der vorangegangene Coronawinter war von relativ tiefer Nachfrage geprägt und der Winter davor von Schlechtwetter. Alle wissen aber auch: Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer. Darauf weist auch Klaus Nussbaumer, Chef der Pizolbahnen, hin: «Abgerechnet wird am Ende der Saison.» Immerhin: «Der Start ist gelungen, damit haben wir schon mal eine gute Basis gelegt.» Vom «perfekten Ausflugs Wetter» haben auch die Toggenburg Bergbahnen profitiert, wie Singenberger sagt. Das gilt ebenso bei den Bergbahnen Flumserberg. Sie haben in den zweieinhalb Monaten seit Saisonstart schon über 50 000 Gäste willkommen geheissen, was ein Spitzenwert sei. Bislin sagt aber: «Das war erst die Aufwärmzeit, die entscheidenden Wochen kommen noch.»

### Herbstferien entscheiden über Gedeih oder Verderb

Schustereit schlüsselt es auf: «Es kommt vor allem auf die Fe-

rienzeit an.» Oder anders gesagt: «Ob die Leute in den Sommer- und den Herbstferien hierbleiben.» In dieser Hinsicht weiss Schustereit von einigen Leuten, die wegen ungewisser internationaler Reiseplanung – in Erinnerung sind beispielsweise das Flughafenchaos in Amsterdam und Flugausfälle – nun auf Auslandsreisen doch zu verzichten beabsichtigten. Bislin spricht diesbezüglich von einer «Aufbruchstimmung» und sagt: «Die Aussicht, Stunden am Flughafen zu verbringen und keine Gewissheit zu haben, wann und ob überhaupt der Flieger abhebt, hat viele Leute vorsichtig werden lassen.»

Noch wichtiger als der Sommer sei aber der Herbst, sagt Schustereit. «Im September startet die klassische Wandersaison, und in den drei Wochen Herbstferien entscheidet sich das Saisonergebnis.» Dabei spiele das Wetter die zentrale Rolle. Idealfall für die Bergbahnen laut dem Experten: «Wenn es im Mittelland schon kühl und neblig ist, in der Höhe aber

### «In den drei Wochen Herbstferien entscheidet sich das Saisonergebnis.»



Jürg Schustereit Marketingleiter der Bergbahnen Wildhaus

schön. Aber bitte kein Schnee schon Anfang Oktober.»

### Ruhe und Action und ein immer jüngeres Publikum

Was macht einen Ausflug auf den Berg attraktiv? Sowohl Ruhe als auch Action, hört man Schustereit und Bislin zu. Schustereit sagt, während der Pandemie und nun wegen der Reise-schwierigkeiten hätten viele Leute das Nahe und die Berge entdeckt und gönnten sich «in toller Landschaft eine Auszeit». Das gelte auch im Winter angesichts des Booms von Winterwandern, Schneeschuhlaufen oder Schlitteln. Auch beobachtet Schustereit, dass «das Publikum am Berg ständig jünger wird.»

Bislin wiederum hebt die Attraktionen am Flumserberg hervor wie Bikestrecken, Rodelbahn, Kletterpark, Wanderwege oder Minigolfanlage. Es habe für jeden und jede etwas dabei, und Eltern könnten dank dieser Angebote ihre Kinder «auch bei weniger schönem Wetter überzeugen, mitzukommen». Eine

wichtige Rolle spielten auch Kulinarik und Kulturelles, sagt Singenberger.

### Anstieg der Energiepreise bereitet Sorgen

Was die Bergbahnen ebenfalls umtreibt, sind die gestiegenen Energiekosten für Strom, Treib- und Brennstoff sowie die Gefahr eines Strommangels im kommenden Winter. Das eine ist, dass die Bahnen versuchen, und dies nicht erst seit gestern, ihren Betrieb zu optimieren und immer effizienter zu machen und so Energie einzusparen.

Doch teuer wird der Strom so oder so. «Wir gehen von einer höheren Stromrechnung aus», sagt Nussbaumer von den Pizolbahnen. Schustereit wird konkreter: «Die Bergbahnen Wildhaus haben im laufenden Geschäftsjahr seit Ende Mai bereits mehrere 100 000 Franken Zusatzkosten realisiert respektive kalkuliert.» Bei einem Umsatz inklusive Gastronomie im höheren einstelligen Millionenbetrag schenkt das zünftig ein.

### Von Solaranlagen bis zu Kleinwasserkraftwerken

Bislin von den Bergbahnen Flumserberg sagt, diese hätten schon relativ früh Verträge mit Stromlieferanten für zwei bis drei Jahre abgeschlossen, «doch bereits da, leider, mit höheren Einkaufspreisen». Und Bislin sagt: «Blauäugigkeit wäre fehl am Platz.» Wegen der jüngsten Entwicklung hinterfragten die Bergbahnen Flumserberg nun ihre eigene Energieversorgung.

Der Chef nennt einen ganzen Strauss möglicher Massnahmen, vom Energiesparen über die Installation von Kleinwasserkraftwerken bis zur Evaluation von Flächen für Solaranlagen. Dies packe man Schritt für Schritt an, und Bislin sagt: «Wir haben dafür sogar einen Energieberater beigezogen.»

### «Mehr Komfort»: Stadlers Wagen für die Dolderbahn

**Rollmaterial** Dass der Ostschweizer Schienenfahrzeugbauer Stadler die Zürcher Dolderbahn mit zwei neuen Zahnradtriebswagen beliefern wird, darüber hat unsere Zeitung bereits vor gut einem Jahr exklusiv berichtet (vgl. Ausgabe vom 19. Juni 2021). Ebenso, dass der Auftrag inklusive eines Vorrats an Ersatzteilen 10,5 Millionen Franken wert ist.

Nun haben die Dolderbahn und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), die für den Betrieb zuständig sind, weitere Details veröffentlicht. Demnach werden die beiden Triebwagen in zwei Tranchen geliefert und in Betrieb genommen, voraussichtlich im Zeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024. Die VBZ gewähren auch Einblick in die Ausstattung der beiden neuen Triebwagen. Sie erhalten «ein modernes und edles Design». Dieses «kombiniert die klassische rote Farbgebung mit goldigen Elementen (gemeint sind wohl goldene Elemente, red.) und typischen Motiven aus der Umgebung vom Dolder Grand».

### Komfortabler reisen und das Fahrzeug führen

Die Fahrgäste der Dolderbahn dürfen sich «auf mehr Reisekomfort freuen». Dies dank optimierter Federung, welche die Körperschallübertragung von den Fahrwerken auf den Kasten deutlich verringere oder eines Kundeninformationssystems mit akustischen und visuellen Haltestellenangaben inklusive Anschlussmöglichkeiten.

Der Fahrgastraum der je 11,8 Meter langen Fahrzeuge für je 74 Passagiere sei barrierefrei gestaltet. Er bietet zwei Rollstuhlplätze und einen rutschfesten Bodenbelag. An den Halte-kanten gewähren taktile Linien zusätzliche Sicherheit, und die Spaltüberbrückung zwischen Fahrzeug und Perron wird verringert, was Ein- und Ausstieg erleichtert. Die Fahrzeugführerinnen und -führer wiederum sollen sich an ergonomischen Arbeitsplätzen wohl fühlen.



Visualisierung des neuen Stadler-Zahnradtrieb-wagens für die Dolderbahn. Bild: PD

Stadler ist weltweit der einzige nennenswerte Hersteller von Zahnradbahnen. Die Dolderbahn, die vom Römerhof auf den Adlisberg im Dolder-Gebiet im Quartier Hottingen fährt, ersetzt mit den beiden Stadler-Triebwagen die zwei aktuellen Triebwagen der früheren SLM, die seit des Umbaus der Dolderbahn zur Zahnradbahn 1973 ihren Dienst versehen, also seit bald 50 Jahren. Die Strecke der Dolderbahn ist 1328 Meter lang, sie überwindet eine Höhendifferenz von 162 Metern. (T.G.)