Erlebnisregion Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg

Gemeinsame Entwicklung der Tourismuse Gebiete

Stellungnahme

der Kommission zur Stellungnahme der Umweltorganisationen Pro Frutt-Engstlenalp, WWF Unterwalden und Pro Natura Unterwalden vom 27. August 2021

Vorbemerkungen

Aus allgemeiner Sicht ist es nachvollziehbar, dass sich Umweltverbände gegen Seilbahnen aussprechen. In ihrer Stellungnahme vom 27. August 2021 formulieren sie eine grundsätzliche Ablehnung gegenüber einem möglichen Projekt. Diese Haltung haben sie bereits in ihrer ersten Stellungnahme vom 24. Oktober 2020 zu einer möglichen physischen Verbindung kundgetan. Die Verbände stellen sich generell gegen jegliche Seilbahnverbindung. Sie äussern sich aber nicht dazu, auf welche Art touristisch intensiv genutzte Gebiete betrieben und weiterentwickelt werden sollen.

Wie in der Stellungnahme der drei Umweltorganisationen richtig erwähnt, wurden sie durch den Projektleiter und weitere Kommissionsmitglieder periodisch über den Stand der Arbeiten informiert. Sämtliche erarbeiteten Unterlagen wurden ihnen für die notwendigen Diskussionen in den jeweiligen Vorständen zur Verfügung gestellt. Eine weitergehende Mitwirkung zum Projekt hat nicht stattgefunden.

Stellungnahme zu den Punkten der Rückmeldung

- Die Richtpläne der Kantone Obwalden und Bern postulieren für das ganze Gebiet eine intensive touristische Nutzung. Die Machbarkeitsstudie stellt dazu Lösungsansätze vor, die dieses Ziel mit geringen Eingriffen in Natur- und Landschaft verfolgen. Die Eingriffe durch die wenigen Verbindungsbahnen können als relativ sanft bezeichnet werden, obwohl sie von einer grossen Anzahl von Gästen genutzt werden können. Die in der Machbarkeitsstudie bewusst aufgenommene Beschränkung auf direkte Linienführungen, die ausserhalb des Weilers Tannalp und ausserhalb geschützter Gebiete liegen, nehmen die Anliegen der Verbände in hohem Masse auf.
- Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Aussage, dass noch immer am Projekt «Schneeparadies» gearbeitet werde, aufrechterhalten wird. Mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird im Gegensatz zu früheren Projekten aufgezeigt, dass eine seilbahntechnische Verbindung der drei Tourismuse Gebiete mit wenigen neuen Bahnen und fast ohne Beschäftigungsanlagen möglich ist und welche wirtschaftlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen dabei von grosser Bedeutung sind.
- Dem Auftrag einer «ergebnisoffenen Prüfung» ist Rechnung getragen worden, indem wie vorstehend erwähnt, die drei Gebiete primär miteinander verbunden werden sollen, auch wenn die Seilbahnunternehmen Verbindungen mit neuen, attraktiven Pisten vorgezogen hätten.
- Wie in der Stellungnahme zutreffend erwähnt wird, hat das Sommergeschäft noch Potential in den drei Gebieten. Für den Ausbau dieses Potentials braucht es grundsätzlich keine Verbindungsbahnen. Das Sommerpotential muss dafür in den drei Gebieten einzeln aufgebaut resp. erweitert werden. Weil aber der Ertrag aus dem Sommergeschäft erheblich unter demjenigen des Wintergeschäftes liegt und auch attraktive Sommerangebote aus Wettbewerbsgründen vielfach gratis angeboten werden müssen, ist dieses zusätzliche Ertragspotential für den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg der Bahnen von untergeordneter Bedeutung.

- Sofern die von der Kommission angeregten Linienführungen berücksichtigt werden, ergibt sich bezüglich der Störung von Wildtieren durch skifahrende Gäste lediglich bei einer Variante ein gewisses Konfliktpotential (Variantenabfahrt Glogghüs-Melchsee-Frutt), welche aber mit einfachen baulichen Mitteln eliminiert werden kann. Alle anderen Gebiete sind nicht betroffen. In der Gesamtbewertung wird dabei ersichtlich, dass die Störung der Wildtiere durch Aktivitäten wie Skitouren oder Schneeschuhwandern eher ein grösseres Risiko beinhalten als mögliche neue Verbindungsbahnen.
- Eine Verbindung durch das geologisch wertvolle Karstgebiet wäre aus technischer Sicht zwar machbar, wurde durch die Kommission aber verworfen. Dieses Gebiet sollte nicht tangiert werden.
- Die Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt werden im entsprechenden Bericht ausführlich dargelegt. Es werden keine neuen Lebensräume, die heute störungsarm sind, in bedeutendem Ausmass tangiert, sofern die vorgeschlagenen Linienführungen weiterbearbeitet werden und somit auf die von der Kommission nicht empfohlene Variante über den Gwärtler verzichtet wird. Im Weiteren gilt es zu beachten, dass die Vorgaben der Richtpläne der Kantone Obwalden und Bern in diesem Gebiet explizit eine intensive, touristische Nutzung vorsehen. Damit sind die Voraussetzungen für gewisse Eingriffe grundsätzlich gegeben.
- Wir befinden uns auf der Stufe einer «Machbarkeitsstudie». Dass diese gewisse Ungenauigkeiten – auch bezüglich Rentabilität – enthält, ist selbstredend. Immerhin gilt es zur Rentabilität festzuhalten, dass die Berechnungen auf der Basis vom schlechtesten und vierschlechtesten Winter der letzten 25 Jahre basieren. Die in der Stellungnahme formulierte Bemerkung, dass die für diese Machbarkeitsstudie gemachten Abklärungen «äusserst lückenhaft» seien, ist nicht nachvollziehbar.

Schlussfolgerungen

Die Stellungnahme der Umweltverbände formuliert eine grundsätzliche Ablehnung gegenüber touristischen Bahnverbindungen. Diese grundsätzliche Ablehnung lässt es offen, wie sich die Verbände zu den gewählten Varianten stellen resp. ob es aus ihrer Sicht Möglichkeiten für Bahnverbindungen mit noch geringeren Auswirkungen auf Natur und Landschaft geben würde.

Das betroffene Gebiet ist in den Richtplänen der Kantone Obwalden und Bern für eine intensive touristische Nutzung ausgeschieden. Aus der Stellungnahme der Umweltverbände ist nicht ersichtlich, wie sie sich zur Intensität einer solchen touristischen Nutzung im Berggebiet im Allgemeinen stellen. Die Kommission ist der Meinung, dass die Fokussierung einer intensiven touristischen Nutzung – entsprechend den Richtplänen – auf bestehende Gebiete mit einer grossen Anzahl an Gästen explizit auch zur Schonung von anderen grossen und naturnahen Gebieten beiträgt.

Die Kommission sieht eine grundlegende Aufgabe des Tourismus darin, die Angebote laufend weiterzuentwickeln. Wäre das nicht mehr der Fall, bestünde die Gefahr, dass die Infrastruktur künftig immer weniger genutzt wird, was nicht nur dem Grundsatz der Nachhaltigkeit widersprechen würde, sondern Bahnbetreibende auch finanziell belasten könnte.

Mit der Abgabe des Schlussberichtes zur Machbarkeitsstudie ist die Arbeit der Kommission beendet. Wie das weitere Vorgehen aussehen wird, entscheiden die verantwortlichen Instanzen der drei involvierten Bahnunternehmen. Mögliche weitere Abklärungen und weitergehende Arbeiten würden auch durch diese finanziert werden.