

Titlis-Projekt vor wichtigem Entscheid

Jetzt liegen die Pläne für das 110 Millionen Franken teure Projekt der Titlisbahnen auf. Die Finanzierung ist gesichert – vorläufig.

Christian Glaus

So hat man die Titlisbahnen noch nie gesehen: Alle Anlagen stehen still. Keine Skifahrer, keine Reisegruppen und keine Individualtouristen. Doch der Stillstand wegen der Coronakrise bedeutet nicht, dass auch alle Arbeiten ruhen. Das Grossprojekt auf dem Gipfel des Klein Titlis, 3020 Meter über Meer, wird vorangetrieben. Die Pläne liegen jetzt öffentlich auf. Es sind die entscheidenden Schritte für das 110-Millionen-Franken-Projekt. Damit wollen die Titlisbahnen die Infrastruktur komplett erneuern und ausbauen. Mit viel Glas und Metall wollen sie ihren Gästen ein besseres Gipfelerlebnis bieten. Das Projekt besteht aus drei Teilen: Neubau der Rotair-Bergstation, Bau einer zweiten Seilbahn, die vor allem für Materialtransporte dienen soll, und Ausbau des bestehenden Funkturms mit Restaurant und Lounge (siehe Kasten).

Doch die Frage drängt sich auf: Ist das Projekt überhaupt noch realistisch, jetzt, wo sich der Tourismus in einer weltweiten Krise befindet? Wann sich der Tourismus erholen, und wie er sich durch die Coronakrise verändern wird, kann Titlis-CEO Norbert Patt nicht abschätzen. Er geht davon aus, dass die Menschen künftig weniger, aber gezielter verreisen werden – und dabei bessere Qualität erwarten. Das spreche auch dem Ziel des Grossprojekts.

Baubeginn ist wegen der Krise unklar

Stand jetzt ist die Finanzierung gesichert, wie Patt bestätigt: «Die Banken haben uns einen Kreditrahmen von 100 Millionen Franken zugesichert. Das Geld steht weiterhin zur Verfügung.» Und die Titlisbahnen selbst sind mit flüssigen Mitteln von fast 30 Millionen Franken Ende 2019 finanziell gut aufgestellt. Dennoch: «Wenn der Stillstand im Tourismus noch lange andauert, müssten wir das Projekt zeitlich verschieben», räumt Patt ein. Ziel sei es, das Projekt jetzt bis zur Baubewilligung voranzutreiben. Im besten Fall soll diese im Frühling nächsten Jahres vorliegen. Danach entscheidet das Unternehmen über den Zeitpunkt für den Baustart. Eine erteilte Baubewilligung ist zwei Jahre lang gültig, mit der Möglichkeit einer Verlängerung. Die Arbeiten dauern rund fünf Jahre und erfolgen in Etappen.

Damit sich die Investitionen lohnen, müssen allerdings die Besucherzahlen auch in Zukunft stimmen. Die Titlisbahnen rechnen mit 1,35 Millionen Gästen pro Jahr. Zum Vergleich: Im Geschäftsjahr 2018/19 zählte das Unternehmen 1,24 Millionen Gäste – Rekord. Bisher gingen die Titlisbahnen davon aus, dass die Zahl der Individualtouristen in den nächsten zehn Jahren um 20 Prozent steigt, während der Gruppentourismus leicht rückläufig sein wird und die Zahl der Skifahrer stagniert. Patt gibt unumwunden zu: «Wir könnten auch einen Rückgang der Gästezahlen verkraften, müssten im Gegenzug aber die Preise erhöhen.» Nichtstun ist für die Titlisbahnen jedenfalls keine Option. Die Bergstation wurde mehrfach erweitert und sieht heute, gelinde gesagt, nicht gerade schön aus. Ausserdem ist sie mit einem Heizölverbrauch von jährlich mehr als 100 000 Litern eine Dreckschleuder. Ein Neubau drängt sich aus betrieblicher und ästhetischer Sicht auf.

Unsicherheiten bestehen auch beim Baubewilligungsverfahren. Einsprachen können Projekte um mehrere Jahre verzögern. Deshalb haben die Titlis-



Übersicht der drei Neubauten auf dem Klein Titlis.

Visualisierungen: PD/Herzog & De Meuron

bahnen früh Umwelt- und Landschaftsschutzverbände über ihre Pläne informiert. Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz begrüsst das Millionenprojekt. «Landschaftlich führt es zu einer Verbesserung», sagt die stellvertretende Geschäftsleiterin Franziska Grossenbacher. Die Titlisbahnen hätten einen hohen Qualitätsanspruch und mit Herzog & de Meuron ein Architekturbüro engagiert, das Wert auf Qualität und Nachhaltigkeit lege. Kritisch be-

urteilt der Landschaftsschutz den Bau einer neuen Seilbahn. Diese müsse eine klar untergeordnete Rolle spielen. «Titlis-Rotair ist eine der spektakulärsten Seilbahnen der Schweiz und darf nicht darunter leiden», sagt Grossenbacher. Sie bedauert zudem, dass die Infrastruktur weiter unten nicht aufgewertet wird. «Die Stationen Stand und Trübsee fallen ab. Vor allem der Trübsee-Hopper ist eine Katastrophe und muss unbedingt angegangen werden.»

Vorbehalte hat auch der WWF Unterwalden, wie Geschäftsführer Marc Germann sagt. «Die Titlisbahnen schenken dem ökologischen Ausgleich zu wenig Beachtung, das war schon bei früheren Projekten der Fall.» Germann erinnert daran, dass es sich am Titlis um intensiven Tourismus in einem sensiblen Gebiet handelt. «In diesem Fall würde ich gar von einer Tourismusindustrie reden, vieles wurde schon kaputtgemacht.» Umso wichtiger sei es,

beim nun vorliegenden Projekt für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen. «Was die Titlisbahnen vorlegen, ist nur eine Ideensammlung.» Das muss nach Ansicht des WWF aber Bestandteil des Bauprojekts sein. Sonst bestehe die Gefahr, dass die Massnahmen nicht umgesetzt würden.

Fährt zweite Gondel wirklich nur in Ausnahmefällen?

Dem WWF ist vor allem der Bau einer zweiten Pendelbahn ein Dorn im Auge. Zwar betonen die Titlisbahnen, dass diese keine Kapazitätssteigerung bringen soll. Sie sei vor allem für Materialtransporte geplant, nur in Ausnahmefällen sollen auch Gäste transportiert werden. «Aber wo ist das verbindlich festgeschrieben», fragt Germann. «Wenn die Gäste Schlange stehen, wird der Druck gross sein, diese mit der zweiten Bahn zu befördern.» Ein Kapazitätsausbau könnte dann Pistenverbreiterungen und Mehrverkehr zur Folge haben. Der WWF fordert deshalb klare Konzepte – auch für die Bewältigung der Verkehrsströme. Ein Gesamtverkehrskonzept fehle.

Titlis-CEO Norbert Patt hofft, die Kritiker vom Projekt überzeugen zu können. Ökologische Ausgleichsmassnahmen seien bereits vorgesehen. Als Beispiele nennt er Aufwertungen des Bergtützels auf der Sulzlischulter, Elemente für seltene Tier- und Pflanzenarten oder das Mähen von Wildheufeldern. Zudem geht er davon aus, dass die Behörden im Baubewilligungsverfahren weitere Massnahmen einfordern, welche die Titlisbahnen in ihrem Landschaftskonzept Trübsee-Titlis vorschlagen. Während der Planaufgabe will Patt nochmals auf die Verbände zugehen und sie vom Projekt überzeugen.

Ob ihm das gelingt? Aufgrund der Haltung des WWF ist naheliegend, dass dieser eine Einsprache einreichen wird. So kann er sich im weiteren Verfahren Gehör verschaffen. Ob der WWF zu diesem Mittel greift, lässt Marc Germann offen. Man werde nun die Pläne analysieren. Zeit hat er bis am 2. Juni – dem Ende der öffentlichen Auflage.

Neue Seilbahn – für Material und Notfälle



Der Bau einer neuen Bergstation auf 3020 Metern Höhe ist eine logistische Herausforderung. Deshalb ist die Idee entstanden, für 18 Millionen Franken eine zweite Seilbahn zu bauen. Sie wird als erster Teil des Gesamtprojektes erstellt und dient während der weiteren Bauphasen für den Materialtransport.

Am Seil hängt nur eine Gondel mit Platz für maximal 80 Personen oder 7 Tonnen. Sie soll auch im regulären Betrieb primär als Transportseilbahn genutzt werden. An Spitzentagen oder bei einem Ausfall der Rotair-Seilbahn – wie 2018, als über 300 Personen auf dem Klein Titlis festsassen – werden auch Gäste mit dieser Bahn transportiert.

Exklusives Restaurant im Funkturm



Bis mindestens 2078 wird der Funkturm auf dem Titlis betrieben. Die Bahnen wollen das 70 Meter hohe Bauwerk künftig auch touristisch nutzen. Im unteren Kubus entsteht eine Lounge, darüber ein Restaurant mit 330 Sitzplätzen und eine Aussichtsplattform für 260 Personen. Die gehobene Küche richtet sich vor allem an Individualtouristen. Der «Tower» kann auch für exklusive Abendanlässe gebucht werden. Die Titlisbahnen wollen mit diesem besonderen Erlebnis die Zahl der wiederkehrenden Gäste erhöhen.

Interessant: Die Funkanlagen produzieren Wärme. Diese soll künftig genutzt werden, um die Räume zu heizen.

«Wachsender Kristall» als Bergstation



Seit 1992 fährt die Luftseilbahn Rotair auf den Titlis – die erste drehbare Luftseilbahn der Welt. Sie wird in der neuen Bergstation integriert und von dieser quasi ummantelt. Die Konzession läuft zwischen 2035 und 2040 aus.

Die Architektur der Bergstation soll einem flach wachsenden Kristall gleichen. Dank dem vielen Glas haben die Gäste von der Ankunft bis zur Abreise eine bessere Sicht auf das Panorama. In der Bergstation sind Gruppen- und Selbstbedienungsrestaurants mit Platz für insgesamt 600 Gäste untergebracht. Die unteren Geschosse um die zentrale Halle beherbergen die verschiedenen Souvenirläden.