

## Schade, aber nötig

RETO STIFEL

Die Vision in den boomenden 1960er-Jahren tönnte verlockend: Die Lagalb sollte an den wirtschaftlichen Erfolg der Diavolezzabahn anschliessen. Und es ist davon auszugehen, dass den Initianten schon damals klar war, dass nur eine Verbindung der beiden Gebiete längerfristig auch wirtschaftlichen Erfolg garantiert.

Zu dieser Verbindung ist es bis heute nie gekommen. Die Lagalb ist immer noch das isolierte, peripher gelegene und tiefrote Zahlen schreibende Ski-gebiet, wie es das schon vor über 50 Jahren war. Der Entscheid der Engadin St. Moritz Mountains AG, den Skiberg auf Ende der Wintersaison 2016 zu schliessen, kommt daher nicht überraschend. Und er ist nachvollziehbar.

Erstens ist die Lagalbbahn ein wirtschaftlicher Klotz am Bein des Unternehmens. Und das schon seit vielen Jahren. Alleine seit der Fusion der Oberengadiner Bergbahnen hat die Bahn über zehn Millionen Franken Verlust erwirtschaftet. Wie viele Millionen es über die 54-jährige Betriebszeit sind, mag man gar nicht ausrechnen. Zweitens gibt es keine Hoffnung, dass die Lagalbbahn, so wie sie heute betrieben wird, je schwarze Zahlen schreibt. Mit der einzigen Pendelbahn ist bei 500 Personen die Kapazitätsgrenze bereits erreicht. Selbst an solchen, an einer Hand abzählenden Spitzentagen rentiert die Bahn nicht. Und das führt zu Punkt drei: Ein Ausbau respektive der Zusammenschluss mit der Diavolezza ist keine Option mehr. Die Vision «Diavolezza 2025» ist unter anderem am massiven Widerstand der Umweltverbände vor einem Jahrzehnt gescheitert.

Was spricht für die Lagalb?: Sicher die tollen Nordhänge mit gutem Schnee bis tief in den Frühling. Die schöne Aussicht. Und ein Gebiet, das als ein Puzzleteil gut in das vielfältige Gesamtangebot der Region passt und sich entsprechend vermarkten lässt.

Aber man kann es drehen und wenden wie man will: Die Lagalb ist und bleibt ein Liebhaberobjekt. Doch die Bergbahnen dürfen sich bei ihren Investitionen nicht von den Emotionen leiten lassen. Das Überleben der Gesamtunternehmung mit ihren vielen hundert Arbeitsplätzen hängt davon ab, dass nach wirtschaftlichen Aspekten investiert wird. Vor diesem Hintergrund ist die geplante Schliessung zwar schade, aber letztlich nötig.

reto.stifel@engadinerpost.ch

# «Wir müssen uns auf das rentable Geschäft fokussieren»

Mountains-Verwaltungsratspräsident Luis A. Wieser nimmt Stellung zur «Strategie 2030»

**Die Engadin St. Moritz Mountains AG will die hohen jährlichen Verluste der Lagalbbahn nicht mehr länger hinnehmen. Grosse Hoffnung setzt das Unternehmen in die Skigebietsverbindung mit dem Corvatsch.**

RETO STIFEL

Die Zahlen sprechen eine klare Sprache: Der Cashflow der Engadin St. Moritz Mountains AG ist in den letzten fünf Jahren um 50 Prozent gesunken, die Ertragskraft der Gesellschaft ist auf ein besorgniserregendes Niveau gefallen, notwendige Ersatzinvestitionen sind gefährdet. Für Luis A. Wieser, VR-Präsident der Engadin St. Moritz Mountains AG, ist deshalb klar: «Jetzt muss etwas geschehen.»

Was geschehen soll, zeigt die an der GV präsentierte «Strategie 2030» auf. Gemäss dieser will sich die Unternehmung künftig auf die drei Berge «Corviglia», «Muottas Muragl» und «Diavolezza» konzentrieren. Dabei soll die Corviglia der Skiberg sein mit einer starken Verbindung zur Geschichte des Wintertourismus und den Olympischen Winterspielen. Geplant ist, zusammen mit der Gemeinde St. Moritz die vor einem Jahr präsentierte Vision eines «Winter-Olymps» planerisch voranzutreiben. Unter anderem soll mit architektonischen Ikonen im Dorfzentrum und auf dem Berg versucht werden, die Attraktivität so zu steigern, dass die Corviglia zu einem ganzjährigen Ausflugsziel für Gäste wird.

### «Ewiges Eis» auf der Diavolezza

Investitionen sind in die Sesselbahnen Salastrains und Alp Giop geplant – in erster Linie in die Technik, aber auch in ein neues Outfit der Sessel und optische Anpassungen bei den Stationen. Zudem soll Ende April ein überarbeitetes Konzessionsgesuch für den Ersatz der Signalbahn eingereicht werden.

Muottas Muragl wird als der «Aussichtsberg» positioniert, der neben Wandern und Schlitteln auch zum genussvollen Verweilen mit Aussicht einlädt. Die Diavolezza schliesslich ist dem Thema Erlebnisreise in das «ewige Eis» und den Schnee gewidmet. An der Berninapassstrasse gelegen, mit einer direkten Anbindung an die RhB-Linie, sei das geradezu perfekt, vor allem auch für asiatische Gäste, von denen man sich in Zukunft deutlich mehr erhofft. «Es wäre fahrlässig, wenn wir dieses Thema nicht aufnehmen würden. Auch wenn wir uns



Für den Verwaltungsratspräsidenten der Engadin St. Moritz Mountains AG, Luis A. Wieser, ist klar, dass nur noch dort investiert wird, wo es wirtschaftlich auch Sinn macht.

Archivfoto: Reto Stifel

nicht mit den Gästezahlen eines Titlis oder einem Jungfrauojoch vergleichen wollen. Wir werden uns auf die Nische des Premiumbereichs konzentrieren», sagt Wieser.

Ziel der strategischen Ausrichtung auf drei Geschäftsfelder ist es, die Investitionen dort zu konzentrieren, wo es am meisten Sinn macht. Dies damit die Ertragskraft der drei Berge langfristig gesichert werden kann. «Wir müssen uns auf das rentable Geschäft fokussieren», bringt es Wieser auf den Punkt.

### Pontresina finanziert keine Verluste

Das hat Konsequenzen für andere Angebote – beispielsweise die Lagalb. Wenn nicht eine externe Finanzierungslösung gefunden wird, soll sie in einem Jahr geschlossen werden. «Wir können uns die Lagalb nicht mehr leisten», sagt Wieser (siehe auch Kasten). In einer ersten Reaktion zeigt der Pontresiner Gemeindepräsident Martin Aebli Verständnis. «Glücklich sind wir nicht, aber wir respektieren den unternehmerischen Entscheid, eine Anlage zu schliessen, die nie rentabel war.» Man werde mithelfen, nach möglichen Lösungen zu suchen. Keine Option ist es aus Sicht des Gemeindevorstandes, die jährlichen Verluste zu finanzieren.

### Den Kuchen grösser machen

Ungleich wichtiger wird die Zukunft der Skigebietsverbindung der beiden Gebiete Corviglia und Corvatsch über den Hahnensee eingeschätzt. Gemeinsam mit der Corvatsch AG soll das Pro-

jekt vorangetrieben werden. Beispielsweise mit der Beschneidung der seit über 50 Jahren genutzten Hahnenseeabfahrt, für die ein Bewilligungsverfahren in Vorbereitung ist. Wieser ist sich bewusst, dass das aufgrund der grossen Bedenken der Umweltverbände und des derzeitigen Schutzstatus des Gebietes keine einfache Sache wird. Von der Notwendigkeit aber ist das Unternehmen überzeugt: Die optimale Erschliessung und Verbindung der Schneesportgebiete entspreche einem

klar geäusserten Bedürfnis der Gäste. «Wenn wir den Rückgang bei den Frequenzen stoppen wollen, müssen wir unseren Fokus noch viel stärker auf die Wünsche der Gäste ausrichten», ist er überzeugt. «Es muss uns gelingen, den Kuchen wieder grösser zu machen.»

Anlässlich der Generalversammlung vom Montag auf Marguns sind sämtliche Geschäfte verabschiedet worden. Der Verlust von 306 000 Franken aus dem Geschäftsjahr 2013/14 wird auf die neue Rechnung vorgetragen.

## Lagalb: Die gescheiterte Vision

Die Lagalbbahn an der Berninapassstrasse ist 1963 eröffnet worden. Doch von Anfang an blieben die Gästezahlen weit unter den Erwartungen. Auch der Bau von zusätzlichen Liften und Skipisten brachte keine Wende, der wirtschaftliche Krebsgang ging weiter. «In den 54 Betriebsjahren wurden 52 Jahre mit Verlust geschrieben», zieht Luis A. Wieser die ernüchternde Bilanz. 1988 wurde die Aktienmehrheit an die Diavolezza AG verkauft, 1992 die Lagalb ganz in die Diavolezza integriert. Grosse Hoffnungen setzte man 2005 in die Vision «Diavolezza 2025». Diese sah vor, die beiden gegenüberliegenden Gebiete über neue Sesselbahnen und Pisten zu einem attraktiven Wintersportgebiet zu vereinen. Das Vorhaben scheiterte nicht

zuletzt am Widerstand der Umweltverbände.

Rückblickend gesehen war das wohl der Todesstoss für die Lagalb. Die Engadin St. Moritz Mountains AG kann sich die Quersubventionierung durch die Diavolezza nicht mehr leisten. Das Hauptproblem der isolierten Bahn sind die tiefen Frequenzen. «In diesem Januar hatten wir im Durchschnitt pro Tag 137 Gäste an der Lagalb. Das sind weniger als beim kleinen Skilift Provulèr in Celerina», gibt Wieser zu bedenken.

Ein formeller Schliessungsentscheid sei noch nicht gefallen, sollte die Bahn in einem Jahr geschlossen werden, habe das keine Entlassungen zur Folge. Betroffen bei der Bahn seien Saisonstellen, die nicht mehr besetzt werden könnten. (rs)