

Übersicht über die häufigsten Fragen im Zusammenhang mit der Skigebietsentwicklung Tschierschen

2.0



Die Gemeinde Tschierschen und die Bergbahnen sehen es als Priorität an, Tschierschen als Wintertourismusort zu erhalten. Da die realistische Möglichkeit besteht, dass die Realisierung einer wirtschaftlich zu betreibenden Pendelbahn aus verschiedenen Gründen nicht möglich sein könnte, besteht ein im Detail ausgearbeitetes Konzept für die Weiterführung der bestehenden Bergbahnen. Wir haben also einen ergebnisoffenen Prozess initiiert, bei welchem wir - je nach "outcome" - Alternativen bieten können.

Im Rahmen des regionalen Richtplanverfahrens befinden sich zwei Varianten für eine Pendelbahn inkl. Rückführungspiste und Erhalt des Waldstafellifts seit 7 Monaten beim Kanton zur Vorprüfung. In den nächsten Monaten erwarten wir hierzu verbindliche Antworten, welche Aufschluss über die Realisierbarkeit der verschiedenen Teilprojekte geben werden. Dann werden wir öffentlich über die zu erwartende Verfahrensdauer und deren Kosten informieren. Deshalb ist derzeit ein Entscheid oder eine Abstimmung «Pendelbahn oder Erhalt der bestehenden Anlagen» zu früh.

Im Allgemeinen möchte ich an den Grund erinnern, weshalb wir die Verbindung nach Arosa prüfen.

Wir können die Folgen des Klimawandels, der sinkenden Gästezahlen und der steigenden Unterhaltskosten nicht ignorieren. Es wäre von Seiten Gemeinde und BBT unverantwortlich, über die unvermeidlichen Veränderungen hinwegzusehen und nur zu hoffen es käme irgendwie schon gut....

„Wer nichts verändern will, wird auch das verlieren, was er bewahren möchte“

1. Wieweit ist sich der VR der BBT bewusst, dass die Pendelbahn Tschierschen-Arosa zum bequemsten Zubringer zur Skiarena Arosa-Lenzerheide mutieren würde, was sicherlich ein enormes Verkehrsaufkommen von Tagestouristen zur Folge hätte, die in dieser Skiarena Wintersport machen möchten? Würden dadurch nicht gravierende Parkplatzprobleme in Tschierschen entstehen? Könnte Praden ein derart stark zunehmendes Verkehrsaufkommen überhaupt bewältigen?

Im Richtplanverfahren ist dieses Thema klar von uns erkannt worden. Das Konzept sieht vor, dass die Pendelbahn mit der heutigen Anzahl Ersteintritten betriebswirtschaftlich gewinnbringend betrieben werden kann. Es liegt also nicht im Interesse der Gemeinde zusätzlich viele Tagesgäste anzuziehen. Um die Anzahl der Tagesgäste steuern zu können, ist unter anderem ein Parkleitsystem beim Araschgerrank, mit Anzeige der noch verfügbaren Parkplätze vorgesehen. Zudem werden die Tagesparkplätze kostenpflichtig. Mit dem Bau der Pendelbahn steigt jedoch die Investitionsbereitschaft für bewirtschaftete Wohnungen in der Halda und in Panezlis. Solche Überbauungen sind mit der Pflicht zur Erstellung von unterirdischen Parkplätzen verbunden.

2. Ist dem VR der BBT bewusst, dass von den Ausgaben der Tagestouristen, die die Pendelbahn Tschierschen-Arosa benutzen würden, praktisch keine Wertschöpfung in Tschierschen hängen bleiben würde?

Diese Gefahr erachten wir als nicht so eindeutig. Als Vorbild sehen wir die Gemeinde Falera, welche seit dem Bau der Verbindung ins Skigebiet Flims wirtschaftlich aufblüht und einen stetigen aber nachhaltigen Bevölkerungswachstum vorweist. Mit einer Verbindung ins Skigebiet Arosa - Lenzerheide sowie einem eigenen kleinen Skigebiet, ohne Priorität auf Tagesgäste zu legen, hätte Tschierschen weit mehr zu bieten. Die Nachfrage nach Ferienwohnungen, Kulinarik, Hotelübernachtungen und Alternativprogrammen würde stark zunehmen und somit auch die Wertschöpfung im Dorf. Wir erwarten einen Investitionsimpuls und damit die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen.

3. Könnte die bewährte Skischule Tschierschen mit dem minimalen Pistenangebot (lediglich Waldstafel) vor Ort überhaupt weiter bestehen? Oder müsste diese vielmehr ihren Betrieb aufgeben, was den Verdienstausschlag vieler Einheimischer zur Folge hätte?

Bezugnehmend auf meine vorherige Antwort, sieht unser Konzept eine Neuinterpretation des Ferienortes Tschierschen vor. Dabei ist auch ein Ausbau des Angebots für Familien mit verschiedenen Ansprüchen nötig. Für die Skischule ermöglicht die Weiterführung des Waldstafellifts einen sicheren und überschaubaren Skischulbetrieb und ergänzt den sehr abwechslungsreichen aber fortgeschrittenen Skischulbetrieb in Arosa und Lenzerheide. Um eine gesteigerte Nachfrage bedienen zu können, ist eine Erweiterung des Skischulangebots nötig. Deshalb erwarten wir eher einen Ausbau der hiesigen Skischule und der damit verbundenen Arbeitsplätze.

4. Würde ohne Bergrestaurant Hüenerchöpf die Fahrt des Nostalgiepostautos im Sommer zur Alp Farur überhaupt noch Sinn machen (zumal ja auch das Restaurant Jochalp geschlossen bleibt)? Oder würde Tschierschen damit auch im Sommer eine wesentliche Attraktion verlieren?

Die Pendelbahn baut die Vernetzung des stetig wachsenden Sommertourismus zu Arosa-Lenzerheide aus. Das Restaurant Hühnerköpfe muss nicht unbedingt geschlossen werden. Es könnte durchaus weiterhin eine Rolle spielen, da mit der Pendelbahnverbindung vermehrt Gäste auf Wander- oder Bikewegen zu begegnen sein werden. Es gibt genug Beispiele von Berggasthäusern, die im Sommer mit einem ausgewählten Angebot punkten können. Ein solches Angebot stellt auch die Verbindung mit dem Nostalgiepostauto dar.

5. Wäre die Pendelbahn Tschierschen-Arosa nicht faktisch der Todesstoss für Tschierschen als Winterferien-Destination? Müsste so nicht mit dem endgültigen Aus der Hotellerie und der Gastronomie in Tschierschen gerechnet werden?

Wie erwähnt hängt es davon ab, ob wir die Chance nutzen und Tschierschen neu interpretieren, damit wir der gesteigerten Nachfrage mit attraktiven und nachhaltigen Angeboten begegnen können. Da wir unsere Priorität nicht auf Tagesgäste, sondern auf die Gewinnung von Feriengästen legen, ist mit einem Ausbau der Hotellerie und Gastronomie zu rechnen.

6. Da es mit hoher Wahrscheinlichkeit keine präparierte Piste vom Skigebiet Arosa-Lenzerheide nach Tschierschen geben wird (wegen berechtigter Natur- und Landschaftsschutz-Einsparungen), wären jene Skifahrer, die auf Pisten angewiesen sind, gezwungen mit der Pendelbahn wieder zurück nach Tschierschen zu fahren, was das Skifahrvergnügen erheblich trüben würde.

Die Urdentalpiste ist als Rückführungspiste konzipiert und folgt damit den Empfehlungen unseren Umweltberatern. Also keine Beschäftigungspiste, eher schmal, nicht beschneit, keine Lawinensprengungen und Pistenpräparation nur bei Tageslicht. Bei schlechtem Wetter oder bei hoher Lawinengefahr muss die Bahn für die Rückkehr nach Tschierschen benutzt werden.

Da wir in einem laufenden Richtplanverfahren sind, ist es zu früh davon zu sprechen, dass es die Rückführungspiste «mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht geben werde». Dies hängt davon ab inwiefern eine Kompensation mit der Aufgabe des Gurgaletsch- und des Jochlifts möglich sein wird. Die rein numerische Kalkulation des Umweltberichts zeigt eine klare Überkompensation.

7. Da es aufgrund von Natur- und Landschaftsschutz-Einsparungen oder gar zufolge einer denkbaren Ablehnung des Projekts durch die GV zu erheblichen Verzögerungen bei der Realisierung des Pendelbahn-Projekts kommen könnte, müssten wahrscheinlich erst recht die bestehenden Anlagen technisch saniert werden. Hat der VR schon darüber nachgedacht, den Aktionären einen Kapitalschnitt von 50% vorzuschlagen und gleichzeitig eine Aufstockung des verbleibenden Aktienkapitals um mindestens 100% zu beantragen?

Die Gemeinde und die BBT erarbeiteten zwei Lösungen für beide Szenarien.

Betreffend Weiterbetrieb der heutigen Bergbahnen sind die Voraussetzungen wie folgt:

Der Sanierungsbedarf der BBT für die nächsten 10 Jahre beläuft sich auf rund 3.4 Mio CHF (Preisstand 2021). Je früher die Pendelbahn gebaut wird, desto eher verringern sich diese Kosten.

Zusätzlich steuert die Gemeinde seit 2021 jährlich CHF 150'000.- an die Betriebskosten der Bahnen bei (gedeckt durch Einsparungen infolge Umstrukturierung des Tourismusvereins).

Nicht eingerechnet ist hier die Umsetzung eines ausgearbeiteten Beschneungskonzepts von 8 Mio CHF, das sich mit der Problematik der Klimaerwärmung und den damit verbundenen Verlust der Schneesicherheit bis Mitte Januar befasst. Der jährliche Unterhalt von ca. 300'000.- bis 500'000.- CHF/Jahr für die Beschneungstechnik ist noch nicht dazugerechnet.

Die Finanzierung der Sanierungskosten kann gemäss Plan mit einer zweistufigen Erhöhung der Gästetaxen, einer Erhöhung der Liegenschaftsteuer und einer Aktienkapitalerhöhung von CHF 900'000.- erreicht werden. Die Steuererhöhungen müssen durch die Gemeindeversammlung, die Aktienkapitalerhöhung durch die Aktionärsversammlung beschlossen werden. Der finanzielle Mehraufwand würde aber eine hohe Belastung für die Einwohner und Zweitwohnungsbesitzer darstellen, ohne dass sich damit das bestehende Angebot steigern oder verbessern würde.

Die Attraktivität als Wohn- und Tourismusort würde sinken, da wir jetzt schon zu den Gemeinden mit dem höchsten Steuerfuss zählen. Aufgrund der unsicheren Lage, der Inflation und der laufenden Fusionsabklärungen mit der Stadt Chur haben der Gemeindevorstand und die BBT beschlossen, diese Abstimmungen auf das Jahr 2023 zu verschieben.