

Maturaarbeit in Geographie

Zur Vergangenheit und Zukunft der Sesselbahn Cungiери in Sedrun

Roman Cavegn

Klosterschule
Disentis

Sedrun,
den 2.10.2006



Vorwort

Das Thema meiner Maturaarbeit lautet: „Zur Vergangenheit und Zukunft der Sesselbahn Cungiéri in Sedrun“. Ich habe dieses Thema gewählt, weil ich eine Arbeit in Geographie schreiben wollte, bei der es um etwas in der Region von Sedrun und Umgebung geht. Eigentlich wollte ich etwas zum unterirdischen Bahnhof Porta Alpina schreiben, dann bin ich aber immer mehr davon abgekommen und habe mich für dieses Thema entschieden. Es schien mir sehr passend, denn es war das aktuellste Thema in dieser Zeit (Sommer 2005).

Meine Absicht war es, eine Arbeit zu schreiben, die auch als geschichtliches Dokument verwendet werden kann. Denn es gab bis zu dieser Arbeit keine Dokumente, die die wichtigsten Ereignisse der Sesselbahn Cungiéri in einem umfassten.

Ich habe das Thema aber auch gewählt, weil es mich selbst interessiert, was mit der Sesselbahn Cungiéri gelaufen ist und wie es mit ihr weitergeht. Dabei habe ich auch an die Entscheidung zur Porta Alpina gedacht, die einen massgeblichen Einfluss auf die Entwicklung von Cungiéri haben könnte.

Bei den Vorbereitungen meiner Maturaarbeit und auch während der Arbeit haben mich viele Leute unterstützt. Der Gemeindecarchivar Tarcisi Hendry, der Seilbahnfan Andi Jacomet, der Leiter Finanz und Marketing der Sedrun Bergbahnen AG Silvio Schmid, der Präsident der ehemaligen Interessengemeinschaft Pro Cungiéri Marcel Schmid, mein Referent Jörg Schmuki sowie mein Vater Ewald Cavegn haben mir gerne mit Informationen und Unterlagen zur Seilbahn Cungiéri gedient. Ich möchte mich an dieser Stelle ganz herzlich bei ihnen für die grosse Unterstützung bedanken.

Sedrun, den 02.10.2006

Roman Cavegn

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	I
Inhaltsverzeichnis	II
1 Einleitung	1
2 Vergangenheit (1955-2004)	2
2.1 Der Wintertourismus im Tujetsch von 1910 bis 1955	3
2.2 Die erste Sesselbahn in Sedrun.....	5
2.3 Erwerb der Sesselbahn Cungiéri durch die Skilifte Sedrun- Milez-Cuolm Val AG.....	7
2.4 Renovationen und Erweiterungen	8
3 Gegenwart (2004-2006)	9
3.1 Schliessung der Sesselbahn Cungiéri und Reaktionen.....	10
3.2 Varianten im Zusammenhang mit der Sesselbahn Mulinatsch.....	13
3.3 Interessengemeinschaft Pro Cungiéri	15
3.4 Tarifverbund GOTTHARD OBERALP ARENA.....	16
4 Zukunft (2006-)	17
4.1 Ausgangslage	18
4.2 Gänzliche Schliessung, Ersatz oder Neubau	18
4.2.1 Schliessung ohne Ersatz	18
4.2.2 Schliessung mit Ersatz.....	19
4.2.3 Neubau der Sesselbahn Cungiéri	21
4.2.4 Neubau bis zum Skigebiet Disentis.....	23
4.3 Ausarbeitung von verschiedenen Szenarien für Cungiéri.....	24
4.3.1 Porta Alpina	24
4.3.2 Resultate des Ideenwettbewerbs	25
4.3.3 Marktabklärung der Firma Input Projektentwicklungs GmbH.....	25
4.4 Vorstellung von vier Varianten	26
4.4.1 Kosten und Finanzierung	27

4.5	Genauere Untersuchung der vier Varianten.....	28
4.5.1	Variante a "Seilbahn"	28
4.5.2	Variante b "Seilbahn plus".....	28
4.5.3	Variante c "Steinbock plus+"	29
4.5.4	Variante d "Fusion"	30
4.6	Vergleich der vier Varianten	31
4.6.1	Einige Fakten.....	31
4.6.2	Die beste Variante	31
5	Schluss teil	34
	Zusammenfassung.....	35
	Literaturverzeichnis	36
	Mündlich erhaltene Informationen.....	38
	Abbildungsverzeichnis	39
	Tabellenverzeichnis	41
	Abkürzungsverzeichnis	42

1 Einleitung

In dieser Maturaarbeit geht es um die Sesselbahn Cungiari in Sedrun. Angefangen mit der Vergangenheit der Bahn, geht es über die Gegenwart hin zum Blick in die Zukunft des Gebiets Cungiari in Sedrun. Dabei liegt der Hauptaspekt immer im Tourismus.

Die eigentliche Frage, die ich versuche mit dieser Arbeit zu beantworten, ist die Frage nach der Zukunft. Das Problem ist, dass niemand weiss, was nach dem Rückbau der alten Bahn in Cungiari geschieht. Anhand von verschiedenen Informationen versuche ich die beste Variante zur Lösung des Problems zu evaluieren. Natürlich kann ich nichts garantieren, denn die Zukunft kann niemand voraussehen.

Ich halte mich in dieser Maturaarbeit ausschliesslich am Beispiel der Sesselbahn Cungiari in Sedrun. Selbstverständlich muss ich auch andere Faktoren mit einbeziehen, der Schwerpunkt jedoch bleibt bei Cungiari. Wenn ich das Thema mehr ausgeweitet hätte, wäre die Arbeit zu umfangreich geworden, also habe ich mich auf das Gebiet von Cungiari beschränkt.

Die grösste Herausforderung beim arbeiten an diesem Thema bestand darin, dass es sehr wenig Material über die Anfangsjahre der Sesselbahn Cungiari gibt. Glücklicherweise habe ich von mehreren Seiten Unterstützung erhalten, sodass ich doch noch einiges zur Vergangenheit zusammentragen konnte.

2 Vergangenheit (1955-2004)

Im Folgenden Kapitel werden die Anfänge des Wintertourismus im Gebiet Tujetsch bis hin zum Bau der Sesselbahn Cungiari und deren Geschichte beschrieben. Zuerst gibt es eine kurze Übersicht über die Anstrengungen, die während den Jahren um 1910 bis 1955 für den Wintertourismus unternommen wurden. Anschliessend werden der Bau der Sesselbahn Cungiari und die damit verbundenen Umstände erläutert. Am Schluss wird auf den Erwerb der Sesselbahn durch eine andere Gesellschaft und auf die Jahre bis 2004 eingegangen.



Abbildung 1: Erste Skifahrer in Sedrun

2.1 Der Wintertourismus im Tujetsch von 1910 bis 1955

Etwa um 1910 herum kamen die ersten englischen Skifahrer von Andermatt über den Oberalppass ins Tujetsch (vgl. Abb. 4, S. 7). Mit ihnen kam eine ganz neue Sportart in dieses Tal. Bisher kannte man das Vergnügen, Ski zu fahren noch nicht. Es begeisterte aber rasch die Einheimischen. Schreiner aus dem Tal fertigten die ersten Skier aus Holz an. Bereits 1914 wurde der Skiclub Sedrun gegründet und im Jahr 1926 die Skischule. Bald verwendete man nicht mehr die einfachen Holzskier von den einheimischen Schreibern, sondern solche aus der Fabrik. Durch diese Entwicklungen im Wintertourismus und durch die Gründung des Kur- und Verkehrsvereins, kam der Skitourismus und damit der Fremdenverkehr ins Tal. Einen grossen Einfluss hatte auch die 1926 eröffnete Furka-Oberalp-Bahn, die heute noch einen wichtigen Teil des Transports der Winter- und Sommertouristen im Tal übernimmt. Sie heisst seit 2003 jedoch nicht mehr Furka-Oberalp-Bahn, da der Name beim Zusammenschluss mit der BVZ Zermatt-Bahn in Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) umgewandelt wurde (nach Matterhorn-Gotthard-Bahn 2006, www.mgbahn.ch).

Allen Touristen, die sich ins Tujetsch begaben, um die Ferien zu verbringen, wollte man ermöglichen, Ski zu fahren. So stellte Alfred Decurtins aus Sedrun 1947 einen provisorischen Skilift im äussersten Teil des Gebiets Curtin (vgl. Abb. 3, S. 5) auf. Dieser Lift wurde bei Saisonende demontiert und im Sommer in einem Stall aufbewahrt. Der Stall brannte 1949 ab und mit ihm verbrannte der Skilift.

1949 unternahm Alfred Decurtins einen weiteren Versuch, einen Skilift zu betreiben. Zusammen mit Felici Monn errichteten sie auf dem Oberalppass einen kleinen Skilift mit Benzinmotor. Der Benzinmotor des Skilifts versagte jedoch immer wieder, denn er war für das Hochgebirgsklima mit Schnee und Kälte nicht geeignet. So wurde dieser Lift bald wieder geschlossen.

Anschliessend wagte auch Lucas Berther aus Sedrun um 1950 einen Versuch und stellte im Gebiet Foppa-Niregl (vgl. Abb. 3, S. 5) einen einfachen mechanischen Skilift auf. Bei diesem Lift mussten die Skifahrer sich mit beiden Händen an einem Seil festhalten. Später stellte man diesen Lift in Pitgmun (vgl. Abb. 3, S. 5) auf. Doch auch der Betrieb dieser Anlage wurde bald eingestellt.



Abbildung 2: Schlepper in Foppa-Niregl

1951 gilt als "Jahr des grossen Schnees" (Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG 1987, 6). In diesem Jahr wollten einige initiative Talbewohner abklären, ob es möglich wäre, einen permanenten Skilift vom Oberalppass auf den Calmut (vgl. Abb. 4, S. 7) zu errichten und zu betreiben. Da dieses Projekt aber etwa CHF 70'000.- gekostet hätte, kam es wegen Geldmangels nicht zustande.

Zwei Jahre später wollten der Kur- und Verkehrsverein, die Skischule und weitere Interessenten eine Aktiengesellschaft zum Bau eines Skilifts von Dieni bis Milez (vgl. Abb. 4, S. 7) gründen und versuchten 500 Aktien à CHF 200.- zu verkaufen. Die Frist zur Zeichnung der Aktien konnte aber nicht eingehalten werden und so kam es dann noch nicht zu einem solchen Skilift.¹

¹ Kapitel 2.1 / nach Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG 1987, 4-6



Abbildung 3: Übersichtskarte Sedrun

2.2 Die erste Sesselbahn in Sedrun

Im Jahr 1955 konnte die Gemeinde Tujetsch also noch immer keinen festen Skilift oder etwas Ähnliches anbieten. Die einheimischen aber auch die auswärtigen Skifahrer mussten nach wie vor zu Fuss oder mit den Skiern den Berg erklimmen. In diesem und in den darauf folgenden Jahren sollte sich das ändern. Zu Beginn des Jahres 1955 machten sich einige Männer aus dem Tujetsch wiederum daran, ein neues Projekt für die Skifahrer zu planen. Es sollte eine Einersesselbahn sein, die oberhalb von Sedrun bis nach Cungieri (vgl. Abb. 4, S. 7) führen sollte. Dabei war der Hotelier Lucas Berther der wirkliche Initiant dieser Idee.

Das Land, auf dem die Sesselbahn gebaut werden sollte, gehörte der Gemeinde Tujetsch. Da die Trägerschaft der Sesselbahn das Projekt mit möglichst wenig Geld verwirklichen wollte, fragte sie die Gemeinde Tujetsch um die Bereitstellung des Baulands. Diese erteilte den Initianten die Erlaubnis, die Masten für die Sesselbahn und die Bergstation gratis auf Gemeindegebiet zu erstellen, wenn sie die Kosten für das Bauland der Talstation übernehmen.

Da die Sesselbahn selbst und die beiden Stationen auch Geld kosteten, musste man dieses irgendwie auftreiben. Nach den damaligen Berechnungen sollte das

Projekt zwischen CHF 160'000.- und 180'000.- kosten. Davon sollten 50% von der Bank kommen, mit der Bedingung, dass eine Gemeindegarantie für die erste Hypothek vorlag. Von den Einheimischen rechnete man noch mal mit etwa CHF 30'000.-. Den restlichen Betrag sollten Fremdgelder decken.

Der Kur- und Verkehrsverein Sedrun stand hinter dem Projekt Cungiari und nahm es bereits Ende 1955 in den Prospekt auf. Anfangs 1956 zeichnete er zudem 2 Aktien à CHF 500.- für die Sesselbahn. Auch die Gemeinde Tujetsch beteiligte sich 1956 mit CHF 10'000.- am Projekt. Im selben Jahr bewilligte sie den Initianten auch, ein Restaurant oberhalb der Bergstation zu erstellen. Dieses Land musste jedoch gekauft werden. Der Bezug des Wassers für das Restaurant benötigte ebenfalls eine Bewilligung, die mit der Auflage verknüpft wurde, dass die Maiensässbesitzer auch davon Gebrauch machen durften.

Im Verlauf des Jahres 1956 gelang es dann endlich, die Sesselbahn zu bauen und sie gegen Jahresende in Betrieb zu nehmen. Für die Einheimischen gab es ein Spezialbillet mit 30% Reduktion. Dieses Billet war von der Gemeinde verlangt worden.²

Das Projekt kam bei den Leuten gut an. In einem Zeitungsartikel der 'Terra Grischuna' war zu entnehmen, dass die Sesselbahn Arbeitsplätze schaffe und somit die Wirtschaft in der Gemeinde ankurble. Weiterhin wurde beschrieben, dass die Sesselbahn Cungiari keinesfalls eine Konkurrenz für die anderen Ski- und Tourengebiete im Oberalpgebiet darstelle. Cungiari wurde gelobt als ein schöner Aussichtspunkt auf das Tujetsch und seine Berglandschaft. Es sollte aber auch ein Ausgangspunkt für Skitouren oder Wanderungen werden. In dem Artikel wurde sogar vorgeschlagen, in Cungiari Ferienhäuser zu erbauen. Der Verfasser des Artikels muss ein grosser Befürworter der Cungiari Sesselbahn gewesen sein.³

² Abschnitt / nach Vischnaunca Tujetsch 1948-1961, 147f. und 168-170 und 189 und
Uniu de cura e traffic Sedrun 1955-1956, o.S. und
Trägerschaft der Sesselbahn Cungiari und Gemeinde Tujetsch 1955-1956, o.S.

³ Abschnitt / nach Busch 1956, 13f.



Abbildung 4: Winterpanorama 1 Sedrun

2.3 Erwerb der Sesselbahn Cungieri durch die Skilifte Sedrun-Milez-Cuolm Val AG

1961, fünf Jahre nach der Eröffnung der Sesselbahn Cungieri, war man im Tujetsch daran, eine neue Gesellschaft von Ski- und Sesselliften zu gründen, an der die Gemeinde mit 51% der Aktien beteiligt sein sollte. Deren Absicht war es, alle vorhandenen Ski- und Sessellifte in Sedrun und Umgebung zu einer einzigen Gesellschaft zu vereinen und neue Skilifte in Dieni und Milez zu bauen. Es wurden nämlich nach dem Bau der Sesselbahn Cungieri noch weitere Skilifte gebaut. 1959 wurde ein Skilift auf dem Oberalppass errichtet und 1961 in Valtgeva (vgl. Abb. 4). Die Initianten der neuen Gesellschaft fragten auch die Verantwortlichen der Sesselbahn Cungieri, ob sie eintreten wollten. Auf diese Anfrage antworteten diese mit einem deutlichen Nein. Ein Jahr später, also 1962 wurden sie erneut angefragt, es kam aber zu keiner Fusion. 1965 kam es wiederum zu Verhandlungen zwischen der im Jahr 1962 gegründeten Gesellschaft Skilifte Sedrun-Milez-Cuolm Val AG und der Sesselbahn Sedrun-Cungieri AG. Diese führten dann dazu, dass die Sesselbahn Cungieri AG im Jahr 1966 von den Skiliften Sedrun-Milez-Cuolm Val

AG erworben wurde. Zur selben Zeit stand auch eine Renovation der Anlage an, die vom Amt für Verkehr in Bern verlangt wurde.⁴

2.4 Renovationen und Erweiterungen

In den darauf folgenden Jahren hat die Sesselbahn Cungiéri unter der Leitung der Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG (vormals Skilifte Sedrun-Milez-Cuolm Val AG) einige Veränderungen durchgemacht. Im Jahr 1976 musste der Weg nach Cungiéri an bestimmten Stellen verbessert werden, ein Jahr darauf wurde eine grössere technische Veränderung an der Einrichtung vorgenommen. 1983 und 1984 waren weitere Renovationsarbeiten nötig. In diesen Jahren entstand die Idee, eine Rodelbahn im Gebiet von Cungiéri zu erbauen, diese Idee wurde aber von einer Gruppe von Einheimischen vehement zurückgewiesen. Man hatte Angst vor den Gefahren, die eine solche Rodelbahn für Mensch und Tier mit sich bringen würde. Es war nämlich üblich, von Cungiéri aus Wanderungen zu unternehmen oder über Cungiéri wieder nach Sedrun zurückzukehren.

Das Gebiet Cungiéri wurde von Anfang an im Winter für die Skiabfahrt verwendet. Im Winter 1990/91 hat man begonnen, Cungiéri als Schlittenbahn zu benutzen, da im Gebiet Dieni-Milez bessere Verhältnisse für die Skifahrer vorherrschten. Die Pisten waren breiter, länger und abwechslungsreicher. Diese Schlittenbahn war bei den Touristen begehrt und wurde bis zur Schliessung der Sesselbahn aufrechterhalten. Da man mit dem Schlitten besser eine Strasse oder einen Weg hinunterfährt als einen Hang, haben die Bergbahnen Sedrun-Rueras AG (vormals Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG) den Weg bis nach Cungiéri verlängert und ihn für die Schlittenfahrt optimiert. Während des Sommers wurde dieser Weg oft von Spaziergängern, Wanderern und Bikern benutzt, was auch heute noch der Fall ist.⁵

⁴ Kapitel 2.3 / nach Trägerschaft der Sesselbahn Cungiéri und Gemeinde Tujetsch 1961-1965, o.S. und Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG 1987, 7 und 10 und 22

⁵ Kapitel 2.4 / nach Trägerschaft der Sesselbahn Cungiéri und Gemeinde Tujetsch 1971-1992, o.S.

3 Gegenwart (2004-2006)

Das Kapitel Gegenwart (2004-2006) befasst sich mit dem Entscheid zur Schliessung der Sesselbahn Cungiéri und mit den Reaktionen, die darauf entstanden sind. Danach werden 4 Varianten vorgestellt, bei denen eine Alternative zu Cungiéri gesucht wird. Nachfolgend wird die Reaktion der Bevölkerung und der Gäste des Tujetsch in Form einer Interessengemeinschaft kurz geschildert. Anschliessend wird der neue Tarifverbund zweier Bergbahngesellschaften aus der Region vorgestellt.



Abbildung 5: Cungiéri heute: keine Masten, kein Betrieb

3.1 Schliessung der Sesselbahn Cungiери und Reaktionen

Die Sedrun Bergbahnen AG (vormals Bergbahnen Sedrun-Rueras AG) haben im Sommer 2003 bekannt gegeben, dass die Sesselbahn Cungiери bis zum Saisonende 2003/2004 aus Rentabilitätsgründen geschlossen werden soll. Daraufhin opponierten sowohl die einheimische Bevölkerung als auch die langjährigen Feriengäste von Tujetsch. So veröffentlichten die Sedrun Bergbahnen AG anfangs 2004 ihre Strategie. Gemäss dieser sollte der Betrieb der Sesselbahn Cungiери bis Ende Sommer 2005 eingestellt werden. Die Konzession wäre eigentlich Ende 2004 abgelaufen. Durch die Erfüllung einiger Auflagen des Bundesamtes für Verkehr konnte jedoch erreicht werden, dass die Bahn bis Ende 2005 betrieben werden konnte. Um den Betrieb der Bahn auch nach dem 31.12.2005 weiterführen zu können, wären erhebliche Investitionen in Mechanik, Elektronik sowie in bauliche Anlagen nötig gewesen. Hinzu kommt, dass der Betrieb der Bahn ohne zusätzliche Angebote nicht rentabel gewesen wäre. Weiterhin wird in der Strategie 2004 erklärt, dass auch keine Ersatzanlage geplant sei. Eine Arbeitsgruppe, die vom Gemeindevorstand eingesetzt worden war, sollte mögliche Alternativangebote prüfen.

Im Februar 2004 wurde die Interessengemeinschaft Pro Cungiери gegründet. Auf diese wird später genauer eingegangen.

Den Bürgern von Tujetsch und auch den langjährigen Gästen gefiel es nicht, dass Cungiери einfach so geschlossen werden sollte. Darum lancierte die von der Gemeinde eingesetzte Kommission einen Wettbewerb, bei dem möglichst viele Ideen für die Weiterführung der Sesselbahn Cungiери eingereicht werden sollten. Dieser Wettbewerb war ein Erfolg und er brachte einige Vorschläge, in welcher Form man die Sesselbahn weiterführen könnte. Beispiele dafür sind: Rodelbahn, Indianerdorf, Erlebniswanderweg mit verschiedenen Posten, etc. Auch auf diese Vorschläge wird später eingegangen.

Auf Drängen von allen Seiten haben die Sedrun Bergbahnen AG ihre Strategie 2004 überarbeitet und festgehalten, dass alles versucht werde, um die Sesselbahn

Cungieri zu erhalten. Im so genannten Masterplan der Bergbahnen wurde die Sesselbahn Cungieri priorisiert und mit dem Baujahr 2006 vermerkt.⁶



Abbildung 6: 16.10.2006, letzter Betriebstag des Sesselbahn Cungieri

Leider wurde der Betrieb der Sesselbahn Cungieri am 16.10.2005 eingestellt und das Bergrestaurant geschlossen. Es fand ein grosses Abschiedsfest statt, an dem die Sessel versteigert wurden. Gemäss dem Ausgang der Gemeindeversammlung vom 31. März 2006 ist davon auszugehen, dass sich der Bau einer Ersatzanlage für Cungieri auf unbestimmte Zeit verzögern wird. Die Sedrun Bergbahnen AG bauen in diesem Jahr als Ersatz für den bestehenden Doppelskilift von Milez nach Cuolm

⁶ Abschnitt / nach Sedrun Bergbahnen AG 2004, 6 und
Kommission Sesselbahn Cungieri 2005, 5-8 und
Vischnaunca Tujetsch 2006, 22

Val eine neue 6er-Sesselbahn im Gebiet Mulinatsch-Cuolm Val (vgl. Abb. 7, S. 13). Dieses Projekt kostet voraussichtlich CHF 10.6 Mio. In der eingangs erwähnten Gemeindeversammlung ging es darum, ob die Gemeinde Tujetsch für die 6er-Sesselbahn einen Kredit von CHF 2 Mio. sprechen würde. Das Kapital wurde von der Gemeinde zugesichert, unter der Bedingung, dass Bund und Kanton gemeinsam einen Kredit von CHF 2 Mio. sprechen würden. Bund und Kanton wollten die CHF 2 Mio. nur dann gewähren, wenn die Sedrun Bergbahnen AG und die Bergbahnen Disentis AG zusammenarbeiten. Dies konnte die Gemeinde Tujetsch als Hauptaktionär der Sedrun Bergbahnen AG nicht, weil die Bergbahnen Disentis AG bei früheren Verhandlungsgesprächen ausschliesslich eine Fusion anstrebten, bei welcher deren Hauptaktionär (Arenbergische Gesellschaften GmbH) die Aktienmehrheit der fusionierten Gesellschaft für sich beanspruchte. Dementsprechend fehlten zu diesem Zeitpunkt CHF 4 Mio. Also machten sich die Sedrun Bergbahnen AG auf die Suche nach einem Investor. Dieser wurde rasch gefunden, nämlich in einer privaten Firma, die das Geld mit einer Kreditgarantie der Gemeinde bereitstellen wollte. In der ausserordentlichen Gemeindeversammlung vom 28. Juni 2006 hatten die Stimmbürger der Gemeinde erneut über die Gewährung des Kredits zu befinden, welchem definitiv zugestimmt wurde. Die restlichen CHF 6.6 Mio. wurden aufgeteilt in einen CHF 5 Mio.-Kredit einer Leasingfirma sowie in CHF 1.6 Mio. erwirtschaftete Eigenmittel der Sedrun Bergbahnen AG. Damit war die Finanzierung für die neue 6er-Sesselbahn gesichert.⁷

⁷ Abschnitt / nach Vischnaunca Tujetsch 2006, 20 und 22 und 24-28 und

Vischnaunca Tujetsch 2006, Gemeindeversammlung vom 31.3. und 28.6.2006 in Sedrun



Abbildung 7: Winterpanorama 2 Sedrun

3.2 Varianten im Zusammenhang mit der Sesselbahn Mulinatsch

Anfangs Sommer 2006 haben die Bauarbeiten für die Erstellung der 6er-Sesselbahn Mulinatsch gemäss Masterplan 2005 der Sedrun Bergbahnen AG begonnen. Zur Gemeindeversammlung vom 31. März 2006, in der es um die Kreditbewilligung seitens der Gemeinde ging, hat die Gemeinde eine Mitteilung herausgegeben, in der vier verschiedene Varianten eines Sommerangebotes für die Touristen vorgestellt wurden. Allen vier Varianten lag die neue 6er-Sesselbahn Mulinatsch zu Grunde. Ziel dieser Varianten war es, eine günstige Alternative zum Sommerbetrieb der Sesselbahn Cungieri zu finden.

Variante a “Mulinatsch + Cungieri“: Bei dieser Variante sollte zusätzlich zur neuen 6er-Sesselbahn in Mulinatsch eine neue 3er-Sesselbahn in Cungieri entstehen. Diese hätte zusätzliche CHF 4 Mio. gekostet. Damit hätte die Variante a Totalinvestitionen von CHF 14.3 Mio. erfordert. Sie wäre auch die einzige Variante

gewesen, bei der im Gebiet von Cungiari etwas investiert worden wäre. Die Variante a wurde aus Kostengründen nicht weiter verfolgt.

Variante b “Mulinatsch + Tgom“: Die zweite Variante beinhaltete wiederum den Neubau der 6er-Sesselbahn in Mulinatsch. Hinzu wäre der Betrieb der Luftseilbahn Tgom (vgl. Abb. 7, S.13) gekommen. Dabei handelt es sich um eine Werkbahn der Kraftwerke Vorderrhein AG, welche seit dem Jahr 1998 für eine beschränkte touristische Nutzung freigegeben wurde. Auf dem Tgom fehlt gemäss dieser Variante ein Gastroangebot. Ein solches Angebot würde CHF 0.3 Mio. kosten. Somit käme die Variante b auf gesamthafte CHF 10.6 Mio. Variante b wäre somit die kostengünstigste von allen vier, was letztendlich den Entscheid für die Umsetzung bewirkte. Im Sommer 2006 wurde diese Variante mit einem einjährigen Versuchsbetrieb der Luftseilbahn Tgom in die Tat umgesetzt.

Variante c “Mulinatsch + Milez (Sommerbetrieb)“: Variante c sieht vor, die 4er-Sesselbahn Dieni-Milez (vgl. Abb. 4, S. 7) auch im Sommer zu betreiben. Auch bei dieser Variante ist der Neubau der 6er-Sesselbahn Mulinatsch ein massgeblicher Bestandteil. Der Sommerbetrieb der Anlage nach Milez würde CHF 0.5 Mio. kosten und so käme diese Variante auf ein Total von CHF 10.8 Mio. Sie war die Favoritin des Verwaltungsrats der Sedrun Bergbahnen AG, wurde aber aus Gründen mangelnder Attraktivität nicht angenommen.

Variante d “Mulinatsch + Tgom + Milez (Sommerbetrieb)“: Diese vierte Variante setzt sich zusammen aus dem Neubau von der 6er-Sesselbahn in Mulinatsch, dem Betrieb der Luftseilbahn Tgom und dem Sommerbetrieb der Sesselbahn Dieni-Milez. Sie hätte eine Investitionssumme von total CHF 11.1 Mio. zur Folge gehabt. Auch diese Variante fand keine Mehrheit.

Aus diesen vier Varianten wurde, wie oben bereits erwähnt, die zweite, also Variante b angenommen und in die Tat umgesetzt. Folglich steht Cungiari zurzeit nicht zur Diskussion.⁸

⁸ Kapitel 3.2 / nach Vischnaunca Tujetsch 2006, 24-27 und 29

3.3 Interessengemeinschaft Pro Cungiari

Die Einheimischen wie auch die Gäste und Ferienwohnungsbesitzer des Tujetsch wehrten sich vehement gegen die Absicht der Sedrun Bergbahnen AG, die Sesselbahn Cungiari einfach aus dem Angebot zu streichen, wie das in ihrer Strategie vom März 2004 veröffentlicht worden war. Sie rafften sich zusammen und gründeten im Februar 2004 die Interessengemeinschaft (IG) Pro Cungiari. Deren Ziel war es, die Förderung eines Wiederaufbaus der Sesselbahn Cungiari voranzutreiben. Befürworter dieser Idee konnten bei der Interessengemeinschaft eine Absichtserklärung unterschreiben, die der IG den versprochenen Betrag bei einem allfälligen Zustandekommen des Wiederaufbaus zu entrichten zusicherte.

Die IG selbst arbeitete ausschliesslich im Interesse des Wiederaufbaus der Sesselbahn Cungiari. Es bestanden also keine Ziele, Geld für die Mitglieder der Gemeinschaft zu sammeln und irgendwelche Gewinne zu erzielen.

Da die Sedrun Bergbahnen AG während des Sommers die neue 6er-Sesselbahn in Mulinatsch baut und die Luftseilbahn Tgom als Alternative zu Cungiari betreibt, wurde die Interessengemeinschaft Pro Cungiari Mitte Juni dieses Jahres aufgelöst. Gemäss einem Zeitungsartikel der 'La Quotidiana' waren bis zum Ende des Bestehens der IG etwa 450 Personen bereit einen Gesamtbetrag von rund CHF 250'000.- für die neue Trägerschaft der Sesselbahn Cungiari bereitzustellen.⁹

Wie Marcel Schmid, Präsident der Pro Cungiari jedoch erklärte, würde sich die IG wieder aktiv daran beteiligen, wenn das Thema Cungiari erneut zur Sprache kommen sollte¹⁰.

⁹ Abschnitt / nach Huonder 2006, 5 und
Pro Cungiari 2006, www.cungiari-sedrun.ch

¹⁰ nach Schmid 2006, o.S.

3.4 Tarifverbund GOTTHARD OBERALP ARENA

Die GOTTHARD OBERALP ARENA (GOBA) ist ein Tarifverbund zwischen den Sedrun Bergbahnen AG, den Andermatt Gotthard Sportbahnen und der Matterhorn Gotthard Bahn. Dieser Tarifverbund wurde im Jahr 2005 gegründet und bietet vor allem Saisonabonnemente für alle genannten Gesellschaften an. Die GOBA bildet eine touristische Destination GOTTHARD, in der man mit nur einem Skipass alle Bahnen benutzen kann. Zusätzlich im Angebot ist auch die Verbindung der Bergbahnen durch die Matterhorn Gotthard Bahn im Skipass inbegriffen.¹¹



Abbildung 8: Logo Gotthard Oberalp Arena

Frühere Verhandlungen der Sedrun Bergbahnen mit der Hauptaktionärin der Bergbahnen Disentis AG haben ergeben, dass kein Tarifverbund möglich ist ohne eine Fusion der beiden Gesellschaften. Diese Meinung vertraten die Arenbergischen Gesellschaften als Hauptaktionärin der Bergbahnen Disentis AG. So haben sich die Sedrun Bergbahnen AG unmittelbar in Richtung Andermatt begeben um mit dessen Bergbahnen einen möglichen Tarifverbund einzugehen.¹²

¹¹ Abschnitt / nach Gotthard Oberalp Arena 2006, www.gotthard-oberalp-arena.ch

¹² Abschnitt / nach Vischnaunca Tujetsch 2006, 21

4 Zukunft (2006-)

Im Kapitel Zukunft (2006-) wird untersucht, was in Zukunft mit Cungiéri geschehen soll. Es wird mit verschiedenen Möglichkeiten gearbeitet und diese werden anschliessend untersucht und verglichen. Die meisten Daten und Fakten aus dem folgenden Kapitel entstammen dem Schlussbericht der Kommission Sesselbahn Cungiéri, die von der Gemeinde im Jahr 2004 eingesetzt wurde.

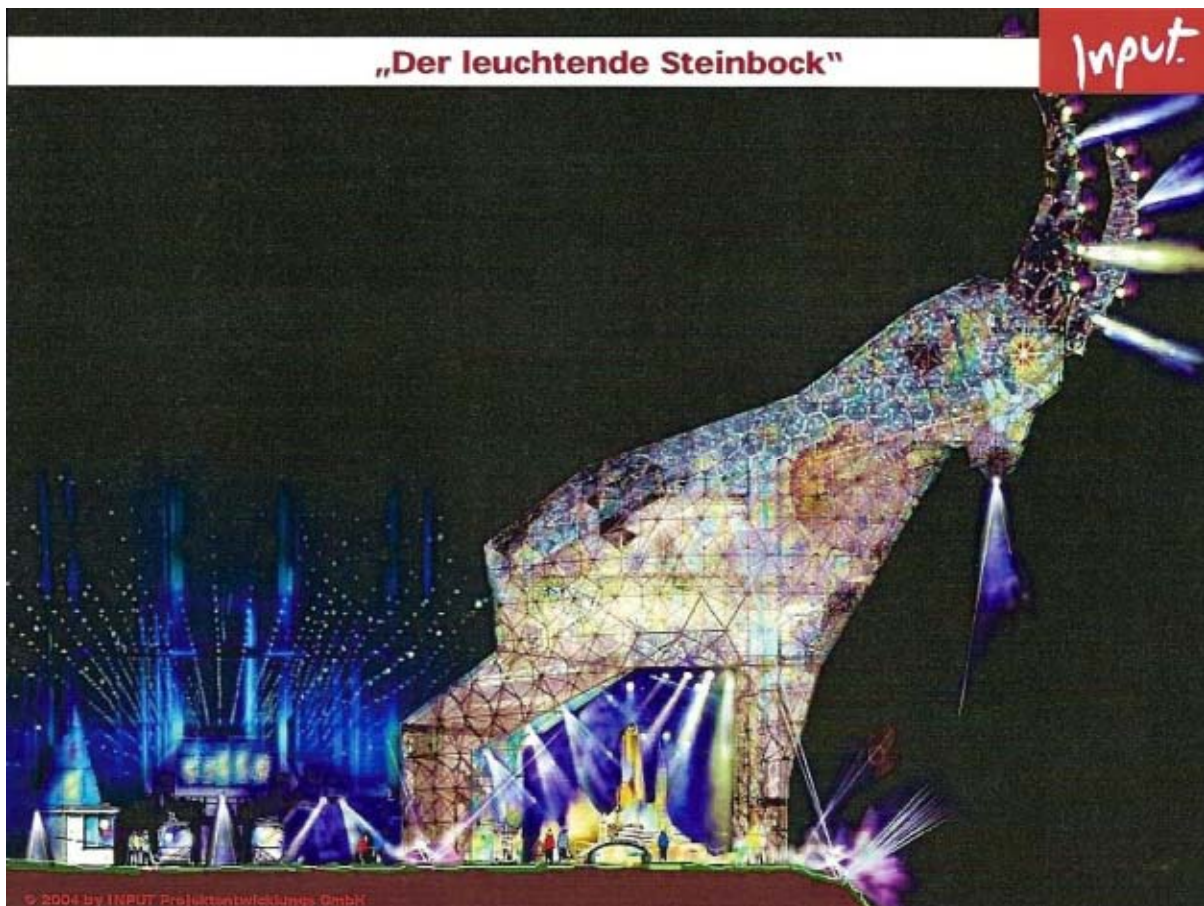


Abbildung 9: Der leuchtende Steinbock

4.1 Ausgangslage

So wie es zurzeit (Sommer 2006) aussieht, haben die Sedrun Bergbahnen AG Cungiéri aufgegeben. Sie bieten mit der Luftseilbahn Tgom (vgl. Abb. 7, S. 13) eine Alternative an. Diese Alternative gilt als Versuch für diesen Sommer. Die Container, die auf der Alp Tgom als einfacher Gastrobetrieb aufgestellt wurden, sind nur als Übergangslösung gedacht und auch nur als solche von der Baubehörde bewilligt worden.

Die folgenden Beschreibungen und Ausführungen betreffend Cungiéri sind nur Projekte, die ausgearbeitet wurden, um eine Übersicht zu bekommen, was alles möglich wäre. Da die neue 6er-Sesselbahn in Mulinatsch (vgl. Abb. 7, S. 13) gebaut wird, ist Cungiéri momentan aus ökonomischer Sicht kein Thema für die Sedrun Bergbahnen AG.¹³

4.2 Gänzliche Schliessung, Ersatz oder Neubau

Die von der Gemeinde eingesetzte Kommission hat vier verschiedene Möglichkeiten betreffend die Zukunft von Cungiéri behandelt. Klar war, dass die bisherige Bahn geschlossen würde. Zuerst fragten sich die Mitglieder der Kommission, ob überhaupt ein Ersatz für die Bahn angeboten werden soll oder nicht. Im Weiteren mussten sie einen Neubau der Anlage in Betracht ziehen.

4.2.1 Schliessung ohne Ersatz

Eine Schliessung der Anlage ohne Ersatz würde den Verlust eines attraktiven Angebots für den Winter-, wie auch für den Sommertourismus bedeuten. Das ganze touristische Angebot würde im Gebiet Dieni-Milez-Oberalppass (vgl. Abb. 4, S. 7) konzentriert. Dies hätte eine Überladung dieses Gebietes zur Folge. Die von der Gemeinde eingesetzte Kommission strebte jedoch die Weiterführung der

¹³ Abschnitt / nach Cavegn 2006, o.S.

bestehenden Anlage oder einer Ersatzanlage an und so haben sie weitere Möglichkeiten ausgearbeitet.

4.2.2 Schliessung mit Ersatz

Dieser Lösung nach sollte die Sesselbahn Cungiari geschlossen werden und ein gleichwertiges Angebot in einem anderen Gebiet angeboten werden. Dabei wurden drei verschiedene Gebiete in Betracht gezogen: Cungiari mit Minibusbetrieb, Mulinatsch-Cuolm Val (vgl. Abb. 7, S. 13) oder Alp Tgom.

4.2.2.1 Minibusbetrieb als Ersatz für die Sesselbahn

Man könnte Cungiari mit einem Minibus erreichbar machen. Dieser würde beispielsweise am Bahnhof in Sedrun die Passagiere einladen und sie bis unterhalb von Cungiari transportieren. Von dort müssten die Besucher nur noch ein Stück hinauflaufen und sie wären beim Restaurant Cungiari. Diese Variante wäre eher als Übergangslösung sinnvoll, denn der ständige Busverkehr würde einen Störfaktor darstellen. Die Transportkapazität wäre sehr klein und der Bus könnte nur im Sommer fahren. Somit wären das Angebot der beliebten Schlittenbahn und der Betrieb des Restaurants im Winter nicht möglich.

4.2.2.2 Neue 6er-Sesselbahn Mulinatsch-Cuolm Val als Ersatz

Wie bereits in Kapitel 3.1 erwähnt, ersetzen die Sedrun Bergbahnen AG den Doppelskilift von Milez nach Cuolm Val durch eine neue 6er-Sesselbahn von Mulinatsch nach Cuolm Val. Im Winter bringt diese Variante Vorteile wie Kapazitätssteigerung, Komfortsteigerung und Vergrösserung der Pistenfläche mit sich. Für den Sommer ist diese Bahn aber nicht geeignet, denn die Gebiete, die damit erschlossen werden, sind bereits heute zugänglich. Weder in Mulinatsch noch auf dem Cuolm Val findet man ein Verpflegungsangebot. Auch die Aussicht vom Cuolm Val ist nicht so schön wie beispielsweise in Cungiari.

4.2.2.3 Der Tgom als Ersatzangebot

Bei dieser Variante wird die vorhandene Werkbahn auf die bisher touristisch noch wenig erschlossene Alp Tgom verwendet, um die Touristen hinaufzubefördern. Das Angebot auf der Alp Tgom ist jedoch sehr klein, denn es fehlt die notwendige Infrastruktur, die genutzt werden könnte. Im Sommer kann man auf dem Tgom und in seiner Umgebung wandern, im Winter besteht die Möglichkeit, Schneeschuhwanderungen durchzuführen. Doch das Gebiet liegt weitab von anderen touristischen Angeboten und der Hang, an dem die Bahn steht, ist ein Schattenhang. Auch die Verbindung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln fehlt. So müsste noch viel Geld investiert werden, um das Gebiet Tgom touristenfreundlicher zu gestalten.



Abbildung 10: Die Werkbahn der KVR

4.2.3 Neubau der Sesselbahn Cungiari

Der Neubau der Sesselbahn Cungiari würde einen Betrieb im Winter und im Sommer wieder ermöglichen. Auch das Bergrestaurant könnte so weiterhin betrieben werden. Die Kommission hat dabei zwei Unterscheidungen gemacht.

4.2.3.1 Neubau ohne Zusatzangebote

Diese Variante wäre die minimale Lösung. Es würde eine neue oder eine Occasionsanlage erstellt, wobei die vorhandene Linienführung beibehalten würde. Dazu ist aber zu bemerken, dass eine Occasionsanlage nicht billiger als ein Neubau wäre, denn es müssen Sicherheitsnachweise erstellt werden. Auch die Beschaffung von Ersatzteilen könnte zum Problem werden. Die Anlage hätte aber nicht nur Einersessel, wie die vormalige, sondern Zweier- oder auch Dreiersessel. Es könnte auch eine kombinierte Bahn gebaut werden, das heisst die Bahn hätte Gondeln und Sessel in einem kombiniert, was auch zu einer Kapazitätssteigerung führen würde. Das Angebot wäre das gleiche wie früher, also Schlittenspass im Winter und Wandergebiet im Sommer. Um die Attraktivität zu steigern, könnten verschiedene Spezialangebote wie beispielsweise Fondueplausch für das Bergrestaurant ausgearbeitet werden.

4.2.3.2 Neubau mit Zusatzangeboten

Mit einem kompletten Neubau der Sesselbahn könnten zusätzliche Attraktionen angeboten werden. So könnte man beispielsweise Bilete anbieten, die die Bahnfahrt und den Besuch der Wellness-Oase beinhalten. Der bereits erwähnte Ideenwettbewerb (vgl. Kap. 3.1) hat viele Ausbaumöglichkeiten ans Licht gebracht. Das Anbieten solcher Zusatzangebote würde aber zu Zusatzinvestitionen führen, für die noch Investoren gefunden werden müssten.

Einige Ideen:

- Mountainbike-Parcours/Downhill
- Riesenrutsche (vgl. Abb. 11, S. 22)
- Tierlehrpfad



Abbildung 11: Riesenrutsche

4.2.4 Neubau bis zum Skigebiet Disentis

Bei einem allfälligen Neubau könnte die Bahn bis ins Skigebiet von Disentis verlängert werden. Dort würde dann eine Gondel zum Einsatz kommen, denn eine Sesselbahn darf höchstens 20 Meter Bodenabstand haben. Die Gondelbahn würde von Valtgeva nach Gendusas (vgl. Abb. 12) führen, das im Skigebiet von Disentis liegt. Dabei könnte die Gondelbahn in Cungieri eine Mittelstation haben, damit man entweder bis nach Cungieri oder ganz nach oben fahren könnte. Im Sommer würde der obere Teil aber wenig bringen, denn die meisten Fahrgäste wollen nur bis nach Cungieri fahren. So würde der obere Teil der Anlage oft leer fahren. Das würde hohe Strom- und Abnutzungskosten bedeuten. Darum wäre es wohl besser zwei getrennte Bahnen zu bauen, wobei in Cungieri für die Weiterfahrt umgestiegen werden könnte. Es sollte auch kein Problem sein, die Bahn oberhalb von Cungieri zu errichten, denn das Gebiet ist bereits heute für eine Erweiterung der touristischen Nutzung vorgesehen. Mit einer solchen Bahn hätte der Gast in Sedrun Zugang zu zwei verschiedenen Skigebieten.¹⁴



Abbildung 12: Winterpanorama 3 Sedrun

¹⁴ Kapitel 4.2 / nach Kommission Sesselbahn Cungieri 2005, 10-12 und 16

4.3 Ausarbeitung von verschiedenen Szenarien für Cungiari

Die von der Gemeinde eingesetzte Kommission konnte nicht selbst alle Möglichkeiten, die für die Weiterführung von Cungiari in Frage kamen, überprüfen. Darum haben sie den Auftrag an die Firma Input Projektentwicklungs GmbH aus Österreich erteilt. Dabei sind vier verschiedene Varianten für Cungiari entstanden.

4.3.1 Porta Alpina

In Sedrun befindet sich ein Zwischenangriff zu den neuen Tunneln der NEAT. Später ist in diesem Teil der Tunnel eine Rettungsstation geplant. Seit einiger Zeit ist das Projekt Porta Alpina im Gespräch. Dabei handelt es sich um einen unterirdischen Bahnhof als Ergänzung zur geplanten Rettungsstation. Bei einer Realisierung dieses Bahnhofs müssten das Tujetsch und die ganze obere Surselva weitere nachhaltige Attraktionen für den Tourismus anbieten. Mit der heute vorhandenen Infrastruktur würde die Porta Alpina nicht die gewünschten Erträge abwerfen. Wenn die Touristen hier aussteigen sollen, dann muss sie etwas Ausserordentliches erwarten. Gerade auch deshalb wird im Gebiet von Cungiari momentan nichts errichtet. Falls die Porta Alpina angenommen würde, wäre der Bau einer Sesselbahn mit zusätzlichen touristischen Attraktionen wieder ein Thema. Bis in dieser Hinsicht nichts Definitives entschieden wird, ist auch ein Ausbau des Cungiari unwahrscheinlich. Diese Massnahme ist verständlich, wenn man bedenkt, dass es nicht sinnvoll wäre, jetzt eine einfache 3er-Sesselbahn in Cungiari zu errichten und, wenn die Porta Alpina dann realisiert würde, neben einer normalen Sesselbahn keine speziellen Angebote in dem Gebiet vorhanden wären. Die Sedrun Bergbahnen AG sowie die Gemeinde Tujetsch wollen deshalb den Entscheid betreffend die Realisierung der Porta Alpina abwarten.



Abbildung 13: Logo Porta Alpina

4.3.2 Resultate des Ideenwettbewerbs

Die Teilnahme am Ideenwettbewerb, der von der Kommission der Gemeinde durchgeführt wurde, war gross. Es galt nun die vielen Ideen auszusortieren. Dazu verwendete die beauftragte Jury folgende Auswahlkriterien: Attraktivität, Realisierbarkeit, Einmaligkeit und Wirtschaftlichkeit. Die eingereichten Ideen wurden dann bei der Ausarbeitung von vier möglichen Varianten mitberücksichtigt.

4.3.3 Marktabklärung der Firma Input Projektentwicklungs GmbH

Die von der Gemeinde eingesetzte Kommission hat nach dem Ideenwettbewerb erkannt, dass viele Ideen für ein attraktives Tourismusangebot im Gebiet von Cungieri vorhanden wären. Sie hat dann beschlossen, die Sache professionell anzugehen und hat deshalb der Firma Input Projektentwicklungs GmbH den Auftrag für die Marktabklärung und die Ausarbeitung von möglichen Varianten erteilt.

Diese Firma hat berechnet, mit wie vielen Besuchern man für Cungieri rechnen kann. Man kam auf das folgende Resultat: Es gibt eine jährliche Gesamtnachfrage von 203'567 Personen, wenn die erforderliche Infrastruktur vorhanden ist. Auch dazu hat die Firma Input mögliche Vorschläge präsentiert.

Die Input Projektentwicklungs GmbH arbeitet nach einem modulartigen Aufbau der Angebote. So kann eine zeitlich gestufte Realisierung und somit auch Finanzierung ermöglicht werden. Die Basisvariante würde die alte Bahn ersetzen, aber dennoch einen besseren Ertrag abwerfen als die alte. Die Vollvariante wäre zwar sehr teuer, aber sie würde eine klare Differenzierung zur Konkurrenz schaffen. Ziel der Firma war es, ein Projekt zu entwickeln, das marktfähig ist und in welchem sich der Auftraggeber wieder findet. Das Finden eines Investors war ebenfalls ein wichtiges Ziel.

Um diese Ziele zu erreichen, musste die Firma Input gewisse Elemente, so genannte "Key Elements" einhalten. Dazu gehört, dass das Projekt als gesamtes Erlebniskonzept steht. Der Erlebniswert der Anlage sollte mehr als 1 Tag betragen. Um wirklich interessant zu sein, sollte das Projekt klar differenziert sein gegenüber Angeboten von der Konkurrenz. Dazu müssen einzigartige Voraussetzungen

gegeben sein. Damit Cungiери wirtschaftlich betrieben werden kann, sollte ein wetterunabhängiges Angebot vorhanden sein.

4.4 Vorstellung von vier Varianten

Die Firma Input Projektentwicklungs GmbH hat unter Berücksichtigung ihrer Ziele (vgl. Kap. 4.3.3) vier mögliche touristische Angebote im Gebiet von Cungiери ausgearbeitet. Diese Varianten werden hier vorgestellt und später untersucht und verglichen.

Variante a (Seilbahn, Basisvariante) Ersatz der bestehenden Bahn	
Variante b (Seilbahn plus)	
MODULE (unabhängig voneinander)	Erlebnis Alp <ol style="list-style-type: none"> 1. bestehende Hütte mit Sonnenterasse 2. Sonnendecks (abgestuft) 3. Bar/Erfrischungen 4. Wohlfühlpfad (Kneippen, Barfussecke) 5. Alpwanderweg ...
Variante c (Steinbock plus+) <ul style="list-style-type: none"> - Einzigartige Weltneuheit in Form und Erscheinung - Seilbahnbergstation integriert - Stahlkonstruktion mit Plexiglas - Diverse Erlebnisse, Aktivitäten, Attraktionen, Highlights 	
Variante d (Fusion) Verbindung nach Skigebiet Disentis über fusionierte Gesellschaft.	

Tabelle 1: Die Vier Varianten

Die Firma Input sieht bei den Varianten b und c (evtl. auch d) in Cungi und Umgebung eine ganze Reihe von Angeboten für Familie mit Kindern, aber auch für alle anderen Besucher. Das Motto, nach dem die Angebote ausgerichtet sein sollen, ist "Gesund am Berg". Für Kinder und Jugendliche will die Firma Hochseilanlagen, Rutschbahnen und dergleichen errichten. Für die mutigeren unter den Besuchern soll ein 360 Meter langer Skyglider die verschiedenen Angebote miteinander verbinden. In Variante c ist ein 40 Meter hoher Steinbock aus einer Stahlkonstruktion mit Plexiglas geplant. Dieser soll innen begehbar sein und mit speziellen Lichtshows aufwarten können.

4.4.1 Kosten und Finanzierung

Zwischen den vier verschiedenen Varianten gibt es grosse Unterschiede. Das gilt auch beim Preis. Angefangen bei der einfachsten Variante, der Ersatz der Bahn durch eine 2er-Sesselbahn, die CHF 3.8 Mio. kosten würde bis hin zur Topvariante mit dem Vollausbau von Cungi, die CHF 28 Mio. kosten würde.

Wie bereits erwähnt ist die Finanzierung einer neuen Sessel- oder Gondelbahn im Moment auf keinen Fall gewährleistet, denn die Sedrun Bergbahnen bauen, wie bereits früher beschrieben, im Sommer 2006 eine neue 6er-Sesselbahn in Mulinatsch. Auch eine Fusion mit den Bergbahnen Disentis AG steht mittelfristig nicht bevor, sodass die Sedrun Bergbahnen AG sich eher auf die Verbindung mit Andermatt konzentrieren. Bei der allfälligen Realisierung der Porta Alpina könnte der Bau einer Bahn in Cungi wieder zum Thema werden. Aber auch dann müssten Investoren für den Ausbau von Cungi gefunden werden.¹⁵

¹⁵ Kapitel 4.3 und 4.4 / nach Kommission Sesselbahn Cungi 2005, 8 und 12-16

4.5 Genauere Untersuchung der vier Varianten

Nachfolgend werden die vier in Kapitel 4.4 vorgestellten Varianten für den Ausbau im Gebiet Cungiari genauer untersucht.

4.5.1 Variante a “Seilbahn“

Die Variante a ist die einfachste von allen vier. Sie ist die Basisvariante. Gemäss dieser Variante wird nur die alte Sesselbahn durch eine neue oder durch eine Occasionsanlage ersetzt. Es sind keine speziellen Nebenangebote vorgesehen. Nur das Bergrestaurant soll weitergeführt werden. Dieses muss sehr wahrscheinlich auch renoviert werden. Es müssten Strom- und Wasserleitungen verlegt werden. Natürlich wäre ein einfacher Ersatz der alten Bahn am kostengünstigsten. Mit etwa CHF 3.8 Mio. liegt der Preis deutlich unter dem der anderen drei Varianten. Der Betrieb der Ersatzanlage wäre aber nicht rentabel und auch nicht wirklich attraktiv. Darum müsste etwas errichtet werden, das die Gäste ins Tujetsch lockt. Doch solche Attraktionen kosten Geld und dafür müssten Investoren gefunden werden.

4.5.2 Variante b “Seilbahn plus“

Diese Variante sieht vor, dass neben einer Sesselbahn noch viele zusätzliche Attraktionen angeboten werden. Diese sollen vor allem im Gebiet unter der Bergstation entstehen. Die besagten Attraktionen sind verschiedene, voneinander unabhängige Module, die durch Wege oder eigene Module miteinander verbunden sind. Ein solches Verbindungsmodul ist beispielsweise ein Skyglider. Das ist ein Gerät, das an einem gespannten Seil hängt. Es ist zu vergleichen mit einem Deltasegler, der an einem Seil befestigt ist. Dieser ist eher für die mutigeren und fitten Gäste gedacht. Mit vielen solchen Modulen soll ein ganzer Erlebnistag gestaltet werden können. Je mehr Module es hat, umso teurer wird die ganze Investition. Denn solche Module sind ziemlich teuer. Wenn beispielsweise eine Riesenschaukel installiert würde, müsste mit Kosten von etwa CHF 150'000.- gerechnet werden. Weil man aber noch nicht konkret weiss, wie und welche Module in Cungiari installiert würden, kann man die allfälligen Gesamtinvestitionskosten noch nicht genau beziffern. Diese Variante könnte aber ziemlich teuer werden.

4.5.3 Variante c "Steinbock plus+"

Variante c steht für den Vollausbau von Cungi. Das heißt, es würde ein Steinbock aus einer Stahlkonstruktion mit Plexiglas im Gebiet von Cungi gebaut. Dieses Bauwerk wäre eine totale Weltneuheit, die die Attraktivität des Gebietes enorm steigern könnte. In diesem Steinbock drin wäre die Bergstation der Seilbahn integriert. Er würde auch viele andere Attraktionen und Highlights wie beispielsweise eine Lichtshow oder eine Disco beinhalten. Es existieren keine Richtpreise für ein solches Bauwerk. Aber mit all den Angeboten, die der Steinbock mit sich bringt, kann man sich gut vorstellen, dass so ein Projekt sehr teuer ist. Man muss aber auch sehen, dass etwas so Aussergewöhnliches die Leute ins Gebiet lockt, es wäre ja eine Weltneuheit. Und der Steinbock wäre bei der richtigen Vermarktung am wirtschaftlichsten.

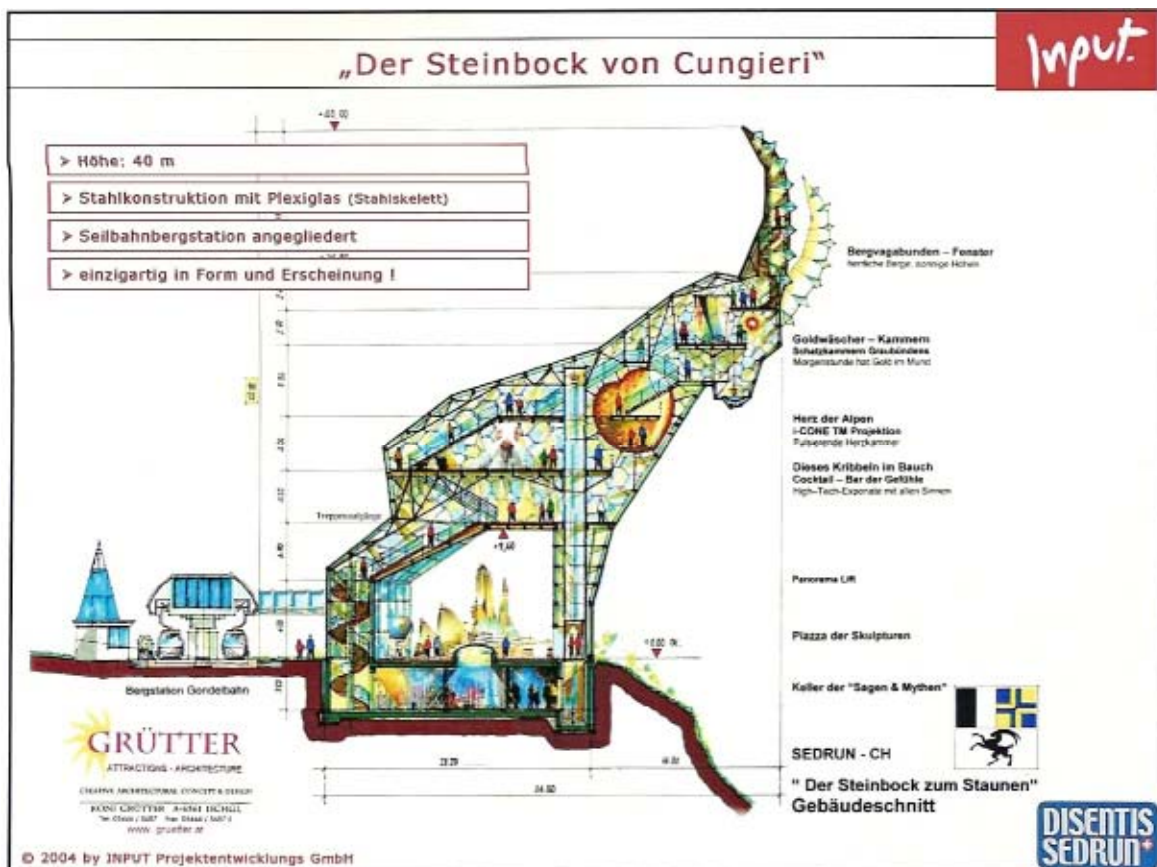


Abbildung 14: Der Steinbock von Cungi

4.5.4 Variante d “Fusion“

Die vierte und letzte Variante ist die Fusion der Sedrun Bergbahnen AG mit den Bergbahnen Disentis AG. Momentan sieht es zwar nicht nach einer Fusion oder allfälligen Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Gesellschaften aus. Vielleicht wird man sich in Zukunft doch noch auf eine Lösung einigen können. Wenn eine Fusion einmal zustande kommen sollte, dann wäre eine Verbindungsbahn über Cungiéri die ideale Lösung. Zur Auswahl stehen verschiedene Bahnen. Beispielsweise könnte eine 8er-Gondelbahn mit Zwischenstation in Cungiéri und Endstation in Gendusas gebaut werden. Eine solche Bahn würde gemäss der Firma Gudenrath AG rund CHF 15.4 Mio. kosten. Es ist jetzt noch nicht klar welche Bahn bei einer Fusion gebaut werden würde. Dies wäre Sache der neuen Gesellschaft.¹⁶

¹⁶ Kapitel 4.5 / nach Kommission Sesselbahn Cungiéri 2005, 15-17 und 41-44

4.6 Vergleich der vier Varianten

Es wurden bis hierhin alle vier möglichen Varianten für Cungiéri vorgestellt und untersucht. Nachfolgend werden diese miteinander verglichen und die beste wird evaluiert. Dabei werden der Preis, die Attraktivität, die Rentabilität und Besonderheiten der verschiedenen Varianten berücksichtigt.

4.6.1 Einige Fakten

Variante	Richtpreis	Attraktivität	Rentabilität	Bemerkungen
a "Seilbahn"	CHF 3.8 Mio.	gering	gering	nur Ersatz
b "Seilbahn plus"	k. A.	gross	gross	versch. Module
c "Steinbock plus +"	k. A.	gross	gross	Weltneuheit
d "Fusion"	CHF 15.4 Mio.	eher gering	gering	nur Zubringer

Tabelle 2: Fakten zu den vier Varianten für Cungiéri

4.6.2 Die beste Variante

Es sind vier Varianten vorhanden, aus denen jetzt die beste ausgesucht werden soll. Dabei halte ich mich an die Kriterien aus Tabelle 2. Es sind nicht besonders viele Fakten über die vier verschiedenen Varianten in der Tabelle aufgelistet, aber für die folgende Untersuchung genügen diese Angaben. Hinzu kommen noch Angaben aus den früheren Kapiteln, wo die Varianten genauer beschrieben worden sind.

In Tabelle 2 haben Variante b und c keine Angaben über den Richtpreis. Das kommt daher, dass diese beiden Varianten keine Standardvarianten sind. Es sind nicht blosse Sesselbahnen oder Gondelbahnen. Diese beiden setzen sich aus mehreren Modulen zusammen. Bei der Variante b können viele solche Module miteinander verbunden werden. Dies beeinflusst dann auch den Preis. Auch bei Variante c können verschiedenartige Module errichtet werden, die das Angebot des Steinbocks aus Plexiglas und Stahl erweitern. Bei c kommt dann noch der

Steinbock selbst hinzu. Ein solches Gebäude existiert bis heute nicht und es kann darum auch kein genauer Preis vorausgesagt werden. Man kann jedoch bei beiden Varianten davon ausgehen, dass sie den Preis der ersten Variante bei Weitem übersteigen und auch den Preis der Variante d in den Hintergrund stellen würden.

Die kostengünstigste Variante wäre demnach die Variante a. Mit Investitionen von 'lediglich' CHF 3.8 Mio. könnte eine Ersatzanlage bis Cungiéri gebaut werden. Damit wäre die Situation ähnlich wie früher, mit dem Vorteil, dass dabei die Kapazität gesteigert werden könnte. Ohne zusätzliche touristische Angebote könnte man diese Bahn langfristig nicht wirtschaftlich betreiben. Solche Zusätze beinhaltet beispielsweise die Variante b. Mit Modulen, die nach Wunsch zusammengesetzt werden könnten, würde eine höhere Attraktivität im Gebiet von Cungiéri erreicht. Somit würden auch die Kosten der Gesamtinvestition steigen. Wie bereits erwähnt liegt hier kein Richtwert vor, aber man kann sich vorstellen, dass es einige solcher Module brauchen würde, um die Attraktivität des Gebietes so zu steigern, dass die Bahn rentabel betrieben werden könnte. Diese Module kosten natürlich nicht alle gleich viel, denn es sind teilweise sehr unterschiedliche Angebote. Der Preis für eine Riesenschaukel beispielsweise beträgt CHF 150'000.-, der einer Hochseilgartenanlage hingegen CHF 1'540'000.-, also mehr als das Zehnfache. Mit einigen dieser Module würden die Gesamtinvestitionen massiv steigen. Ohne Module, aber mit einer Gondelbahn bis ins Skigebiet Disentis 3000 kommt Variante d daher. Da solche Anlagen verbreitet sind, kann hier der Richtpreis ziemlich genau mit CHF 15.4 Mio. angegeben werden.

Die Gesamtinvestitionen bestimmen die Attraktivität des geplanten Projektes. Diese Aussage muss nicht immer zutreffen, hier stimmt sie aber. Während die Ersatzanlage mit CHF 3.8 Mio. die unattraktivste Variante im Vergleich darstellt, hält der Steinbock als Weltneuheit den ersten Platz in der Kategorie Attraktivität. Der Steinbock selbst ist schon etwas, wofür es sich lohnen würde nach Cungiéri zu fahren. Hinzu kämen bei dieser Variante noch Module, die ebenfalls in Variante b eingesetzt würden. Mit all den Modulen, der Bahn und dem Steinbock wäre die Variante c natürlich die teuerste, aber auch die mit Abstand attraktivste für die Besucher des Tujetsch.

Mit den obigen Erkenntnissen ist auch klar welche Variante die wirtschaftlichste wäre, nämlich die Variante c. Sie kann im Winter und im Sommer am meisten Umsatz generieren, vorausgesetzt natürlich, dass die Touristen über ein solches Angebot informiert werden und es attraktiv finden. Wie bekannt ist, hat die alte Bahn, die bis zum 16. Oktober 2005 in Betrieb war, nicht rentiert. So ist es auch klar, dass eine einfache Ersatzanlage nicht rentabel betrieben werden könnte. Die Wirtschaftlichkeit ist bei der Variante a nicht gegeben. Was die Variante d betrifft, ist zu sagen, dass eine solche Anlage nur ein Zubringer zum Skigebiet Disentis 3000 wäre und sonst genau gleich wie eine blosse Ersatzanlage.

Damit ein touristisches Angebot rentabel betrieben werden kann, muss etwas geboten werden, das so viele Besucher wie möglich ins Tal lockt. Es muss winter- und sommertauglich sein, sonst fehlen die Einnahmen in der einen Jahreshälfte. Was im Winter mit der Variante a möglich wäre, ist bekannt. Was macht man aber im Sommer, um die Bahn wirtschaftlich zu betreiben? Es bestehen nicht genügend Sommerangebote im Gebiet Cungiari. Ähnlich wäre es mit der Variante d. Die beiden anderen Varianten würden im Winter wie im Sommer etwas bieten, was in der Region einmalig wäre. Somit wäre eine Anlage im Stil von Variante b oder c rentabler zu betreiben, als eine wie a oder d. Natürlich dürfen die immensen Investitionskosten nicht ausser Sicht gelassen werden, diese müssen ja nicht unbedingt von den Sedrun Bergbahnen AG getragen werden, können sie aller Wahrscheinlichkeit nach auch nicht. Es müssten also neue Investoren gefunden werden. Solche Geldgeber wären bei einer Variante c leichter zu finden, denn Investoren wollen ihr Geld in etwas Ausserordentliches stecken, das einen möglichst hohen Ertrag abwirft und nicht in etwas Gewöhnliches.

Somit komme ich zum Schluss, dass die Variante c mit dem Steinbock und zusätzlichen Modulen zwar die teuerste, aber in meinen Augen auch die zukunftsträchtigste Variante ist. Wenn man heutzutage die Touristen in ein Gebiet locken möchte, so muss man solche aussergewöhnlichen Anlagen bauen, denn sonst ist man nur Standard und leicht zu kopieren.

5 **Schluss**teil

Anhand der vorhergehenden Kapitel fasse ich zusammen:

Die Sesselbahn Cungiери wurde zu ihrer Zeit von innovativen, zukunftsorientierten Einheimischen initiiert und gebaut. Bereits in den Anfangsjahren der Sesselbahn stimmten die Zahlen nicht wirklich. Die Bahn rentierte nicht. Also wurde sie an eine grössere Skiliftgesellschaft verkauft. Dort lief sie lange Jahre gut und beinahe 50 Jahre nach dem Bau musste das Aus der Bahn angekündigt werden. Viele Leute versuchten die traditionelle Bahn zu retten, aber vergebens. Im Jahr 2005 musste der Betrieb eingestellt und die Anlage rückgebaut werden. Dies hinterliess bei Einheimischen und Gästen einen tiefen emotionalen Schmerz, den nur die Zeit beseitigen kann. Schade!

Nun habe ich mich mit der Materie befasst und habe die für die Zukunft ausgearbeiteten Varianten miteinander verglichen. Ich bin zum Schluss gekommen, dass eine Variante ganz klar zu favorisieren wäre.

Wie ich in der Einleitung zu dieser Maturaarbeit geschrieben habe, versuchte ich die Frage nach der Zukunft des Gebiets Cungiери zu beantworten. Ich habe herausgefunden, dass Möglichkeiten für eine touristische Nutzung des Gebiets immer noch vorhanden wären, aber sie sind kostenintensiv. Wie die Zukunft in Cungiери aussehen wird, kann ich auch nicht beantworten, aber sicher ist, dass das Gebiet ideal für den Sommer- wie auch für den Wintertourismus geeignet wäre.

Meine Arbeit umfasst das, was ich in der Einleitung geschrieben habe. Wie dort beschrieben kann auch ich nicht in die Zukunft voraussehen, aber ich habe geschildert, was möglich wäre.

In naher Zukunft wird sich meiner Meinung nach im Gebiet Cungiери kaum etwas in touristischer Hinsicht entwickeln. Zuerst wird die neue 6er-Sesselbahn in Mulinatsch gebaut werden und danach ist die Entscheidung betreffend die Porta Alpina abzuwarten.

Sobald diese beiden Voraussetzungen gegeben sind, müsste man unter der Voraussetzung, dass der Bau der Porta Alpina umgesetzt wird und die Sedrun Bergbahnen AG bzw. die Gemeinde Tujetsch gewillt sind im Gebiet Cungiери ein neues touristisches Angebot zu errichten, das Thema neu angehen.

Zusammenfassung

Diese Maturaarbeit befasst sich mit dem Thema „Zur Vergangenheit und Zukunft der Sesselbahn Cungiari in Sedrun“.

Die Arbeit ist in drei grosse Kapitel eingeteilt. Als erstes kommt die Vergangenheit. Dort werden einige wichtige Ereignisse im Skitourismus vor und nach dem Bau der ersten Sesselbahn in Sedrun, nämlich der Sesselbahn Cungiari, behandelt. Im zweiten Teil geht es um die Gegenwart. Dabei geht es um die Jahre 2004-2006. In diesen Jahren ist einiges um das Thema Sesselbahn Cungiari gelaufen. Das dritte Kapitel ist das längste und es befasst sich mit der möglichen Zukunft im Gebiet Cungiari.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt im dritten und letzten Teil. Dort habe ich vier verschiedene Varianten behandelt, wie man das Gebiet Cungiari weiterhin touristisch nutzen könnte. Diese Varianten habe ich dann miteinander verglichen und die beste ausgesucht. Die Wahl fiel nach den folgenden Kriterien: Preis, Attraktivität, Rentabilität und Besonderes.

Natürlich habe ich diese vier Varianten nicht selbst erarbeitet, aber ich habe die, meiner Meinung nach, beste ausgesucht.

Literaturverzeichnis

Literatur

Busch, Martin, Sedrun hat eine Sesselbahn bekommen, in: Terra Grischuna, 15, 1956, 13f.

Bergbahnen Sedrun-Rueras AG, Via da scursalar Cungieri, Sedrun: 1992

Gemeinde Tujetsch, versch. Briefe, Sedrun: 1956-1971

Huonder, Hans, La Pro Cungieri ei dissolvida: Ils iniziants deploreschan la sperdita d'ina grondiusa purschida a Sedrun, in: La Quotidiana, 10, 2006, 5

Kommission Sesselbahn Cungieri, Schlussbericht Sesselbahn Cungieri: über die Beschaffung und Erarbeitung von Grundlagen und Lösungsmöglichkeiten, die einen Weiterbetrieb der touristischen Installationen im Gebiet Cungieri ermöglichen oder diese äquivalent ersetzen, Sedrun: 2005, 50 S.

Sedrun Bergbahnen AG, Strategie: Anlagenkonzept und Investitionsprogramm, Rueras/Dieni: 2004, 15 S.

Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG, 25jähriges Jubiläum 1962-1987, Rueras/Dieni: 1987, 32 S.

Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG, Pertucca modificaziun da terren, Sedrun: 1976

Trägerschaft der Sesselbahn Cungieri, versch. Briefe, Sedrun: 1955-1965

Uniun de cura e trafic Sedrun, Cudisch de protocols de l'uniun de cura e trafic Sedrun, Sedrun: o.J.

Vischnaunca Tujetsch, Cudisch de protocols della lud. Vischnaunca Tujetsch, Sedrun: 1961

Vischnaunca Tujetsch, Messadi: Credit d'investiziun Sedrun Pendicularas SA, Sedrun: 2006, 31 S.

Internet

Disentis Sedrun, Karten, http://www.disentis-sedrun.ch/de/region_maps.cfm,
18.9.2006

Gotthard Oberalp Arena, Informationen, [http://www.gotthard-oberalp-arena.ch/
de/informationen-m435/](http://www.gotthard-oberalp-arena.ch/de/informationen-m435/), 16.9.2006

Gotthard Oberalp Arena, Sedrun Panorama, [http://www.gotthard-oberalp-arena.ch/
de/panorama-sedrun-m451/](http://www.gotthard-oberalp-arena.ch/de/panorama-sedrun-m451/), 23.9.2006

Matterhorn Gotthard Bahn, Furka Oberalp Bahn, [http://www.mgbahn.ch/
ueberuns/geschichte/furkaoberalpbahn.php](http://www.mgbahn.ch/ueberuns/geschichte/furkaoberalpbahn.php), 17.9.2006

Pro Cungiari, www.cungiari-sedrun.ch, 10.6.2006 (Seite existiert nicht mehr)

Sedrun Bergbahnen AG, Allgemeine Infos Gotthard Oberalp Arena,
[http://www.sedrunbergbahnen.ch/de/navpage.cfm?category=WinterSDS&sub
cat=TariffsSDS&id=30393](http://www.sedrunbergbahnen.ch/de/navpage.cfm?category=WinterSDS&subcat=TariffsSDS&id=30393), 23.9.2006

Mündlich erhaltene Informationen

Gespräch mit Ewald Cavegn, Leiter Betrieb Hydro Surselva, am 23.9.2006

Gespräch mit Marcel Schmid, Präsident der Pro Cungiari, am 3.6.2006

Gespräch mit Silvio Schmid, Leiter Finanz und Marketing, am 14.7.2006

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erste Skifahrer in Sedrun	2
Abbildung 2: Schlepper in Foppa-Niregl.....	4
Abbildung 3: Übersichtskarte Sedrun	5
Abbildung 4: Winterpanorama 1 Sedrun	7
Abbildung 5: Cungieri heute: keine Masten, kein Betrieb	9
Abbildung 6: 16.10.2006, letzter Betriebstag des Sesselbahn Cungieri	11
Abbildung 7: Winterpanorama 2 Sedrun	13
Abbildung 8: Logo Gotthard Oberalp Arena	16
Abbildung 9: Der leuchtende Steinbock	17
Abbildung 10: Die Werkbahn der KVR	20
Abbildung 11: Riesenrutsche.....	22
Abbildung 12: Winterpanorama 3 Sedrun	23
Abbildung 13: Logo Porta Alpina	24
Abbildung 14: Der Steinbock von Cungieri.....	29

Quellenangaben

- Abbildung 1: Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG 1987, 4
- Abbildung 2: Ski- und Sessellifte Sedrun-Rueras AG 1987, 5
- Abbildung 3: Lutz, Schmid Ingenieure AG Chur 2004, www.disentis-sedrun.ch
(verändert)
- Abbildung 4: Sedrun Bergbahnen AG 2005, www.disentis-sedrun.ch (verändert)
- Abbildung 5: Cavegn 2006, selbst fotografiert
- Abbildung 6: Jacomet 2005, selbst fotografiert
- Abbildung 7: Gotthard Oberalp Arena 2006, www.gotthard-oberalp-arena.ch
(verändert)

Abbildung 8: Gotthard Oberalp Arena 2005, www.sedrunbergbahnen.ch

Abbildung 9: Kommission Sesselbahn Cungiari 2005, 44 (Folie aus Präsentation von Input Projektentwicklungs GmbH 2004)

Abbildung 10: Jacomet 2005, selbst fotografiert (verändert)

Abbildung 11: Kommission Sesselbahn Cungiari 2005, 38 (Folie aus Präsentation von Input Projektentwicklungs GmbH 2004)

Abbildung 12: Sedrun Bergbahnen AG 2005, www.disentis-sedrun.ch (verändert)

Abbildung 13: Cavegn 2006, selbst entworfen

Abbildung 14: Kommission Sesselbahn Cungiari 2005, 42 (Folie aus Präsentation von Input Projektentwicklungs GmbH 2004)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die Vier Varianten.....	26
Tabelle 2: Fakten zu den vier Varianten für Cungiari	31

Quellenangaben

- Tabelle 1: Kommission Sesselbahn Cungiari 2005, 15 (verändert)
- Tabelle 2: Kommission Sesselbahn Cungiari 2005, 4 und 15 und 17

Abkürzungsverzeichnis

%	Prozent
2er	zweier
3er	dreier
4er	vierer
6er	sechser
à	zu
Abb.	Abbildung
AG	Aktiengesellschaft
BVZ	Brig-Visp-Zermatt
bzw.	beziehungsweise
CHF	Schweizer Franken
etc.	et cetera
evtl.	eventuell
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOBA	GOTTHARD OBERALP ARENA
IG	Interessengemeinschaft
k. A.	keine Angaben
Kap.	Kapitel
KVR	Kraftwerke Vorderrhein AG
m	Meter
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
Mio.	Millionen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
o.J.	ohne Jahresangabe
o.S.	ohne Seitenangabe
S.	Seite
SA	societad acziunara (=AG)

versch. verschiedene

vgl. vergleiche