



LETZTE BERGFAHRT

Touristen? Und welche neuen Chancen und Perspektiven bieten sich den betroffenen Gemeinden? Das Buch beleuchtet den Strukturwandel in den schweizerischen Skigebieten am Beispiel der stillgelegten Gebiete Winterhorn (UR), Hungerberg (VS), Erner Galen (VS) und Confin/San Bernadino (GR). Die Emotionalität des Themas – die Melancholie, aber auch die Aussicht auf einen ökologischen und ökonomischen Neubeginn – kommt in großformatigen Fotografien der Relikte skialpiner Vergangenheit zum Ausdruck.

Die Bedingungen sind ideal: bester Pulverschnee und strahlender Sonnenschein. Und doch liegt Stille über dem Skigebiet – dort, wo früher Kinder jauchzten und Sportbegeisterte die Pisten hinabrausten. Doch wie kam es dazu, dass diese Skigebiete geschlossen werden mussten? Fehlte es an den nötigen Modernisierungen oder war es der Klimawandel mit der mangelnden Schneesicherheit und den ausbleibenden



LETZTE BERGFAHRT

Matthias Heise
Christoph Schuck



Matthias Heise · Christoph Schuck



LETZTE BERGFAHRT

Aufgegebene Skigebiete
und ihre touristische
Neuorientierung

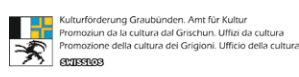


INHALT

Publiziert mit Unterstützung von:



BÜRGERGEMEINDE
SAN BERNARDINO



ERNST GÖHNER
STIFTUNG

DÄTWYLER
STIFTUNG

A V E N I R A
STIFTUNG FOUNDATION FONDATION

Bildnachweis

Alle Bilder Institut für Philosophie und Politikwissenschaft der Technischen Universität Dortmund, ausser:

Aletsch Arena: S. 81

Daniel Anker: S. 8/9, 26/27, 79 (links und rechts),
116/117, 171, 176, 177, 190/191, 195, 198/199

Privatsammlung Carmen Bundi-Melotti: S. 124, 126/127

Gemeinde Ernen: S. 52–53, 57, 66, 69

Felix Gross (<http://www.bergbahnen.org>): S. 49

Privatsammlung Karl Hischier: S. 84/85, 91, 93

Daniela Kienzler (<http://www.danielakienzler.ch>):
S. 15, 51 (links), 61, 64/65, 71, 72/73, 83

Bürgergemeinde Mesocco: S. 163

Gemeinde Obergoms: S. 88, 92, 94

SBIT: San Bernardino Development Project:
S. 182, 183, 185

Privatsammlung Christoph Schuck: S. 18, 19, 21, 22, 23,
32/33, 41, 43, 45, 46/47, 55, 76, 89, 140/141, 151

Skiforum (<http://www.skiforum.it>): S. 156

Talarchiv Korporation Ursern: S. 122, 123, 128 links

Privatsammlung Martina Tschopp: S. 59

Urner Wochenblatt: S. 125, 128 rechts, 135

Walliser Bote: S. 54

10 VORWORT

Daniel Anker

EINLEITUNG

14 Hoffnung, Krisen und einige Lichtblicke: Aufstieg und Niedergang von kleineren Skigebieten in der Schweiz

Christoph Schuck

KAPITEL 1

28 Vom Balanceakt in den freien Fall – und weiter bis zur harten Landung: Eine Analyse des Überlebenskampfes von Skigebieten in der Schweiz

Karin König und Christoph Schuck

KAPITEL 2 ERNER GALEN

48 Auf den Blues folgt hipper Jazz – Niedergang und Neuausrichtung am Erner Galen

Matthias Heise

KAPITEL 3 HUNGERBERG

86 Von der Skipiste zum Wasserkraftwerk – der Hungerberg wird neu erfunden

Steve Schlegel

KAPITEL 4 WINTERHORN

118 Vom Skigebiet zur ökologischen Ausgleichsfläche – Aufbau, Niedergang und Neuausrichtung des LSAP Winterhorn

Kathrin Rucktäschel

KAPITEL 5 CONFIN

154 Confin zum Verkauf: Das grösste Skigebiet der italienischsprachigen Schweiz auf der Suche nach Investitionen

Christopher Beuter und Julia Dumin

FAZIT

192 Vom Wintermärchen und anderen Dramen in den Bergen

Nora Becker, Sina Golgowski
und Matthias Heise

PERSPEKTIVEN

200 Zurück zur Natur?!

Stella Jegher · Marcel Liner

202 Mutmassungen über die Zukunft der Alpen als Lebensraum Meine Vorausschau auf das Jahr 2040

Hans-Georg Bächtold

204 David gegen Goliath: Ein Plädoyer für die kleinen Skigebiete

Franziska Grossenbacher

ANHANG

208 Anmerkungen

220 Autorinnen und Autoren





WINTERHORN

4 VOM SKIGEBIET ZUR ÖKO-LOGISCHEN AUSGLEICHSFLÄCHE AUFBAU, NIEDERGANG UND NEU-AUSRICHTUNG DES LSAP WINTERHORN

Kathrin Rucktäschel

Einleitung

Das Winterhorn kann auf eine fast 50-jährige (1960–2008), wechselvolle Betriebsgeschichte zurückblicken. Was als vielversprechendes Kleinskigebiet mit nur einem einzigen Schlepplift begann, der dafür aber in seiner Zeit der stärkste und einer der längsten der Alpen war, wurde im Laufe der Zeit immer mehr durch äusseren Konkurrenzdruck und selbstgemachte Probleme wie Investitionsstau bedroht. Das Skigebiet Winterhorn blickt dabei in seiner Geschichte auf den Konkurs dreier Betreibergesellschaften und zum Teil weltweit Aufsehen erregende Rettungsversuche zurück. Doch all diese Versuche waren letztlich nicht von Erfolg gekrönt, sodass das Winterhorn inzwischen als ein Nebenschauplatz des aufstrebenden Andermatt in einen Dornröschenschlaf gefallen ist und auf seine touristische Neuerweckung wartet. Auch wenn der Fokus dieser Neuausrichtung zum

Stand der Veröffentlichung noch nicht feststeht, so sind in der Gemeinde Hospental doch der Wunsch und auch der Elan spürbar, sich selbst und das Winterhorn neu zu erfinden und auf dem Tourismusmarkt als ganzjährig reizvolle Destination wahrgenommen zu werden.

Vorbetrachtungen

Mit der zeitgleich zum sich etablierenden Massentourismus zunehmenden Beliebtheit von Wintersportaktivitäten als Urlaubsbeschäftigung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden im Alpenraum viele kleine und grössere Skigebiete, die um die Gunst der Reisenden warben. Dieser in den 1960er Jahren einsetzende Trend hinterliess auch im Urserental im Kanton Uri seine Spuren. Gleich mehrere der im Tal liegenden Gemeinden etablierten eigene Skigebiete, so auch die hier im Mittelpunkt stehende

Vorhergehende Doppelseite: Das Winterhorn wird auch ohne laufende Liftanlagen von Skitourengeängern gern genutzt (2017).

Rechte Seite: Talstation des Winterhorns im Juni 2014 vor Beginn des geplanten Abbaus der Anlagen. Im Hintergrund ist der alte Sessellift mit den zu diesem Zeitpunkt seit acht Jahren stillstehenden Sesseln zu erkennen.

Gemeinde Hospental, die zwischen den Talgemeinden Andermatt und Realp liegt, welche beide jeweils eigene Anlagen haben bzw. hatten.

Auch Hospental versuchte, durch den Ausbau des zugehörigen «Hausbergs» zu einem Skigebiet von dieser wachsenden Beliebtheit des Wintersports zu profitieren. Mit dem Ausbau des 2661 Meter hohen Winterhorns (Pizzo d'Orsino) entstand so ein weiteres Kleinskigebiet, das sich durch seine klare räumliche Begrenzung auf nur einen Berg sowie wenige Liftanlagen und Pisten auszeichnete.

Solche Kleinskigebiete waren vor allem als Ausweichgebiete für die grösseren Skiareale interessant. Das galt sowohl für internationale Besucherinnen und Besucher als auch für einheimische Kurzreisende, die Urlaub «vor der eigenen Haustür» machen wollten.

Im Gegensatz zu anderen Regionen gab es im Urserental bereits vor dem Ausbau des Winterhorns eine touristische Wintersporttradition, die bis ins späte 19. Jahrhundert zurückreicht. Unter anderem durch die Eröffnung der Gotthardeisenbahn 1880 kamen verstärkt englische Reisende nach Andermatt und Umgebung, die mit zu den ersten touristischen Skisportenthusiastinnen und -enthusiasten im Tal gezählt werden können. Vor allem durch deren Unterstützung und finanzielles Engagement konnte am 26. Dezember 1937 am Nätschen,¹ oberhalb Andermatts und direkt an der Bahnstrecke Andermatt-Oberalppass-Disentis, der drittälteste Skilift der Schweiz erbaut werden. Der Gurtschlepplift mit über 800 Me-



tern Länge und einer Kapazität von 350 Personen/h war bis 1962 in Betrieb und wurde im Lauf der letzten Jahrzehnte mehrfach durch neuere Modelle ersetzt.² Zusätzlich wurde das Skigebiet um Andermatt um weitere Liftanlagen am Nätschen und ab den 1960er Jahren um Liftanlagen und Pisten am Gemsstock erweitert. Dies ist umso erstaunlicher, als Andermatt als Gotthardfestung und Waffenplatz zugleich auch ein grosser Standort der Schweizer Armee war, der 2015 sein 120-jähriges Bestehen feierte.³ Dennoch ist das Gebiet rund um Andermatt als *das* grosse Skiareal im Urserental anzusehen, für das das am Winterhorn etablierte Kleinskigebiet als Ausweichgebiet genutzt wurde.

Mit dem allgemeinen Rückgang des Wintertourismus Mitte der 1990er Jahre sahen sich die bestehenden Skigebiete des Alpenraums erstmals im direkten Konkurrenzkampf um die verbleibenden Touristinnen und Touristen. Das führte zum Teil zu einem Zusammenschluss bestehender Gebiete zu grösseren Arealen oder zu Spezialisierungsstrategien. Einige der kleineren Gebiete verschliefen diesen Trend und sahen sich auf einmal mit der sinkenden Rentabilität ihrer Anlagen bei steigenden Betriebskosten konfrontiert. Auch das Winterhorn und damit die Gemeinde Hospental hatten seit der Gründung des Skigebiets immer wieder mit betriebswirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Ab den 1990er Jahren mehrten sich die Probleme, und es begann der lange und aus heutiger Sicht erfolglose Kampf um den Erhalt des Skigebiets.



Auszug des nach dem Umbau gültigen Skipistenplans, der zur Information der Besucherinnen und Besucher an der Talstation aufgehängt war.

Hauptaugenmerk des Kapitels wird eine Analyse des ehemaligen Skigebiets am Winterhorn sein. Dabei sollen vor allem folgende Fragen beantwortet werden:

1. Warum wurde am Winterhorn ein Kleinskigebiet etabliert, und welche Ziele hoffte man damit zu erreichen?
2. Welche Besuchergruppen sollten mit dem Winterhorn angesprochen werden, und wie war es um die wirtschaftliche Rentabilität des Winterhorns als Kleinskigebiet bestellt?

3. Welche Faktoren führten zum Niedergang des Skigebiets, welche Auswirkungen hat dieser Niedergang für die Gemeinde Hospental und welche Möglichkeiten gibt es für eine Neuausrichtung des Winterhorns in der Zukunft?

Um diese Fragen zu beantworten, war die Autorin in den letzten Jahren regelmässig vor Ort. Bei diesen Aufenthalten konnte sie das ehemalige Skigebiet begehen und die Wandlungsprozesse des Winterhorns mit dem Abbau der alten Skianlagen fotografisch dokumentieren. Zeitgleich konnte sie die historische Entwicklung des Skigebiets mit Hilfe des Kantonalarchivs Uri in Altdorf und des Talarchivs Ursern in Andermatt recherchieren und auswerten. Auch das *Urner Wochenblatt* war bei der Erarbeitung der Hintergründe und der Bereitstellung von Fotomaterial und ursprüngliche Planungsdokumente zurückgegriffen werden, die zum Teil als Bildmaterial in diesem Kapitel zum Winterhorn wiederzufinden sind. Ausserdem haben sich in den letzten Jahren viele in unterschiedlicher Weise mit dem Winterhorn verbundene Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens vor Ort zu Interviews über ihre persönlichen Erinnerungen, Erfahrungen, aber auch ihre fachliche Expertise über das Winterhorn zur Verfügung gestellt.⁴ Jedes Interview hat dazu beigetragen, die Situation des Kleinskigebiets Winterhorn und der Gemeinde Hospental vor, während und nach dem Wegfall des Skigebiets besser zu verstehen.⁵

Der mittelalterliche Wohnturm überragt den Dorfkern von Hospental.



Historische Entwicklung und Skigebietsgründung

Schon lange vor Beginn des Skitourismus am Winterhorn im letzten Jahrhundert hatte die Gemeinde Hospental aufgrund ihrer strategischen Lage am Fusse der Auffahrt zum Gotthardpass und der Nähe zum Oberalp-, Grimsel- und Furkapass eine vergleichsweise günstige touristische Ausgangsposition. Über die Pässe verlief ein grosser Teil des Reiseverkehrs von Nord nach Süd, sodass bis zur Fertigstellung der Gotthardbahn 1882 die Hotellerie und auch das Kutschereigewerbe wichtige Einnahmequellen waren. Die neueröffnete Bahn sorgte für einen ersten Rück-

gang des Durchgangsverkehrs und der damit verbundenen Einnahmen, aber es gab dennoch Reisende, die sich bewusst für einen Aufenthalt im Tal entschieden. Mit dem vermehrten Aufkommen des grenzüberschreitenden Sommertourismus Mitte des 20. Jahrhunderts wurde Hospental dann wieder ein wichtiger Knotenpunkt gerade für deutsche und niederländische Autofahrerinnen und Autofahrer auf dem Weg von und nach Italien. Da die Reise meist nicht an einem Tag zu schaffen war, bestand in Hospental lange Zeit ein auf Übernachtungsgäste ausgerichteter Fremdenverkehr zwischen den Passfahrten. Die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980 und die damit

einhergehende Zeitersparnis führten aber erneut zu einem Einbruch der sommerlichen Übernachtungszahlen durch sinkenden Durchgangsverkehr.

Zugleich hatte die Gemeinde Hospental über die günstige Lage an den Passstrassen hinaus auch aus historischer Sicht einiges an touristischem Potenzial zu bieten, denn die Geschichte der Gemeinde lässt sich bis ins 10. Jahrhundert zurückverfolgen. Mit dem mittelalterlichen Wohnturm hat diese Vergangenheit in Hospental sichtbare architektonische Spuren und ein beliebtes Fotomotiv hinterlassen, auch wenn das dadurch erwartbare touristische Potenzial bisher noch nicht voll ausgeschöpft wird.

Titelbild und Auszüge aus dem Emissionsprospekt Skilift Winterhorn Hospental aus dem Jahre 1960.



Ab Mitte der 1950er Jahre gab es erste Überlegungen, das touristische Profil Hospentals auch über die Wintermonate zu etablieren, nachdem sich der Sommertourismus durch den Gotthard- und den Furkapass, «diese beiden Lebensadern, die [...] im Sommer so viele tausende Passanten zählen, fröhliche Feriengäste, sowie tummelnde Kinder»,⁶ positiv entwickelt hatte. Dies sollte auch dazu dienen, die in Hospental und in den Nachbargemeinden des Urserntals angesiedelten Hotels und Gastgewerbe über die Sommermonate hinaus touristisch auszulasten. Dieser Ansatz erforderte ein zumindest teilweises Umdenken weg vom Durchgangsverkehr, da die Pässe als die Lebensader des Tals über die Wintermonate zumeist gesperrt waren und man nur über die Schöllenen das Tal erreichen konnte. Damit hätten die Reisenden davon überzeugt werden müssen, sich bewusst für einen Aufenthalt im Tal und vor allem in Hospental zu entscheiden, solange es keine Alternative zum Erhalt des Durchgangsverkehrs gab. Als Zugpferd dieser Strategie wurde recht bald das Winterhorn auserkoren.

Das Skigebiet Winterhorn ist ursprünglich auf Initiative der Hoteliersfamilie Melotti gegründet worden, die zu dieser Zeit das Hotel Burg in Hospental besass. Man hoffte, aus der besonderen Lage als Verkehrsknotenpunkt und aus der Schnee- und Lawinensicherheit des Winterhorns bis in das Frühjahr hinein Kapital schlagen zu können. In dem im Frühling 1960 veröffentlichten Emissionsprospekt zum «Skilift Winterhorn Hospental», in dem für den Erwerb von

Aktien zur nötigen Kapitalgewinnung für den Bau des Skilifts erworben wurde, priesen die Verfasser daher vor allem die Schneesicherheit als einen der Vorzüge des Winterhorns: «Viel Schnee auch im Frühjahr kommt heute besonders ausdrücklich zur Geltung, wenn die Popularität des Wintersports in Betracht gezogen wird. Frühjahrs-Skilaf und Schnee sind der Inbegriff herrlichster Ski-Erlebnisse, von unserem Gebiet in grosser Fülle geboten. Weite, gefahrlose, sonnenbeschiedene Felder laden die Anfänger, und steilere Abfahrten die Köhner zu dem erlebnisreichen Besuche ein.»⁷

Auch ein weiterer Aspekt mag in den Überlegungen, ausgerechnet am Winterhorn ein Kleinskigebiet zu etablieren, eine wichtige Rolle gespielt haben: In dem bereits angesprochenen Emissionsprospekt wird neben der Schneesicherheit die zukünftige günstige verkehrstechnische Lage für jegliche Form des

PKW-gestützten Tourismus hervorgehoben. Gemeint sind hierbei allerdings nicht die von möglichen Wintersperren betroffenen Pässe, sondern der zu dieser Zeit in Planung befindliche Bau eines Gotthard-Strassentunnels. Im Emissionsprospekt wird darauf verwiesen, dass der Strassentunnel eine direkte Verbindung zwischen Hospental und Leventia schaffen würde und dass «das vorbereitete Tunnelprojekt [...] das nordseitige Portal in Hospental, in unmittelbarer Nachbarschaft zu jener Gegend vor[sieht], wo der Ausgangspunkt eines Skiliftes nach dem Winterhorn vorgesehen ist.»⁸ Man war sich sicher, dass durch den Gotthard-Strassentunnel viele neue Gäste für das Skigebiet gewonnen werden könnten, sodass sich auch weiterhin viele Durchreisende zu einem kurzen Zwischenstopp in Hospental überzeugen lassen würden. Diese im Emissionsprospekt ausgestrahlte Selbstsicherheit basierte auf den zu diesem Zeitpunkt bereits

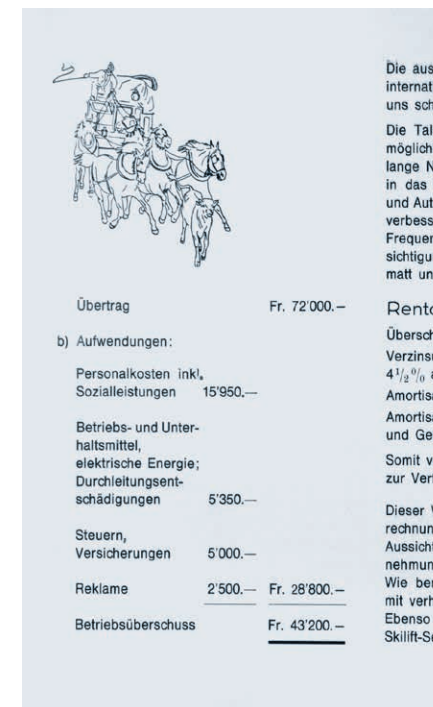


Vorarbeiten
Die Ausführungsprojekte und Kostenvorschläge sind vollständig ausgearbeitet und bilden einen Teil dieses Prospektes. Die Durchleitungsrechte, der Landerwerb, sowie die Stromzuleitung sind mit den zuständigen Instanzen bereinigt; ebenso die Kreuzung mit der Hochspannungsleitung. Die rechtzeitige Lieferung der mechanischen Ausrüstung ist durch Vorvertrag sichergestellt.

Techn. Daten		Skilift System Constam	
Talstation	1508 m ü.M.	Förderleistung	900 P/h
Bergstation	1995 m ü.M.	Vollausbau	900 P/h
Höhendifferenz	487 m	install. Motorleistung	195 PS
schräge Länge	1320 m	Ward-Leonard-Antrieb	270 PS
mittlere Steigung	40 ‰	minimale Fahrzeit	5 1/2 Min.
Förderleistung	vorläufig 600 P/h	Seil-Durchmesser	25 mm
		Stützzahl	7

Die vorgesehene, bestausgewiesene Lieferfirma hat sich verpflichtet, den Skilift Winterhorn nach modernsten Grundsätzen, im besonderen vollständig lärmfrei auszuführen und auszurüsten; so ist die stufenlose Geschwindigkeitsänderung von 0 bis 4 m/sek. vorgesehen. Sämtliche Dispositionen sind so getroffen, dass die Anlage auf die Wintersaison 1960/61 betriebsbereit ist. Die Anlage wird als Skilift mit den notwendigen Zusätzen für eventuell späteren Sesselbetrieb gebaut.

Bescheidene Anlagekosten
Billiger Betrieb
Gesicherte Rentabilität



Die ausgesprochen günstige Lage des Skiliftes in unmittelbarer Nähe der internationalen Gotthardstrasse als erstrangige Verbindung Nord-Süd wird uns schon im ersten Winter zusätzliche Wintersportgäste bringen. Die Talstation bietet durch ihre Lage eine phantastische Propagandamöglichkeit. Zudem ist die ausserordentliche Schneesicherheit für eine lange Nachsaison Garantie für einen guten Zustrom von Gästen bis spät in das Frühjahr hinein. Ausgezeichnete Verkehrsverbindungen per Bahn und Auto, die sich durch den vorgesehenen Gotthard-Strassentunnel noch verbessern werden, erlauben, annehmen zu dürfen, dass die vorgesehenen Frequenzahlen überschritten werden. Gleiches gilt auch unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hotelbesetzung in Hospental, Andermatt und Realp.

Rentabilitätsberechnung	
Überschuss der Betriebsrechnung	Fr. 43'200.—
Verzinsung des Bankdarlehens 4 1/2 ‰ auf Fr. 120'000.—	5'400.—
Amortisation 5 ‰ auf Anlagewert	18'100.—
Amortisation 20 ‰ auf Gründungskosten und Gebühren	1'600.—
Somit verbleibt als Reingewinn zur Verfügung der Aktionäre	Fr. 18'100.—

Dieser Vorschlag ermöglicht trotz der vorsichtigen, tiefst angesetzten Berechnungen bezüglich Frequenz und Ertrag eine interessante Dividende in Aussicht zu stellen. Die Rentabilität der Anlage gilt im Vergleich mit Unternehmungen ähnlicher Lage, Grösse und Gesamt-Disposition als gesichert. Wie bereits erwähnt, kann für die übrigen Jahreszeiten die Skiliftanlage mit verhältnismässig geringen Kosten auf Sesselbetrieb umgestellt werden. Ebenso sei nochmals der Ausbau des Gebietes in Form einer zweiten Skilift-Sektion erwähnt.

Kostenvoranschlag	
Mechanische, elektrische und selbstbahntechn. Ausrüstung, inkl. Hilfsseilbahn, alles fertig montiert	Fr. 248'000.—
Landerwerb, Fundationen, Hoch- und Tiefbauten, Tracierungen, Installationen und Starkstromkreuzung	Fr. 86'900.—
Transporte, Gebühren, Bauleitung, Gründungskosten und Unvorhergesehenes	Fr. 35'100.—
Total Baukosten	Fr. 370'000.—

Schneesicher bis weit in den Frühling hinein
Eldorado des Tourenfahrers



Kapitalbeschaffung	
Das Initiativkomitee hat folgenden Plan festgelegt:	
a) Hypothekarisch sichergestelltes Darlehen der Bank Fr. 120'000.—	
b) Aktienkapital, eingeteilt in 500 Aktien zu Fr. 500.—	Fr. 250'000.—
Total	Fr. 370'000.—

Das Initiativkomitee behält sich bei Überzeichnung des Aktienkapitals eine Erhöhung desselben vor.

Fahrpreise	
Einzel-Fahrt	Fr. 1.80
Skischulen und Vereine gemäss Vereinbarung;	
Militär in Uniform und Kinder 50 ‰ Ermässigung	
An Abonnementen werden ausgegeben:	
10-Fahrten	Fr. 15.—
25-Fahrten	Fr. 35.—
50-Fahrten	Fr. 60.—
Die Abonnemente sind übertragbar und unbeschränkt gültig.	

Betriebsrechnung
a) Erträge:
Der Berechnung liegt eine tägliche Betriebszeit von 6 Stunden zwischen dem 15. Dezember bis 15. April zugrunde. Der angenommene Auslastungsgrad von 15 ‰ gilt im Vergleich zu ähnlichen Anlagen als ausserordentlich tief.
Aus den vorstehenden Grundlagen resultieren 60'000 Fahrten. Mit einem Einheitssatz von Fr. 1.20 erreichen wir Einnahmen von total Fr. 72'000.—

Mitglieder des Initiativkomitees:		Folgende Persönlichkeiten und Körperschaften unterstützen das vorliegende Projekt:	
<i>Präsident:</i>	Melotti Max <i>Gemeinde-Vizepr., Hospental</i>	Herr Ludwig Danioth <i>Landammann und Ständerat, Andermatt</i>	
<i>Aktuar:</i>	Meyer Eduard <i>Landrat, Hospental</i>	Herr Dr. Otto Meyer, stellvertretender <i>Direktor der Schweiz. Mustermesse, Basel</i>	
<i>Kassier:</i>	Wenzin Hans <i>Gemeindepräsident, Hospental</i>	Herr Oberst Walter Wohnlich <i>Kdt. Fest. Kreis 3, Andermatt</i>	
<i>Mitglied:</i>	Bennet Dora <i>Hotelière, Hospental</i>	Herr Dr. med. J. Baumann <i>Thalarzt, Andermatt</i>	
<i>Berechnungen:</i>	Brändle Karl <i>Ingenieur, Herrliberg</i>	Verkehrsverein Hospental Skiclub Hospental	

Wahren Sie die Chance der guten Kapitalanlage
Entschliessen auch Sie sich zur Aktienzeichnung





CONFIN

5 CONFIN ZUM VERKAUF: DAS GRÖSSTE SKIGEBIET DER ITALIENISCHSPRACHIGEN SCHWEIZ AUF DER SUCHE NACH INVESTITIONEN

Christopher Beuter und Julia Dumin

Einleitung

Graubünden, flächenmässig der grösste Kanton der Schweiz, ist weltbekannt für seine Wintersportorte wie St. Moritz, Lenzerheide und Davos. Das Skigebiet Confin in San Bernardino, direkt an der Südseite des San-Bernardino-Tunnels an der A13 gelegen, ist dagegen seit seiner Hochphase in den 1980er und Anfang der 1990er Jahren ein wenig in Vergessenheit geraten. Seine fünf Liftanlagen¹ stehen seit dem Winter 2012/13 grösstenteils still. Die Sessel der Sesselbahn Pan de Zucher hängen regungslos in der Luft; Kabinen und Anker der Schlepplifte stehen unbenutzt in ihren Stationen – so auch im Winter 2018/19.²

Im Winter 2016/17 war zuvor der Skibetrieb kurzzeitig nach Confin zurückgekehrt: Die Liftbetreiberin, die San Bernardino Impianti Turistici S.A.³ (SBIT), hatte entschieden, einige Anlagen in der winterlichen Hochsaison in Betrieb zu nehmen.⁴ So waren mit

der Kabinenbahn Fracch-Confin (1500 Personen pro Stunde), der Sesselbahn Pan de Zucher (900 P/h) und dem Schlepplift Lares (800 P/h) immerhin mehr als 50 Prozent der Anlagen in Betrieb – wenn auch nicht durchgängig, sondern nur während der Weihnachtsferien, der Fasnachtsferien und an den Wochenenden. Da die Schlepplifte Mutton-Pizzo Rotondo (1100 P/h) und Tre Uomini (1000 P/h) aber auch in jenem Winter stillstanden, war dabei nicht das komplette Skigebiet für Skigäste zugänglich. Seitdem ist allerdings bis heute (Stand: Winter 2018/19) in Confin keine einzige Anlage mehr in Betrieb gewesen.

Wie kam es dazu, dass die Anlagen im Skigebiet Confin in den letzten Jahren überwiegend ausser Betrieb waren? Welche Geschichte verbirgt sich hinter dem Skigebiet, mit welchen Schwierigkeiten hatte es zu kämpfen? Welche touristischen Angebote hat San Bernardino heute nach der einstweiligen Stille-

Vorhergehende Doppelseite:
Bergstation des Lifts
Mutton-Pizzo Rotondo:
Die Zukunft Confins ist
weiterhin ungewiss (2018).

Die Sessel des Pan de Zucher
sind schon länger nicht
mehr in Bewegung gesetzt
worden (2018).

gung Confins zu bieten, und wie ist die Perspektive des Dorfes als Tourismusort einzuschätzen? Dies sind die Fragen, mit denen wir uns in diesem Kapitel beschäftigen. Dazu werden wir uns zunächst kurz mit den Unterschieden, insbesondere bezüglich der strategischen Ausgangslage der Gebiete, zwischen Confin und den anderen in diesem Buch betrachteten LSAP befassen, um auf diese Weise einige spezifische Merkmale Confins herauszuarbeiten. Danach werden wir die Geschichte des Skigebiets umreissen, um dabei die Probleme, mit denen das Skigebiet zu kämpfen hatte, klar konturiert darstellen zu können. Anschliessend beleuchten wir im Kontext dieser zuvor identifizierten Problemstellungen verschiedene Ansätze zur Weiterführung und Neuausrichtung des Skigebiets, um zuletzt das touristische Alternativangebot San Bernardinos zu betrachten. Abgeschlossen wird das Kapitel mit einem Fazit, in dem die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst werden und ein vorsichtiger Blick in die Zukunft geworfen wird. Dabei beschränken wir unsere Betrachtungen auf das Skigebiet Confin. Der Tallift Pian Cales, der im Dorf San Bernardino liegt und daher auch baulich durch die A13 von Confin getrennt ist, hat noch einen regelmässigen Winterbetrieb. Da er allerdings aus nur einem Schlepplift und wenigen Pisten besteht, ist Pian Cales grösstmässig nicht mit Confin zu vergleichen und wird daher in diesem Kapitel, soweit nicht anders spezifiziert, nicht Gegenstand der Analyse sein.

Beim Zusammentragen der Informationen für dieses Kapitel haben wir uns vor allem auf Material





Pistenplan von Confin: Hauptsächlich leichte und mittelschwerere Pisten prägen das Skigebiet.

des Archivs der Bürgergemeinde (Comune Patriziale) Mesocco sowie auf Interviews mit verschiedenen Beteiligten und Beobachtern der Entwicklung Confins gestützt. Die Aufgeschlossenheit aller Interviewpartner und die Zeit, die sie sich auch für kurzfristige Gespräche genommen haben, empfanden wir als sehr beeindruckend. Allen Interviewten sowie Luigi Corfù, der uns den Zugang zu seinem Archiv und damit zu

einer grossen Menge an wertvollen Informationen, vor allem den dort archivierten Geschäftsberichten der SBIT, ermöglicht hat, gilt an dieser Stelle unser herzlichster Dank. Insgesamt drei mehrtägige Aufenthalte in San Bernardino im Jahr 2018 dienten der Sammlung von Informationen auf den beschriebenen Wegen. Auch zwei Begehungen des Skigebiets selbst waren ein wichtiger Teil dieser Aufenthalte,

bei denen einige der Fotos entstanden, die in dieses Kapitel integriert wurden. Ausserdem halfen uns die Begehungen, uns einen persönlichen Eindruck von den Liftanlagen und den Pisten Confins sowie von der Gesamtkonzeption des Skigebiets zu verschaffen.

Confin im Vergleich: Same, but different

Bevor die oben genannten Fragen zum Skigebiet Confin im Laufe des Kapitels bearbeitet werden, legen wir im Folgenden zunächst einige augenfällige Unterschiede zwischen Confin und den anderen Skigebieten, deren Geschichte in diesem Buch erzählt wird, dar. Da Confin einerseits im Vergleich zu den anderen Fallbeispielen einige Besonderheiten aufweist, dieses Buch andererseits aber deutlich macht, dass es auch markante Ähnlichkeiten zwischen allen Gebieten und allgemeine Tendenzen gibt, die im Fazit genauer betrachtet werden, zeigen wir zur besseren Einordnung der weiteren Ausführungen dieses Kapitels die Unterschiede schon an dieser Stelle auf.

Der erste und vielleicht wichtigste Unterschied besteht darin, dass Confin im Gegensatz zu den anderen LSAP in diesem Buch noch nicht endgültig geschlossen ist. Wie der weitere Verlauf des Kapitels zeigen wird, gibt es weiterhin Ideen und Engagement zu einer möglichen Wiedereröffnung. Da die Anlagen Confins in den letzten Wintern allerdings mehrheitlich ausser Betrieb waren, wird Confin für den analytischen Rahmen dieses Buches ebenfalls als LSAP eingestuft.



Blick auf Confin Basso, den Kern des Skigebiets Confin, eingerahmt von einer der charakteristischen Portalstützen des Lifts Tre Uomini. Im Tal liegt das Dorf San Bernardino, auf dem Confin gegenüberliegenden Hang der Tallift Pian Cales (2018).

Mehrere Beteiligte bestätigten uns gegenüber, dass sie durchaus glauben, ein Neuanfang für das Skigebiet in naher Zukunft sei möglich. Solch ein Neuanfang ist in den anderen LSAP höchst unwahrscheinlich. Am Erner Galen (Kapitel 2) wurden die Liftanlagen schon zurückgebaut. Dasselbe geschah mit den Anlagen am Hungerberg (Kapitel 3). Die Liftmasten des LSAP Winterhorn (Kapitel 4) stehen zwar noch, hier dient das Gebiet jedoch mittlerweile als Naturausgleichsfläche für die Erweiterung des nahegelegenen Skigebiets Andermatt-Sedrun, was einen Neustart deutlich erschwert. Demgegenüber ist eine Fortsetzung des Skibetriebs in Confin noch vergleichsweise realistisch.

Der zweite bemerkenswerte Unterschied zu den anderen in diesem Band betrachteten LSAP und Confin ist die Grösse des Skigebiets. Confin ist laut der in Kapitel 1 ausgearbeiteten Grössenzuordnung das einzige Skigebiet dieses Buches, das als mittelgross eingestuft werden kann. Bei den übrigen handelt es sich um kleine Skigebiete. Mit insgesamt fünf Anlagen, bestehend aus einer Kabinenbahn, einer Sesselbahn und drei Schleppliften sowie einer Gesamtpistenlänge von rund 40 Kilometern⁵ ist Confin ungefähr doppelt so gross wie die anderen Skigebiete.⁶ Beachtlich ist zudem, dass sich das Skigebiet Confin über insgesamt fast 900 Höhenmeter (von 1650 m ü. M. bis über 2500 m ü. M.⁷) erstreckt. Skibegeisterten standen zu Betriebszeiten mehr als zehn Pisten mit unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad zur Verfügung.

Ein mittelgrosses Gebiet mit hervorragender infrastruktureller Anbindung bei gleichzeitigem Fehlen direkter Konkurrenz: Eigentlich eine gute Startposition für Confin.

Anlage	Baujahr	Länge (in m)	Höhendifferenz (in m)	Beförderungskapazität (in P/h)
Kabinenbahn Fracch-Confin	1970 (erneuert 1983 u. 1993)	1203	316	1500
Skilift Tre Uomini	1970	2188	572	1000
Skilift Mutton-Pizzo Rotondo	1971	1834	337	1100
Sesselbahn Pan de Zucher	1984	1333	365	900
Skilift Lares	1984	967	230	800

Tabellarische Übersicht der Liftanlagen Confins, den Übungslift ausgenommen.

Angaben wurden entnommen von den Einträgen in der Seilbahndatenbank von www.bergbahnen.org (abgerufen am 20.12.2019), eigene Zusammenstellung.

Vielleicht noch wichtiger als die Grösse des Skigebiets ist eine Kombination von verschiedenen standortbezogenen Charakteristika, die Confin aufzuweisen hat und die es insbesondere in seiner Startposition von den anderen Gebieten abhebt. So hat das Gebiet beispielsweise keine grosse Konkurrenz in der direkten Umgebung. Zwar liegt das Skigebiet Splügen-Tambo unweit von San Bernardino an der Nordseite des San-Bernardino-Tunnels, dieses umfasst aber insgesamt weniger Pistenkilometer.⁸ Der Umstand, dass der Tunnel sozusagen die Graubündner Sprachgrenze darstellt – Splügen ist deutschsprachig, San Bernardino italienischsprachig – spricht ausserdem dafür, dass diese beiden Gebiete nicht genau dieselbe Klientel anziehen und auch deshalb nur wenig in direkter Konkurrenz zueinander stehen. Auch andere Skigebiete der italienischsprachigen Schweiz im angrenzenden Kanton Tessin, zum Beispiel die Gebiete Airolo-Pescium und Nara-Leontica, haben im Vergleich weniger Pistenkilometer,⁹ sodass Confin als grösstes Skigebiet der italienischsprachigen Schweiz bezeichnet werden kann.¹⁰ Bedeutende Skigebiete in Graubünden wie Lenzerheide, Laax und Savognin sind zwar grösser als Confin, befinden sich jedoch eine Stunde Autofahrt von San Bernardino entfernt. Dementsprechend

– spricht ausserdem dafür, dass diese beiden Gebiete nicht genau dieselbe Klientel anziehen und auch deshalb nur wenig in direkter Konkurrenz zueinander stehen. Auch andere Skigebiete der italienischsprachigen Schweiz im angrenzenden Kanton Tessin, zum Beispiel die Gebiete Airolo-Pescium und Nara-Leontica, haben im Vergleich weniger Pistenkilometer,⁹ sodass Confin als grösstes Skigebiet der italienischsprachigen Schweiz bezeichnet werden kann.¹⁰ Bedeutende Skigebiete in Graubünden wie Lenzerheide, Laax und Savognin sind zwar grösser als Confin, befinden sich jedoch eine Stunde Autofahrt von San Bernardino entfernt. Dementsprechend

chend können diese Gebiete nicht als direkt benachbarte Konkurrenz zu Confin bezeichnet werden. Dies ist ein bedeutender Unterschied zu den anderen LSAP. So liegen beispielsweise die Aletsch Arena und die Skiarena Andermatt-Sedrun sprichwörtlich einen Steinwurf entfernt von den LSAP Erner Galen (Kapitel 2) bzw. Winterhorn (Kapitel 4). Zwar gab es, ähnlich wie bei Confin, im direkten Umfeld vom LSAP Hungerberg (Kapitel 3) keine bedeutende Konkurrenz, jedoch befindet sich das Gebiet am Ende des Rhonetals. Mehrere attraktive Skigebiete sind somit infrastrukturell besser angebunden. Diese liegen sowohl auf der Walliser Seite als auch auf der anderen Seite des Furka-Basistunnels in Uri.¹¹ Confin befand sich daher im Vergleich zu den anderen LSAP weniger im Kampf um Kundschaft mit benachbarter Konkurrenz oder mit infrastrukturell besser angebundenen Skigebieten.

Neben der fehlenden direkten Konkurrenz für Confin hat das Gebiet zusätzlich durch seine Lage direkt an der A13 ein grosses Einzugsgebiet von potenziellen Gästen und ist gut zu erreichen. Von Lugano aus wird bei günstiger Verkehrslage mit dem Pkw lediglich eine Stunde Fahrzeit bis zur Talstation der Kabinenbahn Fracch-Confin und damit zum Einstieg in das Skigebiet benötigt, und die Distanz von der Hauptstadt Tessins, Bellinzona, nach San Bernardino beträgt nur 50 Kilometer. Von Como und Varese in der benachbarten Lombardei aus ist San Bernardino nur gut 100 Kilometer entfernt, und auch die Mailänderinnen und Mailänder können bei guter

Verkehrslage in zwei Stunden nach Confin fahren und haben dementsprechend die Möglichkeit, die Berge San Bernardinos für Tagesausflüge zu besuchen. Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass Confin durch seine günstige infrastrukturelle Anbindung, sein grosses Einzugsgebiet und den Mangel an direkt benachbarter Konkurrenz den anderen LSAP gegenüber auf den ersten Blick erhebliche Vorteile in den Startbedingungen aufwies. Die Frage, wieso in Anbetracht dieser Ausgangslage die Standortvorteile und der Skiboom der 1970er Jahre im Laufe der Betriebsgeschichte nicht langfristig in betriebswirtschaftlichen Erfolg umgemünzt werden konnten, soll im folgenden Teil dieses Kapitels im Mittelpunkt stehen.

Entwicklung des Skigebiets Confin¹²

Im Folgenden befassen wir uns zunächst mit der Entwicklung des Skigebiets und der Analyse der Probleme, denen sich Betreiberin und Gemeinde gegenüberstehen. Die aktive Betriebszeit des Gebiets vom Beginn bis zur ersten Stilllegung (1971 bis 2012) haben wir hierfür in drei Phasen eingeteilt:

- Die erste Phase wurde von der Betriebsaufnahme in Confin durch die SBIT (1971) bis zur Erweiterung des Skigebiets durch den Bau neuer Anlagen (1984) gefasst. Hierbei fällt auf, dass bereits der Start des Skibetriebs nicht optimal war. Die SBIT machte Verluste und musste schon 1978 zum ersten Mal saniert werden. Nach dieser Sanierung stabilisierte sich die SBIT zunächst betriebswirtschaftlich.

- Die zweite Phase (1984 bis 1993) wird dementsprechend als Hochphase bezeichnet. Trotzdem gab es auch in dieser Phase punktuelle Schwierigkeiten. Insbesondere personelle Konflikte prägten diese Zeit.
- Die Modernisierung der Kabinenbahn (1993) kennzeichnet den Übergang zur dritten Phase (1993 bis 2012). Auf diese Erneuerung folgte jedoch kein langfristiger Aufschwung. Im Gegenteil: Die Schwierigkeiten hielten an, und obwohl die Gesellschaft Anfang der 2000er Jahre nochmals saniert wurde, folgte 2012 die vorläufige Stilllegung des Skigebiets Confin.



Die Talstation der Kabinenbahn Fracch-Confin: Hier nahm das skifahrerische Vergnügen im Gebiet jeweils seinen Anfang (2018).

Die Talstation des Lifts Mutton-Pizzo Rotondo und eine seiner charakteristischen N-Stützen. Der Restschnee schmilzt in der warmen Frühlingssonne (2018).



HERAUSGEBER · AUTOREN



Prof. Dr. Christoph Schuck ist Inhaber der Professur für Politikwissenschaft und Dekan der Fakultät Humanwissenschaften und Theologie der Technischen Universität (TU) Dortmund. Als Gastprofessor forschte und lehrte er u.a. an der Yale University (USA), der Parahyangan University Bandung (Indonesien), der University of Malaya Kuala Lumpur (Malaysia) und der Universität Luzern (Schweiz). Skifahrerisch ist er auf dem Erner Galen gross geworden und bedauert sehr, dass dieses wunderschöne kleine Skigebiet nicht mehr existiert. Noch immer verbringt er seine (leider sehr knappe) Freizeit gerne mit zwei Brettern unter den Füßen in den verschneiten Bergen des Wallis. Dass er auch bei sommerlichen Alpenquerungen an jedem noch so entlegenen Skilift anhält und Fotos schiesst, erfolgt zum Leidwesen seiner Frau Anna, die sich, obwohl selbst begeisterte Skifahrerin, weniger für verrostete Lifтанlagen interessiert als für seine eigentlichen politikwissenschaftlichen Forschungsthemen: Internationale Sicherheitspolitik, Terrorismus und militärische Interventionen. Ihr sei das vorliegende Buch in Liebe und Dankbarkeit gewidmet. Weitere Infos: www.christoph-schuck.de



Matthias Heise, M.A., leitet das Fakultätsmanagement der Fakultät Humanwissenschaften und Theologie an der TU Dortmund und ist Dozent für Politikwissenschaft. An den Alpen schätzt er nicht nur die klare Höhenluft, diese jedoch aus zweierlei Gründen in der Schweiz ganz besonders: Kaum müde wird er der vielen Passstrassen, die bei geöffnetem Verdeck die Frische ins Gesicht fräsen. Aber auch, weil die Höhenlagen zu Geistigem inspirieren – ob zum Schreiben von Büchern im Anblick mächtiger Pize oder beim heiteren Verzehr Walliser Edeltropfen ... im Käsefondue. Den Frohsinn für alpine Bergwelten teilt seine Frau Nicole, den für ausgestorbene Skigebiete nicht. Sie hat den zahllosen Forschungsprotokollen dennoch mit unendlicher Geduld gelauscht (und tut es immer noch). In Liebe und Dankbarkeit sei ihr das Buch gewidmet.

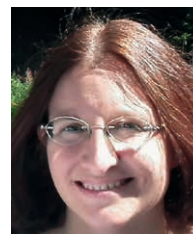
AUTORINNEN UND AUTOREN



Nora Becker, M.A., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Politikwissenschaft der TU Dortmund. Sie promoviert zur Privatsphäre im digitalen Zeitalter und koordiniert zurzeit ein von der Volkswagen-Stiftung gefördertes Postdoc-Programm mit Fokus auf Zentralasien und den Kaukasus. Obwohl sie schon so einige Blessuren aus diversen Abfahrten mitnahm, ist sie begeisterte Skifahrerin. Noch als wissenschaftliche Hilfskraft rutschte sie ins LSAP-Projekt hinein – und erkundete im Tandem umliegende Gemeinden, schlug sich mit ihren Teamkollegen für die besten Fotos durch meterhohe Büsche und flüchtete mit eben jenen vor wildgewordenen Ziegenböcken.



Christopher Beuter, M.Sc., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Politikwissenschaft der TU Dortmund. Er promoviert aktuell zu dem 2015 abgeschlossenen Nuklearabkommen mit dem Iran. Obschon er in den mit wenigen Bergen versehenen Niederlanden aufwuchs, ist er seit seiner Kindheit vom alpinen Skisport begeistert. Die Erfahrungen auf den lokalen, teppichartigen Kunstskipisten waren jedoch wenig erfolgsversprechend, da er die Pisten eher nach unten stolperte als fuhr. Paradoxerweise bereiteten ihm die alpinen Skipisten in den Alpen geringere Schwierigkeiten. Obwohl er sogar kurz eine Karriere als Skilehrer erwog, hat er sich letztendlich doch für die weniger sportliche Büroarbeit entschieden, für die bekanntermassen vor allem Sitzfleisch benötigt wird.



Julia Dumin, M.A., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Politikwissenschaft der TU Dortmund und promoviert über die Rolle von Amtsenthebungsverfahren in demokratischen Systemen mit Schwerpunkt Ostasien. Eine Kindheit im südlichen Schwarzwald führte zu frühen Skilaufversuchen, die allerdings nicht von Erfolg gekrönt waren und in stillem Einvernehmen aller Beteiligten bald wieder ad acta gelegt wurden. Eine tiefe Verbundenheit mit den Bergen blieb allerdings bestehen. Bis heute ist es vor allem die Schweizer Naturlandschaft, die sie immer wieder von Neuem fasziniert und die sie bei Gelegenheit auch gerne in ausgedehnten Wanderungen erkundet.



Sina Golgowski, M.A., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Politikwissenschaft der TU Dortmund und promoviert im Bereich der Friedens- und Konfliktforschung. Für die kalte, verschneite Jahreszeit hegt sie eine ausgeprägte Passion und erfreut sich daher stets des Anblicks der imposanten, weissbedeckten Schweizer Alpen. Doch auch dem sommerlichen Charme der Schweiz kann sie sich nicht entziehen. Daran vermag auch die wilde Fauna nichts zu ändern: Während des LSAP-Projekts stolperte sie gemeinsam mit ihren Teamkollegen zügig die Bergabhänge hinab, um verhaltensauffälligen Gämsen und Schwärmen von Stechmücken zu entfliehen. Belohnt wurden sie alle mit eindrucksvollen Naturfotos.



Karin König ist studentische Hilfskraft an der Professur für Politikwissenschaft der TU Dortmund. Sie studiert den Bachelorstudiengang Journalismik mit Politikwissenschaft im Nebenfach und ist zusätzlich für verschiedene Lokalzeitungen tätig. Was das Skifahren betrifft, ist sie bisher nicht über die Übungspiste in der Skihalle in Bottrop hinausgekommen, dafür aber als Kind mit Begeisterung die Hügel ihrer Heimat in einer nordrheinwestfälischen Kleinstadt heruntergerodelt. Die Schweiz schätzt sie trotz mangelnder Wintersporterfahrung für ihre beeindruckende Bergwelt und ihre köstliche Schokolade.



Dr. Kathrin Rucktäschel ist Politikwissenschaftlerin und arbeitet als Projektkoordinatorin in der Zentralen Studienberatung der TU Dortmund. Im Rahmen ihrer Dissertation beschäftigte sie sich mit Umweltfragen und Auswirkungen des Klimawandels. Auch wenn sie Wintersport lieber aus sicherer Distanz als Zuschauerin vor dem Fernseher genießt, so liebt sie den Sommer in den Bergen und hat in der Schweiz bereits einige schöne Wanderaufenthalte verbracht. Ihre eigenen Skilaufversuche sind hingegen selten von Erfolg gekrönt gewesen, egal ob in der Skihalle oder in freier Natur.



Dr. Steve Schlegel forschte an der TU Dortmund zu innerstaatlichen Konflikten, Krisenprävention und den Möglichkeiten und Grenzen internationaler Organisationen. In der Schweiz ist er ein regelmässiger Gast und genießt die schönen Landschaften, das gute Essen und den schweizerischen Perfektionismus. Auch wenn er erwiesenermassen keinerlei Talent fürs Skifahren hat, faszinieren ihn technologischer Wandel, zeithistorische Recherchen und regionale bottom-up-Initiativen – Interessen, die sich im LSAP-Projekt hervorragend einbringen liessen.

VERFASSER DES VORWORTS



Daniel Anker wurde 1954 in Schaffhausen geboren, schloss das Studium der Schweizer Geschichte an der Uni Bern mit einer Arbeit über den Schweizer Alpen-Club ab und arbeitet als freier Reisejournalist und Bergpublizist in Bern. Er hat 28 Skitouren-, Wander-, Klettersteig- und Radführer für viele Regionen der Schweiz, aber auch für die Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon und Kalifornien verfasst. Daneben gibt er im Zürcher AS Verlag Monografien über grosse Gipfel der Schweiz heraus und schreibt für Die Alpen, die Zeitschrift des Schweizer Alpen-Clubs. Seit über zehn Jahren stellt er auf dem Blog www.bergliteratur.ch. «Ankers Buch der Woche» vor, wo er auch immer wieder Skibücher ganz unterschiedlicher Art empfiehlt.