

# Flügel für das Toggenburg

Das neue Gipfelgebäude auf dem Chäserrugg soll dem Tourismus Schub verleihen

Für das Basler Architekturbüro Herzog & de Meuron ist es ein kleines Projekt, für das Toggenburg ein grosses. Den Gipfel des Ausflugsbergs Chäserrugg schmückt nun ein aus Holz gefertigtes Gebäude.

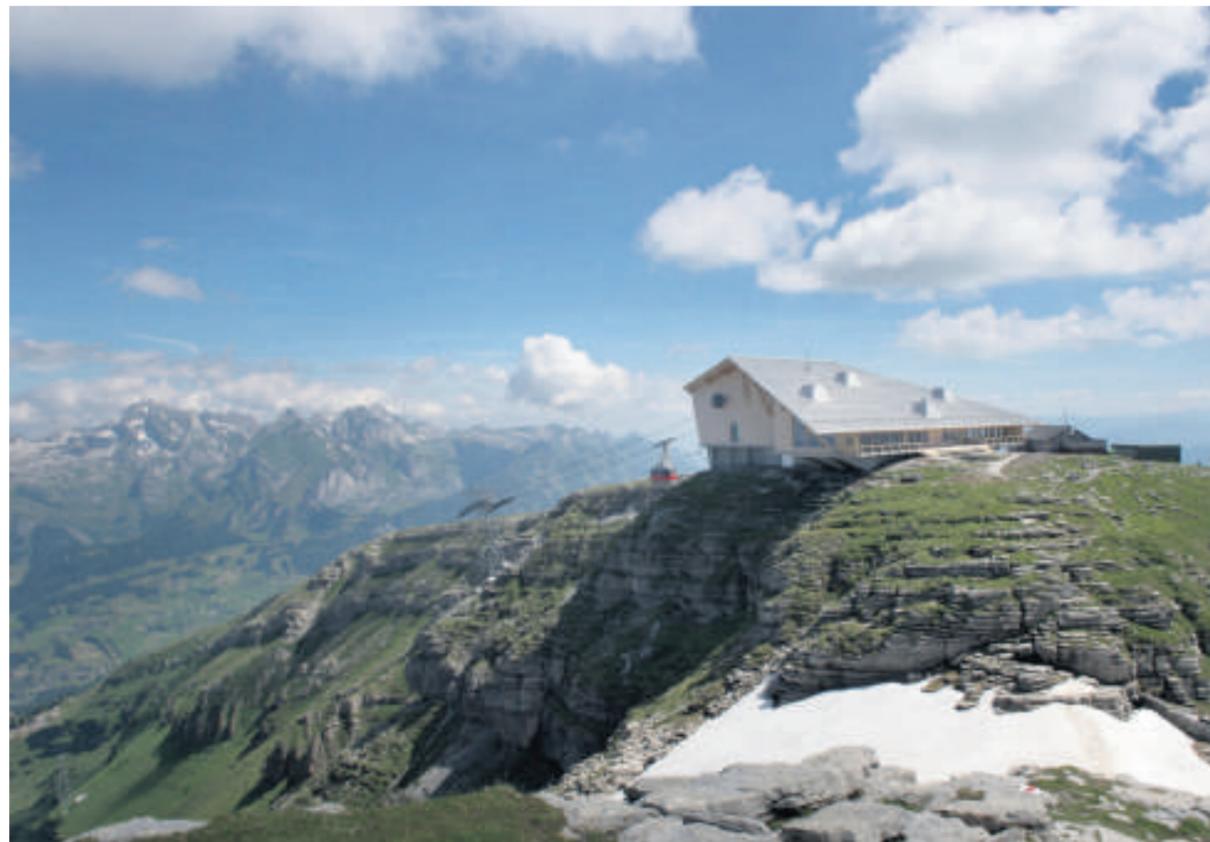
Jörg Krummenacher, Unterwasser

Bis anhin warteten oben auf 2262 Metern über Meer eine funktionale Seilbahnstation und ein schmuckloses Bergrestaurant. Der Gipfelbereich des Chäserruggs, östlichste Erhebung in der markanten Kette der sieben Churfürsten, verlockte die wenigsten Berggänger und Wintersportler zum Bleiben, es sei denn wegen der Aussicht. Das dürfte sich ändern. Dem Berggast, der heute in der Gondel Richtung Gipfel schwebt, fällt als Erstes das ausladende Flügeldach auf, das sich wie ein Wingsuit über die Bergstation breitet. Dahinter, direkt angebaut, öffnet sich bei der Ankunft ein Restaurant von 53 Metern Länge aus Fichte und Esche, das den Besucher nicht mehr so rasch loslässt. An die Fensterfront schliesst sich nach Süden hin eine ebenso grosszügige Terrasse an.

## Gegenseitige Neugier

Das markante, flexibel nutzbare neue Gipfelgebäude ist Ausdruck eines Aufbruchs im Toggenburg, der lange auf sich warten liess. Der St. Galler Tourismus-Professor Christian Laesser sprach gar von einem «Tal der Tränen», obwohl es sich mit seiner Berglandschaft und seinem Panorama als Ausflugsziel geradezu anbietet, zumal es aus den Zentren Zürich und St. Gallen, erst recht aus dem Rheintal, relativ rasch erreichbar ist. Doch seit langem haftet dem oberen Toggenburg das Image an, altbacken zu sein, Investitionen in eine moderne Tourismusinfrastruktur verschlafen zu haben.

Es bedurfte des Engagements einer Eingehirten, der aus Frankreich stammenden Mélanie Eppenberger, sowie eines Zusammentreffens mit Pierre de Meuron vor fünf Jahren in Basel, den Stein ins Rollen zu bringen. Die Verwaltungsratspräsidentin der Toggenburg-Bergbahnen und der renommierte Architekt kamen ins Gespräch. «Es entstand gegenseitige Neugier», erinnert sich de Meuron. Einige Wochen danach



Der Chäserrugg mit ausladendem Flügeldach, Restaurant und grosszügiger Terrasse.

CHRISTOPH RUCKSTUHL / NZZ

reiste er ins Toggenburg, und am Ende des Besuchs sei für ihn klar gewesen: «Ich möchte hier bauen.» Für Mélanie Eppenberger tat sich damit, wie sie erzählt, «eine neue Dimension für uns und das Toggenburg auf».

## Unabhängiger vom Wetter

Das neue, in nur einem Jahr errichtete Gipfelgebäude auf dem Chäserrugg soll einen ähnlichen Effekt auslösen wie etwa das vor sieben Jahren eröffnete Drehrestaurant auf dem Hohen Kasten im benachbarten Alpsteingebiet: Es soll das Angebot verbreitern, mehr Gäste anlocken und die Bergbahnen, gerade im Sommer, unabhängiger machen von den Kapriolen des Wetters.

Beim Hohen Kasten stiegen die Frequenzen um beinahe das Doppelte, der Umsatz ums Zweieinhalbfache. Identische Sprünge wird es auf dem Chäserrugg nicht geben, generiert hier das Skigebiet doch bereits konstante Umsätze, während der Hohe Kasten keinen Skitourismus anbietet.

Das breit gestreute Aktionariat der Toggenburg-Bergbahnen erwartet aber eine gesunde Rendite, zumal in den nächsten Jahren weitere Investitionen anstehen. Bereits auf kommenden Winter entsteht eine neue Verbindungsbahn, welche die Gondel auf den Chäserrugg entlasten soll. Passend zur Aufbruchstimmung will auch der Kanton St. Gallen das lange erwartete Klanghaus in der näheren Umgebung realisieren. Es steht ebenfalls für die Idee eines modernen, aber authentischen Tourismus im lange vernachlässigten Tal.



NZZ-INFOGRAFIK / dke.

Um der Trendwende ein Gesicht zu geben, engagiert sich mit Simon Ammann der bekannteste Toggenburger als Aktionär und Verwaltungsrat. Der vierfache Skisprung-Olympiasieger zeigte sich bei der Eröffnung des Gipfelgebäudes beeindruckt von der Dynamik, welche die Toggenburg-Bergbahnen nun erfasst habe, und hofft «auf Ausstrahlung auf das ganze Land und darüber hinaus».

## Kein Alpen-Chic

Mit diversen Eröffnungsattraktionen feiern die Bergbahnen dieses Wochenende die, so die Worte Pierre de Meurons, «geradlinige, unkomplizierte und mutige Umsetzung» des Projekts. Das Architekturbüro hat seinen Teil beigetragen, indem es die projektierten Kosten von sieben Millionen Franken leicht unterschritten und die Bauarbeiten früher als geplant zu Ende gebracht hat. Entstanden ist ein Restaurant samt Alpzimmer und Cheminée von natürlicher Eleganz, ganz ohne Alpen-Chic.

## «Notfalls vor Bundesgericht»

Streit um Macht im Stromnetz

Die Waadtländer Staatsrätin Jacqueline de Quattro profiliert sich als Kämpferin für den Westschweizer Einfluss im Stromnetz. Sie will dafür alle Mittel nutzen.

Davide Scruzzi

Der Stromkonzern Alpiq will Aktien an der nationalen Hochspannungsnetz-Firma Swissgrid für 146 Millionen Franken an ein Konsortium der Westschweizer Kantone verkaufen. Doch andere Swissgrid-Aktionäre, etwa die BKW, erwägen, ein Vorkaufsrecht zu nutzen. Dieses ist in den Swissgrid-Statuten und im Gesetz verankert. Das gesetzliche kantonale Vorkaufsrecht ist in den Statuten nur als zweitrangig festgehalten. Die federführende Waadtländer Staatsrätin Jacqueline de Quattro signalisiert zwar, dass sie einen Kompromiss mit der BKW und anderen Kaufinteressenten aus der Deutschschweiz anstrebe. Der eigens von den Westschweizern gegründeten Beteiligungsgesellschaft Sireso müsse aber ein namhafter Anteil zugesichert werden, andernfalls werde man den Konflikt gerichtlich austragen, notfalls vor Bundesgericht, sagt de Quattro.

## Bundesrätliche Forderung

Bundesrätin Doris Leuthard hofft auf eine aussergerichtliche Einigung. Der Bundesrat hat sich kürzlich indirekt positioniert, als er bei der Genehmigung neuer Swissgrid-Statuten explizit festgehalten hat, dass das im Gesetz



Jacqueline de Quattro  
Staatsrätin (Waadt)

festgehaltene Vorkaufsrecht von Kantonen und Gemeinden in den Statuten besser abgestützt werden müsse, allenfalls zusätzlich durch eine Ergänzung des Gesetzes. Im jetzigen Streit ist es aber dafür wohl zu spät. Bis Ende Juli haben die BKW und andere Firmen Zeit, ihr Vorkaufsrecht auszulösen.

De Quattro gibt sich als Vorkämpferin für die Westschweizer Interessen beim Netzausbau, die bisher indirekt über die Beteiligung am Alpiq-Konzern ausgeübt worden seien. De Quattro hiebt den Konflikt in eine hohe politische Ebene, zumal hinter der BKW der Kanton Bern als Mehrheitsaktionär steht. Aber ist der Aktienbesitz so wichtig, wenn doch der Verwaltungsrat gemäss Statuten mehrheitlich unabhängig von den Aktionären rekrutiert sein muss und der Netzausbau durch die Eidgenössische Elektrizitätskommission beaufsichtigt wird? Für de Quattro haben die Aktionäre einen grossen Einfluss auf die Entwicklung des Netzes. Die Kaufabsichten von BKW und – etwa im Fall des Repower-Aktienpaktes – der Axpo-Gruppe zeigten, dass die Stromkonzerne systematisch auf den Netzausbau Einfluss nehmen wollten.

## Drohen Verluste?

Die BKW fürchtet, dass das Westschweizer Konsortium nicht gesetzestreu sei, weil etwa die finanziell beteiligte Pensionskassen-Institution Retraites Populaires nicht als kantonale kontrolliert gelten könne. Würde der Aktienkauf im Nachhinein als falsch taxiert, würde dies zu einer Einengung der Handelbarkeit der übrigen Aktien und damit zu deren Wertverminderungen führen. Deshalb erwäge man das Vorkaufsrecht, so die Argumentation der BKW und involvierter Pensionskassen-Investoren. Die Westschweizer weisen dazu auf positive Vorabklärungen von Bundesstellen hin. Laut Swissgrid ist es zudem möglich, einen Aktienverkauf nachträglich zu korrigieren.

# Grüne Ansprüche und graue Zonen beim Mitfahren

Neue Organisationsformen der Mobilität zwischen Innovation und Fairness

Das Teilen von Autos soll die Mobilität umweltfreundlicher gestalten. Doch bevor im grossen Stil geteilt wird, braucht es breite Plattformen und rechtliche Klärungen. Das ist die Quintessenz einer Tagung.

Paul Schneeberger, Innsbruck

Wo der Fahrdienst Uber auftaucht, sorgt er für rote Köpfe und Fragezeichen. Umstritten ist, ob die Online-Plattform, die selbständige Fahrer und ihre Autos vermittelt, herkömmlichen Taxis Konkurrenz machen darf oder ob sie sich lokalen Reglementen unterziehen muss. In der Schweiz ist der Umgang damit sprachregional verschieden. In der Romandie pochen die Behörden auf ihre Taxi-Reglemente, in der Deutschschweiz ist das nicht der Fall – die von Uber disponierten Fahrzeuge belegen keine Taxi-Standplätze.

## Wird Innovation behindert?

Am dritten von der Mobilitätsakademie des Touringclubs der Schweiz im österreichischen Innsbruck veranstalteten internationalen Kongress über gemein-

schaftliche Mobilität («collaborative mobility») wurde über diese Frage kontrovers diskutiert. Strittig ist, wie regulatorisch mit Ansätzen umzugehen ist, die den Rahmen des bisher rechtlich vorgesehenen sprengen. Werden sie gleich verboten oder in bestehende Korsetts gezwängt, können sie keine Wirkung entfalten, weder negativ noch positiv. Nach Ansicht der internationalen Taxidachorganisation sollten alle Anbieter von gewerbsmässigen Fahrten unabhängig von ihrem Organisationsmodell denselben Vorschriften unterstellt sein.

Differenzierter ist die Argumentation des Zürcher Rechtsanwalts Simon Schlauri. Es seien zweierlei Aspekte in die Waagschale zu werfen. Zum einen die jeder staatlichen Regulation zugrundeliegende Frage, ob ein Angebot sicher erbracht werde. Wenn ein neues technisches Mittel, im Fall von Uber eine App, zusätzlich Transparenz schaffe, etwa über die Integrität des Fahrers, könne eine solche Innovation Anstoss für eine Deregulierung sein. Zum anderen seien vor einem Entscheid über den Umgang mit neuen, organisatorisch innovativen Anbietern von Mobilität weitere Fragen zu klären: Wird ein neues Monopol geschaffen? Wie verhält es sich mit den externen Effekten? Und: Gibt es Asymmetrien in Bezug auf Informationen

bzw. Transparenz zwischen neuen und bestehenden Angeboten?

Indessen ist Uber nur das prominenteste Beispiel der zahllosen Plattformen, über die sich Autos, Autoreisen oder auch Parkplätze teilen lassen. Im Idealfall werden dadurch ohnehin vorhandene individuelle Verkehrsmittel effizienter genutzt. Das Potenzial ist beträchtlich, wenn man in Betracht zieht, dass die durchschnittliche Belegung eines Autos in der Schweiz gemäss Mikrozensus 2010 gerade einmal 1,6 Personen beträgt. Potenzial für eine bessere Auslastung besteht vor allem im Berufs- und Geschäftsverkehr (1,12 bzw. 1,24 Personen) – in der Freizeit sind Autos besser besetzt (1,99 Personen).

## Etablierte tun sich schwer

Mit den neuen Kommunikationstechnologien, die Autos und ihre Benutzer intelligent miteinander vernetzen, verschwimmen die Grenzen von individuellem und öffentlichem Verkehr. Bis anhin haben vor allem genuine Innovatoren das neue Feld gestaltet. Die schweizerische Mobility, die im Verbund und in Ergänzung zur Bahn Autos vermietet, gehört ebenso dazu wie die deutsche Mitfahrzentrale oder ihr in Frankreich gross gewordenen Pendant

Bla-Bla-Car, die sich als günstige «Konkurrenten» des öffentlichen Verkehrs profiliert haben.

Die im Verkehrswesen etablierten Akteure tasten sich langsam an die Möglichkeiten heran, welche die neuen Technologien bieten. Dabei verschwinden die klassischen Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. Für die österreichischen Bundesbahnen zum Beispiel ist noch offen, ob sie sich zu einer breiten Plattform für Mobilität weiterentwickeln sollen, die auch individuelle Transporte einschliesst, oder ob sie zum Partner in einer breiter oder anders abgestützten Lösung werden.

In den Niederlanden ist der Automobilclub ANWB daran, eine App zu entwickeln, die seinen autoorientierten Mitgliedern einen Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglicht, der gegenüber dem dort sonst üblichen System niederschwelliger ist. Damit sollen Gelegenheitsfahrer vermehrt Zugang zu nur mässig ausgelasteten Zügen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten finden.

Unter dem Strich zeigt sich, dass auch im Verkehr künftig jene Akteure grosse und treibende Rollen spielen werden, die es schaffen, breite digitale Drehscheiben für Informationen und Buchungen zu etablieren und zu kontrollieren. Google lässt grüssen.