

## Eine Studie zeigt die Schwächen der touristischen Schifffahrt auf dem Langensee. Die Erkenntnisse sollten in Verhandlungen um die Konzessions-Erneuerung einfließen.

GERHARD LOB

Seit Jahren sorgt das Angebot der Schifffahrt auf dem Lago Maggiore für Unmut und rote Köpfe im Tourismuskanton Tessin. Zu wenige Verbindungen, reine Linienschifffahrt, ein Mangel an speziell für Touristen entwickelten Angeboten, zu hohe Billettpreise sowie die Nicht-Anerkennung der Halbtax-Abos: Das sind die Kernprobleme im Schweizer Becken des Langensees. Die Schifffahrt wird dort gemäss einem Abkommen zwischen der Schweiz und Italien von einer italienischen Schifffahrtsgesellschaft (NLM) betrieben, während eine Schweizer Gesellschaft – die Società Navigazione del Lago di Lugano SNL – den gesamten Luganersee inklusive seiner italienischen Teile bedient.

Die Konzession auf dem Lago Maggiore untersteht der staatlichen italienischen «Gestione Navigazione Laghi», die neben diesem See auch die Schifffahrt auf dem Garda- und dem Comersee betreibt. Ein Blick auf die Landkarte reicht aus, um zu verstehen, dass in diesem Konstrukt das Schweizer Becken des Lago Maggiore für die Italiener eine «quantité négligeable» ausmacht. Entsprechend schlecht ist das Angebot.

### Weniger Passagiere – höhere Preise

Wie dramatisch die Situation ist, zeigt eine vergleichende Studie, die von der regionalen Standortförderung ERS-LVM (Ente Regionale per lo Sviluppo del Locarnese e Vallemaggia) bei der Universität St. Gallen und dem Beratungsbüro Daniel Burckhardt in Auftrag gegeben und vor Kurzem im Rahmen des Forum Lago Maggiore präsentiert wurde. Das 180 Seiten umfassende Papier zeigt erbarmungslos auf, wie die Schifffahrt auf dem Lago Maggiore gegenüber anderen Schweizer Seen ins Hintertreffen geraten ist.

So ging in den letzten fünf Jahren die Zahl der Passagiere um ein Viertel zurück – von 667 000 im Jahr 2008 auf 489 000 im Jahr 2013. Nimmt man die Passagierzahlen von vor 20 Jahren zum Vergleich, hat sich das Aufkommen sogar halbiert. Umgekehrt verhielt es sich in jüngster Zeit mit den Ticket-Preisen: Sie haben sich seit 2012 beispielsweise zwischen Locarno und Brissago um genau 101 Prozent erhöht. Heute



Die Idylle trägt. Die Schifffahrt auf dem Lago Maggiore kann mit ihrem Angebot gar nicht überzeugen.

iStock

# Langensee im Tief

müssen für diese kurze Strecke 17.90 Franken bezahlt werden. Das Retour-Billet kostet das Doppelte!

### Taxi-Bootsdienst nur auf italienischem Gebiet

Welche verheerenden Konsequenzen diese Preispolitik hat, zeigt sich exemplarisch an den Besucherzahlen für die Brissago-Inseln, die in der Studie minutiös aufgelistet werden. Lange konnten die Brissago-Inseln mit ihrem botanischen Garten jährlich 100 000 Besucher zählen, in Spitzenjahren gar 120 000. Seit 2002 geht der Trend nur noch in eine

Richtung: nach unten. 2014 wurde der vorläufige Tiefpunkt mit 60 000 Besuchern verzeichnet. 2014 war ein verregnetes Jahr, doch ist erwiesen, dass der Ticket-Preis für die Schiffsverbindung eine wichtige Rolle spielt. Die Verfasser der Studie fragen sich auch, warum ein Taxi-Bootsdienst in der italienischen Bucht von Stresa (mit Verbindungen zu den dortigen Inseln) möglich ist und angeboten wird, während eine solche Offerte im Schweizer Becken fehlt.

Im Vergleich zum Genfer- oder Vierwaldstättersee ist auch die im Einsatz stehende Flotte auf dem

Lago Maggiore hoffnungslos veraltet. Moderne Motor- und renovierte Dampfschiffe, wie sie zu touristischen Zwecken auf anderen Schweizer Seen (etwa Thunersee) eingesetzt werden, fehlen gänzlich. Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) und die Angebote auf dem Thuner- und Brienzsee durch die BLS werden in der Studie als vorbildlich bezeichnet: «Sie heben sich durch Professionalität hervor: vorbildliche Flotten, dichter Fahrplan, guter Kundenservice».

Die Verfasser der Studie kommen zum Schluss, dass auch

beim Lago Maggiore die Schifffahrt zu einem Tourismusmagneten werden sollte. Unter den möglichen Szenarien wird die Schaffung einer Gesellschaft erwähnt, die im Schweizer Becken tätig wird, aber nur zu touristischen Zwecken – die Linienschifffahrt blieb bei der NLM.

Für ein solches Szenario müssten vier neue, ökologische Motorschiffe angeschafft werden – die Kosten werden auf 5,5 Millionen Franken geschätzt.

Die Studie zur Schifffahrt auf dem Lago Maggiore ist online abrufbar auf: [www.locarnese.ch](http://www.locarnese.ch)



Giulio Cugini/Parco Nazionale del Locarnese

### Nachgefragt

Tiziana Zaninelli

Präsidentin der regionalen Standortförderung im Locarnese und Maggiatal ERS-LVM (Ente Regionale per lo Sviluppo del Locarnese e Vallemaggia)

**In der vergleichenden Studie über die Schifffahrt auf Schweizer Seen bildet der Lago Maggiore das Schlusslicht. Hat Sie dies überrascht?**  
Nicht wirklich. Schon seit einiger Zeit sind bei uns, aber auch beim Tourismusverband entsprechende Klagen eingegangen: über die veralteten Boote, die Qualität der Dienstleistungen und vor allem die hohen Billettpreise.

**Welche Erkenntnisse ziehen Sie aus dieser Studie?**  
Es ist von fundamentaler Wichtigkeit, dass die Schifffahrt im Schweizer Becken des Langensees neu lanciert wird. Genau wie auf den wichtigsten Schweizer Seen muss die Schifffahrt auf dem Lago Maggiore zu einer echten touristischen Attraktion werden. Es reicht nicht, wenn

die Schiffe als öffentlicher Verkehrsträger im Linienverkehr im Einsatz sind. Wir sind überzeugt, dass vor allem ein Relaunch der Brissago-Inseln ohne integrales touristisches Produkt, das Fahrt, Eintritt und Angebote auf der Insel beinhaltet, nicht möglich ist.

**Es wird überlegt, eine eigene Schifffahrtsgesellschaft zu gründen, die im Schweizer Becken tätig werden könnte. Wer könnte dies machen?**  
Im Moment haben wir im Prinzip eine Monopolsituation für die internationalen Linien, den Pendlerverkehr sowie den touristischen Verkehr durch das konzessionierte Schifffahrtsunternehmen. Wir wünschen uns hingegen für den touristischen Verkehr mehr Flexibilität. Es ist eine Innovation nötig, welche es auch Schweizer

Operateuren erlaubt, in diesem Seebecken aktiv zu werden. Wir sind überzeugt, dass diese Möglichkeit für alle Parteien von Vorteil sein kann, auch für den italienischen Konzessionsnehmer, der unter gravierenden finanziellen Defiziten leidet.

**In Kürze laufen die Verhandlungen für eine Erneuerung der Konzession für die Schifffahrt auf dem Langensee an. Diese Konzession läuft Ende 2016 aus und wird auf 20 Jahre vergeben. Wie wollen Sie diese Verhandlungen beeinflussen?**  
Die gute Teilnahme an Foren zum Lago Maggiore hat gezeigt, dass dieses Thema im Locarnese einen hohen Stellenwert einnimmt. Wir hoffen nun, dass sich dies auch auf politischer Ebene auswirkt sowie im Interesse von Privatpersonen, hier zu investieren. gl

## Reiche sprechen Geld für «Les Arts Gstaad»

**Stephan Schmidheiny und Aline Foriel-Destezet unterstützen «Les Arts Gstaad» mit einem substanziellen finanziellen Beitrag. Die Überbauungsordnung für das Projekt wird im Frühjahr 2016 erneut öffentlich aufgelegt.**

DANIEL STAMPFLI

Lange war der Stiftungsrat auf der Suche nach Investoren für das geplante Kulturzentrum «Les Arts Gstaad». Nun kann er aufatmen. Ein substanzieller Beitrag, der nicht näher beziffert wird, kommt von der Familie des Schweizer Unternehmers Stephan Schmidheiny und von Aline Foriel-Destezet. Sie ist die Ehefrau des französischen Milliardärs Philippe Foriel-Destezet. Dieser gründete in den 1960er-Jahren die Personalvermittlungsfirma Ecco, welche er später mit Adia zu Adecco fusionierte. Für den Bau und den Betrieb des Kulturzentrums sind

gut 100 Mio. Franken notwendig (die htr berichtete). Neue Köpfe sind auch im Patronatskomitee zu finden: Viktoria Schmidheiny, Wienerin und Ehefrau von Stephan Schmidheiny, Jonas Kaufmann, Tenorsänger aus München, sowie Michael S. Bach, Musikschulleiter der Musikschule Saanenland-Obersimmental.

### Neuaufgabe und Gemeindeversammlung

Die Überbauungsordnung aus drei Bauwerken und mit drei Bauherren soll im Frühjahr 2016 erneut öffentlich aufgelegt wer-

den. So haben der Stiftungsrat von «Les Arts Gstaad» und die Gemeindebehörden entschieden. Dies erfolge im Anschluss an die Beurteilung durch Gemeinde und Kanton. Es sollen neu nicht nur die Teilprojekte Erschliessungstunnel (Bauherr Gemeinde Saanen) sowie das Bahnprojekt (Bauherr Montreux-Berner Oberland-Bahn MOB), sondern gleichzeitig das Kulturgebäude (Bauherr Stiftung Les Arts Gstaad) zusammen mit dem umfassenden Baugesuch im kombinierten Verfahren beurteilt werden. Sobald dieses abgeschlossen

und allfällige Einsprachen behandelt sind sowie die Finanzierung sichergestellt ist, werden die Behörden eine Gemeindeversammlung einberufen, um über die Realisierung des Projektes, die entsprechenden Kredite und Verträge entscheiden zu können. «Wir haben uns sehr bemüht, «Les Arts Gstaad» vor dem definitiven Volksentscheid weitestmöglich zu optimieren», sagt Stiftungsrats-Präsident J. Markus Kappeler. Die Qualität des Projektes und des Gebäudes sei unverändert hoch, trotz der verdichteten Bauweise.

## Aus der Region

### Zürich

## 3,5 Millionen für Hotelfachschule Belvoirpark



Belvoirpark Hotelfachschule

Knapp 3,5 Mio. Franken erhält die Hotelfachschule Belvoirpark in Zürich (HFS) aus dem Lotteriefonds des Kantons Zürich. Dies hat der Kantonsrat mit 118 zu 49 Stimmen beschlossen. Das Geld soll den Studierenden in Form von «angemessenen Studiengebühren» zugutekommen.

### Ostschweiz

## Nein zu Schaffhauser Tourismusgesetz

Die Stimmberechtigten haben das Tourismusgesetz mit 50,2 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. «Schaffhauserland Tourismus» erhält damit keine gesetzlich festgelegten Beiträge. Das aktuelle Gesetz läuft Ende Jahr aus. Darin ist ein gesetzlicher Beitrag des Kantons festgelegt. Dieser beträgt zurzeit 450 000 Franken. Alle übrigen Beiträge sind freiwillig. Mit dem neuen Tourismusgesetz sollten auch die Beiträge von Beherbergungsbetrieben und Gemeinden verbindlich festgeschrieben werden. Die Hotellerie sollte, wie bei einer Kurtaxe, pro Gast und Übernachtung 2 Franken abliefern.

## Untersee und Rhein: Schlechte Jubiläumssaison



ZVG

Bis zum Saisonschluss am 18. Oktober führen 325 450 Passagiere mit den Schiffen der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh). Das sind 7% weniger als im Vorjahr, und gleichzeitig auch 13% weniger als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Positiv beeinflusst wurden die Frequenzen im Jubiläumsjahr (150 Jahre) durch das schöne Sommerwetter. Einen negativen Einfluss auf die Frequenzen hatte die lange Niedrigwasserperiode, die insgesamt 52 Tage lang dauerte, wie die URh mitteilt.

### Zentralschweiz

## Tavolago übernimmt Tisch + Bar Restaurant/Shop

Das Tisch + Bar Shoppingrestaurant in Holzhäusern (ZG) wird per 1. Januar 2016 Teil der Tavolago AG. Das Gastronomie-Unternehmen übernimmt den Betrieb in einem langfristigen Pachtvertrag von den Gründerinnen Ursi Gisler und Sandra Hammer, die sich als Besitzer neu orientieren. Seit ihrer Gründung 2006 hat sich Tavolago zu einem der grössten Gastronomieunternehmen der Zentralschweiz, mit Schwerpunkt Schiffsgastronomie, entwickelt. dst