NZZ

Unterm Joch: Urs Kessler ist der mächtigste Mann im Berner Oberland – und der umstrittenste

Urs Kessler holte die Massen ins Berner Oberland und machte das Jungfraujoch zur Turnschuh-Attraktion. Doch die Methoden des CEO der Jungfraubahnen gefallen nicht allen. Wer ist dieser Mann, der eine ganze Region verwandelte – und sich ein Imperium schuf?

Pascal Amri (Text), Fabian Hugo (Fotos)

11.01.2024, 17.08 Uhr 14 min

Urs Kessler wollte Bauer werden, doch er wurde Chef der Jungfraubahn Holding.

Lütschental ist ein Dorf im Berner Oberland. Schroffe Felsen werfen lange Schatten auf die Häuser, die wie hingewürfelt im Tal liegen. An einem Montagabend im November treffen

sich die Dorfbewohner in der Mehrzweckhalle. Die Jungfraubahnen, grösster Arbeitgeber der Region, haben eingeladen. Um eine Solaranlage soll es gehen, sie soll dort gebaut werden, wo die Lütschentaler im Sommer ihr Vieh weiden lassen. Auf der Alp Hintisberg.

Aber eigentlich wird es an diesem Abend um den Preis gehen, den die Lütschentaler für ihren Strom bezahlen. 60 Prozent mehr werden es dieses Jahr sein. Und es geht um den Preis, den sie für den Tourismus bezahlen, die Massen, die die Jungfraubahnen Jahr für Jahr durchs Tal pumpen. Die Millionen, die die Bahnen daran verdienen. Es geht um Arbeitsplätze – und um Abhängigkeiten, die damit verbunden sind.

Der Mann, an dessen Tropf eine ganze Region hängt, ist grossgewachsen. Eine Viertelstunde vor Beginn schreitet Urs Kessler, 61, durch den engen Gang in den Saal der Mehrzweckhalle Lütschental und muss dabei den Kopf einziehen. Der Saal ist halbvoll, Kessler schüttelt Hände, klopft Schultern, grüsst die Leute mit Namen. Mit manchen ging er zur Schule, manche arbeiteten für die Jungfraubahnen, etliche heute noch.

Urs Kessler ist ein paar Dörfer weiter aufgewachsen. In Gsteigwiler, «360 Einwohner, 362 Kühe», wie er sagt. Er wollte Bauer werden, wie viele im Tal, doch er wurde Chef der Jungfraubahn Holding, eines Konzerns mit 11 Tochtergesellschaften und rund 1000 Mitarbeitern. Es ist ein traditionsreiches Unternehmen, das er führt. Über hundert Jahre ist es her, dass die Jungfraubahn eröffnet wurde, 1912, «ein Pionierwerk unter den Bergbahnen». Man hatte einen

Tunnel in den Eiger und den Mönch gesprengt und erschloss so das Jungfraujoch auf knapp 3500 Metern.

Das Joch, seitlich unter der Jungfrau gelegen, ist heute weltberühmtes Markenzeichen der Jungfraubahnen. Und die Jungfraubahnen sind weit mehr als ein Zahnradbahn-Unternehmen. Sie sind ein Koloss. Millionenumsätze, Millionengewinne. Wirtschaftlich der erfolgreichste Bergbahnkonzern in Europa. Seit 36 Jahren im Unternehmen, seit 15 Jahren an der Spitze: Urs Kessler.

Keiner hat das Berner Oberland in den letzten Jahrzehnten stärker geprägt als er. Keiner ist umstrittener.

Millionen von Touristen hat er in die Jungfrau-Region geholt. Aus China, Korea, Thailand, aus den Golfstaaten und Indien. Viele von ihnen fahren hoch aufs Jungfraujoch in Turnschuhen, manche bleiben nur ein paar Selfies lang, irgendwann musste man die Anzahl auf 5500 Besucher pro Tag begrenzen.

Das Gebiet der Jungfraubahnen erstreckt sich von Interlaken in Richtung Eiger, Mönch und Jungfrau. Es umfasst zwei Täler und zig Bergbahnen, die auf zig Gipfel führen. Sämtliche Züge, die in dieser Region verkehren, gehören ebenfalls zur Jungfrau-Allianz. Hinzu kommen Parkhäuser, Restaurants, Shops und ein Wasserkraftwerk – in Lütschental, zwischen Interlaken und Grindelwald. Die Jungfraubahnen produzieren dort Strom für ihre Bahnen und ihre Skilifte. Und für vier Gemeinden im Tal. Doch im Winter reicht der Strom nicht.

Deshalb ist Urs Kessler hier. Der Saal hat sich gefüllt, vier Tischreihen, knapp 60 Personen, über der Fensterreihe hängt das Wappen der Feldschützen, eine Flinte auf rot-schwarzem Grund. Noch hat niemand die Uhr über der Tür auf Winterzeit umgestellt. An den Tischen reichen sich Männer, die sich mit Nachnamen zuerst vorstellen, den Schnupftabak, braunes Pulver auf breiten Handrücken.

Wie eng in diesem Tal alles beisammen ist, zeigt sich auch in der Person des Gemeindepräsidenten: Hansruedi Burgener ist gleichzeitig Leiter des Pisten- und Lawinendienstes der Jungfraubahnen. Jetzt steht er auf, spricht, als wäre er leicht ausser Atem. Er begrüsst zum Informationsabend betreffend Solaranlage Hintisberg. «Ganz besonders begrüssen möchte ich Urs Kessler, seine Anwesenheit zeigt uns die Wichtigkeit dieses Geschäfts.»

Kessler trägt ein strahlend weisses Hemd unter der Lederjacke, schmal geschnittene Hose und Lederschlüpfer mit silberner Schnalle. Er blickt in den Saal. Karierte Hemden, braungebrannte Gesichter. Es ist warm. Kessler ist hergekommen, um sich die Fragen und Sorgen der Lütschentaler anzuhören. Er braucht ihre Zustimmung an der Gemeindeversammlung in knapp drei Wochen, damit die Jungfraubahnen ihre Solaranlage bauen können. 2025 soll der Strom fliessen, die Jungfraubahnen wollen von der Solaroffensive des Bundes profitieren, Subventionen winken. «Speed and efficiency», Urs Kessler hat es auf seinen Verkaufsreisen in Asien gelernt.

Seine zentrale Botschaft an diesem Abend: «Wir müssen autark werden.» Er sagt es mit Nachdruck, und er sagt es oft. Selbstversorger, unabhängig vom Strommarkt. Es hat etwas Archaisches. So könnten die Jungfraubahnen langfristig einen attraktiven Strompreis anbieten. Dafür brauche es das Solarkraftwerk.

Ein Mann fragt: «Könnt ihr uns garantieren, dass in den kommenden Jahren der Strompreis nicht noch einmal um 60 Prozent steigt?» Ein anderer sagt, er habe es ausgerechnet für seinen Betrieb: «Ich zahle nächstes Jahr 6000 Franken mehr

für den Strom und habe gleich viel. Das ist eine Frechheit.» Und er fährt fort: «Hinzu kommt der ganze Tourismus, unter dem wir leiden.» Nirgends habe man mehr seine Ruhe.

Ein anderer Mann lehnt sich nach vorne: «Urs, vom Tourismus haben wir nichts als den Verkehr. Wir haben am Samstag die Strassen blockiert, sonntags die Strassen blockiert. Jetzt müssen wir auch einmal profitieren.»

Die Kritik ist nicht neu. Man hört sie in Grindelwald, wo die asiatischen Nudelsuppen den Bergkäse verdrängen. Man hört sie auf den Strassen im Berner Oberland, wenn die Touristen mit sechzig über die Autobahn gondeln. Ein ehemaliger Touristiker sagt: «Es ist lächerlich, wenn die Jungfraubahnen einen Nachhaltigkeitsmanager einstellen. Was ist nachhaltig daran, wenn sie jedes Jahr eine Million Gäste aufs Joch hochfahren?» In Lauterbrunnen, anderes Tal, gleiche Probleme, diskutierte man im September einen Abend lang über «Overtourism». Urs Kessler war da gerade auf Kundenbesuch in Asien.

Jetzt steht er vorne, die Lederjacke hat er trotz Hitze im Saal nicht ausgezogen, und lässt die Leute ausreden. Sagt, er habe Verständnis. Spricht vom neuen Parkplatz am Taleingang, von den Leuchttafeln, die anzeigen, wenn in Grindelwald zuhinterst im Tal die Parkplätze voll sind. Und er sagt, es sei klar, dass man die Touristen lenken müsse, vielleicht stärker limitieren. Aber: «Als ich begann, waren wir 300 Leute bei den Jungfraubahnen. Heute sind es 950 Arbeitsplätze, 77,1 Millionen Lohnsumme – das ist nur möglich mit erfolgreichem Tourismus.»

Verkäufer und Visionär

Ein Mann, der Bauer geworden wäre, hätten ihn seine Eltern gelassen. Doch sie hatten kein eigenes Land und schickten ihn in die Sek. Nicht, dass er hadern würde. Kessler ist keiner, der zurückschaut. Mit siebzehn machte er die Handelsschule, ein Kompromiss, in den Ferien und an den Wochenenden arbeitete er als Eisenleger auf dem Bau. Ein Knochenjob, dafür 30 Franken pro Stunde. Heute ist sein Lohn auf 800000 Franken gedeckelt.

In der Mehrzweckhalle Lütschental wiederholt er: «Das Ziel muss sein, dass wir autark werden. Dass wir uns – auch im Winter – selbst mit Strom versorgen können.»

Es ist eine simple Botschaft, die Urs Kessler verkauft. Sie bedeutet auch: Die Jungfraubahnen haben die Zügel in der Hand. Also Kessler. Denn spricht man über die Jungfraubahnen, meint man eigentlich ihn. Leute, die ihn kennen, ehemalige Mitarbeiter, Geschäftspartner, bezeichnen ihn als grossen Macher. Es sei Kessler, der bei den Jungfraubahnen entscheide.

Zum Schluss ist es der Gemeindepräsident, der noch einmal aufsteht. Er weist darauf hin, dass die Gemeinde finanziell von der Anlage profitieren werde. Überall nehme man heute weniger ein und müsse gleichzeitig mehr ausgeben. «Und irgendwer muss das bezahlen, wenn wir überleben wollen.»

Mittlerweile hat der Frauenverein den Apéro aufgetischt, Weisswein und Bier, Wurstplatte und Zopf, niemand geht nach Hause. Urs Kessler kommt angelaufen. «Eine harte

Nuss», sagt er und lächelt listig. Es wirkt, als sei das alles ein Spiel für ihn.

Vorwärtsschauen. Es ist Kesslers Mantra. Er ist Visionär – nicht Nostalgiker. Einer, der Berge zähmt.

Urs Kessler, 61, CEO Jungfraubahnen: «Ich mache das, was ich für richtig halte.»

Einige Tage vor dem Informationsabend in Lütschental, es ist der 1. November 2023, steht Urs Kessler am Bahnhof

Interlaken Ost, der Himmel diesig. Eine halbe Stunde dauert die Fahrt nach Grindelwald, ins Dorf am Fuss der Eigernordwand. Das Dorf unterm Joch. Dort steht der «Terminal», eine Talstation, die Flughafenatmosphäre verströmt, dort pulsiert das Herz – ein Seilbahnprojekt, in das die Jungfraubahnen eine halbe Milliarde investierten, mehr Geld, als das Stadion der Young Boys kostete.

Der Zug hält in Wilderswil, dem Dorf, in dem Urs Kessler zur Schule ging. Gsteigwiler rauscht vorbei, das Dorf, in dem er aufwuchs. Dem Fluss entlang Wiesen, Holzhäuser, Wälder, die in Felswände übergehen.

Urs Kesslers Karriere begann bei der BLS, so etwas wie die kleine Schwester der SBB. Er machte die Lehre als Betriebsdisponent. 1984, Kessler war knapp über zwanzig, wechselte er innerhalb der BLS zum «kommerziellen Dienst».

Bruno Friedli war damals Verkaufsleiter bei der BLS, heute ist er längst pensioniert. Ein Mann, der sagt, den kommerziellen Dienst habe man dann in Marketing umbenannt, «die Begriffe wurden immer schöner, die Arbeit blieb die gleiche». An den «jungen Mann» von damals erinnert er sich gut. Kessler sei «unglaublich engagiert» gewesen. «Nie frech, nie überheblich. Ein ausgesprochenes Verkaufstalent.»

Man schickte ihn an Messen und Verkaufsevents. Friedli sagt: «Und da war er perfekt.» Später wurde Kessler Verkaufstrainer. Er schulte das Personal, lehrte, wie man Kunden gewinnt und überzeugt. «Da hat der Kessler Urs absolut reingepasst. Er weiss, wie man mit Leuten umgeht.»

1986 bewarb sich Kessler auf die Stelle als «Leiter Verkaufsförderung» bei den Jungfraubahnen, der damalige Direktor lud ihn ein zum Bewerbungsgespräch. Über schnelle Autos habe man gesprochen, über Frauen – nur am Rande über den Job. 1987 trat Kessler die Stelle an. In den neunziger Jahren stieg er auf in die Geschäftsleitung, 2008 wurde er Chef der Jungfraubahnen.

Urs Kessler sei anders gewesen, sagt Friedli, der die Anfänge seiner Karriere miterlebte. Einer, der einen Schritt weiter ging.

2012, zum hundertjährigen Jubiläum der Jungfraubahn, stellte Urs Kessler das V-Bahn-Projekt vor. Das Kernstück: eine Seilbahn, die die Touristen in 15 Minuten auf den Eigergletscher bringt und damit schneller aufs Joch. Das Ziel war Zeitgewinn, doch jeder Schritt dauerte länger als geplant. Widerstand. Von Umweltorganisationen, von Landeigentümern, die Durchfahrtsrechte verweigerten, von Leuten im Dorf, die genug hatten vom Massentourismus. 17 Einsprachen gingen ein. Die V-Bahn entzweite Grindelwald. Autos wurden zerkratzt, Leute grüssten sich nicht mehr, Freundschaften gingen zu Bruch.

Urs Kessler hatte ein Projekt für die nächsten 50 Jahre entworfen, doch lange war nicht klar, ob er es überhaupt je zu Gesicht bekommen würde. Kessler setzte sich durch.

Und jetzt sind wir da. Der «Terminal» in Grindelwald hat eine eigene Haltestelle, der Bahnsteig ist 147 Meter lang, Kessler weiss das auswendig. Als gebaut wurde, war er fast jeden Samstag hier. Er ist verheiratet, zwei Kinder, fast habe ihn das seine Ehe gekostet, scherzt er: 70, 80 Stunden pro Woche

arbeiten, viermal pro Jahr nach Asien fliegen, dazu die Baustelle.

In einem der raren nachdenklichen Augenblicke sagt Urs Kessler, er habe am Leben vorbeigelebt. Nur, um im nächsten Satz zu sagen, er würde sofort wieder bauen.

Ende 2019 war Urs Kessler fast am Ziel. Ein erster Teil des Millionenprojekts wurde eröffnet. Dann kam 2020.

Corona erreichte ihn am Flughafen in Bangkok, der plötzlich leer war. Und Kessler, der weitergewollt hatte nach Südkorea, flog zurück. «Mir war klar: Jetzt wird es pickelhart.»

Sparprogramm, Kurzarbeit, der globale Tourismus: schockgefroren. Die V-Bahn im Endspurt, rund 150 Millionen blieben zu investieren – doch die Einnahmen fehlten. Im Dezember 2020, als die Seilbahn endlich eröffnet wurde, liess Kessler einen Adler durch den neu erbauten Terminal fliegen. In der VIP-Gondel prostete er dem damaligen Bundeskanzler Walter Thurnherr und dem bernischen Wirtschaftsdirektor Christoph Ammann zu.

Es war die Krönung einer Karriere, die verlief wie Gondeln an seiner Seilbahn: geradlinig und hoch hinaus. Man müsse ihm ein Denkmal setzen, sagen manche. Aber Urs Kessler hat längst sein eigenes errichtet.

Millionen von Touristen fahren hoch aufs Jungfraujoch. Die meisten bleiben nur ein paar Selfies lang.

Um zu verstehen, wie Kessler so gross werden konnte, muss man die Schatten ausleuchten, die er über die Region legt. Sie offenbaren ein Reich, in dem Widerspruch nicht geduldet wird.

Das Lauberhorn – und das Dynamit im Berg

André Wellig heisst einer jener, die erfuhren, was passiert, wenn man Kesslers Visionen infrage stellt. Der langjährige Marketingchef der lokalen Tourismusorganisation plädierte in einem NZZ-Artikel für ein Umdenken. Weg von Gästen, die am Morgen auf dem Joch stehen und am Abend bereits auf dem Eiffelturm – hin zu jenen, die länger bleiben. Wenige Tage nachdem der Artikel erschienen war, war André Wellig seinen Job los.

Zweieinhalb Jahre ist das her. Spricht man ihn heute darauf an, winkt er ab. Er habe dazu nichts mehr zu sagen. Seine

Geschichte kann man in der Wochenzeitung «Die Zeit» nachlesen. Der Titel: «Wer falsch fragt, fliegt». André Wellig sagte im «Zeit»-Artikel, er sei «auf Druck der Jungfraubahnen und ihres CEO Urs Kessler» entlassen worden. Kessler sei dermassen einflussreich, dass er anderen Betrieben in der Region Vorschriften machen könne, was Kessler bestreitet. Er habe keinen Einfluss auf die personellen Entscheidungen der Tourismusorganisation.

André Wellig war eines der Opfer von Urs Kesslers Macht. Und um ein Haar hätte es zu jener Zeit weitere Verlierer gegeben.

Im Dezember 2021, als der «Zeit»-Artikel publik wurde, führte Urs Kessler einen erbitterten Streit. Er führte ihn seit knapp einem Jahr gegen Leute, die eigentlich seine Partner waren: die Organisatoren des berühmtesten Skirennens der Schweiz, der Lauberhornabfahrt.

Um rund eine Million wollten die Jungfraubahnen die Leistungen reduzieren, die sie für die Lauberhornrennen erbrachten. Material- und Zuschauertransporte, Skipässe für die Athleten. Sie drohten, sich ganz zurückzuziehen, sollten die Wengener das Angebot nicht akzeptieren. Die Wengener hatten die Wahl: Entweder verloren sie ihren wichtigsten Partner. Oder ihnen fehlte eine Million. Beides hätte ihnen das Genick gebrochen.

Das alles geht aus einem bisher unveröffentlichten Dokument hervor, und ist adressiert an Urs Kessler und an seinen Leiter Wintersport, Marco Luggen.

Über zwei Jahre zog sich der Streit hin. Er schien so ausweglos, dass man den Berner Wirtschaftsdirektor Christoph Ammann bat, zu vermitteln. Ammann scheiterte.

Und im Januar 2023 eskalierte der Streit. Die Jungfraubahnen kündigten die Zusammenarbeit mit den Organisatoren der Lauberhornrennen. Und den Wengenern blieb nichts als die Flucht nach vorne. Am 8. Februar, vor knapp einem Jahr, fassten die Organisatoren einen Entschluss, der bis zu diesem Zeitpunkt undenkbar gewesen wäre: Sie beschlossen, aufzugeben und die Rennen nicht mehr durchzuführen. Als würde London auf Wimbledon verzichten. Das Lauberhornrennen und seine 93-jährige Geschichte standen vor dem Aus.

Weil Kessler es bestimmte.

Anruf bei Urs Kessler. Er verweist auf die Pandemie. Man habe sparen müssen. Sagt, die Jungfraubahnen hätten zu jener Zeit 600 Mitarbeiter in Kurzarbeit gehabt. Hinzugekommen sei die Unsicherheit wegen Corona. «Wir wussten nicht, wie lange die Krise anhält. Deshalb mussten wir unsere Leistungen reduzieren.» Er widerspricht der Darstellung, dass die Jungfraubahnen die Zusammenarbeit mit dem OK gekündigt hätten. Urs Kessler sagt: «Das waren Verhandlungen. Nicht mehr, nicht weniger.»

Anders klingt das aufseiten der Organisatoren: «Es wurde immer wieder versucht, einseitig die Lösung der Jungfraubahnen durchzusetzen, ohne auch nur ansatzweise auf unsere Argumente und Anliegen einzugehen.» Und weiter: «Wir bezweifeln daher, ob von Ihrer Seite jemals die

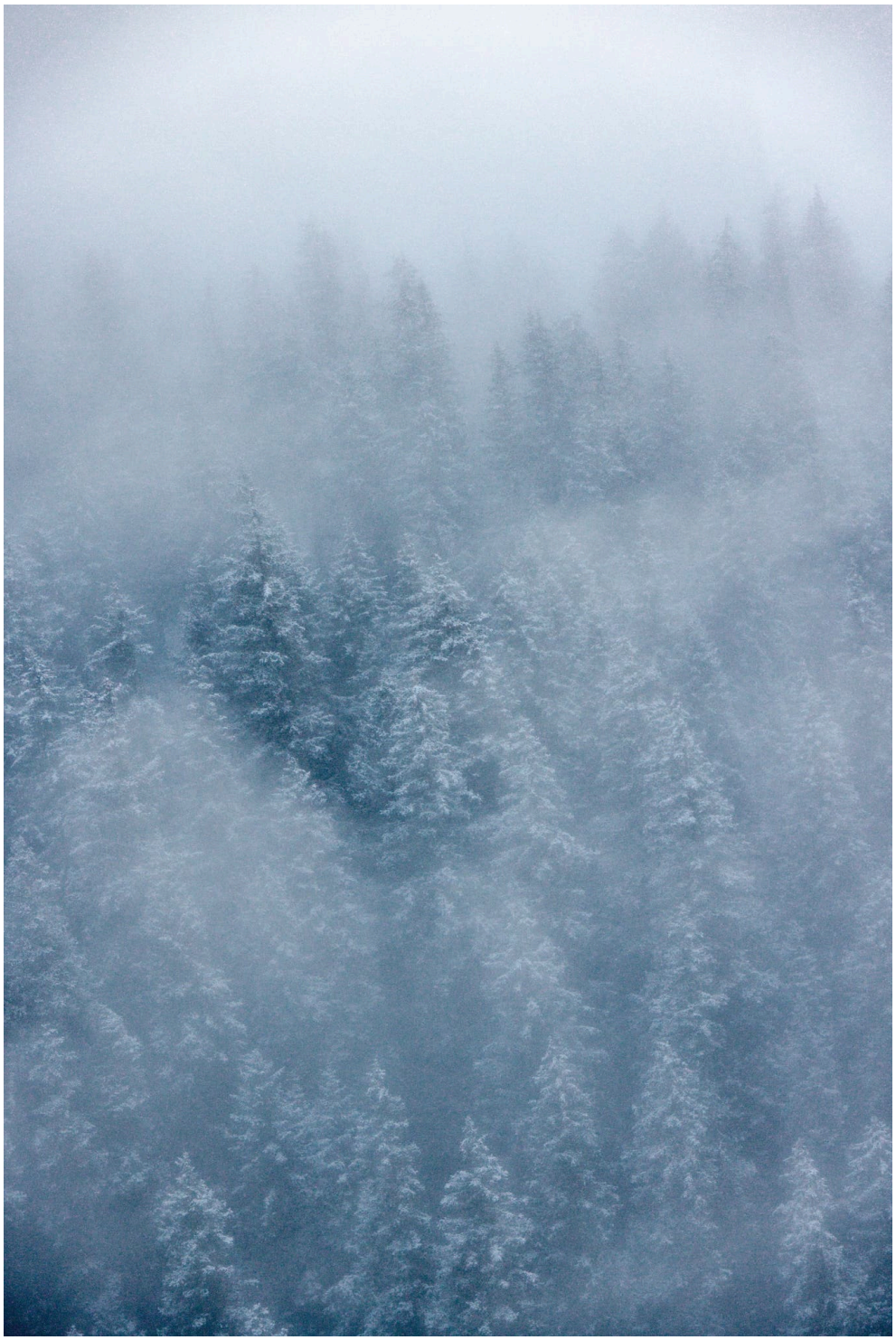
Absicht bestanden hat, eine partnerschaftliche und konstruktive Verhandlung zu führen.» Das Dokument schickten sie am 9. Februar unter anderem an Bundesrätin und Sportministerin Viola Amherd.

Für Urs Kessler ist die Sache abgeschlossen. Im März 2023 unterzeichnete man den Vertrag für die künftige Zusammenarbeit bis 2026. Die gegenseitigen Leistungen sind darin wie zuvor auf 1,8 Millionen festgelegt.

Vorwärtsschauen. Sich nicht mit Vergangenem aufhalten, Kesslers Mantra. Doch da war noch die Sache mit dem Dynamit. Fast wäre sie publik geworden, aber Kessler schritt ein, und beseitigte das Problem auf seine Art. So wie er das immer tut.

Ein offenes Geheimnis

Rückblende: 2015 verzeichneten die Jungfraubahnen zum ersten Mal über eine Million Besucher auf dem Jungfraujoch. Urs Kessler hatte damit ein lange gehegtes Ziel erreicht. Und während Millionen Touristen durch den 7,3 Kilometer langen Tunnel hoch- und wieder hinunterfuhren, kam dort 2016 ein mutmasslich hochexplosiver Fund zum Vorschein.



Die Schatten des Erfolgs: Im Berner Oberland habe man «nirgends mehr seine Ruhe», sagen Einheimische und reden von «Overtourism».

In einem Seitenstollen des Eisenbahntunnels lagen rund 500 Kilo Dynamit. Und das seit Jahrzehnten, vermutlich seit über hundert Jahren. Die Jungfraubahnen gehen davon aus, dass

der Sprengstoff aus der Bauzeit stammt. Also irgendwann um 1912 dort deponiert wurde – und vergessenging.

Grundsätzlich sei eine solche Ausgangslage ungefährlich, sagt ein Sprengstoffexperte. Es bestehe keine Gefahr, dass das Dynamit von sich aus detoniere. Allerdings kann über die Jahre Nitroglyzerin austreten. Und Nitroglyzerin ist schlagempfindlich.

Er sagt auch: «Wäre jemand dort rein und hätte den Sprengstoff ums Verrecken zünden wollen, dann hätte er das geschafft.»

Hätte jemand nur schon mit dem Hammer draufgeschlagen, fährt er fort, hätten die 500 Kilogramm detonieren können.

Die Jungfraubahnen schreiben zum Vorfall: «Nach der Entdeckung wurden sofort Sprengstoffexperten beigezogen (Kanton und Bund). Unter deren Leitung wurde der Sprengstoff aufbereitet für den Transport, abtransportiert und entsorgt.»

Die Jungfraubahnen handelten vorbildlich. Weniger vorbildlich war, wie sie versuchten, die Geschichte zu vertuschen.

Eine Journalistin der «Jungfrau-Zeitung», die vom Dynamit erfahren hatte, erkundigte sich bei den Jungfraubahnen. Daraufhin kontaktierte Kessler ihren Chef, den Verleger Urs Gossweiler. Kessler soll gedroht haben, alle Inserate zu streichen, sollte die Geschichte publik werden. Dem Vernehmen nach schalteten die Jungfraubahnen Werbung im

Wert von rund 100 000 Franken pro Jahr. Der Verleger knickte ein. Der Artikel ist nie erschienen.

Konfrontiert mit den Vorwürfen, behauptet Kessler, er sei sich nicht bewusst, jemals solche Äusserungen gemacht zu haben. Urs Gossweiler bestätigt, dass es Gespräche zwischen ihm und Kessler gegeben habe. Eine Drohung aber sei nicht ausgesprochen worden. Und er sagt, dass eine Publikation über den Sprengstoff zu jener Zeit «unnötige Panik» bei den internationalen Gästen ausgelöst hätte. Deshalb habe man verzichtet.

Urs Kesslers Vorgehen scheint System zu haben. Die «NZZ am Sonntag» hat mit über einem halben Dutzend langjähriger Mitarbeiter der «Jungfrau-Zeitung» gesprochen. Sie alle berichten, dass Beiträge, die Kessler nicht gepasst hätten, abgeändert oder ganz begraben worden seien. Dies sei ein «offenes Geheimnis».

Im Juni 2025 wird Urs Kessler zurücktreten. Der «Berner Zeitung» sagte er zu seinem Rücktritt: «Ich bin wohl dem einen oder anderen auf die Füsse getreten.»

Er sagt das auch an diesem 1. November, wir sitzen in cognacfarbenen Ledersesseln in der «Platinum Lounge» des Terminals Grindelwald, bodentiefe Fenster mit Blick auf die Eigernordwand, auf schicke Boutiquen, auf eine Region, die Kessler verkauft hat.

«Es war nie mein Ziel, Everybody’s Darling zu sein.» Draussen gleiten schwarze Gondeln hinauf zu weissen Gipfeln. «Ich mache das, was ich für richtig halte.»

Wir stehen auf, gehen durch den Terminal, Kesslers Tempel. Vergleicht man ihn mit einer normalen Talstation, ist das, als würde man einen Lamborghini mit einem VW vergleichen, wie es Kessler ausdrückt. Wir stehen auf Laufbändern, die lautlos dahingleiten, wie am Flughafen, vorbei an asiatischen Touristen, an deren Armen Papiertaschen von Uhrenhändlern baumeln.

«He looks local», sagen Touristen. Urs Kessler hat die Berge zu Turnschuh-Attraktionen gemacht.

Draussen auf dem Bahnsteig vor dem Terminal wird Kessler von einem Touristen gefragt, wie er ins Dorfzentrum komme. Auf die Frage, warum er ausgerechnet Urs Kessler, den einzigen Mann im Anzug, nach dem Weg frage, sagt der Tourist: «He looks local.» Auch das erzählt, wie sich ein Bergdorf wandelt.

Wem er auf die Füsse getreten sei, will man wissen, doch Kessler winkt ab. Er blickt nur nach vorn. Der Zug rollt durchs Tal. Ställe, Schweizer Fahnen flattern im Wind.

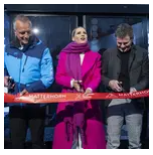
Gibt es etwas, was Sie bereuen?

«Die Sachen, die passiert sind, kann ich nicht ändern.» Aber die Zukunft, die will er formen.

Die Lütschentaler werden Ja sagen zur Solaranlage, mit 45 zu 9 Stimmen.

Pascal Amri war in der Vergangenheit mehrmals auf dem Jungfraujoch. Bis heute erinnert er sich an den Curryduft des Bollywood-Restaurants auf 3454 Metern über Meer.

Passend zum Artikel



Wie Bergbahnen Superreiche aus Fernost anlocken wollen

01.07.2023 5 min

NZZAS.CH

Das irrwitzige Geschäft mit Schnee

10.11.2018 8 min

Mehr von NZZ am Sonntag ›

INTERVIEW

«Ich bin ein sehr verzweifelter Mensch», sagt die Autorin Deborah Feldman. Für sie ist Freiheit wichtiger als Liebe

10.06.2024 14 min

Der Bürgenstock wird während der Ukraine-Friedenskonferenz zur Hochsicherheitszone

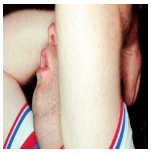
08.06.2024 7 min

Die Schweiz lädt zur Friedenskonferenz auf den Bürgenstock – doch was soll das Ganze überhaupt?

08.06.2024 8 min

Der Frauenstreik sollte die Frauen einen. Doch dieses Jahr propagieren die Organisatorinnen ausgerechnet ein Anliegen, das sie spaltet

08.06.2024 4 min



Die Euro beginnt – endlich dürfen wir uns wieder als grosse Gemeinschaft fühlen

08.06.2024 8 min

Neueste Artikel >

Milliardenbetrug in China bei der deutschen Energiewende? Der Bundestag hat kritische Fragen an das grüne Umweltministerium

vor 4 Stunden 4 min

Die Ukraine hat intakte Aussichten auf die Rückgabe gesperrter Millionenvermögen

vor 4 Stunden 4 min

Mario Fehr will das Jugendstrafrecht verschärfen, Jacqueline Fehr hält das für «populistisch». Nun spricht der Zürcher Gesamtregierungsrat ein Machtwort

vor 4 Stunden 3 min

Das Schweizer Fintech Flowbank geht in den Konkurs – Bankkunden bekommen bis 100 000 Franken zurück

vor 4 Stunden 2 min

Das Risiko von Terroranschlägen an der Fussball-EM wird als hoch eingeschätzt

13.06.2024 3 min

INTERAKTIV

Deutschland importierte drei Wochen in Folge so viel Strom wie kein anderes Land in Europa – Zahlen zur Energieversorgung, täglich aktualisiert

Aktualisiert 13.06.2024 8 min

Für Sie empfohlen ›

INTERVIEW

Genehmigung des Cybertruck in der Schweiz: «Ein sehr teures Verfahren mit offenem Ausgang»

13.06.2024 2 min

DATENANALYSE

Für Trump stehen die Chancen besser als vor vier Jahren, doch noch ist alles offen – die wichtigsten Grafiken zur US-Wahl 2024

Aktualisiert vor 21 Minuten 3 min

Stromboli und die Spaghetti des Lebens

13.06.2024 3 min

PODCAST

Ein Wahlkampf voller Pannen: Den Tories droht nach 14 Jahren an der Macht eine krachende Niederlage

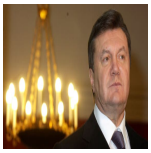
13.06.2024

«Bridgerton» ist nicht die erste softpornöse Netflix-Produktion. Aber die erfolgreichste

vor 2 Stunden 3 min

Das grosse Krabbeln: Krätzmilben, Läuse und Bettwanzen breiten sich bei uns aus

13.06.2024 7 min



Die Ukraine hat intakte Aussichten auf die Rückgabe gesperrter Millionenvermögen

vor 4 Stunden 4 min

AUS DEM ORBIT PRO

Satellitenbild der Woche: So wird der Bürgenstock abgesperrt

13.06.2024 1 min

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.