

Fakten zur Wirtschaftlichkeit des Gondelbahnprojekts auf den Weissenstein

Allgemeine Feststellungen:

1. Die Wirtschaftlichkeit des Gondelbahnprojekts mit Investitionen von 15 Mio. Fr. wird nicht abgestützt auf *ein nachhaltiges und nachvollziehbares Kerngeschäft* („cash cow“).
2. In allen Unterlagen wird immer mit *Randeffekten* wie Spitzentage, Behinderte, Nachtfahrten, Kinder, Hunde, etc., argumentiert. Dies sind aber nicht die entscheidenden *Frequenzbringer*. Die damit erzielten Umsatzsteigerungen sind unbedeutend. Zudem lassen sich diese Probleme durch andere, effizientere Massnahmen lösen.
3. Die Seilbahn Weissenstein AG (SWAG) schreibt im Emissionsprospekt (EP) zur Aktienkapitalerhöhung, dass die Wirtschaftlichkeit nur mit dem Bau von Freizeitanlagen wie Rodelbahn und Tübinganlage gewährleistet wäre. Das UVEK hat die beiden Anlagen nicht bewilligt, weil sie gegen das BLN verstossen. Demnach fehlen diese Frequenzbringer für die Bahn. Ersatzanlagen sind im BLN-Gebiet¹ nur sehr beschränkt möglich.
4. Auslastung des Sessellifts in den besten Monaten 2009 (max. Frequenz Sessellift: 450 Personen/h):

- Juli	10%	- September	14%	(lange Schönwetterperiode)
- August	12%	- Oktober	13%	(beworben mit ‚letzte Fahrten‘)
- im langjährigen Mittel zwischen 4 und 10%				

 - Nach dem Businessplan für die neue Bahn rechnet die SWAG mit Frequenzsteigerungen von 25% (neue schnellere Bahn, grösserer Komfort) und von 44% bei gleichzeitiger Sperrung der Passstrasse.
 - Der Weissenstein ist ein ausgesprochener Schönwetterberg (Fernsicht mit Alpenpanorama, Natur, Wandern, Musse, etc.). Das Wetter bestimmt die Frequenz!
 - „Die max. Förderleistung kommt nur an wenigen Spitzentagen zum Einsatz“ (nach der definitiven Beurteilung durch das kantonale Amt für Umwelt vom 11. September 2009).
 - Die Wirtschaftlichkeit einer Seilbahn ist nicht gewährleistet, wenn ihre Dimension auf wenige Spitzenfrequenzen ausgerichtet wird.
5. Zusätzlich zur Bahn besteht die Passstrasse als Alternative. Auch einer neuen Gondelbahn lässt sich das Überleben des Kurhauses nicht gewährleisten. Die Strasse ist der wichtigste Zubringer für Gästen ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten der Bahn (Seminare, private Nachtessen, Anlässe von Kleingruppen, etc.).

Folgerung: *Die Wirtschaftlichkeit ist auf kein eigentliches Kerngeschäft mit umsatzstarken Angeboten auf dem Berg abgestützt und der Umsatz ist zudem weitestgehend wetterabhängig.*

Finanzen: (Quelle: Zahlen, Daten, Fakten zum Geschäftsjahr der SWAG 2009)
Zahlen ohne Festgelder und bisherige Investitionen für die neue Bahn.

Bilanz:

Auszug aus Aktiven:

Umlaufvermögen (flüssige Mittel, Forderungen gegenüber Dritten)	Fr. 1.1 Mio.
Anlagevermögen (alte Bahnanlage, Maschinen, Geräte, Wertschriften)	Fr. 52'000.-

Auszug aus Passiven:

Fremdkapital (Kreditoren, Rückstellungen neue Bahn)	Fr. 1.8 Mio.
Eigenkapital (ursprüngliche Namenaktien)	Fr. 226'300.-

¹ BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung, nach eidg. Natur- und Heimatschutzgesetz

Erfolgsrechnung:

	2009	2008
Betriebsertrag (Personenverkehr, Nebenbetriebe)	Fr. 1.3 Mio.	Fr. 1.0 Mio.
Betriebsaufwand (Personal, Mieten, Energie, Verwaltung)	Fr. 780'000.-	Fr. 945'000.-
Jahresgewinn	Fr. 27.-	Fr. 113.40

Investitionen für neue Gondelbahn:

Aktienkapital	Fr. 12.2 Mio. (Fr. 226'300 urspr. Aktien, Fr. 11.9 Mio. neue Aktien)
Bisher investiert (Planung)	ca. Fr. 950'000.-

Nach Aussage von R. Studer VizeVRP : 3 – 4 Grossaktionäre und eine unbestimmte Zahl Kleinaktionäre haben Inhaberaktien gezeichnet. Die Namen der Grossaktionäre sind nicht bekannt. Mit der Ausgabe von neuen Aktien wurde 2007 von den Namen- zu den Inhabertaktien übergegangen.

Aktien für 900'000.- Fr. wurden von Gemeinden aus der Region gezeichnet, 400'000.- Fr. davon von der Stadt Solothurn.

Steuergelder wurden für ein Projekt freigegeben, ohne dass offen gelegt wurde, wer die Grossaktionäre sind und wer das Sagen hat!

Kosten Projekt 6er Gondelbahn: (nach dem Emissionsprospekt EP SWAG):

Bahnanlage	Fr. 9.2 Mio.	Im September 2009 hat R. Studer, VizeVRP in einem Interview mit dem Solothurner Tagblatt die Kosten mit Fr. 15 Mio. beziffert! (Kostensteigerung von 30% gegenüber EP SWAG. Seriosität der Berechnungen muss in Frage gestellt werden)
Bauten	Fr. 2.17 Mio.	
Zutrittssystem	Fr. 0.172 Mio.	
Total	Fr. 11.5 Mio.	

Zum Vergleich: **Grobschätzung der Sanierungskosten für den historischen Sessellift:** (durch Seilbahnfachleute und Kenner der Bahn)

1. Schritt:	Fr. 2 Mio. (Wiederinbetriebnahme)	Eine genaue Kostenermittlung ist zur Zeit nicht möglich, weil die SWAG einem neutralen Seilbahnspezialisten den Zutritt zur Bahn verweigert.
2. Schritt:	Fr. 2 Mio.	
<u>max.Kosten</u>	<u>Fr. 6 Mio.</u>	

Perspektiven:

Die SWAG rechnet in der Planerfolgsrechnung mit einem Verkehrsertrag der Bahn (ohne Freizeitanlagen):

- bei einer Steigerung von 25% mit einem Jahresertrag von Fr. 1.35 Mio.
- bei einer Steigerung von 50% mit einem Jahresertrag von Fr. 1.65 Mio.

Die angenommenen Ertragssteigerungen sind unrealistisch, weil die SWAG auf das Wetter keinen Einfluss hat und bei weniger Schneetagen kann auch die Schlittelbahn in Zukunft nur noch ausnahmsweise betrieben werden. Mehrerträge müssten über eine markante Erhöhung der Fahrpreise erwirtschaftet werden.

Abschreibung:

Annahme: Abschreibung der neuen Bahn in 15 bis 20 Jahren bei Investitionen von mindestens 15 Mio. Franken

In 15 Jahren:	Fr. 1 Mio./Jahr
In 20 Jahren:	Fr. 0.75 Mio./Jahr

Einem Ertrag von Fr. 1.35 Mio., bzw. Fr. 1.65 Mio. stehen zudem Ausgaben für den Personalaufwand von Fr. 750'000.- und einem Betriebsaufwand von Fr. 833'000.-, mit total Ausgaben von Fr. 1.583 Mio. gegenüber. (Zahlen nach dem Emissionsprospekt)

Fazit: Der Abschreibungsbedarf kann nach dem vorliegenden Businessplan nicht erwirtschaftet werden. Darüber hinaus ist mit Defiziten zu rechnen.

Bei der Sanierung der alten Bahn gibt es keinen Abschreibungsbedarf, da die Investitionen durch die Stiftung Historische Seilbahn Weissenstein à fonds perdu bezahlt werden.

Eklatante Planungsfehler haben zu einer für alle unerfreulichen und unhaltbaren Situation um den Weissenstein geführt:

1. In der Planung wurde der effektive Zeitbedarf für die ordentlichen Verfahrensschritte (Richtplanverfahren, Nutzungsplan, Plangenehmigungsverfahren) nicht berücksichtigt. Zudem wurden keine Zeitreserven eingeplant und keine Risikoabschätzung vorgenommen, wie dies nach dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts im Zusammenhang mit dem Neubau einer neuen Gondelbahn Kandersteg – Oeschinen-see ratsam gewesen wäre.
2. Das Amt für Raumplanung ARP des Kantons hat das grundlegende Gutachten der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission und der Eidg. Kommission für Denkmalpflege nicht berücksichtigt und sich damit in Widerspruch zum Natur- und Heimatschutzgesetz begeben.
3. Die SWAG hat eine mögliche Verlängerung der Konzession und Betriebsbewilligung für die alte Bahn bewusst ungenutzt verstreichen lassen. Nach dem neuen Seilbahngesetz von 2007 sowie dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 17. Juli 2009 im Zusammenhang mit der Betriebserneuerung für die Sesselbahn Blauherd bei Zermatt wäre eine Verlängerung möglich gewesen, zumindest bis zum Ende des gesamten Bewilligungsverfahrens.

Marketingaspekte:

Die historische Sesselbahn (enthalten im Seilbahninventar vom Sept. 2010 des Bundesamts für Kultur) und das unter Denkmalschutz stehende Kurhaus Weissenstein bilden einen unbestrittenen touristischen „unique selling point“ USP von nationaler und internationaler Bedeutung. Zudem ist die Einbindung in das ViaRegio-Konzept der Kulturwege Schweiz als Pilotprojekt geplant.

Eine neue Gondelbahn bringt keinen Attraktivitätsgewinn für den Weissenstein, im Gegenteil. Das emotionale Erlebnis einer Fahrt auf der historischen Sesselbahn geht verloren und ein Denkmal von nationaler Bedeutung würde zerstört.