



Machbarkeitsstudie Erlebnisregion Engelberg-Titlis – Melchsee-Frutt – Meiringen-Hasliberg

Schlussbericht

zur gemeinsamen Entwicklung der Tourismusegebiete

vom 27. Oktober 2021

Verfasst durch die Kommission

- Niklaus Bleiker, ehem. Regierungsrat, Projektleiter/Vorsitz
- Barbara Wicki, Leiterin Volkswirtschaftsamt Obwalden
- Peter Lienert, ehem. Kantonsoberrforster Kanton Obwalden
- Prof. Dr. Philipp Lütolf, Dozent Hochschule Luzern Wirtschaft, Institut für Finanzdienstleistungen Zug IFZ
- Istvan Szalai, Verwaltungsratspräsident Garaventa AG
- Beat von Wyl, Biologe, UTAS AG

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkungen.....	5
2.	Generelle Hinweise	5
3.	Das Wichtigste auf einen Blick	6
4.	Ausgangslage.....	7
4.1	Vorgeschichte.....	7
4.2	NRP-Projekt / Auftrag.....	7
4.3	Projektorganisation / Personelle Zusammensetzung	8
4.4	Budget	10
5.	Erkenntnisse aus anderen Skigebieten.....	10
5.1	Vergleich mit anderen Skigebieten	10
5.2	Entwicklung der Rahmenbedingungen	10
5.3	Einflussfaktoren Skigebietswahl.....	10
5.4	Zusammenhang Skierdays und Pistenkilometer	11
5.5	Skigebietsverbindung Arosa – Lenzerheide	11
5.5.1	Skierdays.....	11
5.5.2	Logiergäste	11
5.5.3	Umsatzentwicklungen	11
5.5.4	Zusammenfassung.....	11
5.6	Skigebietsverbindung Grimentz – Zinal.....	12
5.6.1	Gebiet	12
5.6.2	Skierdays.....	12
5.6.3	Logiernächte.....	12
5.6.4	Aufenthaltsdauer.....	12
5.6.5	Zusammenfassung.....	12
5.7	Fazit	12
6.	Mögliches Potenzial.....	13
6.1	Aktuelle Skierdays	13
6.2	Wachstumsprognosen Logiernächte.....	13
6.2.1	Engelberg-Titlis	13
6.2.2	Melchsee-Frutt	14
6.2.3	Hasliberg-Meiringen	14
6.2.4	Gesamtgebiet	14
6.3	Auswirkungen bei Nichtrealisierung	15
6.3.1	Veränderung der Preise.....	15
6.3.2	Veränderung der Skierdays	16

6.3.3	Veränderung Wintersportertrag	17
6.3.4	Auswirkungen auf die finanzielle Lage der Bahnunternehmen	17
6.4	Kapazitätsüberlegungen	18
6.4.1	Engelberg-Titlis	18
6.4.2	Melchsee-Frutt	18
6.4.3	Meiringen-Hasliberg	18
6.5	Voraussichtliche Frequenzen	18
6.6	Nicht Skifahrende Wintergäste	19
6.6.1	Markteinschätzung	19
6.6.2	Aktuelle Bedeutung	19
6.6.3	Potenzial	19
6.7	Sommergäste	20
6.7.1	Markteinschätzung	20
6.7.2	Aktuelle Bedeutung	20
6.7.3	Potenzial	21
6.8	Fazit	21
7.	Physische Verbindungen	21
7.1	Betroffenes Gebiet	21
7.2	Vorgehen	21
7.3	Varianten	22
7.4	Kostenschätzungen	23
7.5	Fazit	23
8.	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	24
8.1	Aufgabe / Bearbeitungstiefe	24
8.2	Gewählte Methodik	24
8.2.1	Lebensräume	24
8.2.2	Landschaften	24
8.2.3	Störung Wildtiere	24
8.3	Auswirkungen	25
8.3.1	Lebensräume	25
8.3.2	Landschaft	25
8.3.3	Störung Wildtiere	25
8.3.4	Pisten und Beschneigung	25
8.4	Summe der Belastungen	26
8.5	Fazit	27
9.	Auswirkungen auf die Verkehrssituation	27

9.1	Ausgangslage und Problemstellung	27
9.2	Angebote	27
9.2.1	Erschliessung	27
9.2.2	Erreichbarkeit	27
9.2.3	Parkplatzangebot.....	28
9.3	Nachfrage	28
9.4	Prognose bei einer physischen Verbindung	28
9.5	Herausforderungen nach einem Zusammenschluss	29
9.5.1	Abreise.....	29
9.5.2	Innerortsverkehr/Parkplätze	29
9.5.3	Zusammenfassung.....	29
9.6	Gesamtstrategie	29
9.7	Schlussbetrachtungen	30
10.	Rentabilität.....	30
10.1	Vorgehen	30
10.2	Zusätzlicher Aufwand	31
10.3	Finanzierung und Schuldendienst	31
10.4	Finanzplanung Variante Engstlenalp-Spycherflüö-Erzegg-Planplatte	32
10.5	Bewertung der Variante Engstlenalp-Spycherflüö-Erzegg-Planplatte auf Eigenkapitalbasis.....	32
10.6	Einschätzung Variante Engstlenalp-Spycherflüö-Erzegg-Fruttsee-Glogghüs	32
10.7	Einschätzung der Varianten Jochpass-Gwärtler-Spycherflüö-Erzegg-Planplatte resp. Fruttsee-Glogghüs.....	32
10.8	Einschätzung nur Verbindung Melchsee-Frutt – Hasliberg.....	32
10.9	Zusammenfassung.....	33
10.10	Organisation	33
11.	Rückmeldungen der Begleitgruppen.....	33
11.1	Politische und touristische Begleitgruppe.....	33
11.2	Erweiterte Begleitgruppe	33
12.	Volkswirtschaftliche Überlegungen.....	34
13.	Auftragserfüllung.....	35
14.	Schlussbemerkung der Kommission.....	36

1. Vorbemerkungen

Der vorliegende Schlussbericht wurde durch die beauftragte Kommission zu Händen der Auftraggeber und Projektträger erstellt. Er ist eine Zusammenfassung aus verschiedenen einzelnen Studien und Berichten. Diese wurden teilweise durch respektive unter Beizug von Fachleuten erarbeitet, in der Kommission verabschiedet und vom Projektausschuss zustimmend zu Kenntnis genommen. Es handelt sich um folgende Berichte:

- Erkenntnisse aus anderen Skigebieten für eine potenzielle Verbindung und Zusammenarbeit der Gebiete Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg vom 29. November 2019 (Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt»)
- Potenzialanalyse der Tourismusregionen Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg vom 5. März 2020 (Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt»)
- Physische Verbindungen
 - Übersichtsplan aller Varianten, 4.11.2019
 - Übersichtsplan geprüfte Varianten, 4.11.2019
 - Zusammenfassung Plankosten
- Bewertung von Seilbahnverbindungen: Einfluss auf Natur und Landschaft vom 29. April 2021 (UTAS AG, Büro für Landschaft, Natur und Siedlung)
- Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung: Erlebnisregion «Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg» vom April 2021 (Hochschule Luzern, Wirtschaft)
- Rentabilitätsanalyse der Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt» vom 24. April 2021
- Bericht Organisation der Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt» vom 24. April 2021
- Kurzanalyse Wertschöpfung, Prof. Dr. Philipp Lütolf, vom 27. Juli 2021

In diesen Berichten sind sämtliche Berechnungen ersichtlich und vielfach in tabellarischer Form einfach lesbar dargestellt. Der Schlussbericht fasst die wichtigsten Erkenntnisse zusammen, ohne sich in Einzelheiten zu verlieren.

2. Generelle Hinweise

Bei diesem Schlussbericht handelt es sich um das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie. In diesem Sinne mussten viele Annahmen getroffen werden, weil für viele Zahlen und Fakten keine gefestigten Daten vorhanden waren. Dieser Bericht soll eine Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen für die involvierten Bahnunternehmen sein. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wurden alle getroffenen Annahmen eher vorsichtig geschätzt. Er kann deshalb aus der Sicht der Kommission als realistisch bezeichnet werden.

Eine der wichtigsten Grundlagen dieser Machbarkeitsstudie für das weitere Vorgehen der drei Bahnunternehmen wird die Rentabilität¹ der geplanten Verbindungen sein. In der ganzen Machbarkeitsstudie und im Besonderen in der Rentabilitätsberechnung *wurden ausschliesslich Auswirkungen auf die zusätzlichen Verkehrserträge²* aufgezeigt. Neben diesen zusätzlichen Erträgen werden aber auch solche in der Gastronomie und besonders auch der Hotellerie und bei Dritten anfallen. Weil die involvierten Bergbahnen bei diesen Nebengeschäften unterschiedlich profitieren, wurden sie für die Berechnungen gänzlich weggelassen.

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie wurden bei der Machbarkeitsstudie nicht berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass diese Auswirkungen bis zu einer allfälligen Realisierung nicht mehr relevant sind.

¹ Unter der Rentabilität wird die Wirtschaftlichkeit eines Geschäfts verstanden.

² Ausschliesslicher Ertrag für die Nutzung der Bahnen.

3. Das Wichtigste auf einen Blick

Diverse Umfragen zeigen auf, dass es einen Zusammenhang zwischen vorhandenen **Pistenkilometern**³ und Skierdays⁴ gibt. Je grösser das Pistenangebot, desto gesuchter wird eine Destination für einen Skiurlaub, auch wenn die Verbindungen nicht immer genutzt werden. Diese Aussage kann durch diverse realisierte Verbindungen im In- und Ausland belegt werden.

Die Abklärungen haben ergeben, dass **physische Verbindungen** der drei Skigebiete technisch möglich sind. Dabei wurde der Fokus auf eine möglichst direkte Verbindung der drei Gebiete und nicht auf zusätzliche Beschäftigungsanlagen⁵ gelegt. Diese können zwischen Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg erheblich einfacher und kostengünstiger realisiert werden als Richtung Engelberg-Titlis. Die geschätzten Gesamtkosten betragen je nach gewählter Variante zwischen ca. CHF 50 und CHF 70 Millionen.

Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen kann für die Erlebnisregion bei einer physischen Verbindung eine Erhöhung der Skierdays erwartet werden. Diese generieren sich nicht primär aus neuen Gästen, sondern daraus, dass bestehende Gäste ihren Aufenthalt verlängern werden, was sich positiv auf die **Logiernächte**⁶ auswirken wird.

Bezüglich der **Rentabilität** (ausschliesslich zusätzlicher Verkehrsertrag bei den Bergbahnen) wird festgestellt, dass eine Verbindung der drei Gebiete sich nur rechnen wird, wenn in allen drei Regionen zusätzliche warme Betten zur Verfügung stehen oder kalte in warme umgewandelt werden, damit zusätzliche Logiernächte und damit Skierdays generiert werden können. Überdies müsste die kostengünstigere Variante gebaut werden können; diejenige über den Gwärtler brächte in jedem Falle ein negatives Ergebnis. Diese Rentabilitätsberechnung basiert auf der Annahme, dass auch das eingesetzte Eigenkapital mit 5 % verzinst wird. Fällt allerdings der erwartete finanzielle Effekt von CHF 7.1 Millionen um 10 % geringer aus, resultierte bei einer Eigenkapitalverzinsung⁷ von 5 % bereits ein negatives Ergebnis. Einzig die Verbindung Melchsee-Frutt – Meiringen-Hasliberg könnte auch ohne zusätzliche Betten gut kostendeckend betrieben werden.

Eine physische Verbindung würde für die involvierten Gemeinden eine im Vergleich zum zusätzlichen Verkehrsertrag hohe zusätzliche **lokale Wertschöpfung** bringen. Die direkte Nettowertschöpfung wird mit zusätzlichen Betten auf knapp CHF 20 Millionen, ohne zusätzliche Betten auf knapp CHF 12 Millionen geschätzt. Dies würde gemäss einer ersten rudimentären Analyse Arbeitsplätze von knapp 150 (ohne zusätzliche Betten) respektive knapp 240 (mit zusätzlichen Betten) mit sich bringen respektive absichern. Die zusätzlichen Arbeitsplätze würden sich auf die drei betroffenen Regionen verteilen.

Die **Auswirkungen auf Natur und Landschaft** sind von grosser Wichtigkeit. Ist doch die Landschaft das grosse Kapital aller drei Tourismusregionen. Die Abklärungen haben gezeigt, dass die Verbindungen zwar sichtbar sein werden und damit einen Eingriff in die Natur darstellen. Hingegen können die Auswirkungen vor Ort kompensiert werden. Eine Verbindung über den Gwärtler wird aus Gründen des Natur- und Landschaftschutzes kaum in Frage kommen.

Bei einer **Nichtrealisierung** einer physischen Verbindung besteht das latente Risiko, Skierdays und damit Verkehrsertrag zu verlieren. Dies insbesondere deshalb, weil das Preisniveau (Ausnahme Hasliberg) im Vergleich zu anderen Skiorten eher am oberen Ende liegt und Preiserhöhungen noch vermehrte Gästeverluste bewirken könnten. Im Besonderen wäre die Melchsee-Frutt betroffen, während Engelberg-Titlis kaum Auswirkungen zu befürchten hätte.

Nichtskifahrende Winter- sowie Sommergäste generieren willkommene Zusatzeinnahmen. Erstere machen einen immer grösseren Anteil aus (besonders Schlittler und Winterwanderer). Für diese ist aber eine Verbindung nicht notwendig. Die Anzahl Sommergäste ist bei allen drei Gebieten steigend. Hingegen liegt der durchschnittliche Verkehrsertrag, der durch diese Gäste erzielt werden kann, erheblich unter demjenigen der Wintergäste. Die Rentabilität im Sommer – rein auf den Verkehrsertrag bezogen – ist nur knapp gegeben, im Besonderen auch deshalb, weil viele

³ Zur Verfügung stehende Länge der nutzbaren Pisten.

⁴ Unter Skierdays versteht man Gäste, die an einem Tag das erste Mal eine Liftanlage nutzen, d. h. auch bei mehrmaliger Beförderung wird pro Gast nur ein Skierday berechnet. Ein Mehrtagesgast, welcher an vier Tagen Ski fährt, generiert beispielsweise vier Skierdays.

⁵ Beschäftigungsanlagen sind Bahnen, die nicht ausschliesslich für den Transport ins Skigebiet, sondern auch für das repetitive Skifahren auf den nahegelegenen Pisten genutzt werden können.

⁶ Aufenthalt zum Schlafen während der Nacht.

⁷ Verzinsung des von einem Unternehmen eingesetzten Eigenkapitals.

Sommerattraktionen momentan aus Wettbewerbsgründen vielfach gratis angeboten werden. Auch für diese ist eine physische Verbindung nicht zwingend notwendig.

Die Verkehrsanalyse hat ergeben, dass die gewünschte Zunahme von Skierdays auf die **Verkehrssituation geringe Auswirkungen** haben wird. Weil die geplante Erhöhung der Skierdays vor allem über Verlängerungen von Aufenthalten passieren soll, sind sie für die zukünftige Verkehrsbelastung nicht relevant. Wie bereits heute werden die Kapazitäten der Zufahrtsstrassen und Parkplätze an 5 – 10 Spizentagen pro Saison überlastet sein. Mit geeigneten, in der Verkehrsanalyse aufgezeigten Massnahmen soll versucht werden, diesen Druck etwas zu mildern und eine Verlagerung auf den ÖV zu erzielen. Für die restlichen Tage reicht das Verkehrssystem auf Strasse und Schiene aus.

4. Ausgangslage

4.1 Vorgeschichte

Seit dem Jahre 2001 befassen sich die Bergbahnunternehmen Bergbahnen Engelberg-Titlis AG, Sportbahnen Melchsee-Frutt sowie die damals noch am Markt tätigen Meiringen Hasliberg-Bahnen AG und die Sportbahnen Hasliberg-Käserstatt AG mit einer möglichen physischen Verbindung der Skigebiete. Zwischenzeitlich treten die letztgenannten zwei Unternehmen als Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG am Markt auf.

Dem Zusammenschlussprojekt «Schneeparadies» im Jahr 2003 erwuchs aus verschiedenen Gründen grosser Widerstand. Primär von Seiten des Natur- und Landschaftschutzes her konnte diesem Projekt nichts abgewonnen werden. Es stiess aber auch bei vielen nur am Rande betroffenen Personen negativ auf, dass der Fokus nicht primär auf einen Zusammenschluss der drei Skidestinationen ausgelegt, sondern beabsichtigt war, mit zahlreichen neuen Bahnen möglichst viele zusätzliche Pistenkilometer – teilweise durch landschaftlich wertvolle Gebiete – zu schaffen.

Diverse Veränderungen am Markt, neue Zusammenschlüsse zu grösseren Skigebieten im In- und Ausland, aber auch Ausbauten von Skidestinationen in der Schweiz sowie eine Anfrage von Studierenden der Hochschule Luzern haben das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Obwalden im Jahre 2016 bewogen, eine Masterarbeit des Lehrganges Executive MBA der HSLU durch den damaligen Leiter des Volkswirtschaftsamts als Co-Referent zu begleiten.

Das Fazit dieser Arbeit, welche aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes der dafür befragten Interviewpartnerinnen und -partner nicht veröffentlicht werden durfte, kam zum Schluss, dass damals kein genügender Konsens vorhanden war und die Voraussetzungen für einen möglichen Zusammenschluss der drei Tourismusgebiete nicht vorhanden waren. In der Arbeit wurde jedoch empfohlen, ein allenfalls vorhandenes Potenzial für alle drei Regionen durch eine umfassende Machbarkeitsstudie abklären zu lassen.

4.2 NRP-Projekt / Auftrag

Gemäss seiner Langfriststrategie 2022+ verfolgt der Kanton Obwalden grundsätzlich die Förderung des intensiven, qualitativ hochstehenden Tourismus sowie die Schaffung und Aufrechterhaltung von tourismusgerechten Rahmenbedingungen in den Gebieten Engelberg und Melchsee-Frutt. Ferner war aus Sicht Regierungsrat der Aspekt wichtig, dass bei einer gemeinsamen Entwicklung nicht nur der Winter-, sondern im Besonderen auch der Sommertourismus an grossem Potenzial gewinnen könnte. Der Regierungsrat erachtete deshalb eine Machbarkeitsstudie als notwendige Grundlage für weitere Entscheide. Im Umsetzungsprogramm der neuen Regionalpolitik NRP 2016–2019 wurde in der Folge ein Betrag für die Abklärung einer umfassenden Machbarkeitsstudie eingestellt. Nach diversen Besprechungen erklärten alle drei Bahnunternehmen durch die Unterzeichnung einer Unterstützungs-Erklärung die Bereitschaft, diese Machbarkeitsstudie mitzutragen und auch mitzufinanzieren.

Aufgrund der Bereitschaft der Bergbahnen und der strategischen sowie volkswirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für den Kanton Obwalden hat der Regierungsrat das Volkswirtschaftsdepartement im September 2018 beauftragt, zusammen mit den anderen Projektträgern im Rahmen der NRP eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Auftraggeber des NRP-Projekts sind die Kantone Obwalden, Bern und Nidwalden sowie die drei Bahnunternehmen Bergbahnen Engelberg Titlis AG, Sportbahnen Melchsee-Frutt und Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG.

Der Kanton Obwalden hatte in diesem interkantonalen NRP-Projekt die Lead- und Koordinationsrolle inne und war für die NRP-Finanzierung und Rapportierung betreffend das Projekt an das SECO verantwortlich.

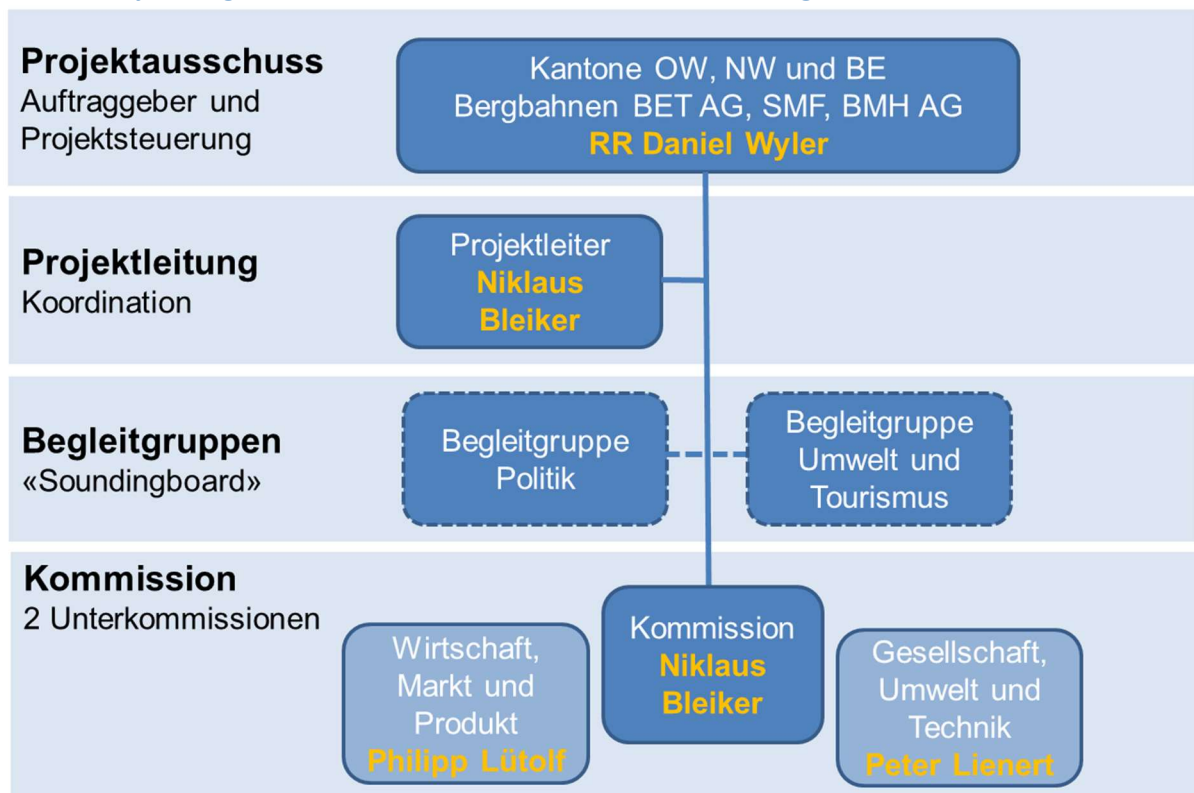
Zum Einsatz gelangten à-fonds-perdu-Beiträge der Neuen Regionalpolitik (NRP). Der Bundesbeitrag betrug CHF 100'000.–. Die Kantone Bern (CHF 30'000.–) und Nidwalden (CHF 10'000.–) beteiligten sich ebenso wie der Kanton Obwalden, der in einem gestuften Verfahren maximal CHF 60'000.– beisteuerte. Die Bergbahnen Engelberg-Trübsee-Titlis AG, Sportbahnen Melchsee-Frutt und Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG beteiligten sich am Projekt mit finanziellen Mitteln in der Höhe von CHF 100'000.– und Eigenleistungen von mindestens CHF 100'000.–.

Die Machbarkeitsstudie hatte zum Ziel, die Konsensbildung zu fördern. Im Gegensatz zum Zusammenschlussprojekt „Schneeparadies“ sollten alle Anspruchsgruppen in den Prozess einbezogen werden und unterschiedliche Verbindungsvarianten auf die technische Realisierbarkeit und Umweltverträglichkeit hin ergebnisoffen überprüft werden. Zudem sollten auch die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aspekte vertieft untersucht werden. Der Auftrag des NRP-Projekts beinhaltet hingegen nicht, eine physische Verbindung zu realisieren. Das Projekt wurde so aufgelegt, dass der zuständige Ausschuss nach allen Zwischenschritten, welche jeweils ca. per Semester abgeschlossen wurden, den Abbruch hätte beschliessen können.

Der Auftrag und die Ziele wurden wie folgt formuliert:

- Weiterentwicklung der Kooperation und Vernetzung zwischen den wichtigsten Bergbahnen sowie zwischen weiteren Leistungsträgern der Region
- Analyse Winter- und Sommertourismus
- Fakten und Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen zusammentragen und analysieren
- Beurteilung eines Zusammenschlusses der drei Tourismusgebiete
- Konsensfindungsprozess zwischen den Interessensgruppen
- Realisierung bis 31. Dezember 2021
- Die Machbarkeitsstudie soll bereits ausgearbeitete Massnahmen bzw. Konzepte zur weiteren Umsetzung beinhalten. Die Studie gilt als Grundlage für den Entscheid über eine konkrete Weiterführung des Projekts.

4.3 Projektorganisation / Personelle Zusammensetzung



Die Projektorganisation wurde durch einen Ausschuss (strategisches Gremium) und eine Kommission (operative Tätigkeit) wahrgenommen. Der Auftraggeber des Projekts war eine einfache Gesellschaft «Machbarkeitsstudie Erlebnisregion Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg», die sich aus den NRP-Projektträgern zusammensetzte und die durch das Volkswirtschaftsdepartement Obwalden geführt wurde.

Der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements, Regierungsrat Daniel Wyler, war für die strategische Führung der Machbarkeitsabklärung zuständig.

Der Ausschuss bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der Projektträger und setzte sich wie folgt zusammen:

- Kanton Obwalden
 - Regierungsrat Daniel Wyler, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement Kanton Obwalden, Vorsitz
 - Barbara Wicki, Leiterin Volkswirtschaftsamt Kanton Obwalden
- Kanton Nidwalden
 - Regierungsrat Dr. Othmar Filliger, Volkswirtschaftsdirektor Kanton Nidwalden
 - Jost Kayser, Direktionssekretär Volkswirtschaftsdepartement Nidwalden
- Kanton Bern
 - Daniel Wüthrich, Leiter Tourismus Regionalentwicklung Kanton Bern
 - Stefan Schweizer, Geschäftsführer Regionalkonferenz Berner Oberland Ost
- Bergbahnen Engelberg Titlis AG
 - Hans Wicki, Verwaltungsratspräsident
 - Norbert Patt, Geschäftsführer
- Sportbahnen Melchsee-Frutt
 - Markus Ettl, Präsident Korporation Kerns
 - Bettina Hübscher, Präsidentin Sportbahnkommission
- Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG
 - Hanspeter Wenger, Verwaltungsratspräsident und CEO
 - Theo Horat, Leiter Betrieb und Technik

Als Projektleiter wurde vom Ausschuss der ehemalige Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Obwalden, Niklaus Bleiker gewählt.

Der Kommission gehörten folgende Personen an:

- Niklaus Bleiker, ehem. Regierungsrat, Projektleiter/Vorsitz
- Peter Lienert, ehem. Kantonsoberrichter Kanton Obwalden
- Prof. Dr. Philipp Lütolf, Dozent Hochschule Luzern Wirtschaft, Institut für Finanzdienstleistungen Zug IFZ
- Istvan Szalai, Verwaltungsratspräsident Garaventa AG
- Beat von Wyl, Biologe, UTAS AG
- Barbara Wicki, Leiterin Volkswirtschaftsamt Obwalden

Einzelne Arbeiten in der Kommission wurden auf zwei Unterkommissionen verteilt. Der Kommission «Wirtschaft, Markt und Produkt» stand Prof. Dr. Lütolf vor. Er wurde nach Bedarf durch die Leiter Marketing und Finanzen der drei Bahnunternehmen unterstützt.

Die Kommission «Gesellschaft, Umwelt, Technik» wurde von Peter Lienert geleitet. In dieser waren auch die Kommissionsmitglieder von Wyl und Szalai tätig. Sie wurden durch die technischen Leiter der Bahnunternehmen unterstützt.

Neben dem Ausschuss und der Kommission wurden zwei Begleitgruppen regelmässig informiert und für Rückmeldungen kontaktiert: Zum einen eine aus politischen Vertreterinnen und Vertretern zusammengesetzte Gruppe (Kantons-/Land-/Grossräte, Gemeindevertreter) und zum anderen eine Gruppe mit Mitgliedern von Umweltorganisationen sowie Tourismusvertretern. Beide Begleitgruppen wurden vom Projektleiter selbst geleitet, wobei er bei der zweiterwähnten Gruppe durch die Mitglieder Lienert und von Wyl unterstützt wurde. Im

Verläufe der Arbeit wurde festgestellt, dass es effizienter war, die Mitglieder der Umweltorganisationen in Anbetracht ihrer Interessewahrnehmungen separat informieren. Die Tourismusvertreter wurden in der Folge zusammen mit der politischen Begleitgruppe ins Bild gesetzt.

4.4 Budget

Das Budget sieht Totalkosten von CHF 400'000.– vor. Um möglichst nahe am Markt und den Unternehmen zu sein, wurde vereinbart, dass möglichst viele Arbeiten durch die Kommission und die Bahnunternehmen selbst (Eigenleistungen) getätigt werden sollen. Damit konnte einerseits sichergestellt werden, dass das Teilziel «Weiterentwicklung der Kooperation und Vernetzung zwischen den wichtigsten Bergbahnen» gewährleistet werden konnte und zudem durch die Praxisnähe ein umsetzbares, faktenbasiertes Resultat entstand.

Der Budgetbetrag von CHF 400'000.– wurden wie folgt aufgeteilt:

CHF 100'000.–	Eigenmittel Bahnunternehmen
CHF 100'000.–	Eigenleistungen Bahnunternehmen
CHF 100'000.–	NRP-Mittel Bund
CHF 60'000.–	NRP-Mittel Kanton Obwalden
CHF 30'000.–	NRP-Mittel Kanton Bern
<u>CHF 10'000.–</u>	NRP-Mittel Kanton Nidwalden
<u>CHF 400'000.–</u>	Total

5. Erkenntnisse aus anderen Skigebieten⁸

5.1 Vergleich mit anderen Skigebieten

Im erstellten Bericht wurden die Auswirkungen auf Skierdays und Logiernächte für die Gebiete Arosa-Lenzerheide sowie Grimentz-Zinal im Detail analysiert. Neben diesen beiden Verbindungen wurden – mit etwas geringerem Detaillierungsgrad – weitere Gebiete im In- und Ausland analysiert. Für Einzelheiten zu Letzteren wird auf den umfassenden Bericht verwiesen.

5.2 Entwicklung der Rahmenbedingungen

Schnee, Wetter und Währung haben die Entwicklung der Schweizer Skierdays in den letzten Jahren geprägt. Der Klimawandel wird zu einer Anhebung der Schneegrenze und damit wohl zu einer Reduktion der Anzahl Skifahrenden führen. Ein Grossteil der Pisten in den drei Skigebieten Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg liegen aber über 1800 Meter über Meer. Damit werden sich die drei Gebiete auch bei der klimabedingten Veränderung als schneesichere Gebiete in der Zentralschweiz und dem Berner Oberland etablieren können. Auf Grund der hohen Abhängigkeit von Tagesgästen waren die drei Skigebiete Engelberg, Melchsee-Frutt und Hasliberg von der Problematik der Frankenstärke gegenüber dem Euro im Vergleich zu anderen Gebieten in der Schweiz weniger stark betroffen. Zudem hat der österreichische Tourismus die Preise deutlich erhöht. Dies hat dazu geführt, dass die Gäste aus dem Euroraum wieder vermehrt auch (Ski-)Ferien in der Schweiz verbringen. Bei Wintersporttreibenden zeichnet sich ein Trend zu kürzeren Aufenthaltsdauern ab. Die Wochengäste nehmen kontinuierlich ab. Eine Vergrößerung des Skigebietes bzw. eine Verbindung der Skigebiete kann diesem Trend sicherlich etwas entgegenwirken. So ist zum Beispiel in den grossen Skigebieten Zermatt und in der Aletscharena der Sechstages-Skipass nach wie vor das meistverkaufte Skiticket. Dies liegt einerseits an den abwechslungsreichen Skigebieten, ist teilweise aber auch durch die eher lange und beschwerliche Anreise für Tagesgäste erklärbar.

5.3 Einflussfaktoren Skigebietswahl

Die Verbindung von Skigebieten bringt den Gästen ein grösseres, abwechslungsreicheres Pistenangebot. Wie viele neue Gäste sich allerdings durch eine Skigebietsverbindung gewinnen lassen würden, ist sehr schwierig einzuschätzen. Tatsache ist aber, dass diverse Umfragen belegen, dass die Grösse und Vielfalt eines Skigebietes mitentscheidende Kriterien sind, weshalb Gäste ein Skigebiet besuchen. Je grösser ein Skigebiet ist, desto höher

⁸ Bericht Erkenntnisse aus anderen Skigebieten für eine potenzielle Verbindung und Zusammenarbeit der Gebiete Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg vom 27. November 2019 (Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt»).

wird dieses Kriterium gewichtet. Ebenfalls gewichtige Kriterien neben der Grösse eines Gebietes sind die Preisgestaltung, die Schneesicherheit sowie ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis.

5.4 Zusammenhang Skierdays und Pistenkilometer

Die Anzahl der Pistenkilometer wird unterschiedlich gemessen und teilweise relativ grosszügig ausgelegt. Wichtig beim Angebot sind auch die zur Verfügung stehenden Pistenbreiten. Wenn man die offiziellen Pistenkilometer der drei Gebiete im Verhältnis zu den Skierdays betrachtet, kann festgestellt werden, dass alle Gebiete im Verhältnis zu ihrer Grösse und im schweizerischen Vergleich überdurchschnittlich stark frequentiert sind. Sie lasten damit ihre Pistenkilometer sehr gut aus. Dies ist aus finanzieller Sicht ein sehr positives Zeichen. Aus Gästesicht hingegen könnte dies auch in dem Sinne interpretiert werden, dass die Pisten relativ voll sind.

5.5 Skigebietsverbindung Arosa – Lenzerheide

5.5.1 Skierdays

Im Januar 2014 wurden die Skigebiete Arosa und Lenzerheide durch eine beidseitig zu nutzende Pendelbahn mit einer kurzen Fahrzeit verbunden. Es besteht keine Pistenverbindung. Das neu entstandene Skigebiet verfügt über rund 225 Pistenkilometer. Die Entwicklung der Skierdays zeigt deutlich, dass sich diese seit der Verbindung im Vergleich mit anderen Gebieten, aber auch dem ganzen Kanton Graubünden, überdurchschnittlich entwickelt haben. Im Besonderen bei unterschiedlichen Schneeverhältnissen (Arosa ist deutlich schneesicherer) wurde die Verbindungsbahn überdurchschnittlich genutzt.

5.5.2 Logiergäste

Das wichtigste Ziel der Verbindung, das Gewinnen von zusätzlichen Residenzgästen⁹, konnte nicht erreicht werden. Massgeblich verantwortlich hierfür ist wohl die Aufhebung des Mindestkurses Euro/Franken, welcher in die Eröffnungsphase im Jahr 2014 fiel. Im Vergleich zum ganzen Kanton Graubünden liegen die Zahlen aber erheblich besser. Erstaunlich ist auch die Tatsache, dass mit oder nach der Verbindung trotz schwierigem Währungsumfeld massiv in Hotels und Ferienresidenzen investiert wurde. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist sowohl in Arosa als auch der Lenzerheide gesunken. Dieser Trend zeigt sich aber im ganzen Kanton Graubünden, in keiner grösseren Destination ist dieser Wert gestiegen. Es ist gut möglich, dass die Skigebietsverbindung ein stärkeres Absinken der Aufenthaltsdauer verhindert hat. Zu berücksichtigen ist hierbei auch der Ausländeranteil der Gäste. Dieser ist sowohl in der Lenzerheide wie auch in Arosa vergleichsweise tief. Die Rückgänge dürften somit circa im Mittelfeld liegen.

5.5.3 Umsatzentwicklungen

Eine Umfrage im Herbst 2015 bei 54 Hotels, Restaurants und übrigen Geschäften in Arosa und der Lenzerheide hat ergeben, dass bei rund 85 % der Befragten der Umsatz gehalten (60 %) oder erhöht (25 %) werden konnte und er nur bei rund 15 % gefallen ist. Hierbei gilt es noch zu berücksichtigen, dass der Winter 2014/15 sehr schneearm war und die Umsätze wohl mitbeeinflusst hat. Bei besseren Wetterbedingungen hätten wohl noch mehr Unternehmen steigende Umsätze angeben können.

5.5.4 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die gleichzeitige Inbetriebnahme einer Verbindung und von zusätzlichen Betten eine ideale Kombination ist. Es kann belegt werden, dass sich die Skierdays mit der Verbindung gegenüber dem Benchmark 8 % besser entwickelt haben. Ein positiver Einfluss auf die Aufenthaltsdauer konnte nicht festgestellt werden, wobei die speziellen Situationen (schneearme Winter und Aufhebung Mindestkurs Euro/Franken) berücksichtigt werden müssen. Die neue Verbindung wurde durch eine massive Marketingkampagne mit Investitionen von ca. CHF 1 Million begleitet. Überraschend ist, dass die Verbindung durchschnittlich nur von ca. 20 % der Gäste genutzt wird – und dies insbesondere dann, wenn die Schneeverhältnisse unterschiedlich sind.

⁹ Gäste, die im Skigebiet übernachten.

5.6 Skigebietsverbindung Grimentz – Zinal

5.6.1 Gebiet

Im Januar 2014 wurde eine Pendelbahn mit einer Fahrzeit von gut 7 Minuten eröffnet, welche von Grimentz aus das Skigebiet Zinal erschliesst. Die beiden betroffenen Bergbahnunternehmen haben vorgängig zur Skigebietsverbindung fusioniert. Grimentz und Zinal liegen auf 1570 resp. 1670 Meter über Meer. Der höchste Punkt der Verbindung liegt auf rund 2900 Meter über Meer, der Grossteil der Pisten höher als 2100 Meter über Meer. Die Gebiete und Gäste sind relativ unterschiedlich; Grimentz hat eher ein familiäres Publikum, Zinal sportlich Gäste.

5.6.2 Skierdays

Die Skierdays haben sich im Vergleich zum Kanton Wallis und zu anderen Destinationen besser entwickelt. Eine überdurchschnittliche Entwicklung im Winter 2017/18 ist wohl auf die Einführung des überregionalen Magic Pass zurückzuführen. Mit dem Zusammenschluss wurden auch die Preise angepasst. Dies hat zur Folge gehabt, dass im ersten Betriebsjahr bei einer Zunahme der Skierdays von 1,9 % der Verkehrsertrag um 7,6 % zugenommen hat.

5.6.3 Logiernächte

Bezüglich der Logiernächte stellt man fest, dass die Skigebietsverbindung wohl einen positiven, allerdings nicht sehr starken Impact auf die Hotel-Logiernächte hinterlassen hat. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der geschätzte Anteil an Parahotellerie Betten in diesem Gebiet rund 60 % beträgt. Angesichts der überdurchschnittlichen Entwicklung der Skierdays und der nur durchschnittlichen Entwicklung in der Hotellerie liegt die Vermutung nahe, dass sich die Logiernächte in den Ferienwohnungen sehr positiv entwickelt haben. Nennenswerte Investitionen in Feriendörfer und/oder Hotellerie wurden keine getätigt.

5.6.4 Aufenthaltsdauer

Bezüglich der Aufenthaltsdauer von Gästen in der Hotellerie wird festgestellt, dass diese im untersuchten Gebiet aber auch in anderen Destinationen, abgenommen hat. Auf Grund von statistischen Zahlen ist kaum davon auszugehen, dass die Skigebietsverbindung zu einer Verlängerung beigetragen hat. Auch hat der Anteil von ausländischen Gästen durchschnittlich abgenommen.

5.6.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich die Skierdays seit der Verbindung im Verhältnis zum Benchmark um rund 10 % besser entwickelt haben. Im Gegensatz zur Verbindung Arosa – Lenzerheide war die Verbindung nicht mit der unmittelbaren Schaffung von zusätzlichen warmen Betten verbunden. Aus diesem Grund ist der Effekt auf Logiernächte und Aufenthaltsdauer zwar positiv, aber ohne allzu starken Effekt. Hingegen spricht einiges dafür, dass das Aufkommen von Tagesgästen durch die Verbindung zugenommen hat. Mit rund drei bis vier Jahren Verspätung werden im Val d'Anniviers diverse neue Ferienressorts gebaut.

5.7 Fazit

Auf Grund der Erkenntnisse des Berichtes ist davon auszugehen, dass eine Skigebietsverbindung Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg die Attraktivität für Residenzgäste deutlich steigern kann. Eine Verbindung würde die Anzahl Pistenkilometer auf rund 200 erhöhen. Dieses Kriterium ist für die Wahl von Skiferien massgeblich. Das dabei neu geschaffene Gebiet wäre sehr abwechslungsreich und würde drei heute schon bestehende Skigebiete miteinander verbinden. Für die Gäste wäre diese hohe Abwechslung wohl sehr gefragt. Interessant wäre auch die Kombination von einfacheren und anspruchsvolleren Pisten sowie von Sonnen- und Schattenhängen. Die relativ geringe Auslastung in den Beherbergungsbetrieben würde das angestrebte Wachstum auch ohne zusätzliche, warme Betten ermöglichen.

6. Mögliches Potenzial¹⁰

Die Basis für die Abschätzung des Potenzials einer möglichen Verbindung der drei Tourismusgebiete bilden die Saisons 2016/17 und 2017/18. Der Winter 2016/17 war der schlechteste seit 25 Jahren, während die Saison 2017/18 dank einem frühen Wintereinbruch besser war. Hingegen war in dieser Saison über die wichtigsten Saisontage häufig schlechtes Wetter. Überdies mussten wegen einer überdurchschnittlichen Anzahl von Sturmtagen die Bahnen vermehrt geschlossen werden. Die vielfach geäußerte Annahme, dass sich anspruchsvolle Winter häufen werden, ist mit der Berechnungsgrundlage dieser beider Winter Rechnung getragen. Sind die beiden Basisjahre doch das schlechteste und das viertschlechteste der letzten 10 Jahre.

6.1 Aktuelle Skierdays

Bei der Auswertung werden nicht die gesamten Wintereintritte, sondern ausschliesslich die rund 880'000 Skierdays berücksichtigt. Davon fallen in Engelberg rund 400'000, im Hasliberg rund 251'000 und auf Melchsee-Frutt rund 229'000 an. Es fällt auf, dass in allen Gebieten rund ein Drittel der Skierdays auf Saisonkartenbesitzende entfällt. Auffallend ist der relativ geringe Anteil an Mehrtageskarten auf der Melchsee-Frutt (16 %) im Vergleich zu Engelberg (31 %) und Hasliberg (27 %). Kompensiert wird dies auf Melchsee-Frutt durch die hohe Zahl von Tageskarten (47 %) gegenüber Engelberg (32 %) und Hasliberg (38 %).

6.2 Wachstumsprognosen Logiernächte

Die Anzahl von Saisonkartenbesitzenden wird durch einen Zusammenschluss kaum gross beeinflusst werden (+ 1 %). Bezüglich Tageskartenwachstum wird für die Gebiete Engelberg und Hasliberg mit einer Zunahme von je 2 %, für die Melchsee-Frutt mit einer solchen von 1 % gerechnet.

6.2.1 Engelberg-Titlis

In den Monaten Dezember bis März der Basisjahre wurden in Engelberg in der Hotellerie 129'000 Logiernächte verzeichnet. Hinzu kommen je rund 27'000 Übernachtungen in kommerziellen Ferienwohnungen und in der übrigen Beherbergung (zum Beispiel Gruppenunterkünfte).

Das Angebot der Hotellerie (Dezember bis März) umfasste in der Saison 2017/18 2'240 Betten. Die Bettenauslastung liegt bei rund 48 %. Gegenüber der Saison 2017/18 wird sich die Anzahl Betten in Engelberg verändern. Diese wurden bei der Schätzung berücksichtigt.

Für das Verhältnis zwischen Logiernächten und Skierdays wird damit gerechnet, dass 62 % der Hotelgäste Skifahrende sind und pro Logiernacht im Durchschnitt 1,3 Skierdays generiert werden.

Die aktuelle Auslastung der Hotellerie variiert sehr stark mit den Saisonzeiten und auch mit dem Wetter. Die massgebliche Saisondauer von Dezember bis März (120 Tage) wurde für die Berechnung in verschiedene Segmente eingeteilt und es wurde mit der Wahrscheinlichkeit von gutem resp. schlechtem Wetter von je 50 % gerechnet.

An schönen Wochenenden und in den Weihnachtsferien ist die Auslastung der Engelberger Hotellerie am höchsten. Wettergewichtet muss davon ausgegangen werden, dass die Hotellerie zwischen Weihnachten und Neujahr gegen 95 % ausgelastet ist. An schönen Wochenenden dürfte die Auslastung im Durchschnitt gegen 90 % betragen; in der Spitzensaison wohl vereinzelt auch gegen 100 %. Das Wachstumspotenzial, welches die bestehenden Hotelkapazitäten an Weihnachten und an schönen Wochenenden noch bieten, ist daher beschränkt. Zu den übrigen Zeiten (vor Weihnachten und gegen Ende März) besteht allerdings ein sehr grosses Wachstumspotenzial.

Das Wachstum muss nicht ausschliesslich über neue Gäste erfolgen. Mit dem erweiterten Pistenangebot soll die Aufenthaltsdauer von bestehenden Gästen verlängert werden. Das so geplante Wachstum kann aus Kapazitätsgründen nur marginal während der Ferienzeiten stattfinden, sondern soll durch «Wochenende-Verlängernden» oder ausserhalb der Ferien generiert werden. Das wettergewichtete Potenzial dürfte rund 19'000 Skierdays betragen.

¹⁰ Potenzialanalyse der Tourismusregionen Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg vom 5. März 2020 (Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt»).

Die Auslastung in der Hotellerie stieg damit von 48 % auf 56.6 %. Dies liegt etwa im Bereich von in Österreich beobachteten Zuwachsraten. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Ausgangsauslastung von 48 % im Vergleich tief ist, was unter sonst gleichen Bedingungen einen Zuwachs erleichtert.

Für die übrigen Beherbergungsbetriebe (z.B. Gruppenunterkünfte) und die kommerziellen Ferienwohnungen sind keine verlässlichen Bettenauslastungen verfügbar. Der Anteil an den gesamten Logiernächten macht für die kommerziellen Ferienwohnungen und die übrigen Beherbergungsbetriebe je rund 15 % aus. Das heisst, etwa 70 % der Logiernächte fallen auf die Hotellerie. Es wird unterstellt, dass die Logiernächte und damit auch die daraus resultierenden Skierdays im Bereich der kommerziellen Ferienwohnungen und der übrigen Beherbergungsbetriebe in gleichem Umfang wachsen wie in der Hotellerie. Die von den Eigentümern benutzten Ferienwohnungen werden für die Schätzungen des Wachstums von Skierdays nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass die Eigentümer von Ferienwohnungen aufgrund ihres Grundbesitzes an die Destination gebunden sind.

6.2.2 Melchsee-Frutt

Für die Melchsee-Frutt liegen keine detaillierten Auslastungszahlen für die Beherbergung vor. Aus diesem Grund wird grundsätzlich von denselben Wachstumsannahmen wie in Engelberg-Titlis ausgegangen. Gegenüber Engelberg-Titlis dürfte das Segment (preisbewusster) Familien auf der Melchsee-Frutt stärker vertreten sein. Trotzdem wird grundsätzlich die gleiche Wachstumsrate wie in Engelberg-Titlis verwendet. Die folgenden Gründe sprechen dafür: Die Melchsee-Frutt liegt in der Mitte der Skigebietsverbindung, was für den Gast besonders attraktiv erscheint. Die Möglichkeit, auf 1900 Meter über Meer im Skigebiet zu nächtigen, ist speziell und könnte in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. In der Weihnachts- und Sportferienzeit ist die Kapazitätsgrenze in der Beherbergung weitgehend erreicht. Es liegt daher in diesen Saisonzeiten kein zusätzliches Wachstum mehr drin. Die Wachstumsrate reduziert sich daher gegenüber von Engelberg von 18.2 % auf 16.1 %. Ansonsten erfolgt die Aufteilung des Wachstums auf die übrigen Saisonzeiten in Anlehnung an Engelberg. Auf Melchsee-Frutt sind in naher Zukunft kein Aus- oder Neubauten von Hotels oder anderen Beherbergungsbetrieben geplant.

6.2.3 Hasliberg-Meiringen

Auch für Hasliberg-Meiringen liegen keine detaillierten Auslastungszahlen für die Beherbergung vor. Aus diesem Grund wird grundsätzlich von denselben Wachstumsannahmen wie in Engelberg-Titlis ausgegangen. Im Gebiet Meiringen-Hasliberg wird davon ausgegangen, dass die Skierdays aus Logiernächten nur um 8 % ansteigen. Die Gründe für die tiefere Zuwachsrate sind die folgenden: Das Gebiet Hasliberg-Meiringen spricht das Segment (preisbewusster) Familien wohl deutlich stärker an als Engelberg-Titlis. Es ist daher davon auszugehen, dass der Anteil jener Gäste, welche nicht positiv auf eine Skigebietsverbindung ansprechen, höher liegt. Zudem ist die Schneesicherheit aufgrund der Kombination von Sonnenexposition und Höhenlage im Gebiet Hasliberg etwas geringer einzuschätzen als in Engelberg-Titlis und Melchsee-Frutt. Das relative Wachstum der Skierdays aus Logiernächten erfolgt daher in geringerem Ausmass als in Engelberg. Die Verteilung des Wachstums auf die unterschiedlichen Zeitfenster der Wintersaison erfolgt in Anlehnung an Engelberg. Es ist davon auszugehen, dass auch in den Saisonspitzenzeiten noch ein (geringes) Wachstum zu erreichen ist. Zu berücksichtigen sind zudem die aus dem Swiss Peaks Resort in Meiringen zu erwartenden zusätzlichen Skierdays. Das Swiss Peaks Resort zählt rund 300 Betten und wurde in der Wintersaison 2019/20 eröffnet. Daraus sind rund 16'000 zusätzliche Skierdays möglich.

6.2.4 Gesamtgebiet

Im Falle einer Skigebietsverbindung aller Gebiete könnten die Anzahl Skierdays von derzeit rund 912'000 auf 965'000 steigen. Dies entspricht einem Wachstum von 5,8 %. Wie eingangs in Kapitel 5.2 erwähnt wurde, handelt es sich um eine sehr vorsichtige Schätzung, weil als Basisjahre der Mittelwert der Saisons 2016/17 (schlechtester Winter seit 25 Jahre) und 2017/18 (viele Sturmtage an Wochenenden) gedient hat. Diese Erhöhung der Skierdays würde einen zusätzlichen Verkehrsertrag von rund CHF 2 Millionen bringen.

Geht man davon aus, dass durch eine Skigebietsverbindung in allen drei Gebieten ein zusätzliches Beherbergungsangebot mit 250 attraktiven, warmen Betten entstehen könnte, wäre mit einem weiteren Wachstum zu rechnen. Die Skierdays würden um gut 10 % steigen und damit die Marke von CHF 1 Million knapp überschreiten. Auf Stufe Verkehrsertrag würde ein Zuwachs von ca. CHF 3,5 Millionen entstehen.

6.3 Auswirkungen bei Nichtrealisierung

6.3.1 Veränderung der Preise

Es stellt sich die Frage, mit welcher Entwicklung im Fall einer Nicht-Realisierung der Skigebietsverbindung zu rechnen ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich weitere Skigebiete verbinden/vergrössern werden. In Kapitel 5.4 wird aufgezeigt, dass die Gebietsgrösse eine wichtige Rolle bei der Wahl des Skigebiets, besonders für Winterferien, darstellt. Auch das Preis-Leistungs-Verhältnis ist ein wichtiger Faktor. Die Frage ist, ob die drei Gebiete Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg mittel- bis langfristig an Wettbewerbsfähigkeit verlieren, falls es betreffend Skigebietsgrösse und damit Pistenvielfalt (kein Zusammenschluss) zu einem Stillstand kommt. Mögliche Folgen wären eine rückläufige Nachfrage nach Skierdays sowie ein fallender Durchschnittspreis.

a) Tages- und Mehrtageskarten

Die Preispolitik der Schweizer Bergbahnen ist in den letzten Jahren in Bewegung gekommen. Bei den Tages- und Mehrtageskarten ist ein Trend hin zu dynamischen Preisen zu beobachten. Immer mehr Gebiete gehen zu diesen Modellen über.

Die verschiedenen dynamischen Preismodelle, welche von den Bergbahnunternehmen derzeit eingesetzt werden, unterscheiden sich in einigen Punkten. Eine Gemeinsamkeit ist, dass der Frühbucher mit einem Rabatt entschädigt wird. Inwieweit sich die Einführung von dynamischen Preisen auf den Durchschnittspreis ausgewirkt hat, ist schwierig zu beurteilen. Dynamische Preismodelle bringen dem Frühbucher für Wintersportferien oder für andere im Voraus fixierte Skitage oder Wochenenden unter Umständen deutliche Preisersparnisse auf dem Skipass. Diese müssen mit der Frühbuchung zwar das Wetter- und Schneerisiko auf sich nehmen. Wenn deren Aufenthalte allerdings an beispielsweise Schulferien oder sonstige Fixtermine geknüpft sind, müssen sie das Risiko ohnehin übernehmen. Mittelgrosse Gebiete, welche in erster Linie Familien und preisbewusste Gäste ansprechen, werden daher von der aktuellen Entwicklung am stärksten unter Druck kommen.

Ein Vergleich der Preise der Tageskarten ist wegen der vorstehend erwähnten dynamischen Preismodellen nicht repräsentativ. Allerdings wird festgestellt, dass relativ zu der Anzahl Pistenkilometer die Preise in Engelberg-Titlis und Melchsee-Frutt eher teuer erscheinen. Hasliberg-Meiringen liegt etwa im Mittelfeld.

Unterzieht man die Sechstageskarten einem schweizweiten Preisvergleich, kann festgestellt werden, dass diese in Engelberg-Titlis und Melchsee-Frutt im Branchenvergleich, wie die Tageskarten im Verhältnis zu den angebotenen Pistenkilometern, relativ teuer erscheinen. Dies bedeutet, dass viele Gebiete vergleichbarer Grösse günstiger sind und dass einige Gebiete mit gleichem Preis über mehr Pistenkilometer verfügen. Hasliberg-Meiringen ist auch in diesem Segment eher im Mittelfeld positioniert.

Neben der Anzahl Pistenkilometer dürfte aus Gästesicht auch die Schneesicherheit von hoher Bedeutung sein. Die Schneesicherheit hängt von verschiedenen Faktoren ab: Höhe über Meer, Anteil technischer Beschneigung, Exposition der Pisten, Untergrund der Pisten, etc. Es ist ein klarer Zusammenhang zwischen Preis und Höhe über Meer festzustellen. Relativ zur Höhenlage scheint das Skigebiet Engelberg-Titlis in etwa im Durchschnitt zu liegen. Es gibt im entsprechenden Höhenbereich etwa ähnlich viele Skigebiete, welche teurer bzw. günstiger sind. Zudem sind einige Gebiete mit vergleichbarem Preis deutlich weniger hoch gelegen und damit in den Augen der Gäste wohl weniger schneesicher. Melchsee-Frutt liegt preislich eher im oberen Bereich. Hasliberg liegt preislich im Vergleich zu Skigebieten mit gleicher Höhenlage etwas tiefer. Allerdings wäre im Falle des Haslibergs sicherlich auch noch die sonnige Lage zu berücksichtigen.

b) Saisonkarten

Bei den Saisonkarten ist ein Trend zu tieferen Preisen zu beobachten, teilweise mit gebietsübergreifenden Kartenangeboten. Das Projekt «Wintercard» der Bergbahnen Saastal, welches eine Saisonkarte je nach Jahr zwischen CHF 222.– und CHF 255.– anbot, ist gescheitert und wird nicht mehr weitergeführt. Der «Magic Pass», welcher viele Skigebiete im Unterwallis und in der Westschweiz umfasst, ist im Vorverkauf (für 2019/20) zu einem Preis von CHF 399.– erhältlich. Ab 2019/20 sind mit Saas Fee und Leukerbad auch zwei Oberwalliser Gebiete im «Magic Pass». Crans Montana hat diesen aber auf die Saison 2020/21 wieder verlassen. Es liegt auf der Hand, dass der Berner «Top4» Skipass (Region Adelboden/Lenk, Gstaad, Jungfrauregion, Hasliberg) mit einem Preis von CHF 666.– als Reaktion auf den «Magic Pass» und die «Wintercard» lanciert wurde. Bemerkenswert

ist, dass vor der Einführung des «Top4» Skipasses die Saisonkarte in der Jungfrauregion über CHF 1'000.– kostete.

Einige Bergbahnunternehmen haben auch preiswerte Familienangebote lanciert. So etwa die Belalp Bahnen mit einer Familiensaisonkarte für CHF 999.–. Eine Familie mit zwei Kindern spart dank diesem Angebot 50 % gegenüber den regulären Saisonkartenpreisen. Eine ähnliche Einsparung haben Familien beispielsweise auch in Airolo. Einen Rabatt auf die regulären Saisonkartenpreise gibt es für Familien z.B. auch in Portes du Soleil, Wiriehorn, Grüşch/Danusa oder in den Zentralschweizer Gebieten Stoos und Andermatt/Sedrun.

Kleinere, eher voralpine Gebiete setzen überdurchschnittlich auf günstige Karten, hohe Vorverkauf- und Familienrabatte. Bei Saisonkarten ist wie bei den Tages- und Mehrtageskursen wohl davon auszugehen, dass sich der Preisdruck in schwierigeren Zeiten wieder verstärken kann. Die Saisonkartenpreise von Skigebieten kleiner bis mittlerer Grösse werden dann verstärkt unter Druck kommen. Vergleicht man die Preise im Verhältnis zu den vorhandenen Pistenkilometern, ist die Saisonkarte von Engelberg-Titlis am oberen Preisende. Melchsee-Frutt ist, im Vergleich mit ähnlichen Gebieten, auch eher im oberen Bereich, allerdings gibt es einige kleinere Gebiete, welche noch teurer sind. Die Saisonkarte in Meiringen-Hasliberg ist bei vergleichbarer Skigebietsgrösse eher im unteren Bereich.

c) Fazit

Tages- und Mehrtageskarten sind in Engelberg-Titlis und Melchsee-Frutt im Vergleich zur Skigebietsgrösse als eher teuer zu bezeichnen. Die Preise liegen in etwa 15 % bis 20 % über dem Durchschnitt von Skigebieten vergleichbarer Grösse (Pistenkilometern). Meiringen-Hasliberg hingegen ist etwa im Mittelfeld positioniert. Engelberg-Titlis kann einen überdurchschnittlichen Preis teilweise mit seiner Höhenlage und der damit verbundenen Schneesicherheit rechtfertigen. Für Melchsee-Frutt trifft dies deutlich weniger zu. Im aktuellen Marktumfeld mit dem Trend zu dynamischen Preismodellen für Tages- und Mehrtageskarten, welche dem preisbewussten Gast bei Frühbuchung die Möglichkeit geben, zu deutlich reduzierten Preisen in grossen, schneesicheren Skigebieten Ski zu fahren, ist mit einer Verstärkung des Preisdrucks zu rechnen. Diesen können kleine bis mittelgrosse Skigebiete besonders zu spüren bekommen. Melchsee-Frutt und Hasliberg, welche einen höheren Anteil preisbewusster Gäste aufweisen, werden daher stärker betroffen sein als Engelberg-Titlis. Um die Gästeanzahl zu halten, müssen sich die Unternehmen vermehrt an attraktiven Promotionen beteiligen, was den Preis drückt. Tarifierhöhungen werden zunehmend schwieriger umzusetzen sein.

Eine Skigebietsverbindung könnte dieser Preisentwicklung entgegenwirken und der Preisstabilisierung dienen. Es wird damit gerechnet, dass eine Skigebietsverbindung eine Absenkung des Durchschnittsertrags verhindern kann. Für Engelberg-Titlis wird beispielsweise geschätzt, dass mit einer Verbindung ein Absenken des Durchschnittsertrags um 10 % verhindert werden kann. Auf der Melchsee-Frutt wird mit einem höheren Rückgang von 15 % bei den Tages- und Mehrtagestickets gerechnet. Für Hasliberg-Meiringen wird ein Rückgang von 10 % eingerechnet. Gegenüber der Melchsee-Frutt fällt der Rückgang geringer aus, da die aktuellen Preise gemessen an der Skigebietsgrösse deutlich tiefer liegen.

6.3.2 Veränderung der Skierdays

Die Analyse von bestehenden Skigebietsverbindungen zeigt, dass die Anzahl der Skierdays steigt. In Arosa/Lenzerheide und Grimentz/Zinal kann davon ausgegangen werden, dass die Skierdays (gegenüber dem Benchmark) um rund 10% gestiegen sind. Das heisst, dass die Entwicklung der Skierdays im innerkantonalen Vergleich rund 10 Prozentpunkte besser ausgefallen ist. Die Analyse bestehender Skigebietsverbindungen zeigt auch, dass das Wachstum der Hotellogiernächte zu einem grossen Teil von «neuen» Gästen stammt. Da es sich bei den meisten Gästen kaum um skifahrerische Neueinsteiger handelt, fehlen die Gäste den anderen Skigebieten. Falls sich die Skigebiete Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg zukünftig nicht vorwärtsbewegen, ist nicht ausgeschlossen, dass ebenfalls Gäste an die Konkurrenz verloren gehen. Entscheidend ist, was die Konkurrenz betreffend Skigebietsvergrösserungen unternimmt.

Skigebiete müssen ihre Werthaltigkeit für die Gäste auf andere Weise steigern. Diese Möglichkeiten stehen allerdings auch den Bahnen in Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg offen. Für sämtliche Gebiete wird daher mit keinem Rückgang der Skierdays in den Bereichen Saisonkarten und Tageskarten gerechnet. Bei den Mehrtageskarten bzw. bei den Aufenthaltsgästen muss die Konkurrenz breiter betrachtet werden. In

der Schweiz und in Österreich werden wohl künftig weitere Skigebiete verbunden bzw. vergrössert werden. Die Gebiete Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg könnten daher Gäste verlieren. Genaue Schätzungen sind kaum möglich, es wird mit einem Rückgang um 5 % im Bereich der Mehrtageskarten gerechnet. Skigebietsverbindungen führten in beispielsweise Arosa/Lenzerheide und Grimentz/Zinal zu einem Plus (gegenüber dem Benchmark) an Skierdays von ca. 10 %. Angenommen, die Hälfte der Skigebiete würde sich vergrössern bzw. verbinden, würde diese Hälfte 10 % gewinnen, die andere Hälfte 10 % verlieren. Es ist eher davon auszugehen, dass sich weniger als die Hälfte vergrössern wird. Daher wird mit einem kleineren Rückgang um «nur» 5 % gerechnet.

6.3.3 Veränderung Wintersportertrag

Veränderungen von Durchschnittsertrag und Anzahl Skierdays wirken sich auf den Wintersportverkehrsertrag aus. Insgesamt würde eine Skigebietsverbindung rund CHF 3.6 Millionen an Wintersporterträgen absichern bzw. einen solchen Verkehrsertragsrückgang verhindern. Der Rückgang ist grösstenteils die Folge eines geringeren Durchschnittsertrags. Der Rückgang der Anzahl Skierdays fällt – wie vorstehend ausgeführt – vergleichsweise tief aus. Hauptsächlich liegt das daran, dass die unmittelbaren Konkurrenzgebiete im Bereich der Tagesgäste ihre Skigebiete eher nicht vergrössern bzw. verbinden werden. Falls sich diese Annahme als falsch herausstellen würde und auch bei den Tagesgästen ein Rückgang der Skierdays um 5 % zu verzeichnen wäre, würde mit der Skigebietsverbindung ein Verkehrsertrag von CHF 4.1 Millionen abgesichert. Falls die Mehrtagesgäste bei einem Verzicht auf die Skigebietsverbindung deutlich einbrechen würden, beispielsweise um einen Drittel, würde der mit der Verbindung abgesicherte Ertrag unter sonst gleichen Bedingungen ca. CHF 6 Millionen betragen.

6.3.4 Auswirkungen auf die finanzielle Lage der Bahnunternehmen

Die Schätzung der finanziellen Auswirkungen bei einem Rückgang von Skierdays auf die einzelnen Bergbahnunternehmen ist sehr komplex. Zur Finanzierung der zukünftigen Investitionen und des Schuldendienstes müssen die Bahnunternehmen einen so genannten Mindest-EBITDA¹¹ erwirtschaften. Je höher die aktuelle (rückzahlbare) Verschuldung und die anstehenden Investitionen sind, umso mehr EBITDA ist notwendig. Grundsätzlich müssten die Bahnunternehmen in der Lage sein, diesen Mindest-EBITDA zu erwirtschaften. Gelingt dies nicht bzw. ergibt sich ein Fehlbetrag, können Neu- und/oder Ersatzinvestitionen nicht mehr aus eigener Kraft finanziert werden.

Die Einschätzungen im Bericht, die in Zusammenarbeit mit den Bergbahnunternehmen erarbeitet wurden, zeigen, dass die Bergbahnen Engelberg-Titlis AG den im Falle eines Verzichts auf die Skigebietsverbindung geschätzten Winterverkehrsertragsrückgang am besten verkraften könnte. Die Fähigkeit, auch zukünftig Investitionen zu tätigen, wird nicht massgeblich beeinträchtigt.¹²

Auch die Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG könnte nach dem geschätzten Rückgang die nötigsten Investitionen (Instandhaltung) selbst finanzieren. Weitere Investitionen könnten jedoch nach dem geschätzten Rückgang nicht mehr ganz aus eigener Kraft getragen werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit zukünftig aufrechtzuerhalten, wäre es hingegen wichtig, dass die künftigen Investitionen selbstfinanziert werden können.

Es ist davon auszugehen, dass von einem Rückgang der Skierdays die Sportbahnen Melchsee-Frutt finanziell am stärksten betroffen wären, weil sie derzeit in der Regel gerade so viel EBITDA erwirtschaftet, um die minimalen Investitionen (Instandhaltung) zu finanzieren. Nach dem geschätzten Ertragsrückgang wäre dies nicht mehr der Fall. Daraus kann gefolgert werden, dass eine «Nicht-Verbindung» die Sportbahnen Melchsee-Frutt am härtesten treffen würde. Sommerertrag und nicht mit Skifahrerenden erwirtschaftete Wintererträge fliessen mit Durchschnittswerten in die Berechnungen ein. Ein über diese Werte hinausgehendes Wachstum im Bereich der nicht-skifahrenden Gäste ist nicht berücksichtigt und könnte die Finanzsituation dieser Bahn etwas verbessern. Das Gleiche trifft auch für die anderen beiden Unternehmen zu.

¹¹ Operativer Cashflow vor Steuern.

¹² Wie unter den generellen Hinweisen erwähnt (Seite 5) werden mögliche Auswirkungen der Corona-Pandemie bei allen Berechnungen nicht berücksichtigt.

6.4 Kapazitätsüberlegungen

In allen drei Tourismusebenen könnte – mit Ausnahme von Weihnachtsferientagen und Wochenendtagen mit schönem Wetter – ein skigebietsverbindungsbedingtes Wachstum problemlos zu verkraften sein. In der aktuellen Situation zeigt sich in allen drei Gebieten, dass es an rund 5 bis maximal 10 Spitzentagen zu Kapazitätsengpässen kommt.

6.4.1 Engelberg-Titlis

An Wochenendtagen mit schönem Wetter (Dezember bis März) verzeichnen die Bergbahnen rund 4'500 bis 8'000 Ersteintritte. Davon entfallen rund 85 % auf Skifahrer (d.h. ca. 3'800 bis 6'800). An 5 bis maximal 10 Spitzentagen liegen die Ersteintritte zwischen 8'000 und 9'000 (d.h. ca. 6'800 bis 7'600 Skifahrer).

Die bei einer physischen Verbindung errechneten Wachstumsannahmen führen an einem Wochenendtag zu einer Zunahme der Skierdays um rund 600. Mit Ausnahme der 5 bis maximal 10 Spitzentage könnten die zusätzlichen Gäste im Skigebiet wohl gut absorbiert werden. Es ist zu berücksichtigen, dass sich die Gäste dank der Skigebietsverbindung besser verteilen werden. Es ist daher davon auszugehen, dass es auch in Zukunft mit einer Verbindung ca. 5 bis 10 Spitzentage geben würde, an welchen die Kapazität am Berg vollständig ausgeschöpft wird.

Weil von den errechneten Zusatzgästen nur ein kleiner Teil Tagesgäste wären, wäre auch die Anzahl von zusätzlichen Fahrzeugen überschaubar.

6.4.2 Melchsee-Frutt

Auf der Melchsee-Frutt liegen die Skierdays an einem schönen Wochenendtag zwischen 5'000 und 6'500. An rund 5 Spitzentagen besuchen zwischen 7'000 und 8'000 Skifahrer das Skigebiet. Die erläuterten Wachstumsannahmen führen dazu, dass die Skierdays an einem Wochenendtag wettergewichtet um ca. 165 zunehmen würden. Bei schönem Wetter wäre mit einer Zunahme um rund 250 Skifahrer zu rechnen. Wie in Engelberg wäre das Wachstum wohl mit Ausnahme der Spitzentage gut zu verkraften. Auch hier gilt es zu berücksichtigen, dass sich die Gäste dank der Skigebietsverbindung besser verteilen können. Von den zusätzlichen Gästen würde es sich bei rund 10 % um Tagesgäste, welche mit dem Auto anreisen, handeln. Weil im Gegensatz zu Engelberg-Titlis und Hasliberg-Meiringen in Melchsee-Frutt auch die Residenzgäste ihre Fahrzeuge auf die Parkplatzinfrastruktur der Bergbahnen abstellen, wäre mit einer zusätzlichen Belastung der Parkplatzinfrastruktur mit rund 80 Fahrzeugen zu rechnen. Je nach Benutzungsanteil des öffentlichen Verkehrs könnten es auch etwas weniger sein.

6.4.3 Meiringen-Hasliberg

In Meiringen-Hasliberg liegen die Skierdays an einem schönen Wochenendtag zwischen ca. 2'000 und 6'000. An rund 5 Spitzentagen besuchen zwischen 6'300 und 7'400 Skifahrer das Skigebiet. Die vorgängig erläuterten Wachstumsannahmen führen dazu, dass die Skierdays an einem Wochenendtag wettergewichtet um knapp 300 zunehmen würden. Bei schönem Wetter wäre mit einer Zunahme um rund 450 Skifahrer zu rechnen. Wie in Engelberg und Melchsee-Frutt wäre das Wachstum wohl mit Ausnahme der Spitzentage gut zu verkraften. Auch hier gilt es zu berücksichtigen, dass sich die Gäste dank der Skigebietsverbindung besser verteilen könnten. Von den an einem schönen Wochenendtag zusätzlichen rund 450 Skifahrenden fällt ein Anteil von rund 10 % auf Tagesgäste. Damit wäre mit rund 185 zusätzlichen Fahrzeugen zu rechnen.

6.5 Voraussichtliche Frequenzen

Im Skigebiet Lenzerheide/Arosa wechseln rund 20 % der Skierdays von Arosa nach Lenzerheide oder umgekehrt. Aufgrund der kleineren Einzelgebiete und der etwas höher einzuschätzenden Vielseitigkeit der Gebiete Engelberg-Titlis/Melchsee-Frutt/Meiringen-Hasliberg müsste der Anteil der Wechselgäste etwas höher als in Lenzerheide/Arosa sein. Die eher lange Transferdauer auf der Gesamtstrecke Engelberg – Hasliberg wird den Anteil der Wechselgäste allerdings etwas drücken. Ebenso der im Vergleich zu Arosa/Lenzerheide tiefere Anteil von Residenzgästen. Aufgrund der Gästestruktur ist wohl damit zu rechnen, dass der Wechsel von Engelberg-Gästen in Richtung Hasliberg höher ausfallen wird als umgekehrt. Für die Melchsee-Frutt wird aufgrund der Lage in der Mitte der Verbindung der grösste Anteil an Wechselgästen unterstellt.

Es wird davon ausgegangen, dass 95 % der Gäste auf allen Verbindungen wieder zurückwechseln. Das heisst, dass lediglich 5 % der Gäste nur in eine Richtung wechseln. Dies ist beispielsweise möglich bei einer Anreise mit dem Zug nach Engelberg und einer Rückreise ab Hasliberg/Meiringen.

Auf der Strecke Melchsee-Frutt – Hasliberg ist mit einem grösseren Gästeaufkommen zu rechnen. Bei einem Auslastungsgrad von 80 % bis 100 % ist in Richtung Hasliberg mit Frequenzen von ca. 2'500 bis 3'100 zu rechnen. Da die Gäste teilweise aus Engelberg und teilweise aus Melchsee-Frutt kommen, dürften sich die Frequenzen zeitlich gut verteilen. Zusätzlich ist mit Frequenzen von 1'000 bis 1'200 zu rechnen, welche nachmittags von Melchsee-Frutt nach Hasliberg zurückwechseln.

Weil bei der Verbindung Engelberg-Melchsee-Frutt aus Gründen des Landschaftsschutzes kaum attraktive Pisten entstehen, sind keine Frequenzen aus Beschäftigungsfahrten enthalten. Ohne solche Beschäftigungsfahrten ist mit Frequenzen von 1'800 bis 2'300 zu rechnen, welche bei einem Beschäftigungsgrad von 80 % bis 100 % vormittags und mittags von Engelberg nach Melchsee-Frutt wechseln.

6.6 Nicht Skifahrende Wintergäste

6.6.1 Markteinschätzung

Unter der Schweizer Bevölkerung ist das Skifahren mit Abstand die wichtigste Wintersportart. Rund 1/3 der Bevölkerung gehört zu den aktiven Skifahrern, bei den 10 bis 14jährigen sogar mehr als 50 %. Hinzu kommen noch gut 5 %, die snowboarden. Gegenüber einer Studie aus dem Jahre 2008 ist der Anteil der skifahrenden Bevölkerung sogar deutlich angestiegen. Der Anteil der Skitourengänger und Schneeschuhläufer liegt hingegen nur bei rund 4 %. Es ist aber durchaus möglich, dass der Anteil inzwischen grösser ist. Im Vergleich zum Skifahren liegt er allerdings weit zurück. Unbedingt zu berücksichtigen ist, dass der Reiz von Aktivitäten wie Schneeschuhlaufen oder vor allem Skitouren für viele Gäste darin besteht, dass «überhaupt nicht erschlossene» Gebiete besucht werden. Immer mehr im Trend liegt auch das sogenannte Pistentourengehen, bei welchem die offiziellen Skipisten für den Auf- und Abstieg benutzt werden. Das Skitourengehen wird damit zur reinen Fitnessaktivität, was allgemein im Trend liegt. Zudem ist das Pistentourengehen in Bezug auf Lawinen- und Absturzgefahr relativ risikolos. Dafür bestehen andere Risiken. Am Tag besteht insbesondere auf eher engen Pisten Konfliktpotenzial mit den abfahrenden Gästen. Nachts besteht Konfliktpotenzial mit der Pistenpräparierung, weshalb diese Betätigung in vielen Gebieten untersagt ist. Von Pistenskitourengehern profitieren nicht die Bahnunternehmen, sondern höchstens die Gastronomie.

Als deutlich attraktiver ist das Schlitteln einzuschätzen, welches insbesondere von Kindern und Familien ausgeübt wird. Bei Vorliegen von spezifischen Schlittelpisten können die Gäste zu mehrmaligen Abfahrten und damit Bahnfahrten gebracht werden, wovon das Bergbahnunternehmen finanziell profitiert. Schlittel-Möglichkeiten können für Familien-Mehrtagesaufenthalts Gäste eine attraktive Ergänzung zum Skifahren darstellen.

6.6.2 Aktuelle Bedeutung

Die Sportbahnen Melchsee-Frutt verkaufen im Winter rund 60'000 Einzelfahrten und ca. 13'000 Schlittel Tageskarten. Dem gegenüber stehen rund 230'000 Skierdays. Der Anteil der Skifahrer am Wintergästeaufkommen beträgt daher rund 75 %. Im Gebiet Meiringen-Hasliberg resultieren ca. 250'000 Skierdays. Hinzu kommen rund 100'000 weitere Winterersteintritte. Somit beträgt der Anteil der Skifahrer rund 70 %. In Engelberg-Titlis liegt die Anzahl Skierdays bei rund 400'000. Der Anteil der Skifahrer an den totalen Wintergästen beträgt in etwa 65 %.

An den Engelberger Einzelfahrten machen die Titlisbesucher den höchsten Anteil aus. Häufig verkauft werden Einzelfahrten nach Trübsee. Die Gäste nutzen dort vor allem die Unterhaltungsangebote wie Snowtubing oder e-Snowmobile. Die Bergbahnen Meiringen-Hasliberg verkaufen grösstenteils Winterwander- und Schlittelkarten. Es gibt daher kaum Einzelfahrten.

6.6.3 Potenzial

Nicht-skifahrende Wintergäste bieten den Bergbahnunternehmen ein Zusatzpotenzial zum Skifahrer. Wichtigste Märkte dürften die Winterwanderer und die Ausflugs Gäste (ohne grössere sportliche Aktivität) sein. Das Potenzial müssen die drei Bergbahnunternehmen jedoch selbst, bzw. als Einzelgebiet, abschöpfen. Die Topografie erschwert gemeinsame Angebote ohne und auch mit einer infrastrukturellen Verbindung. Verbindungsbahnen

würden zwar einen Transport nicht-skifahrender Gäste vom einen ins andere Gebiet ermöglichen. Das Potenzial ist allerdings als sehr gering einzuschätzen. Ein Problem besteht beispielsweise darin, dass für den Winterwanderer keine attraktiven Anschlussangebote an eine Verbindungsbahn bestehen würden. Nicht-skifahrende Wintergäste werden nur einen sehr kleinen Beitrag an die Betriebskosten von Verbindungsanlagen leisten können.

6.7 Sommergäste

6.7.1 Markteinschätzung

In den letzten Jahren ist zu beobachten, dass Bergferien im Sommer an Stellenwert und Ansehen gewinnen. Ob sich ein Trend zur verstärkten Substitution von Fernreisen durch Ferien im Inland etablieren kann, ist möglich, aber nicht gewiss. Ein erfolgreiches Sommergeschäft gehört mit zu den wichtigsten Voraussetzungen für solide Bergbahnfinanzen. Eine Branchenanalyse zeigt, dass der Sommerverkehrsertrag der Schweizer Bergbahnen 2018 rund 40 % über dem Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 liegt. Zu berücksichtigen gilt es dabei, dass das Sommerwetter 2018 perfekt war. Aber auch der Sommerwert 2017 liegt knapp 20 % über dem Durchschnitt 2012 bis 2014. Es zeigt sich deutlich, dass der Sommerertrag einem positiven Trend unterliegt.

In der Zentralschweiz liegt der Sommeranteil der Bergbahnen überdurchschnittlich hoch. Das Angebot an Sommerbergausflügen ist sehr gross, insbesondere in der (erweiterten) Region Vierwaldstättersee. Wie im Winter besteht auch im Sommer eine ausgeprägte Abhängigkeit von wetterabhängigen Tagesgästen. Das beste Mittel zur Reduktion der Witterungsabhängigkeit wären internationale Gruppen (Gruppengäste), welche beispielsweise für die Bergbahnen am Pilatus und am Titlis eine hohe Bedeutung erlangt haben. Im Wettbewerb, vor allem um die nationalen Gäste, werden die Angebote der Bergbahnunternehmen zunehmend homogen: Seilparks, Rodelbahnen, Themenwege, Trottinett-Abfahrten, Bike-Trails, spezielle kulinarische Angebote usw.

Im Trend liegt auch die «Sommerfrische». Hitzegeplagte Städterinnen und Städter suchen Erfrischung ausserhalb der Stadt. Stadtnahen Berggebieten gibt dies die Möglichkeit, sich als Sommerfrische-Destinationen zu positionieren. Um dieses Potenzial ausschöpfen zu können, ist eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr zentral. Weitere wichtige Punkte sind die Vielfalt der Angebote, sportliche Angebote (alle Alterskategorien, wollen sportlich aktiv sein und Gesundheit und Wohlbefinden) und naturnahe Erholung (40+, wünschen Entspannung vom Alltagsstress, raus aus der Stadt in die Natur).

Die mit Abstand wichtigste Tätigkeit ist das Wandern. In der Schweiz werden jährlich schätzungsweise 42.5 Mio. Wandertage verzeichnet. Für die Aktivität Jogging/Laufen ist zu berücksichtigen, dass wohl ein Grossteil der Ausübungen nicht in den Bergen als Trailrunning stattfindet, sondern an den jeweiligen Wohnorten der Jogger.

6.7.2 Aktuelle Bedeutung

Die Bergbahnen Meiringen-Hasliberg haben im Jahr 2018 gut 22 % der Verkehrserträge und 33 % der Ersteintritte im Sommer erwirtschaftet. Zu beachten ist aber, dass der durchschnittliche Ertrag je Sommereintritt bei gut CHF 15.– liegt, im Winter aber bei CHF 27.–. Ohne Berücksichtigung der nicht-skifahrenden Wintergäste wäre der Durchschnittsertrag (der Skifahrer) bei rund CHF 34.–. Im Vergleich zum Skifahrer bringt der Sommergast somit weniger als die Hälfte an Ertrag. Der Anteil des Sommerverkehrsertrags ist in den letzten Jahren von rund 18 % auf rund 22 % angestiegen. Der Dreijahresdurchschnitt liegt bei 21.4 %.

Die Sportbahnen Melchsee Frutt haben im Jahr 2018 knapp 23 % des Verkehrsertrags im Sommer erwirtschaftet. Der Dreijahresdurchschnitt liegt bei 19 %. Vor ca. fünf Jahren lag der Sommeranteil im Vergleich zum Jahr 2018 noch halb so hoch.

Die Bergbahnen Engelberg-Titlis erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2017/18 rund 45 % des Verkehrsertrags im Winter (November bis April) bzw. 55 % im Sommer (Mai bis Oktober). Der hohe Sommerertrag ist mit der starken Stellung mit interkontinentalen Gruppen- und Individualgästen begründet.

Alle drei Bergbahnunternehmen bieten ihren Gästen vielfältige Sommeraktivitäten. Bezüglich Anreise sind die drei Gebiete Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg vor allem, was den motorisierten Individualverkehr anbelangt, gut aufgestellt.

6.7.3 Potenzial

Der Sommer wird für die drei Gebiete zunehmend wichtiger und verfügt über ein grosses Potenzial. In erster Linie müssen die drei Gebiete das Potenzial aber selbst als Einzelgebiet abschöpfen. Im Bereich des Wanderns bestehen aber durchaus Chancen, welche durch eine verstärkte Zusammenarbeit genutzt werden können. Ebenso im Bereich des Mountainbikens, in welchem gegenüber anderen Destinationen deutliches Aufholpotenzial besteht. Mit auf Biker ausgerichteten Angeboten und Trails sind zusätzliche Logiernächte zu gewinnen. Eine infrastrukturelle Verbindung bietet für alle Sommergästesegmente kaum erwähnenswertes Potenzial. Der Sommer wird demnach kaum zur Finanzierung und Amortisation der Verbindungsinfrastruktur beitragen können. Insbesondere auf der Strecke Melchsee-Frutt in Richtung Engelberg wäre eine Verbindungsbahn im Sommer wohl kaum rentabel im Betrieb. Deutlich grösser wäre das Potenzial von Verbindungsanlagen, falls diese dank innovativer Elemente als Erlebnis positioniert werden könnten.

6.8 Fazit

In den zwei Saisons, welche diesen Berechnungen zu Grunde liegen, verzeichneten die drei Skigebiete rund 880'000 Skierdays. Diese könnten bei einem Zusammenschluss auf rund 965'000 gesteigert werden, was eine Zunahme beim Verkehrsertrag von rund CHF 2 Millionen ergeben würde. Die Zunahme käme zur Hauptsache von Residenzgästen, was einer Steigerung der Bettenauslastung (in Engelberg) von 48 % auf 57 % bewirken würde. Würden zusätzlich je 250 warme Betten generiert, stiege die Zahl Skierdays auf über 1 Million an, was einen zusätzlichen Verkehrsertrag von rund CHF 3.5 Millionen generieren würde.

Im Falle eines Verzichts auf eine Verbindung könnte ein Verlust von CHF 3.6 Millionen an Verkehrsertrag resultieren. Der Effekt einer Verbindung kann somit auf rund CHF 7.1 Millionen geschätzt werden. Eine infrastrukturelle Verbindung muss sich zur Hauptsache über das Skigeschäft rentabilisieren. Für nicht skifahrende Gäste und Sommergäste bringe eine physische Verbindung kaum einen Mehrwert.

7. Physische Verbindungen

7.1 Betroffenes Gebiet

Die drei Tourismusgebiete liegen geografisch relativ nahe beieinander. Es handelt sich bei allen um touristische Intensivnutzungsgebiete, in welchen bereits heute zahlreiche Anlagen in Betrieb stehen. Diese sind schwerwichtig auf den Wintersport ausgerichtet. Im Gegensatz zu früheren Projekten soll die vorliegende Machbarkeitsstudie nicht aufzeigen, wo mit zusätzlichen Beschäftigungsanlagen vermehrte Pistenkilometer realisiert werden können. Vielmehr soll geprüft werden, ob diese drei Gebiete mit möglichst wenig zusätzlichen Anlagen und damit wenig Einschnitten in die Natur physisch verbunden werden können. Damit soll erreicht werden, dass die drei Bahnunternehmen auch in einem neuen, gemeinsamen Gebiet in den kommenden Jahren und Jahrzehnten die für einen erfolgreichen Weiterbestand notwendigen Erträge generieren können.

In den betroffenen Gebieten befinden sich grosse Flächen, die geschützt sind. Grosse Teile der Melchsee-Frutt sind als Flachmoor von nationaler Bedeutung ausgeschieden. Auf eine Aufnahme der Melchsee-Frutt ins Inventar von Moorlandschaften von nationaler Bedeutung hat der Bund hingegen im Sinne der touristischen Nutzung verzichtet. In Richtung Engelberg besteht in nördlicher Ausrichtung ein umfassendes Jagdbanngebiet und in südlicher Richtung in den Kanton Bern hinein ein ebenso grosses Naturschutzgebiet. Diese Flächen dürfen bei einer möglichen Verbindung nicht tangiert werden. Diese Vorgaben schränken die Möglichkeiten von physischen Verbindungen massiv ein.

7.2 Vorgehen

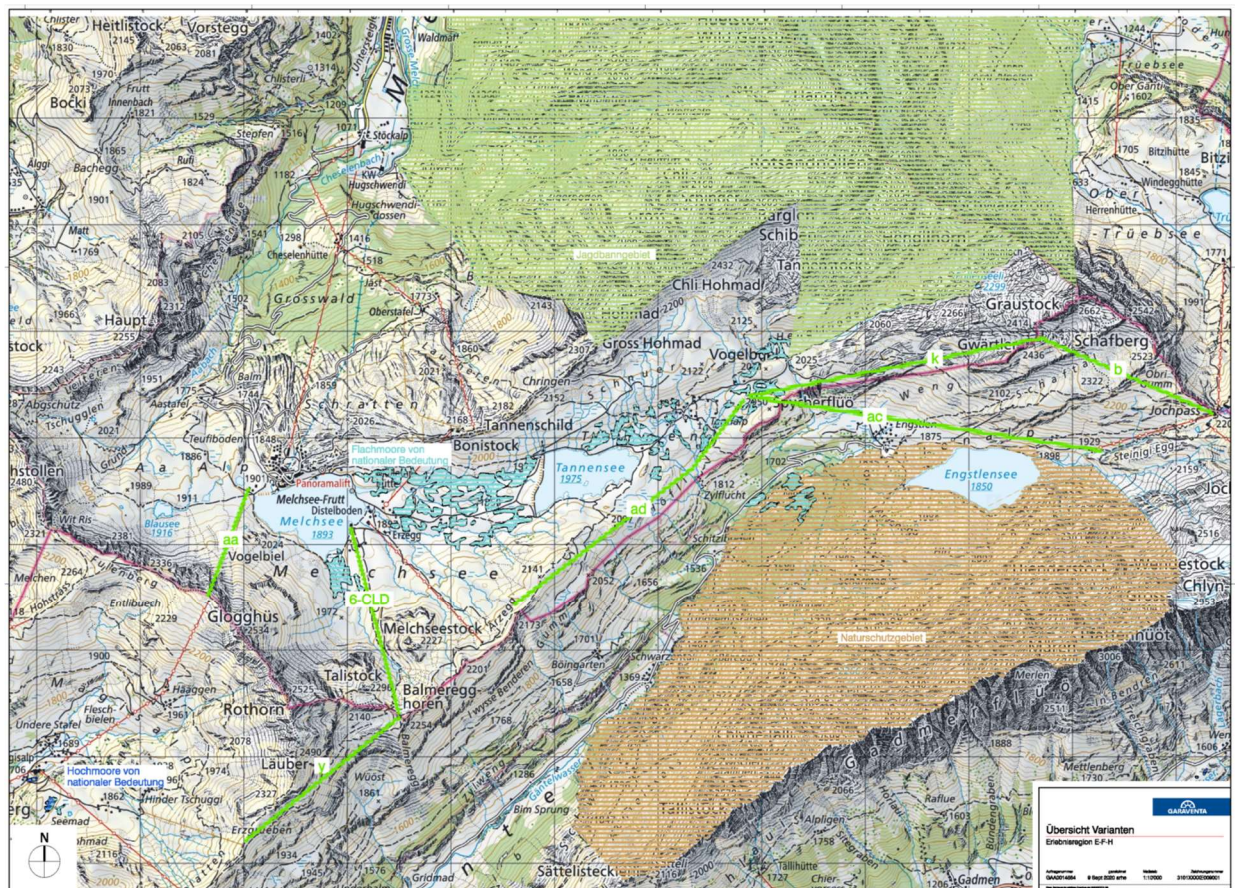
In einem ergebnisoffenen Vorgehen wurden alle bereits in früheren Projekten evaluierten Verbindungsvarianten für mögliche Verbindungen dargestellt und anschliessend diskutiert. Dazu kamen zahlreiche neue Varianten, die erstmals näher angeschaut worden sind. Auf Grund der Potenzialanalyse (vgl. Kapitel 6) wurden sinnvolle Förderleistungen der verschiedenen Bahnsysteme festgelegt. Ebenso wurden Fahrzeiten errechnet und mögliche Bahnsysteme diskutiert. An verschiedenen Begehungen vor Ort wurden mögliche Standorte von Tal- und Bergstationen definiert, damit anschliessend eine seilbahntechnische Analyse der Bahnen erfolgen konnte.

7.3 Varianten¹³

Auf Grund des im Kapitel 7.2 gewählten Vorgehens konnten zahlreiche Verbindungsvarianten für eine weitere Bearbeitung ausgeschieden werden. Bezüglich der Verbindung Melchsee-Frutt – Hasliberg wurde festgelegt, dass keine Erweiterung des Skigebiets Melchsee-Frutt Richtung Westen erfolgen solle. Deshalb wurden im Gebiet Aastafel / Blausee mit Übergang ins Gebiet Hasliberg keine neuen Beschäftigungsanlagen geprüft. Bezüglich der Verbindung Melchsee-Frutt – Engelberg wurden sämtliche Möglichkeiten über den Gross-Homad verworfen, um das Gebiet um die Tannalp vor Massentourismus zu schützen. Weiter wurden verschiedene Varianten, für welche das Gebiet Engstlenalp als Knoten für die Verbindungen Richtung Melchsee-Frutt und Engelberg vorgesehen wäre, verworfen. Auch mögliche Verbindungsbahnen im Gebiet Schaftal wurden nicht weiter geprüft, weil damit die Erschliessung einer neuen Geländekammer verbunden gewesen wäre.

Geprüft wurde auch eine Verbindung vom Trübsee auf das Fikenloch und von dort hinunter zur Spicherflüö. Diese Variante wäre wohl auch für den Sommerbetrieb sehr attraktiv gewesen, besticht das Fikenloch doch mit einer ausserordentlich attraktiven Aussicht. Weil aber die Erschliessungsbahn und die damit verbundene Piste Richtung Melchsee-Frutt über ein wertvolles Karstgebiet geführt hätte, wurde auf eine weitere Prüfung verzichtet. Ebenso wäre mit einer solchen Erschliessung das Jagdbanngebiet nördlich des Graustocks am Rande betroffen gewesen.

Übersicht über die möglichen Varianten



Verblieben für eine weitere Beurteilung sind je zwei Verbindungsmöglichkeiten in beide Richtungen. Von der Melchsee-Frutt aus Richtung Hasliberg eine praktisch horizontale Verbindung von der Balmeregg zur Planplatte und eine direkte Verbindung vom Fruttsee zum Glogghüs. Richtung Engelberg wurde eine Bahn vom Jochpass zum Gwärtler und damit zusammenhängend von der Spicherflüö zum Gwärtler geprüft; weiter eine Verbindung der ehemaligen Talstation Engstlen zur Spicherflüö. Bei beiden Varianten ist dann in weiterer Folge eine Verbindungsanlage von der Spicherflüö zur Erzegg zu erstellen. Ausser bei der Letztgenannten sowie der Stecke

¹³ Übersichtsplan aller Varianten, 4.11.2019; Übersichtsplan geprüfte Varianten, 4.11.2019 (Garaventa AG).

Gwärtler – Spycherflüö handelt es sich um reine Zubringerbahnen, die keine zusätzlichen Pistenkilometer erschliessen würden.

7.4 Kostenschätzungen¹⁴

Die Kosten für die weiter zu bearbeitenden Bahnen wurden durch die Garaventa AG auf Basis von Längenschnitten und Stationsstandorten auf der Preisbasis 2020 mit einer für eine Machbarkeitsstudie sehr hohen Genauigkeit ermittelt (+/- 10 %). Der Grund dafür ist, dass diese Werte für als Basis der für das Projekt entscheidenden Rentabilitätsberechnung möglichst genau vorliegen müssen.

Die Kosten für die Anlagen wurden für die definierten Bahnsysteme und den zu Grunde gelegten Kapazitätsanforderungen errechnet. Sie entsprechen einer Grundausstattung der Anlagen ohne jegliche Komfortfunktionen. Die notwendigen Stationen wurden ohne spezifische architektonische Gestaltung auf Grund von Erfahrungswerten für andere Normanlagen geschätzt und allfällige Optimierungsmöglichkeiten wie Garagierungsanordnung, Anordnung der Antriebe etc. nicht berücksichtigt. Ebenso wurden Kosten für Pistenanlagen und Beschneigung nicht in die Anlagekosten eingerechnet; diese fliessen aber für die Rentabilitätsberechnung logischerweise mit ein. Die in den Kartenwerken ausgewiesenen Schutzgebiete wurden bei der Platzierung von Stützen und Stationen grossmehrheitlich berücksichtigt, hingegen wurden einzelne Streckenbauwerke rein seilbahntechnisch platziert und nicht in jedem Einzelfall umwelttechnisch detailliert untersucht. Die erarbeiteten Anlageprofile sind aber alle grundsätzlich machbar. Bei einem Ausführungsprojekt müssen deshalb weitere Begehungen, Optimierungen und Analysen gemacht werden.

Die Kostenschätzung für eine Verbindung Melchsee-Frutt – Hasliberg ergibt je nach Variante Kosten zwischen rund CHF 13 Millionen (Fruttsee – Glogghüs) und CHF 16 Millionen (Balmeregg – Planplatte).

Bei den untersuchten Verbindungen Melchsee-Frutt – Engelberg sind die Differenzen der einzelnen Varianten in der Kostenschätzung erheblich grösser. Die Verbindung Jochpass – Gwärtler – Spycherflüö käme auf rund CHF 35.4 Millionen, diejenige Engstlen – Spycherflüö auf rund CHF 15 Millionen zu stehen. Dazu kommt bei beiden Varianten die notwendige Verbindung Spycherflüö – Erzegg, welche zusätzliche Kosten von knapp CHF 20 Millionen auslösen würde. Die Differenz von CHF 20 Millionen bei den beiden Verbindungsvarianten ist erheblich, auch wenn mit der erstgenannten Variante vom Gwärtler bis Spycherflüö grundsätzlich auch eine Nutzung als Beschäftigungsanlage für Skifahrende möglich wäre, sofern die entsprechenden Pisten gebaut werden.

Zu diesen reinen Investitionskosten der Seilbahnanlagen kommen noch Kosten für die Beschneigung¹⁵ dazu. Dafür werden für die Piste Erzegg rund CHF 4.5 Millionen, für die Piste Gwärtler rund CHF 5.5 Millionen gerechnet.

7.5 Fazit

Eine Verbindung von der Melchsee-Frutt Richtung Hasliberg ist seilbahntechnisch ohne grössere Probleme gut machbar. Die beiden Varianten unterscheiden sich beim Ein-/resp. Aussteigeort. Die Verbindung Balmeregg – Planplatte erreicht auf Hasliberger Seite ein bestehendes, für den Skibetrieb bereits gut ausgebautes Gebiet, welches keine unmittelbar erforderlichen Investitionen im bestehenden Skigebiet notwendig machen würde. Allerdings müsste die Erreichbarkeit der Balmeregg auf der Seite Melchsee-Frutt mit dem heutigen Skilift geprüft werden. Dazu müsste allenfalls der Skilift durch einen Sessellift ersetzt werden. Die Verbindung ab dem Fruttsee auf das Glogghüs würde auf der Haslibergerseite wohl den Ausbau resp. den Ersatz der bestehenden Anlagen und Pisten nach sich ziehen.

Auch in Richtung Engelberg kann eine Verbindung seilbahntechnische ohne grössere Probleme realisiert werden. Die untersuchte Variante Jochpass – Gwärtler – Spycherflüö lässt sich aber kaum rentabel betreiben¹⁶. Als kostenmässig vertretbare Variante verbleibt einzig eine reine Verbindungsbahn von der ehemaligen Talstation der Sesselbahn Engstlen – Jochpass (Steinigi Egg) zur Spycherflüö. Von dort führt eine Anschlussbahn bis zur Erzegg. Mit diesen Varianten würden die Gebiete Tannalp, Gross Homad und Schaftal weiterhin vom Skitourismus unberührt bleiben.

¹⁴ Zusammenfassung Plankosten (Garaventa AG).

¹⁵ Rentabilitätsanalyse 24.4.2021, Kapitel 4, Investitionen.

¹⁶ Rentabilitätsanalyse, 24.4.2021, Kapitel 12.

8. Auswirkungen auf Natur und Landschaft¹⁷

8.1 Aufgabe / Bearbeitungstiefe

Die Firma UTAS AG, Büro für Landschaft, Natur und Siedlung, Giswil hat die möglichen Verbindungen in Bezug auf die Bereiche Natur und Landschaft geprüft. Der Bericht wurde zusammen mit der Kommission erarbeitet. Es wurden nicht alle möglichen Verbindungen bewertet, sondern lediglich diejenigen, für welche auch die Kosten ermittelt worden sind. Die Aussagen sind als eine Grobbewertung zu verstehen, damit ein Vergleich zwischen den verschiedenen Varianten aus Sicht von Natur und Landschaft gemacht werden kann. Für allfällige Bauprojekte müssten alle Aspekte nochmals vertieft überprüft werden.

8.2 Gewählte Methodik

Die Umweltbewertung erfolgt für die möglichen Varianten auf Stufe Vorprojekt und ermittelt ausschliesslich die relevanten Faktoren in der Landschaft sowie die direkten Auswirkungen der Bauwerke im Gelände. Ebenso die Belastungen, welche durch die Aktivitäten der transportierten Personen erwartet werden.

Bezüglich der neuen Bauwerke wurden die Auswirkungen auf die Landschaft summarisch, diejenigen auf Lebensräume und Wildtiere vertieft bewertet. In Bezug auf den Betrieb wurden die Auswirkungen auf die Lebensräume summarisch, diejenigen auf Landschaft und Wildtiere hingegen sehr ausführlich bearbeitet.

8.2.1 Lebensräume

Unter diesem Begriff werden Auswirkungen auf die verschiedenen Typen der Lebensräume wie Moore, Trockenwiesen oder Felsstandorte bewertet. Diese werden durch Stationen oder Stützen direkt betroffen. Primär sollen wertvolle Standorte mit Vorkommen von seltenen Pflanzen erkannt werden. Nach der Festlegung von konkreten Bauvorhaben müssen die geplanten Standorte präzise eingemessen und nachbewertet werden.

8.2.2 Landschaften

Jede neue Bahn bringt in den Landschaften deutlich Veränderungen. Diese bleiben während der ganzen Betriebszeit bestehen. Sie entstehen durch den Bau von Stützen sowie Berg- und Talstationen sowie Gebäuden für die Garagierung. Diese Belastungen werden aus Sicht der Landschaft, der Beeinträchtigung sowie der Einsichtigkeit bewertet.

Der Raster für die Bewertung bewegt sich zwischen 1 (geringe Belastungen) bis 5 (sehr grosse Belastung). Die so ermittelte Belastung wird unterschiedlich gewichtet. Stützen für Gondel- und Sesselbahnen mit Faktor 0,3, Stützen für Pendelbahnen mit 3, Tal- und Bergstationen für Gondel- und Sesselbahnen mit 5 sowie solche für Pendelbahnen mit Faktor 8.

8.2.3 Störung Wildtiere

Die Auswirkungen auf Wildtiere werden separat bewertet, weil sich diese oft in einem ausgedehnten Raum bewegen. Dadurch können neue Nutzungen von Räumen zu Störungen führen. Sie fokussiert sich auf störungsanfällige Alpenbewohner wie Schalenwild oder Raufusshühner. Andere bekannte Alpenbewohner, die sich an Menschen bereits gewohnt sind wie Bergdohle oder Murmeltiere wurden nicht bewertet.

Für die einzelnen Bahnprojekte wird abgeschätzt, welche Aktivitäten durch die transportierten Personen erwartet werden. Diese werden sowohl für den Winter- und Sommerbetrieb geschätzt. Das Gefährdungsrisiko wird anhand einer vierteiligen Skala bewertet. Dieses Störpotenzial wird zwischen 10 Punkten (kaum), 30 Punkte (deutlich), 50 Punkte (erheblich) bis 100 Punkte (gravierende Störung) bewertet. Teilweise kann das Störpotenzial durch Besucherlenkung, Information oder Verbote beeinflusst werden.

¹⁷ Bewertung von Seilbahnverbindungen: Einfluss auf Natur und Landschaft vom 29. März 2021 (UTAS AG, Büro für Landschaft, Natur und Siedlung).

8.3 Auswirkungen

8.3.1 Lebensräume

Alle geprüften Bahnprojekte liegen im alpinen Raum mit ausgedehnten, naturnahen Lebensräumen und grosser Artenvielfalt. Dass die Beanspruchung dieser wertvollen Lebensräume trotzdem eher tief ist, erklärt sich dadurch, dass geplant ist, die Bahnen und Bauten ausschliesslich ausserhalb von Schutzgebieten zu platzieren. Am stärksten wären die Auswirkungen durch den Bau einer Gondelbahn über den Gwärtler. Dort befindet sich eine vielfältige Pflanzenwelt. Da diese aber recht grossflächig vorkommen, würden die Eingriffe auf den Gesamtbestand trotzdem kaum bis wenig spürbar.

Im Rahmen eines Bauprojektes müsste noch eine sorgfältige Erhebung der tatsächlich beanspruchten Fläche erfolgen. Durch eine flächengleiche Lebensraumaufwertung in der nahen Umgebung könnten die unvermeidlichen Schädigungen vollumfänglich kompensiert werden. Dies bedeutet, dass durch den Bau und Betrieb keine Restbelastung der wertvollen Lebensräume entstehen würde. Deshalb wird dieser Aspekt bei der Gesamtbelastung nicht aufgeführt.

8.3.2 Landschaft

Die Beeinträchtigung der Landschaft durch Seilbahnen ist immer relevant. Deshalb wurde diesem Aspekt bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie vertiefte Aufmerksamkeit geschenkt, in dem die v Beurteilung auf Grund der unter Kapitel 7.2 erwähnten Kriterien erfolgte.

Die Auswertung hat ergeben, dass alle geprüften Bahnen zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der Landschaft führen. Zwischen den einzelnen Bahnen bestehen aber erhebliche Unterschiede. Je nach Wahl der Variante fällt die landschaftliche Belastung stärker oder schwächer aus. Zudem besteht die Möglichkeit, durch gute Eingliederung von Stützen und Bauten die landschaftliche Wirkung erheblich zu verbessern.

Beim Ergebnis ist zu beachten, dass für die Verbindung Melchsee-Frutt – Engelberg über den Gwärtler zwei Bahnen benötigt werden. Diese sind als Einheit in die Belastung eingeflossen. Es wird festgestellt, dass diese Verbindung über den Gwärtler mehr als die doppelte Belastung der Landschaft wäre, als eine Verbindung Engstlen – Spycherflüö. Sie liegt überdies nur marginal unter einer (verworfenen) Variante über das Fikenloch. Als Vergleich wurde auch die heute schon bestehende Sesselbahn Erzegg ebenfalls zu den gleichen Faktoren bewertet. Diese Belastungswerte sind fast identisch mit der geplanten Variante Engstlen – Spycherflüö.

Bei der Verbindung Melchsee-Frutt – Hasliberg schneidet die Pendelbahn Fruttsee – Glogghüs besser ab als die Variante Balmeregg – Planplatte.

8.3.3 Störung Wildtiere

Während die Beeinträchtigung von Lebensräumen direkt am Ort des Eingriffes entsteht, könnten sich durch die Nutzenden der Bahnen weitere grossflächige Störungen ergeben. Die unterschiedliche Fortbewegungsart im Sommer und Winter wurde ebenso bewertet, wie die durch eine Verbindung entstehenden, zusätzlichen Gäste.

Das Ergebnis zeigt, dass die Beeinträchtigung von Wildtieren bei einer Verbindung Melchsee-Frutt – Engelberg über den Gwärtler um ein Mehrfaches höher ist als eine Verbindung Engstlen – Spycherflüö. Sie ist als gravierend zu bezeichnen. Die Belastung der Wildtiere bei der Verbindung von der Melchsee-Frutt – Hasliberg ist ohne Lenkungsmassnahmen bei einer Pendelbahn Melchsee – Glogghüs doppelt so hoch wie bei einer solchen vom Balmeregg – Planplatte.

8.3.4 Pisten und Beschneigung

Nur bei zwei der näher geprüften Verbindungsvarianten ergeben sich neue Pisten: einerseits vom Gwärtler und andererseits von der Erzegg bis zur Spycherflüö.

Die Pistenführung vom Gwärtler würde grösstenteils durch die ausgedehnte Karstlandschaft führen. Um eine attraktive Piste bereit zu stellen, wären eine grössere Bearbeitung des Felsens und in der angrenzenden Schuttlandschaft notwendig. Diese Eingriffe werden als ausgesprochen stark störend eingeschätzt. Die notwendige Beschneigungsanlage würde weitere grosse Eingriffe erfordern. Überdies wären die Kosten für die Grabarbeiten im anspruchsvollen Karstgebiet sehr kostenintensiv und wegen des coupierten Geländes wären grosse Mengen

von (technischem) Schnee erforderlich. Das notwendige Wasser kann aus technischer Sicht dem Tannensee entnommen werden.

Die Piste von der Erzegg zur Spycherflüö kann ohne umfangreiche Geländeanpassungen realisiert werden. Eingriffe wären höchstens punktuell nötig. Auch hier könnte das notwendige Wasser aus technischer Sicht dem Tannensee entnommen und die Grabarbeiten könnten in einfacherem Gelände ohne bleibende Schäden ausgeführt werden. Zwei durch die Piste betroffene Mooregebiete müssten von der Beschneigung ausgenommen werden, diese dürfen auch durch das für die Beschneigung notwendige Leitungsnetz nicht tangiert werden.

8.4 Summe der Belastungen

Durch den Zusammenzug der vorstehenden Teilbewertungen ergibt sich eine gute Übersicht der Belastungen. Die Bewertungen basieren zwar auf Annahmen und können noch Lücken oder Ungenauigkeiten aufweisen. Für eine Grundbewertung sind sie aber genügend solide.

Es kann festgestellt werden, dass bei der Verbindung Melchsee-Frutt – Engelberg die (verworfenen) Variante über das Fikenloch am schlechtesten abschneiden würde. Aber auch die beiden als Einheit betrachteten Bahnen vom Jochpass über den Gwärtler zur Spycherflüö weisen ein hohes Belastungspotenzial auf. Dem gegenüber schneidet die Verbindung Engstlen – Spycherflüö bei der Gesamtbelastung von Natur und Landschaft nur marginal schlechter ab als die bestehende Sesselbahn auf die Erzegg.

Bei der Verbindung Melchsee-Frutt – Hasliberg liegen beide Varianten nahe beieinander, wobei die Verbindung Melchsee – Glogghüs rund 10 % besser abschneidet als diejenige vom Balmeregg – Planplatte. Beide liegen belastungsmässig leicht über den für die bestehende Sesselbahn Erzegg errechneten Belastungspunktzahl. Dass die Verbindung Erzegg – Spycherflüö belastungsmässig etwas höher als die bestehende Sesselbahn Erzegg liegt, ist auf die grosse Anzahl von notwendigen Stützen zurückzuführen.

		Land- schaft	Wildtiere	TOTAL einzeln	TOTAL Einheit
ac	Gondelbahn Engstlen - Spycherflüö	222	40	262	262
b	Gondelbahn Jochpass - Gwärtler	239	150	389	788
k	Gondelbahn Spycherflüö - Gwärtler	249	150	399	
ad	Sesselbahn Spycherflüö – Höfli - Erzegg	257	50	307	307
y	Pendelbahn Balmeregg - Planplatten	257	40	297	297
aa	Pendelbahn Fruttsee - Glogghüs	191	** 80	271	271
<i>Vergleichsbahnen:</i>					
---	Sesselbahn Distelboden Erzegg	220	30	250	250
al	Gondelbahn Spycherflüö-Fikenloch	254	200	***454	896
ak	Pendelbahn Trübsee-Fikenloch	242	200	***442	

** kann durch Absperrungen vermindert werden.

*** diese Bahnen würden das Eidg. Jagdbanngebiet Huetstock tangieren

8.5 Fazit

Alle Bahnen bilden im alpinen Raum oft die einzigen Bauten, die sich über grosse Gebiete erstrecken und die Landschaft im Sinne von technisch geprägten Eingriffen beeinflussen. Dies zeigt sich auch dadurch, dass neue Bahnen immer intensiv diskutiert werden. Durch die geplanten Bahnen würden einige zusätzliche Landschaftskammern beansprucht, jedoch keine grossräumig unberührten Täler. Die Belastungen finden überdies in einem bereits heute stark touristisch genutzten Gebiet statt. Das Ausmass von zusätzlichen Eingriffen bleibt beschränkt und befindet sich mehrheitlich ausserhalb von Lebensräumen von störungsanfälligen Wildtieren, insbesondere, wenn bei der Verbindung Melchsee-Frutt – Engelberg die weniger belastende Variante gewählt würde.

Es wurde Wert daraufgelegt, dass neue Bahnen auf direkte Verbindungen beschränkt werden. Die Lokalisierung der Bahnen wurde auf Flächen ausserhalb von Schutzobjekten gelegt. Trotzdem verbleibt eine zusätzliche Belastung der Landschaft. Auf den Gesamtbestand von unberührten Naturlandschaften und Wildräumen in der Region bleibt die Wirkung der geplanten Bahnen aber gering. Im Rahmen der touristischen Schwerpunktgebiete können die nicht vermeidbaren Belastungen gut begründet werden.

9. Auswirkungen auf die Verkehrssituation¹⁸

9.1 Ausgangslage und Problemstellung

Ein möglicher Zusammenschluss der Tourismusregionen Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasli-berg führt gemäss der in Kapitel 5 abgehandelten Prognose zu einer leichten Zunahme von Wintergästen. Dies kann die Verkehrssituation in den Tourismusregionen selbst sowie bei der An- und Abreise mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) verändern.

Es wurde – da es sich um vorliegend um eine Machbarkeitsstudie handelt – kein Verkehrskonzept, sondern eine Verkehrsanalyse mit möglichen Massnahmen erstellt. Diese gibt Auskunft über die Entwicklung des Verkehrs in den letzten zehn Jahren sowie möglichen Mehrverkehr bei einem Zusammenschluss. Es werden diverse verkehrstechnische Massnahmen vorgeschlagen, ohne diese zu priorisieren oder bereits finanzielle Auswirkungen für deren Umsetzung zu ermitteln.

9.2 Angebote

9.2.1 Erschliessung

In den letzten zehn Jahren wurde die Erreichbarkeit aller drei Tourismusregionen sowohl für den MIV wie auch den ÖV stark verbessert. Dies war auch deshalb notwendig, weil die Kapazitäten der Skigebiete in allen drei Regionen zum Teil massiv ausgebaut wurden.

Die Investitionen in die MIV-Infrastruktur wurden im Besonderen auf der Obwaldner Seite getätigt. In den letzten Jahren wurde der Loppertunnel saniert (2005/06), der Kirchenwaldtunnel eröffnet (2008), die Umfahrung Zollhaus fertig gestellt (2010), die Umfahrung Giswil in Betrieb genommen (2004) sowie die Umfahrung Lungern (2012) eröffnet. Geplant resp. bereits im Bau sind überdies ein Vollanschluss Alpnach-Süd sowie ein Tunnel zwischen Giswil Süd und Lungern Nord.

Ebenso wurden beim ÖV massgebliche Investitionen getätigt. Zu erwähnen ist die Anbindung von Luzern an die NEAT, der zweispurige Tunnel zwischen Luzern-Bahnhof und Kriens-Mattenhof sowie der Ausbau der Doppelspur in Hergiswil. Mit diesen Massnahmen konnte die ÖV-Anbindung in allen drei Regionen verbessert werden. Der im Jahre 2010 eröffnete Tunnel zwischen Grafenort und Engelberg hat zu einer massiven Verbesserung der Anbindung von Engelberg an Luzern geführt.

9.2.2 Erreichbarkeit

a) Engelberg

Engelberg ist ab Luzern mit dem MIV in 40 Minuten erreichbar, ab Zürich in 1:30 und ab Basel in 1:55. Durch die erwähnten Infrastruktur-Verbesserungen hat sich die Reisezeit teilweise massiv verkürzt. Auch die ÖV-Verbindungen sind attraktiver geworden. Im Besonderen ab Basel kann rund eine halbe Stunde Reisezeit eingespart

¹⁸ Verkehrsanalyse mit Massnahme Empfehlungen April 2021(Hochschule Luzern, Wirtschaft).

werden. Die ÖV-Erschliessung ab Luzern geschieht im Stundentakt; in der Hauptsaison im Winter werden zusätzliche Fahrten durchgeführt. Es ist angedacht, mittelfristig den Halbstundentakt einzuführen. Engelberg kann mit dem MIV innert 60 Minuten von gut 480'000 Personen erreicht werden.

b) Melchsee-Frutt

Auch die Erreichbarkeit der Melchsee-Frutt ist mit dem MIV kürzer geworden. Im Besonderen aus der Region Zürich hat sich die Reisezeit um 16 % auf 1 Stunde 10 Minuten verbessert. Sie beträgt noch 0:42 aus Luzern, aus Zürich 1:09 und aus Basel 1:35. Ebenso wurde die Erschliessung mit dem ÖV attraktiver. Ab Luzern spart der ÖV-Reisende 26 % ein gegenüber 2007 und erreicht in 0:51 das Skigebiet. Auch die Einsparungen ab Zürich (- 19 %) oder Basel (- 11 %) sind beachtlich. Die Melchsee-Frutt kann mit dem MIV innert 60 Minuten von gut 560'000 Personen erreicht werden. Es ist dies die grösste Anzahl Personen der drei Regionen.

c) Hasliberg

Die Erreichbarkeit der Tourismusregion Meiringen-Hasliberg mit dem MIV ist aus Richtung Bern – Interlaken in den letzten Jahren gleichgeblieben. Hingegen ist sie aus der Region Luzern aus den erwähnten Gründen ebenfalls erheblich attraktiver geworden. Der Zeitbedarf aus Luzern beträgt noch 44 Minuten (- 0:19). Am grössten ist die Ersparnis ab Zürich. Sie hat sich um 0:32 verringert und beträgt noch 1:15. Ähnlich sieht die Situation beim ÖV aus. Aus Richtung Bern sind nur marginale Verbesserungen zu verzeichnen, gleich wie aus Zürich. Verbessert wurden die Reisezeiten aus Basel und Olten bis zu Hasliberg-Twing. Den Hasliberg erreichen innert 60 Minuten mit dem MIV knapp 360'000 Personen.

9.2.3 Parkplatzangebot

An einem Durchschnittstag ist das Parkplatzangebot in allen drei Regionen ausreichend. An rund 5 – 10 Spitzentagen hingegen reicht die Kapazität nicht aus.

a) Engelberg

Der wichtigste Parkplatz befindet sich bei der Talstation der Titlisbahnen. Er vermag mit knapp 1'200 Plätzen den grössten Teil der Nachfrage abdecken. Auf den näheren und weiteren Gemeindegebiet befinden sich nochmals weitere rund 1'200 Parkplätze, die zum grössten Teil mit dem Skibus bedient werden. Auf Grund einer Auflage beim Ausbau des ÖV-Tunnels darf die Parkplatzkapazität bis Ende 2021 nicht erhöht werden. Sämtliche Parkplätze werden bewirtschaftet.

b) Melchsee-Frutt

Die Melchsee-Frutt verfügt auf der Stöckalp über rund 1'350 Parkplätze. Diese wurden in den letzten Jahren durch den Bau eines dreistöckigen Parkhauses um gut 230 erhöht. Als Ausweichparkplätze werden bei vollständiger Nutzung der vorhandenen Parkplätze die Melchtalerstrasse sowie diejenigen im Bereich des Sportcamps benutzt. Alle Parkplätze werden seit 2007 bewirtschaftet.

c) Hasliberg

An allen drei Talstationen (Meiringen, Twing, Reuti) stehen rund 1'800 Parkplätze zur Verfügung. Der Hauptanteil davon in Meiringen (knapp 800) und beim Twing (gut 800). Die Gesamtanzahl wurden in den letzten Jahren nicht erhöht. Sämtliche Parkplätze werden bewirtschaftet.

9.3 Nachfrage

Für die Ermittlung der Veränderungen der Verkehrsflüsse im MIV und ÖV wurden die vorhandenen Verkehrsdaten beigezogen. Weil es sich aber um sämtliche Fahrzeuge resp. Reisende handelt, können keine verbindlichen Schlüsse auf den Wintersport gezogen werden. Die Zahlen vom Winter 2006 gegenüber denjenigen vom Winter 2018 zeigen, dass der MIV bei den Messstellen in Dallenwil und Meiringen moderat um 7 % resp. 9 % zugenommen hat. In Alpnachstad beträgt die Zunahme im gleichen Zeitraum 38 %, im Giessbachtunnel 35 % und auf dem Brünig gar 44 %. Wieviel von diesen Zunahmen den Wintersport betreffen, ist nicht eruierbar. Ebenso kann nicht verbindlich festgestellt werden, wie viele Kunden des ÖV diesen für die Ausübung des Wintersportes nutzen.

9.4 Prognose bei einer physischen Verbindung

Die künftige Verkehrsnachfrage im Falle einer physischen Verbindung kann ebenfalls nur abgeschätzt werden. Sie wird aus zwei Blickwinkeln betrachtet. Einerseits aus Sicht der An- und Abreise und andererseits mit den

Auswirkungen auf Innerortsverkehr und Parkplatzangebot. Ebenso wird zwischen durchschnittlichen Wintertagen und Spitzentagen (z.B. Weihnachten/Neujahr) unterscheiden.

Grundsätzlich ist bei einem Zusammenschluss auf allen Zufahrtsachsen in die drei Tourismusregionen mit einer leichten Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Die Potenzialanalyse rechnet im Besonderen mit steigenden Beherbergungszahlen (8 %), welche sich nicht direkt auf den Verkehr niederschlagen. Dies deshalb, weil längere Aufenthaltsdauern angestrebt werden. Der geschätzte Mehrverkehr im MIV und ÖV wird zwischen 2 % bis 11 % betragen, auf den Anfahrtsachsen zwischen 2 % und 6 %. Das Nachfragewachstum nach Parkplätzen wird ebenfalls zwischen 2 % und 11 % geschätzt.

Das Tourismusgebiet Melchsee-Frutt ist von allen drei Gebieten gemäss den Ausführungen im Kapitel 8.2.2 in- nert Stundenfrist von der grössten Anzahl Personen erreichbar. Auf Grund der bestehenden Beherbergungssitu- ation dürfte der Verkehrszuwachs dort trotzdem am geringsten ausfallen und in Engelberg und beim Hasliberg ausgeprägter sein.

9.5 Herausforderungen nach einem Zusammenschluss

9.5.1 Abreise

Für die Berechnung der Kapazität werden die zusätzlichen Fahrten im MIV und ÖV der abreisenden Besuchen- den den Abendspitzen zugerechnet. Für Engelberg wäre mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens beim MIV um 5 %, beim ÖV mit einer solchen von 6 % zu rechnen, was als mittlere zusätzliche Belastung gewertet wird.

Für Melchsee-Frutt (und damit der Durchfahrt in Kerns) müsste mit wenigen zusätzlichen Fahrzeugen gerechnet werden, was auf der Autostrasse in Alpnachstad eine Zunahme von 1 % oder eine geringe Zusatzbelastung erge- ben würde. Die Zunahme beim ÖV würde ca. 3 % betragen.

Für den Hasliberg sind zwei Zu- und Wegfahrtrouten möglich. Bei einer gleichen Beanspruchung würde die Zu- nahme rund 2 % betragen. Sie wird ebenfalls als gering gewertet. Beim ÖV hingegen wird mit einer Zunahme von 55 ÖV-Reisenden gerechnet, was einer Zunahme von 7 % bedeutete. Sofern alle die gleiche IR-Verbindung wählen, könnte es zu Kapazitätsengpässen kommen.

9.5.2 Innerortsverkehr/Parkplätze

Beim zusätzlichen Verkehr wird in Engelberg und Hasliberg davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge einen Tag abgestellt bleiben. Bei der Melchsee-Frutt bleiben die Fahrzeuge der Residenzgäste während der ganzen Dauer stehen.

An Durchschnittstagen wird weder beim Innerortsverkehr noch bei den Parkplätzen mit einer Beeinträchtigung gerechnet. An Spitzentagen würde sich die bereits heute bestehende Parkplatzknappheit nochmals verschärfen. Besonders ausgeprägt würde sich diese im Hasliberg zeigen.

9.5.3 Zusammenfassung

Die Herausforderungen für das Verkehrssystem treten vor allem in Spitzentagen und in deren Hauptverkehrszei- ten auf. Vor allem die Abendspitzen von 17 bis 18 Uhr sind von den Verkehrsüberlastungen betroffen, weil sich dann der Freizeit- und Berufsverkehr überlagern. An Spitzentagen werden bei den Parkplätzen Kapazitätseng- pässe auftreten. Auch werden an Spitzentagen die Kapazitäten der Postautos und der Züge der Zentralbahn an die Grenzen kommen. Diese Engpässe betreffen die rund 5 – 10 Spitzentage pro Wintersaison, an Durchschnitts- tagen ist das Verkehrssystem in der Tendenz ausreichend für den Zusammenschluss.

9.6 Gesamtstrategie

Vor dem Hintergrund einer Verbindung zu einer Erlebnisregion wird eine Gesamtstrategie mit fünf Teilstrate- gien empfohlen. Das Ziel der Entwicklung muss es sein, dass die Gesellschaft und die Umwelt durch die Zu- nahme des Tourismus durch einen möglichen Zusammenschluss keine negativen Auswirkungen erfahren. Der zukünftige, aber auch der bestehende Verkehr soll deshalb möglichst platzsparend, emissions- und lärmarm, also möglichst mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen.

Die Teilstrategie (TS) 1 soll den Verkehr nachhaltig lenken. Technische Massnahmen sollen darauf abzielen, den Verkehr – insbesondere an Spitzentagen – besser zu lenken und den Besetzungsgrad der Parkplätze des MIV

abzubilden. Die TS 2 sieht Massnahmen vor, den ÖV zu einer attraktiven Alternative zum MIV zu machen. Dazu gehört auch, den Komfort bei der Anreise zu erhöhen. Reiseerleichterungen wie z.B. den Gepäcktransport zu fördern oder die Miete der Wintersportausrüstung zu vereinfachen, gehören ebenfalls dazu. Schliessfächer und Skidepots an Talstationen sind weitere Komfortsteigerungen. Die TS 3 sieht vor, durch das Pricing – sei es bei den Bergbahnen oder den Hotels – eine Verkehrsumlagerung zu bewirken. Dabei wird eine Verlängerung der Beherbergungszeit angestrebt. Je länger die Gäste in einer Tourismusregion verbleiben, desto weniger Auswirkungen hat dies auf den täglichen Verkehr, vor allem in den Abendstunden. Bei der TS 4 sollen psychologische Ansätze die Gäste dazu bringen, nachhaltig anzureisen. Es geht es darum, nachhaltige Anreisemöglichkeiten verstärkt aus Umweltsicht wahrzunehmen. Abschliessend soll die TS 5 mit verstärkter Digitalisierung helfen, den Verkehr zu steuern. Durch eine Informations-App für die gesamte Region kann die Verkehrslenkung gesteuert werden. Co-Working-Spaces in den Regionen könnten eine Verlängerung des Aufenthaltes und somit eine Verlagerung auf weniger stark frequentierte Tage mitbringen.

9.7 Schlussbetrachtungen

Bei einer physischen Verbindung der Tourismusgebiete ist – bedingt durch die zusätzliche Gästernachfrage – mit Mehrverkehr auf den Anfahrtsachsen sowie einer Zunahme bei der Nutzung der Parkplätze zu rechnen. Dieser Mehrverkehr wird sich vor allem an Spitzentagen und deren Hauptverkehrszeiten (vor allem Abendspitzen) bemerkbar machen. Auch gelangen an diesen Tagen die Kapazitäten der Postautos und der Zentralbahn an ihre Grenzen.

Diese Aussagen beziehen sich auf die rund 5 – 10 Spitzentage je Saison. Für diese Spitzentage muss das bestehende Verkehrssystem nicht grösser dimensioniert werden, weil es für die Durchschnittstage in der Tendenz ausreichend ist. Aus diesem Grunde sollen Massnahmen umgesetzt werden, welche zur Glättung der Nachfragespitzen und/oder zu einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV führen können. Bei deren kombinierten Umsetzung in Massnahmenbündeln dürften die verkehrstechnischen Herausforderungen aufgrund des Zusammenschlusses zu keinen nennenswerten Problemen führen.

10. Rentabilität¹⁹

10.1 Vorgehen

Gemäss der Potenzialanalyse ist im Falle einer physischen Verbindung der drei Regionen mit einem Mehrertrag von CHF 3.5 Millionen zu rechnen. Dieser Wert ergibt sich fast ausschliesslich aus dem Skisportgeschäft. Die Analyse kommt auch zum Schluss, dass bei einem Stillstand (keine Verbindung) mit Ertragseinbussen von ebenfalls rund CHF 3.6 Millionen zu rechnen ist. Wenn nachfolgend von «zusätzlichem Verkehrsertrag» geschrieben wird, ist darunter der Mehrertrag sowie der Ausfall als gesamtes zu sehen. Dieser ausgeführte zusätzliche Verkehrsertrag beträgt gemäss der Potenzialanalyse CHF 7.1 Millionen mit zusätzlichen Betten, ohne solche rund CHF 5.6 Millionen.

Die Rentabilitätsberechnung basiert auf diesen zusätzlichen Einnahmen und den geschätzten Aufwendungen, welche eine Verbindung mit sich bringt. Einerseits wird mit einem auf die Dauer von 30 Jahren ausgerichteten Finanzplan überprüft, ob sich mit den Investitionen Geld verdienen lässt, oder ob Geld verloren geht. Andererseits erfolgt eine Projektbewertung, in welche auch die Renditeerwartungen der Eigenkapitalgeber miteinbezogen werden.

Gemäss Kapitel 7 (Physische Verbindungen) sind realistischer Weise je zwei Verbindungs-Varianten zwischen Engelberg und der Melchsee-Frutt resp. Melchsee-Frutt und Hasliberg möglich. Die Verbindung Jochpass – Gwärtler – Spycherflüö bis Melchsee-Frutt und diejenige Engstlenalp – Spycherflüö – Erzegg. Richtung Hasliberg kann eine Weiterverbindung vom Fruttsee zum Glogghüs oder von der Erzegg zur Planplatte stattfinden.

Die Investitionen belaufen sich gemäss Kapitel 7.4 je nach Routenführung auf einen Betrag zwischen rund CHF 50 und CHF 80 Millionen. Für die Rentabilitätsberechnung werden kalkulatorisch auch Ersatzinvestitionen ge-

¹⁹ Rentabilitätsanalyse 24.4.2021.

rechnet, welche für den Erhalt der Anlage für den zweiten Anlagezyklus getätigt werden müssen. Die Abschreibungsdauern werden für Beschneigungsanlagen auf 10 Jahre, für Sesselbahnen auf 25 und für Pendelbahnen auf 35 Jahre festgelegt.

10.2 Zusätzlicher Aufwand

Mit dem Betrieb von Verbindungsanlagen entstehen zusätzliche Energie-, Unterhalts- und Personalaufwendungen sowie Kosten für Durchfahrtsentschädigungen. Auch kommen Kosten für administrativen Aufwand dazu.

Der Energieaufwand wurde auf Grund von Vergleichen mit anderen Bahnen geschätzt. Sowohl beim Strompreis wie auch den geschätzten Betriebsstunden wurden Reserven eingebaut, um das Risiko von steigenden Strompreisen abzufedern.

Die geplanten Kosten für den Unterhalt basieren auf Schätzungen der Garaventa AG. Zu beachten ist, dass der Unterhalt stark von der Beanspruchung bzw. der Anzahl Betriebsstunden abhängig ist. Zudem steigt der Unterhaltsaufwand mit der Alterung der Anlagen. Diesbezüglich wurden Durchschnittswerte eingesetzt.

Auch für die Schätzung des Personalaufwandes mussten verschiedene Annahmen getroffen werden. Für eine einfache Sektion einer Einseilumlaufbahn wurden 30 Stunden, für die Doppelsektion 40 Stunden pro Betriebstag berechnet. Bei den Pendelbahnen wird kein Kabinenpersonal gerechnet; die tägliche Laufzeit wird auf 8,4 Stunden geschätzt. Für eine Arbeitsstunde werden kalkulatorisch CHF 48.– eingesetzt.

Auf Grund von Vergleichswerten wurden Kosten für die Beschneigung von CHF 53'000.– je Pistenkilometer aufgerechnet. Hierbei handelt es sich um reine Betriebskosten; die Kosten für Finanzierung und Abschreibung werden separat behandelt.

Für die Organisation und Administration der neuen Infrastruktur wird ein Pauschalbetrag von CHF 300'000.– in die Kosten eingerechnet. Dieser Betrag wird im Sinne einer Reserve bewusst hoch angesetzt. Die vorgängig zur Verbindung anfallenden Initialkosten von CHF 500'000.–, die einmalig anfallenden Planungskosten von geschätzten CHF 1.5 Millionen sowie weitere Drittkosten von CHF 1.5 Millionen werden rechnerisch den Investitionskosten zugerechnet.

Für die geplanten Verbindungsanlagen sind auch Durchfahrtsabgaben einzurechnen. Bisher bezahlen die drei Bahnen entweder Pauschalbeträge oder verkehrsertragsabhängige Abgaben. Auf Grund der Erfahrungswerte der Bahnen werden je Anlage pauschal CHF 50'000.– in die Kosten eingerechnet.

10.3 Finanzierung und Schuldendienst

Bei dieser Berechnung muss berücksichtigt werden, dass eine Verbindung realistischerweise wohl erst in 10 Jahren starten kann. Damit fallen auch die Finanzierungskosten erst dann an. Wie sich die Finanzierungssituation dann zeigt, kann heute nicht abgeschätzt werden. Weder kann etwas über die dannzumaligen allgemeinen finanziellen Rahmenbedingungen noch etwas über die finanzielle Situation der drei Bahnunternehmen gesagt werden. Auf Grund dieser Unsicherheiten wird von einem pauschalen Finanzierungsmix ausgegangen. Dieser sieht vor, dass 50 % unverzinsliche Fördermittel der neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) eingesetzt werden können, 35 % verzinsliches Fremdkapital beschafft werden muss, 10 % Eigenkapital eingebracht und 5 % à-fonds-perdu Mittel (àfp) der Öffentlichkeit eingebracht werden. Für das verzinsliche Fremdkapital wird mit einer Amortisationsdauer von 10 Jahren, für die NRP-Mittel von 15 Jahren gerechnet. Für das verzinsliche Fremdkapital wird von einem Zinssatz von 4 % ausgegangen.

Der eingerechnete àfp-Betrag der Öffentlichkeit ist als Beitrag für die wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung der drei Bahnunternehmen in den jeweiligen Gemeinden zu verstehen. Die Höhe der NRP-Mittel liegt wohl an der oberen Grenze. Beispiele aus anderen Regionen zeigen aber, dass die Möglichkeit für eine solche Finanzierung bestehen sollte, sofern die betroffenen Kantone dies so unterstützen.

10.4 Finanzplanung Variante Engstlenalp-Spycherflüö-Erzegg-Planplatte

Die Finanzplanung erfolgt über eine Periode von 30 Jahren. Ertrag und Betriebsaufwand werden über sämtliche Jahre konstant gehalten. Ersatzinvestitionen werden einzeln gemäss Berechnung auf die einzelnen Jahre verteilt. Das verzinsliche und unverzinsliche Fremdkapital wird über eine Laufzeit von 10 resp. 15 Jahren zurückbezahlt.

Sofern der zusätzliche Verkehrsertrag von jährlich CHF 7.1 Millionen (vgl. Kapitel 10.1, mit zusätzlichen Betten) erreicht wird, resultiert über die Dauer von 30 Jahren ein kumulierter Free Cashflow²⁰ von CHF 35.8 Millionen. Weil die Beträge für Ersatzinvestitionen bereits eingeplant sind, steht dieser zur freien Verfügung der Partner. Sofern keine zusätzlichen, warmen Betten entstehen, resultierte ein rund 20 % tieferes Verkehrsertragsplus. Dies würden dazu führen, dass der zusätzliche Ertrag die Zusatzkosten nicht mehr decken würde. Über die Periode von 30 Jahren resultierte ein negativer Free Cashflow von CHF -6.8 Millionen.

10.5 Bewertung der Variante Engstlenalp-Spycherflüö-Erzegg-Planplatte auf Eigenkapitalbasis

Im Rahmen der Finanzplanung (Kapitel 10.4) wird das Eigenkapital nicht verzinst. Richtigerweise müsste dies aber – im Besonderen auch, weil ein Partner an der Börse kotiert ist – eingerechnet werden. Die Berechnungen wurden mit einer Eigenkapitalverzinsung von 2 % (symbolische Rendite), 5 % (Liebhaberdiscount) und 10 % (risikoadäquat) gerechnet.

Sofern der geplante Verkehrsertrag von CHF 7.1 Millionen (zusätzliche Betten notwendig) erreicht wird, verbleibt bei allen drei gerechneten Eigenkapitalverzinsungen noch ein positiver Projektwert. Bei der risikogewichteten Rendite von 10 % wird dieser allerdings nur noch knapp erreicht. Wenn das Verkehrsertragsplus nur 10 % geringer ausfällt, resultiert auch bereits bei einer Eigenkapitalverzinsung von 5 % ein negativer Projektwert.

Sofern keine zusätzlichen Betten entstehen, ist der Wert des Projektes unabhängig vom Eigenkapitalkostensatz in jedem Fall negativ.

10.6 Einschätzung Variante Engstlenalp-Spycherflüö-Erzegg-Fruttsee-Glogghüs

Diese Variante unterscheidet sich gegenüber den Darlegungen zur Variante in Kapitel 10.5 nur durch eine leicht höhere Investitionssumme. Ansonsten ergeben sich nur unwesentliche Änderungen. Die Ausführungen können somit gemäss Kapitel 10.5 übernommen werden.

10.7 Einschätzung der Varianten Jochpass-Gwärtler-Spycherflüö-Erzegg-Planplatte resp. Fruttsee-Glogghüs

Gegenüber den im Kapitel 10.5 und 10.6 abgehandelten Varianten führt diese Variante über den Gwärtler. Die Investitionskosten für diese Verbindung liegen um rund CHF 24 Millionen höher. Es ist offensichtlich, dass die erwarteten Zusatzerträge diese höheren Investitionskosten nicht zu decken vermögen. Aus diesem Grunde wird auf eine detaillierte Rentabilitätsberechnung verzichtet.

10.8 Einschätzung nur Verbindung Melchsee-Frutt – Hasliberg

Obwohl die Machbarkeitsstudie explizit eine Verbindung der drei Tourismusregionen zum Ziel hat, wurde die Rentabilität auch auf eine ausschliessliche Verbindung Melchsee-Frutt – Hasliberg errechnet. Bei einem Eigenkapitalkostensatz von 5 % müsste ein zusätzlicher Verkehrsertrag von gut CHF 2 Millionen erwirtschaftet werden. Die Potenzialanalyse zeigt auf, dass bei einem zusätzlichen Verkehrsertrag von CHF 3.4 Millionen (mit zusätzlichen Betten) und einem solchen von CHF 2.4 Millionen (ohne zusätzliche Betten) gerechnet werden kann. Diese Potenzialzahlen beinhalten aber auch eine Verbindung von der Melchsee-Frutt Richtung Engelberg. Ohne eine solche Verbindung aus Engelberg dürfe der errechnete Zusatzertrag wohl geringer ausfallen, aber in jedem Falle noch positiv sein.

²⁰ Innerhalb einer Periode erarbeitete Mittel, die weder für das operative Geschäft noch für Investitionen benötigt werden.

10.9 Zusammenfassung

Sofern das Ertragsszenario mit zusätzlichen Betten vollständig erreicht werden kann (Zusatzertrag CHF 7.1 Millionen) rechnen sich die Varianten über die Engstlen. Mit dieser Variante können sowohl die zusätzlichen Aufwendungen, der Schuldendienst und die Ersatzinvestitionen finanziert werden. Überdies kann der Eigenkapital mit 5 % verzinst werden. Eine höhere, risikogewichtete Kapitalverzinsung ist nur knapp erreichbar und nur dann, wenn die Mittel der NRP wie geplant 50 % betragen. In einem Szenario ohne zusätzliche Betten ist keine Verbindungsvariante rentabel, sofern die Eigenkapitalverzinsung bei 5 % liegt. Die Verbindungen über den Gwärtler können nicht rentabel betrieben werden.

Die Rentabilitätsberechnung basiert ausschliesslich auf dem Verkehrsertrag der neu geplanten Bahnen. Die drei involvierten Bergbahnen tragen sämtliche Kosten einer Verbindung. Es ist deshalb zu berücksichtigen, dass sich der Nutzen einer Verbindung (im Gegensatz zu den Kosten) nicht nur in den Erfolgsrechnungen der Bahnen niederschlägt. Sämtliche Leistungsträger (im Besonderen Hotels und Gastronomie) inkl. der Standortgemeinden würden von einem Verbindungsprojekt zusätzlich profitieren, weshalb in der Berechnung der Rentabilität grosszügige NRP-Darlehen und ein äfp-Beitrag der Öffentlichkeit berücksichtigt wurde.

Eine ausschliessliche Verbindung von der Melchsee-Frutt zum Hasliberg müsste einen zusätzlichen Ertrag von CHF 1.85 Millionen bringen, damit der Betrieb kostendeckend wäre. Dieser Wert liegt 23 % unter dem in der Potenzialanalyse geschätzten Verkehrsertragszuwachs ohne zusätzliche Betten, aber mit einer Verbindung nach Engelberg. Die Verbindung Frutt zum Hasliberg dürfte aus diesem Grunde inkl. risikoadäquater Kapitalverzinsung in jedem Falle rentabel betrieben werden können.

10.10 Organisation²¹

Die Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt» hat auch über mögliche Organisationsformen diskutiert. Aufgrund einer ersten Analyse würde sich die Lösung einer Infrastruktur- und Betriebsgesellschaft als ideal erweisen. Diese Gesellschaft würde sowohl die Verbindungsanlagen Engelberg-Frutt als auch die Verbindungsanlagen Frutt-Hasliberg besitzen und betreiben. Die Beteiligung der drei Bergbahnunternehmen an den Investitionen und am Betriebsaufwand würde entsprechend dem Projektnutzen erfolgen. In diesem Fall gilt die Rentabilitätsrechnung für das Gesamtverbindungsprojekt auch für die einzelnen Bergbahnunternehmen. Wer zum Beispiel 25 % der Investitionen und Betriebsaufwendungen trägt, erhält auch 25 % des Projektnutzens bzw. des Verkehrsertragsplus.

Für den wirtschaftlichen Erfolg der Verbindung wäre ein gemeinsames Skiticket (für die Gesamtregion) von Vorteil. Die Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt» empfiehlt daher, das Ziel eines gemeinsamen Skitickets zu verfolgen.

11. Rückmeldungen der Begleitgruppen

11.1 Politische und touristische Begleitgruppe

In dieser Gruppe waren die Präsidenten aller involvierter Gemeinden sowie Vertreter von kantonalen Parlamenten vertreten. Die Mitglieder dieser Begleitgruppe wurden periodisch informiert und über die Ergebnisse der einzelnen Detailberichte informiert.

11.2 Erweiterte Begleitgruppe

In dieser Begleitgruppe wurden Vertretende der Umweltorganisationen über den Stand der Arbeiten informiert. In Anbetracht ihrer Interessenvertretungen erfolgten die Informationen über den Stand der laufenden Arbeiten sowie der Ergebnisse der Berichte detaillierter als in der politischen Begleitgruppe. Diesen Vertretern wurden überdies sämtliche erarbeitenden Berichte vertraulich zur Verfügung gestellt. Drei der so informierten Organisationen haben eine gemeinsame schriftliche Stellungnahme abgegeben. Diese wird im Anhang dieses Schlussberichtes zusammen mit einer Stellungnahme der Kommission veröffentlicht.

²¹ Bericht Organisation vom 24.4.2021 (Kommission Wirtschaft, Markt, Preise).

12. Volkswirtschaftliche Überlegungen²²

In der Markt- und Rentabilitätsanalyse wurden ausschliesslich der Auswirkungen auf den Verkehrsertrag der drei Bergbahnunternehmen untersucht. Sie sind die Entscheidungsträger und tragen die Investitionskosten und den durch eine Verbindung anfallenden betrieblichen Aufwand. Zudem verdienen sie neben dem Verkehrsertrag je nach Geschäftsmodell noch Nebenerträge. Die zusätzlichen Gäste werden jedoch auch Geld für Übernachtungen, Gastronomie, Skischule, Detailhandel, etc. ausgeben, welches nicht in die Erfolgs- und Geldflussrechnung der Bahnunternehmen fliesst. Im Folgenden werden diese zusätzlichen Ausgaben und die daraus resultierende Wertschöpfung geschätzt. Es erfolgt dabei keine eigene Erhebung der touristischen Ausgaben und der damit verbundenen Wertschöpfung. Stattdessen werden zwei vergleichbare Studien, welche die touristische Wertschöpfung für andere Regionen messen, als Basis verwendet.

Die Kenntnis der gesamten Wertschöpfung des Verbindungsprojekts ist im Hinblick auf die Finanzierung mit öffentlichem Geld von Bedeutung. Je mehr zusätzliche Erträge bzw. je mehr Nutzen ausserhalb der Projektträger anfallen, umso wahrscheinlicher ist eine Beteiligung von Gemeinden sowie Bund und Kanton an den Investitionskosten.

Eine Skigebietsverbindung würde mit zusätzlichen Betten 106'700 zusätzliche Skierdays, ohne zusätzliche Betten 65'700 zusätzliche Skierdays bringen.

Die Analyse von Wintersport-Wertschöpfungsstudien bringt hervor, dass der durchschnittliche Übernachtungsgast pro Tag CHF 412.– ausgibt. Dies führte für die Region Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt, Meiringen-Hasliberg zu zusätzlichen Bruttoumsätzen (alle Leistungsträger inkl. Handel & Gewerbe) von CHF 44.0 Millionen (mit zusätzlichen Betten) oder CHF 27.1 Millionen (ohne zusätzliche Betten).

Alternativ kann der zusätzliche Bruttoumsatz auch über die Verkehrserträge der Bahnunternehmen geschätzt werden. Das Verkehrsertragsplus (Zusatzertrag und Risiko bei keiner Verbindung²³) der drei Seilbahnunternehmen liegt bei CHF 7.1 Millionen (mit zusätzlichen Betten), resp. CHF 5.6 Millionen (ohne zusätzliche Betten).

Es ist davon auszugehen, dass für einen 4-Sterne-Gast rund 12 % der täglichen Ausgaben auf das Skiticket fallen. Für einen Low-Budget-Gast rund 26 %. Für den gesamten Bruttoumsatz der Region werden sich somit CHF 41.7 Millionen (mit zusätzlichen Betten) respektive CHF 32.9 Millionen (ohne zusätzliche Betten) ergeben.

Der zusätzliche Bruttoumsatz (alle Leistungsträger inkl. Handel und Gewerbe) kann nun als Mittelwert der beiden Berechnungsmethoden ermittelt werden. Daraus ergeben sich CHF 42.9 Millionen (mit zusätzlichen Betten) und CHF 30 Millionen (ohne zusätzliche Betten). Dieser zusätzliche Umsatz übertrifft somit das bei den Bahnen anfallende Verkehrsertragsplus um den Faktor 6 (mit zusätzlichen Betten) respektive um 5,4 (ohne zusätzliche Betten).

Vom Bruttoumsatz müssen Umsatzsteuer und so genannte Vorleistungen subtrahiert werden, so dass die Bruttowertschöpfung (direkt und indirekt) resultiert. Aufgrund bestehender Studien ist davon auszugehen, dass die Bruttowertschöpfung 54 % des Bruttoumsatzes ausmachen. Zieht man von diesem Bruttowertschöpfungswert die Abschreibungen ab, verbleibt die Nettowertschöpfung in Form von Gehältern und anfallenden Gewinnen. Durch die zusätzlichen, durch die Skigebietsverbindung gewonnenen Skifahrenen in der Region kann eine jährliche Nettowertschöpfung von knapp CHF 20 Millionen (mit zusätzlichen Betten) respektive gut CHF 12 Millionen (ohne zusätzlichen Betten) auslösen werden.

Eine Walliser Wertschöpfungsstudie rechnet pro ca. CHF 100'000.– Bruttowertschöpfung einen zusätzlichen Arbeitsplatz. Folglich würde die durch eine Skigebietsverbindung ausgelöste Bruttowertschöpfung knapp 240 Arbeitsplätze (mit zusätzlichen Betten) resp. knapp 150 (ohne zusätzliche Betten) mit sich bringen resp. sichern. Diese verteilen sich auf die drei involvierten Regionen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Wertschöpfung und auch die Stellen nach den zusätzlichen Skierdays auf die drei Regionen Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg verteilen. Demnach würde rund 50 % der Wertschöpfung und der Arbeitsplätze auf Engelberg-Titlis und je 25 % auf die Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg entfallen.

²² Kurzanalyse Wertschöpfung, 27.7.2021 (Prof. Dr. Philipp Lütolf).

²³ Siehe Punkt 3.8 Seite 17.

Diese Zahlen bestätigen eindrücklich, dass eine Skigebietsverbindung einen hohen regionalwirtschaftlichen Nutzen aufweist. Dies unter der Voraussetzung, dass sich die Gästeprognosen gemäss Potenzialanalyse bewahrheiten.

Bei der Finanzierung wurde einerseits ein relativ hoher Anteil NRP-Gelder eingerechnet und andererseits auch ein bescheidener à-fonds-perdu-Beitrag (5 %) der öffentlichen Hand. Bei ähnlich gelagerten Projekten wurden ebenfalls prozent- oder frankenmässig sehr hohe Beiträge aus NRP-Mitteln gesprochen. Auch wenn der prozentuale Anteil, welcher vorliegend miteingerechnet wird, hoch erscheint, liegt er nominell massiv unter dem Beitrag einer ähnlichen Zentralschweiz Skigebietsverbindung.

Bezüglich der eingerechneten à-fonds-perdu-Beiträgen kann sich die Frage stellen, ob eine Unterstützung seitens der öffentlichen Hand für so ein Projekt gesprochen werden soll. Wird aber einerseits die Wertschöpfung betrachtet, welche der Tourismus in den drei betroffenen Regionen heute schon erwirtschaftet, und wird andererseits noch das mögliche neue Potenzial berücksichtigt, kann diese Frage mit einem klaren «ja» beantwortet werden. Dazu kommt, dass diese Mittel für die Weiterentwicklung der drei Bahnunternehmen zugutekommen, welche nach einem Zusammenschluss gute Chancen für eine erfolgreiche Zukunft haben.

13. Auftragserfüllung

Gemäss Kapitel 4.2 dieser Machbarkeitsstudie wurden vom Auftraggeber diverse Ziele formuliert. Grundsätzlich darf festgehalten werden, dass die Ziele erreicht wurden. Im Einzelnen wurden sie wie folgt erledigt:

- **Weiterentwicklung der Kooperation und Vernetzung zwischen den wichtigsten Bergbahnen sowie zwischen weiteren Leistungsträgern der Region**

Die entscheidenden Personen der drei involvierten Bergbahnen waren im Ausschuss und der Kommission „Wirtschaft, Markt und Produkte“ vertreten. Die in diesen Gremien geführten Diskussionen haben zum besseren Verständnis füreinander beigetragen. Die angestrebte Vernetzung mit anderen Leistungsträgern der Region wurde noch nicht gesucht und war nicht notwendig, weil das weitere Vorgehen noch nicht klar ist. Diese Vernetzung müsste bei einer Weiterführung des Projektes gesucht werden.

- **Analyse Winter- und Sommertourismus**

Eine umfassende Analyse des Winter- und vor allem des Potenzials des Sommertourismus wurde erstellt. Dazu wurde auch das Potenzial von nicht skifahrenden Wintergästen einbezogen.

- **Fakten und Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen zusammentragen und analysieren**

Die Auswirkungen einer möglichen Verbindung auf die Natur und Landschaft wurde erstellt. Ebenso wurden die Auswirkungen auf künftige Verkehrsflüsse analysiert und mögliche Handlungsfelder aufgezeigt.

- **Beurteilung eines Zusammenschlusses der drei Tourismusgebiete**

Auf Grund von Erkenntnissen aus anderen Skigebieten, welche einen Zusammenschluss vollzogen haben, wurde eine Beurteilung für das Gebiet der Erlebnisregion gemacht. Dabei wurde nicht nur das mögliche Potenzial ermittelt, sondern auch die (realistischen) Möglichkeiten einer physischen Verbindung – inkl. Kostenschätzung – aufgezeigt und die Rentabilität eines solchen Projektes ermittelt.

- **Konsensfindungsprozess zwischen den Interessensgruppen**

Zu Beginn der Arbeiten der Machbarkeitsstudie wurden die im Gebiet tätigen Umweltorganisationen und Interessevertretungen eingeladen, sich in einer Begleitgruppe informieren zu lassen. Dieses Angebot wurde von den meisten Organisationen angenommen. Sie wurden periodisch informiert. Den Vertretenden der Umweltorganisationen wurden vom Projektleiter sämtliche erstellten Unterlagen präsentiert und zum vertieften Studium abgegeben. Die hierfür notwendige Vertraulichkeit wurde stets eingehalten.

- **Realisierung bis 31. Dezember 2021**

Trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie kann das Realisierungsdatum eingehalten werden.

- **Die Machbarkeitsstudie soll bereits ausgearbeitete Massnahmen bzw. Konzepte zur weiteren Umsetzung beinhalten. Die Studie gilt als Grundlage für den Entscheid über eine konkrete Weiterführung des Projekts.**

Die vorliegende Machbarkeitsstudie ist eine Grundlage für einen Entscheid über den Start eines weiterführenden Projektes. Deshalb wurde – mit Ausnahme der Auswirkungen auf die Verkehrssituation – auf den Vorschlag von ausgearbeiteten Massnahmen verzichtet. Aus dem gleichen Grund wurde auch darauf verzichtet, eine Meinungsumfrage bei weiteren Interessierten und der breiten Öffentlichkeit zu initiieren, die eigentlich vorgesehen war.

Die erstellte Analyse der Verkehrssituation und mögliche Massnahmen können als Ergänzungen zu den Gesamtverkehrskonzepten der Kantone Obwalden und Nidwalden dienen. Diese Analyse wurde den zuständigen Ämtern der Kantone Obwalden und Nidwalden sowie der Regionalkonferenz Oberland Ost des Kantons Bern zur Stellungnahme zugestellt.

14. Schlussbemerkung der Kommission

Mit dieser Machbarkeitsstudie wurden erstmals alle relevanten Faktoren für eine physische Verbindung der drei Tourismusregionen Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg erarbeitet. Es liegt nun an den Auftraggebern der Studie respektive den drei involvierten Bahnunternehmen, über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Aus Sicht der Kommission wäre ein weiterführendes, auf dieser Studie aufbauendes Projekt eine Chance für eine gute Weiterentwicklung der drei betroffenen Tourismusgebiete.