

Paradeplatz



Keystone

Diese Woche verkauft Leonteq-Gründer **Jan Schoch** seine Anteile an seinem einstigen Baby. Ausserbörslich veräusserte er am Donnerstag 1,05 Millionen Aktien à Fr. 60.50. Unter den Käufern sind Leonteq-Mitgründer **Lukas Ruffin** mit 82 000 und **Sandro Dorigo** mit 25 000 Aktien. Dieser Ausstieg ging flott. Hatte doch Schoch erst Anfang Oktober den CEO-Posten aufgegeben. Nun ja, wie gemunkelt wird, sei das Geld bei seinem aktuellen Baby Flynt knapp geworden. Trotz Banklizenz für die Digitalbank der Superreichen stockt der Fortschritt bei Flynt.

Bei den Industriellen Werken Basel (IWB) haben sich dieser Tage gerade die tektonischen Platten verschoben. CEO **David Thiel** muss Mitte November abtreten. Das verwaiste Verwaltungsratspräsidium übernimmt Ex-SBB-Chef **Benedikt Weibel**. «Damit zieht nun wieder der Sozialismus in die Werke ein», sagt ein langjähriger Beobachter. Denn mit dem scheidenden CEO verlässt der letzte marktliberale Geist das Schiff in Basel.

Der Leiter der Konjunkturforschungsstelle KOF, **Jan-Egbert Sturm**, stellt diese Woche die Tourismusprognose vor. Aus dem Publikum kam die Frage, warum die als preissensitiv geltenden niederländischen Gäste überhaupt je in grosser Zahl in die Schweiz kamen – günstig war es hierzulande ja nie. Der gebürtige Niederländer Sturm meinte, seine Landsleute würden dann aufmerksam, wenn Preise in kurzer Zeit rasch anstiegen. Der Schweizer Alpen-tourismus kann ein Lied davon singen.

ZEMENTINDUSTRIE

LafargeHolcim will leichter werden

Der Zementriese LafargeHolcim soll leichtfüssiger werden. Der neue Chef Jan Jenisch arbeitet zurzeit an Vereinfachungen, an den Verbesserungen von Abläufen und er will an der Kostenschraube drehen.

Komplexitäten würden abgebaut, liess Jan Jenisch verlauten. Die Ländereorganisationen etwa sollen die Freiheit erhalten, eigenständige Entscheidungen zu treffen. Konkrete Massnahmen will Jenisch kommenden März bekannt machen.

Er nutzte die Publikation der Zahlen zum dritten Quartal, um seine erste Bestandsaufnahme nach Amtsantritt im September kundzutun. LafargeHolcim müsse über die Bücher. «Ich habe in den letzten Wochen zahlreiche unserer Standorte besucht», sagte Jenisch. Er sei beeindruckt. «Die besten Mitarbeitenden, die beste Marke», sagte er. Und doch würden die vorgelegten Quartalsergebnisse nicht das volle Potenzial von LafargeHolcim spiegeln. Im dritten Quartal brach der Gewinn um fast 60 Prozent ein. (SDA)



Skifahrer-Freuden in Laax GR: Im Unterschied zu vielen anderen Ski-gebieten sind in Laax die Finanzen unter Kontrolle.
Arno Balzarini/Keystone

Nicht mehr unantastbar

Neue Studie: Nach einem weiteren schlechten Winter könnte die Schliessung von Bergbahnen für einige Skigebiete bald zur Realität werden

VON NIKLAUS VONTOBEL

Sie ist einzigartig, die Vielfalt an Bergbahnen in den Schweizer Alpen, total 2450 Anlagen - vom Schlepplift bis zu Panoramagondeln im Porsche-Design. Viele dieser Denkmale schweizerischer Ingenieurskunst wackeln jedoch finanziell. Ein fünfter schlechter Winter ist dazugekommen, und das Undenkbare ist möglich geworden: Schliessungen.

Philipp Lütolf, Wirtschaftsprofessor an der Hochschule Luzern, hat in einer Studie analysiert, wie rund 50 Schweizer Bergbahnen nach dem Tourismusjahr 2016/17 dastehen. Die Studie wird am Dienstag veröffentlicht. Zusammen mit «Schweizeraktien.net», einem Spezialisten für börsengehandelte KMU-Aktien, hat Lütolf die Geschäftsberichte ausgewertet. Sein Fazit: «Wenn sich die Ertragslage nicht verbessert, werden zwei Drittel der Bahnen die notwendigen Investitionen nicht aus eigener Kraft stemmen können.»

Wintersport in der Schweiz war erneut zu wenig beliebt. Die Skifahrtage - die Zahl Personen, die eine Bergbahn an einem Tag mindestens einmal nutzte - lagen fast 26 Prozent tiefer als noch vor acht Jahren. In Österreich dagegen 10 Prozent höher. «Die Frankenaufwertung hat dazu geführt, dass die Schweiz nicht mehr mithalten kann mit den Nachbarländern», sagt Lütolf. Entsprechend schwanden die Einnahmen dahin. Obendrein kam der Winter zu spät. An den enorm wichtigen Weihnachtstagen gab es kaum Schnee.

Die Bergbahnen St. Moritz zum Beispiel verdienen im letzten Geschäftsjahr so wenig, sie könnten erst nach 45 Jahren wieder ihre Anlagen ersetzen. Auf der Lenzerheide würde es noch länger dauern - 47 Jahre - und bei den Corvatsch Bahnen gar 90 Jahre. Üblicherweise müsste ein Betrieb seine Anlagen alle 30 Jahre erneuern. Können diese Betriebe ihre Einnahmen nicht erhöhen, müssen sie ihre Aktionäre zur

Wintersportbahnen leiden, Ausflugsbahnen boomen

Ergebnisse im Geschäftsjahr 2016/17 (in 1000 CHF) / im 10-Jahres-Vergleich

	Verkehrsertrag	Operativer Gewinn
Wintersportbahnen		
Davos Klosters BB	33 825 / -12%	20 345 / -14%
Bergbahnen Engadin St. Moritz AG	32 370 / -17%	10 877 / -33%
Weisse Arena	31 809 / +3,3%	24 296 / +1%
Lenzerheide BB	22 401 / -1,6%	7693 / -19%
Saastal BB	20 350 / -15%	7507 / -16%
Ausflugsbahnen		
Jungfrau-Bahnen	125 984 / +35%	71 079 / +66%
Zermatt BVZ	82 137 / +24%	34 540 / +16%
BB Titlis Rotair	44 362 / +80%	27 144 / +115%
Pilatus-Bahnen	19 383 / +65%	9914 / +77%
Schilthorn Bahn	18 312 / +6%	7650 / +67%

Quelle: OTC-X Research, Hochschule Luzern

Kasse bitten. Ganz anders Bergbahnen, die auf den Sommer spezialisiert sind, auf das Ausflugsgeschäft und Gäste aus Asien. Ihr Geschäft boomt (siehe Tabelle). Die Pilatus-Bahnen verdienen allein mit dem Kartenverkauf 65 Prozent mehr als vor zehn Jahren, Titlis Rotair gar 80 Prozent. In der Branche tut sich ein Graben auf.

Wie ein schleichender Tod

Bislang kam die Hilfe für finanziell klamme Bergbahnen regelmässig, denn es galt die ungeschriebene Regel, dass Bergbahnen irgendwie aufrechterhalten werden müssen, selbst wenn sich ihr Betrieb rein wirtschaftlich nicht rechnet. Ihr Wegfall wäre für eine Region gleichbedeutend mit einem schleichenden Tod. Daher fliesst immer neues Geld - solange es irgendwie geht.

Doch nach zwei mittelmässigen und drei richtig schlechten Jahren ist vieles anders. Lütolf: «Nochmals fünf schlechte Jahre verträgt es nicht. Dann dürfte

es mancher Gemeinden doch zu teuer werden. Sie würden ihr Skigebiet verkleinern oder ihre Bergbahn tatsächlich schliessen.»

Die Zahl der Skifahrtage müsste sehr kräftig zunehmen, damit auch die schwächsten Bergbahnen finanziell gesund dastünden. «Zuletzt war dies der Fall nach der Wintersaison 2009/10. Damals stand der Franken aber bei 1.50 zum Euro und die Schweiz hatte 36 Prozent mehr Skifahrtage als heute.» Ein wenig mehr Wetterglück allein wird deshalb nicht ausreichen, um wieder zu den guten alten Zeiten der Wintersaison 2008/2009 zurückzukehren.

Derweil ist die Branche dabei, sich die Preise kaputtzumachen. Die superbillige Saisonkarte der Saastaler Bergbahnen, die Wintercard für 222 Franken, droht einen Preiskampf zwischen Schweizer Skigebieten auszulösen. Am Ende hätten alle wieder etwa gleich viele Gäste, aber weniger Einnahmen - und stünden finanziell schwächer da.

Das Saastaler Bergbahnen haben mit ihrem Billigangebot wahrscheinlich vor allem Gäste von den nahe gelegenen Schweizer Konkurrenten abgeworben, so die Studie. Das Berner Oberland und die Westschweiz hatten weniger Gäste als in der Vorsaison. Nun kontern sie. Im Berner Oberland bieten vier Skigebiete das «Top4Saisonabo» zu 666 Franken. In der Westschweiz und im Unterwallis bieten 25 Skigebiete einen «Magicpass» zu 379 Franken.

Dümmst-mögliches Szenario

«Es wird sich zeigen, ob es mit diesen Verbilligungen getan ist - oder es noch mehr Tiefpreisangebote geben wird», sagt Lütolf. Es könnte zum Beispiel so kommen, wie es der Wirtschaftsprofessor zur Veranschaulichung in seiner Studie berechnet hat. Falls die Preise um durchschnittlich 15 Prozent sinken würden, hätte die Branche rein gar nichts davon, wenn die Skifahrtage um 20 Prozent zunehmen würden. Ihre Einnahmen blieben gleich gross.

Einem solchen dümmst-möglichen Szenario versuchen andere Bergbahnen zu entgehen. Lenzerheide, Arosa oder Andermatt bieten für die nächste Saison «dynamic pricing» an. Das kennt der Gast aus der Hotellerie. Dort können die Preise rauf oder runter gehen - je nach Saison, Nachfrage oder Wetter. Doch in der Bergbahnen-Branche ist noch ungewiss, was «dynamic pricing» wirklich bedeuten soll.

«Viele scheinen einfach Preisabschläge zu gewähren, wenn der Gast früh bucht. Das ist aber noch kein dynamic pricing», sagt Lütolf. Dazu würde es auch gehören, dass die Preise in der Hochsaison deutlich steigen können. «Ob sich die Bergbahnen das trauen und die Gäste das akzeptieren - das wird sich noch zeigen müssen.» Wenn nicht, wäre «dynamic pricing» bloss eine Form von Preiskampf, in anderer Verpackung. Die durchschnittlichen Kartenpreise würden sinken.

INSERAT



EIN EINZIGARTIGER AUSDRUCK VON ANSPRUCH UND LUXUS.
DER CADILLAC ESCALADE



Emil Frey AG, Autocenter Safenwil
Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil
062 788 88 88, www.emil-frey.ch/safenwil



Cadillac

Kraftstoffverbrauch innerorts/ausserorts/kombiniert (l/100 km): 17/9,9/12,6. CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 287 (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Energieeffizienzklasse: E. Abb. zeigt Sonderausstattungen. ©2017 General Motors. All Rights Reserved. Cadillac®