

# Ein Drittel der Bergbahnen ist überflüssig

Die Infrastruktur ist oft veraltet. Doch für Investitionen fehlt häufig das Geld. Auf günstige Saison-Abos zu setzen, ist eine gewagte Wette



Die Saastal-Bergbahnen bieten eine günstige Saisonkarte an. Zwar kamen mehr Gäste, doch der Durchschnittsertrag sinkt.

## Ueli Kneubühler

Die Sportbahnen Vals sind über schuldet. Alleine bei der Gemeinde stehen sie mit mehr als 3 Mio. Fr. in der Kreide. Die Sanierung ist angelaufen, das Aktienkapital um 90% reduziert, die Gemeinde verzichtet auf ihre millionenschwere Darlehensforderung.

Mit dem Schuldenabbau sollen die Grundlagen für den Weiter bestand der Gondel und der vier Schleppflüte gelegt werden. Das Plazet dazu ist der Bevölkerung überlassen. Sie stimmt am 25. November über die Zukunft ihrer Bergbahn ab.

Das zugrunde liegende Finanzierungskonzept ist kreativ. Denn künftig soll der Gondelbetrieb über ein sogenanntes Service public-Modell bis in die Mittelstaat kostenlos erfolgen. Der Preis für die Tageskarte für den oberen Teil des Gebiets wird auf 33 Fr., das Saison-Abo auf 333 Fr. gesenkt. Das entspricht einem Abschlag gegenüber den heutigen Preisen von einem Drittel beziehungsweise 47% für Gäste.

Tönt gut, ist aber nicht ganz kostenlos zu haben. Die Gemein-

de wird die Bahnen künftig mit einem Betriebsbeitrag von jährlich 900 000 Fr. finanzieren.

Die Vorlage dürfte komfortabel angenommen werden. Ordnungspolitisch ist sie aber fragwürdig. Hoteliers, Eigentümer von Ferienwohnungen und Zweitwohnungsbesitzer alimentieren den Betriebsbeitrag über eine Beherbergungsabgabe sowie über die Verdoppelung der Liegenschaftsteuer. Komplettiert werden die Abgaben mit einem Gemeindebeitrag.

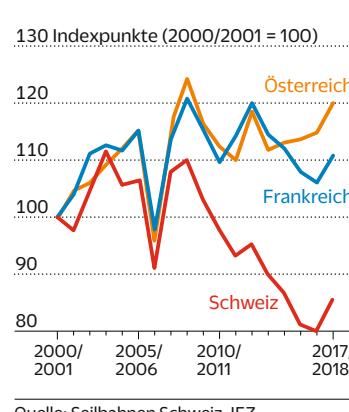
Zweitwohnungsbesitzer werden damit doppelt zur Kasse gebeten mit den Beherbergungsabgaben sowie der höheren Liegenschaftsteuer. Und dies ohne dass ihnen das Recht zusteht, an der Urne ihre Meinung kundzutun. Laut Gemeinde profitiere das ganze Dorf vom Bahn- und Skiliftbetrieb, weshalb auch alle etwas beitragen sollen.

## Schleppflüte von gestern

Die Sportbahnen Vals stehen exemplarisch für zahlreiche der geschätzten 500 Bergbahnen in der Schweiz. Viele kleine und mittelgroße Bahnen sind mehr schlecht

## Strohfeuer oder Trend?

### Jährliche Winter-Ersteintritte (Skier Days) seit 2000



als recht finanziert und verfügen über eine veraltete Infrastruktur. Philipp Lütolf hat diese Woche eine Studie zur finanziellen Situation der Bergbahnen publiziert. Für den Professor am Institut für Finanzdienstleistungen der Hochschule Luzern ist klar: «Ökonomisch müsste ein Drittel der Bahnen verschwinden. Sie sind schlicht zu ertragsschwach.»

Noch drehen veraltete Gondeln, Sessel- und Schleppflüte aber Jahr für Jahr ihre Runden, und der vergangene schneereiche Winter mag die finanzielle Situation der Bahnen etwas beruhigt haben. Doch bei vielen bleibt die wirtschaftliche Lage angespannt. Ohne finanzielle Hilfe der öffentlichen Hand oder anderweitiger Geldgeber wird das Ende für einige Bahnen früher oder später kommen. So richtig eng wird es, wenn grosse und kapitalintensive Investitionen anstehen und die Anlagen ersetzt werden müssen.

Das dürfte auch für die Sportbahnen in Vals gelten. In den Unterlagen zur Abstimmung ist nirgends von einem Erneuerungsfonds die Rede. Und selbst wenn Steuergelder fließen soll-

ten: Der Klimawandel schreitet voran, der Schnee wird weniger, besonders in mittleren Lagen. Was dann? Abschalten? Oder greift gar der Kanton stützend ein, wie in Braunwald und Elm, wo er die Bahninfrastruktur als systemrelevant taxiert?

## Mehr Gäste, tiefere Erträge

Sind die Glarner Bergbahnen systemrelevant, dürften praktisch alle Schweizer Bergbahnen ebenfalls systemrelevant sein, schreibt Lütolf in der Studie «Preise am Berg auf Talfahrt - Alternative Preismodelle als Rettung für die Bergbahnen?». Vorerst behelfen sich die Bahnen mit stark vergünstigten Saisonkarten und dynamischen Ticketpreisen, die sich der Nachfrage anpassen. Bekannte Beispiele sind die Wintercard der Saastal-Bergbahnen, die vor zwei Jahren lanciert wurde, und der ein Jahr später initiierte Magic Pass von 25 Westschweizer Bergbahnenunternehmen.

Für eine Beurteilung der Saisonkarten sei es noch zu früh, hält Studienautor Lütolf fest. Zwar hätten im ersten Jahr der Wintercard die Ersteintritte (Skier

Days) und Verkehrserträge zugenommen (siehe Grafik). Doch der Durchschnittsertrag pro Skier Day sei gesunken. Angesichts des hohen Investitionsbedarfs müsse der Gewinn noch stärker zulegen. Selbst für das Drittel ertragsschwacher Bahnen seien die neuen Preismodelle deshalb keine Rettung, so Lütolf.

Das musste auch Reto Werlen erfahren, der mit seinen Hohsaabahnen im Sommer Nachlassstundung beantragt hat. «Die Wintercard hat uns mehr Leute gebracht, aber eben nicht mehr Einnahmen», sagte der interimistische Präsident gegenüber Radio SRF. Man sei zwar bereits vorher in Schwierigkeiten gewesen, aber die Liquiditätsprobleme hätten mit der Wintercard zu tun.

An der Preisschraube zu drehen, ist gefährlich. Die Kunden gewöhnen sich daran, ein Ab rücken wird schwierig. Wegen der hohen Fixkosten ist es für Bergbahnen entscheidend, genügend hohe Frequenzen zu erzielen. Wer sich verkalkuliert, etwa aufgrund des Umfelds, und dadurch die geplante Nachfrage ausbleibt, für den wird es schnell teuer.

# Kurssturz der Flughafen-Aktie trifft Stadt Zürich

Die anvisierte Senkung der Passagiergebühren für die Landesflughäfen lässt die Aktien des Flughafens Zürich tauchen. Die Stadt Zürich könnte deshalb 2018 rote Zahlen schreiben.

## Birgit Voigt

Es war ein veritable Erdbeben, das der Flughafen Zürich am letzten Montag früh auslöste. Am Freitag zuvor hatte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) dem Unternehmen mitgeteilt, wie es für die nächste Periode die Gebühren an den Landesflughäfen Genf und Zürich zu regulieren gedenkt.

Die Aufsichtsbehörde folgt dabei gesetzlichen Vorgaben, wonach die Flughäfen über eine gewisse Kapitalrendite hinaus nicht mehr Gebühren erheben dürfen, als für die Sicherstellung des Flugbetriebs notwendig sind. Vier Jahre nach der letzten Überprüfung will sie die offenbar übermäßig rentablen Flughäfen zurückbinden. Neu sollen zur Finanzierung des Flugbetriebs verstärkt die Erträge aus dem Betrieb der Parkhäuser sowie der Shoppingcenter herangezogen werden. Noch gravierender für



Abflug: Fachpublikum fotografiert einen Swiss-Jet. (Kloten, 1. 9. 2018)

## Strömungsabriß

### Kursentwicklung Flughafen Zürich seit einem Jahr



gen des Amtes folgen. Konkret stünden dann ab September 2020 einer Gebührensenkung für die Passagiere in der Grössenordnung eines Fünflibers pro Ticket Ertragsausfälle von 150 Mio. Fr. für den Flughafen gegenüber.

Der Aktienkurs des Flughafens schmierte nach der Gewinnwarnung um rund 20% ab und erholt sich auch im Wochenverlauf nicht mehr. Er schloss am Freitagabend bei 165 Fr., auf dem tiefsten Stand seit mehr als zwei Jahren.

Der Kurssturz trifft besonders die beiden Grossaktionäre des Flughafens, den Kanton und die Stadt Zürich. Beim Kanton mit seiner Ein-Drittel-Beteiligung dürfte sich vor allem eine allfällige Senkung der Dividende in den kommenden Jahresrechnungen bemerkbar machen. Im letzten Jahr konnte er stattliche 66 Mio. Fr. verbuchen. Unsichtbar bleibt der Kursverlust. Der Kanton führt die Beteiligung aufgrund des gesetzlichen Auftrags im Verwaltungsvermögen und dort zum Anschaffungswert.

Ganz anders sieht es bei der Stadt aus. Zürich ist mit 5,1% am Flughafen beteiligt und verbucht das Paket im Finanzvermögen. Laut einem Sprecher des städti-

schen Finanzdepartements schlagen sich Schwankungen des Aktienkurses direkt im Ergebnis nieder. 2017 wies die Stadt einen Ertragsüberschuss von beinahe 153 Mio. Fr. aus, auch dank einem (nicht realisierten) Kursgewinn von 52 Mio. Fr. auf dem Paket der Flughafen-Beteiligung. Wenn nun für 2018 eine Wertminde rung von derzeit rund 75 Mio. Fr. resultiert, droht Zürich schon fast ein Verlust im Jahresergebnis.

Ab 2019 sieht der Stadtrat zwar eine Neuregelung für die Verbuchung der Flughafen-Beteiligung vor. Sie soll - analog zum Kanton - in das Verwaltungsvermögen der Stadt übertragen werden. Ein definitiver Entscheid sei dazu aber noch nicht gefällt, sagt der Sprecher.

Während Kanton und Stadt dem Flughafen so oder so als Investoren erhalten bleiben, muss Flughafen-Chef Stephan Widrig um die Loyalität anderer Kapitalgeber kämpfen. Er sagt warnend, die entstehenden Minde rträge könnten sich direkt auf die Investitionstätigkeit des Flughafens auswirken: «Zwei Drittel unserer Gewinne fliessen zurück in die Infrastruktur, ein Drittel an unsere Aktionäre.»

Widrig zeigt sich perplex: «Ich kann nicht nachvollziehen, warum sich der Regulator so positioniert und die Position der Swiss so stark berücksichtigt hat. Da wurde 1 Mrd. Fr. an Wert verpufft durch die Vorlage des Bazl.»

Er hofft, dass sich der Gesamtbundesrat bis im Sommer 2019 doch noch zu einer Flughafenfreundlicheren Regelung durchringt: «Alles andere wäre ein Kniechuss für die aviatische Infrastruktur unseres Landes.»

Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt wehren sich die Verantwortlichen gegen den Vorwurf, über die angedachte Neuregelung die Gewinne der lokalen Flughäfen zu ausländischen Airlines zu verschieben. Stattdessen lassen sie durchblicken, dass die Gewinnwarnung des Zürcher Flughafens wohl zu hoch gegriffen sei und er in den letzten Jahren profitabler war als regulatorisch erlaubt.

Bei der Bundesrat im nächsten Sommer einen definitiven Entscheid trifft, werden die verschiedenen Interessengruppierungen weiter lobbyieren. Auf Seiten des Flughafens Zürich überlegt man sich derzeit intensiv, wer wohl die Nachfolge von Bundesrätin Doris Leuthard antritt.