

## Anhang 1

## Grunderschliessung mit einer 3-S Umlaufbahn

Die geplante 3-S Umlaufbahn (S = Seil) wird von der Talstation im hinteren Schlattli (571 m ü. M.) mit einem Höhenunterschied von 736 m zur Bergstation östlich des Hotels Klingenstock auf dem Stoos (1307 m ü. M.) führen. Über eine schräge Länge von 1867 m werden die kuppelbaren Gondeln von einem 44 mm dicken Zugseil über zwei 56 mm dicke Trageseile gezogen, die wie Schienen wirken. Darum ist die 3-S Umlaufbahn auch sehr windstabil: Im österreichischen Kitzbühel z. B. werden 3-S Umlaufbahnen bei Windspitzen von über 100 km/h noch problemlos betrieben. Die von der SSSF AG seit 2008 systematisch betriebenen Windaufzeichnungen zeigen, dass die Windspitzen zwischen Schlattli und Stoos selten 75 km/h erreichen.

Die Startförderkapazität von 1500 Personen/h kann auf eine Förderkapazität von 1800 Personen/h ausgebaut werden. Dies entspricht 12 Gondeln. Pro Gondel können 30 Personen befördert werden. Der Minimalabstand der Gondeln, die mit einer Fahrgeschwindigkeit von 7 m/s während 5 Minuten unterwegs sind und über 3 Stützen führen, beträgt 420 m. Parallel zu den Personentransporten werden mit speziellen Lastbarellen bis zu 7000 t Güter pro Jahr transportiert (Lebensmittel, Getränke, «Non Food», Baumaterialien, Kehrlicht, Karton, PET, Glas, Öl, Bauschutt usw.).



Das Ein- und Aussteigen der Gäste in der Station der 3-S Umlaufbahn erfolgt absolut ebenerdig und ist damit auch kinderwagen- und rollstuhlgängig.



Der SSSF AG Verwaltungsrat in Morschach vor einer der neuen Gondeln (v.l.n.r.): Thomas D. Meyer, Bruno Lifart, Christoph Weber, Dr. Franz Mattig und Beda Weibel.

## Anhang 2

## Fakten zur neuen Grunderschliessung Stoos

### Allgemeines

Die folgende Zusammenfassung soll Aktionäre, Mitarbeitende und Dritte über die bisherigen Abklärungen im Zusammenhang mit dem Projekt der «neuen Grunderschliessung Stoos» aus erster Hand informieren. Die ersten Aktivitäten fanden 2004, also sechs Jahre vor Ablauf der Konzession der heutigen Drahtseilbahn statt.

Die Geschichte der neuen Grunderschliessung Stoos gliedert sich in vier Meilensteine.

### Meilenstein 1: Machbarkeitsstudie 2004 bis 2006 unter Führung des REV und der Gemeinde Morschach

Nach einiger Vorlaufzeit und diversen Gesprächen mit dem Gemeinderat Morschach sowie dem Regionalverband Rigi-Schwyz (REV) hat der Gemeinderat Morschach mit Schreiben vom 13. 2. 2004 erklärt, sich an den Kosten für eine Machbarkeitsstudie für eine neue Stooserschliessung mit CHF 25 000 zu beteiligen. Gleichzeitig sicherte der REV für diese grundlegenden Abklärungen ebenfalls seine Unterstützung im selben Umfang zu.

Der REV und die Gemeinde Morschach beauftragten anschliessend das Ingenieurbüro Metron, Brugg, mit der Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Erschliessung des Stoos. Diese Machbarkeitsstudie gliederte sich in drei Teile:

- Teil 1: Bestandesaufnahme und Analyse
- Teil 2: Grobevaluation der Varianten
- Teil 3: Variantenvergleich

Die SSSF AG als Bahnbetreiber der bestehenden Grunderschliessung über die Drahtseilbahn Schlattli–Stoos (DSS) war während dieser Phase nur am Rande involviert, d. h. sie wurde zusammen und gleichzeitig mit der gesamten Interessengruppe über den Stand der Abklärungen und Erkenntnisse informiert. Die SSSF AG hatte keinen direkten Einfluss auf die Studie.

### Untersuchte Strassenvarianten

- Strassenvarianten «Morschach–Stoos und Ried–Stoos» jeweils mit vier unterschiedlichen Ausbaustufen.
- Die Variante «Standard» ab Morschach auf den Stoos ergab eine Kostenschätzung von > CHF 66 Mio. (Schätzung durch das Tiefbauamt Kanton Schwyz)
- Die Variante «Standard» ab Ried auf den Stoos ergab eine Kostenschätzung von CHF 46.5 Mio. (Ingenieurbüro G. Fischer, Innertkirchen)

### Untersuchte Bahnvarianten

- Variante 0+: Sanierung der Standseilbahn Schlattli–Stoos (DSS)
- Variante 1: Luftseilbahn Schlattli–Stoos
- Variante 2: Luftseilbahn Unterschönenbuch–Rüti–Stoos (ohne LMS und DSS)
- Variante 3: Strasse für Ortsansässige, Bahn für Tagesgäste, Feriengäste und Güter
- Variante 4: Strasse für Ortsansässige und Güter, Bahn für Tagesgäste und Feriengäste
- Variante 5: Vollerschliessung

---

Die von Metron und Garaventa vorgenommenen Kostenschätzungen für die verschiedenen Bahnsysteme führten zu folgenden Ergebnissen:

Variante 0+: CHF 20 Mio.

Variante 1: CHF 21–24 Mio.

Variante 2: CHF 38–43 Mio.

Variante 3: CHF 25 Mio.

Variante 4: CHF 35 Mio.

Variante 5: CHF 75 Mio.

#### Fazit per 8. Juni 2005

Aus Kostensicht und aus grundsätzlichen Überlegungen werden die Strassenvarianten nicht mehr weiter verfolgt. Somit werden die Bahnvarianten weiter vertieft und gegenüber gestellt.

Im Januar 2006 wurden die Studienergebnisse der Interessengemeinschaft durch das Büro Metron und den REV vorgestellt.

Aktualisierte Kostenschätzungen der Bahnvarianten:

Variante 0+: CHF 20 Mio. (Sanierung Standseilbahn)

Variante 1: CHF 24 Mio. (neue Luftseilbahn Schlattli Stooszentrum)

Variante 2: CHF 46 Mio. (neue Luftseilbahn Unterschönenbuch–Rüti–Stoos)

Ebenfalls wurden Schätzungen zu den Betriebskosten für die verschiedenen Bahnsysteme gemacht:

Variante 0+: CHF 2.00 Mio. pro Jahr

Variante 1: CHF 1.45 Mio. pro Jahr

Variante 2: CHF 1.45 Mio. pro Jahr

[Als Konsequenz wurde deutlich, dass die Betriebskosten für eine Luftseilbahn oder Umlaufbahn wesentlich günstiger sind, als für eine Drahtseilbahn.](#)

Am 1. 12. 2005 wurde der SSSF AG der provisorische Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie überreicht und mit dem REV und Metron diskutiert. Der SSSF AG Verwaltungsrat hat am 9. 12. 2005 schriftlich Stellung zum provisorischen Abschlussbericht bezogen und insbesondere auf einige fehlende Punkte aufmerksam gemacht. Diese Rückmeldung fand keinen Niederschlag im definitiven Abschlussbericht.

Die Hauptpunkte der Stellungnahme der SSSF AG vom 9. 12. 2005 waren:

- Die Variante 2 ist in Bezug auf die verkehrspolitischen Auswirkungen (Entlastung des Hauptorts Schwyz) sowie bezüglich der touristischen Bedeutung (Anbindung von Brunnen und Morschach) klar zu bevorzugen. Aus wirtschaftspolitischer sowie finanzieller Sicht ist diese Variante mit Investitionskosten von CHF 46 Mio. aber nicht realistisch.
- Die Variante 1 wird daher unterstützt und scheint auch in Bezug auf das Umsetzungsrisiko machbar und realistisch. Es wurde jedoch auf die in dieser Variante enthaltenen weitreichenden Konsequenzen auf die Bilanz und finanzielle Stabilität der SSSF AG verwiesen.

Die SSSF AG schlug vor, die folgenden Themen in die Variantendiskussion und den Entscheidungsfindungsprozess mit aufzunehmen:

- Die Trägerschaft der Neuerschliessung ist unklar, eine Trennung von Trägerschaft und Betreiber für die SSSF AG denkbar.
- Die wirtschaftlichen Auswirkungen der jeweiligen Varianten auf die bestehenden Anlagen wurden in keiner Variante beleuchtet. Die von der SSSF AG erwarteten Auswirkungen können Pro und Contra der Varianten entscheidend mitbeeinflussen (dies betrifft sowohl die SSSF AG als auch die LMS AG).
- Der Umsetzungsfahrplan (Entscheidungsfindung, Vorprojekt, Genehmigungsverfahren, Finanzierung, Realisierung) fehlt und sollte von hinten nach vorne (beginnend mit dem Ende der Konzession der SSSF AG) erstellt werden.
- Die politische Verankerung ist offen. Ein Vorgehen in der Grösse der Grunderschliessung hat gewaltige politische Dimensionen. Es sind mehrere Gemeinden, der Bezirk und der Kanton betroffen. Der politische Wille, eine für die Region wünsch- und tragbare Erschliessung zu realisieren, muss erst geschaffen werden.

Anlässlich einer Informationsveranstaltung auf dem Stoos im Hotel Fronalp im Januar 2006 wurden die finalen Resultate der Machbarkeitsstudie dargestellt und erläutert. Anschliessend übergab der REV die Dokumente an die SSSF AG. Die weitere Ausarbeitung war nun Sache eines neu zu schaffenden Gremiums (einer später gegründeten Steuerungsgruppe).

Meilenstein 2:  
Detailabklärungen unter Federführung der Steuerungsgruppe mit RR Lorenz Bösch im Zeitraum August 2006 bis September 2007

Um die Grunderschliessung politisch breit abstützen zu können, hat die SSSF AG daraufhin diverse Gespräche mit der Gemeinde Morschach und weiteren Persönlichkeiten aus dem Schwyzer Talkessel geführt. Unter anderem fand am 1. 4. 2006 ein «Après-Ski Talk» mit verschiedenen Persönlichkeiten aus den Anliegergemeinden statt. Ziel war, eine Projektorganisation für diese wichtige Phase der Grunderschliessung zusammenzustellen.

Basierend darauf erbat der Gemeinderat Morschach Unterstützung vom Kanton, um die weitere Projektarbeit voranzutreiben. Regierungsrat Lorenz Bösch, Vorsteher des Baudepartements des Kantons Schwyz, wurde angefragt, ob er eine Steuerungsgruppe präsidieren würde. Unter seiner Leitung untersuchte die Steuerungsgruppe dann im Detail die verbleibenden Bahnvarianten weiter. Als zusätzliche Variante kam die Erschliessung ab dem Rüti (Morschach) zum Stoos hinzu. Dazu wurden auch verkehrstechnische Fragen abgeklärt wie z. B. die Möglichkeit der Zubringerthematik zum Rüti, Auswirkungen auf den Individualverkehr, aber auch den ÖV.

Als Basis für sämtliche Vergleiche der verschiedenen Bahnsysteme wurde ein Dokument verfasst, das die zukünftig erforderliche Kapazität der Grunderschliessung Stoos analysiert und festlegt. Dieses Dokument wurde von der SSSF AG im Oktober 2006 erarbeitet und mit der LMS abgestimmt, angepasst und von beiden Bahnbetreibern unterzeichnet.

Nach den eingehenden Variantenabklärungen und Bewertungen der verschiedenen Bahnvarianten wurde klar, dass die Variante 1 = Luftseilbahn (3-S = 3-Seil Umlaufbahn) ab dem Hinteren Schlattli zum Stooszentrum die beste Variante ist. Die Kostenschätzung von CHF 24 Mio. für diese Variante wurde bestätigt.

Die Steuerungsgruppe schloss ihre Arbeit am 29. 8. 2007 mit einer Erklärung an die Gemeinde Morschach ab, dass die Variante 3-S Umlaufbahn ab Schlattli befürwortet wird. Das Dossier ging dann an die Gemeinde Morschach über mit der Aufforderung, die nächsten Schritte einzuleiten. Im September 2007 informierte der Gemeinderat Morschach über die getroffenen Entscheide der Steuerungsgruppe und gab der SSSF AG die Empfehlung ab, die Projektierung einer 3-S Umlaufbahn ab dem Hinteren Schlattli ins Stooszentrum an die Hand zu nehmen.

#### Zusatzabklärung für eine «Drehscheibe Schlattli»

In dieser Phase wurde zusätzlich eine visionäre Lösung für die gesamte Region Innerschwyz untersucht: Die Idee einer Drehscheibe ab dem hinteren Schlattli sieht nebst der Erschliessung des Stoos auch die Erschliessung des Mythengebiets sowie der Rothenfluh vor. Es wurden grobe Machbarkeitsabklärungen getroffen, die im Grundsatz positiv bewertet wurden. In eingehenden Verhandlungen zwischen den Verwaltungsräten der AG Sportbahnen im Mythengebiet (AGSM) und der SSSF AG wurde diese Idee ausführlich besprochen. Der Verwaltungsrat der SSSF AG unterstützte diese Idee vorbehaltlos. Die AGSM konnte diese Idee aber nicht befürworten. Somit wurde dieses Vorhaben vom Leiter der Steuerungsgruppe mit Schreiben vom 11. 2. 2008 nicht mehr weiter verfolgt.

#### Meilenstein 3: Weitere Detailabklärungen zur Sanierungsmöglichkeit der Drahtseilbahn durch die SSSF AG

Im Wissen um die Fragen aus der Öffentlichkeit sowie die wesentlichen zu erwartenden Kosten einer Variante 3-S Umlaufbahn ab Schlattli entschied der Verwaltungsrat der SSSF AG im Oktober 2007, die Variante 0+ vergabereif zu planen und die Kosten mit einer Genauigkeit von +/-10 % zu schätzen. Am 11. 11. 2007 wurde zu diesem Zweck das Ingenieurbüro Slongo Röthlin und Partner, Stans, mit der Erarbeitung eines umsetzungsfähigen Instandsetzungskonzepts für die bestehende Standseilbahn Schlattli–Stoos beauftragt.

Erste Resultate dieser sehr detaillierten Untersuchung wurden dem SSSF AG Verwaltungsrat mit Bericht vom 15. 1. 2008 zur Verfügung gestellt.

Praktisch gleichzeitig kam eine neue Variante mit einer Gondelbahn oder 3-S Umlaufbahn ab Hesigen (Ried-Muotathal) auf den Stoos auf den Tisch. Initiant ist Ralph Suter, Zimmerei Suter, Hesigen. Der Verwaltungsrat der SSSF AG erteilt dem Ingenieurbüro Slongo Röthlin und Partner in der Folge den Zusatzauftrag, insgesamt und abschliessend folgende Varianten zu studieren:

- Variante ab Hesigen mit einer 8-er Gondelbahn in Kombination mit einer Sanierung der Standseilbahn als reine Güterbahn
- Variante 3-S Umlaufbahn ab Hesigen (für Personen und Güter)
- Varianten zur «sanften Sanierung» der Standseilbahn mit folgenden Untervarianten:
  - Reine Materialeilbahn mit Begleitung von max. 3 bis 4 Personen
  - Materialeilbahn plus max. 350 P/h in Notsituationen (Revision, Sturm)
  - Materialeilbahn + Personenseilbahn mit max. 700 P/h
  - Status heute mit 1 000 P/h sowie Gütertransporte analog heutiger Kapazität

- Für die Abklärung dieser Varianten wurde durch das Ingenieurbüro Slongo Röthlin ein Expertenteam zusammengestellt, dem nebst dem Bauingenieur auch Spezialisten für die geologischen Gutachten, Lawinengutachten, Brückengutachten, Brandschutzgutachten und Vermessung angehören.

#### Resultate aus der Studie Röthlin

##### Variante 0+: Sanierung Standseilbahn

- Grundsätzlich ist die Standseilbahn erneuerbar.
- Das Trasse und insbesondere der Oberbau und stellenweise der Unterbau haben ihre Lebensdauer erreicht, d. h. der Oberbau muss komplett erneuert werden. Bei einer Sanierung muss eine Spurbreite von 100 oder gar 120 cm eingehalten werden (heute 80 cm). Die Lebensdauer der Schienen ist ebenfalls erreicht. Die Wagen sowie der gesamte elektromechanische Teil müssen komplett erneuert werden.
- Um Teile des Unterbaus weiterverwenden und Kosten sparen zu können, sieht das Sanierungskonzept vor, einen neuen Oberbau formschlüssig auf den bestehenden Unterbau aufzusetzen und zu verankern. Auf diesem neuen Oberbau kann die Spurbreite auf 100 oder 120 cm verbreitert werden. Dadurch würde die Oberkante der Schiene höher, wodurch der Wagen höher wird und dadurch die Tunnels ausgebaut werden müssten. Ebenfalls müssten die Stationseinfahrten vergrößert bzw. erhöht werden.
- Das Umsetzungskonzept sah vor, dass sich die Bauphase über zwei Jahre erstreckt. Im ersten Sommer würden sämtliche Sicherungs- und Vorbereitungsmaßnahmen umgesetzt. Im zweiten Sommer würden die Arbeiten am Oberbau, Tunnels und Berg- und Talstation umgesetzt. Dadurch könnte die Bahn im ersten Sommer nur beschränkt für den Tourismus zur Verfügung stehen und im zweiten Jahr müsste der Betrieb während achteinhalb Monaten komplett eingestellt werden.
- Die Kostenschätzung umfasste nur kleinste Anpassungen an der Berg- und Talstation und lässt ausser acht, dass beide Stationen total saniert/erneuert werden müssen, denn bereits heute bestehen inakzeptable Verhältnisse (Wasser im Büro, Lärm vom Motor, äusserst enge Platzverhältnisse, die bei weitem nicht den Vorschriften entsprechen usw.).
- Im Weiteren berücksichtigte die Kostenschätzung nicht die konsequente Trennung von Gütern und Personen (Unfallgefahr durch die Vermischung von Gütern und Personen).
- In Anbetracht der stetig steigenden Sicherheitsvorschriften bezüglich Brandschutz müsste zudem mit zusätzlichen Auflagen gerechnet werden. So unterstreicht der Brandschutzexperte die Notwendigkeit, in Zukunft den Güterwagen bergseitig anzukoppeln statt wie bis heute talseitig. Dies unter dem Aspekt einer Tunnelevakuierung bei brennendem Güterwagen. Bekanntlich steigt der Rauch in einem Tunnel wie in einem Kamin. Deshalb müssen sich die Personen talseitig retten. Wenn nun aber der Güterwagen talseitig angekoppelt ist, müssten sich die Personen in Richtung des Brand- und Rauchherdes bewegen, was völlig widersprüchlich ist. Diese Vorgaben wurden in der Kostenschätzung ebenfalls nicht berücksichtigt.
- Des Weiteren fordert der Brandschutzexperte, dass die Fluchtbreite im Tunnel neben dem stehenden Fahrzeug nach internationalen Normen mindestens 120 cm betragen muss, damit auch ein Behinderter oder Verletzter geborgen werden kann. Auch diese Vorgabe wurde in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt.

#### Variante G nur Güterbahn:

- Abklärungen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) haben ergeben, dass auch eine reine Güterbahn in diesem sehr steilen, kurvenreichen und den Naturgefahren ausgesetzten Trasse nur begleitet, d. h. mit mindestens einer Person im Führerstand, fahren kann. Dadurch müssen die diversen Sicherheitsmassnahmen auch für diese Variante umgesetzt werden, was entsprechende Kosten verursacht.
- Analog zur Variante 0+ würden auch für diese Variante die Sanierungsmassnahmen über zwei Jahre verteilt umgesetzt.

#### Zwischenvarianten Güterbahn GP plus Personen 350, 700 oder 1 000 P/h:

Die Abklärungen des Ingenieurbüros Slongo Röthlin und Partner haben ergeben, dass die Kostendifferenzen zur Variante 0+ nur bescheiden sind. Dies, weil das gesamte Trasse, die Tunnel sowie die Berg- und Talstation in etwa gleichem Umfang saniert werden müssten. Einzig beim elektromechanischen Teil könnte bis ca. 30 % gespart werden (bei 350 P/h ca. 30 % von CHF 12 Mio. = CHF 4 Mio., bei 1 000 P/h liegt die Einsparung noch bei ca. 10 %).

Zum Vergleich: Die Sesselbahn am Klingenstock wäre bei gleicher Kapazität von 2 000 P/h mit 4-er Sesseln statt 6-er Sesseln nur 9 % günstiger geworden.

#### Zusammenfassung der Kostenschätzungen im Januar/April 2008:

- Variante 0+: CHF 23 Mio., plus zusätzliche Kosten für die Gebäudesanierung (CHF 2 Mio.) sowie Umsetzung der Brandschutzvorgaben (ca. CHF 2 Mio.). Dies ergibt eine Kostenschätzung total CHF 27 Mio., die den anderen Varianten gegenüberzustellen ist.
- Variante G reine Güterbahn: CHF 11.3 Mio., plus zusätzliche Kosten für die Gebäudesanierung, aber ohne Umsetzung von Brandschutzmassnahmen (ca. CHF 2 Mio.). Ergibt total CHF 13.3 Mio.
- Variante GP Güter plus reduzierte Personenzahl: maximal CHF 4 Mio. weniger als Variante 0+ = ca. CHF 23 Mio. Bei Sicherstellung der gleichen Kapazität wie heute ca. CHF 25.8 Mio.

Basierend auf diesen Resultaten hat der Verwaltungsrat der SSSF AG am 22. 4. 2008 den Beirat informiert, dass nun definitiv die Variante 1 = 3-S Umlaufbahn zur Realisierung vorgeschlagen und weiterverfolgt wird.

Am 24. 4. 2008 hat der SSSF AG Verwaltungsrat in diversen Informationsveranstaltungen die Landeigentümer, die Bevölkerung Morschach-Stoos, weitere Interessierte (Hüsliverein, wichtige Partner, Presse, Aktionäre) sowie die SSSF AG Mitarbeitenden umfassend über diesen Variantenentscheid informiert.

#### Meilenstein 4: Projektierungsphase und Beirat ab April 2008

Das Projekt wurde nun aufgesetzt und ein Phasenplan entwickelt. Die Planungsphase wurde gestartet und die Projektorganisation definiert. Um die politischen Behörden auch während der Projektierungsarbeiten einzubeziehen und insbesondere um die Finanzierung sicher zu stellen, wurden ein Beirat sowie ein Finanzierungsausschuss gegründet. Im Beirat sind die fünf Gemeinden Morschach-Stoos, Schwyz, Muotathal, Illgau und Ingenbohl-Brunnen sowie der Bezirk Schwyz, der Kanton Schwyz, der Tourismusverein Morschach-Stoos und die LMS vertreten. Leider hat sich Ingenbohl-Brunnen im Verlauf der Arbeiten aus dem Beirat abgemeldet und ist somit zurzeit nicht mehr im Beirat vertreten. Der Beirat wird von Josef Schuler, Vertreter der Gemeinde Morschach, geleitet.

Im Finanzierungsausschuss ist der Kanton mit zwei Personen vertreten. Die Gemeinde Morschach, der Bezirk Schwyz sowie die SSSF AG mit je einer Person präsent. Der Ausschuss wird von Thomas D. Meyer, Verwaltungsratspräsident der SSSF AG, geleitet.

Die SSSF AG hat mit der nun installierten Projektorganisation ab April 2008 die Variante «West» mit der Bergstation auf der Westseite der Ringstrasse (wie am 24. 4. 2008 kommuniziert ) zwischen Fronalphanne und Hotel Balmberg ausgearbeitet. Detailabklärungen kurz vor Weihnachten 2008 haben ergeben, dass eine neue Untervariante für die Positionierung der Bergstation geprüft werden muss. Sofort wurde dann mit Hochdruck die Variante «Ost» ausgearbeitet. Hier kommt die Bergstation östlich des Hotels Klingenstein zu stehen. Diese neue Variante bedingte eine komplette Umdisposition der Bergstation, und die gesamte Logistik für die Gütertransporte musste komplett neu projektiert werden.

Mittlerweile sind die Projektierungsarbeiten weit fortgeschritten. Hauptknackpunkte sind:

- Überfahrrechte (Entwürfe als Verhandlungsbasis liegen mit allen Eigentümern vor)
- Verlegung 50 KV Leitung im Schlattli durch das EBS (technische Lösung ist vorhanden)
- Schiessanlage Selgis: Die zukünftige Bahn ist durch den Schiessbetrieb gefährdet, weshalb Sicherungsmassnahmen in Aussicht genommen werden müssen. Die Kostenfolgen dieser Massnahmen liegen erst gegen Ende August 2009 vor.

Das Finanzierungskonzept steht, ist aber politisch noch höchst umstritten. Die Zusammenarbeit mit den Behörden auf allen Ebenen ist konstruktiv und zielorientiert. Investitionsanträge wurden sowohl beim Kanton, als auch beim Bezirk Schwyz und der Gemeinde Morschach abgegeben und vorgestellt.

#### Aktueller Projektstatus per 18. Juli 2009

Eine grosse Herausforderung ist nach wie vor die optimale Umsetzung der Beförderung der enormen Gütermengen, welche die Grundversorgung des Stoos sicherstellen. Es werden jährlich bis zu 7000 Tonnen Güter transportiert. Dies bedeutet, dass im Durchschnitt 20 Tonnen Material pro Tag transportiert werden müssen. In Spitzenzeiten werden bis zu 80 Tonnen pro Tag bewältigt. Dabei ist zu beachten, dass es nicht nur um den eigentlichen Transport mit der Bahn geht, sondern dass die gesamte Logistik durch die SSSF AG ausgeführt wird. Dazu sind auch diverse Hilfsmittel notwendig wie Krane, Hubgeräte, Gabelstapler, Umschlaggeräte und Förderband für Kies, Sand, Beton, spezielle Transportbehälter wie Kies/Sandkübel, Betonwannen, Ölzisternen, Kühlboxen für Tiefkühlprodukte, Lebensmittelboxen, Transportbehälter für Koffern, Musikinstrumente und vieles mehr.

Die erste detaillierte Kostenschätzung der Variante «Ost» liegt seit Mai 2009 vor. Basierend darauf und um Kosten zu sparen, wurde das gesamte Güterkonzept nochmals komplett überarbeitet. Eine logistisch überzeugende und finanzierbare Lösung wurde erarbeitet. Zurzeit werden alle weiteren Details ausgearbeitet. Ziel ist, das Prüfdossier im September 2009 dem BAV einzureichen.

Parallel dazu befassen wir uns mit der Ausarbeitung des Sicherheitsnachweises, den wir für die Betriebsverlängerung der Standseilbahn benötigen. Diese Betriebsverlängerung soll ebenfalls im September beim BAV eingereicht werden.

### Zusätzliche Abklärungen für einen Kapazitätsausbau der LMS

Nach Rücksprache mit den LMS-Verantwortlichen René und Albert Koch wurde eine grobe Kostenabschätzung für einen Ausbau der LMS eingeholt.

- Heute 15-er Kabinen = max. 150 P/h
- Neu 50-er Kabinen = ca. 500 P/h
- Kostenschätzung für eine Luftseilbahn mit 50-er Kabinen ca. CHF 12 Mio.

Zum Vergleich: 2008 wurde die neue Luftseilbahn Engelberg–Brunni für ca. CHF 13 Mio. gebaut. Diese verfügt über 65-er Kabinen, ist 1 694 m lang, überwindet 589 Höhenmeter und verfügt über eine Stütze. Diese moderne Anlage ist somit sehr gut vergleichbar, obwohl die LMS über 2.1 km lang ist und über 2 Stützen verfügt, was entsprechend höhere Kosten ergibt. Erfahrungsgemäss liegen die Kosten bei Vollkostenbetrachtung (totaler Einnahmenausfall während Bauzeit) bei CHF 12–14 Mio.

### Zusatzabklärungen Kapazitätsbeurteilung Skigebiet und Zubringerbahnen durch Grisch Consulta AG

Im Oktober 2008 beauftragte Albert Koch als Eigentümer der LMS AG die Firma Grisch Consulta AG, Chur, die Kapazität des Skigebiets zu beurteilen. Diese Studie soll eine Basis sein, um die Zubringerkapazität auf den Stoos richtig abzustimmen. Sowohl die SSSF AG als auch die LMS AG wollen primär sicherstellen dass die Qualität des Erholungs- und Wintersportgebiets Stoos nicht durch ein «Überfüllen» leidet und eine ökologisch und ökonomisch nachhaltige Entwicklung möglich ist.

Der Schlussbericht der Grisch Consulta AG wurde der SSSF AG von Albert und René Koch am 21. 11. 2008 übergeben. Dazu einige Schlüsselaussagen aus der Studie:

- Nach heutigen Standards sollte die Befüllungs- und Entleerungszeit eines Skigebietes innerhalb von anderthalb Stunden möglich sein. Dadurch gibt es keine allzu langen Wartezeiten.
- Umgerechnet auf die effektiven Gästezahlen im Winter 2007/08 entspricht dies einer Gesamtzubringerkapazität für den Stoos von 1 700 P/h.
- Die geplante Kapazität der Zubringerbahnen von insgesamt 1 750 P/h ist im Verhältnis zur Beschäftigungskapazität der Anlagen angemessen, unter der Voraussetzung, dass bei zwei Sesselbahnen die Förderleistung um je 100 und bei einer Sesselbahn um 600 P/h erhöht werden.
  - Zur Erklärung: 1 750 P/h ergeben sich aus 1 600 P/h Schlattli–Stoos und 150 P/h mit der LMS.
  - Die beiden Sesselbahnen am Fronalpstock werden heute mit 1500 P/h betrieben, sind technisch jedoch für eine Maximalkapazität von 1 800 P/h ausgelegt. Eine Erhöhung der Kapazität um 100 bis max. 300 P/h kann jederzeit vorgenommen werden. Die neue Klingenstocksesselbahn wird heute mit 2 000 P/h betrieben und ist für eine Maximalkapazität von 2 600 P/h ausgelegt.
  - Sollte es trotzdem zu einer «Überbelastung» des Schneesportgebiets Stoos kommen, kann mit flankierenden Massnahmen der «Ansturm» gesteuert werden. Möglichkeiten sind die gezielte Erhöhung der Tageskartenpreise (z. B. zugunsten verbesserter Preise für Mehrtages- und Wochenkarten) am Wochenende, Beschränkung des Parkplatzangebots und Parkplatzbewirtschaftung.
- Weitere Aussagen zur Verteilung der Förderkapazität auf die zwei Zubringerbahnen:
  - In der Studie wird erwähnt, dass basierend auf den «Quellgebieten» die Achse Morschach–Stoos auf 300 bis 350 P/h auszubauen und dafür die 3-S Umlaufbahn Schlattli–Stoos nur auf 1 400 P/h auszubauen wären.

- 
- Die Studie der Grisch Consulta AG weist jedoch in einigen Bereichen z. T. gravierende Mängel auf. Es fehlen in der Studie folgende drei wesentliche Punkte:
    - Es wurde nicht untersucht, wie sich der mehr als verdoppelte Individualverkehr auf das enge Dorf Morschach mit seiner Tempo 30 Zone auswirkt. (Das Tiefbauamt hat diesbezüglich Abklärungen getroffen und aufgezeigt, dass es bei der Einfahrt in die Axenstrasse zu unverantwortbaren Situationen und Staus kommen würde. Eine Verkehrserschliessung über die Kiesgruben via Unterschönenbuch wäre viel zu teuer geworden.)
    - Die Studie lässt die Bewältigung des Güterverkehrs völlig aus. Dieser ist jedoch ein sehr wesentlicher Bestandteil der Stoos-Erschliessung. In der Studie ist keine einzige Tonne Güterverkehr erwähnt.
    - Es wurden keine Kostenschätzungen für den Neubau von zwei Bahnen gemacht, sodass hierzu keine Vergleichswerte aufgearbeitet wurden (ausser der Grobkostenschätzung für eine 50-er Kabine für die LMS in der Höhe von ca. CHF 12 Mio.).

#### Zusammenfassung der verschiedenen Kostenschätzungen

Variante 0+	Sanierung Standseilbahn	CHF 27 Mio.	Höhere Betriebskosten
Variante 1	3-S Umlaufbahn ab Schlattli	CHF 28–32 Mio.	Optimale Betriebskosten
Variante G	Nur Güterbahn	CHF 13.3 Mio.	Neubau LMS für alle Personen notwendig
Variante GP	Güter und 1 000 Personen	CHF 25.8 Mio.	Höhere Betriebskosten
Variante LMS+	Ausbau LMS mit 50-er	CHF 12–14 Mio.	Keine Güter, ungenügende Kapazität
Var. LMS+/GP	Ausbau LMS und Var. GP	CHF 36–38 Mio.	mit gleicher Kapazität wie Variante 1, aber höheren Betriebskosten.

#### Fazit per Juli 2009

Der Verwaltungsrat der SSSF und der Beirat kommen nach eingehender Prüfung aller Fakten überzeugt zum Schluss, dass die Variante 1 zu realisieren sei. Die Variante LMS+/GP kostet in der Erstellung und im Betrieb mehr als die Variante 1. Die Variante LMS+ deckt die Bedürfnisse des Güterverkehrs nicht ab und ist deshalb keine Alternative. Die Variante 0+ und die Untervariante GP sind in der Erstellung vermeintlich günstiger als die Variante 1, kosten im Betrieb jedoch wesentlich mehr (neben dem reinen Bahnbetrieb auch Rollenschmierer und Schneeschaufeln), bergen erhöhte Sicherheitsrisiken (wir hatten in der Vergangenheit zwei Todesfälle, einen durch Lawinen bei einem Dienstgang und ein Todesfall bei der Revision einer Telefonleitung), bieten keinen zusätzlichen Komfort für den Gast und lösen das Güterproblem nur unbefriedigend. Zusätzlich ermöglicht Variante 1 eine optimierte und kundenfreundlichere Anbindung an den ÖV im Tal. Mit Variante 0+ ist immer entweder die Berg- oder die Talfahrt nicht optimal auf den Busbetrieb abgestimmt, was auch hier zu hohen Wartezeiten bzw. ungenügender Nutzung des ÖV führt.

Es ist zudem sehr wahrscheinlich, dass keine der beiden Varianten ohne grundsätzliche Änderung des Güterkonzepts (vorgehängt statt nachgehängt) bewilligt wird und sich deshalb Kostenfolgen in noch unbekannter Höhe ergeben. Sicher ist schon jetzt, dass bei den Gebäuden im Tal als auch am Berg signifikante finanzielle Zusatzbelastungen entstehen werden.

Für die Variante 0+ sprechen einzig und allein Tradition und Verbundenheit mit dieser Bahn. Die geplante 3-S Umlaufbahn ist aber visionär sowie in ihrer Art einzigartig. Sie allein garantiert die langfristige Sicherung des Stoos als qualitatives und kundenfreundliches Erholungsgebiet.

### Einige Gedanken zum ÖV

Der Verwaltungsrat der SSSF AG ist sich der Pflichten eines Privatunternehmens im Öffentlichen Verkehr und im Tourismus bewusst. Die Kostenrechnungen und Finanzpläne sind so ausgelegt, dass entsprechende Rechnungen für Touristik und für den Öffentlichen Verkehr erstellt werden können. Touristische Erschliessungen und Beschäftigungsanlagen sind privatwirtschaftlich zu erstellen und zu betreiben und müssen prinzipiell gewinnbringend optimiert werden. Die SSSF AG konnte im Geschäftsjahr 2007/08 nach vielen Jahren erstmals einen Gewinn erwirtschaften. In der Vergangenheit hat sie jedoch signifikante Verlustvorträge angehäuft. Die heutige Erschliessung mit der DSS ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht gewinnbringend möglich. Die Erschliessung von Ortschaften im Rahmen des Öffentlichen Verkehrs werden allgemein von privaten oder halbstaatlichen Unternehmen betrieben, die Investitionen in aller Regel staatlich gestützt und der Betrieb durch Beiträge aus dem öffentlichen Verkehr subventioniert.

Zum Vergleich in der Region:

- Das Mythengebiet kann ganzjährig mit Auto und LKW erreicht werden. Touristen und Gäste bezahlen keinen Rappen an diese Grunderschliessung auf über 1 400 m ü. M. Es ist zudem völlig selbstverständlich, dass diese Strasse 365 Tage im Jahr befahrbar ist, durch öffentlichen Gelder unterhalten und demnächst auch weiter ausgebaut wird.
- Riemenstalden mit ca. 75 Einwohnern wird ganzjährig über eine Strasse erschlossen. Die verschiedenen kleineren Tourismusbetriebe in Riemenstalden müssen keinen gesonderten Beitrag an diese Strasse leisten, die Finanzierung erfolgt richtigerweise zu 100 % durch den Staat.
- Dass der AAGS Bus bis ins Bisisthal fährt oder auch die Rivierastrasse rund um die Rigi bedient ist, erscheint selbstverständlich. Es ist auch logisch und richtig, dass die AAGS zu einem überwiegenden Teil von der öffentlichen Hand subventioniert wird.
- Warum soll nun der Stoos durch ein privates Unternehmen erschlossen werden und das ganze Defizit während den Randstunden und Zwischensaison alleine tragen? Zieht man in Erwägung, dass über 50 % aller Fahrten mit der Standseilbahn zu Randzeiten geführt und nicht öffentlich abgegolten werden, wird klar, warum die SSSF AG trotz sehr guten operativen Zahlen mit den Freizeit- und Beschäftigungsanlagen auf dem Stoos (Sessellifte, Skilifte und Luftseilbahn) nie in eine Gewinnzone kommen konnte. Seriöse Berechnungen zeigen, dass die DSS ein Defizit von ca. CHF 550 000 bis CHF 700 000 pro Jahr erzeugt, das aus den Erträgen der Freizeitanlagen quersubventioniert wird (mit Ausnahme eines Kantonsbeitrages von CHF 46 000 pro Jahr). Der Kanton hat heute keine gesetzliche Grundlage, um diese Beiträge den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen.

- 
- Zur Erinnerung: Ursprünglich gehörte die DSS zur AAGS und damit zum Öffentlichen Verkehr.
  - Es ergibt zudem wenig Sinn, dass die Gemeinde Morschach-Stoos und der Kanton Schwyz seit Jahrzehnten den Stoos als Dorf und Naherholungsgebiet mit entsprechenden Bauzonen für Hotels, Gasthäuser, Lagerhäuser, Mehrfamilienferienhäuser und Einfamilienferienhäuser sanft entwickeln sowie Bewilligungen erteilen und am Schluss den heute rund 2 500 Betten keine Grunderschliessung zur Verfügung steht.

#### Abschliessende Bemerkungen des Verwaltungsrats der SSSF AG

Der Verwaltungsrat der SSSF AG hat während Jahren intensiv an der Lösung der zukünftigen Erschliessung gearbeitet. Wir sind jederzeit bereit, die konstruktive Diskussion mit Kritikern zu führen und haben dies in der Vergangenheit aktiv gemacht und gesucht. Der SSSF AG Verwaltungsrat ist überzeugt und darum persönlich engagiert, dass mit der anstehenden Grunderschliessung ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Region geleistet wird und bittet daher um allseitige Unterstützung dieses visionären und zukunftsgerichteten Projekts.

Schwyz, 18. August 2009

Der Verwaltungsrat der SSSF AG