



melchsee  
**frutt**  
Sportbahnen   
1080 – 2255 m ü.M.

Gemäss der Tradition unserer Vorfahren

## Die Pionierzeit geht weiter!

Ersatzbau der Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt

Parkhaus Stöckalp

Rückbringer Distelboden – Melchsee-Frutt

30. März 2010, 20.00 Uhr, Orientierungsversammlung | 11. Mai 2010, 20.00 Uhr, Frühlingsgemeindeversammlung





# Sehr geehrte Korporationsbürgerinnen und Korporationsbürger

Die Gondelbahn ist im Winter die einzige Zubringerbahn zur Melchsee-Frutt. Diese Verkehrsverbindung ist gefährdet, weil die bestehende Bahn technisch an ihre Grenzen stösst und die Konzession nicht mehr erfüllt. Die Verwaltungskommission und die Geschäftsleitung der Sportbahnen Melchsee-Frutt arbeiten seit geraumer Zeit intensiv am Projekt für den Ersatz der Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt. Nebst den Bedürfnissen unserer Kunden stand auch die finanzielle Machbarkeit im

Mittelpunkt. Windstabilität und Reisekomfort waren zentrale Anforderungen an das vorliegende Projekt.

An der Gemeindeversammlung im Frühling 2009 der Korporation haben Sie dem Planungskredit für den Ersatzbau der Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt in der Höhe von Fr. 637 000.– zugestimmt. Daraufhin haben wir sofort mit der umfangreichen und komplexen Planung, Projektierung und Kostenermittlung begonnen. Zudem wurde ein Verkehrskonzept erstellt und ein Architekturwettbewerb durchgeführt.

Wir sind jetzt so weit, Ihnen mit Überzeugung das neue Projekt präsentieren zu können. Das neue Bahnsystem erfüllt die Anforderungen für die Zukunft und wird unser herrliches Schneesport- und Sommererholungsgebiet weiter voranbringen. Unsere Position im stark umkämpften Markt wird mit dem vorgeschlagenen Projekt gefestigt. Für eine wirtschaftlich erfolgreiche Zukunft unserer Frutt kommt der neuen Bahn eine entscheidende Bedeutung zu.

An der Informationsveranstaltung vom 30. März 2010 informieren wir Sie gerne persönlich und umfassend über das vorgeschlagene Projekt.

## Die Zukunft der Melchsee-Frutt beginnt jetzt

Unterstützen auch Sie das vorliegende Projekt und stimmen Sie dem Baukredit zu! Damit geben Sie das Signal für eine weiterhin positive wirtschaftliche Zukunft unserer Melchsee-Frutt und erhalten eine leistungsfähige und komfortable Bahn. Herzlichen Dank.

Sepp Reinhard,  
Präsident Verwaltungskommission



## Wettbewerbsfähig in die Zukunft

Die Zubringerbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt ist die Lebensader und der erste wichtige Eindruck des Feriendorfs. Im Jahr 2016 läuft die Konzession für die Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt ab. Die durchschnittliche Lebenserwartung solcher Gondelbahnen liegt erfahrungsgemäss bei 30 Jahren. Die im Jahr 1976 eröffnete 4er-Gondelbahn ist inzwischen 33 Jahre in Betrieb und kann aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht mehr den Anforderungen einer neuen Konzession angepasst werden.

Nebst den technischen Fortschritten haben sich in den vergangenen 30 Jahren auch die Ansprüche der Gäste verändert. Diese wollen heute schnell und bequem ins Erholungsgebiet reisen. Langes Anstehen wird in der gegenwärtigen Zeit kaum mehr toleriert. Um die Kundenzufriedenheit auch in Zukunft hoch zu halten und um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die Bedürfnisse der Gäste erkannt und umgesetzt werden. Der Korporations- und Alpengenossenrat ist überzeugt, dass diese Ziele mit dem vorliegenden Projekt erreicht werden.

Dank dem durch die Korporationsbürger bewilligten Planungskredit liegt nun ein ausgereiftes Projekt vor.

Die heutige 4er-Gondelbahn transportiert 750 Personen pro Stunde. Damit der Komfort der Gäste gesteigert werden kann und die zahlreichen Schlitten und Geräte transportiert werden können, soll diese nun durch eine effizientere und grössere Gondelbahn ersetzt werden. Mit 30 Gondeln à je 15 Personen wird die Transportkapazität um rund 75 Prozent auf 1325 Personen pro Stunde erhöht. Mit der geplanten Gondelbahn und der windgeschützten neuen Bergstation wird die Melchsee-Frutt in Zukunft auch bei hohen Windgeschwindigkeiten sicher erreichbar sein.

Neben der Talstation sind ein Busparkplatz und ein 3-stöckiges Parkhaus mit zwei gedeckten Stockwerken und einem offenen Dach geplant. Während der Busparkplatz bereits konkret bei der Umsetzung eingeplant ist, wurde das Parkhaus mit einem Vorbehalt belegt. Das Parkhausprojekt wird erst realisiert, wenn das Interesse für Parkplätze im Gegenwart von drei Millionen Franken vorhanden ist. In den kommenden Monaten können Parkplätze gekauft werden, welche bei vorübergehendem Nichtgebrauch über ein ausgeklügeltes Park-Managementsystem unter Mithilfe der Sportbahnen an Tagesgäste vermietet werden können. So kann jeder Käufer seine Investition teilweise amortisieren.



Gleichzeitig soll auf der Melchsee-Frutt ein Vertikallift realisiert werden, der die 32 Meter Höhendifferenz vom See (Nähe Lift/Militärstollen) zum Dorf komfortabel überwinden wird. Dieser Vertikallift mit einer einzigartigen, atemberaubenden Aussichtsplattform wird zudem garantiert zu einer weiteren Attraktion. Dank diesem Aufzug wird das mühsame Zurücklaufen vom See zur Bergstation wegfallen und ein langjähriges Anliegen kann endlich gelöst werden.

Mit dem vorgeschlagenen Gesamtprojekt bleibt die Melchsee-Frutt auch in Zukunft wettbewerbsfähig, bietet den Gästen mehr

Komfort, Sicherheit und Qualität und sichert dadurch auch langfristig Arbeitsplätze in der Region.

Auch der Regierungsrat des Kantons Obwalden hat das Potenzial der Melchsee-Frutt erkannt und im Richtplan 2006–2020 die Melchsee-Frutt als touristisches Schwerpunktgebiet definiert.





## Seit Generationen einen Schritt voraus

Bereits im Jahr 1935 erkannten die damaligen Pioniere, welche einzigartige Landschaft das Hochplateau Melchsee-Frutt auch für den Tourismus bietet. Der Bau der ersten Seilbahn von der Stöckalp auf die Melchsee-Frutt belebte die Landwirtschaft und Alpbewirtschaftung genauso wie die Kurhäuser und Restaurants. Reisende aus Städten schätzten schon damals die komfortable Erreichbarkeit der Melchsee-Frutt, die Ruhe sowie die traumhafte Landschaft und herrliche Bergwelt. 1945 wurden die zwei 4er-Kabinen durch zwei 8er-Kabinen ersetzt. 1956/1957 baute die Firma Habegger AG im Auftrag der Korporation eine Luftseilbahn mit 2 Kabinen, welche je 33 Personen fasste und 156 Personen pro Stunde befördern konnte.

Aufgrund der guten Erschliessung mit der Bahn florierte der Tourismus zunehmend und deshalb stiess auch diese Bahn bereits 20 Jahre später wieder an ihre Kapazitätsgrenze. Seit dem Bau der Gondelbahn im Jahr 1976 können 750 Personen pro Stunde befördert werden. Diese Kapazitätssteigerung von rund 380 Prozent zeigt, dass die damaligen Verantwortlichen erneut langfristig geplant, mutig und richtig entschieden haben.

Dank der Erschliessung der Melchsee-Frutt und den laufend neuen, attraktiven Angeboten blühte der Tourismus weiter. Immer mehr

Hotels und Ferienwohnungen konnten gebaut und dadurch auch zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Vor 20 Jahren bot die Melchsee-Frutt rund 500 Betten an. Nach dem Brand des Hotels Kurhaus im Januar 2004 sank die Zahl der Hotelbetten auf 278! Nach der Umsetzung der beiden geplanten Hotelprojekte im Jahr 2012 wird die Bettenzahl wieder auf über 500 ansteigen. Dieser Entwicklung wollen wir Rechnung tragen und die Zubringerbahn für die Melchsee-Frutt attraktiv gestalten.

Infolge der bisherigen Investitionen, der modernen Beschneiungsanlagen und diverser Infrastrukturen für den Winter sowie der konsequenten Förderung der Sommerangebote bleibt die Melchsee-Frutt auch langfristig wettbewerbsfähig.

Die weitsichtigen Investitionen unserer Vorgänger, der respektvolle Umgang mit den bestehenden Ressourcen, die sorgfältige Analyse der Möglichkeiten und die mutigen Investitionen in die Zukunft sind die Bausteine für eine langfristige Erhaltung und Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze in der Region.







## Komfortabler auf die Melchsee-Frutt schweben

Die Bedürfnisse und Erwartungen der Gäste haben sich in den vergangenen Jahren stark verändert. Heute wird ein schneller und komfortabler Transport erwartet. Jeder möchte am liebsten unmittelbar neben der Talstation parkieren und sofort bedient werden. Auch das veränderte Gästeverhalten verlangt dringend nötige Anpassungen. Snowboarden, Carven und Schlitteln sind absolut im Trend. Gefragt sind zudem gemütliche, funktionale Räume und effiziente Bahnen. Wurde die Gondelbahn bis vor einigen Jahren benützt, um den Tag auf der Melchsee-Frutt zu verbringen, fahren heute viele Wintersportler, vor allem Schlittler, mehrmals pro Tag hinunter zur Stöckalp und mit der Gondelbahn wieder hinauf zur Melchsee-Frutt.

Mit dem vorgeschlagenen Bau einer grösseren und moderneren Gondelbahn schweben die Gäste in Zukunft viel bequemer und in zehn Minuten auch wesentlich schneller auf die Melchsee-Frutt. Jede der 30 Gondeln bietet neun Sitz- und sechs Stehplätze. In der Mitte der Gondel steht genügend Platz für Kinderwagen, Schlitten und Ski zur Verfügung.

Die komfortable Lösung wird auch bewirken, dass die Sommergäste vermehrt auf die neue Gondelbahn umsteigen, statt mit dem Auto auf die Melchsee-Frutt zu fahren. Dadurch wird die Strasse Stöckalp – Melchsee-Frutt in Zukunft wesentlich entlastet. Dank dem beliebten Fruttli-Zug werden auch zunehmend Geniesser, Familien mit kleineren Kindern und ältere Gäste die Melchsee-Frutt im Sommer besuchen.







## Notwendige Investitionen und zusätzlich geplante Massnahmen

Das vorgeschlagene Projekt umfasst den Bau einer neuen 15er-Gondelbahn, einer neuen Talstation, einem Busparkplatz und einer neuen Bergstation. Zusätzlich ist neben der Talstation ein Parkhaus unter Vorbehalt der möglichen Finanzierung eingeplant. Ebenfalls in Planung ist ein 32 Meter hoher Vertikallift, der die Gäste vom See auf die Höhe der neuen Bergstation respektive fünf Meter über das Niveau des Hotels Frutt Lodge & Spa transportiert.

Da den Sportbahnen sehr viel an der umwelt- und naturgerechten Umsetzung des neuen Projektes liegt, wurden von Anfang an Natur- und Umweltverbände bei der Planung und bei wichtigen Entscheidungen miteinbezogen. Um verschiedene kreative Vorschläge verglei-

chen zu können, haben die Sportbahnen Melchsee-Frutt im vergangenen Jahr einen Architekturwettbewerb lanciert. Aufgrund qualifizierter Referenzen mit vergleichbaren Projekten wurden aus rund 25 Bewerbungen folgende vier Architekturbüros zum Studienauftrag eingeladen:

- Büro Konstrukt, dipl. Architekten ETH, Luzern
- ARGE Kurmann Architekten AG, Kerns
- Lussi+Halter Partner AG, dipl. Arch. ETH SIA BSA, Luzern
- Höing Voney Architekten BSA ETH SIA, Luzern

### Projekt «Folle» von Lussi+Halter Partner AG, Luzern

Neun Jurymitglieder aus Tourismus, Politik, Architektur und Heimatschutz und vier Fach-

experten aus Tourismus und Architektur sowie Karstspezialisten prüften die vier hervorragenden Arbeiten. Den Architekturwettbewerb gewonnen hat das Projekt «Folle» von Lussi+Halter Partner AG, Luzern.

Angeregt durch die Form einer «Bättruäffollä», die auf der Alp in früheren Zeiten als Milchtrichter diente und heute noch als Stimmverstärker beim Alpsegen benutzt wird, entstanden interessante Gebäude. Mit der trichterförmigen Tal- und Bergstation sollen die Gäste auch symbolisch in der herrlichen Bergwelt offen und herzlich begrüsst werden. Dem Architekturteam ist es hervorragend gelungen, die betrieblichen Anforderungen in einem sehr ansprechenden Gebäude mit naturnaher Architektur unterzubringen.

### Verbreiterung der Strasse Melchtal – Stöckalp

Das Verkehrskonzept hat gezeigt, dass sich Gäste auf der engen Strasse zwischen dem Melchtal und der Stöckalp oft unsicher fühlen, insbesondere beim Kreuzen mit einem Postauto. Ebenfalls wurde festgestellt, dass dieser Strassenabschnitt dringend sanierungsbedürftig ist. Die Korporation als Eigentümerin der Strasse sucht im Gespräch mit Kanton und Gemeinde nach Lösungen zur Verbesserung der Situation. Die Finanzierung und die verschiedenen Ansprüche an diese Sanierung sind noch Gegenstand von Verhandlungen.





## Die richtige Entscheidung

Die Sportbahnen Melchsee-Frutt, die Verwaltungskommission und weitere Experten haben sich intensiv mit der Auswahl einer zur Melchsee-Frutt passenden Transportanlage beschäftigt. Verschiedene Bahntypen wurden gründlich geprüft und vor allem auch auf deren Verfügbarkeit bei Windeinfluss untersucht. Denn nur allzu oft muss die Bahn heute aus Sicherheitsgründen wegen hoher Windgeschwindigkeiten in der Nähe der Bergstation eingestellt werden.

Nebst einer Grosskabinenbahn wie der «Funitel» oder einer «3S-Bahn» ist die 15er-Gondelbahn mit Abstand die windstabilste Anlage. Die Lösung mit einer Grosskabinenbahn wurde ebenfalls geprüft. Das Planungsteam kam aber zum Schluss, dass der Bau einer beinahe doppelt so teuren Grosskabinenbahn nicht finanzierbar ist.

Bei einer 15er-Gondelbahn werden nur halb so viele Kabinen benötigt wie bei einer 8er-Gondelbahn. Aus diesem Grund ist die vorgeschlagene Bahn, nebst dem besseren Verhalten bei Wind, auch aus finanzieller Sicht interessant. Da nach Betriebsschluss wesentlich weniger Gondeln in der Berg- oder Talstation garagiert werden müssen, können die beiden Stationen kleiner und dadurch auch günstiger gebaut werden.

Geplant ist eine Gondelbahn der Firma Garaventa mit 30 Gondeln für je 15 Personen sowie 4 Lastbarellen für Gepäck- und Materialtransporte. Mit einer einzigen Lastbarelle können bis zu 1200 kg bzw. bis zu 8 Gepäckwagen transportiert werden, wodurch auch der Gepäcktransport in Zukunft effizienter abgewickelt werden kann. Alle Gondeln verfügen über breite Türen, die sowohl den Gäste- wie auch den Warentransport vereinfachen.

Zurzeit werden auf der ganzen Welt jährlich rund 50 neue Gondelbahnen mit identischer Technik gebaut, sodass langfristig sowohl Ersatzteile wie auch der nötige Unterhalt für solche Anlagen gewährleistet ist.

In Zukunft sollen die Passagiere bequem sitzend die rund 10-minütige Fahrt geniessen. Meistens wird die Gondelbahn den Andrang problemlos bewältigen. Bei Grossandrang gewichten viele Gäste den Sitzkomfort weniger stark als die Wartezeiten und es können noch zusätzlich 6 Gäste stehend in der Mitte der Kabine transportiert werden.

### Technische Hauptdaten

Typ:	15er Einseilumlaufbahn
Förderleistung:	1325 Pers./h
Fahrzeuge:	30 Fahrzeuge für je 15 Personen und 4 Lastbarellen
Länge schräg:	3050.84 m
Höhenunterschied:	852.70 m
Spurbreite Strecke:	6.10 m
Fahrgeschwindigkeit:	6 m/s
Fahrzeit:	10.14 Minuten
Förderseil Durchmesser:	56 mm
Anzahl Streckenstützen:	16 Rundrohrstützen, 1 Fachwerkstütze





## Herzlich willkommen in der Stöckalp

Die Gäste werden vom neuen Eingangsportal zur Melchsee-Frutt begeistert sein. Die vorgeschlagene Talstation in der Form einer traditionellen Folie integriert sich architektonisch hervorragend in die herrliche Bergwelt.

In Zukunft erreichen die Gäste sämtliche Einrichtungen bequem auf einer Ebene. Ein hübsches, kleines Bistro vermittelt ebenso ein gemütliches Ambiente wie die naturnahe Architektur des eher technischen Gebäudes. Wer die grosszügige Eingangshalle betritt, findet sofort die Kassen und den Durchgang zur Gondelbahn. Genügend Schliessfächer für die gesamte Wintersportausrüstung sowohl für Einzelpersonen wie auch für Gruppen, Schlittenvermietung und Toiletten befinden sich ebenfalls auf der gleichen Etage.

Nachdem die neue Gondelbahn ihren Betrieb aufgenommen hat, wird die alte Bahn abgebaut. Das Untergeschoss und die Kellerräume der heutigen Talstation können auch in Zukunft noch teilweise genutzt werden.

### Busparkplatz

Gäste, die mit Bussen anreisen, sind auch in Zukunft willkommen, da sie selbst bei weniger schönem Wetter ihre geplante Reise durchführen und so eine wichtige Grundauslastung garantieren.

Der Busparkplatz soll unmittelbar neben der Station realisiert werden. Die Gäste, welche mit dem Bus anreisen, gelangen so direkt in die grosszügige Eingangshalle. Ihnen steht ein eigener Gruppenschalter für eine schnelle Abwicklung zur Verfügung. Reist die Gruppe mit Gepäck an, stehen Gepäckwägel bereit, um bequem zum Gepäckschalter zu gelangen. Auch Gäste, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel anreisen, profitieren von der Nähe der Busparkplätze zur Talstation.

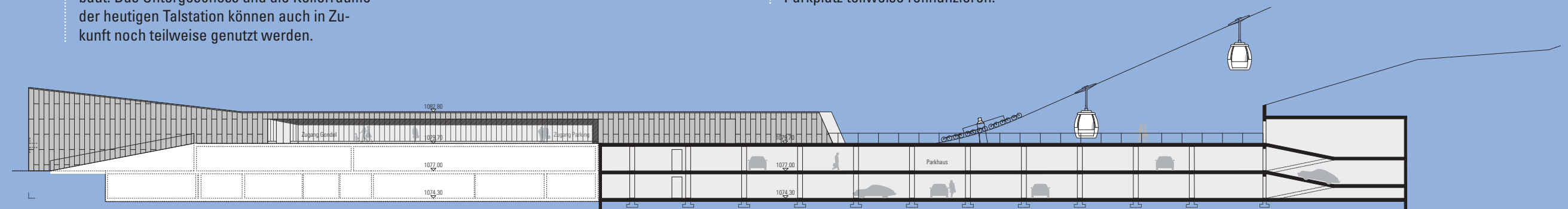
## Jederzeit ein reservierter, persönlicher Parkplatz

Gleichzeitig ist bei der Talstation ein 3-stöckiges Parkhaus (2 gedeckte Stockwerke und das offene Dach) geplant. Der Startschuss zum Bau des Parkhauses wird erst gegeben, wenn Parkplätze für insgesamt drei Millionen Franken verkauft sind. Ziel ist es, rund zwei Drittel der gedeckten Parkplätze zu verkaufen. Ein gedeckter Parkplatz kostet Fr. 29 800.–. Durch den Verkauf wird ein Teil der Investition vorfinanziert. Es besteht erfreulicherweise bereits eine grosse Nachfrage nach persönlichen Parkplätzen.

Die Parkplatzbesitzer können bei Nichtgebrauch jederzeit ihre Parkplätze freigeben. Mit einem ausgeklügelten Parkplatz-Managementsystem werden die freien Parkplätze an Tagesgäste vermietet. Die Einnahmen werden anschliessend mittels eines Verteilschlüssels an die Parkplatzbesitzer ausbezahlt. Mit diesem System kann der Parkplatzbesitzer seinen Parkplatz teilweise refinanzieren.

Das Parkhaus mit 155 gedeckten Parkplätzen und 73 Parkfeldern auf dem Dach wird unmittelbar zwischen der neuen Station und der Sesselbahn Cheselen gebaut. Es steht in erster Linie jenen Gästen zur Verfügung, die auf der Melchsee-Frutt übernachten. Dadurch können Hotel- und Ferienwohnungsgäste jederzeit anreisen und von ihrem reservierten Parkplatz profitieren.

Ein weiterer Vorteil des geplanten Parkhauses betrifft die Schneeräumung. Diese wird heute von Autos, die tagelang auf dem Parkplatz stehen, stark behindert.







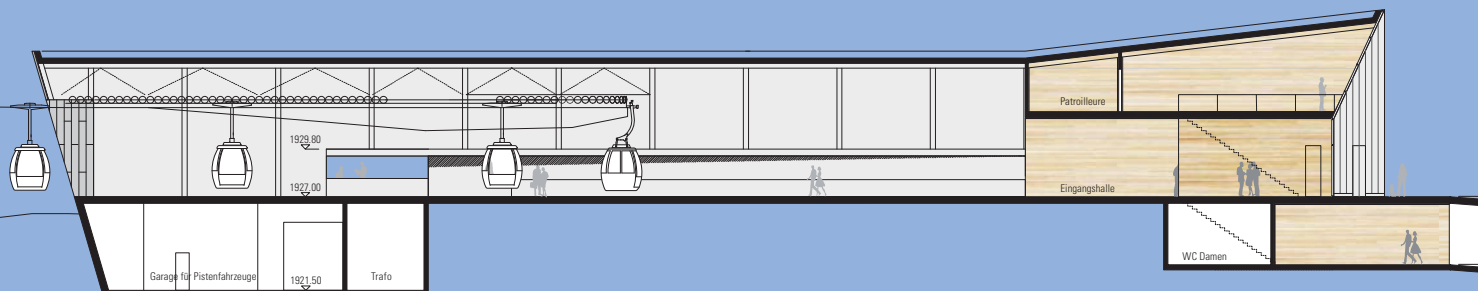
## Komfortable Ankunft in den Bergen

Dank dem neuen Standort der Bergstation rund 100 Meter vor der bisherigen Station wird die Bahn kürzer und somit mehr als zwei Millionen Franken günstiger. Sogar beim Unterhalt kann jährlich gespart werden, weil rund 35 Prozent weniger Seilrollen gewartet werden müssen. Zudem wäre die alte Bergstation für die Unterbringung einer 8er- oder 15er-Gondelbahn zu klein.

Die geplante Bergstation soll harmonisch und viel windgeschützter als die bestehende in die Landschaft der «Engelsburg»-Kuppe zu liegen kommen. Musste die Gondelbahn bisher den Betrieb wegen zu starkem Wind einstellen, lag dies oft an der windexponierten «Engelsburg». Die neue Bergstation wird optisch grösstenteils durch die umliegenden Felsen abgedeckt. Die Felskuppen rund um die neue Station sowie die wertvollen Karstformationen bleiben unberührt.

Die Bergstation wird im Zentrum der Melchsee-Frutt realisiert, sodass die meisten Hotels und Ferienhäuser sowie sämtliche Pisten direkt ab der Bergstation bequem erreichbar sind. Ein unterirdischer Durchgang verbindet die neue Bergstation mit der alten Station, welche zu einem Dienstleistungszentrum umfunktioniert wird.

Dieses bietet auch in Zukunft Platz für das Informations- und Skischulbüro und für das Restaurant. Im Erdgeschoss bleibt die Infrastruktur mehrheitlich bestehen und wird der neuen Nutzung zugeführt. Neu können Feriengäste einen Mehrzweckraum (heutige Garage) für kulturelle oder sportliche Anlässe nutzen. Tagsüber können dort Gruppen verpflegt werden. Zu diesem Zweck soll die heutige Gondelgarage ausgebaut werden. Der im Jahr 2000 erstellte Anbau kann so weiterhin verwendet werden.

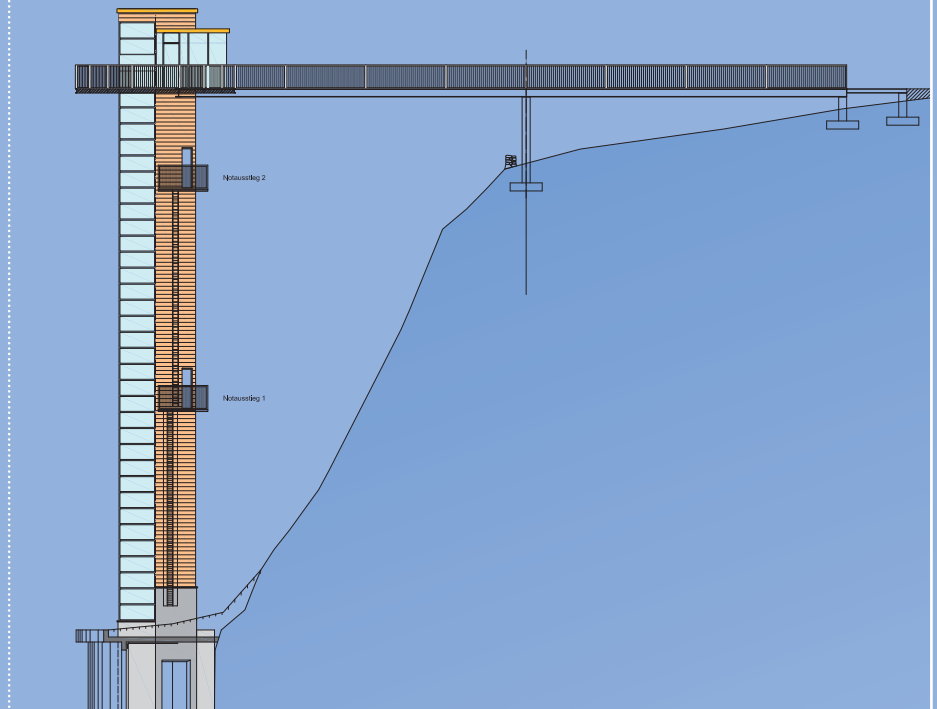


## Bequem zurück ins Dorf

Seit Jahren wurde nach Lösungen gesucht, um die Gäste bequemer vom Gebiet Distelboden zurück nach Melchsee-Frutt zu transportieren. Verschiedene Projekte wurden ausgearbeitet und auf ihre Umsetzung und Finanzierbarkeit hin untersucht. Die lange verfolgte Tunnelvariante erwies sich als zu teuer und zu aufwendig. Umso mehr freut es die Verantwortlichen, heute eine einfache und finanzierbare Lösung vorstellen zu dürfen.

Im Bereich des alten Stollens beim Melchsee soll ein 32 Meter hoher Aufzug realisiert werden. Die Wintergäste fahren so vom Gebiet Distelboden über den See und anschliessend mit dem neuen Vertikallift auf die Höhe der neuen Bergstation. Der Ausstieg liegt fünf Meter über dem Niveau des Hotels Frutt Lodge & Spa. Die Aussichtsplattform hoch über dem Melchsee mit herrlicher Rundblick auf die umliegenden Berge sowie der Vertikallift werden das Angebot auf der Melchsee-Frutt im Winter wie im Sommer bestens ergänzen. Dadurch, dass ein Standardaufzug

eines renommierten Liftbauers eingesetzt werden soll, liegen die Unterhaltskosten tief. Die Berechnungen haben ergeben, dass die Investitionen für diesen Vertikallift bei maximal 1 Million Franken liegen.





# Investitionskosten, Finanzierung, wirtschaftliche Aussichten für Kerns

## Projekt Ersatz Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt

Eigenkapital Sportbahnen (Kredit bereits genehmigt)	CHF	637 000
Korporationsinterne Finanzierung	CHF	4 100 000
Zinslose NRP Finanzhilfe*	CHF	6 250 000
Fremdkapital von Bank	CHF	14 650 000
Total Investition Gondelbahn	CHF	25 637 000
<b>Total Kredit Investition Gondelbahn</b>	<b>CHF</b>	<b>25 000 000</b>

## Projekt Parkhaus Stöckalp

(Der Bau des Parkhauses wird erst lanciert, wenn gesichert ist, dass Parkplätze für einen Gesamtbetrag von 3 Mio. CHF verkauft werden können. Die Sportbahnen tragen somit Investitionskosten von 2 Mio. CHF. Der Rest wird durch die Parkplatzverkäufe finanziert.)

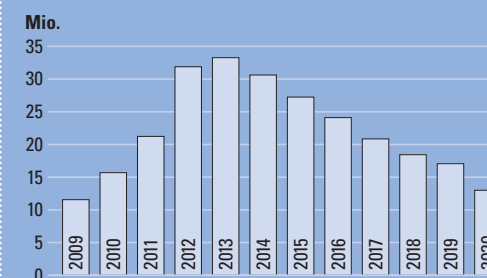
Eigenkapital Sportbahnen	CHF	3 000 000
Korporationsinterne Finanzierung	CHF	–
Zinslose NRP Finanzhilfe*	CHF	1 250 000
Fremdkapital von Bank	CHF	750 000
<b>Total Kredit Investition Parkhaus</b>	<b>CHF</b>	<b>5 000 000</b>

## Projekt Vertikallift

Eigenkapital Sportbahnen	CHF	200 000
Korporationsinterne Finanzierung	CHF	550 000
Zinslose NRP Finanzhilfe*	CHF	250 000
Fremdkapital von Bank	CHF	–
<b>Total Investition Vertikallift</b>	<b>CHF</b>	<b>1 000 000</b>

\* Zinsloses Darlehen von Bund und Kanton

## Finanzverbindlichkeiten



## Tragbarkeit der Investition

Die Entwicklung des Fremdkapitals (Tabelle) zeigt auf, dass das Fremdkapital der Sportbahnen Melchsee-Frutt über einen gewissen Zeitraum markant ansteigt. Aufgrund unserer Finanzplanung kann das Fremdkapital innerhalb von 10 Jahren wieder auf den Stand von heute reduziert werden.

Aufgrund innovativer Investitionstätigkeit früherer Jahre zeichnen sich die Sportbahnen Melchsee-Frutt als gesundes Unternehmen aus. Der gute Geschäftsgang und der Erfolg der letzten Jahre rechtfertigen eine solche Investition in Ersatz- und Neuanlagen. Die Kosten, die durch die Projekte auflaufen, sind tragbar.

## Bemerkung zur NRP Finanzhilfe (zinslose Darlehen von Bund und Kanton)

Die Gesuche für die NRP Finanzhilfen wurden beim Kanton eingereicht und werden nun

geprüft. Die Höhe der NRP Finanzhilfen wurde auf der Basis unserer Erfahrungswerte angenommen.

## Kosten

Diese angegebenen Kostenpositionen verstehen sich als Kostendach für die Investitionen. Das Kostendach beinhaltet sämtliche anfallenden Kosten der Investition exkl. MwSt.

## Wirtschaftliche Auswirkungen für die Gemeinde Kerns

Unzählige Unternehmen auf der Melchsee-Frutt, im Melchtal, in Kerns und im Kanton Obwalden profitieren in verschiedener Hinsicht direkt oder indirekt vom florierenden Sommer- und Wintertourismus im Feriendorf. Die Sportbahnen Melchsee-Frutt beschäftigen im Winter rund 100 Personen.

Die Hotels auf der Melchsee-Frutt bieten in Zukunft wieder über 500 Betten an und beschäftigen eine Vielzahl von Mitarbeitenden.

Mit der neuen Erschliessung der Melchsee-Frutt tragen wir einen wesentlichen Teil zur Entwicklung der Melchsee-Frutt und zum Erhalt der Arbeitsplätze in Kerns und Umgebung bei. Die neue Bahn ist nicht nur eine Lebensader für die Melchsee-Frutt, sondern für die ganze Region.





## Landschaft und Umwelt

Der Tourismus ist wichtig. Doch die Gäste wollen auch in Zukunft in Regionen reisen, wo die Natur noch intakt ist. Die herrliche Landschaft, die saubere Luft und die wohltuende Ruhe sind genauso wichtig wie bequeme Transportmittel und heimelige Hotels.

Deshalb wurde bereits bei der Planung der neuen Anlage dem Landschaftsbild und dem Schutz der Umwelt hohe Priorität eingeräumt. Um den heutigen hohen Anforderungen gerecht zu werden, wurden seit der Projektphase Vertreter des Natur- und Heimatschutzes miteinbezogen. Die vorgeschlagenen Gebäude fügen sich nahezu perfekt in die bestehende Natur und Landschaft ein.

Der höhere Fahrkomfort, die kürzere Fahrzeit und der wesentlich verbesserte Zugang zur Gondelbahn sind überzeugende Argumente, um im Sommer auf die Gondelbahn umzusteigen. Dadurch dürfte die Strasse Stöckalp–Melchsee-Frutt entlastet werden. Durch den einfacheren Betrieb der neuen Anlage wird es auch möglich sein, vermehrt Fahrten ausserhalb der Betriebszeiten durchzuführen.

Auch der Umweltverträglichkeitsbericht kommt zu folgendem Schluss: «Insgesamt wird der Neubau der Gondelbahn Stöckalp–Melchsee-Frutt mit geeigneten Massnahmen als umweltverträglich beurteilt.»

### **Patrik Seiler, Vertreter des Innerschweizer Heimatschutzes, unterstützt das Projekt**

«Die beiden vorgeschlagenen Gebäude weisen die geforderte, hohe gestalterische Qualität auf. Sie beziehen sich in ihrem Ausdruck klug auf die örtlichen Verhältnisse und die Berglandschaft. Mit dem Projekt Folle werden die neuen Stationen als unverwechselbare, alpine Bauten realisiert und dienen so der Identifikation der Tourismusdestination Melchsee-Frutt.»

## Abstimmungsfragen

### **Werte Korporationsbürgerinnen und Korporationsbürger**

Folgende Projekte werden Ihnen anlässlich der Gemeindeversammlung im Frühling, am 11. Mai 2010 zur Abstimmung vorgelegt:

#### **Projekt 1: Ersatz Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt**

Elektromechanischer Teil	CHF	12.375 Mio.
Fundamente, Aushub, Geländeanpassung und Rückbau	CHF	8.315 Mio.
Gebäude Talstation	CHF	2.758 Mio.
Gebäude Bergstation	CHF	1.552 Mio.
Total	CHF	25 Mio. (Kostendach)
<b>Beantragter Kredit</b>	<b>CHF</b>	<b>25 Mio.</b>

#### **Projekt 2: Neubau Parkhaus Stöckalp**

Investitionskosten	CHF	5 Mio. (Kostendach)
(min. CHF 3 Mio. werden durch den Verkauf von Parkplätzen finanziert)		
<b>Beantragter Kredit</b>	<b>CHF</b>	<b>5 Mio. (Kostendach)</b>

#### **Projekt 3: Neubau Vertikallift Melchsee-Frutt**

Investitionskosten	CHF	1 Mio. (Kostendach)
Beantragter Kredit	Bei diesem Kredit wird über die genauen Kosten abgestimmt. Bis zur Versammlung liegen diese vor.	

Die Kosten der Projekte 1 und 2 verstehen sich als Kostendach, welche bei der Umsetzung der Projekte nicht überschritten werden dürfen.

Die benötigten Landflächen werden der Alpgenossenschaft Kerns a.d.st. Brücke abgekauft oder durch Realersatzflächen kompensiert. Die Kosten der Realersatzflächen wie auch des Landkaufs sind im Kostendach eingerechnet.



## Schlusswort des Korporationspräsidenten

### Sehr geschätzte Korporationsbürgerinnen Sehr geschätzte Korporationsbürger

Der bevorstehende Neubau der Gondelbahn Stöckalp–Melchsee-Frutt ist, absolut betrachtet, bestimmt das grösste Projekt, das die Sportbahnen Melchsee-Frutt, als grösster Betrieb der Korporation Kerns, auf sich nehmen. Wir sind uns dessen bewusst und betrachten das auch als Herausforderung für die gesamte Korporation. Die Korporation Kerns übernimmt mit ihren Projekten bewusst auch Verantwortung für die wirtschaftliche Entwicklung und Erhaltung unseres Wirtschaftsraumes sowohl in der Gemeinde wie auch für die Region. Wir können damit positive Entwicklungen, die bereits im Gange sind,

unterstützen und auch unsere Position bei der Weiterentwicklung der Destination Melchsee-Frutt stärken.

Die Pioniere des Tourismus auf Melchsee-Frutt und unsere Vorgänger haben zu ihren Zeiten nicht weniger oder sogar noch mehr Mut bewiesen wie wir heute. Wäre dem nicht so, dann hätte die Melchsee-Frutt nicht den aktuell hohen Qualitätsstandard. Wir wollen oder schlussendlich müssen uns den Herausforderungen der Zukunft stellen.

Der Neubau der Gondelbahn wird aber auch Veränderungen bringen, die nicht von allen gleichermassen bewertet werden. Wir werden zudem auch nach einer Realisierung dieses Projektes gefordert bleiben, unsere Aufgaben und Projekte in der Korporation zu erfüllen. Daneben haben wir natürlich auch jederzeit die Interessen des Grundeigentümers, der Alp-

genossenschaft Kerns ausserhalb der steinernen Brücke, zu berücksichtigen. Mit langfristigen Planungen und Abklärungen haben sich der Korporationsrat, die entsprechenden Kommissionen und die Verwaltung abgesichert, dass das Projekt Neubau Gondelbahn auch tragbar ist und keine anderen Projekte gefährdet. Wir sind überzeugt, dass das vorliegende Projekt ausgereift und richtig ist.

Unabhängig davon, ob die Zukunft der Melchsee-Frutt in der Eigenständigkeit oder im Verbund mit anderen Gebieten liegt, sollten wir die künftigen Herausforderungen aus einer Position der Stärke angehen. Wir sind der Meinung, dass wir mit dem Neubau einer 15er-Gondelbahn unsere Position stärken und aus-

bauen. Wir stärken mit diesem Projekt unsere Wettbewerbsfähigkeit und die Arbeitsplätze können langfristig gesichert werden.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, sehr geehrte Korporationsbürgerinnen und Korporationsbürger, dem Baukredit für den Neubau der 15er-Gondelbahn Stöckalp–Melchsee-Frutt, des Parkhauses und des Vertikallifts zuzustimmen.

Niklaus Ettl  
Präsident Korporation Kerns







Sportbahnen Melchsee-Frutt  
Sarnenstrasse 1  
6064 Kerns  
Telefon 041 669 70 60  
info@melchsee-frutt.ch  
www.melchsee-frutt.ch