

Wirkungsmessung NRP- und Interreg-Projekte 2020:

Wirkungsmessung «Gondelbahn Melchsee-Frutt»



Das Projekt in Kürze	
Kanton	Obwalden
Beginn des Förderprojekts	2010
Ende des Förderprojekts	2015. Rückzahlung der letzten Tranche des Darlehens spätestens 2027.
Unterstützung Finanzierung	NRP-Darlehen von 2 Mio. CHF, je 1 Mio. CHF von Bund und Kanton. Die Standortgemeinde Kerns beteiligt sich mit 0.2 Mio. CHF in Form von Zinskosten am Beitrag des Kantons.
Projektkosten	Geplant: 25 Mio. CHF. effektiv: Rund 28 Mio. CHF.
Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Der Bau der neuen 15er-Gondelbahn beinhaltet den Ersatz der alten 4er-Gondelbahn (samt Masten) sowie die Errichtung einer neuen Tal- und Bergstation. – Die Pläne für den Ersatz der alten Anlage wurden entwickelt, da die 1976 eröffnete 4er-Gondelbahn am Ende ihrer Lebenserwartung stand, oft an ihre Kapazitätsgrenzen stiess und nicht mehr den heutigen Komfortbedürfnissen entsprach. – Ausserhalb des Projektes, aber bei den Sportbahnen Melchsee-Frutt in dasselbe Massnahmenpaket eingebettet, sind folgende Vorhaben: Neubau des Parkhauses bei der Talstation, eines Busparkplatzes und Bau eines vertikalen Panoramalifts beim Melchsee.
Ziele / strategische Ausrichtung	<p>Der Ersatzneubau der Gondelbahn soll die Wettbewerbsfähigkeit der Melchsee-Frutt als Tourismusdestination sicherstellen, den Gästen mehr Komfort bieten und Arbeitsplätze in der Region sichern. Das Projekt ordnet sich in verschiedene kantonale und regionale Strategien ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tourismusstrategie: Der Ersatzneubau ist als Teilziel der Tourismusstrategie 2010 des Kantons Obwalden definiert. In der Strategie wird die Melchsee-Frutt als national ausgerichteter Tourismusschwerpunkt des Kantons eingestuft, dessen Position es durch den Ausbau der touristischen Infrastruktur zu stärken gilt. – NRP-Umsetzungsprogramm: Die Förderung entspricht der Massnahme 1.2 (Projekt «Schneeparadies») des kantonalen Umsetzungsprogramms zur Neuen Regionalpolitik 2012-15. Demnach trägt der Neubau zur Nachhaltigkeit und Erhöhung der Wertschöpfung bei. Bereits im Umsetzungsprogramm 2008-2011 wurde das Gebiet Melchsee-Frutt zusammen mit Engelberg-Titlis vom Kanton als Förderschwerpunkt definiert. – Strategie Zentralschweizer Seilbahnen 2004: Die Sportbahnen Melchsee-Frutt gelten als Alpha-Unternehmen (Definition: Einzige Unternehmung einer Destination, Gesamtertrag mind. 8 Mio. CHF), für welche zinslose Darlehen für den Ersatz von Hauptzubringeranlagen vorgesehen sind. – Regionales Entwicklungskonzept 2010: Der Ersatz der Gondelbahn ist ebenfalls ein Ziel des sowohl von der Einwohnergemeinde wie auch von der Korporation Kerns genehmigten Entwicklungskonzepts Melchsee-Frutt. – Leitbild Melchsee-Frutt 2016: Die neue Gondelbahn ist Voraussetzung für die Stärkung der Melchsee-Frutt als eine der führenden Tourismusdestinationen in der Zentralschweiz und ermöglicht den Ausbau eines attraktiven Sommerangebots.

Projektaufbau (Input)

Aufbau

- Ersatz der 4er-Gondelbahn durch eine 15er-Gondelbahn auf der Hauptzubringerachse
- Korporation Kerns, Sportbahnen Melchsee-Frutt als Projektträgerin
- Komplexität des Projekts hätte rückblickend einen Projektleiter als Bauherrenvertreter zur Koordination erfordert.
- Realisierung innerhalb des vorgesehenen Zeitplans mit parallelem Betrieb der alten Anlage

Während NRP-Förderung

- Die Achse Stöckalp – Melchsee-Frutt wurde ab 1976 von einer 4er-Gondelbahn bedient. Die Konzession des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für den Betrieb der Gondelbahn war bis 2016 befristet. Weil die Gondelbahn an ihr technisches Limit und ihre Kapazitätsgrenze stiess, war eine Erneuerung der Konzession auch aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll.
- Im März 2010 reichten die Sportbahnen Melchsee-Frutt ein erstes Gesuch um Finanzhilfe gemäss NRP ein. Vorgesehen waren Fördermittel für den Ersatz der Gondelbahn wie auch für den Neubau des Parkhauses und des Vertikallifts für total 7.8 Mio. CHF. Der Kanton wies das Gesuch zur Überarbeitung zurück, da die beantragte Finanzhilfe den möglichen Finanzrahmen des Kantons überschritt.
- Das zweite und finale Gesuch umfasste die Förderung der Ersatzbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt. Die übrigen Vorhaben wurden ohne NRP-Gelder weiterverfolgt.



Abbildung 1: Gondel der neuen Seilbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt
Quelle: <https://www.melchsee-frutt.ch/bahnen-tarife/tarife-winter/einzel-und-retourfahrten/>

- Die Sportbahnen Melchsee-Frutt als Projektträgerin ist ein Betrieb der Korporation Kerns, einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft.
- Die Projektführung lag in der Verantwortung der Verwaltungskommission der Sportbahnen Melchsee-Frutt. Die Projektsteuerung übernahmen der technische Leiter (Bahnanlagen) und der Geschäftsführer. Da für die Projektumsetzung keine zusätzlichen Stellen(-prozente) geschaffen wurden, hatten insbesondere Kadermitarbeitende während dieser Zeit ausserordentliche Mehrarbeit zu leisten.
- Durchgeführt wurden die Bauarbeiten von verschiedenen, meist in der Region ansässigen Unternehmen. Für die Koordination der Arbeiten wurde auf eine Generalunternehmerlösung gesetzt. Rückblickend wäre aus Sicht der Sportbahnen aufgrund der Grösse und Komplexität des Bauvorhabens sowie

des Zeitdrucks ein freigestellter Projektleiter als Bauherrenvertreter sinnvoll gewesen.

- Die neue Gondelbahn konnte im Dezember 2012 planmässig in Betrieb genommen werden und läuft seither störungsfrei. Der Zeitplan war ambitioniert und die Bauarbeiten verliefen parallel zum laufenden Betrieb der bestehenden Bahn.

Nach der NRP-Förderung

- Der Betrieb wird weiterhin durch die Sportbahnen Melchsee-Frutt gewährleistet. Der Unterhalt erfolgt weitgehend durch eigenes Personal. Dies fördert das betriebsinterne technische Know-how.
- Die Sportbahnen Melchsee-Frutt gehen aufgrund der Entwicklung des Geschäftsgangs in den vergangenen Jahren davon aus, dass das Projekt auch in Zukunft wirtschaftlich tragfähig ist.

Finanzierung und finanzielle Nachhaltigkeit

- Zinsfreie NRP-Darlehen von 2 Mio. CHF durch Bund und Kanton
- Beteiligung der Standortgemeinde mit 200 TCHF am Kantonsdarlehen
- NRP-Darlehen als Gütesiegel gegenüber Banken
- Die Sportbahnen Melchsee-Frutt gelten als finanzstarke, solide Bergbahnunternehmung.
- Der Betrieb des neuen Zubringers sowie die Rückzahlung des NRP-Darlehens scheinen ungefährdet.

Während NRP-Förderung

- Budgetiert 25 Mio. CHF, effektiv 28.2 Mio. CHF
- Zinsfreies NRP-Kantons- und Bundesdarlehen: je 1 Mio. CHF
- Bankdarlehen: 16.25 Mio. CHF
- Eigenmittel: knapp 10 Mio. CHF.
- Die Korporation Kerns haftet mit ihrem gesamten Vermögen für die Verbindlichkeiten, die den Sportbahnen aus dem NRP-Darlehen entstehen.
- Infolge von Mehrkosten musste die Korporation Kerns bei ihren Korporationsbürgern zwei Nachtragskredite von total 2.6 Mio. CHF stellen (10% der Bausumme).
- Mit einem Anteil von 8% an den geplanten Projektinvestitionen steuert das NRP-Darlehen von 2 Mio. CHF einen relativ geringen Beitrag an die Gesamtprojektkosten bei. Das Projekt wäre wahrscheinlich auch ohne NRP-Förderung zu Stande gekommen, da die Sportbahnen Melchsee-Frutt finanziell gesund sind und das notwendige Restkapital wohl auch über Banken oder die Korporation Kerns hätte beschafft werden können.
- Aus Sicht des Antragsstellers trägt die Förderung im Rahmen der NRP aber zur Legitimation des Projekts bei und wirkt Banken gegenüber vertrauensbildend. Zudem reduziert es den notwendigen Fremdkapitalanteil.

Nach der NRP-Förderung

- Die Finanzierung und der Betrieb der neuen 15er-Gondelbahn wird durch die Sportbahnen Melchsee-Frutt sichergestellt. Die Unternehmung rechnet damit, dass auch ohne weitere Fördermittel ein genügend hoher Cash-Flow erwirtschaftet werden kann.
- Die Amortisation des NRP-Darlehens erfolgt seit 2013 wie vertraglich vereinbart. Bis 2019 ist beinahe die Hälfte des Darlehens zurückbezahlt worden. Somit scheint die Rückzahlung des Gesamtbetrags bis 2027 nicht in Gefahr.

Angebot und Nutzung (Output)

Infrastruktur / Angebote

Geschaffene/weiterentwickelte Infrastrukturen

- 15er-Gondelbahn samt neuer Tal- und Bergstation
- Erhöhung der Passagiertransportkapazität
- Einfacherer Transport von Kinderwagen, Bikes etc. in der Gondel
- Neue Bahn «windresistenter», aber keine längere Betriebsdauer wegen fehlender Branchenzertifizierung

- Der Bau der 15er-Gondelbahn sowie der Talstation und der Bergstation wurden rasch realisiert. Die Bauphase dauerte von Frühling 2011 bis Dezember 2012.



Abbildung 2: Talstation Stöckalp

Quelle: <https://www.melchsee-frutt.ch/>

- Die moderne 15er-Gondelbahn weist gegenüber der alten 4er-Gondelbahn eine deutlich höhere Transportkapazität auf. Die maximal mögliche Kapazität beträgt neu 1'750 Pers./h, was mehr als einer Verdoppelung entspricht. Zudem konnten auch die Kapazitäten für Warentransporte stark erhöht werden.
- Die alte Talstation sowie die Masten der alten 4er-Gondelbahn wurden nach Inbetriebnahme der neuen Seilbahn zurückgebaut. Das Gebäude der alten Bergstation existiert weiter und beherbergt u. a. ein Tourismusbüro und eine Postagentur. Aufgrund vieler unterschiedlicher Bedürfnisse verzögert sich ein konkretes Umnutzungsprojekt.
- Nicht zuletzt der hohe Zeitdruck während der Bauphase der Seilbahn führte dazu, dass die Hochbauten teilweise nicht alle in der gewünschten Qualität erstellt worden sind. Dieser Umstand wird dazu führen, dass künftig höhere Investitionen als erwartet in den Unterhalt der Tal- und Bergstation notwendig sein werden.
- Die Anzahl der Betriebstage konnte durch die Ersatzbahn nicht im gewünschten Ausmass erhöht werden. Obwohl die Gondeln durch ihre runde Form windstabiler sind, hat das BAV den Betrieb der Bahn nur bis Windgeschwindigkeiten von 60 km/h konzessioniert. Den Sportbahnen zufolge ist dies auf ein Versäumnis des Anlagenbauers zurückzuführen, der den nötigen Nachweis für die Windstabilität der Gondelbahn bisher nicht hat erbringen können.

Nutzung

- Schweizer Gäste und nahes Ausland; Erst- und Zweitwohnungsbesitzende

- In erster Linie sind Tages- und Wochengäste aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland sowie Erst- und Zweitwohnungsbesitzende auf der Melchsee-Frutt Zielgäste.

Weitere (ergänzende) Angebote

- Panoramalift sowie Bus- und Pkw-Parkplätze
- Verbesserung der Pisteninfrastruktur
- Eröffnung von zwei Hotels im höherpreisigen Segment
- Machbarkeitsstudie für Gebietsverbindung

- Zusätzlich wurden auf der Melchsee-Frutt ein Panoramalift gebaut sowie ein Busparkplatz und Parkhaus bei der Talstation.
- Weiter wurde auch eine Optimierung des Skipistenangebots sowie ein Ausbau der Beschneiungsanlagen vorgenommen.
- Nach Abschluss des NRP-Projekts sind in der Destination weitere Projekte insbesondere im Sommertourismus angestossen und erfolgreich umgesetzt worden: Zipline im Seilpark, der Erlebnispfad «Fruttli-Weg» oder der Spielplatz «Uf dr Wildi».
- Eine von der NRP mitfinanzierte Machbarkeitsstudie zur Überprüfung einer gemeinsamen Entwicklung der Erlebnisregion Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg soll bis Ende 2021 die Grundlage für eine abschliessende Beurteilung einer Verbindung der drei Tourismusgebiete liefern.

Wirkung (Outcome und Impact)**Auswirkungen des NRP-Projekts im engeren Sinn**

- Positive Entwicklung der Nachfrage
- NRP-Projekt mitverantwortlich für die höheren Frequenzen
- Verdoppelung der transportierten Materialtonnen
- Sommerertrag hat zugenommen, aber immer noch weit hinter Winter
- Ticketpreise nach Ersatzneubau unverändert, auf 2020 erhöht

- Die Passagierfrequenzen haben zugenommen.¹ Das NRP-Projekt dürfte einen substanziellen Anteil an der Zunahme haben. Den Sportbahnen zufolge ist die Nachfrage seit Inbetriebnahme in der Wintersaison 2011/2012 um 20 bis 25% angestiegen. Insbesondere die Frequenzen von Nichtskifahrern und -snowboarderinnen sowie Schlittlern, haben zugenommen. Gleichwohl liegt der Anstieg der Nachfrage unter der in den Plänen zum NRP-Projekt geschätzten Entwicklung. Primär ist dies auf eine zu optimistische Schätzung zurückzuführen.
- Nur teilweise erreicht wurde eine Erweiterung der Betriebsdauer und dadurch eine sicherere und verlässlichere Winterschliessung. Der Seilbahnbauer konnte den Nachweis für eine Konzessionierung bei höheren Windstärken nicht erbringen.
- Die höhere Kapazität für Material- und Gepäcktransporte führte zu einer Verdoppelung der transportierten Materialtonnen. Die höheren Materialtransportkapazitäten sind auch ein wichtiges Signal zur Ansiedlung weiterer Betriebe auf der Melchsee-Frutt.
- Die neuen, geräumigeren Gondeln ermöglichen einen einfacheren Transport von Sportgeräten wie Schlitten und Fahrrädern. Dieser Faktor schafft Potenzial für eine weitere Diversifikation in Richtung eines Ganzjahrestourismus.
- Obwohl seit der Inbetriebnahme der 15er-Gondelbahn der Anteil der im Sommer generierten Erträge am Jahresertrag gesteigert werden konnte, dominiert das Wintergeschäft weiterhin. 2018 wurden rund 80% des Jahresumsatzes im Winter erwirtschaftet. Dass das Sommergeschäft noch intensiviert werden kann, legt ein Vergleich mit der saisonalen Verteilung der Erträge im Schweizer Mittel und im Durchschnitt der Zentralschweizer Seilbahnen nahe: Im CH-Durchschnitt betrug der Winteranteil 2018 gut 70%, im Mittel der Zentralschweiz gut 50%.²

¹ Präzise Kennzahlen zu den Ersteintritten und Frequenzen werden von den Sportbahnen Melchsee-Frutt zwar erhoben, sind aber wegen Systemumstellungen nicht mehr eindeutig verifizierbar. Die angegebene Veränderung der Nachfrage ist eine Schätzung.

² Schweizer Tourismus-Verband (2018), Schweizer Tourismus in Zahlen 2018, S. 39.

Auswirkungen des Projekts im weiteren Sinn

- Steigerung der Angebotsqualität des Gebiets im Sommer und Winter
- Stärkung des Sommertourismus
- Impulswirkung auf die Hotellerie / Neueröffnung von zwei Hotels
- Verdreifachung der Anzahl Zweitwohnungen
- Positive Entwicklung der Einwohnerzahl auf der Melchsee-Frutt

- Der Ersatz der Gondelbahn trug zur Modernisierung und somit zu einer Steigerung der Attraktivität des Erlebnisgebiets Melchsee-Frutt bei.
- Von der Impulswirkung des NRP-Projekts zeugen die Eröffnung der beiden Vier-Sterne-Hotels. Insbesondere die Baupläne für die Frutt Family Lodge wären ohne die neue Gondelbahn kaum weiterverfolgt worden.
- Diese Entwicklung entspricht auch der Absicht des Kantons Obwalden, der einen intensiven, qualitativ hochstehenden Tourismus auf der Melchsee-Frutt in seiner Gesamtstrategie unterstützt.³



Abbildung 3: Melchsee-Frutt. Im Vordergrund die Frutt Family Lodge.
Quelle: <https://www.melchsee-frutt.ch/essen-schlafen/hotels/hotel-frutt-lodge-spa/>

- In den Jahren nach der Umsetzung des NRP-Projekts sind auf der Melchsee-Frutt zahlreiche neue Wohnungen entstanden. Exemplarisch für diese Entwicklung steht das Projekt «Melchsee Apartments» aus dem Jahr 2014, in dessen Rahmen 43 neue Apartments gebaut wurden, die seither primär als Zweitwohnungen genutzt werden. Gemäss Angaben der Sportbahnen Melchsee-Frutt hat sich die Anzahl Zweitwohnungen in den letzten Jahren verdreifacht.
- Die Korporation Kerns prüft derzeit Pläne für die Realisierung von zwei bis drei weiteren Hochbauprojekten, wodurch die verfügbare Wohnfläche, aber unter Umständen auch das Gastroangebot, weiter erhöht werden könnten.
- Die Weiterentwicklung der Destination Melchsee-Frutt hat dazu geführt, dass die saisonale Verteilung der Erträge in der Hotellerie und in der Gastronomie im Gegensatz zur Bergbahn mittlerweile beinahe ausgeglichen ist. Nichtsdestotrotz haben viele Unternehmen im Gastgewerbe nach wie vor Mühe, ausreichend Finanzmittel für aufgestaute Investitionen aufzubringen.
- Seit Vollendung des NRP-Projekts hat sich die Einwohnerzahl des Dorfs Melchsee-Frutt positiv entwickelt. Ende 2019 betrug sie 142 Personen, die Hundertermarke wurde erstmals 2013

³ Kanton Obwalden (2013), Langfriststrategie 2022+ des Kantons Obwalden, S. 9.

	<p>geknackt.⁴ Diese Entwicklung ist Ausdruck davon, dass die Melchsee-Frutt den strukturellen Herausforderungen vieler Berggebiete erfolgreich trotzen kann und es nicht zu einer Abwanderung kommt.</p>
<p>Investitionen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bedeutende ausgelöste Investitionsdynamik in der Hotellerie – Diverse getätigte Investitionen für Attraktivierungsprojekte 	<ul style="list-style-type: none"> – Während die Seilbahntechnik von der Garaventa AG geliefert wurde, zeichnete sich für die Installation der Steuerungstechnik die Elektrotechnik Frey AG aus Stans verantwortlich. – Durch die Aufbruchsstimmung wurden diverse Investitionen ausgelöst, deren Volumen jenes der Bergbahninvestitionen bei weitem übersteigen: allen voran die getätigten Investitionen in der Hotellerie (Frutt Lodge & Spa und Family Lodge: 85 Mio. CHF), Panoramalift (1 Mio. CHF), Parkhaus Stöckalp (5 Mio. CHF) und Busparkplatz Stöckalp sowie weitere Ausgaben für Projekte zur Attraktivierung des Sommertourismus auf der Melchsee-Frutt.
<p>Neu geschaffene Unternehmen / Beteiligung lokaler Unternehmen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neue Hotelbetriebe – Zunahme der Dienstleistungs-Arbeitsstätten 	<ul style="list-style-type: none"> – Von den neu geschaffenen Angeboten in Gastronomie und Hotellerie sowie den neuen Wohnimmobilien profitieren auch das lokale Handwerk und Zulieferbetriebe. – Zwischen 2011 und 2018 hat die Anzahl Arbeitsstätten im Dienstleistungssektor in der Gemeinde Kerns von 221 auf 267 Einheiten um 21% zugenommen. Der relative Anstieg in dieser Zeitperiode liegt über dem Schweizer Durchschnitt (+10%).
<p>Arbeitsplätze / regionale Beschäftigungswirkung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anzahl der Beschäftigten bei den Sportbahnen stabil – 36 Jahresangestellte – 80 Saisonarbeitskräfte im Winter und etwa 10 im Sommer – Indirekter Beschäftigungseffekt in der Destination Melchsee-Frutt spürbar – Zunahme der Arbeitsplätze in der Gemeinde Kerns 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bauarbeiten im Rahmen des NRP-Projekts wurden seitens Sportbahnen mit dem bestehenden Personal ausgeführt. Neue Arbeitsplätze wurden für die Abwicklung des Projekts keine geschaffen. – Für die Steuerung und Überwachung der 15er-Gondelban sind im Tal und auf dem Berg je eine Person im Einsatz, welche vom technischen Leiter unterstützt werden. – Durch das NRP-Projekt sind bei den Sportbahnen Melchsee-Frutt direkt keine neuen Arbeitsplätze entstanden. Das Unternehmen beschäftigt heute 36 Jahresangestellte und zusätzlich rund 80 Saisonarbeitskräfte im Winter und etwa 10 im Sommer. Das Projekt hat massgeblichen Anteil daran, dass die vorhandenen Arbeitsplätze bei den Sportbahnen erhalten werden konnten. – Die Anzahl Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor der Gemeinde Kerns ist in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich stark angestiegen. Zwischen 2011 und 2018 erhöhte sich die Anzahl der Beschäftigten im tertiären Sektor um 22%, von 1'112 auf 1'362. Die Zunahme ist somit rund doppelt so hoch wie im Schweizer Mittel (+11%).⁵ Da in etwa 2 von 5 Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor der Gemeinde Kerns im Gebiet Melchsee-Frutt liegen, ist davon auszugehen, dass das NRP-Projekt einen spürbaren indirekten Beschäftigungseffekt in der Destination ausgelöst hat.

⁴ Zumbrunn (2020), Frutt-Chronik auf www.melchsee-frutt.com.

⁵ Bundesamt für Statistik (2020), Statistik der Unternehmensstruktur STATENT.

Regionale Umsätze

- Stabile Umsätze der Sportbahnen
- Zunahme der Übernachtungen in der Region

- Der Umsatz der Sportbahnen Melchsee-Frutt ist seit der Inbetriebnahme der neuen Gondelbahn im Geschäftsjahr 2012 stabil und schwankt zwischen 9 und gut 10 Mio. CHF pro Jahr.
- Die Entwicklung der Buchungszahlen in der Hotellerie war positiv. Seit Inbetriebnahme 2012 bis 2018 haben die Übernachtungen im Gebiet Melchsee-Frutt um 22% zugenommen. Dieser Wert liegt deutlich über dem Schweizer Durchschnitt von +9%.⁶
- Ebenfalls eine positive Tendenz weist die Auslastung der Gruppenunterkunft des Sportcamp Melchtal auf. Die Unterkunft ist wie die Bergbahn ein Betrieb der Korporation Kerns.

Würdigung entlang der Evaluationskriterien

- Relevanz
- Effektivität
- Effizienz
- Nachhaltigkeit (Dauerhaftigkeit der Projektergebnisse)

Relevanz

- Das NRP-Projekt entspricht vollständig den prioritären Bedürfnissen der Zielgruppe. Die Gondelbahn ist im Winter der einzige Zubringer auf die Melchsee-Frutt. Die grössere Anlagengestaltung ermöglicht auch mehr Materialtransporte mit Transportbarellen, was nicht nur den Schneesportlern, sondern auch den Hotelbetrieben sowie den Erst- und Zweitwohnungsnutzenden auf der Melchsee-Frutt zugutekommt.
- Das Projekt ist vollständig im Einklang mit den übergeordneten NRP-Zielen. Es hat zur Schaffung neuer Beherbergungsbetriebe und zur Erhöhung der Arbeitsplätze geführt. Auch wurde das Dorf belebt und nahm die Einwohnerzahl zu. Für den Kanton Obwalden ist es ein sehr relevantes in verschiedenen übergeordneten Strategien definiertes Projekt.
- Die Bergbahnen Melchsee-Frutt sind das einzige Bergbahnunternehmen in der Region. Der Abstimmungsbedarf war daher weniger ausgeprägt als in anderen Regionen. Optimierungsbedarf besteht in der Ausgestaltung und Koordination des Marketings, das aktuell allein die Bergbahnen für die gesamte Destination übernehmen. Aktuell wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geklärt, ob grossräumiger zwischen den Tourismusgebieten Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen Hasliberg kooperiert werden könnte.

Effektivität

- Die geplante 15er-Gondelbahn wurde realisiert und die Kapazität konnte stark erhöht werden. Darüber hinaus wurden zahlreiche weitere Produkte / Angebote erstellt, namentlich die neue Berg- und Talstation sowie das Parkhaus und ein Vertikallift.
- Die Nachfrage konnte um 20-25% gesteigert werden. Die Materialtransporte haben sich verdoppelt. Der Sommertourismus konnte durch die neu geschaffenen Angebote ausgebaut werden.
- Die regionale Wirtschaft hat auch im hohen Masse profitiert. Lokale Unternehmen waren am Bau der Gondelbahn beteiligt, zudem wurden auf der Melchsee-Frutt neue Unternehmen und Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor geschaffen.

⁶ Bundesamt für Statistik (2020), Beherbergungsstatistik HESTA.

Effizienz

- Im Rahmen des NRP-Projekts erfolgte eine sorgfältige Auswahl der Gondelbahnanlage. Es sind vorgängig verschiedene Typen geprüft worden. Die 15-er Gondel erlaubt den Transport von Sportgeräten und bietet mehr Fahrkomfort. Die erhoffte längere Betriebsdauer bei stärkeren Winden konnte nicht realisiert werden, da der Hersteller den erforderlichen Nachweis zur BAV-Konzessionierung nicht erbringen konnte.
- Die Kosten fielen 10% höher aus als budgetiert, wurden aber vollständig vom Projektträger getragen.
- Die Projektsteuerung erfolgte parallel zum laufenden Betrieb und wurde von den Sportbahnen selbst vorgenommen. Rückblickend wäre es effizienter gewesen, wenn dazu ein Projektleiter beauftragt worden wäre, welches die verschiedenen Arbeiten koordiniert hätte. Evtl. hätten dadurch auch bauliche Mängel an den Hochbauten vermieden werden können.
- Die Gondelbahn wurde ohne Verzögerung realisiert und der Bau parallel zum laufenden Betrieb vorgenommen. Trotz diesen Herausforderungen konnte die neue Gondelbahn pünktlich den Betrieb aufnehmen und die alten, nicht mehr benötigten Infrastrukturen konnten zurückgebaut werden.

Nachhaltigkeit (Dauerhaftigkeit der Projektergebnisse)

- Die Destination Melchsee-Frutt hat sich seit dem NRP-Projekt stetig weiterentwickelt und das Angebot diversifiziert. Im Winter ist die Bahn der einzige Zugang auf die Melchsee-Frutt. Mit dem Ausbau des Hotellerieangebots dürfte die Nachfrage nach Bahnfahrten in Zukunft noch zunehmen.
- Die Sportbahnen Melchsee-Frutt verfügen über die notwendigen Kapazitäten, um den Betrieb erfolgreich weiterzuführen. Die Rückzahlung des Darlehens erfolgt planmässig. Zudem haben die Bergbahnen verschiedenen weitere Investitionen getätigt, um die Attraktivität der Destination längerfristig zu erhalten.
- Gemäss dem aktuellen Stand ist davon auszugehen, dass der Betrieb ohne weitere NRP-Finanzierung erfolgreich weitergeführt werden kann. Ein mögliches Risiko besteht in der finanziellen Situation gewisser nicht zu den Sportbahnen gehörender Gastronomie-Betriebe.

Informationen zur durchgeführten Wirkungsmessung

Typ	Ex-Post-Wirkungsmessung
Durchführung	Claudia Peter / claudia.peter@regiosuisse.ch Stephan Forster / stephan.forster@regiosuisse.ch
Projektträgerschaft	Sportbahnen Melchsee-Frutt (Betrieb der Korporation Kerns)
Einbezogene Personen:	<ul style="list-style-type: none"> – Daniel Dommann, Geschäftsführer Sportbahnen – Beat von Deschwanden, Leiter Bereich Betrieb und Technik Sportbahnen – Federico Manfredi, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Volkswirtschaftsamt Kanton Obwalden
Zeitraumen	August-November 2020