

Schlussbericht der Arbeitsgruppen

"Erschliessung Cassons / Sommerangebot Berg"

im Auftrag der Gemeinde Flims

von Dr. Riet Theus

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Ausgangslage	2
1.1 Zielsetzung.....	2
1.2 Unterlagen	2
1.3 Mitglieder der Arbeitsgruppen.....	3
1.4 Vorgehen	3
2. Arbeitsgruppe 1 "Bahnen"	4
2.1 Erschliessung Flims-Foppa und Foppa-Naraus.....	4
2.2 Erschliessungsvarianten Cassons.....	4
2.3 Wirtschaftlichkeit und zusätzliches Gästepotential	5
2.4 Tourismuspolitische Bedeutung	6
2.5 Investitions- und Folgekosten einer Erschliessung des Cassons	6
3. Arbeitsgruppe 2 "Resort Flims 1500"	6
3.1 Strategie Bergbahnen	6
3.2 Finanzierung über ein Resort	7
3.3 Wertschöpfung.....	7
4. Arbeitsgruppe 3 "Erschliessungskonzept für den Bergsommer"	7
4.1 Buserschliessung	7
4.2 Wirtschaftliche Betrachtungen.....	8
4.3 Zusammenfassung	8
5. Schlussfolgerungen	8

Beilage: 18 Folien (9 Seiten)

30. April 2009

Riet Theus, Dr. oec. HSG

Unternehmensberatung für Touristik und Transport, Lebernstrasse 7, CH-8123 Ebmatingen
Telefon +41 44 980 00 63, Mobile +41 79 403 80 90, Fax +41 44 980 36 67, E-Mail: riet@theus.ch

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Zielsetzung

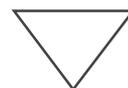
Die Gemeindeversammlung vom 19. Mai 2008 beauftragt den Gemeindevorstand, eine Arbeitsgruppe für die Ausarbeitung von Ideen zur Erschliessung des Cassons bzw. für ein attraktives Sommerangebot Berg zu bilden. Im Maximum müssen drei Vorschläge ausgearbeitet werden, wobei eine Antwort auf die zukünftige Erschliessung des Cassons zwingend ist. Die Ideen müssen bis im Dezember 2008 vorliegen. Als Arbeitsgrundlage dient der Bericht "Erschliessung Cassonsgrat: Linie Flims-Foppa-Naraus-Cassons, wirtschaftliche Überprüfung und Erneuerung mit Wirtschaftlichkeitsrechnung" von Dr. Riet Theus vom 11. Februar 2008.

Die Arbeitsgruppe hat zu Handen der Gemeindeversammlung folgende offenen Fragen zu beantworten bzw. mögliche Lösungsansätze zu präsentieren (vgl. Folie 2):

- Bedeutung des Cassonsgrats
- Wirtschaftlichkeit und tourismuspolitische Bedeutung
- Zukunft der Erschliessung von Foppa
- Zusätzliches Gästepotential

1.2 Unterlagen

- Dr. Riet Theus, "Erschliessung Cassonsgrat: Linie Flims-Foppa-Naraus-Cassons, wirtschaftliche Überprüfung und Erneuerung mit Wirtschaftlichkeitsrechnung", 11. Februar 2008
- Dr. Riet Theus, Präsentation an der Gemeindeversammlung vom 18. Mai 2008
- Protokoll der Arbeitsgruppe Erschliessung Cassons/Sommerangebot Berg vom 14. Juli 2008 mit Beilagen von Martin Kuratli
- Protokoll der Arbeitsgruppe Erschliessung Cassons/Sommerangebot Berg vom 10. November 2008 von Martin Kuratli
- Präsentation der Arbeitsgruppe 1 "Bahnen" vom 06.04.09 von Martin Hug
- Präsentation der Arbeitsgruppe 2 "Resort Flims 1500" vom 06.04.09 von Reto Gurtner
- Präsentation der Arbeitsgruppe 3 "Erschliessungskonzept für den Bergsommer" vom 10.11.08 von Guido Casty
- Protokoll der Arbeitsgruppe Erschliessung Cassons/Sommerangebot Berg vom 6. April 2009 von Martin Kuratli



1.3 Mitglieder der Arbeitsgruppen

Folgende Personen hatten in den Arbeitsgruppen Einsitz:

- Arbeitsgruppe 1:
Martin Hug (Vorsitz)
Helen Cabalzar
Marianne Tobler
Christian Beeli
Ferdinand Michel
Gian Andrea Ragettli
Fredy Schneider
- Arbeitsgruppe 2:
Dr. Thomas Ragettli
Reto Gurtner
Curdin Candrian
Gion Attenhofer
Felix Spreiter
- Arbeitsgruppe 3:
Guido Casty (Vorsitz)
Silvia Casutt
Toni Camathias
Marc Woodtli
Reto Poltera
Marco Maranta

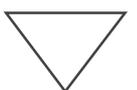
1.4 Vorgehen

An der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe schreiben alle Teilnehmer ihre Vorschläge für mögliche Ideen und Varianten auf A5-Blätter und befestigen diese an Pinwänden. Die Auswertung der Vorschläge ergibt drei Varianten:

- Flims-Cassons
- Runca-Cassons (mit Finanzierung über Resort Flims 1500)
- Diverse Erschliessungen und Berg allgemein

Die drei Varianten werden von den Anwesenden mit Punkten nach der eigenen Präferenz vergeben. Das Resultat sieht wie folgt aus:

- 26 Punkte: Flims-Cassons
- 18 Punkte: Diverse Buserschliessungen und Berg allgemein
- 13 Punkte: Runca-Cassons mit Finanzierung über Resort Flims 1500



Auf Grund dieses Resultats wurden die drei Arbeitsgruppen gebildet.

Die Arbeitsgruppen arbeiteten nach einem vorgegebenen Raster, damit das Resultat vergleichbar wurde.

2. ARBEITSGRUPPE 1 "BAHNEN"

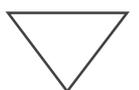
2.1 Erschliessung Flims-Foppa und Foppa-Naraut

An der Ausgangslage hat sich für die Arbeitsgruppe 1 nichts geändert. Die Achse Flims-Foppa-Naraut-Cassons weist, wie im Bericht aufgezeigt, ein Defizit von ca. CHF 725'000 auf. Der Umsatz müsste von CHF 1.7 Mio. auf ca. CHF 3.0 Mio. gesteigert werden, um ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen. Trotz dieses Ergebnisses hat die Weisse Arena AG die Konzession und Betriebsbewilligung für die Sesselbahn Flims-Foppa auf eigene Rechnung um 20 Jahre erneuert. Eine Erneuerung der Konzession und Betriebsbewilligung ist nun auch für die Sesselbahn Foppa-Naraut in die Wege geleitet. Ein zukünftiger Betrieb ist allerdings noch von weiteren Abklärungen abhängig. Die Weisse Arena AG möchte sich mit diesen Massnahmen alle Optionen für die Zukunft offen halten, ohne dabei ein Präjudiz für die Zukunft zu schaffen (vgl. Folie 3/4).

2.2 Erschliessungsvarianten Cassons

Die Arbeitsgruppe diskutierte auf Basis des Berichts Theus vom 11.02.08 folgende Erschliessungsvarianten (vgl. Folie 5):

- Pendelbahn Flims-Cassons mit Aussichtsrestaurant, Kosten ca. CHF 36.2 Mio.
- 2-Seil-Umlaufbahn Flims-Foppa-Cassons mit Aussichtsrestaurant, Kosten ca. CHF 45.2 Mio.
- 2-Seil-Umlaufbahn Flims-Foppa-Naraut-Cassons mit Aussichtsrestaurant, Kosten ca. CHF 50.2 Mio.
- Neubau Pendelbahn Naraut-Cassons ohne Restaurant, Kosten ca. CHF 13.2 Mio.
- Umbau bestehende Pendelbahn Naraut-Cassons ohne Restaurant, Kosten ca. CHF 7.4 Mio.



Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass ein Zwischenausstieg Naraus bei einer direkten Verbindung ab Flims notwendig ist, damit das Biker-Angebot ausgebaut werden kann. Deshalb wird bei einer Variante bei den Berechnungen für die 2-Seil-Umlaufbahn eine Zwischenstation Naraus eingeplant.

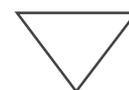
2.3 Wirtschaftlichkeit und zusätzliches Gästepotential

Für die folgenden Überlegungen wird davon ausgegangen, dass das wirtschaftliche Ziel eine "schwarze Null" ist. Die folgende Tabelle zeigt die notwendige Anzahl Gäste pro Variante mit Umsatz pro Gast auf (vgl. Folie 6):

	Umsatz/Gast	Gäste
PB Flims-Cassons	17.00	190'000
2-S-Bahn Cassons	17.00	215'000
2-S-Bahn Foppa	5.00	100'000
2-S-Bahn Foppa-Naraus	11.00	50'000
Aussichtsrestaurant	12.50	160'000
Neubau PB Naraus-Cassons	6.00	185'000
Umbau PB Naraus-Cassons	6.00	115'000
PB Naraus-Cassons heute	4.00	39'000

Dies bedeutet, dass bei 270 Betriebstagen pro Jahr an jedem Betriebstag 425 Gäste bei einem Umbau der bestehenden Pendelbahn Naraus-Cassons bzw. 800 Gäste bei der 2-Seil-Umlaufbahn transportiert werden müssen (vgl. Folie 7).

Es wird davon ausgegangen, dass sich das zusätzliche Gästepotential aus 50 % Ausflugs- und 50 % Aufenthaltsgästen zusammensetzt. Ferner wird mit zwei Varianten gerechnet, wobei drei bzw. sechs Logiernächte einen Ersteintritt bringen. Auf dieser Berechnungsbasis werden je nach Ausbauvariante zwischen 172'000 und 645'000 zusätzliche Logiernächte benötigt (vgl. Folie 8).



2.4 Tourismuspolitische Bedeutung

Eine Analyse der heutigen Frequenzen von Naraus-Cassons zeigt, dass die tourismuspolitische Bedeutung des Cassons für Aufenthaltsgäste sehr gering ist. Rund 77 % der Frequenzen machen Tagesgäste aus, während knapp 23 % Aufenthaltsgäste sind. Dies bedeutet, dass bezogen auf die Logiernächte nur gerade 3.8 % der Gäste die Pendelbahn Naraus-Cassons benützen d. h. nur jeder 26. Gast (vgl. Folie 9).

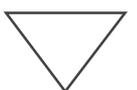
2.5 Investitions- und Folgekosten einer Erschliessung des Cassons

Bei den beiden Erschliessungsvarianten Pendelbahn Flims-Cassons direkt und 2-Seil-Umlaufbahn Flims-Foppa-Naraus-Cassons müssen je die Hälfte des Investitionsvolumens von ca. CHF 18.0 bzw. 25.0 Mio. durch à fonds perdu-Beiträge aufgebracht werden. Zusätzlich muss noch das jährliche Defizit, das zwischen CHF 0.5 – 1.0 Mio. schwankt, gedeckt werden. Wenn nur die Pendelbahn Naraus-Cassons umgebaut (CHF 7.4 Mio.) bzw. ersetzt (CHF 13.2 Mio.) wird, so ist das ganze Investitionsvolumen zu finanzieren, weil diese beiden Varianten keine Verbesserung bringen. Das Defizit beträgt bei beiden Varianten rund CHF 1.0 Mio. pro Jahr (vgl. Folie 10). Bei allen Varianten sind neben den Investitionskosten zusätzlich noch jährliche Betriebsdefizite zu decken.

3. ARBEITSGRUPPE 2 "RESORT FLIMS 1500"

3.1 Strategie Bergbahnen

Die Weisse Arena hat ihre Strategie Bergbahnen 2017 anlässlich der öffentlichen Veranstaltung vom 26.11.07 in Flims vorgestellt. An dieser Veranstaltung wurde festgehalten, dass der Nachweis für eine wirtschaftliche Nachhaltigkeit bei der Cassonsbahn fehlt. Deshalb wird die Bahn nach Ablauf der Konzession bzw. Betriebsbewilligung nicht mehr erneuert und der Betrieb eingestellt (vgl. Folie 11).



3.2 Finanzierung über ein Resort

Im Zusammenhang mit der Realisation von "warmen" Betten entstand die Idee eines Resorts in Runca mit dem Arbeitstitel "Flims 1500". In Runca könnten eine Zwischenstation des Arena-Express und eine neue Pendelbahn Runca-Cassons gebaut werden. Beide Vorhaben wären über das neue Resort zu finanzieren. Der Investitionsbedarf beträgt ca. CHF 30 – 40 Mio. (vgl. Folie 11).

Im Rahmen der Arbeiten beschränken sich die Überprüfungen der Standorte nicht allein auf Runca. Es werden noch weitere Standorte für ein mögliches Resort abgeklärt. Wichtig ist, dass in der Region Flims-Laax-Falera noch weitere warme Betten gebaut werden.

3.3 Wertschöpfung

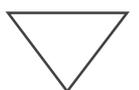
Bei den heutigen Konzeptionen geht man von ca. 3'000 Betten mit 330 Belegtagen aus. Die durchschnittliche Jahresauslastung wird mit 50 % angenommen. Damit würden ca. 495'000 Gästeübernachtungen pro Jahr generiert. Auf Grund verschiedener Wertschöpfungsstudien ist bekannt, dass der Gast im Durchschnitt etwa CHF 120.00 pro Tag ausgibt. Bei den 495'000 Gästen ergibt sich folglich ein Umsatz von ca. CHF 60 Mio. pro Jahr, wobei der grösste Teil in der Region ausgegeben wird. Mit diesen zusätzlichen Übernachtungen bzw. den daraus resultierenden Ersteintritten kann eine Erschliessung des Cassons finanziert werden (vgl. Folie 12).

Die Arbeiten der Arbeitsgruppe 2 sind noch nicht abgeschlossen.

4. ARBEITSGRUPPE 3 "ERSCHLIESSUNGSKONZEPT FÜR DEN BERGSOMMER"

4.1 Buserschliessung

Die Arbeitsgruppe überprüfte Busverbindungen nach Nagens, Plaun, Startgels und Curnius. Die Berechnungen ergaben, dass für den Ausbau der Strassen zwischen CHF 0.5 und 2.5 Mio. ausgegeben werden müssen. Die Kapazität beträgt rund 30 Personen pro Stunde. Die Kosten für einen Bus belaufen sich pro Tag auf ca. CHF 900.00.



Auf Grund der eingeschränkten Transportkapazität, des mangelnden Komforts und der grösseren Investitionen für eine Strassenerschliessung kommt die Arbeitsgruppe zum Schluss, dass Bahnen nach wie vor die beste Lösung sind, Berge zu erschliessen (vgl. Folie 13).

4.2 Wirtschaftliche Betrachtungen

Werden nur die variablen Kosten berücksichtigt, könnte im Sommer der Arena-Express mit dem selben Aufwand betrieben werden, wie heute die Achse Flims-Foppa-Naraut-Cassons. Eine Finanzierung des Sommerbetriebs sollte über einen Sommer-Pool unter Einbezug der Gemeinden und übrigen Leistungsträger erfolgen. Langfristig gesehen muss eine Finanzierung über steigende Logiernächte möglich sein (vgl. Folie 14).

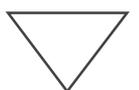
4.3 Zusammenfassung

Die Arbeitsgruppe 3 kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

"Der Verlust von Cassons als Sommer-Attraktion würde sicher schwer wiegen. Auf der anderen Seite wäre es aber auch fatal, finanzielle Mittel zu binden, die uns im Marketing und in der Angebots- und Produktegestaltung fehlen würden" (vgl. Folie 15).

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Arbeitsgruppen kamen anlässlich ihrer Schlusssitzung einstimmig überein, dass die Variante Pendelbahn Flims-Cassons direkt nicht mehr weiter verfolgt werden soll, da sie über überbautes Gebiet führen würde und somit kaum realisierbar wäre. Zudem fehlt in dieser Variante eine Anbindung von Foppa und Naraut als Ausgangspunkt für Wanderer und Biker. Auch die notwendige Wirtschaftlichkeit ist nicht gegeben. Auf eine Sanierung der bestehenden Pendelbahn soll aus konzeptionellen und wirtschaftlichen Gründen ebenso verzichtet werden, wie auf einen kurzfristigen Neubau der Linie Naraut-Cassons.

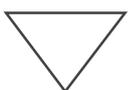


Die beiden Varianten 2-Seil-Umlaufbahn Flims-Foppa-Narlaus-Cassons und der längerfristige Neubau der Pendelbahn Narlaus-Cassons werden als mögliche Optionen bis auf weiteres offen gelassen (vgl. Folie 16).

Kurzfristig gesehen geht es um eine Sicherung der Erschliessung Flims-Foppa-Narlaus. Im Sommer 2010 muss die Cassonsbahn den Betrieb einstellen, da die Seile ausgewechselt werden müssten, was mit Kosten von ca. CHF 1.2 Mio. verbunden wäre. Diese Investition lässt sich aus wirtschaftlichen und tourismuspolitischen Gründen nicht rechtfertigen. Allerdings muss versucht werden, die Konzession für die Erschliessung des Cassons zu verlängern, bis eine positive Entwicklung der Logiernächte absehbar ist oder ein neues Resort gebaut werden kann.

Als zusätzliche Variante könnte die Gemeinde Flims mit der Weissen Arena AG einen Leistungsvertrag abschliessen, wonach die Weisse Arena AG die Linie Flims-Foppa-Narlaus-Cassons gegen Entschädigung betreibt. Diese Lösung würde eine finanzielle Beteiligung der Gemeinde und/oder von Dritten an den Investitionen und den jährlichen Betriebskosten beinhalten. Darüber müsste natürlich der Flimser Soverän entscheiden (vgl. Folie 17).

Grundlage für jede Investition ist ein Angebotskonzept. Es ist Aufgabe der Region ein solches Konzept, mit entsprechender Zielsetzung, klarer Profilierung und der notwendigen Beachtung der Aufenthaltsgäste zu erarbeiten. Dafür müssen zusätzliche Marketingmittel aufgebracht werden. Erst wenn die Logiernächte entsprechend gesteigert werden konnten, darf an eine neue Bahnerschliessung gedacht werden (vgl. Folie 18).



Arbeitsgruppe Erschliessung Cassons und Sommerangebot Berg

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

**Präsentation für die Arbeitsgruppe
Dr. Riet Theus
18. Mai 2009**



Auftrag der Arbeitsgruppe

- **Bedeutung des Cassons**
- **Wirtschaftlichkeit und tourismuspolitische Bedeutung**
- **Zukunft der Erschliessung**
 - Foppa
 - Naraus
- **Zusätzliches Gästepotential**
 - Aufenthaltsgast
 - Ausflugs-gast



Erschliessung von Foppa und Naraus

- **Sesselbahn Flims-Foppa**
 - Konzession und Betriebsbewilligung verlängert
 - notwendige Investitionen umgesetzt
- **Skilift Spaligna**
 - alte Gehänge ersetzt für CHF 60'000
- **Sesselbahn Foppa-Naraus**
 - Verfahren für Verlängerung der Konzession und Betriebsbewilligung eingeleitet
 - Kosten für Verfahren ca. CHF 150'000
 - mögliche Investitionen ca. CHF 0.5 Mio. (geschätzt)
 - zukünftiger Betrieb abhängig von weiteren Abklärungen

Situationsanalyse bestehende Anlagen bereinigt: Schlussfolgerungen

Verkehrsumsatz	CHF	1'705'000
Soll-Umsatz	CHF	3'000'000
EBITDA	CHF	145'000
Soll-EBITDA	CHF	1'000'000
Vollkosten	CHF	-725'000
Umsatz/Bahn	CHF	570'000
Soll-Umsatz/Bahn	CHF	1'000'000
Ersteintritte Foppa So+Wi		152'000
Umsatz/Ersteintritt	CHF	11.20

Erschliessungsvarianten Cassons

- **Pendelbahn Flims-Cassons mit Aussichtsrestaurant** CHF 36.2 Mio.
- **2-Seil-Umlaufbahn Flims-Foppa-Cassons mit Aussichtsrestaurant** CHF 45.2 Mio.
- **2-Seil-Umlaufbahn Flims-Foppa-Naraus-Cassons mit Aussichtsrestaurant** CHF 50.2 Mio.
- **Neubau Pendelbahn Naraus-Cassons ohne Restaurant** CHF 13.2 Mio.
- **Umbau bestehende Pendelbahn ohne Restaurant (Schätzung Garaventa)** CHF 7.4 Mio.

Wirtschaftlichkeit: Ziel "schwarze Null"

	Umsatz/Gast	Gäste
PB Flims-Cassons	17.00	190'000
2-S-Bahn Cassons	17.00	215'000
2-S-Bahn Foppa	5.00	100'000
2-S-Bahn Foppa-Naraus	11.00	50'000
Aussichtsrestaurant	12.50	160'000
Neubau PB Naraus-Cassons	6.00	185'000
Umbau PB Naraus-Cassons	6.00	115'000
PB Naraus-Cassons heute	4.00	39'000

Wirtschaftlichkeit: Kritische Punkte

➤ Pendelbahn Flims-Cassons

- 190'000 Gäste: 270 Betriebstage à 705 Gäste

➤ 2S-Bahn Flims-Foppa-Naraus-Cassons

- 215'000 Gäste: 270 Betriebstage à 800 Gäste
- 100'000 Gäste bis Foppa: 100 Betriebstage (Wi.) à 1'000 Gäste
- 50'000 Gäste bis Naraus: 100 Betriebstage (Wi.) à 500 Gäste

➤ Pendelbahn Naraus-Cassons

(Linie Flims-Foppa-Naraus-Cassons, zweimal Umsteigen)

- Neubau: 185'000 Gäste, 270 Betriebstage à 685 Gäste
- Umbau: 115'000 Gäste, 270 Betriebstage à 425 Gäste
- heute: 39'000 Gäste, 214 Betriebstage à 185 Gäste

Zusätzliches Gästepotential (3/6 LN = 1 Ersteintritt)

Bahn	Gäste	Ausflug	Stationär	3LN=1E	6LN=1E
PB Flims-Cassons direkt	190'000	95'000	95'000	285'000	570'000
2S-B Flims-Foppa-Naraus-Cassons	215'000 100'000 50'000	107'500	107'500	322'500	645'000
Neue PB Naraus-Cassons	185'000	92'500	92'500	277'500	555'000
Umbau PB Naraus-Cassons	115'000	57'500	57'500	172'500	345'000

Sehr kleine tourismuspolitische Bedeutung einer Erschliessung des Cassons im Sommer 2008

Frequenzen	Naraus-Cassons	in %
Einheimische	1'213	5.3 %
Gratis/Top Card	5'469	23.8 %
Raiffeisen-Aktion	2'456	10.7 %
Sonstige	8'615	37.6 %
Gästekarten	5'183	22.6 %
davon Hotelkarten	1'167	5.1 %
Total	22'936	100.0 %
Tagesgäste	17'753	77.4 %

Gästekarten (5'183) / Logiernächte (134'647): 3.8 %
Nur jeder 26. Aufenthaltsgast benutzt die Cassonsbahn!

Investitions- und Folgekosten einer Erschliessung des Cassons

Erschliessung Bahntyp	Investitions-summe	Beitrag à fonds perdu	Defizit pro Jahr
PB Flims-Cassons (direkt)	36.2 Mio.	18.0 Mio.	0.5 Mio.
2S-Bahn Flims-Foppa-Naraus-Cassons	50.2 Mio.	25.0 Mio.	1.0 Mio.
Neubau PB Naraus-Cassons	13.2 Mio.	13.2 Mio.	1.0 Mio.
Umbau PB Naraus-Cassons	7.4 Mio.	7.4 Mio.	0.9 Mio.

Resort "Flims 1500"

➤ Strategie Bergbahnen (WAG)

- zusätzliche warme Betten
- keine wirtschaftliche Nachhaltigkeit für Cassonsbahn
- Sommer 2010: Einstellen des Betriebs der Cassonsbahn
- Begründung: Aufwand für Seilwechsel ca. CHF 1.2 Mio.

➤ Standort Runca

- Zwischenstation Arena-Express
- Neubau Pendelbahn Runca-Cassons
- Investitionsbedarf ca. CHF 30 – 40 Mio.
- Finanzierung über Resort

Resort: Modellrechnung für Wertschöpfung

➤ Grundlagen

- 3'000 Betten
- 330 Betriebstage
- 50 % durchschnittliche Auslastung

➤ 495'000 Übernachtungen

- CHF 120.00 durchschnittliche Ausgaben pro Gast und Tag

➤ ca. CHF 60 Mio. Umsatz pro Jahr

➤ Sicherstellung der Finanzierung und des Betriebs einer neuen Bahn auf den Cassons

Bus-Erschliessung des Bergs eine Alternative?

- **Eingeschränkte Beförderungskapazität**
 - ca. 20 – 30 P/h
 - Kosten pro Bus und Tag ca. CHF 900.00
- **Kein Fahrerlebnis für den Gast**
 - keine Aussicht
 - kein Komfort
- **Investitionen für Ausbau der Strassen**
 - Kosten bis CHF 2.5 Mio.
- **Fazit: Bahnen sind als Transportmittel die beste Lösung, um den Berg zu erschliessen**

Arena-Express mit Sommerbetrieb als Alternative: keine neuen Investitionen – Mittel für Marketing

- **8er-Gondelbahn in drei Sektionen**
 - Plaun – Scansinas – Nagens
 - aufwendiger Betrieb
 - variable Kosten ca. CHF 5'000.00 pro Tag
- **Betrieb Sesselbahn Foppa**
 - variable Kosten von ca. CHF 1'500.00 pro Tag
- **Sommerbetrieb ab Flims**
 - total variable Kosten von ca. CHF 6'500.00 pro Tag
- **Finanzierung mit Sommerkonzept**
 - längerfristig durch Einnahmen von steigenden Logiernächten
 - Sommer-Pool: Einbezug von Gemeinden und Leistungsträgern

Schlussfolgerungen Arbeitsgruppe 3

- **Wertschöpfung basiert auf Übernachtungen.**
- **Produkte und Angebote sind daher unabdingbar.**
- **Der Verlust von Cassons als Sommer-Attraktion würde sicher schwer wiegen.**
- **Andererseits wäre es aber auch fatal, finanzielle Mittel zu binden, die im Marketing und in der Angebots- und Produktgestaltung fehlen würden.**

Betrachtung der Varianten aus wirtschaftlicher und tourismuspolitischer Sicht

- | | |
|---|--------------|
| ➤ Pendelbahn Flims-Cassons direkt | nein |
| • keine Erschliessung von Foppa und Naraus | |
| • Linienführung über bebautes Gebiet | |
| ➤ 2S-Bahn Flims-Foppa-Naraus-Cassons | offen |
| • Problem: Finanzierung Investition und Defizit | |
| • Gastronomieangebot am Berg notwendig | |
| ➤ Sanierung Pendelbahn Naraus-Cassons | nein |
| • keine Wirtschaftlichkeit | |
| • grosse Unsicherheit bei Investition | |
| ➤ Neubau Pendelbahn Naraus-Cassons | offen |
| • keine kurzfristige Realisation | |
| • keine Wirtschaftlichkeit | |

Kein Präjudiz schaffen – alle Optionen offen lassen

- **Sicherung der Erschliessung Flims-Foppa-Naraut**
 - Verlängerung der Betriebsbewilligung Foppa-Naraut
 - Verträge Grundeigentümer, Defizit Sommerbetrieb
- **Erschliessung Cassons**
 - Beurteilung mit einem regionalem Tourismuskonzept
 - Umsetzen der Investitionen in Abhängigkeit der geplanten Steigerung der Logiernächte bzw. Wertschöpfung
 - Stilllegen der Cassonsbahn ab Sommer 2010 wegen Seilwechsel mit Kosten von über CHF 1.2 Mio.
 - Sicherstellen der Konzession für die Linie Naraut-Cassons
- **Leistungsauftrag an WAG mit finanziellen Konsequenzen**
 - Investitionen
 - jährliche Betriebskosten



17

Schlussfolgerungen: Basis für Investitionen ist ein Angebotskonzept

- **Klare Profilierung als führende Bike-Region**
- **Halten der bestehenden Aufenthaltsgäste**
 - Ausgleich des Rückgangs
- **Steigerung der Aufenthaltsgäste**
 - Verdoppelung der Sommer-Logiernächte innert zehn Jahren
 - Steigerung der Wertschöpfung für die ganze Region
- **Notwendige Marketingmittel**
 - jährliches Budget für Aufenthaltsgäste ca. CHF 2.0 Mio.
 - jährliches Budget für Tagesgäste ca. CHF 0.3 – 0.5 Mio.
- **Bei Zielerreichung Überprüfung der Investitionen für eine neue Bergerschliessung**



18