

# KORPORATION URI

## Sitzung des Korporationsrates Uri vom 25. September 2020

---

### Geschäft Nr. 5

### Beiträge

5.1 Fr. 177'504.– an die Sanierung Luftseilbahn  
Biel-Kinzig der Luftseilbahn Biel Kinzig AG

---

Die Biel-Kinzig AG, p. Adr. Riedi Bernhard, Verwaltungsratspräsident, Postfach, 6463 Bürglen, stellt mit Schreiben vom 19. Dezember 2019 das Gesuch um einen finanziellen Beitrag an die Kosten für die Sanierung der Luftseilbahn Brügg-Riedlig-Biel, Gemeinde Bürglen, zu.

### Einleitung

Am 21. Oktober 2019 haben Riedi Bernhard und Arnold Markus als Vertreter der Biel-Kinzig AG, in einem Gespräch mit Wyrsch Lukas und Zraggen Pius als Vertreter der Korporation Uri das Anliegen um einen finanziellen Beitrag an die Sanierung der LSB Biel-Kinzig aufgezeigt und vorgebracht.

Da dieses Gespräch und die gemeinsame Besprechung vom 15. November 2019 mit Vertretern von Kanton, Korporation Uri, der Gemeinde Bürglen und der Biel-Kinzig AG sehr positiv verlaufen sind, hat sich die Gesellschaft entschieden, ein offizielles Gesuch für einen finanziellen Beitrag an die Sanierung der LSB Biel-Kinzig zu stellen.

### Ausgangslage

Die LSB Biel-Kinzig wird von der Biel-Kinzig AG betrieben, welche im Weiteren noch das Ski- und Wandergebiet Biel-Kinzig mit seinen drei Skianlagen betreibt und für die Präparation des Winterwanderweges zwischen Ruogig und Obflüe zuständig ist.

Die Biel-Kinzig AG wurde aufgrund des Konkurses der Biel-Kinzig Sportbahnen AG am 22. Juni 2017 neu gegründet. Die Luftseilbahn Brügg-Riedlig-Biel erschliesst einerseits den Riedligflügel und andererseits das Naherholungs- und Wohngebiet Biel für Touristen, Anwohnerinnen und Anwohner, Gastrobetriebe und Landwirtschaft. Die LSB Biel-Kinzig wird vom Kanton als Tourismus-Bahn eingestuft. Allerdings hat die Erschliessungsfunktion Priorität und der Tourismus hilft, diese Primäraufgabe wahrzunehmen.

Die Luftseilbahn wurde im Jahr 1951 als Pendelbahn mit zwei Sektionen und mit Vierer-Kabinen als Genossenschafts-Bahn erstellt. Im Jahr 1975 wurde die Seilbahn saniert und auf Achter-Kabinen erweitert, auch wurde die Genossenschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

Ein weiterer Ausbau erfolgte im Jahr 1990, als die Bahn mit einer neuen Steuerung und dem Jetonbetrieb ausgerüstet wurde. Seit 1990 wurden keine weiteren Erneuerungen, weder bei der Steuerung noch beim Antrieb und Kabinen, durchgeführt.

Selbstverständlich wurden die vom Gesetzgeber geforderten Unterhaltsarbeiten bei der Bahn ausgeführt und durch die Kontrollstelle auch geprüft, um jederzeit einen sicheren Betrieb zu garantieren.

In den letzten Jahren häuften sich die Betriebsunterbrüche infolge Abnutzung und Überalterung der technischen Infrastruktur. Die Unterhaltskosten steigen stetig und für verschiedene Komponenten der Anlage gibt es keine Ersatzteile mehr.

Der Verwaltungsrat der Biel-Kinzig AG hat im Februar 2018 eine Kommission gegründet, die den Sanierungsbedarf aller Anlagen der Biel-Kinzig AG abklärte. Die Kommission ist zum

Schluss gekommen, dass eine umfassende Sanierung der technischen Anlagen der Luftseilbahn auch im Hinblick auf die Konzession der Bahn und der Sicherung der Erschliessung in naher Zukunft unumgänglich ist.

Der Verwaltungsrat und die Kommission haben in den vergangenen knapp zwei Jahren mit Experten den Umfang der Sanierung der Bahn und der Anlagen im Skigebiet festgelegt, um die Technik den geltenden Normen anzupassen. Daraus ergeben sich diverse Massnahmen, welche umgesetzt werden müssen.

Die Sanierung wird in zehn Teilprojekte unterteilt und die einzelnen Massnahmen den Teilprojekten zugeteilt. Dies ermöglicht einerseits Neuanschaffungen und andererseits aber auch, dass notwendige Anpassungen gemacht werden können.

– Teilprojekt Projektierung / Planung:

In diesem Bereich ist die ganze Planung und Projektierung im technischen wie auch im finanziellen Bereich enthalten.

– Teilprojekt Seile:

Im Bereich Seile geht es bei der Sanierung im Wesentlichen darum, dass die Tragseile der ersten Sektion geschoben werden müssen. Da die Tragseile der zweiten Sektion zu kurz sind, können sie nicht mehr geschoben werden und müssen daher ersetzt werden.

– Teilprojekt Seilumlenkungen:

Im Bereich Seilumlenkungen ist vorgesehen, die alten 8 Speichenräder durch neue zu ersetzen und die neueren 4 Umlenkräder zu revidieren. Auch werden die Lager erneuert.

– Teilprojekt Kabinen, Gehänge, Fahrzeuge:

Die 4 Achter-Kabinen, die mittlerweile 45 Jahre im Einsatz sind, werden erneuert und mit einer Lastmessung und Türverriegelung ausgerüstet, um den gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen.

Die 4 Gehänge werden geprüft, revidiert und auf den neusten Stand gebracht. Auch die 4 Fahrzeuge werden geprüft, revidiert und wenn nötig erneuert.

– Teilprojekt Steuerung / Überwachung:

Im Bereich Steuerung und Überwachung werden die im Jahr 1990 eingebauten Anlagen für beide Sektionen komplett neu aufgebaut und den heutigen Auflagen angepasst.

– Teilprojekt Antrieb / Notantrieb:

Die 45 Jahre alten Antriebseinheiten für die zwei Sektionen werden im Zusammenhang mit der Sanierung durch zwei neue Einheiten ersetzt. Auch werden die zwei Notantriebe durch ein neues System ersetzt.

– Teilprojekt Stationen:

Im Bereich Stationen werden die Einlenkholmen, Puffer und Aufhängungen geprüft und erneuert. Auch werden die Stationen den Auflagen der Feuerpolizei angepasst.

– Teilprojekt Stützen:

Bei den Stützen werden nebst den Sicherheitsvorkehrungen für Unterhaltsarbeiten auch die Stützen und Fundamente geprüft und angepasst.

Bei der Ausstiegsstütze Planzeren wird die Ausstiegsmöglichkeit zurückgebaut, um mehr Platz für die Pendelbewegung der Kabinen zu schaffen.

– Teilprojekt Montage / Demontage:

Beim Teilprojekt Montage / Demontage sind alle Abbruch- und Aufbauaufwendungen im Stahl-, Elektro-, Mechanik- und Brandschutzbereich zusammengefasst.

– Teilprojekt Winterinfrastruktur:

Beim Teilprojekt Winterinfrastruktur sind der Ersatz der Pistenmaschine und die Sanierung Infrastruktur Liftanlagen enthalten.

Die aufgeführten Teilprojekte sind als Ganzes zu sehen und auch als ein Sanierungsprojekt umzusetzen. Dies soll im Frühjahr 2021 während rund acht Wochen geschehen.

### Sanierungskosten

Die Sanierungskosten belaufen sich auf rund 2.6 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf.

- Teilprojekt Projektierung / Planung	Fr.	200'000.-
- Teilprojekt Seile	Fr.	150'000.-
- Teilprojekt Seilumlenkung	Fr.	70'000.-
- Teilprojekt Kabinen, Gehänge, Fahrzeuge	Fr.	290'000.-
- Teilprojekt Steuerung / Überwachung	Fr.	750'000.-
- Teilprojekt Antrieb / Notantrieb	Fr.	180'000.-
- Teilprojekt Stationen	Fr.	130'000.-
- Teilprojekt Stützen	Fr.	60'000.-
- Teilprojekt Montage / Demontage	Fr.	120'000.-
- Teilprojekt Winterinfrastruktur	Fr.	340'000.-
- Unvorhergesehenes	Fr.	109'000.-
- Mehrwertsteuer	Fr.	184'723.-
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>2'583'723.-</b>

### Finanzierung:

Für die Übernahme der konkursiten Biel-Kinzig Sportbahnen AG musste ein Aktienkapital von Fr. 100'000.- aus der Anwohnerschaft der LSB aufgebracht werden, dies wurde um rund Fr. 45'000.- übertroffen. Im Weiteren wurde an der ersten ordentlichen Generalversammlung der Biel-Kinzig AG vom 15. November 2018 ein Jahresbeitrag auf 10 Jahre für die Anwohner beschlossen.

Die zuständige Kommission der Biel-Kinzig AG hat im Frühling 2019 einen Finanzplan bei der Gemeinde Bürglen und dem Kanton eingereicht, welcher als Grundlage für eine erste gemeinsame Besprechung diente. Der Finanzplan basiert auf den Offerten für die Sanierung, den Investitionskosten der nächsten 5 Jahre auf den Anlagen im Gebiet sowie auf dem ersten Geschäftsabschluss der Biel-Kinzig AG.

Dieser Finanzplan zeigte auf, dass in den nächsten 5 Jahren ein Investitionsbedarf auf den Anlagen der Biel-Kinzig AG von rund Fr. 2,6 Mio. ansteht. Bei diesem Betrag handelt es sich um Investitionen, nicht um Aufwendungen des betrieblichen Unterhalts.

Bei einer Besprechung im Juni 2019 haben die Gemeinde Bürglen und der Kanton eine Überarbeitung des Finanzplanes mit möglichen Beiträgen der öffentlichen Hand und Stiftungen, wie auch der Eigenfinanzierung durch die Biel-Kinzig AG gefordert. Der Kanton stellte daraufhin der Biel-Kinzig AG einen Finanzexperten zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit dem Experten wurde die Finanzierung überarbeitet und an der gemeinsamen Sitzung mit Kanton, Korporation und Gemeinde vom 15. November 2019 unter Vorbehalt der Zustimmungen in Aussicht gestellt.

Wie bei anderen Seilbahnen, die Erschliessungsaufgaben wahrnehmen müssen, bestätigt sich, dass bei äusserst sparsamer Betriebsführung und Fronarbeit der laufende Betrieb und Unterhalt finanziert werden können, dass aber die periodische Erneuerung nur mit Hilfe der öffentlichen Hand und Unterstützung von Hilfsorganisationen zu bewältigen ist.

Die Finanzierung der Gesamtinvestitionen basiert auf folgendem Modell:

- Kanton Uri: zinsloses Darlehen für maximal 25 Jahre (bewilligt)	Fr.	1'000'000.-
- Kanton Uri: Beitrag à fonds perdu (bewilligt)	Fr.	300'000.-
- Gemeinde Bürglen: Beitrag à fonds perdu (beantragt)	Fr.	750'000.-
- Korporation Uri: Beitrag 8 % à fonds perdu (beantragt)	Fr.	200'000.-
- Biel-Kinzig AG:	Fr.	150'000.-
- diverse Stiftungen	Fr.	200'000.-
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>2'600'000.-</b>

