

Kaisereggbahnen Schwarzsee AG
Remontées mécaniques du Kaiseregg-Schwarzsee SA

Projekt Bahnersatz Sesselbahn Riggisalp

Botschaft zum Kredit-Antrag für die Finanzierung durch die Generalversammlung der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG



Visualisierung der neuen Talstation mit Garagierung

Version: 4.0
3. Juni 2026

Inhaltsverzeichnis

Management Summary	4
1. Ersatz Sesselbahn Riggisalp.....	5
1.1. Einleitung.....	5
1.2. Ausgangslage und Bedarf Ersatz Sessellift Schwarzsee-Riggisalp.....	5
1.3. Standort, Umgebung.....	5
1.4. Termine.....	6
1.5. Partner im Projekt.....	6
1.6. Projekt 6er Sesselbahn.....	6
1.7. Technische Eckdaten der neuen Sesselbahn.....	7
1.8. Situationspläne	8
2. Kosten und Finanzierung Bahnersatz	15
2.1. Investitionskosten	15
2.2. Unterhalt und Betrieb.....	15
2.3. Subventionsberechtigte Summe	16
3. Finanzierung Zusammenfassung und Vorgehen subventionierter Anteil	17
3.1. Gesamtkosten Bahnersatz Sessellift Riggisalp.....	17
3.2. Antrag Subventionen	17
3.3. Gesetzliche Bedingungen der Subventionen.....	17
3.4. Ablauf der Anträge und Beschlussfassungen	18
3.5. Ablauf der Zahlungsprozesse	19
3.6. Anmerkung zu Kosten-Risiken im Kreditbegehren	19
3.7. Herausforderungen.....	20
3.8. Bauphase mit Inbetriebnahme	20
4. Antrag des Verwaltungsrates	21
5. Schlussbemerkungen	22

Management Summary

Die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG plant den Ersatz der bestehenden 2er-Sesselbahn Riggisalp aus dem Jahr 1992 durch eine moderne 6er-Sesselbahn. Die bestehende 2er-Sesselbahn bildet das zentrale Rückgrat der touristischen Erschliessung und hat das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht. Der Ersatz ist erforderlich, um den langfristigen, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen und die touristische Infrastruktur am Schwarzsee nachhaltig zu sichern.

Der Schwarzsee ist im kantonalen Tourismusgesetz als Tourismusschwerpunkt von kantonomer Bedeutung definiert und nimmt eine zentrale Rolle in der Umsetzung der Voralpen Vision 2030 ein. Das Projekt unterstützt die strategische Ausrichtung auf einen nachhaltigen Ganzjahrestourismus und stärkt die Destination insbesondere in den Bereichen Wandern, Mountainbiken sowie Ski- und Snowboardsport. Der Schwarzsee erfüllt zudem eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet für die Region und die Stadt Freiburg mit Ausstrahlung bis in die Agglomeration Bern und trägt wesentlich zur regionalen touristischen Wertschöpfung bei.

Mit der neuen Anlage wird die bestehende Infrastruktur langfristig gesichert und qualitativ verbessert. Die Förderkapazität wird moderat erhöht, mit dem Ziel, die Betriebsqualität zu optimieren, Wartezeiten in Spitzenzeiten zu reduzieren und einen effizienten und stabilen Betrieb sicherzustellen. Neben der Erhöhung des Komforts ermöglicht die neue Bahn eine nachhaltige und zuverlässige Betriebsführung im Ganzjahresbetrieb. Der Einsatz der modernen Direct-drive-Antriebstechnologie reduziert den Energieverbrauch, minimiert den mechanischen Verschleiss und erhöht die Betriebssicherheit. Damit leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der touristischen Infrastruktur im Kanton Freiburg.

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf CHF 21.62 Mio., wovon CHF 18.50 Mio. als subventionsberechtigt gelten. Die Finanzierung erfolgt partnerschaftlich zwischen der öffentlichen Hand und der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG und gliedert sich wie folgt:

- **Anteil Kaisereggbahnen: CHF 7.93 Mio.**
- Beitrag Mehrzweckverband Sensebezirk: CHF 4.62 Mio. (25% vom subventionsberechtigten Betrag)
- Beitrag Kanton Freiburg: CHF 9.07 Mio. (49% vom subventionsberechtigten Betrag)

Die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG stellt ihren Finanzierungsanteil durch Eigenmittel und Bankdarlehen sicher. Die langfristige finanzielle Tragbarkeit ist durch stabile Cashflows und eine solide wirtschaftliche Ausgangslage gewährleistet. Betrieb, Unterhalt und sämtliche betrieblichen Risiken verbleiben vollständig bei der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG. Für den Kanton, den Mehrzweckverband Sensebezirk und die Gemeinden entstehen keine Folgekosten.

Das Projekt wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen kantonalen Stellen, dem Mehrzweckverband Sensebezirk sowie der RMF AG entwickelt. Nach der Realisierung wird die Anlage in das Eigentum der RMF AG überführt, wodurch eine koordinierte und nachhaltige Entwicklung der touristischen Infrastruktur auf kantonaler Ebene sichergestellt wird.

Der Ersatz der Sesselbahn Riggisalp stellt eine zentrale Investition in die touristische Zukunft des Schwarzseegebiets dar. Er sichert langfristig eine Infrastruktur von kantonomer Bedeutung, stärkt den Ganzjahrestourismus, unterstützt die regionale Wertschöpfung und gewährleistet die nachhaltige Weiterentwicklung des Schwarzseegebiets als bedeutendes touristisches und regionales Naherholungsgebiet.

Antrag des Verwaltungsrates:

Der Verwaltungsrat der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG stellt der Generalversammlung folgenden Antrag:

1. Die Generalversammlung genehmigt einen Investitionskredit in der Höhe von CHF 7.93 Mio. zur Finanzierung des Projekts «Bahnersatz Sesselbahn Riggisalp».
2. Die Generalversammlung genehmigt dazu die Aufnahme von Bankkrediten im Umfang von bis zu CHF 6.5 Mio.
3. Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrat, die Kreditverträge zu marktüblichen Konditionen abzuschliessen.

Die Anträge der Subventionen laufen separat beim Mehrzweckverband Sensebezirk und beim Kanton.

Der Verwaltungsrat der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG

1. Ersatz Sesselbahn Riggisalp

1.1. Einleitung

Die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG betreibt seit 1992 eine 2er-Sesselbahn am Schwarzsee, welche das Skigebiet rund um die Riggisalp erschliesst und ganzjährig in Betrieb ist. Die bestehende Anlage erreicht mit dem Ende der Konzession im Jahr 2032 das Ende ihrer technischen Lebensdauer von rund 40 Jahren. Das zunehmende Ausfall- und Störungsrisiko stellt sowohl aus betrieblicher als auch aus finanzieller Sicht einen kritischen Faktor dar. Die Anlage bildet den zentralen und unverzichtbaren Zugang zum Restaurant Bärghuus sowie zum oberen Bereich des Skigebiets und ist damit systemrelevant für den Gesamtbetrieb am Standort Schwarzsee.

1.2. Ausgangslage und Bedarf Ersatz Sessellift Schwarzsee-Riggisalp

Zur Sicherstellung eines zuverlässigen und zukunftsfähigen Betriebs ist der Ersatz der bestehenden Anlage durch einen 6er-Sessellift vorgesehen. Mit dem Neubau soll die Förderleistung von heute maximal 1'440 Personen pro Stunde auf rund 1'870 Personen pro Stunde erhöht und damit die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Standorts insgesamt gesteigert werden. Neben der Seilbahnanlage selbst – inklusive Tal- und Bergstationen sowie Stützen – sind Anpassungen an den Nebenanlagen geplant, um einen sicheren und effizienten Betrieb der neuen Anlage zu gewährleisten. Das Projektgebiet liegt auf dem Gemeindegebiet von Jaun und Plaffeien.

Vor dem Hintergrund der klimabedingten Veränderungen richtet die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG ihre Strategie konsequent auf eine nachhaltige Ganzjahresnutzung aus. Der Ersatzneubau ermöglicht einen zuverlässigen, sicheren und qualitativ zeitgemässen Betrieb im Winter- und Sommerhalbjahr. Neben Skifahrern und Fussgängern sollen neu auch Mountainbike-Fahrer im Sommer von der Anlage profitieren.

Flankierend zur neuen Sesselbahn ist die Sanierung und Erweiterung des Berghauses auf der Riggisalp vorgesehen. Ergänzend dazu soll bei der Bergstation ein neuer Bereich «Kinderland» entstehen, der sowohl im Sommer als auch im Winter als Übungs- und Erlebnisgelände zur Förderung des regionalen Ski- und Bike-Sports genutzt werden soll. In Kombination mit dem bestehenden Erlebnisspielplatz sowie dem Ausbau des Mountainbike-Angebots wird das familienorientierte Sommer- und Winterangebot gezielt erweitert. Das Projekt leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung des Standorts, zur regionalen Wertschöpfung sowie zur Umsetzung der regionalen Tourismusstrategie mit Fokus auf eine nachhaltige Ganzjahresentwicklung.

1.3. Standort, Umgebung

Die Sesselbahn auf die Riggisalp befindet sich am Schwarzsee in der gleichnamigen Ortschaft und verbindet die Talstation im Bereich «Gypsera» der Gemeinde Plaffeien in direkter Verbindung mit der Bergstation auf der Riggisalp auf Gemeindegebiet Jaun.



1.4. Termine

Erste Vorstudien zum Projekt wurden bereits im Jahr 2019 durchgeführt. Der eigentliche Projektstart erfolgte im Jahr 2023 mit der nachfolgenden Terminplanung:

Grobe Terminplanung

2023	Definition Organisation und Verfahren
2024	Ausschreibung div. Partner insbes. Bahnanbieter
2025	Detailprojekt mit Kostengenauigkeit +/-10%
2026	Gesuch/Genehmigung Subvention Projekt der Gemeinden im Sensebezirk
2026	Genehmigung Projekt GV Kaisereggbahnen
2026	Gesuch Kanton um Subventionierung via Dekret
2026	Baueingabe PGV ans BAV mit öffentlicher Auflage
2027	Ca. Ausschreibung Unternehmer
2027	Ca. Baustart
2028	Ca. Inbetriebnahme

Die Termine basieren auf dem aktuellen Planungsstand und können sich im weiteren Projektverlauf noch ändern.

1.5. Partner im Projekt

Die folgenden Partner haben die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG seit der öffentlichen Ausschreibung 2024 bzw. 2025 bei der Planung und Vorbereitung des Projekts begleitet:

Gesamtprojektleitung	-> BauSpektrum AG
Raumplanung	-> CSD Ingenieure AG, pbplan ag
Elektromechanik	-> Garaventa AG
Bauingenieur Bahn	-> Steiger Ingenieure + Planer AG
Geologie, grav. Naturgefahren	-> pbplan ag
Vermessung	-> GeoPlanIng AG
Architekt	-> Brühlhart Ducret AG
Elektroplaner	-> Fux + Sarbach Engineering AG
HLK Planer	-> Grünig + Partner AG
Sanitär Planer	-> Duchein SA
Gutachten	-> Diverse

1.6. Projekt 6er Sesselbahn

Die neue Sesselbahn wird am bestehenden Standort der heutigen Anlage realisiert. Mit dem Ersatz der bestehenden 2er-Sesselbahn durch eine moderne 6er-Sesselbahn wird die Förderkapazität von heute rund 1'440 Personen pro Stunde auf maximal 1'870 Personen pro Stunde erhöht. Dadurch wird die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Standorts insgesamt verbessert.

Es wird nicht von einer signifikanten Steigerung der Gästezahlen ausgegangen. Ziel des Projekts ist vielmehr die qualitative Verbesserung des Angebots, insbesondere durch die Reduktion von Wartezeiten in Spitzenzeiten, die Erhöhung des Komforts für die Gäste sowie die betriebliche Optimierung, unter anderem bei der Versorgung des Bergrestaurants.

Gleichzeitig ermöglicht die neue Anlage eine effizientere Auslastung in der Neben- und Sommersaison. Bereits heute werden Trottinette und Mountainbikes transportiert; die neue Sesselbahn verbessert diese Nutzungsmöglichkeiten zusätzlich und unterstützt damit die Weiterentwicklung des Ganzjahresbetriebs.

Der Ersatz erfolgt somit primär aus qualitativen, betrieblichen und langfristigen infrastrukturellen Gründen und nicht zur Kapazitätserhöhung im Sinne einer Mengenausweitung.

1.7. Technische Eckdaten der neuen Sesselbahn

Die neue 6er Sesselbahn weist folgende technische Hauptmerkmale auf:

Anzahl Sessel	43 Stk.	-> heute 110 Stk. 2er Sessel
Kapazität	1'870 P/h	-> heute 1'440 P/h
Beförderung	beide Richtungen	
Fahrzeit	4 ½ Min.	
Geschwindigkeit	max. 6 m/s	-> Sommer: 4 m/s
Anzahl Stützen	13 Stk.	
Drehrichtung	rechts hoch	
Spur	6.4 m	
Antrieb	talseitig, Direct Drive auf Antriebsachse 411/546 kW (ohne Getriebe)	
Seildurchmesser	48mm von Fatzer AG	
Steuerung	von Frey AG	

- Die neue Sesselbahn wird nach dem aktuellen Stand der Technik sowie unter Einhaltung der geltenden Normen dimensioniert und ausgeführt.
- Der Gästefluss im Bereich der Talstation wird optimiert. Ein- und Ausstiegsbereiche, Kasse sowie die sanitären Anlagen werden neu und funktional gestaltet.
- Ein kleiner Teil der Sessel wird mit Wetterschutzhauben ausgestattet, um den Komfort für die Gäste insbesondere bei ungünstigen Witterungsbedingungen zu erhöhen.
- Für den Transport von Mountainbikes wird ein Grossteil der Sessel mit Bikehalterungen (3 pro Sessel) ausgerüstet, um den Anforderungen des Sommerbetriebs gerecht zu werden.
- Die bauliche und technische Ausführung erfolgt mit dem Ziel, durch robuste und einfache Lösungen die Unterhalts- und Betriebskosten langfristig zu optimieren.

Darstellung eines 6er Sessels mit Haube



Sessel mit dem rückseitigen Biketransport



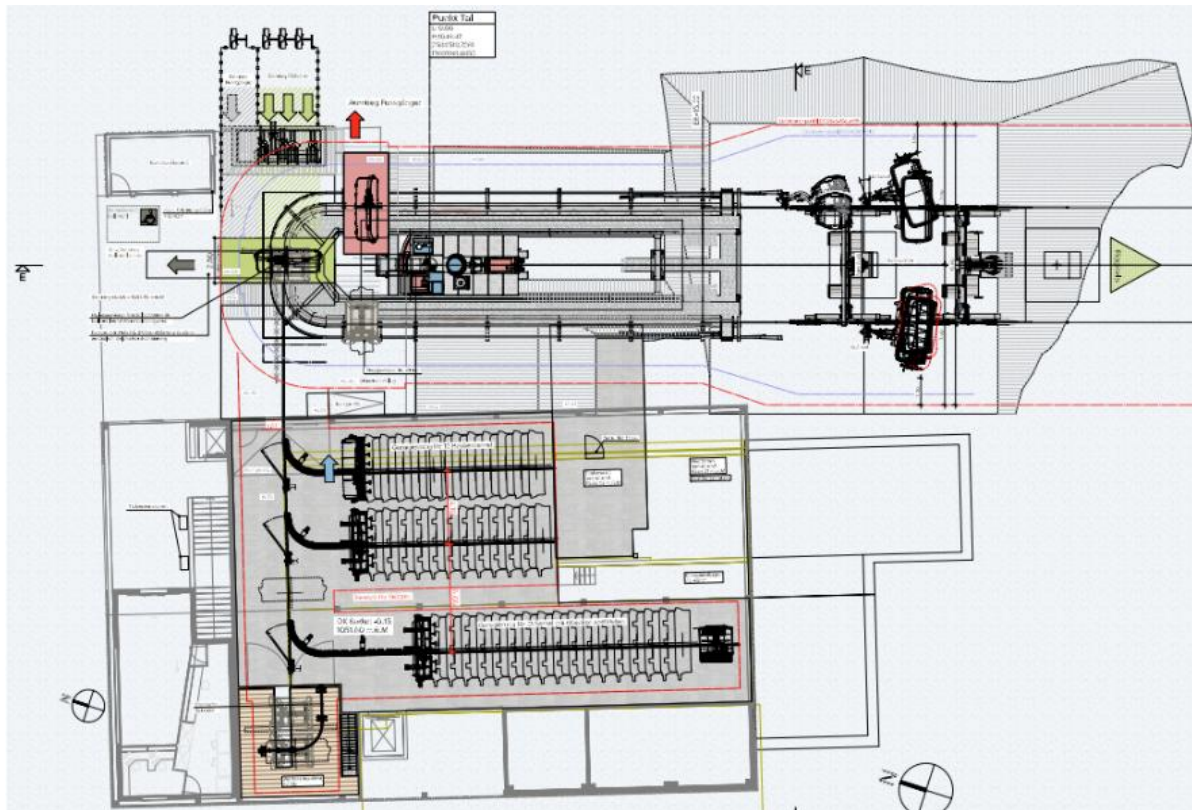
1.8. Situationspläne

Schematische Darstellung der neuen Gebäude bei der Tal- und Bergstation mit erweitertem Korridor.

Talstation

Die Talstation wird in der standardisierten Bauform der Garaventa AG realisiert. Zusätzlich wird ein Gebäude für die Garagierung der Sessel sowie für die notwendigen Neben- und Betriebsräume erstellt.

Die Ein- und Ausstiege für die verschiedenen Aktivitäten wie Biken, Skifahren, Fussgänger usw. werden klar abgegrenzt.

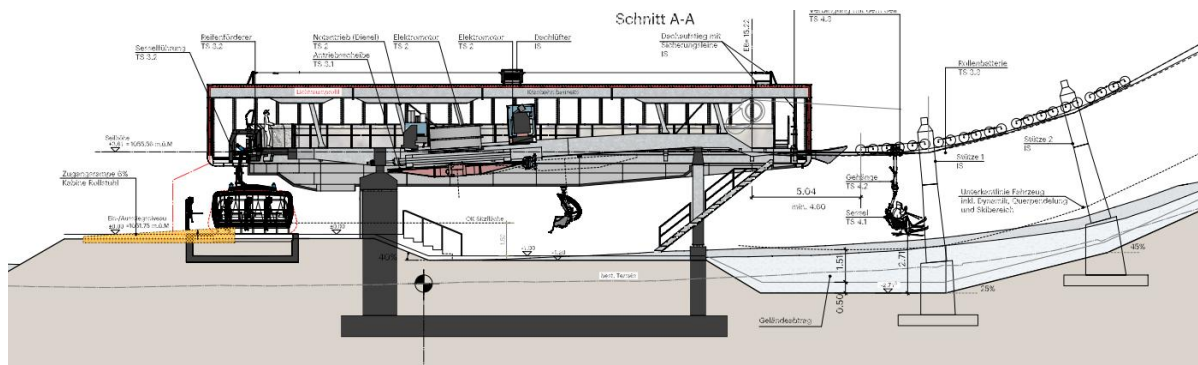


Strecke

Auf der Streckenführung werden 13 neue Stützen inklusive der erforderlichen Fundamente errichtet.

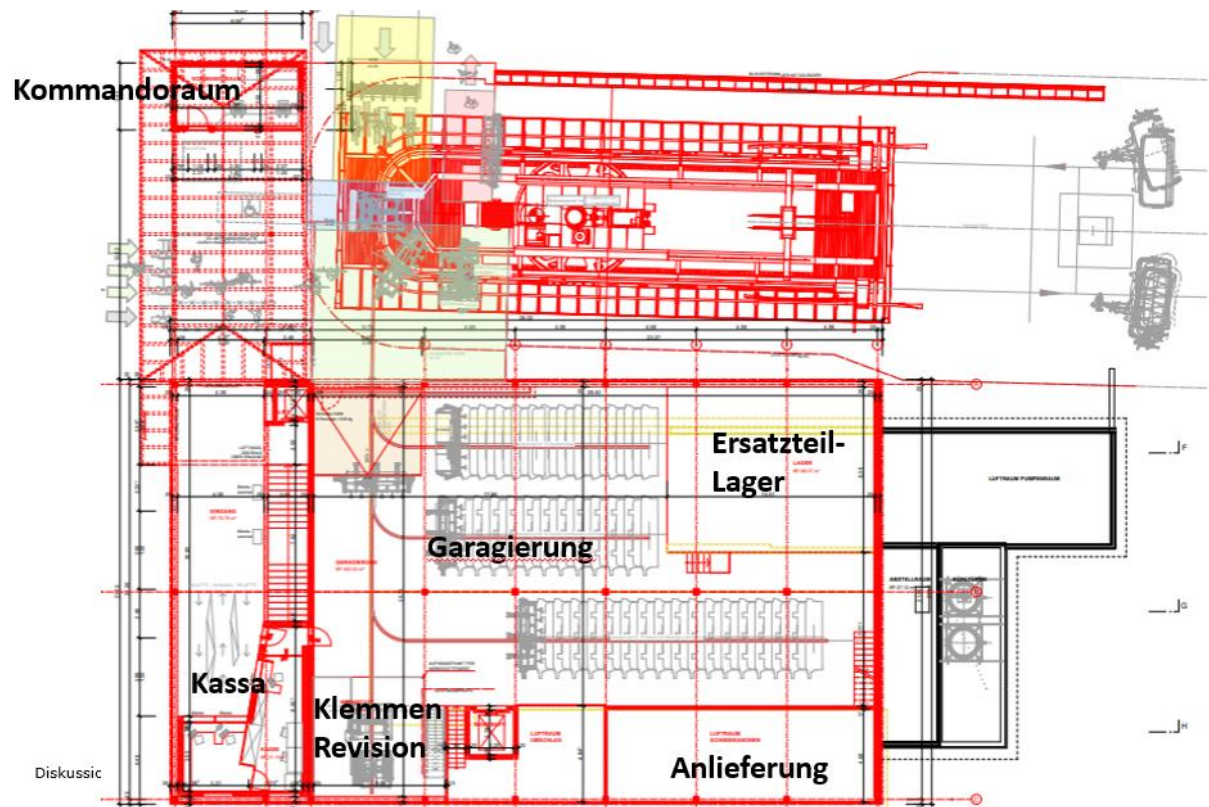


Schnitt durch die Talstation



Talstation Erdgeschoss

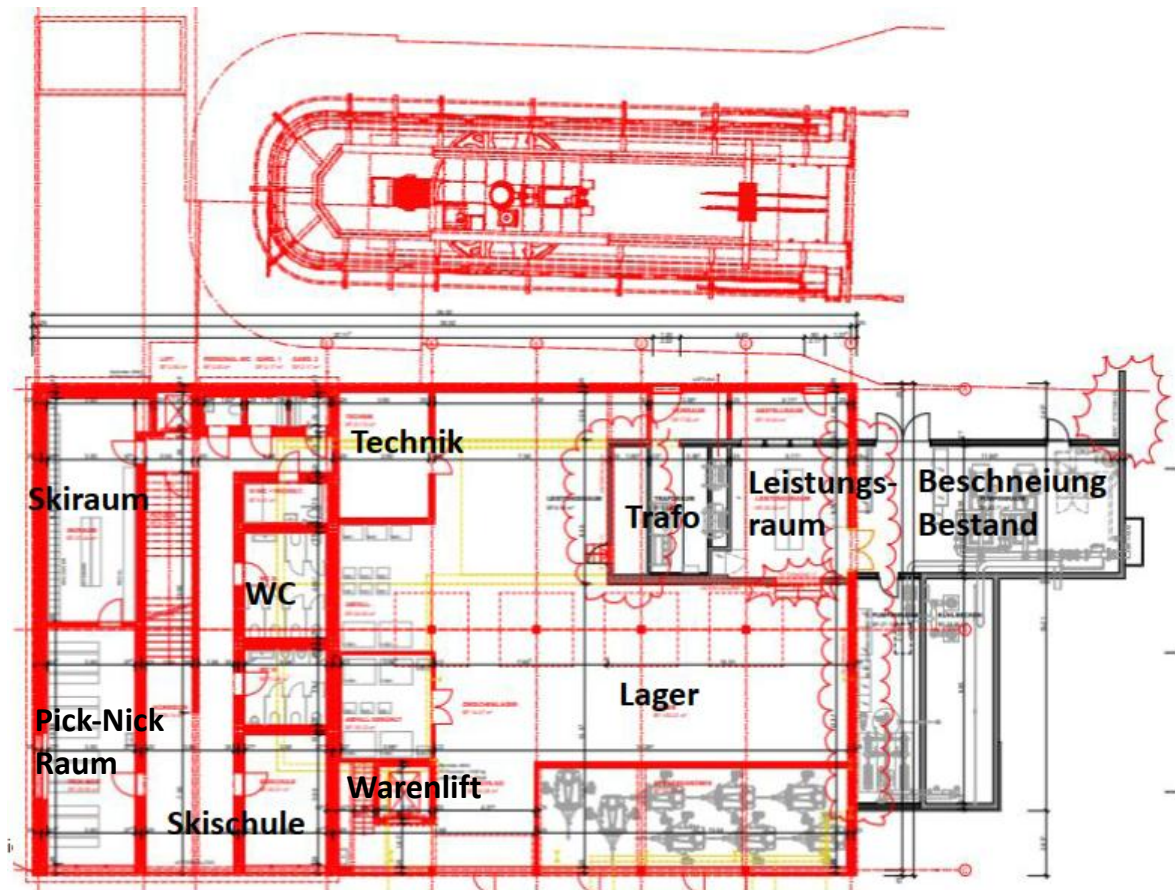
In der Talstation im Erdgeschoss sind folgende Raumnutzungen vorgesehen: Kassabereich, Garagierung für die 43 Sessel, Klemmenrevision, Ersatzteil-Lager, Warenlift vom UG, usw.



Talstation Untergeschoss

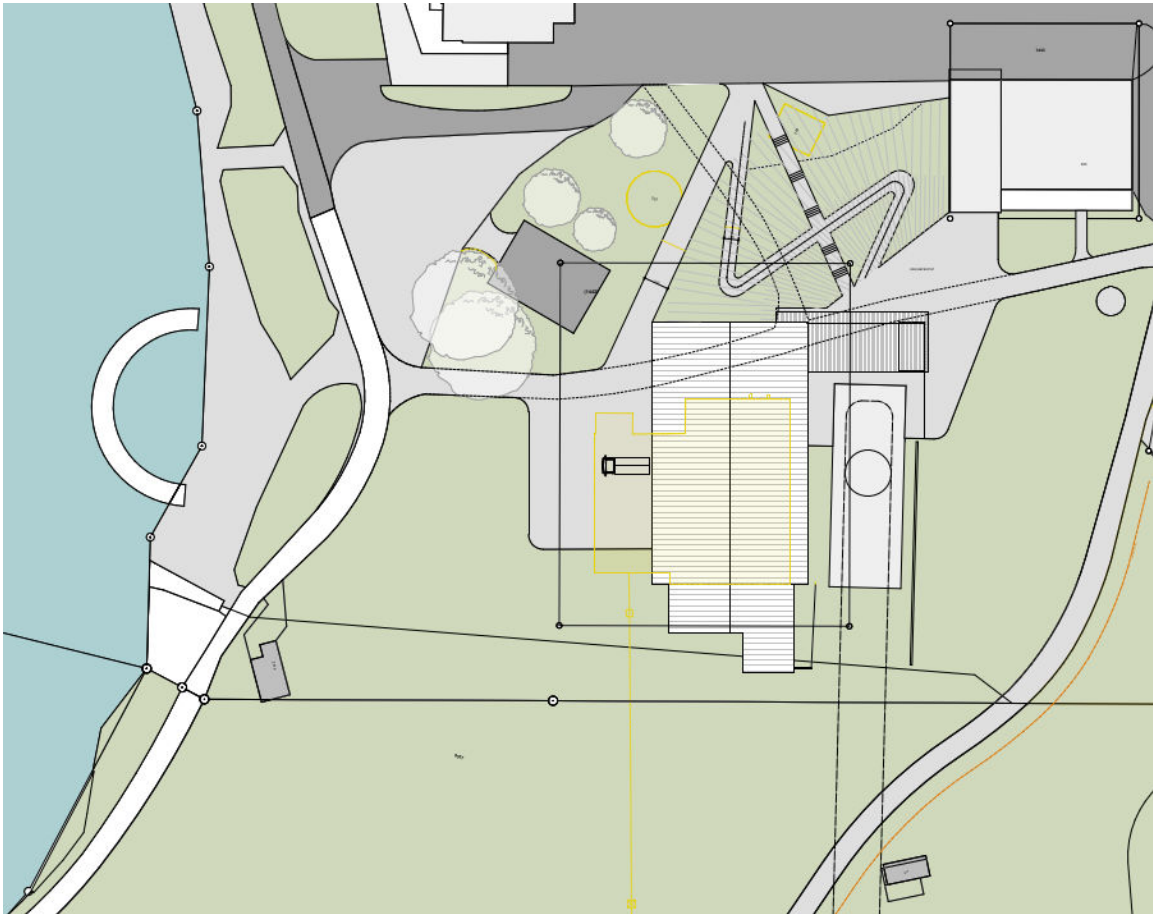
In der Talstation im Untergeschoss sind folgende Raumnutzungen vorgesehen: Skiraum, Pick-Nick Raum, Skischule, Technik, Lager, WC, Umkleidekabinen, Anlieferung mit Warenlift ins EG, usw.

Der vorhandene Traforaum bleibt Bestandteil der bestehenden Infrastruktur. Der Leistungsraum für die Steuerung der neuen Seilbahnanlage wird in die bestehende Werkstatt integriert. Die bestehende Beschneiungsanlage mit Pumpen und Steuerung bleibt unverändert in Betrieb.



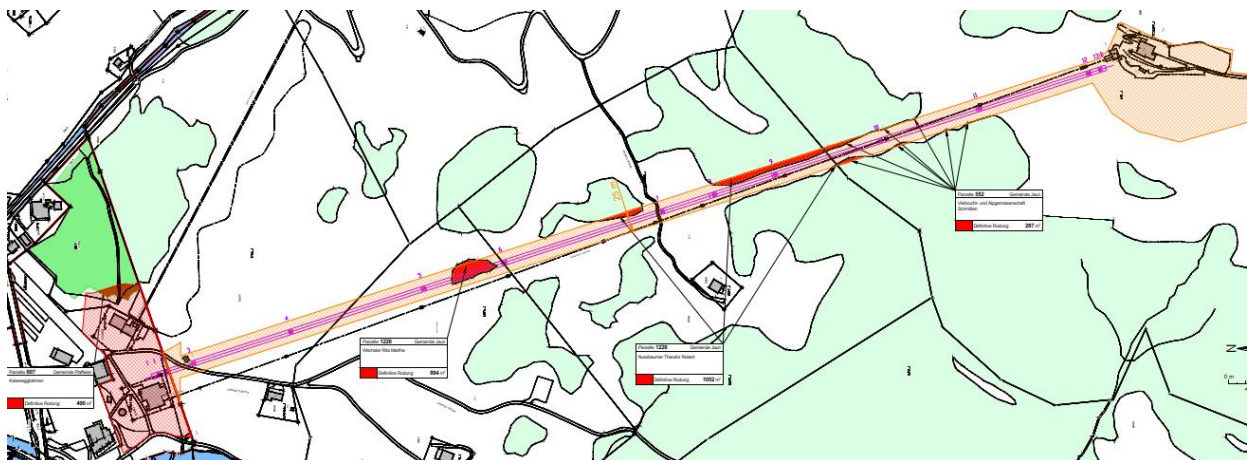
Situationsplan Talstation

Die Zugänge von der Gypsera her werden neu gestaltet, da die neue Talstation ca. 2.5m höher zu liegen kommt. Der Weg Richtung Euschels bleibt unverändert, die neue Trassenführung überfährt die Strasse in genügender Höhe.



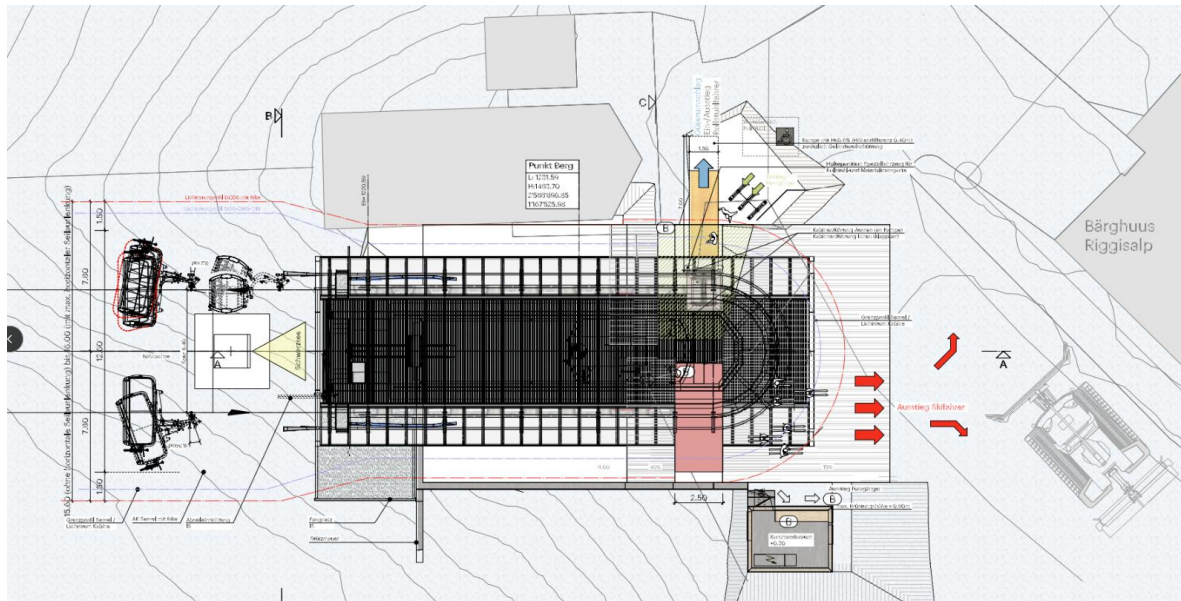
Seilbahn-Korridor

Der neue, breitere Seilbahnkorridor ist, von der Talstation aus betrachtet leicht nach links versetzt. Im Übrigen entspricht die Streckenführung dem bestehenden Trasse.

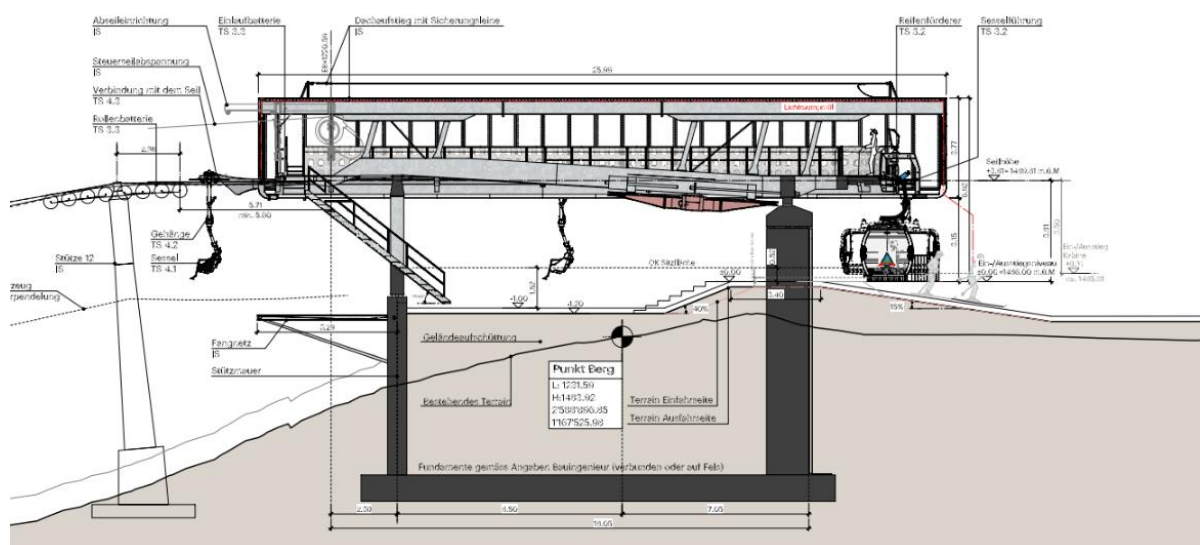


Bergstation

Die neue Bergstation wird als Normstation der Garaventa AG realisiert und befindet sich, von der Talstation aus gesehen, rechts der bestehenden Bergstation.

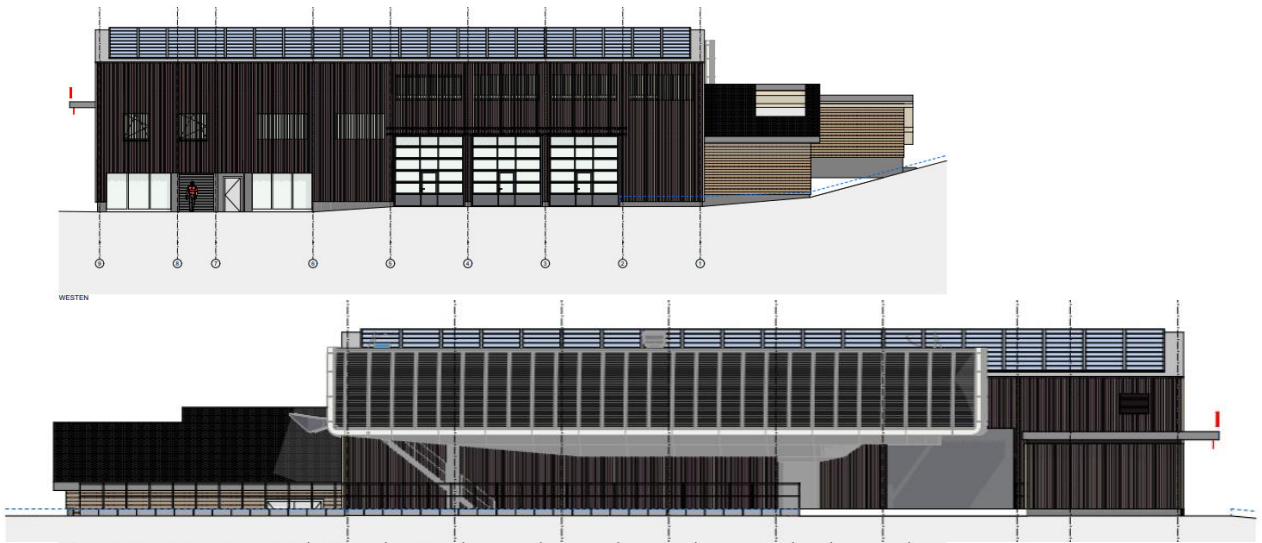


Schnitt durch die Bergstation



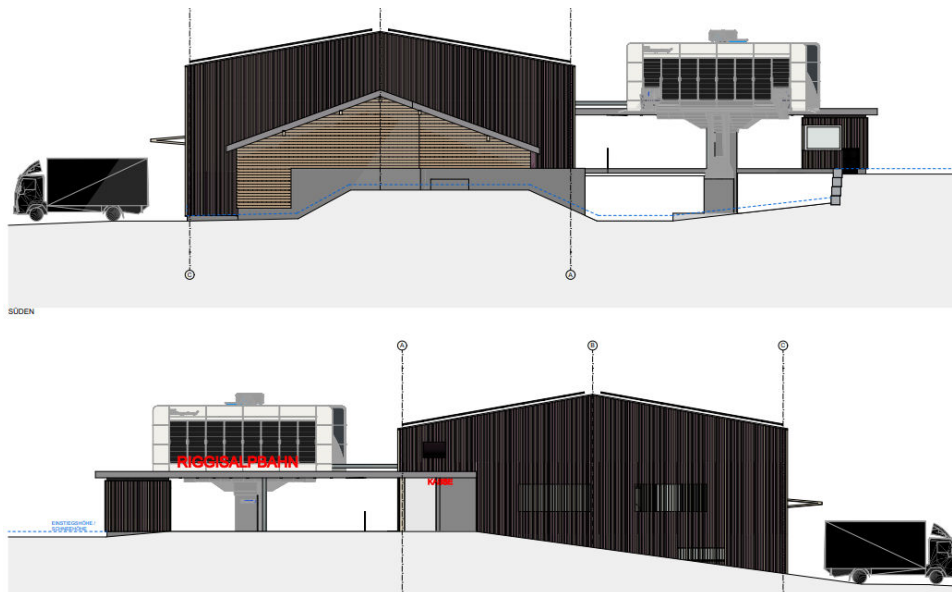
Ansichten Westen und Osten

von Westen, Seite See (oben) und von Osten, Seite Plaffeien (unten)



Ansichten Nord und Süd

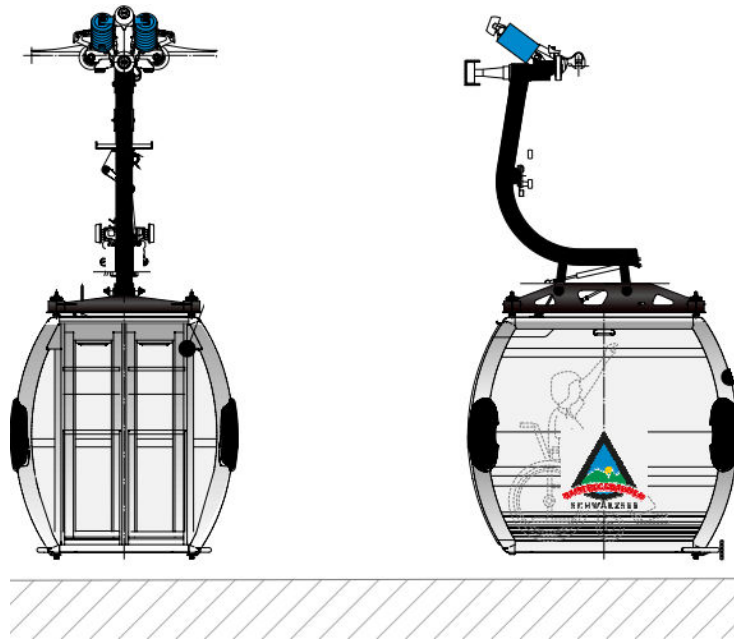
von Süden, Seite Riggisalp (oben) und von Norden, Seite Gypsera (unten)



Transport für Rollstuhl und Materialpaletten

Die neue Seilbahnanlage weist eine besondere Funktion auf: In das System wird eine 8er-Gondel integriert. Diese wurde im Rahmen der Ausschreibung auf Basis des Pflichtenhefts speziell für den Transport von gehbehinderten Personen im Rollstuhl sowie für den Materialtransport, insbesondere mittels Paletten zum Berghaus, vorgesehen.

Das Ein- und Ausladen erfolgt bei einem kurzen Halt der Anlage und wird mithilfe einer mobilen Rampe ermöglicht. Diese Lösung erleichtert den Zugang für Rollstuhlfahrer sowie die betriebliche Versorgung der Berginfrastruktur.



2. Kosten und Finanzierung Bahnersatz

2.1. Investitionskosten

Die Investitionskosten sind in der nachfolgenden Tabelle nach Einzelementen aufgeschlüsselt. Sie basieren auf der Detailprojektierung auf Stufe Vorprojekt (SIA-Phase 31), welche im Jahr 2025 erarbeitet wurde.

Die Talstation mit integrierter Garagierung umfasst zusätzlich Infrastrukturelemente wie die Kasse, öffentliche Toiletten, einen Picknickraum sowie einen Skiraum. Diese Anlageteile sind nicht subventionsberechtigt. Eine detaillierte Aufschlüsselung dieser Kosten erfolgt in [Kapitel 2.3](#).

Bereich	Beschreibung	Kosten [Mio.]
Umgebung	Erschliessung	CHF 0.67 Mio.
Talstation	Talstation mit Garagierung	CHF 6.18 Mio.
Sesselbahn Garaventa	Bahn Technik (Elektromechanik)	CHF 11.11 Mio.
Korridor	Strecke mit 13 Stützen	CHF 0.86 Mio.
Berg	Bergstation	CHF 0.92 Mio.
Rückbau	Rückbau alte Anlage	CHF 0.55 Mio.
Divers	Gutachten, Bewilligungen	CHF 1.33 Mio.
	TOTAL (inkl. MWST)	CHF 21.62 Mio.

Kosten inkl. Reserve (1.27 Mio. CHF) und MWST, inkl. 6% Teuerung (2 Jahre à 3%)

2.2. Unterhalt und Betrieb

Die neue Seilbahnanlage basiert auf dem aktuellen Stand der Technik und ermöglicht einen effizienten und nachhaltigen Betrieb. Der Einsatz der modernen Directdrive-Antriebstechnologie führt zu einer deutlichen Reduktion des mechanischen Verschleisses, da auf ein konventionelles Antriebsgetriebe verzichtet wird. Dies erhöht die Betriebssicherheit, reduziert den Wartungsaufwand und verbessert die Energieeffizienz. Gleichzeitig führt der Directdrive-Antrieb zu einer markanten Reduktion der Lärmemissionen, da keine geräuschintensiven Getriebekomponenten mehr vorhanden sind. Dies stellt eine wesentliche Verbesserung im Hinblick auf Umweltverträglichkeit und Aufenthaltsqualität dar.

Moderne Überwachungs- und Diagnosesysteme ermöglichen zudem eine zustandsorientierte und frequenzabhängige Wartung, wodurch Unterhaltsarbeiten gezielt und effizient geplant und durchgeführt werden können. Die Anzahl der Sessel wird von heute 110 auf künftig 43 reduziert, was den Unterhaltsaufwand für diese Komponenten entsprechend verringert.

Gleichzeitig führen grössere und leistungsfähigere Anlageteile, insbesondere bei den Rollenbatterien, zu einem erhöhten Aufwand bei einzelnen Unterhaltsarbeiten, da hierfür teilweise der Einsatz von grösseren Helikoptern erforderlich ist.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die spezifischen Energiekosten aufgrund der höheren Energieeffizienz der Anlage sinken werden. Die Unterhaltskosten werden sich insgesamt moderat entwickeln, wobei Einsparungen bei einzelnen Komponenten durch den erhöhten Aufwand bei grösser dimensionierten Anlageteilen teilweise kompensiert werden. Die neue Anlage gewährleistet damit einen langfristig sicheren, effizienten und wirtschaftlich tragbaren Betrieb.

2.3. Subventionsberechtigte Summe

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf CHF 21.62 Mio., einschliesslich einer Reserve von CHF 1.27 Mio. Der von der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG zu tragende Finanzierungsanteil beträgt CHF 7.93 Mio. und wird durch unternehmenseigene Mittel sowie durch Fremdfinanzierungen sichergestellt. Die bisher angefallenen Kosten für Vorstudien, Projektierung und die Erarbeitung des Auflagedossiers wurden über das Investitionsbudget finanziert.

Der maximale Beitrag des Kantons zur Unterstützung von Projekten von kantonaler Bedeutung beträgt 49% der anrechenbaren Investitionskosten (vgl. [Kapitel 3.3](#)).

Subventionsberechtigte Summe Talstation (Garagierung)

Fundation für Bahn	0.57 Mio. CHF
Garagierung für Sessel (nach Volumen Anteil 41.2%)	2.49 Mio. CHF

Summe subventionsberechtigt **3.06 Mio. CHF**
inkl. Reserve von 0.42 Mio. CHF, inkl. Teuerung

Die subventionsberechtigte Summe insgesamt beträgt

Bahn ohne Garagierung (21.62 Mio. - 6.18 Mio.)	15.44 Mio. CHF
Garagierung für Sessel (nach Volumen Anteil 41.2%)	3.06 Mio. CHF

Summe subventionsberechtigt **18.50 Mio. CHF**
inkl. Reserve von 0.84 Mio. CHF, inkl. Teuerung

3. Finanzierung Zusammenfassung und Vorgehen subventionierter Anteil

3.1. Gesamtkosten Bahnersatz Sessellift Riggisalp

Die Gesamtkosten für den Ersatz der Sesselbahn Riggisalp belaufen sich insgesamt auf CHF 21.62 Mio., einschliesslich der vorgesehenen Reserve von 1.27 Mio. inkl. 6% Teuerung (2 Jahre à 3%).

3.2. Antrag Subventionen

Der Antrag auf Subventionierung bezieht sich auf den maximal subventionsberechtigten Anteil von insgesamt CHF 18.50 Mio. für den Ersatz der Sesselbahn Riggisalp.

Die Finanzierungsanteile der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG, des Mehrzweckverband Sensebezirk (MZV) sowie des Kantons ergeben sich gemäss nachfolgender Übersicht.

Finanzierung für	Prozentsatz	Anteil	Bemerkungen
Kosten Bahnersatz		CHF 21.62 Mio.	inkl. Reserve (1.27 Mio.)
Kaisereggbahnen AG	26%	CHF 7'93 Mio.	
Mehrzweckverband Sensebezirk	25%	CHF 4'62 Mio.	von 18.50 Mio. inkl. Reserve (0.84 Mio.)
Kanton via Dekret	49%	CHF 9'07 Mio.	von 18.50 Mio. inkl. Reserve (0.84 Mio.)

Kostenangaben inkl. MWST und Reserve, inkl. 6% Teuerung (2 Jahre à 3%)

Die Beiträge erfolgen als einmalige Investitionsbeiträge ohne daraus resultierende Folgekosten oder weitere finanzielle Verpflichtungen. Der Betrieb, der Unterhalt sowie sämtliche damit verbundenen Risiken liegen vollständig in der Verantwortung der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG.

3.3. Gesetzliche Bedingungen der Subventionen

Die rechtliche Grundlage für die beantragte Subventionierung bildet das Tourismusgesetz, welches am 1. Januar 2022 in Kraft getreten ist.

Die massgeblichen Voraussetzungen und Bedingungen für die Gewährung von Beiträgen an Projekte von kantonaler Bedeutung sind in Kapitel 4.4 dieses Gesetzes geregelt.

Der Art. 51 regelt die Grundsätze der Projekte von kantonaler Bedeutung

https://bdlf.fr.ch/app/de/texts_of_law/951.1

Art. 51 Auszug

Ein Beitrag an Projekte von **kantonomer Bedeutung** und von allgemeinem Interesse, die für die Entwicklung des Freiburger Tourismus entscheidend sind, kann für Anlagen und ihre Einrichtung gewährt werden. Der Beitrag wird an die Bedingung geknüpft, dass sich die regionalen Körperschaften und Gemeinden der Regionen, in denen die Projekte realisiert werden sollen, finanziell beteiligen. Er beläuft sich auf das Doppelte des Beitrags der betroffenen regionalen Körperschaften und Gemeinden, aber höchstens auf 49% der Gesamtinvestition.

Der Art. 52 regelt die Festlegung des Betrages.

Art. 52

Festlegung des Beitrags

¹ Der Beitrag an Projekte von kantonaler Bedeutung wird an die Bedingung geknüpft, dass sich die regionalen Körperschaften und Gemeinden der Regionen, in denen die Projekte realisiert werden sollen, finanziell beteiligen.

² Er beläuft sich auf das Doppelte des Beitrags der betroffenen regionalen Körperschaften und Gemeinden, aber höchstens auf 49% der Gesamtinvestition.

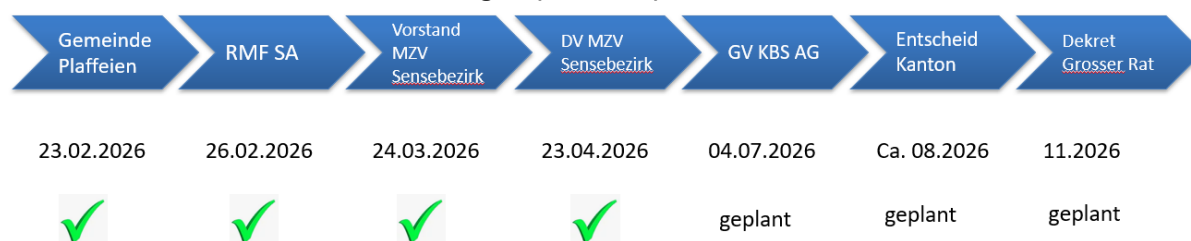
Durch die finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand, wird die Anlage in den Besitz der RMF AG übergehen und den Kaisereggbahnen Schwarzsee AG in einem Mietvertrag zur Benutzung überlassen. Bereits heute ist die 4er Sesselbahn an der Kaiseregg im Besitz der RMF AG.

3.4. Ablauf der Anträge und Beschlussfassungen

Der Genehmigungsprozess zur finanziellen Unterstützung ist wie folgt geregelt.

1. Projektantrag Kaisereggbahnen an die Sitzgemeinde Plaffeien
Entscheid via Gemeinderatsbeschluss mit schriftlicher Bestätigung
2. Projektantrag Kaisereggbahnen an den Mehrzweckverband Sensebezirk mit den 15 Gemeinden.
Entscheid via Delegiertenversammlung (DV). (Der Beschluss ist vorbehaltlich der Zustimmung der GV der Kaisereggbahnen) und hat schriftlich zu erfolgen mit der detaillierten Kostensicht für alle 15 Gemeinden.
3. Projektantrag Kaisereggbahnen an den Kanton via Tourismus Förderungsfonds.
Entscheid via Vorstand und schriftlicher Empfehlung an den Staatsrat.
4. Projektantrag Kaisereggbahnen an die Aktionäre der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG
Entscheid via GV Beschluss mit schriftlicher Protokollierung
5. Antrag des Staatsrats an den Grossen Rat via Dekret zur Speisung des kantonalen Fonds zur Förderung der kantonalen Projekte.
Entscheid des Grossen Rat zur Äufnung des Fonds zwecks Finanzierung der beantragten Projekte.

Aktueller Stand der Beschlussfassungen (Mai 2026)



Anmerkung:

Ziel ist es, den Fonds einmalig für sämtliche Projekte von kantonaler Bedeutung der Seilbahnen im Kanton Freiburg der nächsten Jahre zu äufnen.

3.5. Ablauf der Zahlungsprozesse

Die Zahlungsmodalitäten sind wie folgt geregelt:

Nach Zustimmung durch die zuständigen Instanzen wird zwischen dem Kanton Freiburg, vertreten durch die RMF AG, und der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG eine Vereinbarung über die finanzielle Beteiligung abgeschlossen.

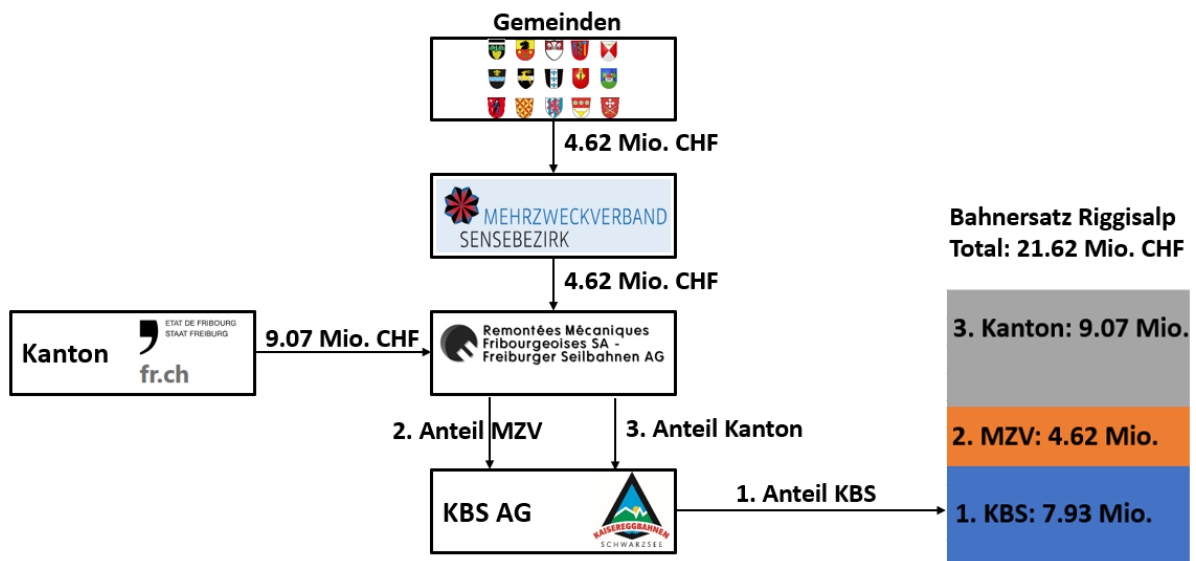
Zahlungen des Kantons sowie des Mehrzweckverbands Sensebezirk erfolgen erst, wenn die Gesamtfinanzierung des Projekts sichergestellt ist und eine rechtskräftige Baubewilligung des Bundesamts für Verkehr (BAV) vorliegt. Die Auszahlung der kantonalen Beiträge erfolgt gestützt auf den Entscheid des Grossen Rates zur Äufnung des entsprechenden Fonds.

Die Abwicklung der Zahlungen erfolgt über die RMF AG, welche als zukünftige Besitzergesellschaft der neuen Sesselbahn fungiert und gleichzeitig für die Überwachung des Baufortschritts verantwortlich ist. Die Auszahlungen erfolgen etappenweise entsprechend dem Baufortschritt und auf Grundlage einer detaillierten Kostenkontrolle.

Die Reihenfolge der Mittelbereitstellung sieht vor, dass zunächst die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG ihren Eigenfinanzierungsanteil einbringen. Anschliessend erfolgen die Beiträge des Mehrzweckverbands Sensebezirk und abschliessend die Beiträge des Kantons.

Die Gemeinden leisten ihre Beiträge an den Mehrzweckverband Sensebezirk, welcher die Gesamtsumme an die RMF AG als zukünftige Besitzergesellschaft der Anlage weiterleitet. Die Auszahlung ist für das Jahr 2028 vorgesehen und erfolgt rund sechs Monate vor dem Bezug der ersten Subventionsrate.

Direkte Zahlungen der Gemeinden oder des Mehrzweckverbands Sensebezirk an die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG sind nicht vorgesehen.



3.6. Anmerkung zu Kosten-Risiken im Kreditbegehren

Der vom Grossen Rat festgelegte Kredit bleibt unverändert, da das Dekret einen Höchstbetrag für die Beteiligung des Staates vorsieht. Eine Überschreitung dieses Betrags wäre nur über einen Zusatzkredit möglich, der ausschliesslich in ausserordentlichen Situationen zum Beispiel infolge höherer Gewalt in Betracht kommt.

Daraus folgt, dass allfällige Mehrkosten im Rahmen des laufenden Kredits von der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG zu tragen sind.

Sollte das Projekt hingegen zu geringeren Kosten realisiert werden können, kommt dieser Vorteil der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG zugute.

3.7. Herausforderungen

Sowohl die Finanzierung durch den Mehrzweckverband Sensebezirk als auch der Entscheid des Grossen Rates stellen die zentralen Voraussetzungen für die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung und die anschliessende Realisierung des Projekts dar.

Parallel dazu bestehen auf Projektebene verschiedene Anforderungen, die für die Einreichung des Baugesuchs zu erfüllen sind. Das Projektteam arbeitet intensiv daran, die notwendigen Unterlagen für die Baueingabe beim Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) fertigzustellen. Voraussetzung hierfür ist insbesondere die Bereinigung und rechtskräftige Festlegung der Zonennutzung durch die beiden betroffenen Gemeinden Plaffeien und Jaun sowie deren Veröffentlichung.

Neben den technischen Planungsarbeiten sind auch die umweltrechtlichen Anforderungen zu erfüllen. Dazu gehört insbesondere die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), deren Ergebnisse zusammen mit dem Genehmigungsdossier beim BAV eingereicht werden.

3.8. Bauphase mit Inbetriebnahme

Die Realisierung der neuen Seilbahnanlage ist in mehreren Bauphasen vorgesehen. Dabei wird angestrebt, den bestehenden Betrieb möglichst lange weiterzuführen, um die Betriebsunterbrechung und die daraus resultierenden Ertragsausfälle so gering wie möglich zu halten.

Vorgesehen ist ein paralleler Bau der Fundamente im Bereich der Talstation, der Bergstation sowie entlang der Strecke für die Stützenfundamente. Während dieser Bauphase sind im Bereich der bestehenden Talstation verschiedene provisorische Einrichtungen für Gäste und Mitarbeitende erforderlich, um den laufenden Betrieb aufrechterhalten zu können.

Der Betrieb der bestehenden Anlage wird erst im letzten Bauabschnitt eingestellt. Anschliessend erfolgen der Rückbau der bestehenden Sesselbahn sowie die Fertigmontage der neuen Anlage. Abschliessend werden der Seileinzug, die Inbetriebnahme sowie die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) durchgeführt.

Erste konzeptionelle Überlegungen wurden bereits erarbeitet. Die detaillierte Ausarbeitung und verbindliche Festlegung erfolgt jedoch erst nach Erteilung der rechtskräftigen Baubewilligung.

4. Antrag des Verwaltungsrates

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt der Verwaltungsrat der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG der Generalversammlung folgenden Antrag:

1. Die Generalversammlung genehmigt einen Investitionskredit in der Höhe von **CHF 7.93** Mio. zur Finanzierung des Projekts «Bahnersatz Sesselbahn Riggisalp».
2. Die Generalversammlung genehmigt dazu die Aufnahme von Bankkrediten im Umfang von bis zu **CHF 6.5 Mio.**
3. Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrat, die Kreditverträge zu marktüblichen Konditionen abzuschliessen.

Projekt Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf CHF 21.62 Mio. Davon werden CHF 13.69 Mio. Subventionen erwartet.

Bedingungen

Der Entscheid der Generalversammlung erfolgt unter Vorbehalt der Zustimmung des Kantons über einen Subventionsbeitrag von CHF 9.03 Mio. via Dekret im Grossen Rat Ende November 2026.

Die Zustimmung des Mehrzweckverbandes Sensebezirk über die Subventionssumme von CHF 4.62 Mio. erfolgte am 23.4.2026.

Weiter wird das Projekt erst mit der Realisierung beginnen, wenn:

- die rechtskräftige Baubewilligung des Bundesamts für Verkehr (BAV) vorliegt
- die Gesamtfinanzierung des Projekts sichergestellt ist

Anmerkung

Die Gemeinde Plaffeien beteiligt sich zusätzlich zum ordentlichen Betrag via Mehrzweckverband mit CHF 200'000 an den öffentlichen Toiletten und Umkleidekabinen welche im UG der Talstation vorgesehen sind.

5. Schlussbemerkungen

Die geplante Investition des Bahnersatz auf die Riggisalp ist die grösste, welche die Kaisereggbahnen in ihrer Geschichte je getätigt hat. Die Verschuldung des Unternehmens und die daraus entstehenden Zinslasten und Amortisationsverpflichtungen bewegen sich in einem vertretbaren Rahmen. Die Investitions-Dynamik setzt aber auch eine zielstrebige Betriebs- und Finanzpolitik voraus. Heute und auch künftig ist die Erwirtschaftung eines jährlichen Cash-Flows von ca. 1.5 Millionen Franken nötig, um die Sicherstellung der Abschreibungen, Amortisationen und Eigenfinanzierung künftiger Projekte zu garantieren.

Ohne die Unterstützung der öffentlichen Hand – Kanton, Mehrzweckverband Sensebezirk und Sitzgemeinde - im Investitionsbereich können die Kaisereggbahnen dieses Grossprojekt nicht realisieren. Die Gemeinden und der Kanton haben in den letzten Jahren die Kaisereggbahnen bei Investitionen immer sehr grosszügig unterstützt.

So sagen wir bereits heute Danke vielmals.

Mit einer zielstrebigem und konsequenten Finanzpolitik wird der Betrieb des Unternehmens eigenständig, d.h. ohne öffentliche Mittel sichergestellt. Die Weiterentwicklung der Destination Schwarzsee in den kommenden Jahren ist ein zentrales Anliegen des Verwaltungsrates.

Der Schwarzsee liegt uns und den Senslern am Herzen. So wollen die Kaisereggbahnen auch in Zukunft ein spannendes Angebot im Schwarzsee anbieten können.

Vielen Dank für das uns entgegengebrachte Vertrauen.

Der Verwaltungsrat der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG



Visualisierung der neuen Talstation mit Garagierung