

Finanzierung

Zahlen sind zum Verdoppeln da

Die Seilbahn Weissenstein AG (SWAG) hat sich von Anfang an auf den Standpunkt gestellt, ein privatwirtschaftliches Unternehmen zu sein, das sich Einmischung von aussen verbittet. Das ist etwas verkürzt argumentiert, tangiert der Betrieb einer Seilbahn doch sehr wohl öffentliche Interessen.

Im Mai 2007 nahm die SWAG eine Änderung ihrer Statuten vor. Das Aktienkapital der Gesellschaft von 12,5 Millionen Franken sei „voll liberiert“, liess man verlauten. Es verteile sich neu aber nicht mehr über Namens- sondern über Inhaberaktien. Mit diesen kann verdeckt werden, wem die Bahn tatsächlich gehört. Dass die SWAG damals vergass, den Passus „die Gesellschaft führt ein Aktienbuch“ aus den Statuten zu streichen (ein solches ist mit Inhaberaktien nicht vereinbar), sei nur deshalb erwähnt, weil es typisch für das gelegentlich wurstige Gebahren der SWAG ist.

Bis heute ist bezüglich der Besitzverhältnisse lediglich bekannt, dass sich die Aktien auf vier geheime Grossinvestoren und rund 600 Kleinaktionäre verteilen. Sieben Prozent der Aktien werden von Gemeinden gehalten. Diese haben sie in ihrer Buchhaltung wie üblich während fünf Jahren kontinuierlich auf Null abgeschrieben – was also schon passiert ist, bevor die Bahn überhaupt einmal gefahren ist.

Aufgefallen ist auch, dass die SWAG bereits in jenem Businessplan, den sie im Projektprospekt abgedruckt hatte, mit einem defizitären Ergebnis des Bahnbetriebs rechnete, sollten die geplanten Freizeitanlagen auf dem Weissenstein nicht gebaut werden. Diese wurden aber vom Bundesamt für Raumplanung als „schwerwiegende Beeinträchtigung“ der sensiblen Juraschutzzone Weissenstein gewertet und nicht genehmigt.

Des weiteren ging die SWAG in Modellrechnungen davon aus, dass sie zu Beginn durchschnittliche jährliche Frequenzsteigerungen von 25 Prozent erreichen muss. Selbst dann werde sie aber nicht in der Lage sein, einen Kapitaldienst im Sinn von Darlehenszinsen oder Dividenden zu erbringen.

Diese Rechnung verheisst wenig gutes. Dies umso mehr, als die neue Bahn über die doppelte Förderleistung (rund 900 Personen pro Stunde) gegenüber der historischen Sesselbahn verfügt. Jene kam aber selbst dann nur auf eine jährliche Auslastung von 14 Prozent, wenn sie vom Wetterglück profitierte. Zudem findet der Betrieb einer Seilbahn in einem Verdrängungsmarkt statt, der bereits gesättigt ist.

Was geht es die Öffentlichkeit nun an, wie ein privates Unternehmen sein Geld verbrennt? Zum einen ist es eine Rechtsfrage. Von Gesetzes wegen dürfte das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Bau einer absehbar defizitären Bahn gar nicht bewilligen. Die Überlegung dabei ist, dass ein defizitärer Betrieb kaum in der Lage sein wird, die nötigen Rückstellungen für Revisionen zu tätigen. Die Frage sei deshalb erlaubt, ob das BAV seine Kompetenzen diesbezüglich nicht etwas gar grosszügig ausgelegt hat – und welche Konsequenzen es für das BAV haben würde, sollte die Bahn tatsächlich die roten Zahlen schreiben, die ihr niemand wünscht, und die doch viele befürchten.

Zum anderen hat die SWAG – deren Vizepräsident immerhin ein Vermögensverwalter ist – in Finanzbelangen ungenügend kommuniziert. War ursprünglich von Gesamtkosten in der Höhe von zwischen 10 und 12 Millionen Franken die Rede, die auf keinen Fall überschritten würden, beliefen sich die Kosten drei Jahre später bereits auf 15 Millionen. Und dies, obwohl die nicht bewilligten Freizeitanlagen bereits aus der Rechnung gestrichen worden waren. Überhaupt war bereits die erste Aufstellung der Kosten, die kommuniziert wurde, unsauber und selbst für Laien absehbar ungenügend: 2,1 Millionen für den Neubau von drei Stationsgebäuden, man rechne.

Im Mai 2014 wurde schliesslich ein Entscheid des Solothurner Regierungsrates veröffentlicht. Er gewährt der SWAG und ihren geheimen Grossaktionären ein zinsloses Darlehen in der Höhe von drei Millionen Franken mit einer Laufzeit von zwanzig Jahren. Zwar geht der Regierungsrat von einer Rückzahlung aus. Es braucht jedoch keinen übersteigerten Pessimismus, um diese Annahme skeptisch zu beurteilen. Bereits bei tieferen Kosten war die Bahn ja angeblich nicht in der Lage, einen Kapitaldienst zu betreiben. Inzwischen aber werden die Kosten der Anlage auf 24 Millionen Franken veranschlagt, haben sich gegenüber den ersten Zahlen also verdoppelt. 20,9 Millionen kostet allein der Bau der Bahn (weiterhin ohne Freizeitanlagen, die gemäss SWAG doch erst einen rentablen Betrieb möglich machen würden).

Die Befürchtung, die der Solothurner Heimatschutz in einem Schreiben an seine Mitglieder bereits im Januar 2011 formulierte, ist somit nicht von der Hand zu weisen: dass einer ungenügend rentablen Bahn bald das Geld ausgehen könnte und die öffentliche Hand dann einspringen müssen. Der Betrieb einer Seilbahn ist eben nicht so rein privatwirtschaftlich, wie es die SWAG gerne hätte. Und

wenn der Kanton Solothurn die Defizite geheimer Investoren wird decken müssen – müsste der Regierungsrat vielleicht einmal sein Verständnis von Wirtschaftsförderung erläutern müssen.

Solothurn, 20. Mai 2015
© PROSESSELI