

GESCHÄFTSBERICHT 2019

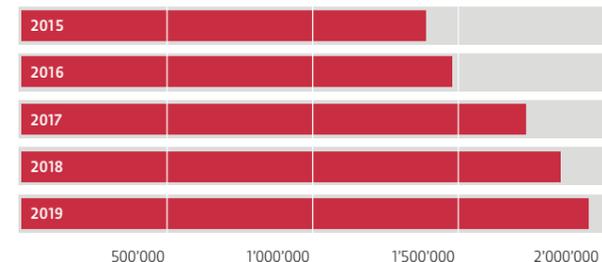
PILATUS-BAHNEN AG



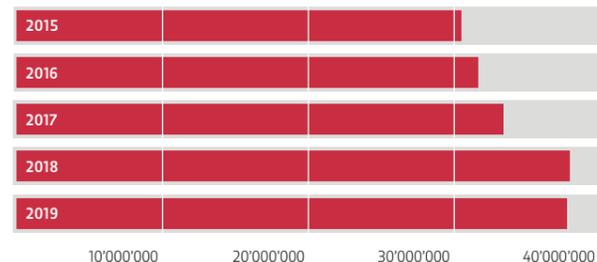
GÄSTEZAHLEN

	2019	2018	2017	2016	2015
GÄSTE					
Total Gäste am Pilatus (Ersteintritte)	839'954	828'718	779'420	685'524	688'143
davon auf den Pilatus beförderte Gäste	603'769	599'849	556'980	489'952	474'854
FREQUENZEN					
Gondelbahn Kriens – Fräkmüntegg (LKF)	1'950'694	1'851'568	1'734'185	1'480'499	1'390'644
Luftseilbahn Fräkmüntegg – Pilatus (LFP)	811'625	780'342	714'448	615'344	538'347
Zahnradbahn Alpnachstad – Pilatus (PB)	394'604	420'402	398'964	364'309	409'520
Total Frequenzen	3'156'923	3'052'312	2'847'597	2'460'152	2'338'511

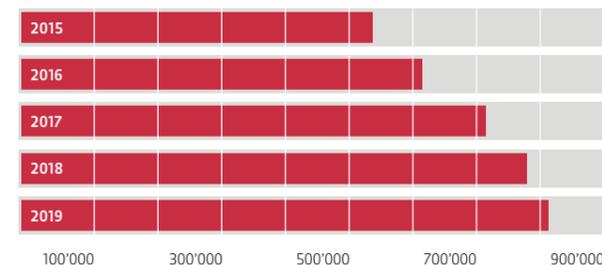
Frequenzen Gondelbahn Kriens – Fräkmüntegg



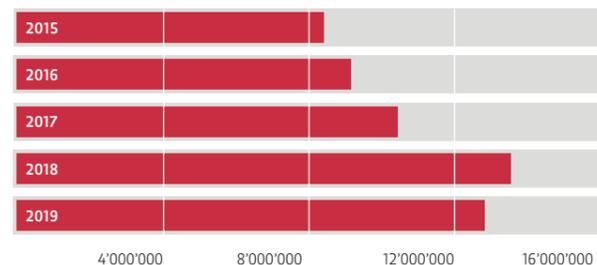
Gesamtumsatz in CHF



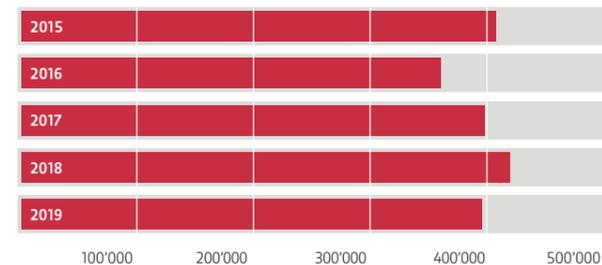
Frequenzen Luftseilbahn Fräkmüntegg – Pilatus



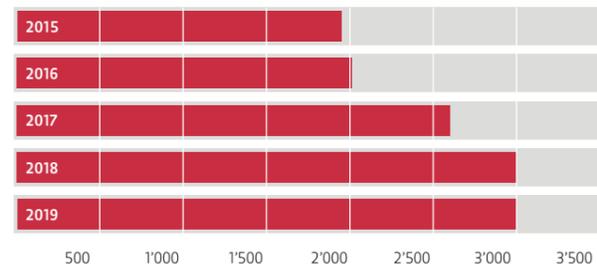
Cashflow in CHF



Frequenzen Zahnradbahn Alpnachstad – Pilatus



Steuerwert pro Aktie in CHF



FINANZIELLE KENNZAHLEN

	2019	2018	2017	2016	2015
SCHLÜSSELZAHLEN ERFOLGSRECHNUNG					
	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
Gesamtumsatz	37'813'830	37'881'477	33'364'617	31'570'808	30'513'061
Personalaufwand	13'799'924	13'604'355	12'853'396	12'448'218	11'862'501
Personalaufwand in % des Gesamtumsatzes	36.5 %	35.9 %	38.5 %	39.4 %	38.9 %
Betriebsaufwand	6'578'069	6'276'992	6'163'850	6'299'513	7'086'615
Betriebsaufwand in % des Gesamtumsatzes	17.4 %	16.6 %	18.5 %	20.0 %	23.2 %
Betriebsergebnis (EBITDA)	14'093'521	14'727'230	11'220'142	9'913'970	8'540'985
EBITDA in % des Gesamtumsatzes	37.3 %	38.9 %	33.6 %	31.4 %	28.0 %
Cashflow	12'845'685	13'574'745	10'471'013	9'179'200	8'428'045
Cashflow in % des Gesamtumsatzes	34.0 %	35.8 %	31.4 %	29.1 %	27.6 %
Abschreibungen	2'907'625	2'590'285	2'703'248	2'704'410	2'698'217
Jahresergebnis	1'638'059	1'684'460	1'367'764	1'274'790	1'029'828
EIGENFINANZIERUNGSGRAD					
Bilanzsumme	74'926'375	64'867'513	53'838'283	46'818'564	41'214'918
Eigenkapital gemäss Bilanz	10'276'183	9'958'124	9'327'990	8'949'891	8'533'101
Eigenfinanzierungsgrad	13.7 %	15.4 %	17.3 %	19.1 %	20.7 %
ANLAGENDECKUNGSGRAD (BUCHWERT)					
Buchwert Anlagevermögen	35'512'258	31'365'354	29'321'292	30'612'449	31'513'145
Eigenkapital gemäss Bilanz	10'276'183	9'958'124	9'327'990	8'949'891	8'533'101
Anlagendeckungsgrad (Buchwert)	28.9 %	31.7 %	31.8 %	29.2 %	27.1 %
AKTIENKENNZAHLEN					
Steuerwert pro Namenaktie (CHF 50.– nominal)	3'000	3'001	2'600	2'010	1'950
Dividende	80 %	80 %	65 %	65 %	65 %
Sonderdividende	20 %	20 %	15 %	10 %	0 %

ERFOLGREICHES 2019



BRUNO THÜRIG VERWALTUNGSRATSPRÄSIDENT GODI KOCH CEO

Ein Erfolg reiht sich an den anderen am Pilatus. Das Geschäftsjahr 2019 bricht erneut sämtliche Rekorde. Entsprechend zuversichtlich nehmen Verwaltungsratspräsident Bruno Thürig und CEO Godi Koch die künftige Strategie in Angriff.

Herr Koch, was sagen Sie zum Geschäftsjahr 2019?

Godi Koch: Mit Freude und durchaus stolz blicken wir auf ein hervorragendes Geschäftsjahr zurück. Erneut legen wir zu: Mit knapp 840'000 Gästen registrieren wir ein Gästeplus von 1.4 Prozent. Und noch einen zweiten Meilenstein haben wir erreicht: Erstmals in der Geschichte waren über 600'000 Gäste auf Pilatus-Kulm. Den Rekordumsatz von 2018 haben wir faktisch wiederholt. Leicht höhere Kosten führen allerdings dazu, dass das Betriebsergebnis um 4 Prozent unter dem Vorjahr liegt. Da darf man mehr als zufrieden sein – mit dem zweitbesten Ergebnis in unserer Firmengeschichte.

2019 wurde auch der Erlebnispark auf Fräkmüntegg erweitert und eröffnet. Wie beurteilen Sie die erste Saison?

Bruno Thürig: Mit der Drachenalp, dem Dragon Glider sowie dem neuen Wipfelpfad ist uns eine nachhaltige Aufwertung des Erlebnisorts Fräkmüntegg gelungen. Der Aufenthalt ist noch abwechslungsreicher, noch spannender geworden. Allen voran die Drachenalp hat sich rasch zum beliebten Ausflugsziel bei unseren zahlreichen einheimischen Gästen entwickelt.

Das Restaurant Krienseregg wurde im Herbst einem «Facelifting» unterzogen. Was waren die Beweggründe dafür?

Godi Koch: Der Anstoss für die Neuausrichtung gab die dringend notwendige Sanierung der Küche. Wir haben die Gelegenheit genutzt, die Positionierung des Restaurants grundsätzlich zu überdenken. Ergänzend zum Spielplatz PILU-Land – er gehört seit Jahrzehnten zu unseren Bestsellern – haben wir die Krienseregg als Familienrestaurant mit feinen Angeboten rund um das Thema Pizza und Pasta konzipiert. Neu ist es nun ein Selbstbedienungsrestaurant.

«Gotthard meets Pilatus», auch akustisch punktete der Pilatus im vergangenen Jahr gewaltig im Rahmen von «Pilatus on the Rocks». Auch für Sie, Herr Thürig?

Bruno Thürig: Die Konzerte waren sicherlich ein Leckerbissen, rockte doch nach 11 Jahren «Gotthard» erneut auf dem Pilatus. Nicht weniger attraktiv waren die Konzerte von Philipp Fankhauser und ZiBBZ an diesem herrlichen Sommerabend im August 2019. Da strahlte der Pilatus im wahrsten Sinne weit ins Mittelland hinaus, diese Atmosphäre war schlichtweg einzigartig.

Gab es weitere Highlights?

Godi Koch: Die erste Austragung des Swiss Trailrun Pilatus war innert 8 Stunden ausverkauft. Rund 300 Laufbegeisterte rannten von Kriens auf die Fräkmüntegg. Ebenfalls zum ersten Mal fand der Pilatus Hike statt, eine Mischung aus Wandern, Bahnfahren und gemütlichem Zusammensein. Die Astronomieabende sind im zweiten Jahr so gut aufgenommen worden, dass wir 2020 fast jeden Monat einen Astronomieabend durchführen werden.

Seit mittlerweile neun Jahren ist die Pilatus-Bahnen AG sehr konstant unterwegs. Was sind die Erfolgsrezepte?

Godi Koch: Es sind aus meiner Sicht drei Faktoren. Erstens verfügen wir über eine sehr gut erhaltene, gepflegte Infrastruktur und eine stimmige Architektur. Diese sind Garant für eine hohe Aufenthaltsqualität. Zweitens haben wir einen klug diversifizierten Marketing-Mix, über den wir Gäste hierzulande wie auch in den Fernmärkten erreichen. Dies übriges in allen Alterskategorien.

Und was ist Faktor Nummer 3?

Godi Koch: Ganz klar unsere topmotivierten Mitarbeitenden. Sie leben unsere Unternehmenswerte – «respektvoll», «herzlich», «ehrlich» und «miteinander» – aus echter Überzeugung. Tag für Tag präsentieren sie sich als «begeisterte Gastgeber für Bergerlebnisse mit Herzklopfengarantie», wie unsere Mission lautet. Die vielen positiven Feedbacks unserer Gäste bestätigen dies.

Herr Thürig, Sie schauen auf eine sehr erfolgreiche, 5-jährige Strategieperiode zurück. Darf man mit dem Erreichten zufrieden sein?

Bruno Thürig: In Anbetracht der Zahlen, die wir in den letzten Jahren erreichten, dürfen wir sicherlich zufrieden sein. Diese Periode ist nun abgeschlossen, und wir haben einen neuen Strategieprozess gestartet. Im Verlaufe dieses Jahres werden wir die Strategie 2020+ festlegen. Die Uhren werden wieder auf Null zurückgesetzt.

Welche entscheidenden Weichen haben Sie in der vergangenen Strategieperiode richtig gestellt?

Godi Koch: Wir haben viel in die nationalen und internationalen Märkte investiert, so dass wir auf eine gut ausgewogene Gästestruktur zählen können. Ein grosses Augenmerk haben wir auch auf die verbesserte Aufenthaltsqualität der Gäste am Pilatus gelegt. Den Erlebnispark habe ich bereits erwähnt, ebenso das neu inszenierte Drachenmoor auf der Krienseregg.

Mit dem Pilatus Shop haben wir den Berg mitten in die Stadt Luzern gebracht. Wir sind sehr zufrieden mit den Verkaufszahlen. Und last but not least haben wir das Projekt zur Erneuerung der Zahnradbahn gestartet: ein Projekt, das uns in den nächsten vier Jahren noch stark fordern wird.

Und wohin geht die Reise im nächsten Jahrzehnt?

Bruno Thürig: Im anstehenden Strategieprozess werden wir uns mit Fragen der Digitalisierung auseinandersetzen müssen. Im Weiteren werden wir die Standort-Thematik der Talstation Kriens weiterverfolgen. Auch versuchen wir, Lösungen für die Kapazitätsengpässe zu finden.

In Anbetracht der Entwicklungen anfangs 2020 werden wir auch den Gäste-Mix bei den ausländischen Besucherinnen und Besuchern unter die Lupe nehmen. Wirtschaftliche, gesundheitliche oder globale politische Themen können relativ schnell dazu führen, dass unsere Gäste aus der weiten Welt nicht mehr anreisen können.

Mit dem Corona-Virus steht ja die erste grosse Herausforderung bereits an. Wie sehen Sie die Auswirkungen für die Pilatus-Bahnen AG?

Godi Koch: Da China ein wichtiger Markt für uns ist, werden wir das Ausbleiben der chinesischen Gäste stark zu spüren bekommen. So wie es im Moment aussieht, könnte das Fernbleiben der chinesischen Gäste noch einige Zeit länger andauern. Die weiteren Auswirkungen auf die Weltwirtschaft sind zum heutigen Zeitpunkt ebenfalls ungewiss.

Wir rechnen über das ganze Jahr mit einem Umsatzrückgang von zirka 20 Prozent. Die letzten Jahre waren geprägt von idealen Rahmenbedingungen, nun müssen wir uns in einem schwierigen Umfeld behaupten. Die heutige Situation am Markt können wir nicht beeinflussen, doch die Pilatus-Bahnen AG ist finanziell gesund und wird dank dem breiten Gästemix auch die stürmischen Zeiten gut meistern.

	2019	2018	Differenz
GESAMT-UNTERNEHMEN	CHF	CHF	%
Umsatz	37'813'830	37'881'477	- 0.2 %
EBITDA	14'093'521	14'727'230	- 4.3 %
Cashflow	12'845'685	13'574'745	- 5.4 %
GÄSTEZAHLEN			
Ersteintritte	839'954	828'718	1.4 %
Gäste auf Berg	603'769	599'849	0.7 %
Frequenzen	3'156'923	3'052'312	3.4 %

STEUER FEST IM GRIFF



PILATUS-BAHNEN AG PATRICK BLASER

Er lenkt ein Projekt, das in dieser Grössenordnung für die Pilatus-Bahnen historisch und damit einmalig ist. Patrick Blaser ist der Gesamtprojektleiter für die neue Zahnradbahn, die 2023 an den Start gehen soll. Beim ehemaligen Alpnacher laufen seit geraumer Zeit die Fäden zusammen – und damit die Drähte heiss.

Herr Blaser, was ist es für ein Gefühl, den sprichwörtlich historischen roten Faden am Pilatus weiterzuspinnen dürfen? Natürlich macht es mich stolz. Aber etwas Ehrfurcht habe ich schon, denn eigentlich haben Eduard Locher und seine Mannschaft ein Konzept für die Ewigkeit geschaffen.

Sie sind in der Region aufgewachsen – was erwarten Einheimische von «ihrem Pilatus» künftig?

Ich weiss als Einheimischer haargenau, wie wichtig diese roten Triebwagen sind, die nun schon seit über 80 Jahren unseren Berg erklimmen. Viele Erlebnisse verbinden wir mit der Zahnradbahn, oft arbeiten Familien seit Generationen bei uns. Das Wichtigste für uns alle ist, dass die steilste Zahnradbahn der Welt bestehen bleibt.

Sie arbeiten dafür eng mit den Behörden zusammen. Welche Hürden gilt es zu überwinden?

Wir sind vermutlich eine der ersten privaten Zahnradbahnen in der Schweiz, die komplett neues Rollmaterial mit einem einzigartigen Antriebssystem beschafft, und dieses auf der Basis der bestehenden Infrastruktur betreiben wird. Das fordert natürlich auch die Bewilligungsbehörden. Des Weiteren sind wir keine öV-subsidierte Bahn, sprich, wir erhalten keine staatlichen Fördermittel. In gewissen Punkten gilt es hier, die Verhältnismässigkeit zu wahren.

Braucht es eigentlich Ausnahmegewilligungen?

Jein. Wir versuchen alle heutigen Normen, Vorschriften und Gesetze mittels der neuen Triebfahrzeuge zu erfüllen. Zum Beispiel würden wir entlang des Trassees einen Dienstweg benötigen, diesen können wir am Pilatus aber nicht umsetzen. Überdies wollen wir, dass die Gäste auch künftig

die Fenster manuell senken können. Das ist aber bei klimatisierten Zügen nicht mehr Standard.

Und auf welche Dinge mussten Sie verzichten?

Auf ein Cabriolet, leider. Dies geht nicht, weil wir einen Fahrdraht mit 1500 Volt über den Triebwagen haben.

Mit Vollpower voran

- 18 t Bruttogewicht für neue Triebwagen
- Bergfahrt: 19 Minuten bei max. 15 km/h
- Talfahrt: 28 Minuten bei max. 9 bzw. 12 km/h
- rund 1'000 t Güter pro Jahr – neu getrennt vom Personenverkehr

Das Thema Nachhaltigkeit ist in aller Munde. Was tun Sie in diese Richtung?

Die neuen Fahrzeuge sind geräuscharmer, sie fahren überdies häufiger im Verbund. Das heisst: Es gibt weniger Frequenzen als heute mit zehn Einzelfahrzeugen. So sinkt die Lärmbelastung. Dank Rekuperation (Umwandlung der Bremsenergie bei der Talfahrt in elektrische Energie) kann der Stromverbrauch im Vergleich zu heute um 30 Prozent gesenkt werden.

Zu guter Letzt: Was passiert eigentlich mit den alten Triebwagen?

Wir hoffen natürlich, dass das Verkehrshaus Luzern neben unserem Dampftriebwagen ein elektrisches Pendant ausstellen wird. Zwei historische Triebwagen möchten wir behalten, zusätzlich benötigen wir zwei weitere als Ersatzteillieferanten.

EINE HISTORISCHE CHANCE



STADLER RAIL RENÉ BRAUCHLI

Er ist schon lange im Geschäft: René Brauchli, Elektroingenieur, seit über 11 Jahren bei Stadler Rail in Bussnang tätig. Der technische Projektleiter für das Neubauprojekt der Pilatus-Bahnen hat schon mancher Zahnradbahn zu Flügeln verholfen. Aber das Unterfangen am Pilatus ist auch für ihn einmalig, gleich in mehrfacher Hinsicht.

Herr Brauchli, Sie sind in Ihrem Bereich bei Stadler Rail auf den massgeschneiderten Bau von Fahrzeugen ausgerichtet. Was ist an diesem Auftrag besonders?

Wir haben in diesem Fall definitiv eine andere Ausgangslage als bei vergleichbaren Aufgaben. Man kann nicht auf Bewährtes zurückgreifen, sondern muss bei diesem Projekt sehr genau hinsehen, was die Vorfahren getan haben. Leider ist keiner mehr da, den man fragen könnte.

Und das ist ganz schön imposant, was die Pioniere damals geleistet haben – nicht wahr?

Unglaublich, in der Tat. Wenn man bedenkt, welche Mittel heute und früher zur Verfügung standen. Die Basis auch der neuen Bahn bildet das einmalige Zahnstangensystem von Ingenieur Eduard Locher zur Bewältigung der Steigung von 480 Promille. Es ist nach ihm benannt und bis heute einzigartig. Und vor allem ist es sehr robust, zeigt die Zahnstange bis heute praktisch keinerlei Verschleisserscheinungen.

Wird denn die neue Bahn auch so langlebig sein?

Das ist das Ziel, und wir setzen alles daran. Wenngleich man heute nicht mehr mit einem Zeithorizont von 80 Jahren, sondern eher von 50 Jahren rechnet. Früher waren die Fahrzeuge vor allem mechanisch aufgebaut. Heute ist viel mehr Elektronik drin. Diese Komponenten weisen eine Lebensdauer von höchstens 15 bis 20 Jahren auf.

Sprechen wir von den neuen Triebwagen. Was wird anders, was bleibt?

Die Basisinfrastruktur, sprich, der Unter- und Oberbau, bleiben erhalten. Wie immer, wenn man neue Fahrzeuge konstruieren darf, kommen auch neue Wünsche auf. Die

zentrale Herausforderung ist das Gewicht. Die neuen Wagen sind schwerer, nicht zuletzt, weil sie mehr Elektronik beinhalten und die Normen mehr Sicherheit verlangen. Zudem setzen wir uns stark mit Fragen der Stabilität und Festigkeit des Kastens auseinander, weil wir mehr Glasfronten am Fahrzeug haben und somit fast keine Struktur vorhanden ist.

Welche Materialien verwenden Sie primär?

Das Chassis ist aus Stahl, die Kabine besteht aus Aluminium und Kunststoff. Für die Entwicklung und Fertigung der Kabine haben wir die Firma Calag Carosserie in Langenthal beauftragt. Sie bringt Erfahrung im Bau von Standseilbahnen mit, was im Falle der Pilatus-Bahnen sehr hilfreich ist.

Wenn wir den Innenausbau der Kabine anschauen – was ist hier speziell?

Hier gilt es einerseits die strengen Vorgaben in Sachen Brandschutz zu beachten. Wir arbeiten mit extra getesteten Dämmungsmaterialien, die den Fahrgastraum mindestens 15 Minuten gegen Feuer und hohe Temperaturen schützen. Auch die wechselnden Aussentemperaturen im alpinen Raum sind eine Herausforderung. Wir bauen deshalb – anstelle einer Klimaanlage – eine Deckenbelüftung mit Dachfenstern. Gekoppelt mit den Senkfenstern im Fahrgastraum ergibt das eine natürliche Luftzirkulation. Und schliesslich haben wir relativ wenig Platz für das Verlegen von Kabeln in der neuen Kabine, die mehrheitlich aus Glasfronten besteht. Da müssen wir uns was einfallen lassen.

Sie sind – wenn man das so sagen darf – ein «alter Hase» im Zahnradbau. Was macht den Reiz dieser Aufgabe aus?

Wir sind ja bei Stadler Rail die einzigen auf der Welt, die Zahnradbahnen bauen. Ich selbst bin spezialisiert auf diese Art von Bahnen sowie auf den Bau von Schmalspurbahnen. Die Gelegenheit, die Triebwagen für die Pilatus-Bahnen zu konstruieren, ist einmalig. Da reissen sich bei uns intern alle im Team darum, mitwirken zu dürfen.

DIRIGENT ALLER SPARTEN



EMCH+BERGER AG URS SOMMER

Er selbst ist seit Herbst 2018 mit an Bord: Urs Sommer, Gesamtprojektleiter bei Emch+Berger AG Bern. Die Planungsarbeiten für die Modernisierung der Pilatus-Bahnen jedoch starteten schon im 2016. Er jongliert Bedürfnisse und Vorgaben von allen Seiten.

Herr Sommer, vor Ihnen steht ein riesiger Berg Arbeit. Wie behält man dabei den Überblick?

Die grösste Herausforderung – um ehrlich zu sein – ist in diesem Falle nicht primär die kommerzielle Grössenordnung des Projekts. Vielmehr sind es dessen Vielseitigkeit und Kleinteiligkeit. Wir müssen gleichzeitig Fragen der Fahrzeugbeschaffung, der Bahnsicherung und Steuerung, der Gleiswendermechanik und dann des eigentlichen Baus lösen. Man braucht dafür ein extrem gut aufeinander eingespieltes Team.

Es ist kaum vorstellbar, wie die Bauherren diese komplexe Aufgabe vor fast 130 Jahren meistern konnten. Was verblüfft Sie am meisten beim Blick zurück?

Es ist hochfaszinierend, was diese Ingenieure damals geleistet haben. Es gab keinerlei Vergleichsobjekte. So haben sie die Neigung intuitiv richtig festgelegt und mussten sich dann an diese grundlegende Entscheidung halten. Will heissen: Sie mussten eine Linienführung finden, die geschickt das Gelände ausnutzt und zugleich den Naturgefahren ausweicht.

Daran rütteln Sie also nicht. Was wird denn eigentlich neu?

Das planerische Herzstück ist der neue 30-Minuten-Taktfahrplan. Die zündende Idee dazu hatte Theo Stolz, ein ehemaliger Lokführer im Planungsteam. Wenn wir nämlich einen zweiten Perron in Alpnachstad bauen, entfällt die Rangierzeit mit der Schiebebühne und verdoppelt sich die Ein- und Ausstiegskapazität. Zudem werden eine Sicherungsanlage für einen strafferen Betriebsablauf eingeführt und die Telekommunikation an der Strecke verbessert.

Fährt man denn auch schneller?

Nicht wirklich. Zwar werden die Fahrgeschwindigkeiten neu teilweise um 3 km/h höher festgelegt als früher. Dafür ver-

kehren wir künftig in Doppeltraktion, es werden also zwei Fahrzeuge zusammenhängt und von einem Lokführer gesteuert. Wichtig: Es geht hier in erster Linie nicht um einen Kapazitätsausbau, sondern um schlankere Abläufe.

Planen Sie bauliche Veränderungen?

Neben dem Bau des zweiten Perrons werden im Bahnhof Alpnachstad die Schiebebühnen durch Gleiswender und in Aemsigen der Mittel- durch ein Aussenperron ersetzt, ebenso heben wir den bestehenden Gleisübergang auf. Pilatus Kulm rüsten wir mit einem Lift und einer verbreiterten Wartehalle nach.

Und inwiefern haben sich die gesetzlichen Grundlagen seit der Erstfahrt von 1889 verändert?

Nun, diese präsentieren sich komplett anders. Die Pilatus-Bahnen AG unterstehen dem ordentlichen Eisenbahngesetz und werden wie eine Schmalspurbahn in der Ebene behandelt. Die heutigen Auflagen des Bundesamts für Verkehr betreffen vor allem das Thema Sicherheit. Wie Sie wissen, existiert beispielsweise kein durchgehender Gehweg entlang des Trassees und auch nicht in den Tunnels. Das heisst: Der Fluchtweg erfolgt künftig über die Front des neuen Fahrzeugs, indem die Frontscheibe im Notfall weggedrückt würde.

Historisch einmalig

- Steilste Zahnradbahn der Welt mit bis zu 48%
- Einzigartiges Antriebssystem von Eduard Locher
- 1889 Inbetriebnahme – 130-jährige Trasse, Schienen und Zahnstangen, mehrheitlich original
- 1937: Elektrifizierung und Kauf von 8 Personen-Triebwagen

MENSCH, MASCHINE, TECHNIK



ACTEMIUM LEITTEC PETER TSCHAN

Das neue Leitsystem ist ein elektronisches Meisterwerk. Es begleitet den Triebwagenführer künftig auf seinen Berg- und Talfahrten. Die massgeschneiderte Hightech-Entwicklung stammt von Actemium LeitTec unter Projektleiter Peter Tschan.

Herr Tschan, Sie entwickeln für die Pilatus-Bahnen ein komplett neues Fahrdienst-System. Wie geht man ein hochtechnologisches Pionierprojekt dieser Art an?

Es braucht dazu natürlich ein starkes Fundament, sprich, eigene technische Kompetenz und Innovationskraft. Dazu kommt die Fähigkeit des «Zuhörens und Lernens». In einem Team mit verschiedenen Partnern und Interessengruppen gibt es eine grosse Anzahl von Meinungen und Ideen. Die besten zu sammeln und ins bestehende Konzept zu integrieren, darum geht es hier. Darauf basierend wurde ein Lastenheft erstellt, das uns nun für die Entwicklung der positionsbasierten Signalisierung (PbS) für Zahnradbahnen als Vorgabe dient.

Was konkret wird neu?

Das künftige System erhöht die Sicherheit. Die Fahrzeuge verkehren nur noch auf gesicherten Fahrstrassen. Das bedeutet, dass ein Fahrweg für einen Zug reserviert wird. Alle zu befahrenden Gleiswender und Schiebebühnen befinden sich in der richtigen Position und lassen sich nicht umstellen, bis der Zug sein Ziel erreicht hat. Überdies wird eine Gegenfahrt zweier Züge auf demselben Gleis verhindert. Durch die Kollisionswarnfunktion verhindern wir auch Auffahrkollisionen.

Wo bauen Sie auf bestehendes Wissen auf?

Die Pilatus-Bahnen wissen seit Jahrzehnten haargenau, wie sie die Zahnradbahn betreiben müssen. In den Normen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ist ebenfalls das Bahnwissen von mehreren Generationen gespeichert. Diese Anforderungen und Erfahrungen setzen wir in Form einer neuen, innovativen Technologie um.

Gelangt eine solche Software bereits zum Einsatz, zum Beispiel bei anderen Bergbahnen?

Es gibt meines Wissens aktuell kein vergleichbares Produkt.

Alle grossen Bahnen und Hersteller von Bahn-Sicherheitssystemen sind aber daran, Lösungen zu entwickeln, die einen verdichteten Bahnbetrieb ohne herkömmliche Stellwerkssysteme ermöglichen. Diese Entwicklungen laufen unter den Begriffen CBTC (Communication-Based Train Control) und SMARTRAIL 4.0. Wir haben das Glück, dass wir für die spezielle Anwendung bei den Zahnradbahnen einen optimalen Lösungsansatz gefunden haben.

Fahren die Pilatus-Bahnen einst total autonom, also ohne Triebwagenführer?

Ich kann Sie beruhigen: Das System hat die Aufgabe, den Triebwagenführer bei der Fahrt zu unterstützen und zu entlasten, indem es einen sicheren Bahnbetrieb gewährleistet. Zudem ermöglicht es schnellere Abläufe und damit höhere Passagierfrequenzen. Aus rein technischer Sicht könnte man die modernisierte Zahnradbahn ohne Triebwagenführer betreiben. Aufgrund der exponierten Lage der Zahnradbahn muss aber weiterhin ein Triebwagenführer präsent sein, um das Fahrzeug – vor allem im Fall von Hindernissen auf der Strecke – zu stoppen und um die Fahrgäste in Ausnahmesituationen zu betreuen.

Wie sichert man solche Systeme heutzutage?

Das gesamte System verfügt über ein eigenes Netzwerk, das isoliert aufgebaut ist. Mittels Fernwartung können wir für Wartungs- oder Servicezwecke über das Internet auf das System zugreifen. Dieser Zugriff ist doppelt geschützt.

Und wo steht künftig die Leitzentrale?

Das «Hirn», bestehend aus dem Bedien- und Visualisierungssystem, wird in den Betriebsgebäuden in Alpnachstad installiert werden.

Zu guter Letzt: Wie trainiert man eigentlich den Einsatz des neuen Systems?

Um die Zeit bei der Inbetriebnahme zu optimieren, testen wir vorgängig alle Systeme mittels Simulator. Dieser enthält sämtliche Funktionen von PbS und die Projektapplikation. Auch das Personal der Pilatus-Bahnen wird damit geschult.



EIN WENDIGER MEISTER

FERDINAND STECK MASCHINENFABRIK AG HANS-RUDOLF STECK

Es gibt genau zwei Muster, auf die sich Hans-Rudolf Steck von der gleichnamigen Maschinenfabrik in Bowil im Emmental beziehen kann. Die Rede ist von den weltweit einmaligen Gleiswendern, die bei den Kreuzungsstellen, bei der Einfahrt in die Stationen sowie ins Depot der Pilatus-Bahnen heute im Einsatz sind.

Herr Steck, wie kommt es, dass Ihr Unternehmen die Gleiswender für die neue Pilatus-Bahn baut?

Das müssen Sie die Fachleute vom Pilatus fragen, nicht mich (lacht). Wir sind schon heute oft im Zahnradbahnbau tätig, meistens zusammen mit Stadler Rail in Bussnang. Eines Tages also kam die Anfrage aus Kriens. Ich hatte zum damaligen Zeitpunkt keine Ahnung, was ein Gleiswender ist. Aber dank YouTube habe ich mich umgehend über das Wunderwerk informiert.

Mit dem Effekt, dass Sie nun an Bord sind. Was sind denn die Anforderungen an die neuen Gleiswender?

Das Grundprinzip aus den 1960er-Jahren bleibt gleich: Auf einer sogenannten Wendekassette wird auf der einen Seite das gerade Geleise und auf der anderen Seite das abgehende Geleise montiert. Je nach Stellung wird so die entsprechende Fahrtrichtung gewählt.

Im Gegensatz zu den bestehenden Einheiten, die wie ein überdimensionales Y gebaut wurden, haben wir uns für eine quaderförmige Kassette entschieden. Die neuen Wender werden auch länger und schwerer.

Wie sind Sie vorgegangen bei der Neuentwicklung?

Wir haben zuerst einmal ein einfaches Holzmuster gebaut. Den Entwurf haben wir dann mittels CAD in der Konstruktionsabteilung zeichnen lassen. Die exakten Dimensionen des neuen Wenders haben wir schliesslich extern berechnen lassen. Diese sind für die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr massgebend. Denn wenn die Bewilligung einmal vorliegt, gibt's kein Zurück mehr.

Sprich: Man beginnt erst mit dem Bau, wenn das finale Okay seitens Behörden vorliegt?

Richtig. Bei einem Gleiswender, bei dem pro Element 16 Tonnen Stahl verarbeitet und verschweisst werden, will und muss man auf Nummer sicher gehen. Schliesslich handelt es sich um ein Unikat. Solche Anforderungen sind wir uns gewöhnt, fertigen wir doch im Normalfall immer Einzelstücke an.

Bahnbrechend

- 8 neue Personentriebwagen in Doppeltraktion
- 1 neuer Gütertriebwagen
- Fortan im Halbstundentakt
- Kapazitätserhöhung um max. 25 %
- Zusätzliches Perron in Talstation Alpnachstad
- Behindertengerechter Zugang auf Pilatus Kulm

Wie lange wird die Herstellung dauern?

Wir rechnen mit einem halben Jahr – vermutlich ab Sommer 2020. Bestellt sind zwei Stück. Diese sollen im 2021 eingebaut werden, was sicherlich eine grössere Herausforderung werden wird. Genauso wie der vorgängige Transport nach Alpnach. Ein weiterer Gleiswender soll im 2022 gebaut werden, diesen braucht man für die neue Einfahrt ins Depot oberhalb von Alpnachstad.

Braucht es für den Bau eine spezielle Halle?

Nein – wir verfügen über eine grosse Schlosserei, mechanische Fertigung und Montage, wo wir diese Arbeiten problemlos ausführen können. Anschliessend werden die Wender gegen Witterungseinflüsse geschützt. Die Montage von Elektrik und Hydraulik werden durch die Firma Urs Schmid AG in Luzern und die RGS-Bahnsicherungstechnik GmbH Aarau ausgeführt.



BEKENNTNIS ZUR HISTORIE

PILATUS-BAHNEN AG BRUNO THÜRIG & GODI KOCH

Sie sitzen am Steuer dieser einmaligen Erlebnisbahn: Bruno Thürig, Verwaltungsratspräsident, und Godi Koch, CEO. Und beide sind sich einig: Es führt kein Weg an der steilsten Zahnradbahn der Welt vorbei, wie sie die Pioniere vor knapp 130 Jahren auf die Schiene gebracht haben. Einfach eine Spur moderner.

Herr Thürig, Sie verantworten ein Jahrhundertprojekt. Was geht einem da durch den Kopf, wenn man auf den Spuren seiner Vorfahren unterwegs ist?

Bruno Thürig: Es handelt sich tatsächlich um ein wegweisendes Projekt. Meines Wissens hat die Pilatus-Bahnen AG in den letzten Jahrzehnten nie so viel Geld in ein einzelnes Unterfangen investiert. Das bedeutet zugleich, dass das Projekt mit grösster Sorgfalt geplant werden muss. Immerhin sollen die Fahrzeuge die nächsten 40 Jahre wieder Tausende Gäste transportieren. Es ist unglaublich, mit welchem Pioniergeist und grossem Ingenieurwissen Eduard Locher und seine Mitstreiter diese einmalige Bahn damals gebaut haben. Heute wäre wohl ein solches Projekt bereits in der Planungs- bzw. Bewilligungsphase zum Scheitern verurteilt.

Sie sagen es: Umbauprojekte bei Bergbahnen stehen heute in der Schweiz im Verdacht, die Umwelt zu belasten und «Overtourism» zu bewirken. Wie gehen Sie dieses komplexe Thema an, Herr Koch?

Godi Koch: Lassen Sie mich ganz klar festhalten: Primäres Ziel unseres Projekts ist es – im Gegensatz zu vielen Neubauprojekten –, die unterdessen 80-jährigen Triebwagen zu ersetzen. Natürlich nutzen wir gleichzeitig die Gelegenheit, die vorhandenen Kapazitäten optimal auszuschöpfen. Vor allem wollen wir die erheblichen Wartezeiten über Mittag durch einen Halbstundentakt verringern.

Welche politischen Schritte waren im Vorfeld notwendig, um das Projekt zum Fliegen zu bringen?

Godi Koch: Wir stecken mitten im Plangenehmigungsverfahren für die bauseitigen Investitionen. Da es sich um ein öffentliches Projekt handelt, ist dafür das Bundesamt für

Verkehr zuständig. Dabei gilt es, die Anliegen verschiedenster Interessengruppen zu berücksichtigen: Denkmalpflege, Behindertengleichstellungsgesetz, die Auflagen des Bundesamts für Umwelt und etliche mehr.

Hätte es denn auch Alternativen zum Zahnradbahn-Betrieb gegeben?

Bruno Thürig: Absolut. Eine leistungsstarke Seilbahn wäre durchaus eine Option gewesen. Diese Alternative haben wir natürlich im Verwaltungsrat eingehend diskutiert. Wir haben uns jedoch für den Erhalt des einmaligen Kulturguts – der steilsten Zahnradbahn der Welt – entschieden. Auf dieses Alleinstellungsmerkmal wollen wir auf keinen Fall verzichten. Das sind wir auch den Pionieren schuldig.

Mit welchen Kosten rechnen Sie?

Godi Koch: Im Moment gehen wir von 55 Millionen Franken für die neun Triebwagen und den Neubau der Infrastruktur aus. Diese Summe halten wir voraussichtlich ein. Sie ist aber noch nicht definitiv, da wir noch nicht alle Auflagen aus dem Bewilligungsverfahren kennen.

Welche Vision verfolgen Sie für den Pilatus in den nächsten 20 Jahren?

Bruno Thürig: Für mich ist klar: Der Pilatus ist und bleibt erste Wahl für Bergerlebnisse mit Herzklopfen-Garantie – im Sommer wie im Winter. Dank den neuen Triebwagen wird die Fahrt auf den Pilatus noch einzigartiger, ausichtsreicher und komfortabler werden.

Und was ist Ihr grösster Wunsch für die Zukunft des Bergs, Herr Koch?

Godi Koch: Ich wünsche mir, dass der Pilatus weiterhin der Aussichtsblick in der Zentralschweiz bleiben wird – ein Begegnungsort für Menschen aus aller Welt, die sich von der einmaligen Landschaft verzaubern lassen.

UNVERHOFFTES HEIMSPIEL



DESIGN THOMAS KÜCHLER

Als Kind wohnte er am Fusse des Pilatus: Thomas Küchler. Später dann zog es den Designer in die weite Welt, nach Stuttgart und anderswo, wo er sein Handwerk als Produktdesigner erlernte. Und heute, 40 Jahre später, erhält der Alpnacher die Chance, die neuen Triebwagen für den Berg seiner Berge zu entwerfen. Herr Küchler, wie geht man so ein Jahrhundertwerk an, wenn man vor dem leeren Blatt sitzt?

Normalerweise starte ich bei Designprozessen immer mit einem sogenannten Moodboard. Ich betrachte die zentralen Rahmenbedingungen und lasse mich inspirieren: von Bildern und Impressionen, die mir zufallen. Ich gestalte eine Art Collage zu Form, Farben, Materialität, Innenausstattung und Ambiente, aber auch zu vergleichbaren Objekten auf Schienen oder in der Luft. Diese ersten Eindrücke diskutiere ich dann jeweils mit meinem Kunden, sozusagen im Pingpong, an einer ersten Findungssitzung. **Woran orientierten Sie sich im Falle des Pilatus?** Sicherlich sind der Berg, seine einmalige Lage und die Steilheit der Strecke einzigartig. In diesem Zusammenhang fragte ich mich auch, wie ich dem Gast noch mehr Panoramablick aus der Bahn verschaffen könnte. Und schliesslich galt es eine moderne, zeitlose Form zu finden – für Triebwagen, die künftig 40, 50 oder mehr Jahre unterwegs sein werden. Was wir sicherlich nicht wollten, ist einen zu futuristischen ICE oder eine herkömmliche S-Bahn am Berg.

Sondern? Wir wollen ein erstklassiges Reiseerlebnis bieten – wie bislang schon. Wir orientierten uns in den

Sie sich im Falle des Pilatus? Sicherlich sind der Berg, seine einmalige Lage und die Steilheit der Strecke einzigartig. In diesem Zusammenhang fragte ich mich auch, wie ich dem Gast noch mehr Panoramablick aus der Bahn verschaffen könnte. Und schliesslich galt es eine moderne, zeitlose Form zu finden – für Triebwagen, die künftig 40, 50 oder mehr Jahre unterwegs sein werden. Was wir sicherlich nicht wollten, ist einen zu futuristischen ICE oder eine herkömmliche S-Bahn am Berg.

Sondern? Wir wollen ein erstklassiges Reiseerlebnis bieten – wie bislang schon. Wir orientierten uns in den

Sie sich im Falle des Pilatus? Sicherlich sind der Berg, seine einmalige Lage und die Steilheit der Strecke einzigartig. In diesem Zusammenhang fragte ich mich auch, wie ich dem Gast noch mehr Panoramablick aus der Bahn verschaffen könnte. Und schliesslich galt es eine moderne, zeitlose Form zu finden – für Triebwagen, die künftig 40, 50 oder mehr Jahre unterwegs sein werden. Was wir sicherlich nicht wollten, ist einen zu futuristischen ICE oder eine herkömmliche S-Bahn am Berg.

Sondern? Wir wollen ein erstklassiges Reiseerlebnis bieten – wie bislang schon. Wir orientierten uns in den

Sie sich im Falle des Pilatus? Sicherlich sind der Berg, seine einmalige Lage und die Steilheit der Strecke einzigartig. In diesem Zusammenhang fragte ich mich auch, wie ich dem Gast noch mehr Panoramablick aus der Bahn verschaffen könnte. Und schliesslich galt es eine moderne, zeitlose Form zu finden – für Triebwagen, die künftig 40, 50 oder mehr Jahre unterwegs sein werden. Was wir sicherlich nicht wollten, ist einen zu futuristischen ICE oder eine herkömmliche S-Bahn am Berg.

Was bedeutet dies für das Design der Hülle? Oft hat man als Designer zwar weitgehend freie Hand oder möchte so viele Freiheiten wie möglich rausholen. Aber zugleich gilt es sich an die Vorgaben seitens Aufsichtsbehörden und Konstrukteure zu halten. So durfte ich bei meinem Entwurf keinen Millimeter breiter und höher werden, als die vom Planungsteam vorgegebenen Aussenmasse. Denn die neuen Fahrzeuge müssen auf der bestehenden Strecke mit identischen Tunnelprofilen verkehren können. Ebenso muss die Stabilität gewährleistet sein, was bei so viel Glasfläche gar nicht so einfach zu erreichen ist. **Und was kam dabei raus?** Ich entschied mich für eine markante Tragstruktur im klassischen Pilatus-Rot mit weichen Radien und in einer eleganten Formsprache. Untermalt von einer ikonischen LED-Beleuchtung an den Fronten sieht man so die neuen Fahrzeuge von fern prächtig leuchten, wenn sie den Berg erklimmen. Das Highlight sind sicherlich die Panoramafenster auch im Dachbereich. So sehen die Fahrgäste, die über sechs Abstufungen à jeweils acht Plätzen verteilt sitzen, die imposante Strecke noch besser in alle Himmelsrichtungen. **Und wie lange hat dieser Vorgang von Ihrem ersten Strich bis heute gedauert?** Der Erstkontakt mit den Pilatus-Bahnen fand vor gut einem Jahr statt, gefolgt von sehr intensiven, spannenden Wochen. Dann galt es abzuwarten, bis die notwendigen Entscheide getroffen waren, bevor jetzt der rege Austausch mit den Konstrukteuren erfolgte. **Und sind Sie schon nervös, wie Ihr Entwurf ankommen wird?** Nervös nicht, aber positiv gespannt. Man wird nie sagen können, dass das neue Design allen gefällt. Wichtig ist, dass der einmal ausgewählte Designfavorit konsequent weiterverfolgt wird. Und dann braucht's einfach auch Glück. Denn – ein Auftrag wie dieser findet man nicht einfach so, vielmehr findet er einen. Das ist Privileg und Verantwortung zugleich.

Diskussionen mit dem involvierten Kernteam und dem Verwaltungsrat am Bild eines Salonwagens und an jenem einer grossen, fahrenden Treppe. Wir suchten sanft gerundete Formen, sorgfältig ausgewählte Materialien, helle und warme Farbtöne. Auch der Bodenbelag soll hochwertig sein. Und natürlich wollten wir möglichst viel Glas und damit freie Sicht für den Fahrgast. Auf alle Seiten hin, wenn möglich.

BERICHT ZUR JAHRESRECHNUNG 2019

Die PILATUS-BAHNEN AG blickt auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr zurück, das resultatmässig gar das zweitbeste in der Unternehmensgeschichte war. Der Rekordumsatz aus dem Vorjahr 2018 wurde faktisch egalisiert, auch wenn die Voraussetzungen dafür nicht identisch waren. So ermöglichte der anfangs 2019 reichlich vorhandene Schnee den Betrieb der Schlittelpiste zwischen der Fräkmüntegg und der Krienseregg an insgesamt 49 Tagen, während dies ein Jahr zuvor nur an 9 Tagen möglich war.

Der Schnee war dann andererseits aber auch dafür verantwortlich, dass die Zahnradbahn erst Mitte Mai in ihre 130. Saison starten konnte, rund zwei Wochen später als im langjährigen Durchschnitt. Dies war dann auch der Hauptgrund, weshalb die Zahnradbahn übers ganze Jahr hinweg 6.1% weniger Gäste transportierte als 2018. Insgesamt durften am Pilatus aber mehr Gäste begrüsst werden als im Vorjahr, nämlich 839'954 (+1.4%) wovon 71.9% oder 603'769 auf Pilatus Kulm reisten.

Ein wesentlicher Faktor für die Steigerung der Anzahl Gäste am Pilatus waren die im Jahr 2019 eröffneten Attraktionen auf der Fräkmüntegg (Wipfelpfad, Dragon Glider, Drachenalp), die vor allem einheimische Besucher in den Sommermonaten angesprochen haben.

Der Personalaufwand belief sich auf CHF 13.8 Mio. Die im Vergleich zum Vorjahr höheren Personalkosten von CHF 0.2 Mio. lassen sich unter anderem auch durch Sonderaufwendungen erklären, die zur Realisierung der neuen Attraktionen auf der Fräkmüntegg notwendig waren.

Gemessen am Gesamtumsatz ergibt dies einen Personalkostensatz von 36.5%. Auch im Geschäftsjahr 2019 profitierten alle unsere Mitarbeitenden vom Erfolgsbeteiligungsmodell. Dieser Betrag ist in der Position bereits berücksichtigt.

Der Betriebsaufwand fiel mit CHF 6.6 Mio. um 4.8% höher aus als noch im Jahr zuvor. Gründe dafür sind unter anderem höhere Versicherungsprämien, aber auch höhere Strompreise.

Mit CHF 14.1 Mio. resultierte schlussendlich ein um CHF 0.6 Mio. tieferes Betriebsergebnis EBITDA im Vergleich zum Vorjahr und eine EBITDA-Marge von 37.3%. Der 2019 erwirtschaftete

Cashflow betrug CHF 12.8 Mio. Dies entspricht 34.0% des Gesamtumsatzes und 10.7% der Gesamtinvestitionen.

Der Reingewinn ging um 2.8% zurück auf CHF 1'638'059.

Aufgrund dieses wiederum sehr erfreulichen Ergebnisses kann der Verwaltungsrat den Aktionären zusätzlich zur Bruttodividende von 80% bzw. brutto CHF 40.00 pro Aktie eine Sonderdividende von CHF 10.00 pro Aktie vorschlagen.

Im Berichtsjahr wurden CHF 5.1 Mio. an aktivierbaren Investitionen getätigt. Wie bereits erwähnt machten dabei die Investitionen auf der Fräkmüntegg den wesentlichen Teil aus (CHF 2.8 Mio.).

Daneben wurde auch im 2019 intensiv am Projekt zur Erneuerung der Zahnradbahn gearbeitet. Die im Rahmen dieses Projekts getätigten Investitionen (2019: CHF 3.0 Mio.) flossen in die Position «Anlagen im Bau», die per 31.12. einen Wert von CHF 6.2 Mio. ausweist.

Es wurden ordentliche Abschreibungen in der Höhe von CHF 2.9 Mio. vorgenommen. Der Nettobuchwert der Anlagenrechnung beträgt CHF 29.2 Mio. oder 24.4% des ursprünglichen Anschaffungswertes. Weitere Details zu den Sachanlagen sind auf Seite 17 ersichtlich.

Der Bestand an flüssigen Mitteln per 31. Dezember 2019 konnte um CHF 5.4 Mio. auf CHF 36.0 Mio. erhöht werden. Diese Liquidität wird in den nächsten Jahren notwendig sein, um die kapitalintensive Erneuerung der Zahnradbahn zu realisieren.

Der Verwaltungsrat der PILATUS-BAHNEN AG hat im Berichtsjahr eine Risikobeurteilung vorgenommen. Diese Risikobeurteilung ermöglicht sowohl die frühzeitige Erkennung und Analyse von Risiken als auch die Ergreifung entsprechender Massnahmen. Zum Risikobeurteilungsprozess gehört die systematische Erfassung und Auswertung der Risiken, deren Priorisierung, die Beurteilung der Einflüsse auf das gesamte Unternehmen sowie die Einleitung und Überwachung von Massnahmen zur Vermeidung oder Minimierung von Risiken. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Risikolage der PILATUS-BAHNEN AG im Wesentlichen nicht verändert.

BILANZ

	31.12.2019		31.12.2018	
AKTIVEN	CHF	%	CHF	%
Flüssige Mittel	36'005'400	48.1	30'620'482	47.2
Kurzfristig gehaltene Aktiven mit Börsenkurs	136'150	0.2	136'150	0.2
Forderungen aus Leistungen	745'580	1.0	638'952	1.0
Übrige kurzfristige Forderungen	840'312	1.1	488'411	0.8
Warenvorräte	1'010'803	1.3	955'016	1.5
Aktive Rechnungsabgrenzung	675'873	0.9	663'147	1.0
Umlaufvermögen	39'414'117	52.6	33'502'159	51.6
Sachanlagen	119'841'259		115'359'280	
Abschreibungsrechnung	- 90'607'732		- 88'331'461	
Buchwert Sachanlagen	29'233'527	39.0	27'027'819	41.7
Anlagen im Bau	6'244'731	8.3	4'303'535	6.6
Grundstücke	34'000	0.0	34'000	0.1
Anlagevermögen	35'512'258	47.4	31'365'354	48.4
Total Aktiven	74'926'375	100.0	64'867'513	100.0
PASSIVEN				
Verbindlichkeiten aus Leistungen	904'460	1.2	1'309'828	2.0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2'902'103	3.9	2'339'307	3.6
Passive Rechnungsabgrenzung	5'616'629	7.5	4'333'254	6.7
Kurzfristiges Fremdkapital	9'423'192	12.6	7'982'389	12.3
Rückstellungen langfristige	55'227'000	73.7	46'927'000	72.3
Langfristiges Fremdkapital	55'227'000	73.7	46'927'000	72.3
Fremdkapital	64'650'192	86.3	54'909'389	84.6
Aktienkapital	1'320'000	1.8	1'320'000	2.0
Gesetzliche Gewinnreserven	2'750'000	3.7	2'750'000	4.2
Freie Reserven	3'550'000		3'450'000	
Eigene Kapitalanteile	- 68'954		- 68'954	
Gewinnvortrag	1'087'077		822'617	
Jahresergebnis	1'638'059		1'684'460	
Freiwillige Gewinnreserven	6'206'183	8.3	5'888'124	9.1
Eigenkapital	10'276'183	13.7	9'958'124	15.4
Total Passiven	74'926'375	100.0	64'867'513	100.0

Da die Werte in ganzen CHF dargestellt sind, kann es in der Darstellung zu Rundungsdifferenzen kommen.

ERFOLGS-RECHNUNG

	2019	2018
	CHF	CHF
Verkehrsumsatz	24'279'169	24'619'902
Umsatz Hotellerie	1'369'697	1'342'302
Umsatz Gastronomie	7'820'811	7'802'895
Umsatz Merchandising	2'802'210	2'758'016
Umsatz Freizeitanlagen	666'021	484'701
Übriger Ertrag	875'921	873'661
Nettoerlös	37'813'830	37'881'477
Warenaufwand Gastronomie	- 2'180'585	- 2'158'240
Warenaufwand Merchandising	- 1'161'731	- 1'114'659
Bruttoerfolg I	34'471'514	34'608'577
Personalaufwand	- 13'799'924	- 13'604'355
Bruttoerfolg II	20'671'590	21'004'222
Allgemeiner Betriebsaufwand	- 619'090	- 630'142
Unterhalt und Reparaturen	- 1'553'500	- 1'660'531
Miete und Leasing	- 127'732	- 114'801
Sachversicherungen	- 348'196	- 300'427
Gebühren und Abgaben (Konzessionen)	- 604'307	- 597'231
Energie und Entsorgung	- 869'484	- 751'505
Verwaltungsaufwand	- 942'944	- 815'262
Werbung und Verkauf	- 1'512'815	- 1'407'092
Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)	14'093'521	14'727'230
Ordentliche Abschreibungen	- 2'907'625	- 2'590'285
Betriebsergebnis nach Abschreibungen (EBIT)	11'185'896	12'136'946
Finanzaufwand und Finanzertrag	59'480	86'790
Betriebsfremder Aufwand und betriebsfremder Ertrag	83'202	93'942
Ausserordentlicher Aufwand und Ertrag	- 8'435'469	- 9'400'000
Steuern	- 1'255'049	- 1'233'217
Jahresergebnis	1'638'059	1'684'460

Da die Werte in ganzen CHF dargestellt sind, kann es in der Darstellung zu Rundungsdifferenzen kommen.

GELDFLUSS-RECHNUNG

	2019	2018
	CHF	CHF
Geschäftsbereich (indirekte Methode)		
Jahresergebnis	1'638'059	1'684'460
Abschreibungen	2'907'625	2'590'285
Veränderung von Rückstellungen	8'300'000	9'300'000
Cashflow	12'845'685	13'574'745
Veränderung Wertschriften	0	8'493
Veränderung Forderungen	- 458'529	- 316'234
Veränderung Warenlager	- 55'786	47'536
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	- 12'726	- 260'900
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	157'427	- 316'283
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	1'283'376	1'415'379
Veränderung eigene Kapitalanteile	0	1'673
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	13'759'446	14'154'409
Investitionsbereich		
Investitionen Sachanlagen	- 5'113'333	- 880'681
Investitionen Anlagen im Bau	- 1'941'195	- 3'753'665
Desinvestitionen Sachanlagen	0	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 7'054'529	- 4'634'346
Finanzierungsbereich		
Dividendenzahlung	- 1'320'000	- 1'056'000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 1'320'000	- 1'056'000
Total Veränderung der flüssigen Mittel	5'384'918	8'464'062
Bestandesnachweis		
Flüssige Mittel gemäss Schlussbilanz	36'005'400	30'620'482
Flüssige Mittel gemäss Eröffnungsbilanz	30'620'482	22'156'420
Veränderung der flüssigen Mittel	5'384'918	8'464'062

Da die Werte in ganzen CHF dargestellt sind, kann es in der Darstellung zu Rundungsdifferenzen kommen.

ANLAGEN-RECHNUNG

	Bestand 31.12.2018	Zugang 2019	Abgang 2019	Bestand 31.12.2019	Buchwert 31.12.2019
	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
ANLAGENRECHNUNG					
Stockwerkeigentum Inseliquai, Luzern	1'287'971	8'553	0	1'296'524	97'427
Zentrale Dienste	1'557'744	519'670	364'157	1'713'257	846'873
Personalhaus Alpnachstad	1'655'988	0	0	1'655'988	1'032'099
Gondelbahn Kriens – Fräkmüntegg	24'795'236	74'009	0	24'869'244	1'154'476
Luftseilbahn Fräkmüntegg – Pilatus	19'435'813	0	0	19'435'813	3'698'264
Zahnradbahn Alpnachstad – Pilatus	12'482'963	98'885	0	12'581'848	2'341'656
Hotel Pilatus-Kulm	25'155'985	989'522	113'696	26'031'811	4'573'129
Hotel Bellevue	8'782'412	0	0	8'782'412	1'807'149
Panoramagalerie	12'155'157	0	0	12'155'157	6'841'792
Restaurant Krienseregg	905'184	627'400	38'846	1'493'738	626'463
Restaurant Fräkmüntegg	4'739'104	11'864	25'317	4'725'651	2'910'945
Drachenalp (ehemals Rest. Fräkmüntalp)	475'756	1'354'504	80'000	1'750'260	1'428'795
Restaurant Chalet, Alpnachstad	826'326	8'950	9'339	825'936	229'299
Merchandising	153'308	0	0	153'308	0
Pilatus Shop Luzern	444'939	0	0	444'939	227'711
Freizeitanlagen	505'395	1'419'978	0	1'925'373	1'417'449
Total	115'359'280	5'113'333	631'355	119'841'258	29'233'527

ABSCHREIBUNGSRECHNUNG

Stockwerkeigentum Inseliquai, Luzern	1'179'787	19'310	0	1'199'097
Zentrale Dienste	1'031'823	198'718	364'157	866'384
Personalhaus Alpnachstad	538'223	85'666	0	623'889
Gondelbahn Kriens – Fräkmüntegg	23'625'343	89'426	0	23'714'768
Luftseilbahn Fräkmüntegg – Pilatus	15'496'391	241'158	0	15'737'550
Zahnradbahn Alpnachstad – Pilatus	10'006'679	233'513	0	10'240'192
Hotel Pilatus-Kulm	20'854'747	717'633	113'696	21'458'683
Hotel Bellevue	6'248'007	727'256	0	6'975'262
Panoramagalerie	5'313'365	0	0	5'313'365
Restaurant Krienseregg	895'153	10'968	38'846	867'275
Restaurant Fräkmüntegg	1'578'075	261'948	25'317	1'814'706
Drachenalp (ehemals Rest. Fräkmüntalp)	289'423	112'042	80'000	321'465
Restaurant Chalet, Alpnachstad	578'000	27'976	9'339	596'637
Merchandising	153'308	0	0	153'308
Pilatus Shop Luzern	157'987	59'241	0	217'228
Freizeitanlagen	385'151	122'773	0	507'924
Total	88'331'461	2'907'625	631'355	90'607'731

BUCHWERT ANLAGENRECHNUNG

Total Anlagenrechnung	115'359'280	5'113'333	631'355	119'841'258
Total Abschreibungsrechnung	88'331'461	2'907'625	631'355	90'607'731
Total Buchwert Anlagenrechnung	27'027'819	2'205'708	0	29'233'527

Da die Werte in ganzen CHF dargestellt sind, kann es in der Darstellung zu Rundungsdifferenzen kommen.

ANHANG DER JAHRESRECHNUNG

1. IN DER JAHRESRECHNUNG ANGEWANDTE BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 959c Abs. 1 OR) erstellt. Die wesentlichen Bilanzpositionen sind wie nachstehend bilanziert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die übrigen kurzfristigen Forderungen werden zu Nominalwerten bilanziert. Auf diese Werte werden individuelle Einzelwertberichtigungen vorgenommen, wobei der Restbestand pauschal wertberichtigt wird.

Vorräte

Vorräte werden zum Anschaffungswert bewertet. Es werden Wertberichtigungen für unverkäufliche Vorräte und Vorräte mit geringer Umschlagshäufigkeit vorgenommen. Zusätzlich wird pauschal eine Wertberichtigung von einem Drittel vorgenommen.

Anlagevermögen

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten oder zu Herstellungskosten abzüglich den Abschreibungen bilanziert.

Fremdwährungspositionen

Die Positionen in Fremdwährungen in EUR wurden in der Erfolgsrechnung zu Monatsmittelkurse gemäss ESTV und in der Bilanz per 31.12.2019 mit 1.0869 umgerechnet (31.12.2018: 1.1284).

2. ANGABEN, AUFSCHLÜSSELUNGEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUR JAHRESRECHNUNG

Die Anzahl Vollzeitstellen liegt wie im Vorjahr im Jahresdurchschnitt nicht über 250 Mitarbeitenden.

Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Wie im Vorjahr bestehen keine Leasingverbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Per 31.12.2019 bestand eine Verbindlichkeit gegenüber der Vorsorgeeinrichtung von CHF 30'977 (Vorjahr: CHF 26'306).

Gesamtbetrag der aufgelösten Wiederbeschaffungsreserven und weitere wesentliche Auflösung stiller Reserven

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr netto keine stille Reserven aufgelöst.

Erläuterungen zu ausserordentlichen, einmaligen oder periodenfremden Positionen der Erfolgsrechnung

	2019 CHF	2018 CHF
Bildung von Rückstellungen	8'300'000	9'400'000
Nachzahlung		
MWSt.-Kontrolle 2014-2018	135'469	-
Total ausserordentlicher Aufwand	8'435'469	9'400'000

3. WEITERE VOM GESETZ VERLANGTE ANGABEN (ART. 959C, ABS. 1, ZIFF. 4 OR)

EIGENE AKTIEN	Stück
Bestand per 31.12.2018	206
Veränderungen im GJ 2019	0
Bestand per 31.12.2019	206

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Keine.

VERPFÄNDETE AKTIVEN	2019 CHF	2018 CHF
Buchwert der verpfändeten Aktiven	488'825	488'825
Eingetragene Grundpfandrechte	11'000'000	11'000'000

GEWINN- VERWENDUNG

ANTRAG ÜBER DIE VERWENDUNG DES BILANZGEWINNES

	2019		2018	
BILANZGEWINN	CHF	%	CHF	%
Gewinnvortrag	1'087'077		822'617	
Jahresergebnis	1'638'059		1'684'460	
Total	2'725'136		2'507'077	
VERWENDUNG DES BILANZGEWINNES				
Der Verwaltungsrat beantragt, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:				
Dividende auf CHF 1'320'000	1'056'000	80	1'056'000	80
Ausschüttung einer einmaligen Sonderdividende von CHF 10.00 brutto pro Namenaktie	264'000	20	264'000	20
Zuweisung an die freien Reserven	100'000		100'000	
Vortrag auf neue Rechnung	1'305'136		1'087'077	
Total	2'725'136		2'507'077	
Bei Annahme dieses Antrages durch die Generalversammlung wird folgende Dividende ausgeschüttet.				
Namenaktie à nominal CHF 50, Bruttodividende	40.00		40.00	
Einmalige Sonderdividende (brutto) pro Namenaktie	10.00		10.00	
Total Ausschüttungen pro Namenaktie	50.00		50.00	

BERICHT DER REVISIONSSTELLE



Bericht der Revisionsstelle
an die Generalversammlung der
PILATUS-BAHNEN AG
Alpnach

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der PILATUS-BAHNEN AG bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (gemäss Geschäftsbericht 2019, Seiten 14 bis 19) für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsme-

thoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

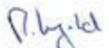
Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG


Norbert Kühnis
Revisionsexperte
Leitender Revisor


Marc Ingold
Revisionsexperte

Luzern, 11. März 2020

PricewaterhouseCoopers AG, Robert-Zünd-Strasse 2, Postfach, 6002 Luzern
Telefon: +41 58 792 62 00, Telefax: +41 58 792 62 10, www.pwc.ch

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

VERWALTUNGSRAT

István Szalai
Rothenthurm

André Zimmermann
Vizepräsident, Horw

Bruno Thürig
Präsident, Ramersberg

Urs Küchler
Alpnach Dorf

Hans Grüter
Hergiswil NW

Urs Jenny
Ennetbürgen



GESCHÄFTSLEITUNG

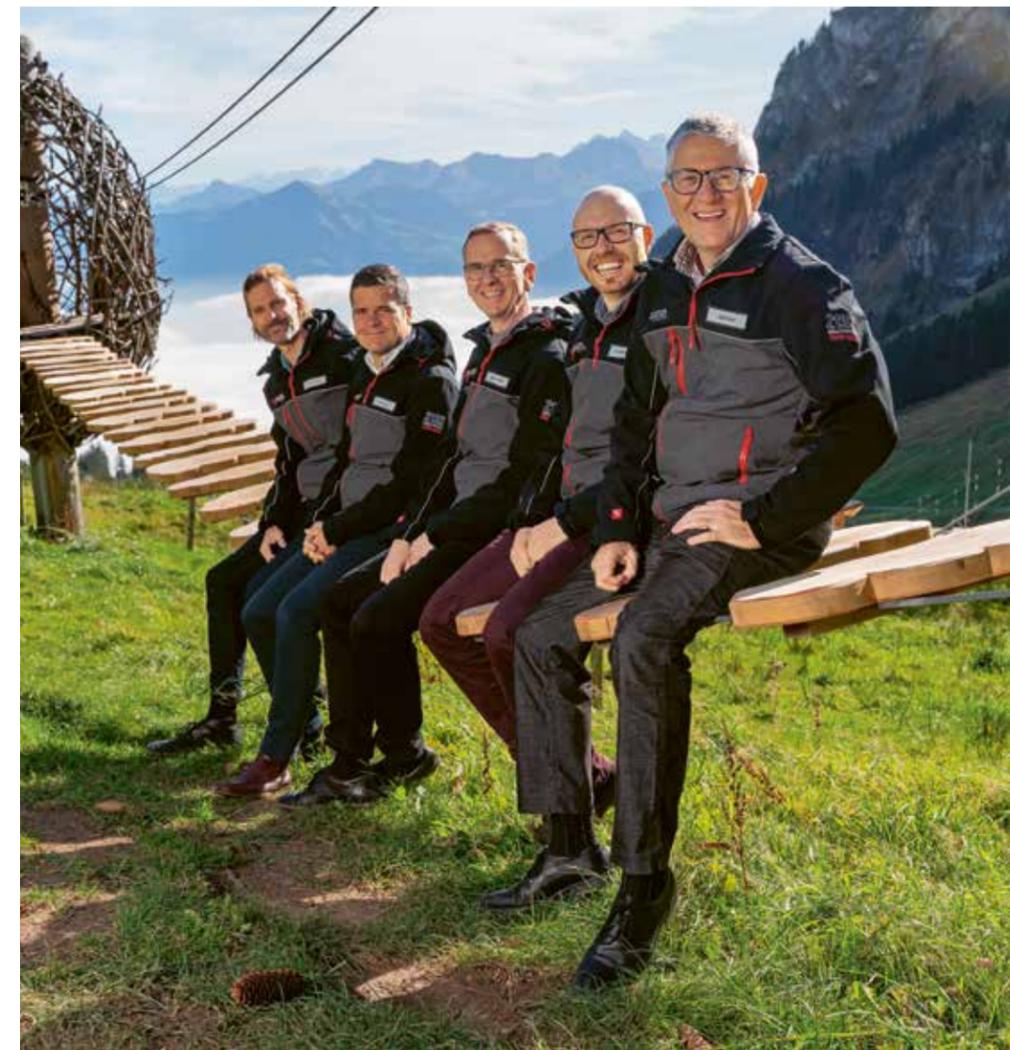
Tobias Thut
Marketing & Verkauf

David Küng
CFO / Management Services

Matthias Kögl
Hotels & Gastronomie

Patrick Blaser
Technik & Betrieb

Godi Koch
CEO

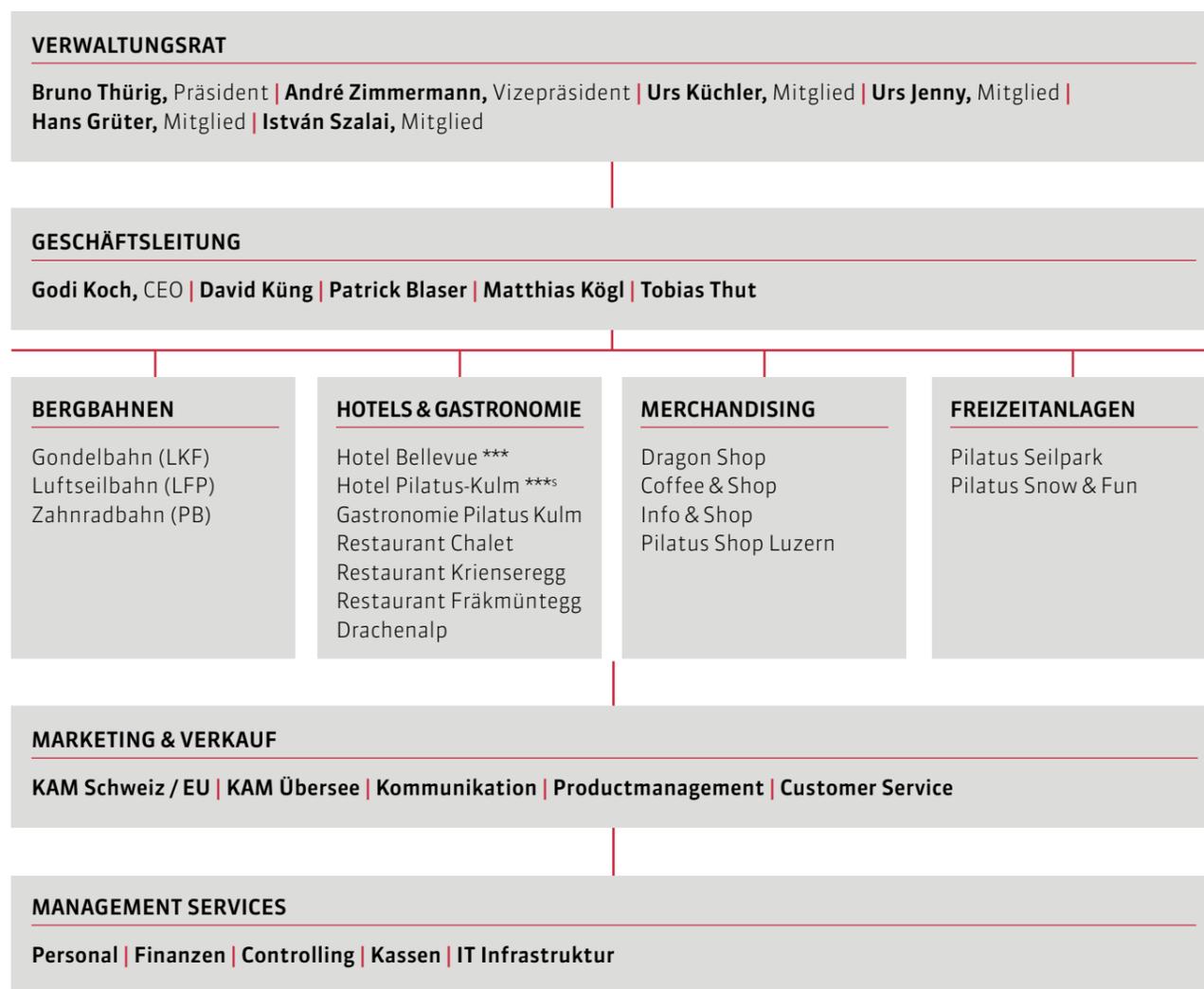


REVISIONSSTELLE

PricewaterhouseCoopers AG
Luzern

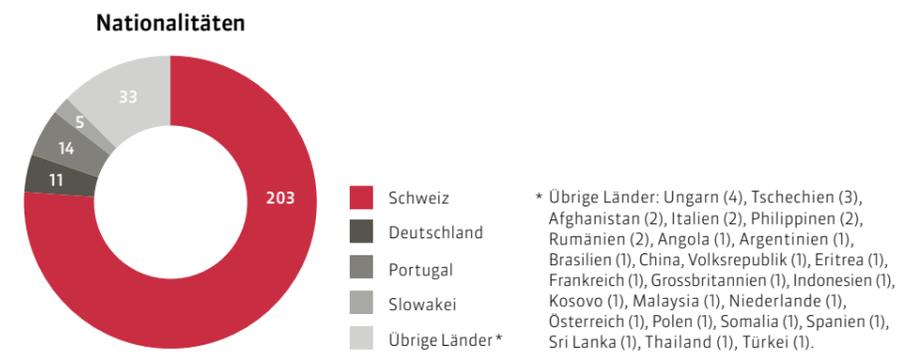
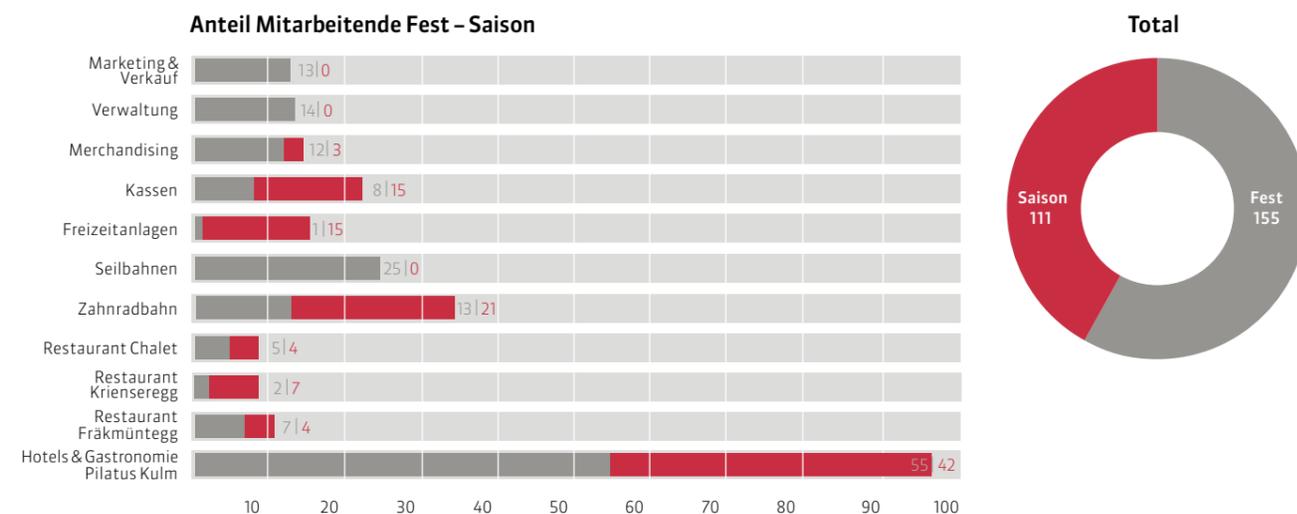
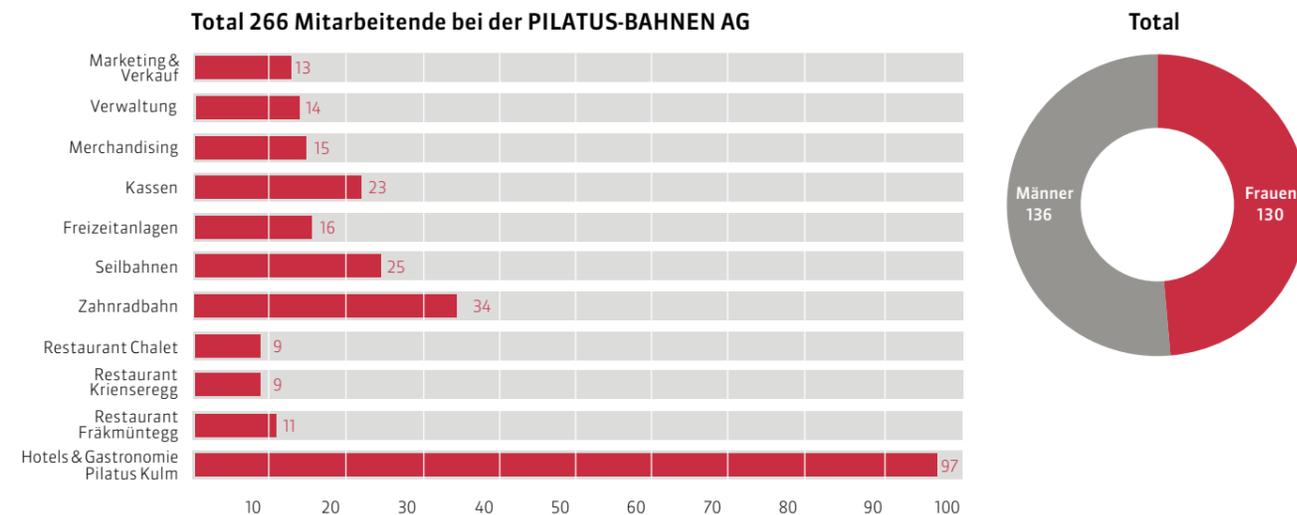
ORGANIGRAMM

31.12.2019



ZAHLEN UND FAKTEN

ZU MITARBEITENDEN



IMPRESSUM

Herausgeber PILATUS-BAHNEN AG, Kriens | Konzept, Gestaltung und Satz Ultragrafis GmbH, Sonja Rogger, Luzern |
Fotografie Stefan Hänni, Luzern | Max Willensbacher, Wien | Textkonzept und Texte Panta Rhei PR AG, Reto Wilhelm |
Druck von Ah Druck AG, Sarnen | Auflage 4'000 Ex.

PILATUS-BAHNEN AG
Schlossweg 1
CH-6010 Kriens / Luzern
Switzerland

Tel. +41 (0)41 329 11 11
Fax +41 (0)41 329 11 12
info@pilatus.ch
www.pilatus.ch

