



Strategie zur Unterstützung der kantonalen Seil- und Bergbahnunternehmen durch die Neue Regionalpolitik des Bundes

**Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen
Amt für Wirtschaft und Arbeit**

Juni 2019



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Wirtschaftliche und gesetzliche Grundlagen	3
2.1	Wirtschaftliche Grundlagen	3
2.2	Gesetzliche und wirtschaftspolitische Grundlagen	3
3	Situationsanalyse	5
3.1	Nachfrage- und Angebotsanalyse	6
3.2	Finanzanalyse	9
4	Ziele der Förderung von Berg-/Seilbahnunternehmungen	11
5	Kriterien für die Vergabe von NRP-Darlehen	12
5.1	Formale Kriterien	12
5.1.1	Gesuch und Gesuchstellerin	12
5.1.2	Business Plan	12
5.1.3	Plangenehmigung und Konzession	13
5.1.4	Geplante Investitionen und deren Finanzierung	13
5.1.5	Weitere Angaben zum Projekt	13
5.1.6	Geschäftsberichte	13
5.1.7	Kontaktperson	13
5.2	Generelle Kriterien	14
5.2.1	Finanzstärke	14
5.2.2	Ertragssteigerungspotenzial	14
5.2.3	Innovationsgehalt	14
5.2.4	Schneesicherheit (bei Wintersportnutzung)	14
5.2.5	Alternative Nutzung (bei Wintersportnutzung)	14
5.2.6	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Destination bzw. Region	14
5.2.7	Kooperationen	15
5.2.8	Soziale und ökologische Standards	15
5.3	Projektspezifische Kriterien	15
5.3.1	Fördergebiete	15
5.3.2	Fördergegenstände	15
5.3.3	Ausschlusskriterien	15
6	Ausschüttung von Dividenden	15
7	Ablauf von NRP-Darlehensanträgen	16



1 Einleitung

Der Kanton St. Gallen erarbeitete seine bis anhin gültige Bergbahnförderstrategie im Jahr 2004, mit einer formellen Aktualisierung im Jahr 2011. Für das Umsetzungsprogramm 2020-2023 der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP-UP) verlangte das SECO von den Kantonen eine Aktualisierung der kantonalen Bergbahnförderstrategien. Das SECO hat Leitlinien für Förderstrategien der Kantone im Bergbahnbereich erstellt, welche es bei der Aktualisierung der Strategie zu berücksichtigen galt.¹ Die vorliegende Bergbahnstrategie wurde mit Unterstützung der Hochschule Luzern² an die neuen Leitlinien des SECO und an die situativen Gegebenheiten im Kanton St.Gallen angepasst.

2 Wirtschaftliche und gesetzliche Grundlagen

2.1 Wirtschaftliche Grundlagen

Im Auftrag des Volkswirtschaftsdepartements des Kantons St. Gallen verfasste die Hanser Consulting AG, ein Politik- und Unternehmensberatungsunternehmen, im Jahr 2018 einen Bericht, der gestützt auf eine Situationsanalyse sechs Handlungsfelder für die Tourismuswirtschaft des Kantons St. Gallen formulierte:³

- 1) Wertschöpfung im Tagestourismus erhöhen
- 2) Geschäftstourismus weiterentwickeln
- 3) Chancen des Städtetourismus nutzen
- 4) Chancen der Internationalisierung nutzen
- 5) Kurzaufenthalte und Reisen stärken
- 6) Wochenferien halten

Die vorliegende Bergbahnförderstrategie hat diese Handlungsfelder berücksichtigt, sofern sie für Bergbahnen von Bedeutung sind und den Grundsätzen der NRP entsprechen. Festzuhalten bleibt, dass die Erhöhung der Wertschöpfung im (Tages-)Tourismus ein zentrales Element der NRP ist.

2.2 Gesetzliche und wirtschaftspolitische Grundlagen

Die vorliegende Strategie zur Unterstützung der kantonalen Bergbahnunternehmen basiert auf folgenden gesetzlichen und wirtschaftspolitischen Grundlagen:

- Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über Regionalpolitik (SR 901.0);
- Verordnung vom 28. November 2007 über Regionalpolitik (SR 901.021);
- Bundesbeschluss vom 22. September 2015 zur Festlegung des Mehrjahresprogramms des Bundes 2016-2023 zur Umsetzung der Neuen Regionalpolitik (BBI 2015 7413);

¹ SECO, Bergbahnförderung im Rahmen der neuen Regionalpolitik (NRP), Leitlinien für Förderstrategien im Bergbahnbereich.

² Vertreten durch Dr. Anna Amacher Hoppler, Institut für Tourismuswirtschaft ITW, und Prof. Dr. Philipp Lütolf, Institut für Finanzdienstleistungen Zug IFZ.

³ Hanser Consulting AG (2018). Tourismuswirtschaft des Kantons St.Gallen. Ausgangslage, Ziele und Handlungsfelder. Bericht im Auftrage des Volkswirtschaftsdepartements des Kantons St.Gallen.



- Bundesbeschluss vom 9. September 2015 über weitere Einlagen in den Fonds für Regionalentwicklung (BBI 2015 7415);
- Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (SR 616.1);
- Standortförderungsgesetz vom 30. Mai 2006 (sGS 573.0; abgekürzt StaföG);
- Kantonsratsbeschluss über das Mehrjahresprogramm der Standortförderung für die Jahre 2019 bis 2022 vom 20. November 2018 (sGS 573.2);
- Tourismusgesetz vom 26. November 1995 (sGS 575.1; abgekürzt TourG);
- Grossratsbeschluss über die Unterstützung touristischer Vorhaben vom 11. Januar 1996 (sGS 575.10);
- Tourismusverordnung vom 9. Dezember 1996 (sGS 575.11; abgekürzt TourV);
- Finanzhaushaltsverordnung vom 17. Dezember 1996 (sGS 831.1; abgekürzt FHV).
- Schwerpunktplanung der Regierung des Kantons St.Gallen 2017-2027 vom Mai 2017;
- Aktionsplan «Wirtschaftssandort 2025» (WS 2025) vom April 2014;
- Bericht «Tourismuswirtschaft des Kantons St.Gallen. Ausgangslage, Ziele und Handlungsfelder» vom Oktober 2018;



3 Situationsanalyse

Die Schweizer Bergbahnen haben über die letzten zehn Jahre fast 20 Prozent der Skierdays verloren.⁴ Der Rückgang bei den Ostschweizer Bergbahnen⁵ erfolgte in etwa im selben Umfang.⁶ Die Gründe für den deutlichen Verlust an Skierdays sind vielfältig. Neben einem abnehmenden Interesse der Bevölkerung am Wintersport spielen insbesondere der gegenüber dem Schweizer Franken schwache Euro sowie eine Häufung von schneearmen Wintern in den Saisons 2014/15, 2015/16 und 2016/17 eine wichtige Rolle. Aufgrund der Nähe zu Österreich sind die St. Galler Bergbahnunternehmungen wohl überdurchschnittlich vom Euro-Franken-Wechselkurs betroffen. Für Bewohner des St. Galler Rheintals beispielsweise können auch Tagesausflüge nach Vorarlberg eine Alternative zu einem Skitag im Oberen Toggenburg sein. Da jedoch davon auszugehen ist, dass vor allem Mehrtagesaufenthalter bzw. Residenzgäste aufgrund tieferer Preise nach Österreich «abwandern», reduziert sich die Betroffenheit der stark von Tagesgästen abhängigen St. Galler Bergbahnunternehmen vom Euro-Franken-Wechselkurs etwas.

Nur etwa ein Drittel der Schweizer Bergbahnunternehmen ist zu einer Finanzierung der zukünftigen Investitionen aus eigener Kraft in der Lage.⁷ Hauptproblem der Bergbahnbranche ist, dass die teure, oft auf den Wintersport ausgerichtete Infrastruktur nur über eine kurze Zeit im Jahr gut ausgelastet werden kann. Und dies auch nur bei guten Schnee- und Wetterverhältnissen. Ein erfolgreiches Sommer- und Herbstgeschäft kann die Gesamtauslastung und damit die Ertragskraft eines Bergbahnunternehmens verbessern. Erfolgsvoraussetzungen im Sommergeschäft sind beispielsweise ein gutes Freizeitangebot, eine schöne Aussicht und eine gute Erreichbarkeit aus den Nahmärkten. Besonders erfolgreich wird das Sommergeschäft, falls das Bergbahnunternehmen über Attraktionspunkte verfügt, welche wenig wettersensitive, internationale Ausflugs Gäste anziehen können. Arabische und asiatische Gäste, welche zunehmend als Individualreisende unterwegs sind, könnten zukünftig vermehrt auch die Ostschweiz besuchen. Die Gästezahlen werden sich allerdings eher auf tiefem Niveau entwickeln.

Bergbahnunternehmen spielen eine Schlüsselrolle in alpinen Destinationen. Sowohl für den Tagesgast als auch für den Residenzgast ist das Bergbahnangebot ein wichtiger Faktor für die Wahl der Destination. Angebotsverbesserungen bei den Bergbahnen können daher positive Impulse auf die Erträge der Gastronomie, der Beherbergung oder von anderen Leistungsträgern ausüben. Es ist deshalb möglich, dass Investitionen in die Bergbahninfrastruktur weitere Investitionen anderer Leistungsträger fördern und so zu einer Attraktivitätssteigerung der Destination beitragen.

Als Folge der verschlechterten Ertragslage der Bergbahnbranche ist in den letzten Jahren zu beobachten, dass sich die öffentliche Hand zunehmend an der Bergbahnfinanzierung betätigt bzw. betätigen muss. Zukünftige Investitionen von Bergbahnunternehmen bedürfen somit einer klaren Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation und müssen auf eine finanzielle Unabhängigkeit ausgerichtet sein.

⁴ 2007/08 (28,7 Mio.) bis 2017/18 (23,4 Mio.). Seilbahnen Schweiz (2018), Fakten und Zahlen zur Schweizer Seilbahnbranche.

⁵ Der Kanton Graubünden fällt nicht in die Ostschweiz. Die wichtigsten Bergbahnunternehmen im Marktgebiet Ostschweiz sind die St.Galler Gebiete Flumserberge, Pizol und Toggenburg. Zur Ostschweiz zählen auch die Bergbahnen aus dem Fürstentum Liechtenstein sowie aus den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Thurgau und Glarus.

⁶ Seilbahnen Schweiz (2016), Saisonbilanz Winter 2015/16. Frequentierung der Skigebiete, S. 19.

⁷ Lütolf (2018), Branchenanalyse Bergbahnen, OTC-X RESEARCH by BEKB, Seite 28.



3.1 Nachfrage- und Angebotsanalyse

In der Wintersaison 2017/18 verzeichneten die Schweizer Bergbahnen rund 23,4 Millionen Winterersteintritte bzw. Skierdays. Davon fallen rund 1,4 Millionen bzw. 6 Prozent auf das Marktgebiet der Ostschweiz.^{8 9} Die höchste Anzahl Skierdays fällt mit ca. 440'000 auf die Flumserberge.¹⁰ Die Pizolbahnen verzeichneten 2017/18 rund 220'000 Skierdays. Die Anzahl Skierdays im Toggenburg ist nicht genau bekannt. Im Toggenburg gilt es zu berücksichtigen, dass die beiden Bergbahnunternehmen Toggenburg Bergbahnen AG und Wildhaus Bergbahnen AG nach aktuellem Stand ab der Wintersaison 2019/20 kein gemeinsames Wintersportgebiet mehr anbieten. Dies bedeutet für den Gast in Wildhaus (bzw. in Unterwasser / Alt. St. Johann), dass er mit dem Ticket nicht mehr ins Gebiet Unterwasser / Alt. St. Johann (bzw. Wildhaus) wechseln kann.

Im Quervergleich zu anderen Regionen sind die St. Galler Bergbahnunternehmen sehr stark vom Tagesgast abhängig. Tabelle 1 zeigt die Hotellerie-Logiernächte für die wichtigsten St. Galler Bergtourismusgebiete getrennt nach Sommer- und Wintersaison. Für die Flumserberge (Gemeinden Flums & Quarten) resultiert in der Hotellerie eine durchschnittliche Anzahl an Winterlogiernächten von ca. 35'000. Dies entspricht weniger als 10 Prozent der Skierdays. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Hotellogiernächte einen Skierday generieren. Nicht berücksichtigt sind in Tabelle 1 Logiernächte in Ferienwohnungen und Ferienlagern. Nichtsdestotrotz ist wohl von einem Residenzgästeanteil von höchstens 20 bis 30 Prozent auszugehen. Die Gesamtregion um den Pizol erreicht im Winter durchschnittlich rund 82'000 Hotellogiernächte. Davon fällt mehr als die Hälfte auf das Grand Resort Bad Ragaz, welches jedoch nicht als Wintersportresort positioniert ist, sondern sich in erster Linie auf Wellness- und Medical-Wellness fokussiert.¹¹ Die Abhängigkeit vom Tagesgast ist daher im Pizolgebiet wohl noch höher als auf den Flumserbergen. Auch im Oberen Toggenburg ist die Situation vergleichbar. Die Winterlogiernächte betragen knapp 40'000 im Durchschnitt. Auch diese Zahl bemisst sich ohne Übernachtungen der Parahotellerie. In Wildhaus stammt mit dem REKA-Dorf (57 Wohnungen) ein wichtiger Anbieter aus der Parahotellerie.

Tabelle 1: Logiernächte der Hotellerie¹²

Logiernächte Hotellerie	Dezember bis April				Juni bis Oktober			
	2015/16	2016/17	2017/18	Ø	2016	2017	2018	Ø
Wildhaus-Alt St. Johann	38'850	38'310	37'485	38'215	41'533	36'583	38'762	38'959
Quarten & Flums	41'152	33'566	30'494	35'071	35'117	25'623	23'617	28'119
Vilters-Wangs / Bad Ragaz	72'862	68'311	57'499	66'224	78'765	78'799	81'748	79'771
Vilters-Wangs/Bad Ragaz/Pfäfers/Sargans/Maienfeld	85'766	83'756	77'681	82'401	102'693	108'249	114'497	108'480
Amden	4'288	5'346	5'058	4'897	7'336	9'533	9'962	8'944
Eschenbach/Atzmännig	755	424	654	611	763	873	875	837

Der geringe Anteil von Residenzgästen könnte zukünftig auch eine Chance sein. Gelingt es beispielsweise ein attraktives Familienhotel/Ferienresort mit 200 Betten anzusiedeln, könnte die Anzahl Skierdays in den Gebieten um 2 bis 5 Prozent erhöht werden. Dass at-

⁸ Definition des Marktgebiets Ostschweiz, siehe Fussnote 5.

⁹ Eigentlich sind die Winterersteintritte inkl. Schlittler, Fussgänger etc. erfasst. Der Grossteil davon fällt jedoch auf Skifahrer und Snowboarder.

¹⁰ Vanat (2018), Saisonbilanz 2017/18, Seilbahnen Schweiz.

¹¹ Halbjahresberichterstattung 2018, Grand Resort Bad Ragaz AG.

¹² Bundesamt für Statistik. Die Tabelle zeigt nur die Logiernächte der Hotellerie. Übernachtungen in Ferienwohnungen, Gruppenunterkünften, Jugendherbergen (Parahotellerie) sind darin nicht enthalten. Die Atzmännig Lodge gilt beispielsweise als Mischbetrieb und wird der Parahotellerie zugeordnet.



traktive Feriendörfer auch in kleineren Destinationen erfolgreich sein können, belegen diverse Beispiele wie etwa Brigels oder Vercorin.¹³ Positiv zu werten ist, dass die Logiernächte in allen Gebieten zwischen Sommer und Winter relativ gut verteilt sind. Weiter gilt es die Zweitwohnungen als Quelle von Ersteintritten zu berücksichtigen. Schätzungen zufolge existieren in den Regionen Obertoggenburg und Heidiiland je ca. 5'000 Zweitwohnungen.¹⁴

Wichtigste Treiber der Nachfrage nach Skierdays sind für die St. Galler Bergbahnen das Wetter und die Schneeverhältnisse. Bei guten Schneeverhältnissen und schönem Wetter ist die Nachfrage nach Skierdays zu Wochenend- und Ferientagen hoch einzuschätzen. Ein wichtiger Trumpf der St. Galler Bergbahnen ist die schnelle Erreichbarkeit aus den Ballungsgebieten Zürich und St. Gallen. Die Gemeinden Wangs und Wildhaus sind beispielsweise von rund 1,8 Mio. bzw. 1,2 Mio. Einwohner mit dem Auto innert 60 Minuten und mit dem ÖV innert 80 Minuten zu erreichen.¹⁵ Mit dem Vorteil der schnellen Erreichbarkeit sind die St. Galler Bergbahngebiete jedoch nicht alleine. Aus der Stadt Zürich sind beispielsweise Engelberg und Hoch Ybrig in rund einer Stunde erreichbar. Aus den grenznahen Regionen der Ostschweiz kommen auch Skigebiete im Vorarlberg als Alternative in Frage.

Tabelle 2: Übersicht Anlagen, Pistenkilometer, Höhe über Meer und Tageskartenpreise¹⁶

	Anzahl Anlagen	Pistenkilometer	Tiefster Punkt	Höchster Punkt	Tageskarte Erwachsene (in CHF)	Tageskarte Kind (in CHF)
Toggenburg	17	60	900	2262	62	29
Flumserberge	17	65	1220	2222	65	32
Hoch Ybrig	12	50	1050	1820	55	30
Pizol	11	43	510	2227	58	27
Malbun	5	23	1600	2000	48	29
Grüsch Danusa	8	32	630	1800	52	26
Atzmännig	4	8	840	1200	35	25
Amden	6	20	910	1684	35	22
Braunwald	9	32	1256	1901	48	24
Elm	6	40	1000	2100	48	24
Diedamskopf (AT)	8	40	850	2060	52	30
Damüls (AT)	23	109	1360	2051	59	33
Brandnertal (AT)	14	55	890	2000	56	33
Laterns Gapfohl (AT)	6	27	1100	1785	43	22
Davos	57	300	810	2844	74	30
Lenzerheide/Arosa	43	225	1230	2865	75	25

Für kleinere Voralpenskigebiete wie Atzmännig oder Amden sind tiefere Ticketpreise gegenüber den grossen Skigebieten, z.B. im Kanton Graubünden, ein weiterer Vorteil. Für die Gebiete Pizol, Toggenburg und die Flumserberge ist der Preisabstand gegenüber den grossen Bündner Bergbahnen in den letzten Jahren geringer geworden. Das Aufkommen von dynamischen Preisstrategien und gebietsübergreifenden Saisonkartenprodukten

¹³ Swiss Peak Resort in Vercorin (101 Wohnungen, 35 Pistenkilometer), Pradas Resort in Brigels (83 Wohnungen, 40 Pistenkilometer).

¹⁴ Hanser Consulting (2018), Tourismuswirtschaft des Kantons St.Gallen.

¹⁵ Casutt (2018), Einzugsgebiet von Bergbahnen, unveröffentlichte Bachelorarbeit Hochschule Luzern.

¹⁶ Websites der Bergbahnunternehmen. Wie hoch die Tageskartenpreise bei einer Aufteilung des Gebiets Wildhaus/Unterwasser/Alt. St.Johann in zwei getrennte Gebiete ab 2019/20 sein werden, ist nicht bekannt.



dürfte den Abstand weiter verringern. Tabelle 2 zeigt eine Übersicht von Tageskartenpreisen vergleichbarer Skigebiete. Gegenüber dem viel grösseren Skigebiet Davos/Klosters kostet die Tageskarte im Toggenburg bzw. auf den Flumserbergen nur 16 Prozent bzw. 12 Prozent weniger. Die Kindertageskarte ist auf der Lenzerheide sogar günstiger als in den Gebieten Pizol, Toggenburg und Flumserberge.

Für einen Tagesausflug haben zumindest die drei grossen St.Galler Bergbahngebiete eine ausreichende Grösse. Es gibt wohl nicht viele Gäste, welche in Davos/Klosters oder in Lenzerheide/Arosa sämtliche Pisten in einem Tag befahren. Ein weiteres wichtiges Kriterium bei der Skigebietswahl ist die Schneesicherheit. Diesbezüglich sind die St.Galler Bergbahnunternehmungen gegenüber den Bündner Bergbahnen klar im Nachteil. Problematisch ist die vergleichsweise geringe Höhe über Meer der Skigebiete. Die Klimaerwärmung kann sich daher auf lange Frist überdurchschnittlich negativ auswirken. Mit der technischen Beschneigung kann die Schneesicherheit deutlich verbessert werden, falls die Temperaturen eine Beschneigung zulassen.

Unter Würdigung der genannten Punkte ist das Potenzial für weitere Preiserhöhungen der St.Galler Bergbahnen eher gering. Es ist im Gegenteil eher von einem zunehmenden Preisdruck auszugehen. Weitere Investitionen in die Infrastruktur können daher kaum steigende Preise rechtfertigen. Eine bedeutende Rolle spielt jedoch auch die Zahlungsbereitschaft der Kunden. Das durchschnittliche Bruttoeinkommen liegt im Kanton Zürich 13 Prozent höher als in der Ostschweiz.¹⁷ Da davon auszugehen ist, dass der Anteil der Zürcher unter den Gästen auf den Flumserbergen am höchsten ist, sollten unter sonst gleichen Bedingungen höhere Preise durchgesetzt werden können.

Das Geschäft mit Fussgängern bzw. Nicht-Wintersportlern dürfte in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Dies trifft für den Sommer, aber auch für den Winter zu. Eine rückläufige Anzahl Wintersportler mit Fussgängern zu kompensieren ist allerdings sehr schwierig. Zum einen ist der Durchschnittsertrag je Eintritt im Wintersportgeschäft höher. Zum anderen ist die Konkurrenz im Sommer noch grösser als im Winter einzuschätzen. Nichtsdestotrotz könnte im Segment «Winterausrüstungen ohne Wintersport» Potenzial für die St.Galler Bergbahnen bestehen. Das Netzwerk SchweizMobil listet für die Ostschweiz folgende Winterangebote auf (Stand Frühling 2019):

Tabelle 3: Übersicht über die Winter-Angebote in der Ostschweiz ohne Ski-/Snowboardfahren

	Pizol	Flumserberg	Wildhaus BB (Gamserrugg)	Toggenburg BB (Chäserugg)	Sportbahnen Gamplüt	Arden	Atzmännig
Winterwanderwege	Pizol-Panoramaweg	Tannenboden-Seebenalp-Weg Prodalp-Paniöl-Weg	Oberdorf-Gamperfirn-Weg	Rosenboden-Panoramaweg Toggenburger Sagerweg	Wildhaus-Gamplüt-Weg	Hinter-Höhi-Weg Vorder-Höhi-Weg	
Schneeschuhwandern	Pardiel-Laufböden-Trail		Oberdorf-Schwendisee-Trail	Seilamati-Zinggen-Trail	Wildhaus-Gamplüt-Trail	Allschen Trail Egg Trail Schwarzenegg Trail	Chrüzegg Trail Altschwand Trail
Schilteln	Pizol-Wangs-Schiltelweg	Prodalp-Tannenheim-Schiltelweg		Stöfeli-Illos-Schiltelweg	Gamplüt-Wildhaus-Schiltelweg		Atzmännig-Schiltelweg

¹⁷ Bundesamt für Statistik (2017), Taschenstatistik der Schweiz 2017, Seite 13.



In der Ostschweiz werden 63 Prozent der Personen-Verkehrserträge im Winter, 37 Prozent im Sommer erwirtschaftet. Damit liegt der Anteil des Sommers an den gesamten Verkehrserträgen in der Ostschweiz über dem schweizerischen Mittel. Schweizweit werden durchschnittlich 75 Prozent der Personen-Verkehrserträge im Winter erwirtschaftet.¹⁸ Angesichts der tieferen Wertschöpfung und des geringeren Anteils am Jahresertrag kann das Sommergeschäft das Wintergeschäft jedoch nicht ersetzen.¹⁹ Zur Amortisation der zumeist auf den Wintersport ausgerichteten teuren Anlagen braucht es den Wintersport zwingend. Trotzdem sollte das Sommergeschäft strategisch geführt werden. Die Sommer-Verkehrserträge haben schweizweit zwischen 2007/08 und 2016/17 um rund 75 Prozent zugenommen.²⁰ Es bestehen jedoch sehr hohe regionale Unterschiede. Deutlich überproportional gewachsen sind die sehr stark von asiatischen Gästen frequentierten Bahnen im Berner Oberland und in der Zentralschweiz.

Das Sommergeschäft der Bergbahnen befindet sich schweizweit im Ausbau. Die Gefahr besteht, dass auch hier das Angebot zunehmend homogen wird (Seilparks, Rodelbahnen, Themenwege, Trottinett-Abfahrten, Bike-Trails, spezielle kulinarische Angebote, etc.). Angebote im MICE-Bereich (Meetings, Incentives, Conventions, Exhibitions) werden ebenfalls von mehreren Bergbahnen vermarktet. Eine Ausweitung des Sommertourismus muss folglich strategisch überzeugend geführt sein, um die Homogenisierung der Angebote zu verhindern. Eine Nachfrage ist vorhanden.

Durch den Klimawandel ergibt sich gerade für stadtnahe Destinationen eine Möglichkeit, das Sommergeschäft strategisch auszubauen. Hitzegeplagte Städterinnen und Städter suchen Erfrischung ausserhalb der Stadt. Stadtnahen Berggebieten gibt dies die Möglichkeit, sich als Sommerfrische-Destinationen zu positionieren. Die St.Galler Bergbahnen sind diesbezüglich geografisch sehr gut aufgestellt, sind sie doch aus den Städten St.Gallen, Zürich/Winterthur und Zug in ca. einer Stunde zu erreichen.

3.2 Finanzanalyse

Die langfristige Existenz eines Bergbahnunternehmens ist gesichert, falls die zukünftigen Investitionen auf lange Frist finanziert werden können. Im Idealfall sollte das Bergbahnunternehmen dies aus eigener Kraft bewerkstelligen können. Im aktuellen Marktumfeld dürfte dies nur einer Minderheit der Schweizer Bergbahnen gelingen. Zur Deckung des Kapitalbedarfs von mittelgrossen und grossen Infrastrukturprojekten sind viele Bergbahnunternehmen auf Aussenfinanzierungen (Aktienkapitalerhöhungen, Bankkredite, Darlehen der öffentlichen Hand) angewiesen. Damit sich Kapitalgeber finden lassen, ist es wichtig, dass das Bergbahnunternehmen wenigstens einen substantziellen Teil der Investitionen aus eigener Kraft finanzieren kann.

Dass Verhältnis «EBITDA / Anschaffungswerte der Anlagen (AW An)» misst die Rendite des in der Infrastruktur gebundenen Kapitals.²¹ Der Kehrwert «AW An / EBITDA» entspricht der Wiederbeschaffungsdauer. Diese zeigt, wie viele Jahre die Wiederbeschaffung

¹⁸ Seilbahnen Schweiz (2017), Fakten & Zahlen. Ausgabe 2017. Bern: Seilbahnen Schweiz, S. 23.

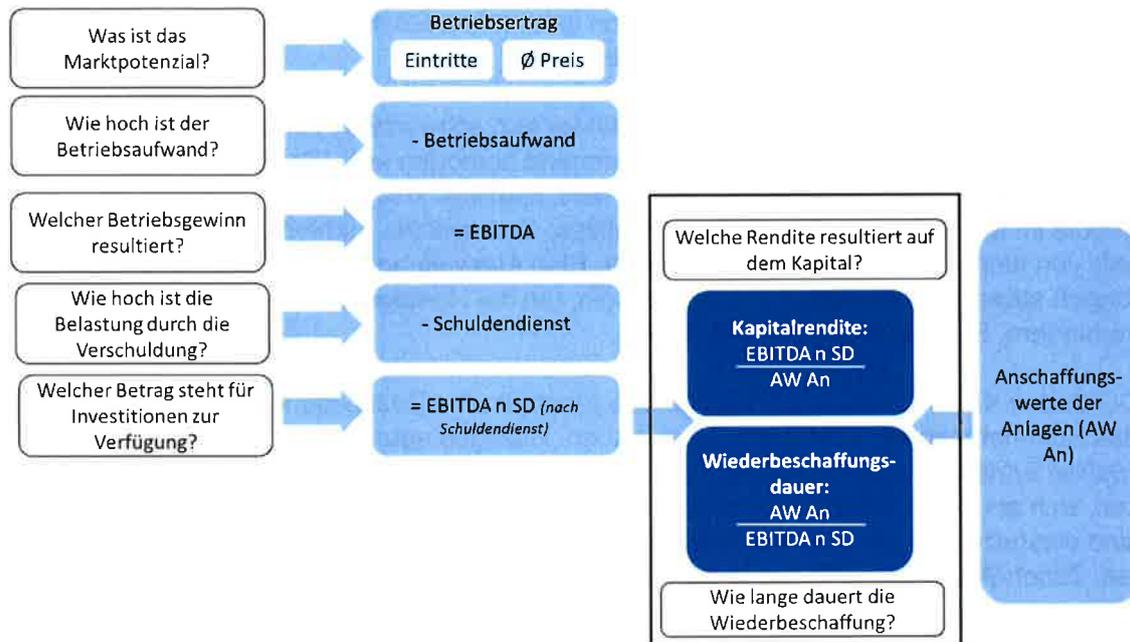
¹⁹ Seilbahnen Schweiz (2017), Fakten & Zahlen. Ausgabe 2017. Bern: Seilbahnen Schweiz, S. 24.

²⁰ Seilbahnen Schweiz (2017), Fakten & Zahlen. Ausgabe 2017. Bern: Seilbahnen Schweiz, S. 24.

²¹ Die Ertragskraft von Bergbahnunternehmen wird oft mit der EBITDA-Marge gemessen. Die EBITDA-Marge misst die Kosteneffizienz und zeigt, wie das Bergbahnunternehmen die betrieblichen Kosten im Griff hat. Zu einer vollständigen Einschätzung der Ertragskraft ist die EBITDA-Marge allerdings ungeeignet. Die EBITDA-Marge sagt nämlich nichts über die Effizienz des eingesetzten Kapitals aus. Die letzten Jahre haben deutlich gezeigt, dass es immer wichtiger wird, dass die Infrastruktur (zumindest Teile davon) auch im Sommer gut ausgelastet werden kann. Eine Grösse zur Messung der Effizienz des Kapitals bzw. zur Auslastung von Infrastruktur ist der Kapitalumschlag (Betriebsertrag / investiertes Kapital). Wie viel Betriebsertrag kann mit einem Franken investierten Kapital erwirtschaftet werden? Die

der Infrastruktur (zu historischen Anschaffungswerten) mit dem EBITDA dauert. Es gilt dabei zu berücksichtigen, dass der EBITDA auch zur Verzinsung und Amortisation von Schulden verwendet werden muss und deshalb nicht vollständig zur Finanzierung von Investitionen zur Verfügung steht. Daher muss anstelle des in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen EBITDA ein um den zukünftigen Schuldendienst bereinigter EBITDA (EBITDA n SD) verwendet werden.^{22,23} Abbildung 1 zeigt die Berechnung der Kennzahlen «Kapitalrendite» und «Wiederbeschaffungsdauer».

Abbildung 1: Kapitalrendite und Wiederbeschaffungsdauer



Es ist davon auszugehen, dass die Wiederbeschaffungsdauer (AW An / EBITDA n SD) höchstens 30 Jahre betragen darf, so dass die Bergbahnunternehmen zur selbständigen Finanzierung der anstehenden Ersatzinvestitionen (über den nächsten Lebenszyklus) in der Lage sind. Die Lebenszyklen der meisten Anlagen dürften länger als 30 Jahre sein. Es gilt aber unbedingt zu berücksichtigen, dass die zukünftigen Wiederbeschaffungswerte der Anlagen im Vergleich zu den historischen Anschaffungswerten der Anlagen deutlich höher ausfallen werden, was die Wiederbeschaffung erschwert. Eine Wiederbeschaffungsdauer von 30 Jahren entspricht einer Kapitalrendite (EBITDA n SD / AW An) von

Kapitalrendite ist das Produkt von Kapitalumschlag und Marge und berücksichtigt daher sowohl die Kosteneffizienz als auch die Kapitaleffizienz. Die EBITDA-Marge weist einen weiteren Nachteil auf. Sie ist sehr stark vom Geschäftsfeldermix abhängig. Bei der Bergbahnen Wildhaus AG machte das Gastrogeschäft in den letzten Jahren über 40 Prozent vom Betriebsertrag aus. Bei der Toggenburg Bergbahnen AG liegt der Anteil nur bei 30 Prozent, bei der Pizolbahnen AG noch deutlich tiefer. Die waren- und personalintensive Gastronomie drückt die EBITDA-Marge unter sonst gleichen Bedingungen deutlich. Beim Kapitalumschlag ist es gerade umgekehrt. Die Gastronomie ist weniger kapitalintensiv als das Verkehrsgeschäft. Unternehmen mit hohem Gastronomieanteil sind daher im Vorteil. Die Kapitalrendite als Produkt von Kapitalumschlag und Marge ist daher weniger vom Geschäftsfeldermix abhängig.

²² Diese Anpassung ist notwendig. Ansonsten werden hoch verschuldete Bergbahnunternehmen bei der Auswertung privilegiert, was nicht sein darf. Der Schuldendienst setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Einerseits aus dem aktuellen in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen Finanzaufwand. Andererseits aus einer Amortisationskomponente. Diese wird wie folgt berechnet. Derjenige Teil des verzinslichen Fremdkapitals, welcher das 4.5fache des aktuellen EBITDA übersteigt, wird über zehn Jahre amortisiert. Derjenige Teil des verzinslichen Fremdkapitals, welcher das 4,5-fache des aktuellen EBITDA nicht übersteigt, muss nicht amortisiert werden. Dieser Teil des verzinslichen Fremdkapitals kann als «Sockelfinanzierung» erhalten bleiben. Für die zinslosen Darlehen wird eine pauschale Amortisationsdauer von 20 Jahren unterstellt.

²³ Der Erhebungsaufwand für die Kennzahlen ist angemessen. Insgesamt müssen sechs Grössen bestimmt werden: Betriebsertrag, EBITDA, Finanzaufwand, verzinsliches Fremdkapital, nicht verzinsliche (aber rückzahlbare) Darlehen, Anschaffungswerte der Anlagen.



3,3 Prozent. Damit ein Bergbahnunternehmen auch Erweiterungsinvestitionen (z.B. Ausbau Beschneigung, Ersatz Skilift durch Sesselbahn, Kapazitätserweiterungen, etc.) aus eigener Kraft tätigen kann, braucht es eine noch höhere Kapitalrendite.

Bei einem Wiederbeschaffungsfaktor von 45 Jahren (Kapitalrendite: 2,2 Prozent) bzw. von 60 Jahren (Kapitalrendite 1,7 Prozent) kann davon ausgegangen werden, dass das Bergbahnunternehmen zwei Drittel bzw. die Hälfte der anstehenden Investitionen aus eigener Kraft finanzieren kann. Höher bzw. länger darf der Wiederbeschaffungsfaktor auf keinen Fall sein.

Die Bergbahnunternehmen können so nach ihrer Finanzstärke bzw. nach ihrem Wiederbeschaffungspotenzial den folgenden vier Kategorien zugeteilt werden.

Tabelle 4: Kategorisierung nach Finanzstärke bzw. nach Wiederbeschaffungspotenzial

Kategorie	I	II	III	IV
Kapitalrendite	> 3.3%	2.2% bis 3.3%	1.7% bis 2.2%	< 1.7%
Wiederbeschaffungsdauer Ersatzinvestitionen	< 30 Jahre	30-45 Jahre	45-60 Jahre	> 60 Jahre
Wiederbeschaffung Ersatzinvestitionen aus eigener Kraft zu ca.	> 100%	67% bis 100%	50% bis 67%	< 50%

Kapitalrendite und Wiederbeschaffungsfaktor sind gute Indikatoren für die Finanzstärke eines Bergbahnunternehmens. Nichtsdestotrotz sind die beiden Kennzahlen mit etwas Vorsicht zu interpretieren. Es empfiehlt sich, ein Mehrjahresdurchschnitt zu verwenden. Einmalig positive oder negative Jahresergebnisse sind entsprechend zu würdigen. Zudem ist der Modernisierungsgrad der Anlagen zu berücksichtigen. Besteht ein Investitionsrückstau bzw. ein überdurchschnittlich hoher Investitionsbedarf in den folgenden Jahren, ist die Finanzstärke schlechter als es die Kennzahlen vorgeben zu beurteilen. Das Umgekehrte ist der Fall, falls ein Unternehmen die letzten Jahre hohe Investitionen in die Schlüsselinfrastrukturen getätigt hat.

Falls mit einer Investition die Erträge nachhaltig verbessert und/oder der Betriebsaufwand reduziert werden können, sind diese Effekte bei der Einschätzung der Finanzkraft zu berücksichtigen. Falls der EBITDA n SD stärker ansteigt als die Anschaffungswerte der Anlagen, kann eine Verbesserung der Kapitalrendite resultieren.

4 Ziele der Förderung von Berg-/Seilbahnunternehmungen

Wie in der Situationsanalyse in Abschnitt 3 bereits erläutert, ist das Umfeld für den Grossteil der Schweizer Bergbahnen im Allgemeinen und für die Bergbahnunternehmungen des Kantons St.Gallens im Speziellen sehr herausfordernd. Gleichzeitig hat der Tourismus in den Berggebieten oftmals eine wichtige regionalwirtschaftliche Bedeutung. Das Interesse der Region bzw. der Bevölkerung an einer «marktfähigen» Seilbahninfrastruktur ist daher hoch. Ohne staatliche Hilfe sind immer mehr Bergbahnunternehmungen nicht mehr in der Lage veraltete Infrastruktur zu ersetzen und/oder Erweiterungsinvestitionen zu tätigen.

Der Kanton kann Investitionsprojekte von Bergbahnunternehmungen mit NRP-Darlehen unterstützen, sofern diese in den jeweiligen Umsetzungsprogrammen beantragt werden. Die Voraussetzungen, welche für die Gewährung einer Finanzierung erfüllt sein müssen,



sind in Abschnitt 5 in Form von Kriterien aufgeführt. Entscheidend ist, dass geförderte Projekte innovativen Charakter und Ertragssteigerungspotenzial aufweisen, so dass die überregionale Bedeutung der gesamten touristischen Destination und damit deren Attraktivität gestärkt werden kann. Erstrebenswert wäre, dass das mit NRP-Darlehen finanzierte Projekt weitere Investitionen in der Region auslöst.

Für das Wintersportgeschäft weisen die Gebiete Flumserberge, Pizol und die beiden Bahnen im Obertoggenburg die besten Voraussetzungen auf. Eine allfällige staatliche Förderung von primär durch Wintersportler genutzten Projekten beschränkt sich daher auf diese drei Regionen. Da es in Zukunft zunehmend schwieriger werden könnte die Infrastruktur nur über das Wintersportgeschäft zu amortisieren, sind Projekte mit alternativer Sommer- bzw. Nicht-Wintersportler-Nutzung im Vorteil. Dies gilt insbesondere auch für die Gebiete Atzmännig und Amden, für welche die Aussichten im Wintersportgeschäft kritischer zu beurteilen sind. Alternative Nutzungen der Infrastruktur im Sommer bzw. durch Nicht-Wintersportler müssen daher in diesen beiden Gebieten stärker im Vordergrund stehen, damit ein Projekt vom Kanton unterstützt werden könnte. Alle übrigen Skilift- oder Seilbahnunternehmungen haben keine bzw. kaum überregionale Bedeutung und kommen daher für eine Förderung nicht in Frage.

5 Kriterien für die Vergabe von NRP-Darlehen

Die Vergabe von NRP-Darlehen ist einerseits davon abhängig, ob vom Kanton St.Gallen für die betreffende Periode NRP-Darlehen beim Bund beantragt worden sind. Andererseits hängt die Vergabe von der Erfüllung verschiedener Kriterien ab. Diese werden im Folgenden erläutert. Mit der «Unternehmung» ist jeweils die Gesuchstellerin gemeint. Das «Projekt» bezeichnet jenes Projekt, für welches eine Unterstützung bzw. Finanzierung er-sucht wird. Der definitive Entscheid über eine Vergabe liegt beim Regierungsrat des Kantons St.Gallen.

5.1 Formale Kriterien

5.1.1 Gesuch und Gesuchstellerin

Die Gesuchstellerin ist eine Bergbahn-/Seilbahnunternehmung, die touristische Transportanlagen für die Beförderung von Gästen betreibt. Der Antrag muss in schriftlicher Form beim Amt für Wirtschaft und Arbeit eingereicht werden.

5.1.2 Business Plan

Die Unternehmung muss einen umfassenden Businessplan einreichen. Im Rahmen des Businessplans ist die Bedeutung des Projekts darzulegen. Der Bezug zur Unternehmensstrategie, die Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage sowie die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Konsequenzen müssen aufgezeigt werden.

Für einen Zeithorizont von fünf Jahren muss ein detaillierter Finanzplan vorgelegt werden. Darüber hinaus müssen Angaben gemacht werden, wie sich die wichtigsten finanziellen Schlüsselgrössen langfristig entwickeln. Diese Angaben müssen nicht auf jährlicher Basis erfolgen. Vielmehr sind Bandbreiten anzugeben, in welchen sich diese Grössen bewegen werden.²⁴ Zu diesen finanziellen Schlüsselgrössen gehören (falls relevant):

²⁴ Zum Beispiel: «Es ist langfristig mit einem Verkehrsertrag zwischen CHF 8 und 9 Mio. zu rechnen.»



- Anzahl Ersteintritte (Sommer und Winter)
- Durchschnittspreis je Ersteintritt (Sommer und Winter)
- Gesamtertrag, Verkehrsertrag, Gastronomieertrag, übrige Erträge (Sommer und Winter)
- Betriebsaufwand
- EBITDA, Cashflow
- rückzahlbares Fremdkapital (nicht-verzinslich und verzinslich, inkl. Leasing) und daraus resultierender Schuldendienst
- Ersatzinvestitionen und Abschreibungsbedarf
- Infrastruktur bzw. Anschaffungswerte der Anlagen

Die Unternehmung muss zusätzlich die wichtigsten Risikofaktoren aufführen. Es ist anzugeben, wie sich diese Risiken auf die aufgeführten finanziellen Schlüsselgrößen auswirken können.

5.1.3 Plangenehmigung und Konzession

Das Projekt entspricht den raumplanerischen und umweltrechtlichen Vorgaben. Für die Auszahlung des NRP-Darlehens wird die rechtskräftige Plangenehmigung und Konzessionserteilung des Bundesamts für Verkehr (BAV) vorausgesetzt.

5.1.4 Geplante Investitionen und deren Finanzierung

Das Projekt ist genau zu beschreiben (Zeitplan, Meilensteine, Arbeitsschritte). Weiter sind die Investitionskosten des Projekts detailliert auszuweisen. Es ist auch anzugeben, in welchem Zeitrahmen die einzelnen Investitionen anfallen werden. Zudem ist darzulegen, wie die Investitionen finanziert werden. Die einzelnen Finanzierungsarten sind mit den entsprechenden Beträgen auszuweisen. Die Tragbarkeit von rückzahlbarem und/oder verzinslichem Kapital ist nachzuweisen. Mit dem NRP-Darlehen kann maximal ein Drittel der Projektkosten finanziert werden. Die Unternehmung muss Sicherheiten bringen, welche die Rückzahlung des NRP-Darlehens garantieren können (z.B. Schuldbriefe, Garantien). Bei allfälliger Schuldbedienung ist der Kanton St.Gallen im ersten Rang zu nennen.

5.1.5 Weitere Angaben zum Projekt

Damit die Erfüllung der generellen Kriterien (vgl. Abschnitt 5.2) zu beurteilen ist, muss die Unternehmung weitere Informationen zu den folgenden Aspekten einreichen: Innovationsgehalt, Ertragssteigerungspotenzial, Schneesicherheit (bei Wintersportnutzung), alternative Nutzungen (bei Wintersportnutzung), regionalwirtschaftlicher Nutzen, Kooperationen, soziale und ökologische Standards.

5.1.6 Geschäftsberichte

Es sind die Geschäftsberichte der letzten fünf abgeschlossenen Geschäftsjahre einzureichen. Bei Bedarf muss die Unternehmung finanzielle Informationen, welche im Geschäftsbericht nicht enthalten sind, nachliefern.

5.1.7 Kontaktperson

Die Kontaktdaten der verantwortlichen Person sind anzugeben.



5.2 Generelle Kriterien

5.2.1 Finanzstärke

Es werden nur Projekte von Unternehmungen gefördert, deren Finanzstärke gemessen am Wiederbeschaffungspotenzial bzw. gemessen an der Kapitalrendite in die Kategorien I, II oder III fallen (Vgl. Abschnitt 3.2, Tabelle 4). Die Finanzstärke wird anhand des Durchschnitts der letzten fünf Geschäftsjahre bestimmt. Aus dem Business- bzw. Finanzplan muss ersichtlich sein, dass das Projekt die Finanzstärke nicht nachhaltig negativ beeinflusst. Wenn die Unternehmung glaubhaft darlegen kann, dass sie mit Hilfe des Projekts den nachhaltigen Sprung von Kategorie IV in Kategorie III schafft, ist eine Förderung ebenfalls möglich. Ansonsten können Unternehmungen aus der Kategorie IV nicht gefördert werden.

5.2.2 Ertragssteigerungspotenzial

Das Projekt muss ein Geschäftsfeld betreffen, welches Ertragssteigerungspotenzial aufweist. Die Unternehmung muss dieses Potenzial glaubhaft aufzeigen können. Alternativ können auch Projekte unterstützt werden, welche zu einer nachhaltigen Senkung des Betriebsaufwands beitragen. Verweise auf den Businessplan sind zulässig, falls Ertragssteigerungspotenzial bzw. Senkung Betriebsaufwand darin ausreichend erläutert sind.

5.2.3 Innovationsgehalt

Für eine Förderung müssen Projekte innovativen Charakter haben. Der Innovationsgehalt des Projekts ist zu beschreiben. Es ist darauf hinzuweisen, wie sich die betreffende Unternehmung dank dem Projekt von der Konkurrenz differenzieren kann. Verweise auf den Businessplan sind zulässig, falls der Innovationsgehalt darin erläutert ist.

5.2.4 Schneesicherheit (bei Wintersportnutzung)

Projekte mit Bezug zum Winter- bzw. Skisport werden gefördert, falls unter Berücksichtigung der lokalen klimatischen Rahmenbedingungen und dem Stand der technischen Beschneidung nachgewiesen werden kann, dass die mit dem Projekt ausgelöste Wintersportaktivität nachhaltig gesichert ist. Verweise auf den Businessplan sind zulässig, falls die Schneesicherheit darin ausreichend erläutert wird.

5.2.5 Alternative Nutzung (bei Wintersportnutzung)

Projekte, welche ausschliesslich auf die Förderung des Winter- bzw. Skisports abzielen, sind nicht von einer Förderung ausgeschlossen. Es sind jedoch Angaben zu alternativen Nutzungen zu machen. Mit «Alternativen» ist entweder eine Nutzung in der Sommersaison oder eine Nutzung im Winter durch Nicht-Wintersportler, d.h. durch nicht bzw. weniger schneeabhängige Gäste, gemeint. Verweise auf den Businessplan sind zulässig, falls die alternativen Nutzungen darin erläutert sind.

5.2.6 Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Destination bzw. Region

Es werden nur Projekte gefördert, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Region bzw. der touristischen Destination stärken. Die Auswirkungen des Projekts auf den Betriebsertrag der Seilbahnunternehmung sind dem Business- bzw. dem Finanzplan zu entnehmen. Als Ergänzung muss die Unternehmung aufzeigen, welchen Nutzen das Projekt der Gesamtdestination stiftet. Die Einbettung des Projekts in die Destinationsstrategie und das Destinationsmarketing ist zu erläutern. Es ist begründet aufzuzeigen, inwiefern die übrigen Leistungsträger vom Projekt profitieren können. Dazu gehören etwa Hotellerie, Gastronomie oder das lokale Gewerbe. Dem Grundsatz der «Exportorientiertheit» ist Rechnung zu



tragen. Das heisst, es ist anzugeben, inwieweit mit dem Projekt die touristische Bedeutung über die Region hinaus gestärkt werden kann. Verweise auf den Businessplan sind zulässig, falls entsprechende Angaben darin enthalten sind.

5.2.7 Kooperationen

Die Unternehmung muss Angaben dazu machen, wie das Projekt zur Verstärkung der Zusammenarbeit der Akteure in der Destination beiträgt. Kooperationen müssen horizontaler oder vertikaler Art sein. Potenzielle Kooperationsfelder und Partner sind zu benennen. Der wirtschaftliche Nutzen der Kooperationspartner ist einzuschätzen. Verweise auf den Businessplan sind zulässig, falls entsprechende Angaben zu Kooperationen darin enthalten sind.

5.2.8 Soziale und ökologische Standards

Das Projekt bzw. die Unternehmung müssen soziale und ökologische Standards erfüllen. Die Beurteilung der Umweltwirkung und der Auswirkungen auf die Betroffenen erfolgt bei Bauprojekten im Plangenehmigungsverfahren mit dem Umweltverträglichkeitsbericht bzw. dem Umweltbericht. Bei Entwicklungsprojekten ist zu garantieren, dass die arbeitsrechtlichen Regelungen (Arbeitszeitgesetz, AZG) und die Vorgaben des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) eingehalten werden.

5.3 Projektspezifische Kriterien

5.3.1 Fördergebiete

Die Förderung von primär durch Wintersportler genutzter Projekte beschränkt sich auf die Gebiete Flumserberge, Pizol und Obertoggenburg. In den Gebieten Atzmännig und Amden stehen die Aussichten im Sommergeschäft bzw. im Geschäft mit Nicht-Wintersportlern im Vordergrund bei der Beurteilung von Fördergesuchen.

5.3.2 Fördergegenstände

Die Förderung beschränkt sich nicht nur auf die Transportinfrastruktur. Anlagen, welche in Verbindung mit der Bergbahninfrastruktur stehen, das gesamthafte touristische Angebot stärken und so zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Bergbahnunternehmens und der Destination bzw. Region beitragen, können ebenfalls gefördert werden. Es kann sich dabei beispielsweise um Beschneiungsinfrastruktur oder um Freizeitanlagen handeln.

5.3.3 Ausschlusskriterien

Fördermittel dürfen nicht als Betriebsbeiträge verwendet werden. Keine Beiträge werden gesprochen für reine Marketing- und PR-Projekte, sowie für Projekte, die nur einen einzelnen Betrieb fördern.

6 Ausschüttung von Dividenden

Bergbahnunternehmungen, welche NRP-Darlehen beanspruchen, dürfen während der Laufzeit der Darlehen an ihre Aktionäre Dividenden ausschütten. Grundsätzlich muss die Hälfte des Ausschüttungsbetrags als zusätzliche Amortisation der Darlehen geleistet werden. Von Bergbahnunternehmungen, welche im Jahr der Ausschüttung zur Finanzstärke-Kategorie III gehören, kann der Kanton St.Gallen eine zusätzliche Amortisation verlangen, welche dem vollen Ausschüttungsbetrag entspricht.



7 Ablauf von NRP-Darlehensanträgen

Der Ablauf eines Gesuchs um NRP-Darlehen unterliegt der kantonalen Gesetzgebung bzw. dem kantonalen Usus und wird in den NRP-Umsetzungsprogrammen der Kantone definiert. Um eine möglichst effiziente Behandlung des Gesuchs sicher zu stellen, läuft der Prozess bei einer Projekteingabe folgendermassen ab:

1. Kontaktaufnahme mit dem Amt für Wirtschaft und Arbeit und Kurzerklärung des Projektes
2. Einreichung des Gesuchs beim Amt für Wirtschaft und Arbeit
3. Behandlung des Gesuchs durch das Amt für Wirtschaft und Arbeit
4. Allfällige Korrekturen und Überarbeitung durch GesuchstellerIn
5. Entscheid allfälliger Unterstützung durch Regierungsrat
6. Bei positivem Entscheid wird eine Leistungsvereinbarung erarbeitet, welche unter anderem die Auszahlungsmodalitäten sowie das Monitoring/Controlling regelt.

Verabschiedet durch das Volkswirtschaftsdepartement

St.Gallen, *1.7.19*.....

B. Damann.....

Regierungsrat Bruno Damann, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement