

Bericht der
ausserparlamentarischen
Kommission zum
Gesetzesentwurf zur
Förderung der Bergbahnen im
Kanton Wallis

Im Namen der Kommission:

Berno Stoffel, Präsident der Kommission

Grächen, 30. Dezember 2014

Inhalt

1.	Auftrag	4
2.	Zusammensetzung und Arbeitsweise der Kommission	4
2.1.	Arbeitsschritte.....	5
2.2.	Sitzungen.....	5
3.	Situationsanalyse der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis	7
3.1.	Die Bedeutung des Tourismus, des Wintersports und der Bergbahnunternehmen im Wallis	7
3.2.	Die Bergbahnen und der Klimawandel	8
3.3.	Die Struktur der Walliser Bergbahnunternehmen.....	9
3.3.2.	Alpha-Unternehmen	10
3.3.3.	Beta-Unternehmen	10
3.3.4.	Gamma-Unternehmen.....	11
3.4.	Die Geschäftsmodelle	12
3.5.	Angebot und Nachfrage	12
3.6.	Die finanzielle Lage der Bergbahnunternehmen	14
3.7.	Der Anlagenpark der Walliser Bergbahnunternehmen	17
3.7.1.	Bahnanlagen	17
3.7.2.	Beschneigungsanlagen	19
3.8.	Der Investitionsbedarf	20
3.8.2.	Bahnanlagen	21
3.8.3.	Beschneigungsanlagen	21
4.	Die aktuellen Unterstützungshilfen im Kanton Wallis und in den Nachbarkantonen	22
4.1.	Die Unterstützungspolitik im Kanton Wallis	22
4.2.	Die Unterstützungspolitik in unseren Nachbarkantonen	23
4.3.	Die Unterstützungspolitik im Ausland	24
4.3.1.	Regionale Fördergesetze und -programme	24
4.3.2.	Die Unterstützungspolitik der Europäischen Union	25
4.4.	Einige Finanzierungsbeispiele	26
4.4.1.	Beispiel aus Bayern : Bolsterlang	26
4.4.2.	Beispiel aus Tirol : Innsbruck	26
4.4.4.	Beispiel aus Südtirol : Sexten (2014).....	27
4.5.	Zwischenfazit	27
5.	Das Gesetz zur Förderung der Bergbahnen im Kanton Wallis	30
5.1.	Grundlagen und Ziele des Gesetzes.....	30

5.2.	Elemente des Gesetzes	31
5.3.	Unterstützungskriterien.....	32
5.4.	Die Fördermittel.....	36
5.5.	Die finanziellen Konsequenzen für den Kanton.....	38
5.6.	Die Finanzquellen des Kantons	40
6.	Quellenverzeichnis.....	41
7.	Tabellenverzeichnis.....	41
8.	Abbildungsverzeichnis.....	42

1. Auftrag

Der Staatsrat setzte anlässlich der Sitzung vom 5. März 2014 eine ausserparlamentarische Kommission ein mit dem Auftrag, ein Gesetz für die Förderung der Bergbahnunternehmen zuhanden des Staatsrates zu verfassen.

Hintergrund dieses Auftrages bildet die Motion Rieder/Bregy, welche der Grosse Rat am 17. Mai 2013 angenommen hatte. Die Motion Rieder/Bregy besagt: „Wir fordern daher den Staatsrat auf, eine eigenständige gesetzliche Grundlage zur Förderung der Walliser Bergbahnen zu schaffen, welche es dem Staat ermöglicht, die Bergbahnen mit finanziellen Mittel schnell, unbürokratisch und effektiv zu unterstützen wie dies in vergleichbaren Tourismusregionen im benachbarten Ausland, namentlich in Österreich und in Italien, bereits heute der Fall ist.“

2. Zusammensetzung und Arbeitsweise der Kommission

Die Kommission setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Vertreter der Seilbahnbranche

Berno Stoffel, Präsident der Kommission
Arthur Clivaz, Vizepräsident der Kommission
Valentin König

Vertreter der Walliser Tourismuskammer

Luc Fellay
Ralf Schmidhalter

Vertreter der Gemeinden

William Besse

Vertreter der Wirtschaftsregionen

Roger Michlig
Jasmine Fragnière

Folgende Vertreter der kantonalen Dienststellen begleiteten die Kommission ohne Stimmrecht.

Eric Bianco, Chef der Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung
Damian Jerjen, Chef der Dienststelle für Raumplanung
Gilles Délèze, Koordinator Bergbahnen innerhalb der Kantonsverwaltung DVBU
Irène Rieder, Vertreterin des CCF

Das Sekretariat wurde von Werner Zenhäusern der Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung sichergestellt. Martin Zurwerra und Larissa Schwesternmann der Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung waren verantwortlich für die juristische Begleitung, Unterstützung und Redaktion des Gesetzestextes.

2.1. Arbeitsschritte

Die Arbeit der Kommission wurde in folgende Arbeitsschritte gegliedert:

Arbeitsschritte	Enddatum
1. Analyse – Bearbeitung der Themen	15. August 2014
2. Grundelemente des Gesetzes: Warum – Wer – Was – Wie?	15. Oktober 2014
3. Gesetzestext	30. Dezember 2014

Während der Analysephase wurden folgende Themen in 4 Arbeitsgruppen vorbereitet und in der Kommission diskutiert:

1. Anlagepark und finanzielle Situation der Branche
2. Finanzierungsstrategie und -kriterien von Grossbanken
3. Staatliche Förderstrategien von Bergbahnunternehmen in anderen Regionen der Schweiz und im Ausland
4. Finanzierungsinstrumente für die Bergbahnunternehmen, den Tourismus und die Industrie des Bundes und des Kanton Wallis
5. Service-Public Funktion und deren Auswirkungen
6. Geschäftsmodelle von Bergbahnunternehmen in Frankreich
7. Raumplanerische und organisatorische Rahmenbedingungen

Während der Phase des Gesetzesentwurfes hat eine Untergruppe die Vorbereitungen sichergestellt, bestehend aus folgenden Personen:

Berno Stoffel
Arthur Clivaz
Valentin König
Luc Fellay
Irène Rieder
Martin Zurwerra
Larissa Schwesternmann

2.2. Sitzungen

Die Kommission hat vom 29. April 2014 bis am 31. Dezember 2014 in insgesamt 12 Sitzungen folgende Themenschwerpunkten behandelt:

29. April	Konstituierende Sitzung
21. Mai	Aktuelle Förderpolitik Bergbahnunternehmen des Kanton Wallis
6. Juni	Situation des Anlageparkes der Bergbahnunternehmen
10. Juli	Finanzierungspolitik der Grossbanken Vergleich der staatlichen Förderung der Bergbahnunternehmen zwischen den Regionen in Österreich, Deutschland und der Schweiz

29. Juli	Aktuelle Finanzierungsinstrumente des Kantons für die Bergbahnunternehmen und für andere Branchen
7. August	Öffentliche Funktion „Utilité publique“ und Geschäftsmodelle in Frankreich
20. August	Raumplanerische und organisatorische Rahmenbedingungen der Bergbahnunternehmen
12. Sept	Vision, Bestimmung der Rollen, Aufgaben und Ziele der verschiedenen Akteure
8. Oktober	Erste Lesung Förderkonzept
3. November	Zweite Lesung Förderkonzept – Erste Lesung Gesetzestext
11. November	Sitzung mit einer Expertengruppe der Walliser Bergbahnunternehmen, Präsentation und Diskussion des Konzeptes
11. Dezember	Zweite Lesung Gesetzestext

Für die Analyse der Situation der Walliser Bergbahnunternehmen konnte die Kommission auf viele Daten des Masterplans des Verbandes der Walliser Bergbahnunternehmen zurückgreifen, der in Zusammenarbeit mit dem Walliser Tourismusobservatorium erstellt wurde. Sämtliche Ausführungen in diesem Text zum Anlagepark und zu den Finanzen der Bergbahnbranche im Kanton Wallis berufen sich auf Daten in diesem Masterplan.

Für den Erhalt von Daten ausserhalb des Kantons Wallis oder für spezifische Fragestellungen hat die Kommission folgende externe Referenten während der Analysephase eingeladen:

Michael Willimann, Leiter Kreditmanagement KMU Westschweiz der Crédit-Suisse zum Thema der Finanzierungsstrategie und –kriterien für die Bergbahnunternehmen von Grossbanken (7. Juli 2014)

Edgar Grämiger, Grischconsulta zum Thema der staatlichen Förderungen von Bergbahnen in anderen Regionen der Schweiz und im Ausland (7. Juli 2014)

Hans-Peter Julen, VR-Präsident Zermatt Bergbahnen AG zum Thema der Rahmenbedingungen der Bergbahnbranche im Wallis (20. August 2014)

Aus der Analyse konnten wir folgende Erkenntnisse zur Situation der Bergbahnunternehmen ziehen.

3. Situationsanalyse der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis

3.1. Die Bedeutung des Tourismus, des Wintersports und der Bergbahnunternehmen im Wallis

Gemäss den Zahlen, welche am 15. Mai 2014 in einem Bericht zum Bruttoinlandprodukt in der Westschweiz durch die Westschweizer Kantonalbanken veröffentlicht wurden, beträgt das BIP im Jahre 2013 des Kantons Wallis insgesamt CHF 17.9 Mrd. (BCV (2014), Rapport sur le produit brut romand, p. 20).

Eine Wertschöpfungsstudie zum Walliser Tourismus von Rütter und Partner aus dem Jahre 2001 zeigt auf, dass von 110'440 Arbeitsplätzen im Wallis 30'070 direkt oder indirekt vom Tourismus abhängen. Dies entspricht 27.3% und ist im schweizerischen Vergleich (9%) sehr hoch. Daraus kann man schliessen, dass im Wallis jeder vierte Arbeitsplatz vom Tourismus abhängt. Die gleiche Studie hat aufgezeigt, dass CHF 5.54 Mrd. Umsatz direkt oder indirekt vom Tourismus abhängen. Dies entspricht einer Wertschöpfung von ca. CHF 3 Mrd. und macht 25% des Bruttoinlandprodukts des Kantons aus, welches im Jahre 2000 ca. CHF 12 Mrd. Franken betrug. (Rütter et al (2001), Der Tourismus im Wallis, S. 15)

Die Bergbahnen bilden das Rückgrat des Tourismus im Kanton Wallis. Die Aktivitäten rund um den Wintersport generieren jährlich einen Umsatz von CHF 1.9 Mrd., wovon CHF 1.1 Mrd. konkret auf Aktivitäten rund um die Bergbahnen zurückzuführen ist. Damit sind die Bergbahnunternehmen der grösste Wertschöpfungsmotor des Tourismus im Kanton Wallis. Im Jahre 2012 betrug der Umsatz der Bergbahnunternehmen insgesamt CHF 308 Mio. Damit ist der Kanton Wallis mit 34 % die Umsatzstärkste Region der Schweiz.

Bei den Bergbahnunternehmen sind ca. 1500 Personen ganzjährig und 5000 Personen während des Winters angestellt. Besonders in der Wintersaison leisten die Bergbahnunternehmen einen grossen Beitrag zur Verminderung der saisonalen Arbeitslosigkeit. Viele arbeitslose Arbeitskräfte des Bausektors finden bei Bergbahnunternehmen eine Anstellung.

Basierend auf den Personalausgaben der Bergbahnunternehmen können die kantonalen Einkommenssteuern kalkuliert werden, welche die Mitarbeiter durch die Beschäftigung bei den Bergbahnunternehmen generieren. Die von Mitarbeitern durch die Beschäftigung bei Bergbahnunternehmen generierten kantonalen Einkommenssteuern belaufen sich auf ca. CHF 6 Mio. pro Jahr.

Daneben fliessen dem Kanton Wallis direkte Steuereinnahmen der Bergbahnunternehmen in der Höhe von CHF 2.35 Mio. zu, die sich hauptsächlich aus Grundstücksteuern und Kapitalsteuern zusammensetzen.

Tabelle 1 : Direkte Steuereinnahmen der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis

Bergbahnunternehmen Wallis – Steuern 2012

Art der Steuer	Ansatz	Betrag in CHF
Gewinnsteuer Stufe 1	3%	23'138.25
Gewinnsteuer Stufe 2	9.5%	386'783.40
Kapitalsteuer Stufe 1	1 ‰	20'731.65
Kapitalsteuer Stufe 2	2.5 ‰	831'789.45
Grundstücksteuer	0.8 ‰	1'085'438.10
Totalbetrag		2'347'880.85

(Quelle: Kanton Wallis, Steuerverwaltung)

3.2. Die Bergbahnen und der Klimawandel

Die fortschreitende Klimaerwärmung stellt eine zentrale Herausforderung für die Branche dar. Die höheren Temperaturen werden auch einen Anstieg der natürlichen Schneegrenzen zur Folge haben. Als schneesicher gilt eine Region, wenn an mind. 100 Tagen im Jahr eine Schneedecke von mind. 30 cm vorhanden ist. Die heutige Schneesicherheitsgrenze entlang des Alpenhauptkamms befindet sich bei ca. 1'200 m.ü.M.

- auf 1'350 m.ü.M. bei 1°C Erwärmung
- auf 1'500 m.ü.M. bei 2°C Erwärmung und
- auf 1'800 m.ü.M. bei 4°C Erwärmung erhöhen.

Diesbezüglich sind die Skigebiete im Kanton Wallis privilegiert, befinden sie sich doch meistens auf einer Höhe über 2000 m.ü.Meer. Die untenstehende Abbildung zeigt die Veränderung der Anzahl schneesicherer Skigebiete in den einzelnen Regionen.

Tabelle 2 : Auswirkungen der Klimaerwärmung auf die Skigebiete der Schweiz

Région	Nbre domain es skiabiles	Réchauffement							
		heute		+ 1°C		+ 2°C		+ 4°C	
		Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
Waadt & Fribourg	17	17	100	11	64.7	9	52.9	1	5.9
Wallis	49	49	100	49	100	49	100	39	79.6
Bern (ohne Jura)	26	25	96.2	22	84.6	16	61.5	3	11.5
Zentralschweiz	20	18	90	15	75	11	55	4	20
Tessin	4	4	100	3	75	2	50	0	0
Ostschweiz	12	10	83.3	7	58.3	7	58.3	1	8.3
Graubünden	36	36	100	35	97.2	35	97.2	30	83.3
Schweiz	164	159	97	142	86.6	129	78.7	78	47.6

(Quelle: Grischconsulta 2012, S. 13)

3.3. Die Struktur der Walliser Bergbahnunternehmen

Insgesamt sind im Kanton Wallis 42 Gesellschaften als touristische Bergbahnunternehmen registriert. Neben den touristischen Gesellschaften betreibt der Kanton Wallis selber auch Bergbahnen, denen eine öffentliche Erschliessungsfunktion zukommt. In diesem Bericht wird nur noch von touristischen Bergbahnunternehmen gesprochen.

Die touristischen Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis sind heterogen strukturiert. Der Kanton Wallis hat im Jahre 2013, basierend auf einer Studie von Grischconsulta die Bergbahnunternehmen in drei Umsatzkategorien aufgeteilt. (Kanton Wallis (2013), Förderpolitik des Kantons Wallis für die touristischen Bergbahnen)

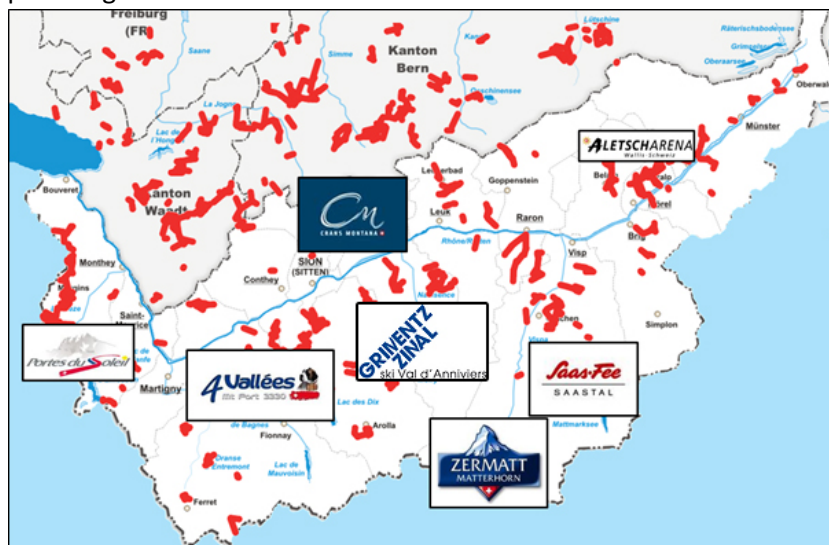
3.3.2. Alpha-Unternehmen

Ein Alpha-Unternehmen erwirtschaftet jährlich einen Umsatz von über CHF 10 Mio.

In diese Kategorie fallen folgende 9 Unternehmen: Aletsch Riederalp AG, Bettmeralp Bahnen, Remontées Mécaniques de Crans-Montana, Remontées Mécaniques de Gimplentz-Zinal SA, Saastal Bergbahnen, Télé Champéry-Crosets Portes de Soleil SA, Télé Nendaz, Téléverbier, Zermatt Bergbahnen AG.

Die Alpha-Bergbahnunternehmen erwirtschaften insgesamt 70-72% Prozent des gesamten Umsatzes.

Abbildung 1 : Alpha-Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis



3.3.3. Beta-Unternehmen

Ein Beta-Unternehmen erwirtschaftet jährlich einen Umsatz von CHF 2-10 Mio.

In diese Kategorie fallen 14 Unternehmen: Belalp Bahnen, Bellwald Sportbahnen AG, Bergbahnen Hohsaas AG, Funiculaire St.Luc-Chandolin, Lauchernalp Bergbahnen AG, Luftseilbahn Fiesch Eggishorn, Télé Anzère, Télécabine de Vercorin SA, TéléMorgins SA, TéléOvronnaz SA, Télé Thyon SA, Téléveysonnaz SA, Torrent Bahnen Leukerbad-Albinen AG, Touristische Unternehmung Grächen AG

Die Beta-Bergbahnunternehmen erwirtschaften insgesamt 25-28% Prozent des gesamten Umsatzes

Abbildung 2 : Beta-Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis



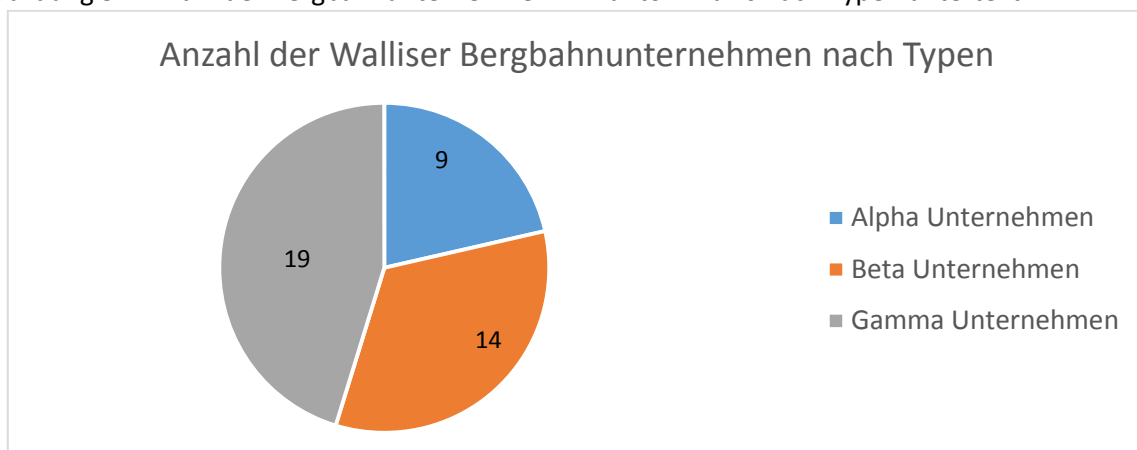
3.3.4. Gamma-Unternehmen

Ein Gamma-Unternehmen erwirtschaftet jährlich einen Umsatz von unter CHF 2 Mio.

In diese Kategorie fallen 19 Unternehmen: Téléphérique Chalais-Vercorin, Blanchalp SA, Equipement Touristique de Chalêt Neuf SA, Gesellschaft für touristische Entwicklung Gampel-Jeizinen, Giw AG, Moosalp Bergbahnen AG, Rosswald Bahnen AG, Skilift AG Feld, Skilifte Gspon AG, Skilifte Rothwald-Wasenalp AG, Sportbahnen Eischoll Augstbordregion AG, Sportbahnen Unterbäch AG, , Télé Mont-Noble SA, Téléconthey, Télé-Evolène SA, Téléchampex, Télé LaFouly-Champexlac SA, TéléMarécottes SA, Télés Vichères-Liddes SA, Société d'Exploitation Touristique de Torgon,

Die Gamma-Bergbahnunternehmen erwirtschaften insgesamt 2-5% des gesamten Umsatzes.

Abbildung 3 : Anzahl der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis nach Typen unterteilt



Während sich die Alpha-Unternehmen auf globale Märkte ausrichten und in internationalem Wettbewerb stehen, sind Beta-Unternehmen hauptsächlich auf den Schweizer Markt und das nahe Ausland fokussiert. Die Gamma-Unternehmen erfüllen in erster Linie eine lokale Funktion, sind wichtig für die Lebensqualität in den Dörfern und dienen als Einstiegskgebiete für Kinder und Familien.

3.4. Die Geschäftsmodelle

Die Bergbahnunternehmen im Wallis sind in den allermeisten Fällen sowohl Besitzer als auch Betreiber der Anlagen und konzentrieren sich hauptsächlich auf die Erbringung von Transportleistungen auf lokalem Niveau. Viele Unternehmen besitzen als Nebengeschäft noch Gastronomiebetriebe am Berg oder betreiben solche. Die Integration weiterer Leistungen ist bis jetzt nur in Ausnahmefällen erfolgt. Nur wenige Unternehmen gehen in der Integration einen Schritt weiter:

1. Die Bergbahnen in Veysonnaz werden von einer eigenen Betreibergesellschaft geführt, die zusätzlich diverse Hotels, Restaurants, Bars, eine Vermietungsagentur und ein Immobilienbüro besitzt und ein Schwimmbad betreibt.
2. In Grächen führt die touristische Unternehmung sowohl die Bergbahnen, als auch das Marketing der Destination, eine Vermietungsagentur und sämtliche Gastronomiebetriebe am Berg.
3. In Blatten-Naters führen die Belalp Bahnen ebenfalls das Marketing und das Tourismusbüro der Destination.

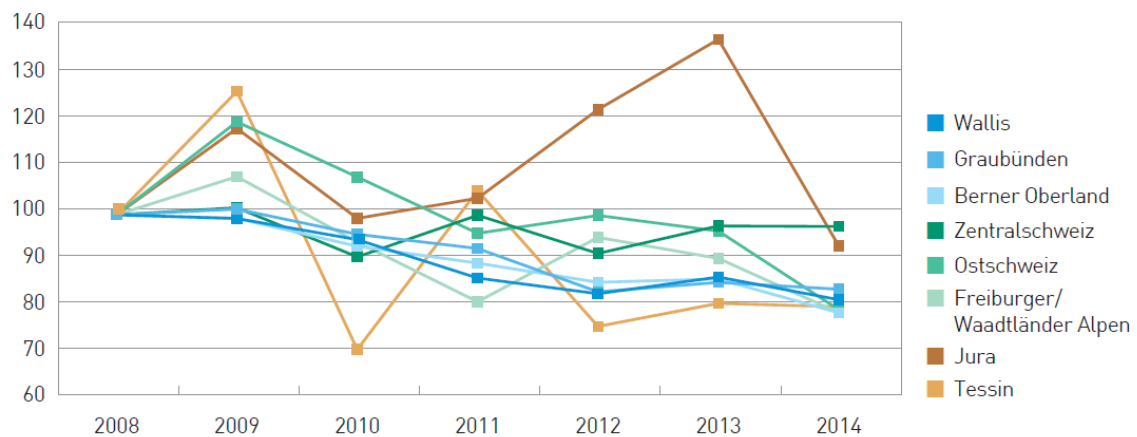
Integrierte Geschäftsmodelle sind besonders in Frankreich, Kanada und Österreich sehr erfolgreich. In Frankreich und Österreich spielen dabei die Gemeinden in Kooperation mit den Regionen eine zentrale Rolle in der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen wie Zonen- und Nutzungsplanung, in der Entwicklungsplanung, in der Zusammenführung der Leistungsträger und der Finanzierungsformen. Dadurch schaffen sie es, die Destination als Ganzes und/oder im Verbund klar zu positionieren, Synergien zu schaffen und die Angebote vernetzt und mit klarem attraktiven Kundenfokus auszuarbeiten.

3.5. Angebot und Nachfrage

In den vergangenen Jahren haben die Walliser Bergbahnunternehmen aufgrund rückgängiger Frequenzen stark an Ertragskraft verloren. Die Bergbahnen im Kanton Wallis sind zwar immer noch die am besten frequentierten Bergbahnen der Schweiz, haben aber in den vergangenen Jahren sukzessiv und substantiell an Gästeeintritten (Skierdays) verloren. So sind die Skierdays im Jahr 2013-14 auf einen Stand von 8'049'717 gefallen, was einem Rückgang von 5,6 Prozent gegenüber der Vorsaison entspricht und 9,4 Prozent unter dem 5-Jahresdurchschnitt liegt.

Besonders besorgniserregend ist der Vergleich mit den anderen Regionen in der Schweiz. Trotz längerer Saisonzeiten vermochten sich die Walliser Bergbahnunternehmen nicht besser als die anderen Regionen zu entwickeln, wie die folgende Abbildung zeigt.

Abbildung 4 : Entwicklung der Frequenzen der Regionen



(Quelle : Laurent Vanat, Saisonbilanz Winter 2013/14, S 14)

Diese rückläufigen Frequenzen haben ihre Gründe sowohl im hohen Preis als auch in der Angebotsqualität.

Das Preisgefüge zwischen der Schweiz und den benachbarten Ländern hat sich mit der EURO-Krise seit dem Jahre 2010 noch zusätzlich verschärft. Währungsbedingt sind die Angebote um 30 Prozent teurer geworden. Zudem sind die hohen Baukosten für die Erstellung der Bahnen, als auch die hohen Lohn- und Energiekosten entscheidend für die Preisbildung auf hohem Niveau. Die Walliser und Schweizer Bergbahnen haben dementsprechend auch stark Marktanteile verloren an die Nachbargebiete Frankreich, sowie an diverse Regionen in Österreich und Italien (Südtirol).

Die mangelnde Angebotsqualität ist das Resultat der ausbleibenden Investitionen in die Qualität der Angebote, sprich in den Neubau und Erneuerung von Bergbahnen und Nebenanlagen. Hier hinken die Schweizer Bergbahnunternehmen stark hinter denjenigen von Österreich und die Walliser Unternehmen nochmals stark hinter denjenigen des Kantons Graubünden hinterher, wie die folgende Abbildung zeigt.

Tabelle 3 : Durchschnittliche jährliche Investitionen in Österreich und der Schweiz

Land/Region	Zeitdauer	Durchschnittliche Investition pro Jahr
Österreich	2000-2012	600 Mio.
Schweiz	2000-2012	350 Mio.
Graubünden	2009-2014	148 Mio.
Wallis	2004-2010	70 Mio.

(Quelle : L. Vanat (2014), International Report on Snow & Mountain Tourism Overview of the key industry figures for ski resorts, Bergbahnen Graubünden, Bergbahnen Wallis)

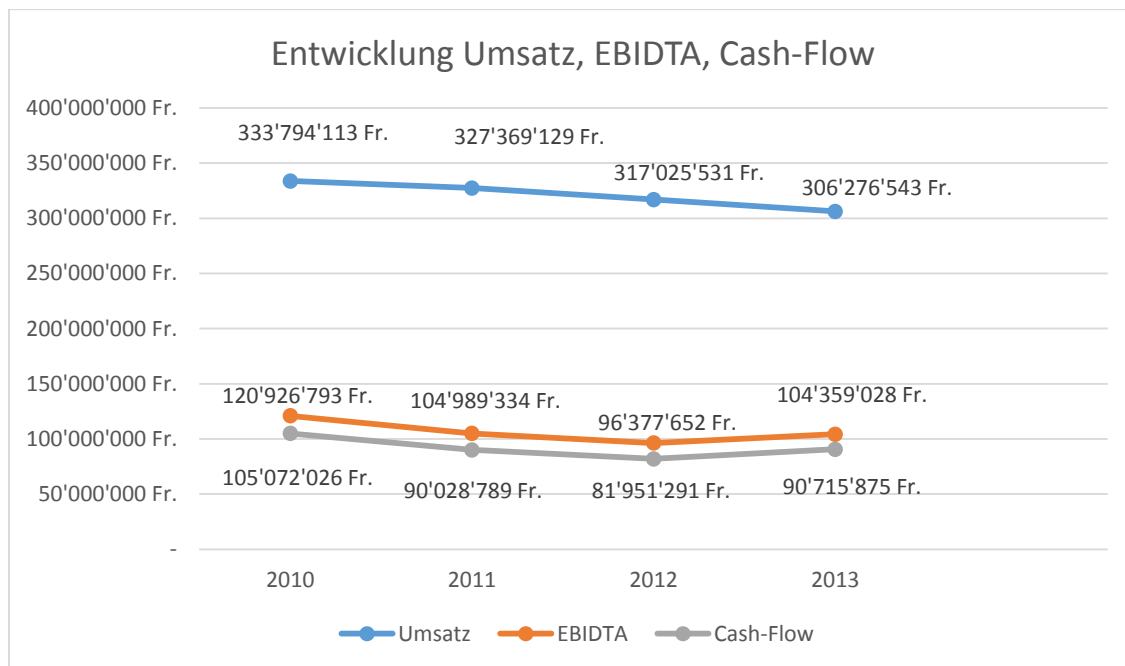
Aufgrund dieses Frequenzrückgangs muss festgehalten werden, dass das Angebot bzw. die Förderkapazität der Bergbahnen im Kanton Wallis die Nachfrage zu decken vermag. Die Problematik hat sich in den letzten 15 Jahren von der Angebotsknappheit, sprich mangelnder Förderkapazität mit langen Wartezeiten auf den Nachfragerückgang, sprich Erhöhung der durchschnittlichen Auslastung verlagert.

Die fehlenden Frequenzen und die daraus folgende Ertragsschwäche ist zurzeit das Hauptproblem in der Branche.

3.6. Die finanzielle Lage der Bergbahnunternehmen

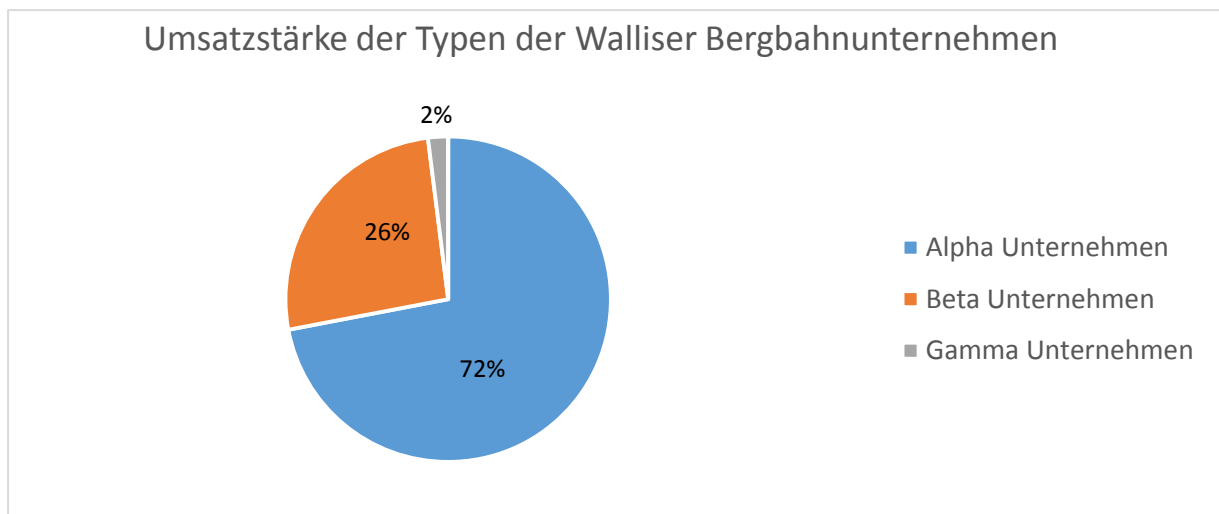
Die rückgängigen Frequenzen wirken sich stark auf die Erträge aus. Zwar haben die Unternehmen versucht, die Frequenzverluste mit höheren Preisen zu kompensieren, jedoch ist dies nur mässig gelungen, wie die untenstehende Abbildung zeigt. Insgesamt haben die Bergbahnen zwischen den Jahren 2010 und 2013 über 8 Prozent an Umsatz verloren.

Abbildung 5 : Entwicklung Umsatz, EBIDTA und Cash-Flow vom 2010-2013



Die Walliser Bergbahnunternehmen erwirtschaften heute einen Umsatz von ca. CHF 300 Mio. Die grössten 9 Betriebe mit einem Umsatz von je über CHF 10 Mio. (Alpha-Unternehmen, siehe Kap. 3.3) erwirtschaften dabei einen Anteil von 72%, die 13 mittelgrossen Unternehmen (Beta-Unternehmen mit einem Umsatz von CHF 2-10 Mio.) einen Anteil von 26% und die 12 kleinen (Gamma-Unternehmen mit einem Umsatz unter CHF 2 Mio.) noch 2%.

Abbildung 6 : Verteilung des Umsatzes der Bergbahnunternehmen im Wallis, nach Typen unterteilt



Die weiter unten aufgeführten Investitionen zeigen, dass die Bergbahnbranche sehr kapitalintensiv ist, was bedeutet, dass eine starke Ertragskraft vorhanden sein muss, um einen genügend grossen Cash-Flow zu erwirtschaften, um die kapitalintensiven Anlagen auch amortisieren zu können.

Auf der Aufwandseite haben die Bergbahnunternehmen mit den Personal- und Energiekosten zwei grosse fixe Kostentreiber. Die Personalkosten haben einen Anteil von 30 und 40 Prozent auf den Umsatz, die Stromkosten einen Anteil von 5 Prozent.

Bei einem klar definierten Angebot mit saisonal kommunizierten Öffnungszeiten ist der Einfluss auf diese Fixkosten relativ gering. Bleiben die Kosten fast gleich hoch und gehen die Erträge zurück, so verschlechtert sich dementsprechend die wirtschaftliche Leistung.

So hat sich in den vergangenen Jahren die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Bergbahnunternehmen sukzessive verschlechtert. Der Durchschnitt der Unternehmen erfüllt die von Geldinstituten geforderten betrieblichen Kennzahlen nicht mehr. Für Bankinstitute ist heute die EBITDA-Marge die wichtigste Kennzahl. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenz zwischen den geforderten und tatsächlich realisierten EBITDA-Margen.

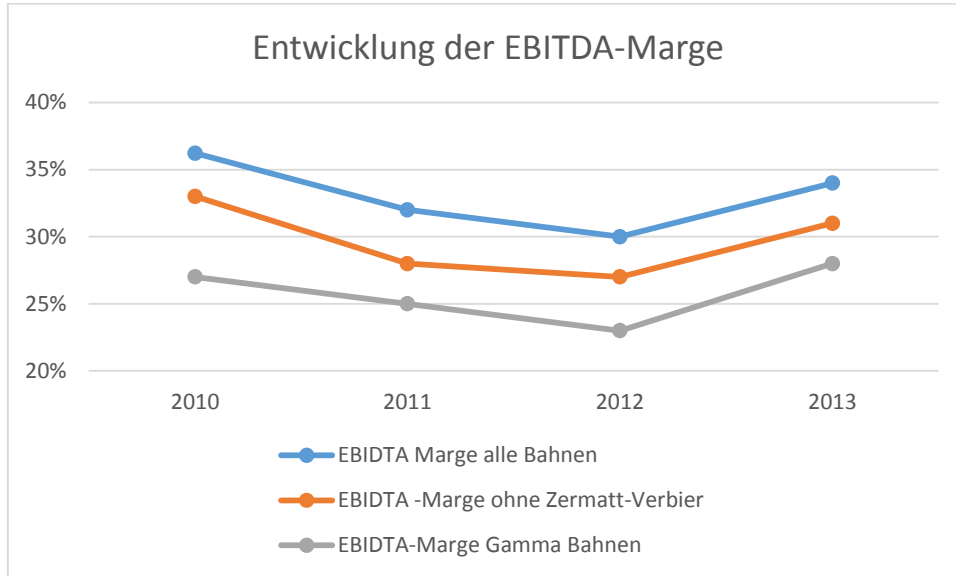
Tabelle 4 : EBITDA –Margen der Bergbahnunternehmen: SOLL und IST

	Benchmark gemäss Grischconsulta (2012)	Benchmark gemäss Crédit Suisse	Durchschnitt alle Walliser Bergbahnunternehmen	Durchschnitt alle Walliser Unternehmen ohne Zermatt/ Verbier
EBITDA/Umsatz	35%	35%	33%	28%

Zwei Unternehmen sind absolut führend in der Branche. Die Zermatt Bergbahnen AG und Téléverbier SA erwirtschaften über 35% des gesamten Umsatzes, über 40% des EBITDA und des Cash-Flows. Die durchschnittliche EBITDA- und Cash-Flow-Marge der gesamten Branche sinkt ohne diese beiden Unternehmen um 3-4 Prozent.

Die Analyse der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zeigt, dass ansonsten keine relevante Differenz besteht zwischen den Alpha- und Beta-Unternehmen. Klar unterdurchschnittlich performen die Gamma-Bahnen mit einem Umsatz unter 2 Mio.

Abbildung 7 : Entwicklung der EBIDTA –Margen der Walliser Bergbahnunternehmen

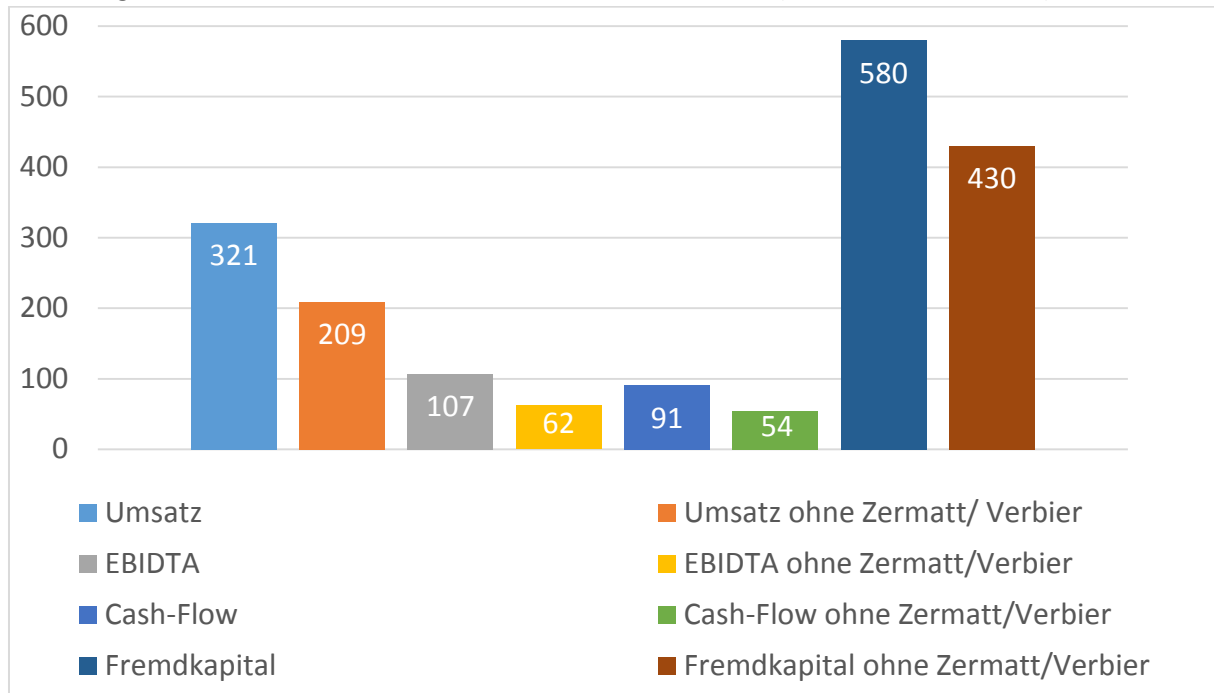


Die betriebswirtschaftliche Leistungsfähigkeit spielt eine essentielle Rolle, um die finanziellen Amortisationen tätigen und die Entwicklungsfähigkeit einer Unternehmung zu beurteilen. Zudem spielt die Verschuldung eine wesentliche Rolle, um die Entwicklungsfähigkeit eines Unternehmens zu beurteilen. Mit dem erwirtschafteten Cash-Flow sind die Schulden zu bedienen und können Investitionen getätigt werden. Heute sind die Bergbahnunternehmen im Wallis insgesamt mit CHF 580 Mio. verschuldet, wobei auch hier die Zermatt Bergbahnen und die Téléverbier den grössten individuellen Anteil besitzen.

Die untenstehende Abbildung zeigt die aktuell schwierige, finanzielle Situation. Ohne die Zermatt Bergbahnen und Téléverbier erwirtschaften die Walliser Unternehmen einen Cash-Flow von CHF 49 Mio. und müssen damit Schulden bedienen für die Amortisation früherer Investitionen von CHF 430 Mio.

Mit einem Cash-Flow auf diesem tiefen Niveau und einem so hohen Verschuldungsgrad ist es nicht möglich, neue Investitionen zu finanzieren. Viele Unternehmen kämpfen heute mit der Schwierigkeit, die Schulden tilgen zu können.

Abbildung 8 : Durchschnittlicher Umsatz, EBITDA und Cash-Flow (Durchschnitt 2010-13)



(Quelle: Walliser Bergbahnen)

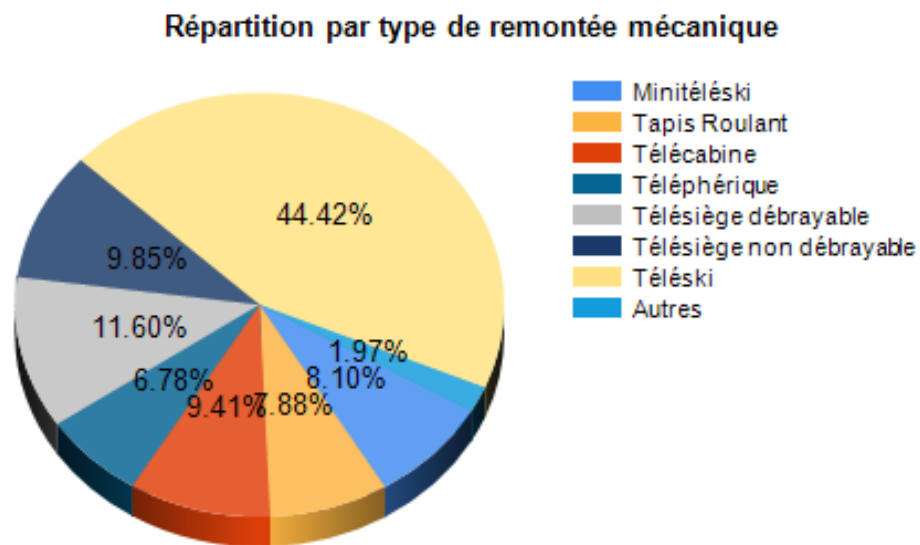
3.7. Der Anlagenpark der Walliser Bergbahnunternehmen

3.7.1. Bahnanlagen

Insgesamt betreiben die Walliser Bergbahnunternehmen 457 Anlagen.

Über die Hälfte der Anlagen entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen nach einem komfortablen und schnellen Transport. 44% dieser Anlagen sind Skilifte, 10% bestehen aus Sesselbahnen mit fixen Klemmen. Heute gelten Skilifte und Sesselbahnen mit fixen Klemmen als überholt und werden nur noch in seltenen Fällen gebaut. Der Anteil an komfortableren Bahnen wie Gondelbahnen und kuppelbare Sesselbahnen beträgt nur gerade mal 21 Prozent.

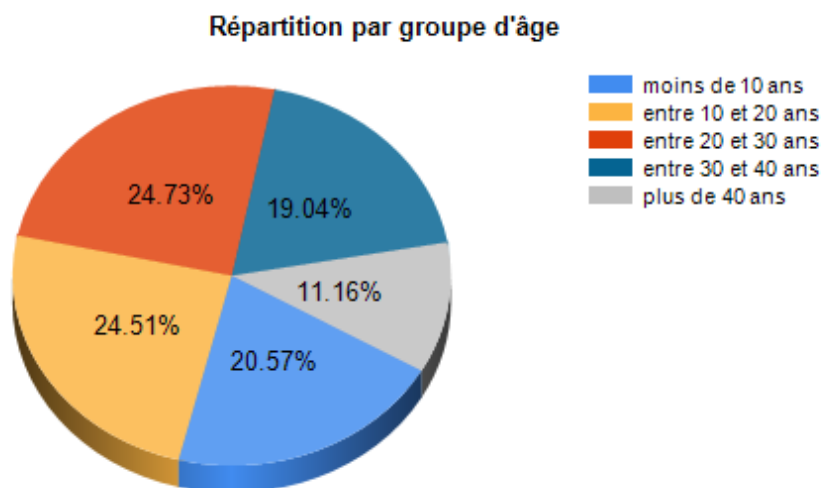
Abbildung 9 : Verteilung der Bergbahn Anlagentypen im Kanton Wallis



(Quelle : Walliser Bergbahnen)

Der Anlagenpark der Walliser Bergbahnunternehmen ist nicht nur bezüglich des Komfortes, sondern auch bezüglich des Alters veraltet und entspricht nicht mehr den internationalen Standards. Das durchschnittliche Alter aller Anlagen im Kanton beträgt 22 Jahre, 30 Prozent der Anlagen sind älter als 30 Jahre.

Abbildung 10 : Alterstruktur der Bergbahn Anlagen im Kanton Wallis



(Quelle : Walliser Bergbahnen)

Wir gehen von folgenden Lebenszeiten der verschiedenen Bergbahntypen aus :

Skilift:	35 Jahre
Sesselbahn mit fixen Klemmen:	30 Jahre
Sesselbahn mit kuppelbaren Klemmen:	35 Jahre
Luftseilbahn:	40 Jahre
Gondelbahn:	35 Jahre

Insgesamt haben im Kanton Wallis bereits 102 Anlagen diese Zeitgrenze überschritten. Will man im Kanton Wallis den Anlagepark aufrecht erhalten, müssen diese Bahnen in nächster Zukunft ersetzt werden. Mit jedem Jahr ohne äquivalenten Ersatz von solch alten Anlagen steigt das durchschnittliche Alter an. Damit erhöht sich auch der Druck auf die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften.

Allgemeine Informationen zu den Anlagen

Anzahl Gesellschaften	42
Anzahl Anlagen	457
Mittleres Alter aller Anlagen	22 Jahre
Anzahl Anlagen zu ersetzen	102

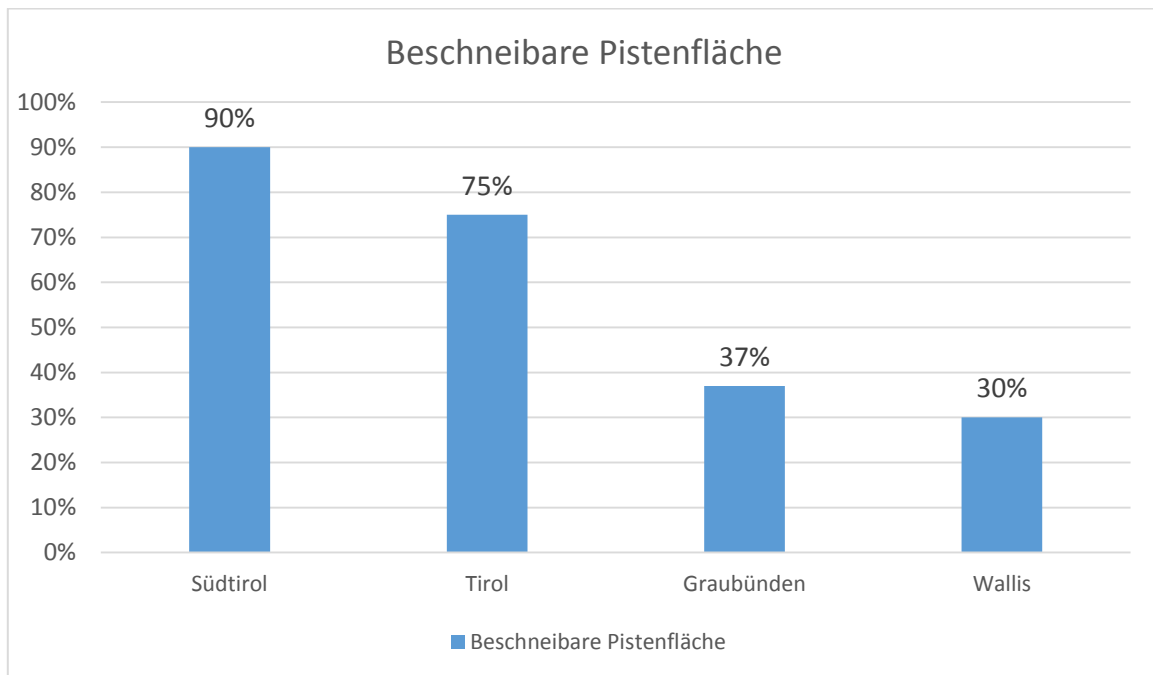
(Quelle : Walliser Bergbahnen)

3.7.2. Beschneiungsanlagen

Insgesamt können die Walliser Bergbahnunternehmen heute 2000 km Skipisten den Gästen anbieten. Davon können 600 km oder 30% technisch beschneit¹ werden. Auch hier sind die Unterschiede sehr gross. Während einzelne Skigebiete zu 100% technisch eingeschneit werden können, ist in anderen Gebieten nur eine Beschneigung des Grundangebotes möglich. Zu lange haben die Unternehmen aufgrund der Höhenlage der Skigebiete auf die Schneesicherheit mit natürlichem Schnee gesetzt. Diese Schneesicherheit ist heute auch in hohen Lagen nicht mehr gegeben. Im Vergleich zum Wallis kann heute in Südtirol 90% der Pistenfläche, in Tirol 75 % und im Kanton Graubünden 36% technisch beschneit werden. Wichtig ist zu erwähnen, dass die Schneegarantie das wichtigste Kriterium für die Buchung von Wintersportferien ist.

¹ Der umgangssprachliche Begriff "Kunstschnee" wurde in der Branche inzwischen durch den Begriff technischer Schnee ersetzt. Der Begriff „technischer Schnee“ entstand aus der Überlegung heraus, dass der Schnee nichts Künstliches enthält, sondern vielmehr mit technischen Hilfsmitteln hergestellt wurde.

Abbildung 11 : Pistenfläche im Vergleich mit anderen Regionen



(Quelle: Bergbahnen Graubünden, Walliser Bergbahnen)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Bergbahnbranche des Kantons Wallis es in den vergangenen Jahren trotz besten natürlichen Voraussetzungen nicht geschafft hat, den Anlagenbestand bezüglich Qualität aufrecht zu erhalten. Laurent Vanat führt als Hauptgrund die Fragmentierung der Unternehmen an: „Switzerland was, for quite some time during the last century, the most well-known ski destination in the world, with some places still garnering lasting recognition. The country was also once the leader in terms of lift infrastructure. However, the industry lost part of its luster in the 1980’s. Too many fragmented operators fighting over the same mountains led several companies into a poor financial situation. Investment has thus slowed down for quite some time and Switzerland lost part of its appeal to foreign tourists.“ (L. Vanat, 2014 International Report on Snow & Mountain Tourism Overview of the key industry figures for ski resorts, p. 28)

3.8. Der Investitionsbedarf

Aus diesen Erkenntnissen kann der notwendige Investitionsbedarf der Bergbahnen im Kanton Wallis abgeleitet werden. Diese Berechnungen sind aber abstrakter Art und widerspiegeln nicht die Strategien der einzelnen Unternehmen. Folgende Annahmen liegen dabei zugrunde:

1. Keine Schliessungen von bestehenden Skigebieten.
2. Keine Neuerschliessungen von Skigebieten.
3. Es werden durchschnittliche, branchenübliche Investitionskosten zugrundegelegt.

3.8.2. Bahnanlagen

Spezifisch für die Bahnanlagen entsteht dadurch folgendes durchschnittliches Investitionsvolumen unter Berücksichtigung folgender Prämissen:

1. Bestehende Anlagen werden durch Anlagen des gleichen Typs ersetzt.
2. Die Anzahl der Anlagen werden nicht reduziert.

Tabelle 5 : Investitionsbedarf von überalteten Bergbahnanlagen

Anlagentyp	Anzahl	Ersatzalter	Kosten pro Anlage in Mio.	Total Investition in Mio.
Skilifte	56	35	1	56
Sesselbahnen mit fixen Klemmen	22	30	3	66
Sesselbahnen mit kuppelbaren Klemmen	6	35	10	60
Gondelbahnen	6	35	20	120
Luftseilbahn	12	40	30	360
TOTAL	102			662

(Quelle: Walliser Bergbahnen)

3.8.3. Beschneiungsanlagen

Die Erweiterung der Beschneiungsanlage um 400 km Pistenlänge, ohne Ersatz der bestehenden Anlagen hat Investitionskosten in folgender Höhe zur Folge:

Tabelle 6 : Investitionsbedarf der Beschneiungsanlagen

Anlagentyp	Anzahl km	Kosten pro km	Total Investition in Mio.
Beschneigung	400	1	400

Insgesamt ergibt sich dabei folgendes Investitionsvolumen, ausschliesslich für Bahn- und Beschneiungsanlagen. Investitionen in Nebenanlagen wie Snowpärke, Funpärke, Kinderpärke, Gastronomie und Pistenfahrzeuge sind hier nicht berücksichtigt:

Tabelle 7 : Investitionsbedarf Bahn- und Beschneiungsanlagen

Bahnanlagen	662 Mio.
Beschneigung	400 Mio.
TOTAL	1'062 Mio.

4. Die aktuellen Unterstützungshilfen im Kanton Wallis und in den Nachbarkantonen

Die Unterstützungshilfen der öffentlichen Hand bilden immer Anlass zu Diskussionen, besonders innerhalb der Branche, aber auch in politischen Kreisen. Die Kommission hat in dieser Frage ausführlich recherchiert, Experten dazu eingeladen und Besuche vor Ort durchgeführt, um präzise Daten zu erhalten.

4.1. Die Unterstützungspolitik im Kanton Wallis

Heute stehen dem Kanton folgende rechtliche Möglichkeiten zur Verfügung.

1. Gesetz über die Regionalpolitik vom 6. Oktober 2006
2. Gesetz über den Tourismus des Kanton Wallis vom 9. Februar 1996
3. Gesetz über die kantonale Wirtschaftspolitik vom 11. Februar 2000

Der Staatsrat des Kantons Wallis hat in seinem Beschluss vom 4. September 2013 eine Weisung erlassen für die Gewährung von zinslosen Darlehen an die Bergbahnunternehmen mit folgenden Bedingungen:

Minimale Investition für die Gewährung eines Darlehens:

CHF 1 Mio. für Bergbahnen
CHF 0.5 Mio. für Beschneiungsanlagen und Nebenanlagen

Umfang des Darlehens pro Investition:

Max 1/3 der Investition
Max. 4 Mio pro Investition
(CHF 2 Mio. Kanton VS/ CHF 2 Mio. Bund)

Zins : Zinslos

Amortisation : 15-18 Jahre

Sicherstellung : Bürgschaft der Gemeinde oder Grundpfand (Hypothek im 1. Rang oder Registerschuldbrief)

Diese Darlehen bilden die einzige Investitionshilfe im Kanton Wallis und werden rege genutzt. Insgesamt hat der Bund und der Kanton Wallis in den vergangenen 5 Jahren Darlehen gewährt in der Höhe von CHF 53.3 Mio. Daran hat sich der Bund und der Kanton je hälftig mit 50% oder knapp CHF 26.7 Mio. beteiligt. Das dadurch ausgelöste Investitionsvolumen beträgt insgesamt CHF 200 Mio.

Mit dem Erlass vom 4. September 2013 knüpft der Staatsrat an die frühere Praxis der Darlehensgewährung im Rahmen der Regionalpolitik an, allerdings sind die minimalen Darlehensbeträge höher angesetzt als früher.

Ein grosses Anliegen der Branche besteht jedoch darin, die Dauer der Amortisationen an die Konzessionen der Anlagen zu knüpfen und sie somit auf 25 Jahre zu strecken.

Heute schaffen es die Bergbahnunternehmen nicht, mit dem operativen Geschäft ein genügend hoher Eigenmittelanteil zu erwirtschaften, um dann den Restbetrag über Fremdkapital von Banken zu verschaffen. Damit ist die Tragbarkeit von Investitionen heute in den meisten Fällen nicht gegeben. Häufig springt die Gemeinde als Geldgeber oder Bürge ein, was die Tragbarkeit erhöht und auch den Zugang zu den NRP-Geldern ermöglicht.

4.2. Die Unterstützungspolitik in unseren Nachbarkantonen

Vergleicht man die Förderpolitiken des Kanton Wallis mit denjenigen der Nachbarkantone, so stellt man fest, dass in sämtlichen Kantonen neben der NRP-Gesetzgebung noch zusätzliche, kantonale Gesetze oder Programme existieren mit dem Ziel der Förderung von Infrastruktur in den Berggebieten oder der konkreten Förderung der Bergbahnunternehmen. Dabei wurden sehr unterschiedliche Instrumente geschaffen. So existiert im Kanton Bern ein kantonales Gesetz über Investitionshilfe für Berggebiete, im Kanton Waadt ein Fond für touristische Anlagen. Der Kanton Fribourg beteiligte sich als Aktionär einer Finanzierungsgesellschaft für Bergbahnunternehmen. Mit Hilfe dieser Instrumente leisteten besonders die französischsprachigen Nachbarkantone massive Unterstützungsbeiträge, wie die untenstehende Abbildung zeigt:

Tabelle 8 : Förderung von Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis und in den Nachbarkantonen

Kanton	Anzahl Gesellschaften	Total Umsatz in Mio	Total Investitionen in Mio	Zeitdauer	Unterstützung Kanton	Anteil der kantonalen Unterstützung	Instrument
Fribourg	5	15-17	100	2011-2014	50 Mio	50%	Finanzierungsgesellschaft
Waadt	9	33	146	2003-2012	72 Mio	50%	Fond für touristische Infrastruktur
Wallis	44	300	200	2010-2014	27 Mio	15%	NRP

(Quelle : Kanton Waadt, Kanton Freiburg, Kanton Wallis)

4.3. Die Unterstützungspolitik im Ausland

Die Unterstützungspolitik für Bergbahnunternehmen in anderen Regionen Europas stützt sich auf folgende Rechtsgrundlagen:

1. Regionale Fördergesetze und -programme
2. Gesetze der Europäischen Union

4.3.1. Regionale Fördergesetze und -programme

Die regionalen Fördergesetze und -programme und deren Instrumente sind unterschiedlich ausgestaltet, wie die Analyse einiger ausgewählter Regionen in Österreich, Deutschland und Italien zeigt.

1. **Spezifische Unterstützungsprogramme** für Bergbahnunternehmen: Bayern, Aosta Tal, Südtirol
2. **Fonds für touristische Infrastruktur:** Rotationsfonds in Südtirol
3. **Eigene Förderbanken:** Tourismusbank in Österreich, Landesförderbank in Bayern
4. **Gründung von Finanzierungsgesellschaften:** Aosta Tal, Tirol
5. **Gesetze für kleine Stationen** (weniger als 5'000 pers/Std Förderkapazität) : Südtirol, Tirol, Bayern
6. **Wirtschaftsförderprogramme:** Bayern, Südtirol

Die Höhe der in diesen Programmen und Gesetzen zugrundeliegenden Fördermittel unterscheidet sich je nach wirtschaftlicher Situation und vorhandener Mittel dieser Regionen. In Südtirol, im Aosta-Tal und in Bayern werden dank dieser Mittel durchschnittlich über 50% der Investitionen mitfinanziert. Die Finanzierungsgesellschaft Finaosta im Aostatal in Italien hat vom Jahr 2011-2014 insgesamt CHF 74 Mio. an Bergbahnunternehmen für Investitionen ausgeschüttet.

Tabelle 9: Förderung von Bergbahnunternehmen im benachbarten Ausland

Region	Anzahl Gesellschaften	Total Umsatz in Mio	Total Investitionen in Mio	Zeitdauer	Unterstützung Kanton	Anteil der öffentlichen Unterstützung	Instrument
Aosta-Tal	17			2011-2014	74 Mio	100%	Finanzierungsgesellschaft

(Quelle: Finaosta)

4.3.2. Die Unterstützungspolitik der Europäischen Union

Die Europäische Union gewährt Hilfen, solange dadurch der Wettbewerb nicht verfälscht und der Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt wird (Beihilfegesetz Art 87 EG Abs.1).

Charakteristisch für das Vorliegen einer Beihilfe sind drei Elemente

1. Freiwilligkeit einer staatlichen Leistung
2. Begünstigende Wirkung
3. Fehlende äquivalente Gegenleistung

Die EU besitzt folgende Möglichkeiten für Investitionen in Bergbahnunternehmen und deren Infrastruktur

1. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen der Unterstützung von KMU's

Die für die Einstufung eines Unternehmens als KMU ausschlaggebenden Faktoren sind:

1. Zahl der Mitarbeiter und
2. entweder Umsatz oder Bilanzsumme

Tabelle 10: Definition von Klein- und Mittelunternehmen in der EU

	Kleinunternehmung	Mittlere Unternehmung	Grossunternehmen
Anzahl Angestellte	< 50	< 250	> 250
Umsatz	< 10 Mio. EUR	< 50 EUR	> 50 Mio EUR
Bilanzsumme	< 10 Mio. EUR	< 43 Mio. EUR	> 43 Mio. EUR
Max. Hilfe	Max. 20%	Max. 10%	Keine Hilfe

(Quelle: Empfehlung Europäischen Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen Aktenzeichen K(2003) 1422)

Vergleicht man diese Klassifikation mit den Grössenverhältnissen der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis, so würden sämtliche Unternehmen mit Ausnahme der Zermatt Bergbahnen AG als kleine oder mittlere Unternehmen gelten.

2. Privilegierte Behandlung für Regionen mit strukturellen Nachteilen

Für strukturschwache Regionen, deren wirtschaftliche Entwicklung aufgrund der geografischen Lage benachteiligt ist, kann die EU die Finanzhilfe für KMU's um 10 Prozent erhöhen. Die Definition strukturschwacher Regionen obliegt den einzelnen Staaten. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um periphere Regionen ohne Anschluss an grosse Handelsströme mit geringem industriellen Entwicklungspotential. In Österreich sind beispielsweise viele touristischen Regionen im Vorarlberg, angrenzend an die Schweiz, als strukturschwache Regionen eingestuft.

Die Kombination von regionalen Unterstützungshilfen mit Unterstützung der EU erlauben den einzelnen Unternehmen interessante Finanzierungsmöglichkeiten, wie die nachfolgenden Beispiele aus den Regionen Bayern, Tirol und Südtirol der Jahre 2013 und 2014 zeigen.

4.4. Einige Finanzierungsbeispiele

4.4.1. Beispiel aus Bayern : Bolsterlang

Projekt: Bau einer kuppelbaren 6 Sesselbahn (2013)

Investitionsbetrag	8'415'000 EUR
Unterstützungsbeitrag à fonds perdus	2'700'000 EUR
Höhe der öffentlichen Unterstützung:	32 %

Rechtlicher Rahmen

Programm Bergbahnen (2009):	bis zu 35% möglich
Programm Industrie:	bis zu 20% möglich
Reduzierter Mehrwertsteuersatz	

4.4.2. Beispiel aus Tirol : Innsbruck

Projekt: Verbindungsprojekt Innsbruck Süd: Lizum – Schlick (in Planung)

Investitionsbetrag	ca. 28 Mio. Euro
Finanzierung über die Gründung einer neuen Gesellschaft für das Projekt	

Finanzierung

Eigenkapital	z.B. 7 Mio. EUR
Öffentliche Beteiligung	max. 1.74 Mio. EUR (< 25% du CP)
Private Beteiligung	ca. 5.26 Mio. EUR
Zurückzahlende Darlehen	ca. 13 Mio. EUR
Öffentliche Beteiligung	ca. 13 Mio. EUR
Fremdkapital	ca. 8 Mio. EUR
TOTAL öffentliche Unterstützung	53%

Rechtlicher Rahmen

KMU Beihilfegesetz der EU
Förderprogramm Tirol

4.4.4. Beispiel aus Südtirol : Sexten (2014)

Projekt 2 neue 8er Kabinenbahnen

Investitionssumme:	ca. 25 – 30 Mio. EUR
Öffentlicher Förderbeitrag:	30% der Kosten der reinen Seilbahnanlage

Der Fördersatz von 30% ist hier zulässig, weil eine der verbundenen Unternehmungen mit 45% (Kleinstskigebiet/Dorflift) unterstützt werden kann und die andere mit 15% (gem. KMU-Richtlinie der EU).

Rechtlicher Rahmen

KMU Beihilfegesetz der EU
Fördergesetz für Kleinstskigebiete

4.5. Zwischenfazit

Volkswirtschaftliche Bedeutung

1. Die Bergbahnen bilden das Rückgrat des Wallis Tourismus. Konkret generiert der Wintersport im Wallis einen Umsatz von CHF 1.9 Milliarden. CHF 1.1 Milliarden davon kommen von den Bergbahnunternehmen.
2. Die Bergbahnunternehmen schaffen im Kanton Wallis etwa 1500 Ganzjahresarbeitsplätze und 5000 Saisonarbeitsplätze im Winter.
3. In touristisch ausgerichteten Gemeinden sind die Bergbahnunternehmen die grössten Arbeitgeber der Destination.
4. Dadurch leisten die Bergbahnunternehmen einen wesentlichen öffentlichen Beitrag zum Funktionieren und zur Erhaltung von strukturschwachen Regionen.

Klimatische Rahmenbedingungen

1. Die Rahmenbedingungen im Wallis für das Erlebnis „Schnee“ sind sehr positiv. Die allermeisten Skigebiete liegen Europaweit auf der besten Höhenlage.
2. Auch bei einer Klimaerwärmung von 4 Grad können im Wallis über 75% der Skigebiete ihren Betrieb weiterführen.
3. Bei einer Klimaerwärmung um 4 Grad erhöht sich der Marktanteil der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis von heute 30 Prozent auf 50 Prozent.

Struktur der Branche

1. Die Bergbahnbranche im Kanton Wallis sind mit insgesamt 42 Unternehmen sehr stark fragmentiert.
2. Die Zermatt Bergbahnen AG und Téléverbier erwirtschaften den grössten Teil des Umsatzes.
3. 19 kleine Unternehmen mit einem Umsatz unter CHF 2 Mio. (Gamma-Bahnen) erwirtschaften insgesamt nur gerade 2% des Gesamtumsatzes.
4. Integrierte Geschäftsmodelle innerhalb der Leistungserbringer in der Destinationen sind im Kanton Wallis nicht verbreitet.

5. Eine Positionierung und Marktausrichtung in Kooperation mit den Leistungsträgern vor Ort werden nicht konsequent und verbindlich definiert und umgesetzt.

Angebot - Nachfrage

1. Der Kanton Wallis ist die Frequenz- und Umsatzstärkste Bergbahn-Region in der Schweiz.
2. Seit den 90er Jahren sind die Ersteintritte schweizweit zurückgegangen mit einer zunehmenden Beschleunigung in den letzten 5 Jahren. Davon sind auch die Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis betroffen.
3. Die Bergbahnunternehmen verlieren kontinuierlich an Marktanteilen in Europa zugunsten der Konkurrenz in Österreich und Frankreich.
4. Die Transportkapazität der Bergbahnen im Wallis ist genügend.
5. Die mangelnden Frequenzen wurden zum Teil durch Preiserhöhungen kompensiert, welche das Preisgefälle zwischen der Schweiz und dem Ausland noch verstärken.
6. Kleinere und mittlere Skigebiete sind als Einsteigerskigebiete, besonders für Familien notwendig und wichtig.

Der Anlagepark

1. Ein Viertel der Bergbahnen ist veraltet und entspricht nicht mehr dem gewünschten Komfort.
2. Die Überalterung der Anlagen schreitet jährlich voran, weil die Ersatzinvestitionen nicht getätigt werden können.
3. Verlängerungen der Konzessionen und Betriebsbewilligungen sind aufgrund des erhöhten Risikos nur noch begrenzt möglich.
4. Die beschneibare Skipistenfläche im Kanton Wallis ist mit 30% zu gering im Verhältnis mit anderen Regionen.

Die finanzielle Situation der Bergbahnunternehmen

1. Die Ertragsprobleme nehmen aufgrund des Rückgangs der Ersteintritte zu. Sie haben sich in den vergangenen Jahren noch verschärft.
2. Die Produktionskosten (Personalaufwand, Sachaufwand) sind heute in der Schweiz markant höher als im benachbarten Ausland.
3. Die Bergbahnunternehmen erwirtschaften heute Cash-Flows, mit denen sie knapp die bestehenden Schulden bedienen können.
4. Die Rentabilität der Unternehmen mit Ausnahme von Zermatt, Verbier und Bettmeralp ist zu schwach, um mit den bestehenden Finanzierungsinstrumenten der privaten und öffentlichen Hand die Investitionen tätigen zu können.
5. Bankenfinanzierungen erweisen sich heute als äusserst schwierig, weil die geforderten, betriebswirtschaftlichen Kennzahlen nicht eingehalten werden können.

Investitionsbedarf

1. Um die überalteten Anlagen zu ersetzen und die beschneibare Pistenfläche im Wallis auf 50% zu erhöhen, sind Investitionen von CHF 1.06 Mrd. notwendig.
2. Diese Investitionen können nicht mit Eigenkapital aus dem Cash-Flow der Unternehmen finanziert werden.

Förderung der öffentlichen Hand

1. Die Investitionen in Bergbahnen werden in Nachbarkantonen und in Nachbarländer viel stärker von der öffentlichen Hand gefördert als im Kanton Wallis.
2. Neben staatlichen oder europäischen Fördermittel (EU-Beihilferecht) bilden in den meisten Regionen regionale Gesetze oder Erlasse (Bayern, Tirol, Südtirol, Waadt, Fribourg, Val d'Aosta) die juristische Grundlage für die Förderung von Bergbahnunternehmen.
3. In Kombination zwischen à fonds perdus-Beiträgen und öffentlichen Darlehen ist eine Unterstützung von über 50% der öffentlichen Hand in vielen Regionen möglich.
4. Als Fördermittel im EU-Raum gelten hauptsächlich à fonds perdus-Beiträge.
5. Investitionen in kleine Gebiete (Förderkapazität von unter 5'500 Pers/h) werden bis zu 70 Prozent durch die öffentliche Hand subventioniert (Südtirol).

5. Das Gesetz zur Förderung der Bergbahnen im Kanton Wallis

5.1. Grundlagen und Ziele des Gesetzes

Mit dem Gesetz zur Förderung der Bergbahnen im Kanton Wallis unterstreicht der Kanton Wallis folgende politische Stossrichtung:

1. Der Tourismus ist eine der wichtigsten Wirtschaftszweige des Kantons.
2. Die Bergbahnunternehmen als Motor des Tourismus leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung der Attraktivität und der Lebensqualität in den Berggebieten.
3. Die Bergbahnunternehmen als Motor des Tourismus erhalten wichtige Arbeitsplätze in peripheren Gebieten im Kanton Wallis.
4. Die Bergbahnunternehmen als Motor des Tourismus leistet einen wesentlichen Beitrag in der Nutzung des peripheren, ländlichen Raumes und in der Bekämpfung der Abwanderung.
5. Der Kanton Wallis hat die besten klimatischen und geografischen Voraussetzungen im gesamten Alpenkamm, um erfolgreichen Wintersport Tourismus anbieten zu können.
6. Der Tourismus im Kanton Wallis durchlebt die grösste Krise seiner ca. 100-jährigen Geschichte und muss gestärkt werden.
7. Die Förderstrategie des Kantons wird in der Intensität der Förderung und der Wahl der Fördermittel derjenigen der Nachbarkantone und der europäischen Regionen angepasst.

Das Gesetz basiert auf folgenden Prinzipien:

1. Der Strukturwandel innerhalb der Branche ist im Gang und kann mit diesem Gesetz nicht aufgehalten werden.
2. Eine Unterstützung aller Bergbahnunternehmen nach dem «Gießkannenprinzip» wird vermieden.
3. Dem Gesetz sind keine Sanierungsstrategien von Bergbahnunternehmen unterstellt.
4. Neue Geschäftsmodelle werden initiiert, besonders bei mittleren und kleinen Unternehmen.
5. Die Zusammenarbeit zwischen grossen und kleinen Unternehmungen muss gestärkt und das Potential der horizontalen und vertikalen Integration stärker genutzt werden.
6. Die Aktivitäten der Gäste rund um die Bergbahn müssen im Masterplan der Destination integriert sein und auf die Strategien der Gemeinde und der Tourismusorganisationen abgestimmt sein.
7. Das Gesetz ist auf das neue Tourismusgesetz (In Kraft seit dem 1. Januar 2015) abgestimmt.

Das Gesetz verfolgt dabei folgende Leistungsziele:

1. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Bergbahnunternehmen im Wallis mittels finanzieller Unterstützung mit neuen Instrumenten auf der Grundlage klarer Prinzipien.
2. Wettbewerbsfähige und wettbewerbswillige Unternehmen sollen durch die kantonalen Fördermittel Zugang zu Kapital mit fairen Konditionen erhalten.
3. Sicherstellung des Erhaltes kleiner Bergbahnunternehmen mittels Gründung von regionalen Betriebsgesellschaften, welche den professionellen Betrieb der kleinen Bahnen sicherstellen.
4. Förderung der Entwicklung von Zusammenarbeit und Fusionen innerhalb der Branche oder Destinationen
5. Initiierung und Förderung technischer Innovationen
6. Initiierung und Förderung von Innovationen in Bezug auf die Marktbearbeitung

5.2. Elemente des Gesetzes

Das Gesetz umfasst folgende Elemente der finanziellen Unterstützung:

1. Betriebskostenbeitrag in Form eines Energierückerstattung
2. Betriebskostenbeitrag für die Förderung von neuen Geschäftsmodellen
3. A fonds perdis-Beiträge für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen
4. Darlehen für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen
5. Bürgschaften für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen
6. Beiträge für die Entwicklung und die Prüfung von Masterplänen

5.3. Unterstützungskriterien

Die Unterstützung richtet sich nach folgenden klaren Kriterien:

Kriterium 1: Höhe des Umsatzes

Die Bergbahnunternehmen unter mit einem Umsatz von unter 2 Mio. Franken haben eine grosse lokale oder regionale Bedeutung. Sie dienen in erster Line als Erholungsgebiet für die Bevölkerung in diesen Gemeinden und tragen einen wesentlichen Teil bei für die Erhaltung der Lebensqualität und für die Reduktion der Abwanderung. Aufgrund dieser lokalen Bedeutung ist ein Bekenntnis der Gemeinde für deren Bahn entscheidend. Die Gemeinde und deren Einwohner stehen hier in der Verantwortung, die Investitionen in diese Anlagen zu stemmen.

Wir betrachten heute einen Umsatz von CHF 2 Mio. als Minimalgrösse, um eine Bahn auch in Zukunft sicher betreiben zu können. Die Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit, auf die Arbeitsgesetze, die Anforderungen an Qualifikation der Mitarbeiter und die Verantwortung an die Führung von Unternehmen nehmen heute so stark zu, dass in Zukunft nur noch professionell geführte Organisationen diesen Anforderungen zu erfüllen vermögen.

Aus diesem Grunde schlagen wir für die Führung der kleinen Bergbahnunternehmen professionell geführte, regionale Betriebsorganisationen vor.

Kriterium 2: EBITDA-Marge

Die EBITDA-Marge (englisch: earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) ist der Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen (auf Sachanlagen) und Abschreibungen (auf immateriellen Vermögensgegenständen). Als EBITDA-Marge bezeichnet man den prozentualen Anteil des EBITDA am Umsatz eines Unternehmens innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Die Formel hierzu lautet: $EBITDA\text{-Marge} = EBITDA \times 100 / \text{Umsatz}$.

Die EBITDA-Marge ist die Hauptkennzahl, um die Wirtschaftlichkeit einer Unternehmung zu beurteilen. Deren Interpretation variiert je nach Branche. Gemäss den Ausführungen in Kapitel 3.6 ist eine EBITDA-Marge von 30 Prozent als erstrebenswert und realistisch zu betrachten. Unternehmen mit einer Marge von über 30 Prozent im Durchschnitt der vergangenen 3 Jahre werden als wettbewerbsfähig betrachtet und sollen dank dieses Gesetzes vom Staat unterstützt werden, um das Angebot den heutigen Gästebedürfnissen anpassen und dementsprechend investieren zu können. Bergbahnunternehmen mit einer durchschnittlichen EBITDA-Marge von 25-30 Prozent sollen motiviert werden, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Sie haben Anspruch auf minimale Investitionshilfen. Bergbahnunternehmen mit einer durchschnittlichen EBITDA-Marge von unter 25 Prozent gelten nicht als genügend leistungs- und wettbewerbsfähig und haben keinen Anspruch auf staatliche Förderung.

Kriterium 3 : Bergbahn-Masterplan

Bedingung für den Erhalt von Finanzierungshilfen für Investitionen ist das Vorliegen eines Bergbahn-Masterplans. Dieser Masterplan ist der Businessplan des Bergbahnunternehmens, ausgelegt auf 10 Jahre und basiert auf den touristischen Leitlinien gemäss dem neuen Tourismusgesetz. Er zeigt auf, wie die Strategie des Bergbahnunternehmens an diejenige der Destination anknüpft (Markt, Angebot, Organisation), welchen Beitrag sie leistet für die ganzheitliche Positionierung und Weiterentwicklung der Destination und wie sie diese umsetzt. Spezifisch ausgeführt wird dabei die Entwicklung des Bergbahngeschäftes in Abhängigkeit mit den Kapazitäten in der Beherbergung, Investitions- und Finanzplan unter Berücksichtigung der Konzessionsdauer, sowie in Abhängigkeit mit den raumplanerischen Rahmenbedingungen. Im Masterplan sind sowohl die Bahnen, Pisten und Nebenanlagen berücksichtigt.

Der Masterplan dient dazu, dass Unterstützungsbeiträge nicht mehr für den Bau einer einzelnen Anlage, sondern für die Umsetzung einer Strategie mit mehreren Elementen über eine Zeitdauer von mehreren Jahren beantragt werden kann.

Tabelle 11: Unterstützungskriterien und Fördermittel gemäss dem Gesetzesentwurf für Bergbahnunternehmen mit einem Umsatz über CHF 2 Mio

Kriterium 1	Kriterium 2	Fördermittel			
		Energierabatt	Beitrag an der Entwicklung von Innovationen	Finanzielle Unterstützung für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Infrastruktur (exkl. Gastronomie)*	Finanzielle Unterstützung für die Entwicklung des Masterplans der Bergbahnen
Über CHF 2 Mio.	EBITDA-Marge grösser als 30%	Rückerstattung Strom 5 Rappen/kWh	Höhe des Beitrages je nach Innovationsgrad und anderer Finanzhilfen (KTI - Innotour)	20% Subvention (à fonds perdus) und 50% Darlehen mit Rangrücktritt oder 50% Bürgschaft	50% des Beitrages (externe Kosten) für die Entwicklung eines Bergbahn-Masterplanes 100% des Beitrages zur Prüfung des Masterplans
	EBITDA-Marge zwischen 25% und 30%	Rückerstattung Strom 5 Rappen/kWh	Höhe des Beitrages je nach Innovationsgrad und anderer Finanzhilfen (KTI - Innotour)	20% Subvention (à fonds perdus)	
	EBITDA-Marge weniger als 25%	Rückerstattung Strom 5 Rappen/kWh	Höhe des Beitrages je nach Innovationsgrad und anderer Finanzhilfen (KTI - Innotour)	--	

* Kriterium für die finanzielle Unterstützung für Investitionen ist das Vorliegen eines Masterplans der Bergbahnen

Tabelle 12 : Unterstützungskriterien und Fördermittel gemäss dem Gesetzesentwurf für Bergbahnunternehmen mit einem Umsatz unter CHF 2 Mio

Kriterium 1	Fördermittel		
Höhe des Umsatzes	Energierabatt	Anschubfinanzierung für regionale Betriebsgesellschaften	Beitrag an der Entwicklung von Innovationen
Unter 2 Mio.	Rückerstattung Strom 5 Rappen/kWh	50% des Beitrages zur Entwicklung von regionalen Betriebsgesellschaften 20% Deckung der Betriebskosten von regionalen Betriebsgesellschaften während den ersten 3 Jahren	Höhe des Beitrages je nach Innovationsgrad und anderer Finanzhilfen (KTI - Innotour)

5.4. Die Fördermittel

1. Betriebskostenbeitrag in Form von Energierabatt

Die grössten Kostentreiber der Bergbahnunternehmen sind die Personal- und Stromkosten. Der Energierabatt hat den grossen Vorteil, dass diese Hilfe unbürokratisch, effizient und effektiv geleistet werden kann. Dies ist die einzige Möglichkeit einer standardisierten Erleichterung auf der Kostenseite.

Der Energierabatt ist erstens eine Massnahme, um den Bergbahnen dieselben Rahmenbedingungen wie der Industrie zu gewähren. Zweitens können damit den benachteiligten Kostenverhältnissen zwischen dem Wallis und den Konkurrenz-Regionen im Ausland entgegengewirkt werden.

Das Gesetz schlägt einen Energierabatt von 5 Rappen pro kWh vor.

2. Beitrag an der Entwicklung von Innovationen

Die Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis gelten bisher nicht als Innovationstreiber der Branche. Diese Stellung soll sich in Zukunft ändern. Innovationen in Kooperation mit Hochschulen und/oder anderen Industrien sollen initiiert und gefördert werden. Das Gesetz sieht vor, dass sich der Kanton daran finanziell beteiligt und die Grundlagen schafft für die Erarbeitung von Innovationsprogrammen, am besten in Kooperation mit der KTI oder anderen Innovationsprogrammen des Bundes (z.B. Innotour). Die Details dazu werden in der Verordnung geregelt.

3. Betriebskostenbeitrag als Anschubfinanzierung von regionalen Betriebsgesellschaften

Regionale Betriebsgesellschaften sollen als neue Unternehmen gegründet werden und den operativen Betrieb mittels Leistungsauftrag von kleinen Bahnunternehmen (Umsatz unter 2 Mio) übernehmen. Als eigene Aktiengesellschaft sollen sie von kleinen und grossen Gesellschaften getragen werden. Grosse Unternehmen garantieren zudem für die Kompetenz und die entsprechenden Qualifikationen.

Im Gesetz ist vorgesehen, dass sich der Kanton mit 50 Prozent an der Entwicklung dieser Gesellschaft und mit 20 Prozent an der Deckung der Betriebskosten in den ersten 3 Jahren beteiligt.

Damit wird ein Anreiz geschaffen für diese Unternehmen, sich neu in Betriebsgesellschaften zu organisieren.

4. Finanzielle Unterstützung für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen

Wie oben ausgeführt können die Bergbahnunternehmen die notwendigen Investitionen nicht aus dem erwirtschafteten Cash-Flow finanzieren.

Der Vorschlag der finanziellen Unterstützung im Gesetz richtet sich nach den üblichen Standards in den Nachbarkantonen und in Regionen der europäischen Union. Damit werden die Ungleichheiten der Förderung mittels öffentlichen Geldern verkleinert und die finanziellen Rahmenbedingungen der Walliser Bergbahnunternehmen nähern sich denjenigen der Nachbarregionen an.

Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen bilden die Grundlage für das touristische Hauptangebot im Kanton Wallis. Neben den Bergbahnen und der Beschneigung sollen auch die Nebenanlagen, welche einen funktionalen Zusammenhang mit der Bergbahn haben, finanziert werden können. Die Aktivitäten auf diesen Nebenanlagen stehen dabei in direkter Abhängigkeit mit dem Betrieb der Bergbahnen und leisten einen spezifischen Beitrag zur Positionierung der Destination. Als Beispiele gelten dabei Kinderparks, Funparks, Mountainbike-Strecken etc.

5. A fonds perdus-Beiträge für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen

A fonds perdus-Beiträge sind in sämtlichen bekannten Alpenregionen als Mittel für Bergbahninvestitionen etabliert. Die Europäische Union stützt kleine und mittlere Unternehmen mittels A fonds perdus-Beiträgen in der Höhe von 10 oder 20 Prozent, komplettiert mit einer zusätzlichen Unterstützung von 10 Prozent für strukturschwache Regionen.

Mit dem Vorschlag, Investitionen mit einem A fonds perdus-Beitrag von 20 Prozent zu finanzieren, gleicht sich die Finanzierungshilfe des Kantons Wallis an diejenige der Europäischen Union an.

6. Darlehen für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen

Kumuliert zu den à fonds perdus-Beiträgen von 20 Prozent sind Investitionshilfen in Form von rückzahlbaren Darlehen im Gesetz vorgesehen. Die Höhe der Investitionen und die Höhe des Darlehensbetrages sollen dabei offen bleiben. Die Amortisationsdauer dieser Darlehen soll auf 25 Jahre, analog dem NRP-Gesetz des Bundes fixiert werden.

7. Bürgschaften für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen

Kumuliert zu den à fonds perdus-Beiträgen von 20 Prozent können auch Bürgschaften gewährt werden. Bürgschaften erlauben bessere Konditionen bei Banken. Die Höhe der Investitionen und die Höhe der zu gewährenden Bürgschaft sollen dabei offen bleiben. Wir schlagen vor, dass zur Absicherung der Garantien die Hälfte des dafür vorgesehenen Betrages reserviert werden soll. Dies sollte reichen, da kaum alle Projekte gleichzeitig scheitern sollen.

8. Finanzielle Unterstützung für die Entwicklung und Umsetzung des Masterplans der Bergbahnen

Die Entwicklung des Bergbahn Masterplanes benötigt externe Fachkräfte, welche durch den Kanton zu 50 Prozent finanziert werden. Die Prüfung der Masterpläne wird durch den Kanton finanziell und inhaltlich sichergestellt.

5.5. Die finanziellen Konsequenzen für den Kanton

1. Betriebskostenbeitrag in Form von Energierabatt

Der Höhe der Stromkosten der Bergbahnen im Kanton Wallis beträgt durchschnittlich CHF 14.1 Mio., bei einem jährlichen Verbrauch von 76 Mio. kWh Strom (Jahr 2012). Dies entspricht 5% des Umsatzes oder 14% der Betriebskosten. Dieser Betrag kann variieren je nach klimatischen Verhältnissen (viel oder wenig natürlicher Schnee), nach der Länge der Wintersaison oder nach den Strommarktpreisen.

Die folgende Tabelle zeigt, dass ein Energierabatt von 5 Rappen pro kWh für alle Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis einem Betrag von CHF 3.8 Mio entspricht.

Tabelle 13 : Kalkulation des Energierabattes

Total Konsumation in kWh	Durchschnittspreis 2013	Total Stromkosten	Rückerstattung 5 Rp./ Jahr
76'000'000	CHF 0.2	14.1 Mio.	3.8 Mio.

2. Beitrag an der Entwicklung von Innovationen

Tabelle 14 : Kalkulation der Förderung von Innovationen

Leistung	Preis in CHF Mio.	Anzahl	Kosten in CHF Mio.
Innovationsprojekte	0.1	10	1 Mio

Die Berechnung der Kostenfolgen für Innovationsprojekte kann nicht aufgrund von bestehenden Projekten und Erfahrungen berechnet werden. Je nach Grösse und Innovationskraft stehen hier sowohl auf Bundes- wie auch auf Kantonsseite diverse Finanzierungsmöglichkeiten offen (zB. KTI, Innotour). Das Gesetz sieht jedoch vor, dass für Innovationen ein Betrag in der Höhe von CHF 1 Mio. reserviert wird.

3. Betriebskostenbeitrag als Anschubfinanzierung von regionalen Betriebsgesellschaften

Wir gehen von max. 3 Betriebsgesellschaften im Kanton Wallis aus, deren Betriebskosten sich pro Jahr auf über CHF 1.5 Mio. belaufen. Der 20 Prozent Anteil für die Anschubfinanzierung beträgt somit CHF 0.33 Mio. pro Jahr pro Gesellschaft oder 1 Mio. pro Jahr für 3 Betriebsgesellschaften. Die Totalkosten für drei Jahre betragen dementsprechend CHF 3 Mio.

Tabelle 15 : Kalkulation der Förderung von regionalen Betriebsgesellschaften

Leistung	Preis in CHF Mio.	Anzahl	Kosten in CHF Mio.
Ausarbeitung Businessplan: 50%	0.1	3	0.3Mio
Betriebskosten auf 3 Jahre – 20%	1	3	3 Mio

4. A fonds perdus-Beiträge, Darlehen und Bürgschaften für Investitionen in Bergbahnen, Beschneigung und Nebenanlagen

Die Berechnungsgrundlage für den Anspruch eines à fonds perdus-Beitrages bildet das Geschäftsjahr 2012-2013. Dabei werden ausschliesslich Bahnen berücksichtigt, welche über CHF 2 Mio. Umsatz und in diesem Geschäftsjahr eine EBITDA-Marge von über 25 Prozent erwirtschaftet haben.

Die Investitionen beschränken sich ausschliesslich auf den Ersatz von Bergbahnen, welche das Ende des Lebensalters gemäss Kap. 3.7 erreicht haben oder in den nächsten 10 Jahren erreichen werden. Beschneigungsanlagen und Nebenanlagen werden in dieser Kalkulation nicht berücksichtigt.

Wohlwissend, dass nicht alle Bergbahnen ersetzt werden und dass es zu Optimierungen in der Erschliessung von Skigebieten mit weniger Anlagen kommen wird, wird der notwendige Subventions- und Garantiebetrug um 20 Prozent gekürzt.

Tabelle 16 : Kalkulation der à fonds perdus-Beiträgen, Darlehen oder Bürgschaften

	Total Investitionen	Subention à fonds perdus 20%	Darlehen oder Bürgschaft 50%
	1062 Mio.	203 Mio.	340 Mio
Korrektur 20%		46 Mio.	68 Mio
		157 Mio.	272 Mio

Für den Kanton ist entscheidend, wie er die Verteilung zwischen Darlehen und Bürgschaften definiert. Bürgschaften sind heute besonders attraktiv für alternative Finanzierungen wie beispielsweise die Ausgabe von Anleihen oder Darlehensfinanzierungen. Wir schlagen vor, dass zwei Drittel in Form von Bürgschaften und ein Drittel in Form von Darlehen finanziert wird.

5. Finanzielle Unterstützung für die Entwicklung und Umsetzung des Masterplans der Bergbahnen

In Anbetracht einiger möglicher Fusionen in den nächsten Jahren gehen wir von 20 Masterplänen (Alpha- und Beta-Bahnunternehmen) aus, welche in den kommenden 10 Jahren erarbeitet werden und rechnen mit externen Kosten in der Höhe von je CHF 50'000.-. Eine 50%ige Beteiligung des Kantons Wallis an diesen Kosten ergibt insgesamt einen Gesamtbetrag in der Höhe von CHF 0,5 Mio.

Für die Kontrolle eines Masterplanes rechnen wir mit CHF 10'000.-, was bei 20 Expertisen einem Betrag von CHF 0,2 Mio entspricht.

Tabelle 17 : Kalkulation der Unterstützung von Masterplänen

Leistung	Preis in CHF Mio.	Anzahl	Kosten in CHF Mio.
Ausarbeitung Masterplan: 50%	0.025	20	0.5 Mio
Kontrolle der Masterpläne	0.01	20	0.2 Mio

Rekapitulierend ergibt sich folgende Kostenzusammenstellung für das im Gesetz vorgeschlagene Unterstützungsprogramm für die kommenden 10 Jahre :

Tabelle 18 : Rekapitulation Kosten der Fördermassnahmen für 10 Jahre

	Cash	Garantie/Bürgschaft
Energierabatt	38 Mio.	
Betriebskostenbeitrag als Anschubfinanzierung von regionalen Betriebsgesellschaften	3.3 Mio.	
Innovationsförderung	1.0 Mio.	
A fonds perdus-Beitrag	157 Mio.	
Darlehen oder Bürgschaften	72 Mio.	200 Mio
Erarbeitung und Kontrolle Masterplan Bergbahn	0.7 Mio.	
TOTAL für 10 Jahre	272 Mio.	200 Mio
Pro Jahr	27.2 Mio	20 Mio

5.6. Die Finanzquellen des Kantons

Das Gesetz sieht davon ab, neue Finanzquellen in Form eines spezifischen Bergbahnfonds zu kreieren. Die Finanzierung richtet sich nach den Richtlinien der Neuen Regionalpolitik des Kanton Wallis und des Bundes und nach dem Fondsreglement des Tourismusgesetzes, soweit in diesem Gesetz nicht andere Bestimmungen vorliegen. Die Finanzierungshilfen können kumulativ gewährt werden.

Bezüglich des Betriebskostenbeitrages in Form des Energierabattes schlagen wir vor, dass der Kanton Wallis den Beitrag auf die FMV (Forces motrices valaisannes) überwälzen kann. Diesbezüglich ist auch ein Rückgriff auf die Gemeinden mit Bergbahnunternehmen möglich.

Bei allen anderen Förderinstrumenten bestehen gesetzliche Grundlagen, um eine Finanzierung möglich zu machen.

6. Quellenverzeichnis

Europäische Union (2003), Empfehlung Europäischen Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen Aktenzeichen K(2003) 1422)

Grischconsulta 2012, Evaluation der Kooperations-, Fusions- und Verbindungsmöglichkeiten von Bergbahnen und Skigebieten im Kanton Wallis. Sion/Chur.

Vanat L. (2014), International Report on Snow & Mountain Tourism Overview of the key industry figures for ski resorts. Genève.

Vanat L. , Saisonbilanz Winter 2013/14. Die Besucherzahlen in den Schweizer Skigebieten. Bern.

7. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 : Direkte Steuereinnahmen der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis	8
Tabelle 2 : Auswirkungen der Klimaerwärmung auf die Skigebiete der Schweiz	9
Tabelle 3 : Durchschnittliche jährliche Investitionen in Österreich und der Schweiz.....	13
Tabelle 4 : EBIDTA –Margen der Bergbahnunternehmen: SOLL und IST	15
Tabelle 5 : Investitionsbedarf von überalteten Bergbahnanlagen.....	21
Tabelle 6 : Investitionsbedarf der Beschneiungsanlagen	21
Tabelle 7 : Investitionsbedarf Bahn- und Beschneiungsanlagen.....	21
Tabelle 8 : Förderung von Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis und in den Nachbarkantonen ..	23
Tabelle 9: Förderung von Bergbahnunternehmen im benachbarten Ausland	24
Tabelle 10: Definition von Klein- und Mittelunternehmen in der EU	25
Tabelle 11: Unterstützungskriterien und Fördermittel gemäss dem Gesetzesentwurf für Bergbahnunternehmen mit einem Umsatz über CHF 2 Mio	34
Tabelle 12 : Unterstützungskriterien und Fördermittel gemäss dem Gesetzesentwurf für Bergbahnunternehmen mit einem Umsatz unter CHF 2 Mio	35
Tabelle 13 : Kalkulation des Energierabattes	38
Tabelle 14 : Kalkulation der Förderung von Innovationen.....	38
Tabelle 15 : Kalkulation der Förderung von regionalen Betriebsgesellschaften.....	38
Tabelle 16 : Kalkulation der à fonds perdus-Beiträgen, Darlehen oder Bürgschaften.....	39
Tabelle 17 : Kalkulation der Unterstützung von Masterplänen	39
Tabelle 18 : Rekapitulation Kosten der Fördermassnahmen für 10 Jahre	40

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 : Alpha-Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis.....	10
Abbildung 2 : Beta-Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis.....	11
Abbildung 3 : Anzahl der Bergbahnunternehmen im Kanton Wallis nach Typen unterteilt.....	11
Abbildung 4 : Entwicklung der Frequenzen der Regionen	13
Abbildung 5 : Entwicklung Umsatz, EBIDTA und Cash-Flow vom 2010-2013	14
Abbildung 6 : Verteilung des Umsatzes der Bergbahnunternehmen im Wallis, nach Typen unterteilt.....	15
Abbildung 7 : Entwicklung der EBIDTA –Margen der Walliser Bergbahnunternehmen	16
Abbildung 8 : Durchschnittlicher Umsatz, EBITDA und Cash-Flow (Durchschnitt 2010-13)	17
Abbildung 9 : Verteilung der Bergbahn Anlagetypen im Kanton Wallis	18
Abbildung 10 : Alterstruktur der Bergbahn Anlagen im Kanton Wallis.....	18
Abbildung 11 : Pistenfläche im Vergleich mit anderen Regionen	20