

Einfache Anfrage Chandiramani-Rapperswil-Jona: «Finanzielle Situation der Bergbahnen im Kanton St.Gallen

In der Schweiz gibt es grosse Unterschiede zwischen den Bergbahnen, welche von internationalen Gästen, vor allem Asiaten, besucht werden, und den übrigen kleineren Bahnen und Skiliften. Die grossen Börsenkotierten verdienen viel Geld, können sogar den Aktionären Dividende zahlen und haben in den letzten fünf Jahren eine beeindruckende Aktienkursentwicklung hingelegt, beispielsweise BVZ-Gruppe Zermattbahn +64 Prozent, Jungfraubahnen +110 Prozent, Titlisbahnen +290 Prozent. Im krassen Gegensatz dazu verharren zahlreiche Unternehmungen in den Kantonen Graubünden, Bern und Wallis, Waadt, Freiburg, Jura u.a. knapp an der Existenzgrenze mit weiter sinkender Ertragstendenz.

Für die schwächsten Gesellschaften der Branche gibt es staatliche Hilfe (neues Regionalkonzept des Bundes) durch sogenannte NRP-Darlehen (früher bis 2008 IHG) und sogenannte zinslose Investitionshilfen für die Ausbau- und Ersatzinvestitionen im Rahmen der kantonalen Tourismuskonzepte. Die Wirtschaftskrise, einige milde Winter in Serie und ausbleibende Gäste (Skifahrer) haben aber die Probleme anwachsen lassen. In der Folge hat beispielsweise der Kanton Glarus den Sportbahnen Elm und Braunwald die Schulden erlassen (vgl. «Südostschweiz» vom 29. Juli 2017). Einige Fragen stellen sich nun auch für Anlagen im Kanton St.Gallen.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches sind im Kanton St.Gallen die geltenden Kriterien für die Vergabe von Darlehen für touristische Anlagen? Wird der Sommertourismus bevorzugt?
2. Für welche Regionen würde die Regierung Priorität setzen? Toggenburg, Sarganserland, Walenseegebiet, andere?
3. Gibt es im Kanton St.Gallen Bergbahnen und Skilifte in Zahlungsschwierigkeiten, bei denen ebenfalls Stundung (Rückzahlungserleichterungen) oder Schuldenerlass in Erwägung gezogen werden muss? Welche?
4. Welches sind die Kriterien des Bundes, die Abgeltungsleistungen für den Regionalverkehr zu erhalten (Zubringerfunktionen)?
5. Welchen Einfluss auf die Ertragslage einer Bahn- oder Busunternehmung hat die Gültigkeit von General- und Halbtaxabonnements und der Zahlung von entsprechenden Beiträgen aus den jeweiligen Töpfen der SBB? Positiv oder negativ? Die Frage betrifft auch die Schifffahrt auf dem Walensee.
6. Macht die oben erwähnte Form der Strukturhaltung (zunehmende direkte oder indirekte staatliche Subventionierung) längerfristig Sinn?»

18. September 2017

Chandiramani-Rapperswil-Jona