



## Seilbahnförderstrategie Kanton Uri

## Inhaltsverzeichnis

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b> .....  | <b>4</b>  |
| 1.1      | Gründe für eine kantonale Seilbahnförderstrategie.....                                 | 4         |
| 1.2      | Rahmenbedingungen und Verflechtungen mit den Sektoralpolitiken .....                   | 5         |
| <b>2</b> | <b>Urner Seilbahnen – Situationsanalyse</b> .....                                      | <b>7</b>  |
| 2.1      | Strukturen und geografische Übersicht.....   | 7         |
| 2.2      | Herausforderungen für die Urner Seilbahnen .....                                       | 8         |
| 2.2.1    | Erfüllung der steigenden rechtlichen Anforderungen an den Betrieb .....                | 9         |
| 2.2.2    | Erhöhung der Wettbewerbsstärke .....   | 9         |
| 2.2.3    | Verbesserung der betriebswirtschaftlichen und finanziellen Situation .....             | 10        |
| 2.3      | Zusammenfassung und Handlungsempfehlung.....   | 10        |
| <b>3</b> | <b>Bestehende Finanzierungshilfen für die Seilbahnen im Kanton Uri</b> .....           | <b>12</b> |
| 3.1      | Seilbahnen mit eidg. Konzession und Grunderschliessungsfunktionen .....                | 12        |
| 3.2      | Seilbahnen mit landwirtschaftlicher Erschliessungsfunktion .....                       | 12        |
| 3.3      | Seilbahnen mit touristischer Bedeutung .....   | 13        |
| 3.4      | Fazit.....   | 14        |
| <b>4</b> | <b>Unterstützung von Seilbahnen mit touristischer Bedeutung</b> .....                  | <b>15</b> |
| 4.1      | Vision Seilbahnlandschaft Uri .....  | 15        |
| 4.2      | Ziele und Einordnung der NRP-Seilbahnunterstützung .....                               | 16        |
| 4.3      | Grundsätze der NRP-Seilbahnunterstützung .....   | 17        |
| 4.4      | Empfänger einer NRP-Seilbahnunterstützung .....  | 17        |
| 4.5      | Gegenstand der NRP-Seilbahnunterstützung .....   | 17        |
| 4.6      | Umfang der NRP-Seilbahnunterstützung.....  | 18        |
| 4.7      | Voraussetzungen für eine NRP-Seilbahnunterstützung .....                               | 19        |
| 4.8      | Gesuchsabwicklung / Entscheidungskompetenz.....  | 19        |
| <b>5</b> | <b>Wirksamkeit und Notwendigkeit der vorgeschlagenen Seilbahnförderstrategie</b> ..... | <b>21</b> |
| <b>6</b> | <b>Gesamtfazit zur Seilbahnförderstrategie</b> .....                                   | <b>22</b> |
| <b>I</b> | <b>Anhang</b> .....  | <b>23</b> |
| i.       | Übersicht Seilbahnen, Ski- und Sessellifte .....                                       | 23        |
| ii.      | Nicht förderfähige Investitionen.....  | 26        |

## Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

|  |           |
|--|-----------|
| <i>Abbildung 1: Konzessionierte Seilbahnen, Gondelbahnen, Ski- und Sessellifte im Kanton Uri .....</i> | <i>8</i>  |
| <i>Abbildung 2: Ziele und Einordnung der NRP-Seilbahnunterstützung .....</i>                           | <i>16</i> |
| <i>Abbildung 3: Gesuchsabwicklung im Rahmen der Seilbahnförderstrategie .....</i>                      | <i>20</i> |
| <i>Tabelle 1: Jährlicher Ertrag aus Tourismus &gt; 50'000 Franken .....</i>                            | <i>23</i> |
| <i>Tabelle 2: Jährlicher Ertrag aus Tourismus &lt; 50'000 Franken .....</i>                            | <i>24</i> |

## 1 Einleitung

### 1.1 Gründe für eine kantonale Seilbahnförderstrategie

Die Seilbahnlandschaft im Kanton Uri ist mit ihrer Dichte an kleinen und spektakulären Seilbahnen in der Schweiz einzigartig und stellt ein **wesentliches touristisches Alleinstellungsmerkmal (USP)** dar. Dementsprechend wirbt der Urner Tourismus erfolgreich mit dem «Seilbahn-Eldorado». Seilbahnen haben für den Kanton Uri aus wirtschaftlicher und regionalpolitischer Sicht eine besondere Bedeutung, werden sie doch vielfach sowohl touristisch wie auch zur Erschliessung von Landwirtschafts- und Wohngebieten genutzt.

Das **regulatorische Umfeld** der Seilbahnen hat sich mit dem Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebG; SR 743.01) vom 23. Juni 2006 und der dazugehörigen Verordnung über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebV; SR 743.011) vom 21. Dezember 2006 grundsätzlich verändert. Auch das **marktwirtschaftliche Umfeld** ist ständigen Veränderungen unterworfen. Die gesetzlichen Anforderungen an die Sicherheit und den Unterhalt der Seilbahnen haben sich massiv erhöht. Die nötigen grossen Unterhaltsarbeiten und hohen Ersatzinvestitionen wirken sich bei Klein- und Kleinstunternehmen, wie sie im Kanton Uri vorzufinden sind, aufgrund des geringen Umsatzes besonders stark auf die oft schon ungenügende Rendite und schmale Eigenkapitalbasis aus. Auch das Interkantonale Konkordat für Seilbahnen und Skilifte (IKSS) bestätigt die Herausforderungen. Immer häufiger führt das bei den Seilbahnen zu **Finanzierungsengpässen** und folglich auch zu Unterstützungsgesuchen an den Kanton, welche klare Beurteilungsgrundlagen erfordern.

Die Seilbahnen sind von **hohem öffentlichem Interesse**. Das bezeugen Medienberichte, die sich mit den Seilbahnen und ihren aktuellen Herausforderungen befassen. Auch die Politik sieht sich gefordert. Parlamentarische Vorstösse nehmen Bezug auf die wirtschaftlichen und regionalpolitischen Funktionen und Aufgaben der Seilbahnen, sei es als Erschliessungsinfrastrukturen und im Zusammenhang mit Strassen- und Wegbauprojekten oder im Bereich des touristischen Angebots. Im Vordergrund stehen dabei immer auch die Grundsätze und Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung. Insbesondere im Bereich des Tourismus und damit auch bei den Seilbahnen kommt die Neue Regionalpolitik des Bundes (NRP) seit 2008 in den Berggebieten als Förderstrategie zur Umsetzung. Im NRP-Umsetzungsprogramm Uri ist die kantonale Seilbahnförderstrategie eine Bedingung des Bundes zur Unterstützung von touristischen Seilbahnen mit NRP-Mitteln, ein wesentlicher Bestandteil zur Erreichung der Programmziele und eine wichtige Grundlage für die Massnahmenplanung.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion hat der Regierungsrat deshalb 2015 beschlossen, eine **Seilbahnförderstrategie** für den Kanton Uri zu erarbeiten. Die Erarbeitung wurde in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern durchgeführt. Unter dem Begriff Seilbahnen werden auch Skilifte und Sesselbahnen subsummiert. Der Fokus der Seilbahnförderstrategie liegt dabei auf den kleinen Seilbahnen mit einer relevanten touristischen Bedeutung. Der Projektperimeter umfasst den ganzen Kanton. Ausgenommen aus der vorliegenden Seilbahnförderstrategie sind die Bahninfrastrukturen des Ski- und Wandergebiets der Andermatt-Sedrun Sport AG (ASS). Diese Bahnen unterscheiden sich wesentlich von den anderen Bahnen innerhalb der Strategie. Sie sind in Besitz eines gewinnorientierten und börsenkotierten Unternehmens, sind Bestandteil eines überkantonalen Tourismusgebiets und haben

keine oder nur eine untergeordnete Erschliessungsfunktion. Zudem übersteigt das potenziell hohe (Ersatz-)Investitionsvolumen der ASS das reguläre NRP-Budget deutlich. Ein allfälliges finanzielles Engagement der öffentlichen Hand an diesen Bahninfrastrukturen muss, wie bis anhin, in Absprache mit der Investorin und dem Kanton Graubünden projektbezogen und ausserhalb der Seilbahnförderstrategie beurteilt werden. Ebenfalls von der Seilbahnförderstrategie ausgenommen sind Werkseilbahnen.

Seit der Erstellung der Seilbahnförderstrategie 2016 sind einige Jahre vergangen und 2024 begann eine neue Mehrjahresperiode zur Neuen Regionalpolitik. Diese Gründe wurden von der Volkswirtschaftsdi- rektion zum Anlass genommen, die Seilbahnförderstrategie formal und inhaltlich zu aktualisieren.

### 1.2 Rahmenbedingungen und Verflechtungen mit den Sektoralpolitiken

Die grundlegenden Rahmenbedingungen des Kantons wie z.B. wirtschaftliche, raumplanerische und umweltspezifische Vorgaben bestimmen den Rahmen für die Ausgestaltung der kantonalen Seilbahn- förderung. Die übergeordneten Ziele aus dem Richtplan Uri, dem Regierungsprogramm und dem Fi- nanzplan sind zu beachten.

Die **Raumplanung** setzt die räumlichen Anforderungen für die Erhaltung, Erneuerung und allfällige Weiterentwicklung der Seilbahnen. Diesbezüglich werden im **Richtplan Uri** im Kapitel 8.1 die Grund- sätze für die **touristische Entwicklung** definiert:

*Der Kanton orientiert sich bei der Förderung der touristischen Entwicklung an den landschaftlichen und naturräumlichen Voraussetzungen, an den bestehenden Infrastrukturen und den wirtschaftlichen Potenzialen. Er konzentriert sich dabei auf das Tourismusgebiet Urserntal mit dem Zentrum Ander- matt, das Tourismusgebiet Urnersee und die naturnahen Tourismusgebiete. Die touristische Infra- struktur wird entsprechend den spezifischen Potenzialen und Eigenheiten der Tourismusgebiete ge- stärkt.*

Zudem wird im Kapitel 2.7 des Richtplans, d.h. im **Raumkonzept Uri**, die Nutzung von Synergien im Angebot und der Vermarktung angesprochen:

*Bei der Entwicklung der Tourismusgebiete sorgt der Kanton dafür, dass Synergien der Angebote und Vermarktung genutzt und negative Auswirkungen auf die Umwelt verringert werden.*

Gemäss dem **Regierungsprogramm 2024 – 2028+** verfolgt der Regierungsrat in der touristischen Ent- wicklung folgendes Ziel: «Die Wertschöpfung aus dem Tourismus wird in allen Kantonsteilen unter Ausschöpfung der ungenutzten Potenziale gesteigert.»

Folgende Massnahmen sollen zur Zielerreichung beitragen:

- *Wir nutzen das zur Verfügung stehende Förderinstrumentarium zur Weiterentwicklung der Touris- musgebiete gemäss den Grundsätzen im kantonalen Richtplan.*
- *Wir unterstützen Massnahmen, die zur Erhöhung und Angleichung der touristischen Nachfrage in den beiden Tourismusregionen beitragen.*
- *Wir nutzen die Vorteile unserer Naturlandschaft und Topografie für die Weiterentwicklung des Tou- rismus.*
- *Wir verbessern die Erschliessung von touristisch genutzten Räumen.*

Bei der kantonalen Seilbahnförderung sind die vielfältigen **Verflechtungen mit den verschiedenen Sektoralpolitiken** zu beachten, z.B. Regionalpolitik, Wirtschaftsförderung, Tourismus, Raumentwicklung (inkl. Natur- und Heimatschutz), Umwelt, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Verkehr, Finanzen und Energie.

Die Erschliessungsaufgabe der Gemeinden findet Eingang in den innerkantonalen Finanz- und Lastenausgleich (FiLaG / NFAUR). Die unterschiedlichen Ausgangslagen (z.B. Gelände, Siedlungsstruktur) der Gemeinden und die dadurch resultierenden Kosten für die Basiserschliessung wurden ebenfalls mit einbezogen. Werden für Gebiete mit Bergbahnerschliessungen neue Strassenprojekte geplant, sind die gegenseitigen Auswirkungen sorgfältig zu prüfen.

Als Finanzierungsgrundlage für Seilbahnen mit grossem touristischem Wert fokussiert sich die Seilbahnförderstrategie auf Mittel der Neuen Regionalpolitik (NRP). Die NRP bildet das einzige finanzielle Förderinstrument des Bundes für touristisch genutzte Bergbahnen. Diese Unterstützung gründet darauf, dass der Tourismus in ländlichen und alpinen Regionen ein zentrales Wertschöpfungssystem bildet und Bergbahnen in diesem System eine Rückgratfunktion einnehmen (SECO-DSRE / NRP-FSK 20.9.2018 sowie 5.9.2023, Bergbahnförderung im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP), S. 1).

## 2 Urner Seilbahnen – Situationsanalyse

### 2.1 Strukturen und geografische Übersicht

Im gesamten Kanton Uri gibt es zurzeit insgesamt 61 konzessionierte Seilbahnen (Seilbahnsektionen), Ski- und Sessellifte. Mit Ausnahme der zehn Anlagen im Urner Teil des Ski- und Wandergebiets der ASS<sup>1</sup> sind die Seilbahnen ursprünglich zur Erschliessung von Landwirtschafts- und Wohngebieten erstellt worden. Bei etwa der Hälfte der Anlagen hat sich eine relevante touristische Funktion mit einem Umsatz aus dem Tourismus von über 50'000 Franken entwickelt.

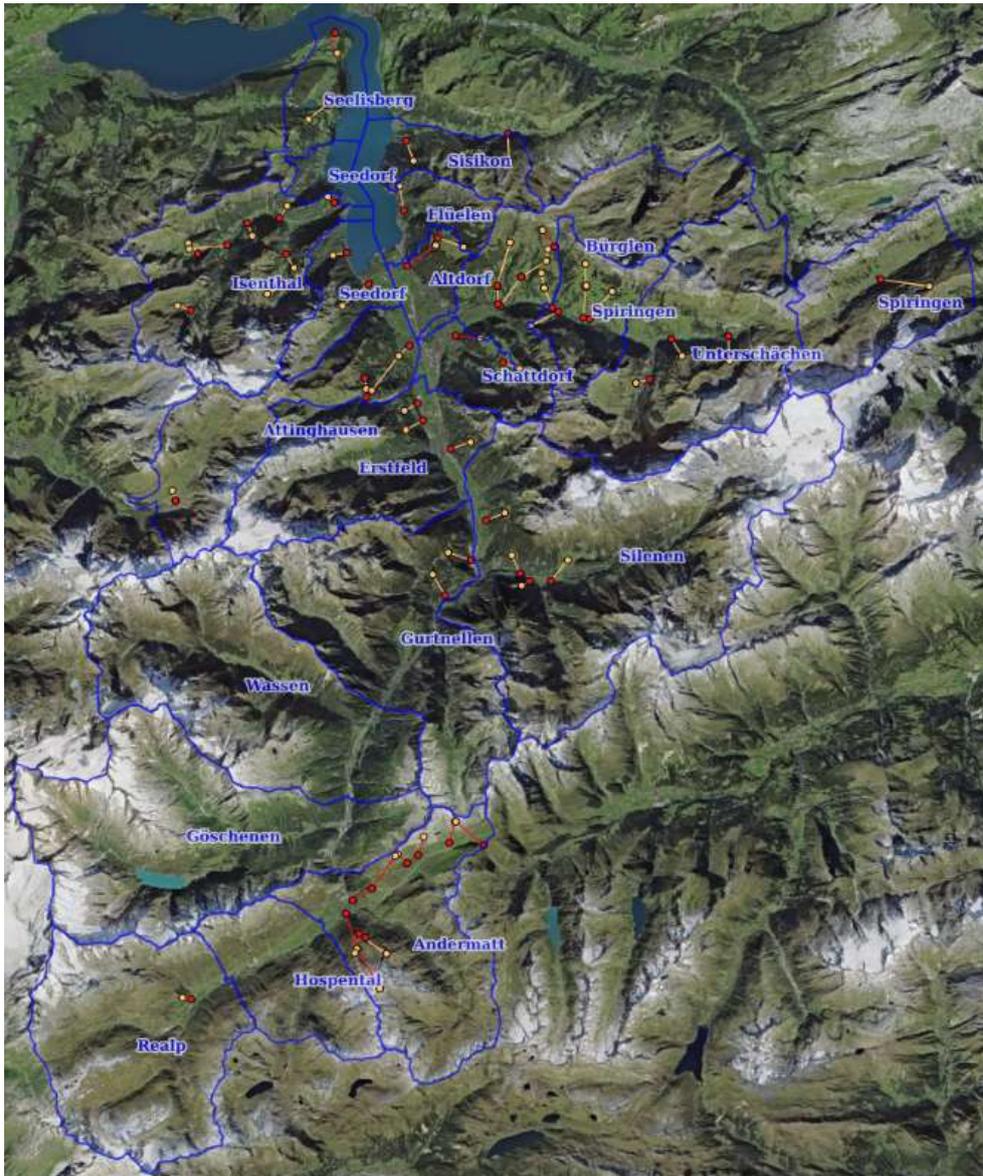
Die speziellen Strukturen und Funktionen der Bahnen im Kanton Uri lassen aussagekräftige Vergleiche im Rahmen eines allgemeinen Branchenbenchmarks nur sehr beschränkt zu.

Die nachfolgende Karte gibt eine Übersicht über die geografische Verteilung aller konzessionierten Urner Seilbahnen, Ski- und Sessellifte. Die Seilbahnen befinden sich neben dem Urserntal vor allem im unteren Teil des Reusstals, aber auch in den Seitentälern (Isental, Schächental, Maderanertal) und damit in Gebieten, in denen der Tourismus eine wichtige regionalpolitische Funktion einnimmt.

---

<sup>1</sup> Zwei Luftseilbahnen und acht Skilifte/Sesselbahnen/Gondelbahnen

Abbildung 1: Konzessionierte Seilbahnen, Gondelbahnen, Ski- und Sessellifte im Kanton Uri



Quelle: <http://geo.ur.ch>, Seilbahnen mit Konzession

## 2.2 Herausforderungen für die Urner Seilbahnen

Im Rahmen des durch verschiedene Seilbahngesellschaften initiierten **Kooperationsprojekts "Seilbahnen Uri 2025 - Kooperationen zur Erhöhung der Wettbewerbsstärke"** wurde im Jahr 2014 die Situation bei den touristisch relevanten Seilbahnen analysiert. Es zeigte sich zusammenfassend folgendes Bild:

- Die finanzielle Lage mit ungenügenden Erträgen (Gewinn, EBITDA, Cash Flow) und fehlender Substanz zur eigenständigen Finanzierung der Ersatz- und Neuinvestitionen ist unbefriedigend. Die Wirtschaftlichkeit der Urner Seilbahnen wird negativ beeinflusst durch ihre Doppelfunktion als Erschliessungsbahnen und Tourismusinfrastruktur (Betriebszeiten, Fahrplan, Preisgestaltung usw.).

- Die für den Betrieb nötigen Kompetenzen (Betrieb, Technik, Unterhalt) sind bei den einzelnen Unternehmen nicht vollständig vorhanden.
- Die Besetzung der Verwaltungsräte mit Personen, die über die nötigen Kompetenzen verfügen, stellt sich zunehmend als schwierig heraus.

Wollen die Seilbahnen kurz-, mittel- und langfristig den Betrieb sicherstellen, müssen die Seilbahnen im Kanton Uri folgende Herausforderungen erfolgreich meistern:

- Erfüllung der steigenden rechtlichen Anforderungen an den Betrieb;
- Erhöhung der Wettbewerbsstärke (Wahrnehmung auf dem Markt, Innovationen bei Angebot/Produkten);
- Verbesserung der betriebswirtschaftlichen und finanziellen Situation.

### **2.2.1 Erfüllung der steigenden rechtlichen Anforderungen an den Betrieb**

Die Unternehmen müssen die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschriebenen Wartungs- und Sicherheitsvorschriften einhalten. Aufgrund unterschiedlicher Anpassungen des Seilbahngesetzes (SR 743.01) und der Seilbahnverordnung (SR 743.011) stellen sich sehr grosse Herausforderungen. Anpassungen bei der Seilbahnverordnung betrafen beispielsweise:

- allgemein kürzere Inspektions- bzw. Prüfungsintervalle bei Bremsen, Antrieb, Getriebe, Hydraulik usw.;
- Seilinspektion: kurze Intervalle und fachmännische Inspektion (optisch, magnet-induktiv, Röntgen; inkl. Planung, Umsetzung und Dokumentation);
- strengere Auflagen/Kontrollen bzgl. Arbeits(zeit)gesetz: Kontrolle von Dienst- /Einsatzplänen.

Die strengeren Regulierungen schlagen sich in höheren Kosten (z.B. Wartung, Unterhalt, Personal usw.) nieder. Bei Durchsetzung der Seilbahnverordnung bzw. des -gesetzes stehen die Bahnen daher vor ernsthaften Herausforderungen. Kompetenzsteigerung, intensive Weiterbildung, grösserer und veränderter Personalbedarf und mehr Finanzmittel sind nötig. Zunehmende Schwierigkeiten bereitet auch die Besetzung der Verwaltungsräte mit Personen, die genügend Kompetenzen aufweisen, um die wachsende Verantwortung wahrnehmen zu können.

Zusammenfassend heisst das, dass einzelne Seilbahnunternehmen nicht ausreichend gewappnet sind, um die gesetzlichen, rechtlichen und betrieblichen Anforderungen zu erfüllen. Die dafür nötigen höheren Kompetenzen sowie finanziellen und zeitlichen Ressourcen können sie teilweise alleine nicht aufbringen.

### **2.2.2 Erhöhung der Wettbewerbsstärke**

Der Gast von heute ist anspruchsvoll und erwartet für seine Ferien- und Freizeitgestaltung viele Optionen und Alternativen sowie innovative Angebote. Gleichzeitig ist ein steigendes Bedürfnis der Gäste nach echten, ursprünglichen, einzigartigen (Natur- und Outdoor-) Erlebnissen und intakten Landschaften, nach Erholung, Entspannung, Entschleunigung, nach persönlichen Kontakten mit Einheimischen (Gastfreundschaft) sowie nach Sicherheit, Qualität und Bequemlichkeit festzustellen.

Bei den Seilbahnen im Kanton Uri sind viele Basisvoraussetzungen vorhanden, um in diesem Wettbewerb bestehen zu können. Allerdings müssen die Angebote und Produkte innovativ und attraktiv sein, gerade auch vor dem Hintergrund der stagnierenden Nachfrage nach Schneesport, steigenden Schneefallgrenzen und stärkerem regionalen Konkurrenzkampf (Investitionen Stoos, Andermatt, usw.). Unabdingbar ist dazu eine intensive Zusammenarbeit der einzelnen Unternehmen, um als Vielfalt von spezialisierten «kleinen, aber feinen» Gebieten klar definierte Zielgruppen ansprechen zu können.

Um auf dem Markt wahrgenommen zu werden und seine Angebote dem Zielpublikum bekannt zu machen, ist ein geschicktes systematisches Marketing (online und offline) mit klaren Botschaften Voraussetzung. Die dazu nötigen Fachkräfte und Budgets sind bei einzelnen Unternehmungen nicht vorhanden.

### **2.2.3 Verbesserung der betriebswirtschaftlichen und finanziellen Situation**

Die Analyse der finanziellen und betriebswirtschaftlichen Situation der Seilbahnen mit relevanter touristischer Bedeutung hat folgendes ergeben:

- Die finanzielle Lage und die Ertragssituation sind mehrheitlich angespannt.
- Der Personalaufwand liegt trotz grossen ehrenamtlichen Engagements in vielen Unternehmen im Schnitt wesentlich über dem Mittelwert der Branche (teilweise begründet durch die Erschliessungsfunktion und die daraus folgenden längeren Öffnungszeiten).
- Wenige Seilbahnen sind in der Lage, die geplanten nötigen (Ersatz-)Investitionen selbst zu tragen und in einer realistischen Frist abzuschreiben.
- Die Mehrzahl der Bahnen besitzt nicht die Mittel, welche für die anstehenden Investitionen notwendig sind, und kann diese auch nicht erarbeiten.
- Die auch im Bereich der KMU üblichen und notwendigen operativen und strategischen Führungsmittel werden nur bei wenigen Seilbahnen angewandt.

Die insgesamt betrachtet unbedingt nötige Verbesserung des Cash Flows muss zweigleisig erfolgen. Die Verkehrserträge sind zu erhöhen, aber auch Kostenoptimierungen haben durch Ausnützung von Kooperationssynergien zu erfolgen. Potenziale bieten sich z.B. im Einkauf, bei Unterhaltsarbeiten und in der Administration. Zudem sind von den Urner Seilbahnen als Kleinunternehmen auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Führungsinstrumente anzuwenden. Führungsinstrumente und effektive Strukturen sind Voraussetzungen für die Akzeptanz bei Banken und Investoren, aber auch für andere Partnerschaften im Bereich Kostenoptimierung und Marktwahrnehmung. Die einzelnen Urner Seilbahnen sind mit diesen Aufgaben überfordert.

### **2.3 Zusammenfassung und Handlungsempfehlung**

Die erfolgreiche Bewältigung der aufgezeigten Herausforderungen wird den einzelnen Seilbahnunternehmen isoliert nicht gelingen. Nur mit Kooperationen und im Verbund können die Ressourcen und Kompetenzen beim Betriebspersonal und in den Verwaltungsräten sowie zusätzliche finanzielle Mittel aufgebracht werden, um die rechtlichen Anforderungen erfüllen und die nötigen Verbesserungen auf der Kosten- und Ertragsseite realisieren zu können. Nur gemeinsam kann die verlangte Mindestgrösse für Einkaufsvorteile und Akzeptanz bei Banken, Geldgebern und anderen Partnern erreicht werden.

Ergänzend werden dazu eine gemeinsame Strategie und eine darauf abgestimmte Investitionsplanung erforderlich sein, in Kombination mit der Ausnützung bereits bestehender, leistungsfähiger Destinationsstrukturen (z.B. regionale Tourismusorganisationen Uri Tourismus AG und Andermatt-Urserntal Tourismus GmbH).

Die Seilbahnen sind im Urner Tourismus als eine zentrale Infrastruktur zu verstehen. Die Vorstudie von 2014 schlug eine gemeinsame Betriebsgesellschaft vor, um die kurz-, mittel- und langfristige Sicherstellung des Betriebs zu unterstützen. An diesem Vorschlag hat die IG Seilbahnen und Skilifte Uri in einem langjährigen Kooperationsprojekt unter Einbezug der Seilbahnen gearbeitet. Im Laufe des Kooperationsprojekts wurde jedoch klar, dass eine institutionalisierte Kooperation beispielsweise in Form einer Betriebsgesellschaft zurzeit von der Mehrzahl der Seilbahnen nicht als gangbarer Weg erachtet wird. Die Bahnen erkennen aber in einzelnen Bereichen Vorteile in der Zusammenarbeit und wollen diese Potenziale nutzen. Als Beispiel kann das Rettungswesen aufgeführt werden, wo die Urner Seilbahnen bereits unter Beweis stellen, dass sie zusammenarbeiten können und wollen. Ein weiteres Beispiel ist der 4-Bahnenverbund «Schächentaler Höhenweg», wo vier Bahnen ein Projekt zu einem gemeinsamen Kommunikationsinstrument zur besseren internen und externen Kommunikation umgesetzt haben.

Unbestritten ist, dass das wertvolle Engagement in Form von Frondienst, wie es heute bei den einzelnen Unternehmen geleistet wird, auch in Zukunft und bei verstärkter Zusammenarbeit nötig ist und den einzelnen Unternehmen zu Gute kommen muss.

### 3 Bestehende Finanzierungshilfen für die Seilbahnen im Kanton Uri

Je nach Struktur und Funktion der Anlage bestehen im Kanton Uri unterschiedliche Instrumente als Finanzierungshilfen für die Seilbahnen.

#### 3.1 Seilbahnen mit eidg. Konzession und Grunderschliessungsfunktionen

Im Regionalen Personenverkehr (RPV) erhalten eidgenössisch konzessionierte Bahnen Abgeltungen von Bund und Kanton für die ungedeckten Kosten des Betriebes. Eingerechnet werden können in diese Abgeltungen auch Abschreibungen von Investitionen. Die Aufteilung der Anteile des Bundes und Kantons an den Abgeltungen werden in der **Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs** (ARPV), SR 745.16, geregelt.

Auf der Basis der vom Schweizer Stimmvolk angenommenen Vorlage zu **Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)** wurde per 1. Januar 2016 mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein neues Finanzierungsmodell eingeführt. Die Finanzierung von Bahninfrastrukturen bei Privatbahnen erfolgt durch den Bund (BAV) und ist gemäss **Eisenbahngesetz (EBG)** SR 742.101, Kapitel 5a, Artikel 48a ff geregelt. Zudem kann der Bund für die Finanzierung von Investitionen im regionalen Personenverkehr im Rahmen der bewilligten Kredite eine Bundesgarantie gewähren (ARPV, Art. 34).

Dies betrifft im Fall des Kantons Uri zwei Bahnen, da diese über eine eidgenössische Konzessionierung verfügen:

- LSB Schattdorf - Haldi
- Treib-Seelisberg-Bahn

Gemäss Eisenbahngesetz (EBG) Art. 52 verlangt der Bund von den Unternehmen einen Anschluss an die Fachverbände und an Branchenorganisationen, die geeignet sind, ihren Auftritt am Markt zu stärken. Verhält sich ein Unternehmen unwirtschaftlich, können die Abgeltungen gekürzt werden.

Investitionen in Bahninfrastrukturen benötigen eine explizite Genehmigung durch die Besteller (Bund und Kanton Uri).

#### 3.2 Seilbahnen mit landwirtschaftlicher Erschliessungsfunktion

Bahnen, die eine Erschliessungsfunktion für die Landwirtschaft wahrnehmen, können Investitionshilfen im Rahmen des Landwirtschaftsgesetzes (LwG) resp. der landwirtschaftlichen Strukturverbesserungsverordnung (SVV) und der **kantonalen Landwirtschaftsverordnung (KLWV)** beantragen. Gegenstand der Investitionshilfe sind Massnahmen, die zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Strukturen beitragen, namentlich bei Erschliessungsanlagen, wie Wege und Seilbahnen (KLWV, Art. 18). Der Kanton kann Investitionshilfen leisten, sofern das zu unterstützende Projekt dem Strukturleitbild entspricht und wirtschaftlich konzipiert ist sowie die Massnahme notwendig ist, um einen oder mehrere gut strukturierte Land- oder Alpwirtschaftsbetriebe zu erhalten. Landwirtschaftliche Seilbahnen kommen als alternative Massnahme dort in Frage, wo Wegerschliessungen unverhältnismässig hohe Kosten verursachen oder schützenswerte Landschaften unverhältnismässig beeinträchtigt würden. Doppelerschliessungen (Weg und Seilbahn) können mit landwirtschaftlichen Mitteln nicht beide Male unterstützt werden. Die Bahnen, welche die Voraussetzungen erfüllen, erhalten à-fonds-perdu-Beiträge

(Bund und Kanton) für sogenannte periodische Wiederinstandstellungsmassnahmen (PWI; 50 Prozent, Bund und Kanton) und umfassende Sanierungen resp. Ersatzmassnahmen nach Ablauf der technischen Lebensdauer (max. 63 Prozent, Bund und Kanton), nicht aber für laufenden oder betrieblichen Unterhalt.

Über die **kantonale Landwirtschaftsverordnung (KLWV)** können aktuell folgende Urner Seilbahnen Unterstützung erhalten (alle überwiegend Erschliessungsfunktion für die Landwirtschaft):

- LSB Stäfelì - Usser Äbnet
- LSB Flüelen - Oberaxen
- LSB Seelisberg Alp Weid
- LSB Ribì - Wannelen
- LSB Waldnacht - Brüsti
- LSB Erstfeld - Schwandiberg
- LSB Gossalp - Oberalp
- LSB Chlital - Musenalp
- LSB Chlital - Gietisfluh
- LSB Attinghausen/Kohlplatz - Brustì (2. Sektion)
- LSB Amsteg - Arnisee
- LSB Chäppelìberg - Spilau
- LSB Brunnital - Sittlisalp
- LSB Vorder Bärchi - Ober Bärchi
- LSB Grosstal - Horlachen
- LSB Turmmatt - Gitschenberg
- LSB Steinmatt - Breitlauri
- LSB Silenen - Chilcherberge
- LSB Bristen - Waldiberg
- LSB Twärrüti - Buggialp
- LSB Witterschwanden – Eggenbergli
- LSB Äsch - Oberalp
- LSB St. Jakob - Gitschenen
- LSB Wissig - Furggelen
- LSB Brügg - Ruogig (2 Sektionen)

Bei den folgenden Seilbahnen bzw. Seilbahnsektionen bestehen zum jetzigen Zeitpunkt bereits parallele Strassenerschliessungen (\*). Die LSB Bolzbach – Bodmi wird aktuell nicht landwirtschaftlich genutzt (\*\*). Daher können diese Bahnen nicht über die KLWV Unterstützung erhalten.

- LSB Spiringen - Chipfen/Tristel (2 Sektionen)\*
- LSB Witterschwanden - Chessel (2 Sektionen)\*
- LSB Hofstetten - Wilerli\*
- LSB Ripshusen – Zieriberg\*
- LSB Bolzbach – Bodmi\*\*

Die Aufzählungen sind ein Abbild der Situation im Jahr 2024. Anpassungen können in den kommenden Jahren notwendig sein, weshalb jedes Gesuch einzeln auf Unterstützungswürdigkeit zu prüfen ist.

### 3.3 Seilbahnen mit touristischer Bedeutung

Zu den Seilbahnen mit touristischer Bedeutung werden alle Unternehmen mit überwiegend touristischer Funktion, einem touristischen Umsatz von mehr als 50'000 Franken und alle Anlagen mit einer zentralen Funktion im touristischen Angebotsnetzwerk des Kantons gerechnet. Aktuell gehören folgende Seilbahnen in diese Kategorie:

- LSB Flüelen - Eggberge
- LSB Attinghausen - Kohlplatz (1. Sektion)
- LSB Biel - Kinzig (2 Sektionen, inkl. Ski-/Sessellift)
- Skilift Eggberge
- Skilift Kulmegg-Brüsti
- Skilift Isenthal - Gitschenen

- LSB Intschi - Arnisee
- LSB Bristen - Golzern
- LSB Spiringen - Ratzi
- LSB Urnerboden - Fisetengrat
- Skilift Kellerberg, Haldi
- Skilift Ratzi
- Skilift Realp

Die Aufzählung ist ein Abbild der Situation im Jahr 2024. Anpassungen können in den kommenden Jahren notwendig sein, weshalb jedes Gesuch einzeln auf Unterstützungswürdigkeit zu prüfen ist.

Für die genannten Seilbahnen und Skilifte mit touristischer Bedeutung besteht keine gesetzliche Grundlage, um für sich alleine Unterstützungsbeiträge an die notwendigen Investitionen zu erhalten. Weil sie in ihrer Gesamtheit aber einen zentralen Bestandteil der touristischen Infrastruktur darstellen und auch ein wichtiges Rückgrat der regionalen und kantonalen Wirtschaft bilden, können unter gewissen Voraussetzungen Mittel der neuen Regionalpolitik (NRP) eingesetzt werden:

- Eine kantonale Strategie über die Zukunft der Seilbahnen mit Aussagen z.B. zu den Unternehmen, die unterstützt werden, in welchem Masse sie unterstützt werden, welche Anforderungen an die Gesuche gestellt werden und nach welchen Kriterien sie beurteilt werden, besteht.
- Glaubwürdiges Aufzeigen des konkreten Willens der Seilbahnunternehmungen zur Kooperation innerhalb des touristischen Gesamtsystems (andere Seilbahnen, weitere touristische Leistungsträger, Tourismusorganisationen usw.). Die Seilbahnen müssen darlegen, wie sie mit intensiven horizontalen und vertikalen Kooperationen zur Verbesserung der finanziellen und wirtschaftlichen Tragbarkeit beitragen. Die Integration der Bergbahnunternehmen in die Strategie sowie Marketingaktivitäten der Tourismusregion gilt als Voraussetzung.

### 3.4 Fazit

Seilbahnen mit überwiegend touristischer Bedeutung können NRP-Beiträge nur auf der Grundlage der Seilbahnförderstrategie für die Urner Seilbahnen erhalten, weil dadurch der Nutzen der Seilbahnen für die Wirtschaft / den Tourismus nachgewiesen werden kann. Von den Unternehmen wird eine Eigenleistung auch in Form von finanziellen Mitteln verlangt und die wirtschaftliche Tragfähigkeit muss langfristig gegeben sein. Die Unterstützung kann für Ersatzinvestitionen / Erneuerungen in Form von zinslosen rückzahlbaren Darlehen resp. in kleinerem Masse als à fonds perdu-Beiträge gewährt werden.

Die Unterstützung für Bahnen, die eidgenössisch konzessioniert sind und Erschliessungsfunktion haben, erhalten im Regionalen Personenverkehr (RPV) Abgeltungen von Bund und Kanton für die ungedeckten Kosten des Betriebes. Die Finanzierung von Bahninfrastrukturen bei Privatbahnen erfolgt durch den Bund (BAV) und ist im Eisenbahngesetz (EBG) geregelt.

Seilbahnen mit vorwiegend landwirtschaftlicher Funktion und als alleinige Gebietserschliessung können für periodische Wiederinstandstellungsmassnahmen (50 Prozent) und für umfassende Sanierungen resp. Ersatzinvestitionen (bis zu 63 Prozent der anrechenbaren Kosten) Investitionshilfen erhalten, nicht aber Beiträge an den Betrieb. Der Kanton Uri erhält dafür Bundesbeiträge von bis zu 33 Prozent (PWI 25 Prozent).

#### 4 Unterstützung von Seilbahnen mit touristischer Bedeutung

Der Regierungsrat des Kantons Uri ist sich der grossen Bedeutung der Seilbahnen für den Tourismus und die Wirtschaft im Kanton Uri bewusst. Deshalb ist er auch bereit, die touristisch wichtigen Seilbahnen bei ihren Anstrengungen zu unterstützen.

Wichtig ist es aber festzuhalten, dass es nicht Aufgabe des Kantons ist, zu entscheiden, welche Bahnen im Einzelnen in Zukunft betrieben werden und welche nicht, sondern dies soll durch die unternehmerischen Fähigkeiten, die Marktkräfte und das Umfeld bestimmt werden. Allerdings erwartet der Regierungsrat von den Seilbahnen, dass sie angebots- und marketingmässig sowie organisatorisch eng zusammenarbeiten, um auf der Einnahmen- und Kostenseite wesentliche Verbesserungen zu erzielen. Die Zielvorstellung für die gewünschte Entwicklung ist in der nachstehenden Vision formuliert.

##### 4.1 Vision Seilbahnlandschaft Uri

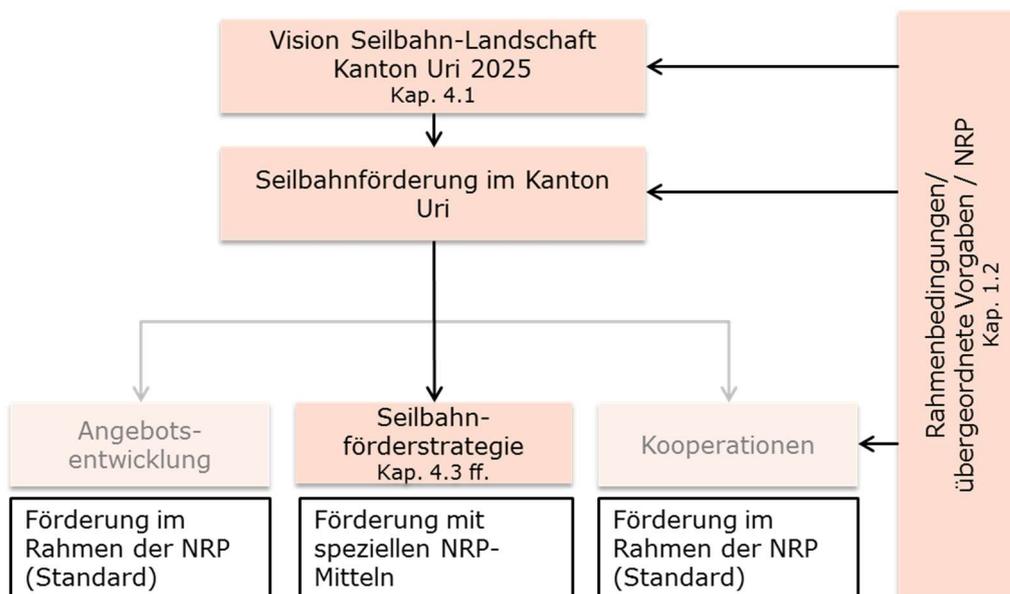
2015 wurde die Vision «Seilbahnlandschaft Uri 2025» erarbeitet. Für das Jahr 2025 wurde das Zielbild angestrebt, dass die Seilbahnen in ihrer Gesamtheit ein zentraler USP und ein Rückgrat des Urner Tourismus bilden. In den seither vergangenen Jahren haben verschiedene Initiativen und Projekte von Seilbahnen, touristischen Leistungsträger in den durch Seilbahnen erschlossenen Gebieten und Gemeinden dazu beigetragen, die Vision «Seilbahnlandschaft 2025» zu verfolgen und so der Zielvorstellung näher zu kommen. Als wichtige Partnerin behandelt die Uri Tourismus AG die Vielfalt an Kleinseilbahnen als eines von vier strategischen Geschäftsfeldern (SGF) unter dem Titel «Das (Seil-)Bahn-Eldorado Uri» und stärkt mit ihrer Arbeit die wichtige klare Positionierung dieses wesentlichen touristischen Alleinstellungsmerkmals des Kantons Uri.

Die in der Vision festgehaltenen Zielvorstellungen sind auch für die kommenden Jahre weiterhin erstrebenswert und sollen den Wert der Bahnen für den Kanton noch weiter stärken. Die folgenden Aussagen aus der Vision behalten daher auch über das Jahr 2025 hinaus ihre Gültigkeit und sollen entsprechend verfolgt werden:

- Ein vielfältiges Seilbahnangebot erschliesst und fördert besonders in den Seitentälern zahlreiche Attraktionen und Angebote des naturnahen und nachhaltigen Tourismus (Aussichtspunkte, Wanderwege, Alpwirtschaften).
- Als Gesamtheit verfügen die Urner Seilbahnen über ein wettbewerbsfähiges und vielfältiges Produkt im Sommer und im Winter mit Alleinstellungspotenzial, um eine steigende Zahl an Gästen für Ausflüge und Ferientaufenthalte anzulocken.
- Aber auch die einzelnen Seilbahnen sind für ihre Zielgruppen attraktive Ausflugsziele; sie ergänzen sich gegenseitig in ihrer fokussierten Positionierung.
- Die Seilbahnen sind für die Freizeitgestaltung der Urner Bevölkerung von grosser Wichtigkeit und werden zahlreich frequentiert.

#### 4.2 Ziele und Einordnung der NRP-Seilbahnunterstützung

Abbildung 2: Ziele und Einordnung der NRP-Seilbahnunterstützung



Damit die Vision für die Seilbahnlandschaft Uri weiterhin zielgerichtet verfolgt werden kann, müssen die touristisch relevanten Bahnen auch zukünftig finanziell unterstützt werden. In einem ersten Schritt ist die Finanzierung der bei einigen Anlagen anstehenden namhaften Ersatzinvestitionen und Aufwendungen für die periodischen Wiederinstandstellungen (PWI) sicherzustellen. Im Rahmen eines Gesamtkonzepts in Form dieser Seilbahnförderstrategie können dafür NRP-Mittel für eine Teilfinanzierung bereitgestellt werden. Zugleich schafft die Seilbahnförderstrategie verbindliche Richtlinien für die Ausgestaltung und die Beurteilung von Unterstützungsgesuchen.

Die Bahnen, welche NRP-Mittel gemäss der Seilbahnförderstrategie als Unterstützungsinstrument der touristischen Entwicklung im Kanton Uri erhalten können, sind im Anhang i (Tabelle 1) abschliessend aufgezählt. Diese Liste wird periodisch geprüft und angepasst.

Mit der Seilbahnförderstrategie ist für die Urner Seilbahnen die Basis geschaffen, auf der die für eine erfolgreiche Zukunft nötigen Kooperationen konkretisiert und die vom Tourismusmarkt geforderten und gewünschten neuen Angebote und Produkte geplant und umgesetzt werden können. Bei Bedarf und Erfüllung der Voraussetzungen können dafür Beiträge aus den ordentlichen NRP-Mitteln erfolgen.

#### 4.3 Grundsätze der NRP-Seilbahnunterstützung

Die Seilbahnförderstrategie richtet sich nach den folgenden Grundsätzen:

- Sie unterstützt nur Anlagen mit einer relevanten Bedeutung für den Urner Tourismus (siehe Anhang i, *Tabelle 1*) und *subsidiär* zu anderen Finanzierungsinstrumenten.
- Die Gesuchsteller haben die betriebswirtschaftliche Tragbarkeit der Investitionen nachzuweisen.
- Sie fördert die Eigeninitiative der Bahnen und ihre Anstrengungen zur Professionalisierung, zur Zusammenarbeit und zur Innovation resp. Angebotsentwicklung.
- Die Eigeninitiative und die Bemühungen des Unternehmens wirken sich auf das Engagement des Kantons aus.
- Der administrative Aufwand für die Gesuchsprüfung muss klein gehalten werden.

#### 4.4 Empfänger einer NRP-Seilbahnunterstützung

Berechtigte Empfänger von Fördermitteln im Rahmen der Seilbahnförderstrategie des Kantons Uri sind ausschliesslich Seilbahnen

- mit einer relevanten touristischen Bedeutung, d.h. einem Ertrag aus dem touristischen Personentransport / Jahr und Anlage im Dreijahresdurchschnitt > 50'000 Franken; *oder*
- mit einer zentralen Funktion im touristischen Angebotsnetzwerk; *und*
- sofern sie nicht über die **Kantonale Landwirtschaftsverordnung** KLWV (d.h. Strukturverbesserungsmassnahmen) oder über das **Eisenbahngesetz** EBG (d.h. Infrastrukturfinanzierung des öffentlichen Verkehrs) Unterstützung erhalten.

#### 4.5 Gegenstand der NRP-Seilbahnunterstützung

Die förder- und nicht förderfähigen Kosten werden in Anlehnung an die Anwendungsrichtlinien der Abteilung Meliorationen für die Unterstützung von landwirtschaftlichen Personenseilbahnen abgegrenzt. Grundlagen dafür sind die kantonale Landwirtschaftsverordnung (KLWV) und das "Reglement über Bau und Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte vom 2. Juni 2022 des IKSS.

Als **förderfähige** Investitionen gelten deshalb:

- **Ersatzinvestitionen** (inkl. Umbau); welche i.d.R. im Rahmen eines Gesamtprojekts und nach Ablauf der technischen Lebensdauer erfolgen. Als Ersatzinvestitionen gelten:
  - Ersatz von Seilen, Rollenbatterien, Tragsättel etc.;
  - Erneuerung von Antrieb oder Steuerung;
  - neue Masten;
  - umfassende Sanierung von Tal- und Bergstation sowie Um- und Anbauten.

- **Periodische Wiederinstandstellung (PWI)**; d.h. periodisch in grösseren Zeitabständen (alle sechs bis acht Jahre) wiederkehrende umfassende Massnahmen zur Substanz- und Werterhaltung der Seilbahnanlage. Als Periodische Wiederinstandstellung gelten z.B.:
  - Magnetinduktive Seilprüfung in Verbindung mit Tragseilverschiebung;
  - Verschieben von Seilen;
  - Erneuern bzw. Versetzen von Seilendbefestigungen und Seilklemmen;
  - grössere, umfassende Revisionen von Antrieb und Bremsen;
  - grössere, umfassende Kontrollen und Revisionen von Stützen / Masten inkl. Fundamente;
  - grössere, umfassende Fahrzeugrevisionen (Kabinen, Gehänge, Laufwerke, Klemmen).

Bei Seilbahnen mit touristischer Funktion kommt der **Sicherheit**, aber auch der **Qualität der gesamten Dienstleistungskette** (z.B. Information der Gäste, Anreise, Parkierungsmöglichkeiten) eine grosse Bedeutung zu. Deshalb können im Rahmen der Seilbahnförderstrategie auch folgende Investitionen angerechnet werden, falls sie im Rahmen einer erkennbaren Entwicklungsstrategie erfolgen:

- Brandschutz- und Alarmanlagen;
- Anlagen zur Gästeinformation, Parkplätze

Im Gesuch ist der Nachweis über den ordentlichen jährlichen Unterhalt zu erbringen. Ebenfalls ist die Planung für Unterhalt und Investitionen über einen Zeitraum von acht Jahren darzulegen.

Investitionen, die als **nicht förderfähig** gelten, sind im Anhang ii aufgelistet. Die Volkswirtschaftsdirektion führt eine Liste der förderfähigen und nicht förderfähigen Investitionen, die bei Bedarf angepasst und ergänzt werden kann.

#### 4.6 Umfang der NRP-Seilbahnunterstützung

Die Fördermittel werden im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP) zur Verfügung gestellt.

Die Fördermittel, die im Rahmen der Seilbahnförderstrategie beantragt werden können, sind begrenzt und richten sich nach den verfügbaren NRP-Mitteln der jeweiligen Umsetzungsprogramme und -perioden.

Der **Förderumfang pro Gesuch** beschränkt sich auf

- Maximal 50 Prozent der Investitionssumme (förderfähige Investitionen)
  - Darlehen (zinsfrei): bis etwa 40 Prozent der Investitionssumme
  - À-fonds-perdu-Beiträge: bis etwa 10 Prozent der Investitionssumme

Die restlichen mindestens 50 Prozent müssen durch die Seilbahn selbst oder durch Dritte inkl. Standortgemeinde aufgebracht werden. Ein finanzielles Engagement der Standortgemeinde ist erforderlich.

Neben den verfügbaren Mitteln für die Seilbahnförderung spielen bei Festsetzung des Betrags das Engagement (finanziell und personell) des Gesuchstellers und das wirtschaftliche Verhalten (Kooperationen resp. Anschluss an Organisationen zur Ausnützung von Synergien [z.B. für Kostensenkung] und zur Stärkung des Marktauftritts) eine entscheidende Rolle.

### **4.7 Voraussetzungen für eine NRP-Seilbahnunterstützung**

Neben der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln bei Kanton und Bund müssen für den Erhalt von Förderbeträgen aufgrund der Seilbahnförderstrategie folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

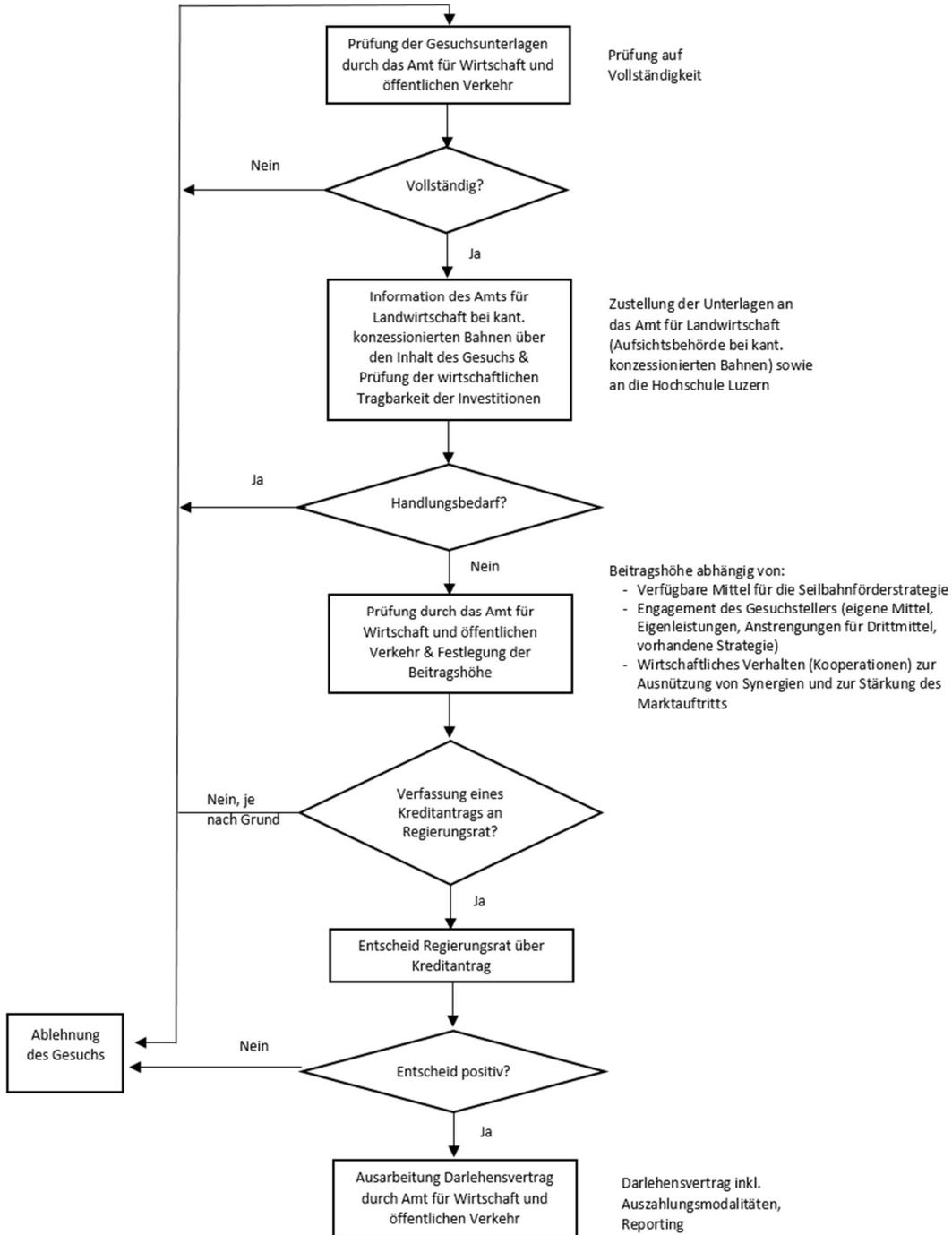
- Gesuch als Gesamtpaket der geplanten Ersatzinvestitionen und periodischen Wiederinstandstellungsarbeiten für eine NRP-Periode abfassen (inkl. Aufzeigen einer Acht-Jahresplanung).
- Rechtskräftige Plangenehmigung und Konzessionserteilung des BAV (falls durch BAV konzessioniert)
- Businessplan als Gesuchsgrundlage, in der unter anderem folgende Punkte aufgezeigt werden:
  - Detaillierte Beschreibung der geplanten Investitionen mit Kosten (Offerten), geplante Finanzierung des Projekts (Eigen-/Fremdfinanzierung, Drittfinanzierung, beantragter Betrag Kanton), Nachweis der finanziellen und personellen Beteiligung der Seilbahn an den Investitionskosten.
  - Aufzeigen einer ausreichenden resp. risikogerechten Sicherstellung des beantragten NRP-Darlehens, z.B. durch Bankgarantien, Garantien der öffentlichen Hand (Gemeinde, Korporation), Bürgschaften, Schuldbriefe (z.B. Grundpfandverschreibungen), usw.
  - Strategie des Unternehmens: Positionierung, Angebotsentwicklung, Marketing, strategische Geschäftsfelder, Zielgruppen, Kooperationen.
  - Allfällige geplante Projekte bezüglich Gebietserschliessung mit Strassen inkl. erwarteter Auswirkungen auf die Unternehmung.
  - Planerfolgsrechnung / Planbilanz für die nächsten acht Jahre zum Nachweis der betriebswirtschaftlichen Tragbarkeit, der geplanten Investitionen und des ordentlichen Unterhalts.
  - Ausführlicher Revisionsbericht mit Bewertung der aktuellen finanziellen Situation.

Ab Beginn der Laufzeit eines NRP-Darlehens darf der Seilbahnbetrieb nur eine Dividende ausschütten oder Kapitalrückzahlungen an Aktionäre (o.ä.) tätigen, wenn damit verbunden eine ausserordentliche Amortisation von mindestens 50 Prozent des ausgeschütteten/rückbezahlten Betrags geleistet wird.

### **4.8 Gesuchsabwicklung / Entscheidungskompetenz**

Die Gesuchsabwicklung ist in der folgenden Grafik im Überblick dargestellt, unter Berücksichtigung, dass die Ausgabenbefugnis in der Regel dem Regierungsrat obliegt (gem. Ausgabekompetenzen für Beiträge an NRP-Projekte, siehe Umsetzungsprogramm Kanton Uri).

Abbildung 3: Gesuchsabwicklung im Rahmen der Seilbahnförderstrategie



Die Auszahlung erfolgt in mehreren Raten, die erste Rate frühestens bei Vorliegen von Auftragsbestätigungen und die letzte Rate nach Einreichung und Prüfung der Schlussabrechnung. Der fallweise Auszahlungsmodus wird in Darlehensvereinbarungen festgehalten.

## 5 Wirksamkeit und Notwendigkeit der vorgeschlagenen Seilbahnförderstrategie

Auf Grund der zur Verfügung stehenden Zahlen zur Erfolgsrechnung / Bilanz konnte bei der Erhebung im Rahmen der Erarbeitung der Seilbahnförderstrategie abgeschätzt werden, dass bei unverändertem Geschäftsverlauf nur wenige Unternehmen ihre geplanten Investitionen für die nächsten Jahre selbst tragen und die nötigen Abschreibungen vornehmen können. Mit der Seilbahnförderstrategie wird aber bei einigen Unternehmen die Finanzierung der nötigen Investitionen gesichert und sie scheinen auch in der Lage, die gewährten Kredite zurückzuzahlen.

Die Einschätzung der Erhebung haben sich bestätigt. Dies haben beispielsweise die eingereichten Gesuchsunterlagen der Seilbahnen während der unterdessen vergangenen drei NRP-Umsetzungsperioden deutlich gezeigt. Auf der einen Seite waren die NRP-Beiträge, in Ergänzung zu den begrenzten Eigenmitteln sowie Drittmitteln, essenziell, um die notwendigen Investitionen zu tätigen und damit das Fortbestehen der Seilbahn zu sichern. Auf der anderen Seite konnten die Seilbahnen, welche von NRP-Darlehen profitieren konnten, die jährlichen Rückzahlungstranchen der Darlehen bisher immer pünktlich leisten.

Ebenfalls hat sich gezeigt, dass unterschiedliche Buchungsgrundsätze bei den einzelnen Unternehmen und fehlende Detailinformationen die Einschätzung der finanziellen Lage nicht einfach gestalten. Deshalb war und wird auch zukünftig die Tragfähigkeit der zukünftigen Investitionen bei jeder Gesuchseingabe genauestens zu prüfen zu sein.

Neben der Seilbahnförderstrategie, die einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Vision für die Seilbahnlandschaft im Kanton Uri leistet, braucht es auch in den kommenden Jahren zusätzlich intensive Anstrengungen der Unternehmungen zur Angebotsverbesserung und zur Realisierung von Kooperationen, um die anstehenden Herausforderungen gemäss Kapitel 2.2 zu meistern. Für die Realisierung dieser Projekte kann eine separate NRP-Unterstützung beantragt werden.

In den vergangenen Jahren wurde auf unterschiedliche Weise an einer verstärkten Kooperation zwischen den Bahnen aber auch mit anderen touristischen Leistungsträgern gearbeitet. Es hat sich gezeigt, dass die Kooperation innerhalb von Projekten zu konkreten und operativ aktuellen Herausforderungen funktionieren kann (z.B. Kommunikationsinstrument Schächentaler Höhenweg). Die Bemühungen, ein übergeordnetes, zentrales und gemeinsam organisiertes Kompetenzzentrum (o.ä.) zu lancieren, dass die grossen Herausforderungen der Seilbahnen erkennt und diese gemeinsam angeht, gestaltet sich jedoch als schwierig. Der Regierungsrat erwartet, dass die Seilbahnen in diesem Bereich Anstrengungen unternehmen, um Themen wie Finanzen, Kompetenzen Verwaltungsrat, Kommunikation, Betrieb usw. gemeinsam anzugehen und damit Synergiepotenzial nutzen. Nur so können die Herausforderungen effizient angegangen werden und folglich der Betrieb bei jeder einzelnen Bahn nachhaltiger aufgebaut werden. Der Regierungsrat sieht dabei klar die Branche in der Verantwortung. Wo sinnvoll, kann der Kanton jedoch eine koordinierende Funktion zur verstärkten Kooperation übernehmen.

### 6 Gesamtazit zur Seilbahnförderstrategie

Die zahlreichen Klein- und Kleinstseilbahnen haben aus touristischer und regionalpolitischer Sicht für den Kanton Uri eine besondere Bedeutung. Vielfach bedrohen angespannte finanzielle Lagen und ungenügende Ertragssituationen die Existenz dieser Unternehmungen. Sie sind alleine und ohne finanzielle Unterstützung, trotz verschiedener kleiner und grösserer Investitionen und Initiativen zur Attraktivitätssteigerung des Gebiets, nicht in der Lage, die Herausforderungen des Marktes und die steigenden rechtlichen Anforderungen an den Betrieb erfolgreich zu bewältigen.

Mit der Seilbahnförderstrategie werden die Finanzierung und die Tragbarkeit von Ersatzinvestitionen und periodischen Wiederinstandstellungsmassnahmen vorwiegend mit zinslosen Darlehen wirksam unterstützt. Damit hat der Kanton Uri ein Basisinstrument erarbeitet, dank dem die Urner Seilbahnlandschaft vielfältig und somit touristisch attraktiv bleiben kann. Voraussetzungen dazu sind aber eine intensive Kooperation der Urner Seilbahnen und Anstrengungen zur Angebotsverbesserung. Für diese Schritte können ebenfalls Beiträge der öffentlichen Hand nötig sein, v.a. sind aber Professionalität, Eigeninitiative und Engagement der Bahnen und ihrer verantwortlichen Organe und Personen gefragt. Kooperationen zur Ausnützung von Synergien und zur Stärkung des Marktauftritts sind Anforderungen für die Unterstützungsbeiträge aus der NRP.

Die Seilbahnförderstrategie richtet sich als Teil der Tourismusförderung an Bahnen mit touristischer Bedeutung. Erst mit der kantonalen Förderstrategie können die Voraussetzungen des SECO zur Unterstützung der touristischen Seilbahnen im Kanton Uri mit NRP-Geldern erfüllt werden. Sie greift subsidiär zu anderen Finanzierungsinstrumenten und lehnt sich betreffend förderfähige Investitionen an die bestehenden Instrumente für die landwirtschaftlichen Bahnen an. Die Gesuchsunterlagen werden dem Amt für Landwirtschaft (Aufsichtsbehörde für kantonal konzessionierte Bahnen) zur Information zugestellt. Sollte es aufgrund des Projekts angezeigt sein, können bei Notwendigkeit weitere Ämter involviert werden.

Die Seilbahnförderstrategie respektiert die übergeordneten Ziele des Richtplans und entspricht üblichen Fördermassnahmen im wirtschaftspolitischen System der Schweiz. Sie unterstützt volkswirtschaftlich relevante Infrastrukturen, die Mühe haben, betriebswirtschaftlich zu rentieren. Zudem belohnt sie unternehmerisches Handeln und Eigeninitiative und steht allen Seilbahnen mit touristischer Bedeutung offen.

In diesem Sinne können mit der Seilbahnförderstrategie die angestrebten Ziele erreicht sowie die gesetzten Grundsätze und Rahmenbedingungen inkl. Finanzierungsrahmen eingehalten werden.

## I Anhang

i.Übersicht Seilbahnen, Ski- und Sessellifte<sup>2</sup>

Der 'Charakter' der Bahn weist in den folgenden Tabellen auf die *Hauptfunktion* der Bahn hin. Ein Kreuz in der jeweiligen Spalte bedeutet jedoch nicht zwingend, dass auch ein *Anrecht* auf einen öffentlichen Beitrag besteht.

Tabelle 1: Jährlicher Ertrag aus Tourismus &gt; 50'000 Franken

| Bahn          | Bezeichnung<br>gem. Bergbahnen.org                                   | Gemeinde     | Charakter der Bahn <sup>3</sup> |     |    |
|---------------|--|--------------|---------------------------------|-----|----|
|               |  |              | ÖV                              | TOU | LW |
| Luftseilbahn  | Flüelen - Eggberge   | Altdorf      |                                 | x   |    |
| Luftseilbahn  | Attinghausen - Brustli<br>(2 Sektionen)                              | Attinghausen |                                 | x   | x  |
| Luftseilbahn  | Brügg - Biel (2 Sektionen,<br>inkl. 2 Ski-/Sessellifte) <sup>4</sup> | Bürglen      |                                 | x   |    |
| Luftseilbahn  | Brügg - Ruogig<br>(2 Sektionen)                                      | Bürglen      |                                 |     | x  |
| Luftseilbahn  | Flüelen – Oberaxen   | Flüelen      |                                 |     | x  |
| Luftseilbahn  | Intschi - Arnisee  | Gurtnellen   |                                 | x   |    |
| Luftseilbahn  | Amsteg - Arnisee   | Gurtnellen   |                                 |     | x  |
| Luftseilbahn  | St. Jakob - Gitschenen   | Isenthal     |                                 |     | x  |
| Luftseilbahn  | Schattdorf - Haldi   | Schattdorf   | x                               |     |    |
| Standseilbahn | Treib - Seelisberg   | Seelisberg   | x                               |     |    |
| Luftseilbahn  | Bristen - Golzern  | Silenen      |                                 | x   |    |
| Luftseilbahn  | Chäppeliberg - Spilau  | Sisikon      |                                 |     | x  |
| Luftseilbahn  | Spiringen - Ratzi  | Spiringen    |                                 | x   |    |

<sup>2</sup> Exkl. Bahnen der Andermatt-Sedrun Sport AG

<sup>3</sup> Legende zur Spalte «Charakter der Bahnen»:

ÖV = Seilbahnen mit eidg. Konzession und Grunderschliessungsfunktion (Verordnung über die Personenbeförderung [VPB]; SR 745.11)

TOU = Seilbahnen mit touristischer Bedeutung;

LW = Seilbahnen mit landwirtschaftlicher Erschliessungsfunktion

<sup>4</sup> inkl. Skilift Biel und Sesselbahn Weissenboden

|              |                          |               |  |   |   |
|--------------|--------------------------|---------------|--|---|---|
| Luftseilbahn | Urnerboden - Fisetengrat | Spiringen     |  | x |   |
| Luftseilbahn | Brunnital - Sittlisalp   | Unterschächen |  |   | x |
| Skilift      | Kulmegg (Brüsti)         | Attinghausen  |  | x |   |
| Skilift      | Eggberge                 | Flüelen       |  | x |   |
| Skilift      | Gitschenen (Isenthal)    | Isenthal      |  | x |   |
| Skilift      | Kellerberg (Haldi)       | Schattdorf    |  | x |   |
| Skilift      | Ratzi - Gisleralp        | Spiringen     |  | x |   |
| Skilift      | Realp                    | Realp         |  | x |   |

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| <b>TOTAL<sup>5</sup></b> | <b>26</b> |
|--------------------------|-----------|

Tabelle 2: Jährlicher Ertrag aus Tourismus < 50'000 Franken

| Bahn         | Bezeichnung<br>gem. Bergbahnen.org           | Gemeinde     | Charakter der Bahn |     |    |
|--------------|--|--------------|--------------------|-----|----|
|              |  |              | ÖV                 | TOU | LW |
| Luftseilbahn | Waldnacht - Brüsti                           | Attinghausen |                    |     | X  |
| Luftseilbahn | Stäfeli - Usser Äbnet                        | Attinghausen |                    |     | x  |
| Luftseilbahn | Witterschwanden - Ches-<br>sel (2 Sektionen) | Bürglen      |                    |     | x  |
| Luftseilbahn | Hofstetten - Wilerli                         | Erstfeld     |                    |     | x  |
| Luftseilbahn | Ripshusen - Zieriberg                        | Erstfeld     |                    |     | x  |
| Luftseilbahn | Erstfeld - Schwandiberg                      | Erstfeld     |                    |     | x  |
| Luftseilbahn | Gossalp - Oberalp                            | Isenthal     |                    |     | x  |
| Luftseilbahn | Chlital - Musenalp                           | Isenthal     |                    |     | x  |
| Luftseilbahn | Chlital - Gietisfluh                         | Isenthal     |                    |     | x  |

<sup>5</sup> Alle Anlagen; Sektionen und Skilifte werden einzeln gezählt

|              |                                      |               |  |  |   |
|--------------|--------------------------------------|---------------|--|--|---|
| Luftseilbahn | Wissig - Furggelen                   | Isenthal      |  |  | x |
| Luftseilbahn | Vorder Bärchi - Ober Bärchi          | Isenthal      |  |  | x |
| Luftseilbahn | Grosstal - Horlachen                 | Isenthal      |  |  | x |
| Luftseilbahn | Turmmatt - Gitschenberg              | Seedorf       |  |  | x |
| Luftseilbahn | Bolzbach - Bodmi                     | Seedorf       |  |  | x |
| Luftseilbahn | Seelisberg - Alp Weid                | Seelisberg    |  |  | x |
| Luftseilbahn | Steinmatt - Breitlauri               | Silenen       |  |  | x |
| Luftseilbahn | Silenen - Chilcherberge              | Silenen       |  |  | x |
| Luftseilbahn | Bristen - Waldiberg                  | Silenen       |  |  | x |
| Luftseilbahn | Twärrüti - Buggialp                  | Sisikon       |  |  | x |
| Luftseilbahn | Spiringen - Tristel<br>(2 Sektionen) | Spiringen     |  |  | x |
| Luftseilbahn | Witterschwanden - Eggenbergli        | Spiringen     |  |  | x |
| Luftseilbahn | Äsch - Oberalp                       | Unterschächen |  |  | x |
| Luftseilbahn | Ribi – Wannelen                      | Unterschächen |  |  | x |

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| <b>TOTAL<sup>6</sup></b> | <b>25</b> |
|--------------------------|-----------|

**Anmerkungen:**

Folgende Seilbahnen haben zwar eine landwirtschaftliche Funktion, werden aber nicht mehr über die kantonale Landwirtschaftsverordnung unterstützt, da Erschliessungsstrassen bereits vorhanden sind bzw. in Kürze gebaut werden, oder die Bahn aktuell nicht landwirtschaftlich genutzt wird:

- LSB Spiringen - Chipfen/Tristel (2 Sektionen)
- LSB Witterschwanden - Chessel (2 Sektionen)
- LSB Hofstetten – Wilerli
- LSB Ripshusen – Zieriberg
- LSB Bolzbach - Bodmi

<sup>6</sup> Alle Anlagen (Sektionen) einzeln gezählt

### ii. Nicht förderfähige Investitionen

**Nicht förderfähige** Investitionen sind:

- Bau neuer Seilbahnen
  - Unterhalt (laufender oder betrieblicher Unterhalt); d.h. Massnahmen zur Gewährleistung des sicheren Betriebes, welche laufend, jährlich oder in kleineren Perioden von 2-3 Jahren anfallen.  
Dazu gehören Massnahmen wie:
    - Kontrollen (Sichtkontrollen, Zustandskontrollen, Kontrollen durch Zerlegen, Hydraulikkontrolle usw.);
    - Sicherheitsinspektionen;
    - Vollastproben;
    - kleinere, einzelne Revisionen von Motor, Getriebe usw.;
    - Wartungen der Steuerung;
    - Ersatz von Verschleissmaterial;
    - Reinigung, Schmieren
- Darunter fallen auch Untersuchungen nach aussergewöhnlichen Ereignissen wie Seilentgleisungen, Seilüberschlag, Rutschungen einer Klemme, Blitzschlag usw.
- Gebäudeunterhalt