

Nr 231 | Mai 2016

Finanzierung und Reduktion der administrativen Lasten von Seilbahnen



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regions da muntogna

CH-3001 Bern | Seilerstrasse 4 | Tel. 031 382 10 10 | Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> | E-Mail: info@sab.ch | Postkonto 30-6480-3

Organisiert durch



Impressum
Thomas Egger
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Postfach 7836
3001 Bern
Telefon: 031 382 10 10
Telefax: 031 382 10 16
E-Mail: info@sab.ch

Dieses Dokument ist unter <http://www.sab.ch/Publikationen.745.0.html> erhältlich

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Seilbahnen – Wege aus der Krise?	
Thomas Egger, Direktor SAB.....	4
Seilbahnfinanzierung dank der Unterstützung des Landes Südtirol: wie profitiert der Südtiroler Tourismus?	
Michael Volgger, Europäische Akademie Bozen (EURAC research).....	7
Behördliche Auflagen als Innovationskiller? Eine Tiroler Erfolgsgeschichte	
Dr. Josef Burger, Vorstand Bergbahn AG Kitzbühel	15
Erwartungen der Seilbahnbranche an die Verfahren und best-practice Beispiele	
Fritz Jost, Vizedirektor SBS	24
Funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Betreibern und den Kantonen ? Wie kann man sich gegenseitig das Leben vereinfachen?	
Thomas Gisi, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern	41
Résumé en français : Remontées mécaniques – les voies pour sortir de la crise	
Thomas Egger, Directeur SAB.....	52

Seilbahnen – Wege aus der Krise?

Thomas Egger, Direktor SAB

Die für die Berggebiete wichtige schweizerische Seilbahnbranche muss hart kämpfen mit dem ungünstigen Wechselkurs, den schlechten Schneeverhältnissen und stetig wachsenden administrativen Auflagen. An einer Tagung in Bern wurde diskutiert, wie diese Herausforderungen gemeistert werden können. Zum Vergleich dienten Erfahrungen aus Tirol und Südtirol sowie aus der Schweiz. Die administrative Entlastung der Seilbahnen in der Schweiz muss im Dialog zwischen Behörden und Bahnbetreibern konsequent weiter geführt werden. Die teilweise Befreiung der Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer stellt ebenfalls eine sehr willkommene Entlastung dar. Mit dem Impulsprogramm 2016 – 19 hat der Bund zudem zusätzliche finanzielle Mittel aus dem Fonds für Regionalentwicklung zur Bewältigung des Strukturwandels bereit gestellt. Diese Massnahmen reichen angesichts der hohen Wettbewerbsverzerrung im Vergleich zum benachbarten Ausland jedoch nicht aus. Weitere Massnahmen müssen folgen. Damit diese finanziert werden können, wird u.a. eine Aufstockung des Fonds für Regionalentwicklung vorgeschlagen.

Die schweizerische Seilbahnbranche blickt auf eine schwierige Wintersaison zurück. Im Vergleich zu den letzten vier Jahren ging die Anzahl der Ersteintritte um 8% zurück, der Umsatz brach sogar um über 10% ein. Der späte Wintereinbruch machte den Bahnen ebenso zu schaffen wie der hohe Frankenkurs. Der rückläufige Trend beim Wintertourismus ist nicht nur vorübergehender Natur. Seit rund zehn Jahren sind die Skier-Days in der Schweiz rückläufig. Österreich konnte auf der anderen Seite die Nachfrage im gleichen Zeitraum weiter steigern. Damit stellt sich die Frage, was die Schweiz vom Ausland lernen kann. Diese Frage stand im Zentrum der gemeinsam von der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB und Seilbahnen Schweiz organisierten Tagung in Bern.

Südtirol fördert gezielt kleine Dorflifte

Die Seilbahnwirtschaft in Südtirol konnte in den vergangenen Jahren stetig steigende Umsatzzahlen verbuchen. Dies nicht zuletzt dank massiver Investitionen in die Infrastrukturen. Das Land Südtirol förderte dabei bis 2014 vor allem die kleinen Dorfskilifte. Bis zu maximal 80% der Investitionen in die Bahnanlagen wurden vom Land übernommen. Bei den Beschneiungsanlagen wurden bis zu 70% der Kosten vom Land übernommen. Südtirol will damit bewusst einen Beitrag zur Entwicklung seiner kleinen Berggemeinden und peripheren Gebiete leisten. Die mittelgrossen und grossen Bahnunternehmen werden ebenfalls von der öffentlichen Hand unterstützt, aber in deutlich geringerem Ausmass.

Südtirol geht davon aus, dass diese Unternehmen ihre Investitionen zum grossen Teil selber tätigen können. Die Seilbahnförderung in Südtirol ist damit genau umgekehrt als in der Schweiz, wo sich der Bund aus der Förderung kleiner Seilbahnen seit 2008 zurückgezogen hat und über die Neue Regionalpolitik nur noch wettbewerbsfähige Bahnen unterstützt.

Kitzbühel steigert die Qualität durch massive Investitionen

Die Bergbahn AG Kitzbühel verzeichnete im Jahr 2015/16 zum siebten Mal in Folge einen neuen Umsatzrekord sowohl im Sommer- als auch im Wintergeschäft. Seit dem Jahr 2000 wurden über 250 Mio. Euro in den Ausbau des Skigebietes investiert. Als Erfolgsfaktoren für diese erfreuliche Entwicklung sieht Josef Burger, Vorstand der Bergbahn AG Kitzbühel, vor allem die konsequente Qualitätsoffensive, eine Preisdifferenzierung und ein dynamisches Marketing. Diese Faktoren werden ermöglicht durch hoch motivierte und engagierte Mitarbeiter als Herzstück der Unternehmung. Damit die Ausbauten erfolgen konnten, setzt er auf einen Dialog mit den Behörden. Die Behörden dürfen seiner Meinung nach nicht als Gegner sondern als Partner gesehen werden, die es frühzeitig in die Projektierungsarbeiten einzubinden gilt.

Partnerschaftlicher Umgang zwischen Seilbahnbetreibern und Behörden

Für einen partnerschaftlichen Umgang zwischen Unternehmen und Behörden plädierte an der Tagung auch Thomas Gisi vom Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern. Unternehmen und Verwaltung nehmen sich oft als Gegensätze wahr. Diese Gegensätze gilt es durch einen Dialog zu überwinden. Durch eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit den Behörden können zahlreiche Verfahrensmängel und die Verfahrensdauer massgeblich reduziert werden.

Gesetzliche Vorgaben sollen regionalen Unterschieden Rechnung tragen

Wie dies konkret ablaufen kann, erläuterte auch Fritz Jost, Vizedirektor von Seilbahnen Schweiz in seinem Referat. Er zeigte anhand von konkreten Beispielen aber auch auf, mit welchen enormen administrativen Lasten die Seilbahnen heute konfrontiert sind. So führen beispielsweise die neuen Bestimmungen des Bundes zum Gewässerraum dazu, dass bereits in Vorbereitung befindliche Konzessionsgesuche angepasst und neue Projektbestandteile (z.B. eine Brücke über ein Bachbett muss plötzlich doppelt so lang sein) eingebaut werden müssen. Ein Problem ortete Fritz Jost in der fehlenden regionalen Differenzierung der Bundesvorgaben. Bestimmungen zum Lärmschutz, zur Raumplanung oder zum Gewässerraum gelten auf 400 m ü.M. genau gleich wie auf 3'000 m ü.M. Dies obschon hier eigentlich ganz andere Verhältnisse herrschen.

Verfahrenskoordination bei den Behörden wichtig

In der anschliessenden Podiumsdiskussion diskutierten der Bündner Regierungsrat Jon Domenic Parolini, der Direktor der Stiftung Landschaftsschutz Raimund Rodewald, der Präsident der Bündner Bergbahnen, Silvio Schmid und die Dossierverantwortliche beim Bundesamt für Umwelt, Elisabeth Suter über Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung und zur besseren Kooperation unter den Seilbahnen. Einig war man sich dabei, dass eine klare Aufgabenteilung bei den Behörden wesentlich zur Beschleunigung der Verfahren beitragen kann.

Langfristig Mittel des Bundes für Seilbahnfinanzierung sichern

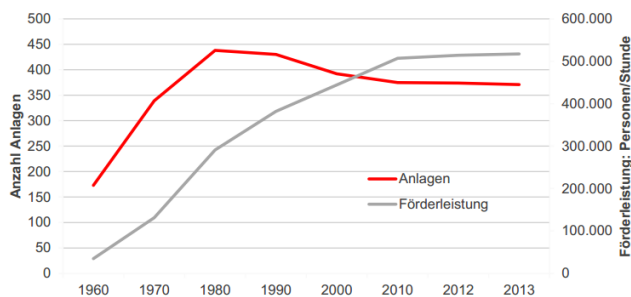
Der Bund hat auf Druck des eidgenössischen Parlamentes hin bereits auf die zunehmend schwierige Situation der schweizerischen Seilbahnwirtschaft reagiert. Ausgehend von der Motion Baumann werden per 2017 die Pistenfahrzeuge von einem Teil der Mineralölsteuer befreit. Dies stellt eine willkommene Entlastung der Bergbahnen dar. Mit dem tourismuspolitischen Impulsprogramm werden zudem für die Jahre 2016 – 19 aus dem Fonds für Regionalentwicklung 200 Mio. Fr. zur Unterstützung des Strukturwandels bereit gestellt. Durch diese Fondsentnahme nimmt der Fondsbestand aber spürbar ab. Der Fonds kann so in späteren Jahren seine Funktionen nicht mehr ausreichend wahrnehmen. Die SAB fordert deshalb bereits jetzt, dass der Fonds durch zusätzliche Einlagen des Bundes wieder aufgestockt wird.

Seilbahnfinanzierung dank der Unterstützung des Landes Südtirol: wie profitiert der Südtiroler Tourismus?

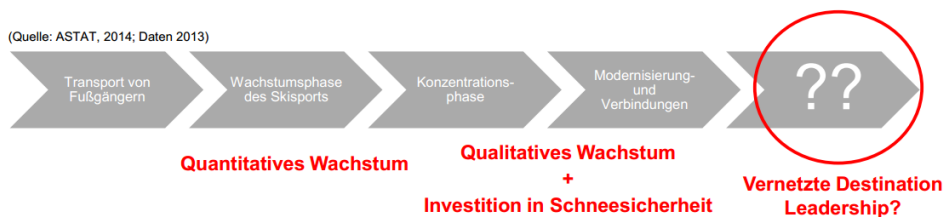
Michael Volgger, Europäische Akademie Bozen (EURAC research)



Aufstiegsanlagen in Südtirol: Entwicklungstrends



(Quelle: ASTAT, 2014; Daten 2013)



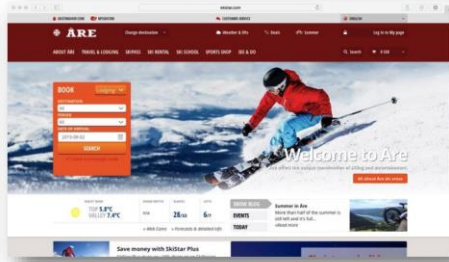
Volgger

21.04.2016

Aufstiegsanlagen in Südtirol: Entwicklungstrends

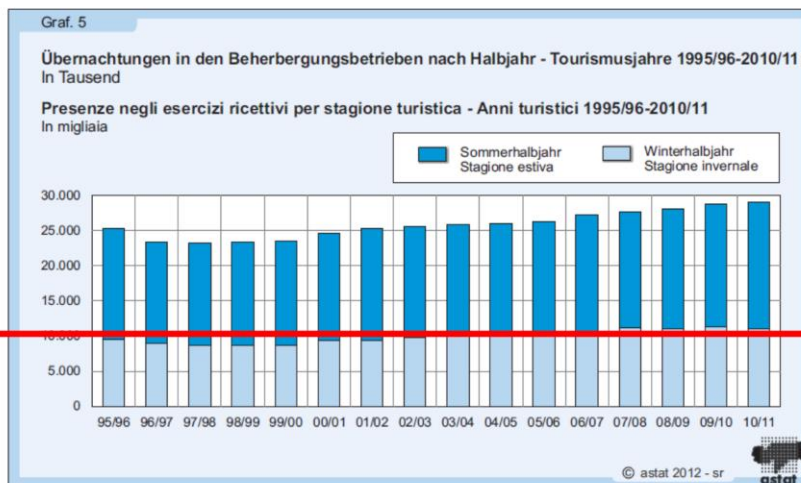
Community Modell

Resort Modell



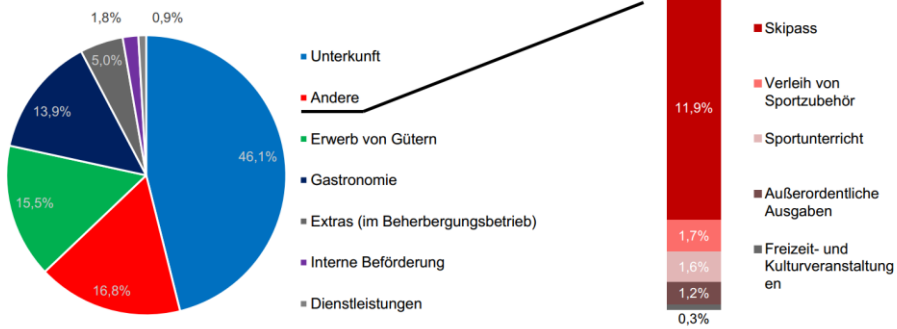
(basierend auf Flagestad/Hope, 2001)

Vor dem Hintergrund eines tendenziell stagnierenden Wintertourismus



Aber ein wertschöpfungsbringender Wintertourismus

Mittlere tägliche Pro-Kopf-Ausgaben nach Kategorien - Winterhalbjahr 2012/13



Quelle: ASTAT, 2015

Seilbahnfinanzierung durch das Land Südtirol: Allgemeines

- Seilbahnen als privatrechtlich aufgestellte Unternehmen
- Heutige EU-Regelungen beschränken Möglichkeiten zur Förderung („de minimis“-Regelung)
- Keine indirekte Förderung – Ausnahme: Skibusdienste (Tourismusverein)
- Keine Landesbeteiligungen
- Seit 2014 ist die Industrieförderung für Seilbahnen ausgesetzt



Bildquelle: <http://www.beton-eisack.it/new/images/stories/references/DANTERCEPIES-03.jpg>

Seilbahnfinanzierung durch das Land Südtirol vor dem Hintergrund unterschiedlicher Voraussetzungen: Dorflifte

Umfangreiche Unterstützung

Da nicht wettbewerbsrelevant

- 1) Investitionsbeitrag für Pistenpräpariergeräte und Beschneiungsanlagen (2012-2014)
- 2) Investitionsbeitrag für Seilbahnanlagen
- 3) Möglichkeit zu Dienstverträgen mit Gemeinden („Dienst im öffentlichen Interesse der Gemeinde“)

Bildquelle: http://www.kronplatz.com/website/var/tmp/image-thumbnails/40000/42641/thumb__media-block-600_auto_865069f7b2caf56adab1ebb7d1d73fde/skifahrt-ecce-empilift-terenten.jpeg
Volgger

Dorflifte

Seilbahnfinanzierung durch das Land Südtirol vor dem Hintergrund unterschiedlicher Voraussetzungen: Mittelgroße Schigebiete

Wenige Beiträge

- 1) Zinsbegünstigte Darlehen
- 2) Geringfügiger Investitionsbeitrag für Seilbahnanlagen (nur bei ausreichender Dotierung des Fonds)
- 3) Garantiegenossenschaften (nicht-öffentlich)

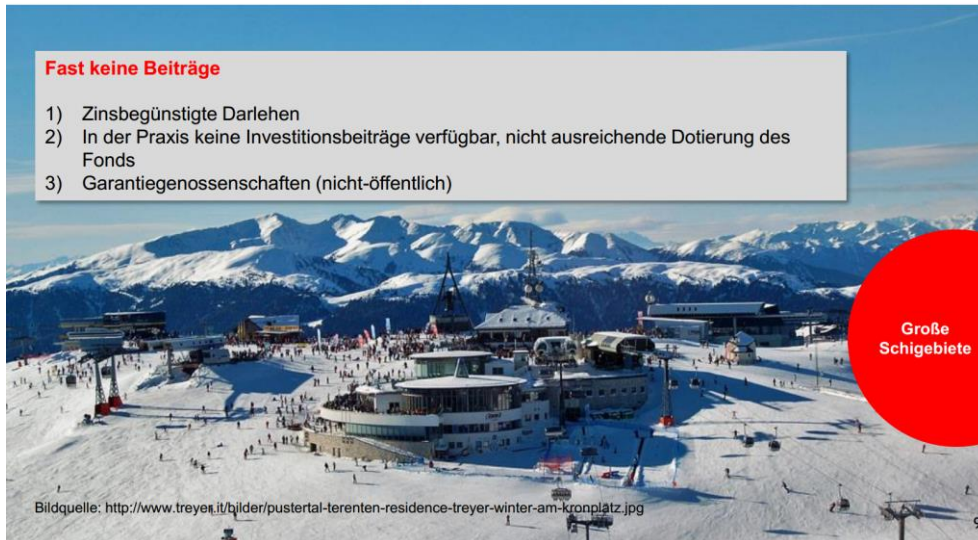
Bildquelle: <http://www.impressionidiviaggio.com/wp-content/uploads/2015/10/cabinovia-Schillingbahn.jpg>

Mittelgroße
Skigebiete

Seilbahnfinanzierung durch das Land Südtirol vor dem Hintergrund unterschiedlicher Voraussetzungen: Große Schigebiete

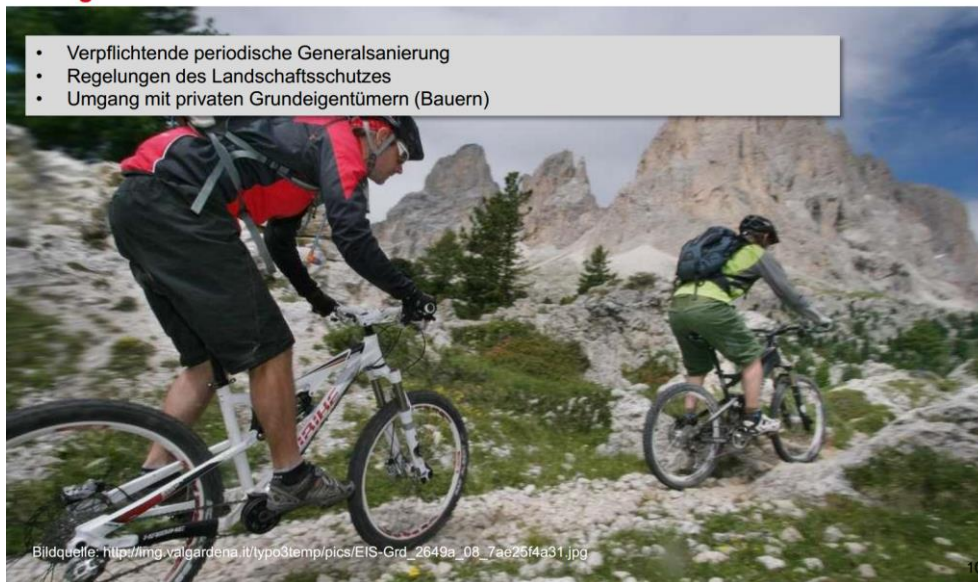
Fast keine Beiträge

- 1) Zinsbegünstigte Darlehen
- 2) In der Praxis keine Investitionsbeiträge verfügbar, nicht ausreichende Dotierung des Fonds
- 3) Garantiegenossenschaften (nicht-öffentlich)



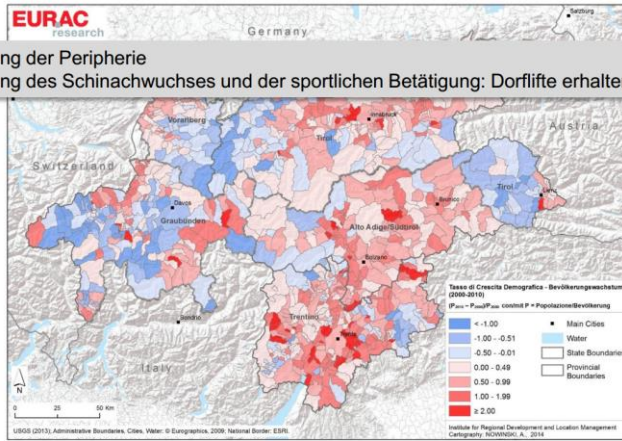
Ausgewählte administrative Lasten für Südtirols Seilbahner

- Verpflichtende periodische Generalsanierung
- Regelungen des Landschaftsschutzes
- Umgang mit privaten Grundeigentümern (Bauern)



Mögliche Ansätze der zukünftigen Unterstützung durch das Land Südtirol

- Förderung der Peripherie
- Förderung des Schinachwachses und der sportlichen Betätigung: Dorflifte erhalten



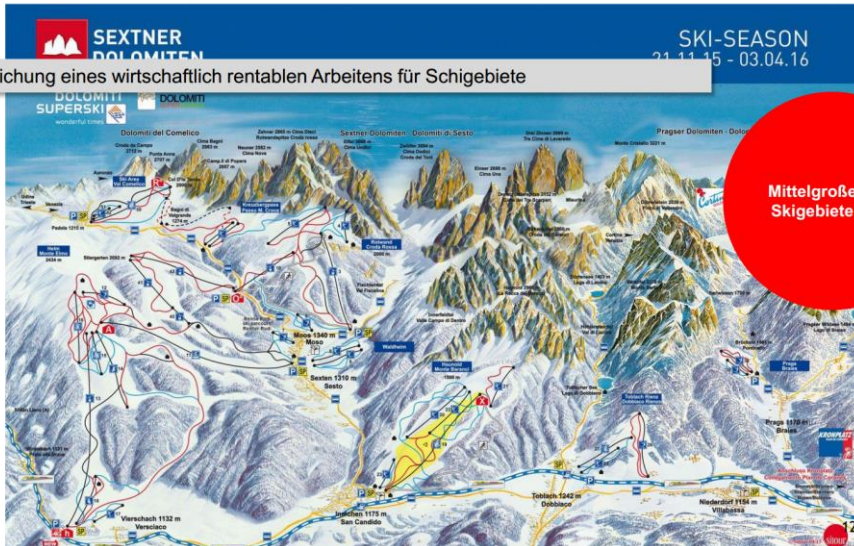
Volgger

21.04.2016

11

Mögliche Denkstränge der zukünftigen Unterstützung durch das Land Südtirol

- Ermöglichung eines wirtschaftlich rentablen Arbeitens für Schigebiete



Volgger

Mögliche Ansätze der zukünftigen Unterstützung durch das Land Südtirol

- Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen
- Idee einer „pragmatischen Innovationspartnerschaft“

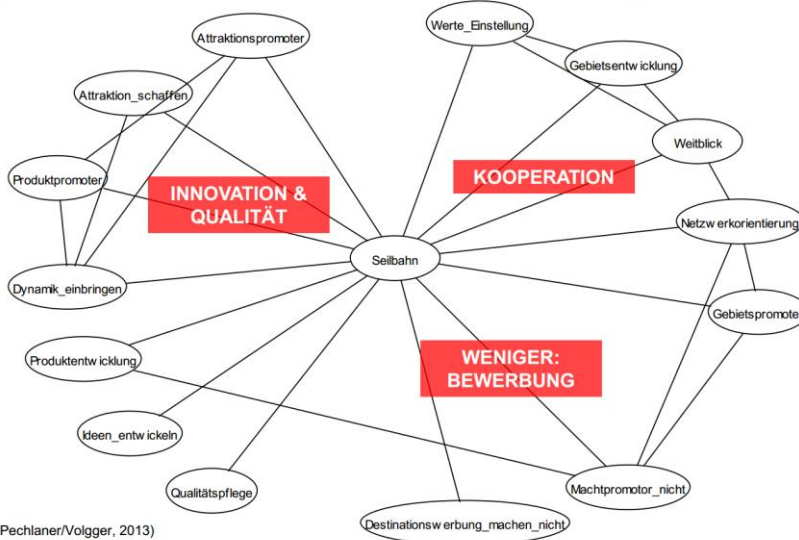


Bildquelle: <http://www.tourism.com/typo3temp/bnamic/home-Ka-1.jpg>



21.04.2016 13

Anspruch an die Seilbahnbetreiber: Destinationsleadership



(Quelle: Pechlaner/Volgger, 2013)
Volgger

21.04.2016 14

Implikationen

Community Modell



Resort Modell



(basierend auf Flagestad/Hope, 2001)

Bildquellen:
<http://www.familydea.it/guide/anziani/anziani-over-65-malattie-croniche-bolzano-provincia-meno-colpita/>, Copyright: @luzicat
http://www.leadingsparesorts.com/media/hdb/pool/31/01_Aussenansicht_Sommer.JPG

Volgger

21.04.2016

15

Literatur

- Ansoff, I. (1957). Strategies for Diversification, *Harvard Business Review*, Vol. 35 Issue 5, Sep-Oct 1957, S. 113-124.
- ASTAT (2013). *Seilbahnen in Südtirol 2012*. Bozen.
- ASTAT (2014). *Seilbahnen in Südtirol 2013*. Bozen.
- ASTAT (2015). *Entwicklung im Tourismus - Winterhalbjahr 2014/15*. Bozen.
- Bieger, T. (1999). Destinationsmanagement dank Finanzierung: Finanzierung dank Destinationsmanagement. In Pechlaner/Weiermair (Hrsg.), *Destinationsmanagement*. Wien: Linde. S. 91ff.
- Butler, R.W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *The Canadian Geographer*, 24(1), 5-12.
- Flagestad, A., & Hope, C. A. (2001). Strategic success in winter sports destinations: a sustainable value creation perspective. *Tourism management*, 22(5), 445-461.
- Fyall, A., & Garrod, B. (2005). *Tourism marketing: A collaborative approach*, Channel View Publications, Clevedon.
- Komppula, R. (2016). The role of different stakeholders in destination development. *Tourism Review*, 71(1).
- Nordin, S., Volgger, M., Pechlaner, H., & Gill, A. (in preparation). Destination governance transitions in the evolution of mountain destinations and resorts. Unpublished manuscript.
- Northern Caucasus Resorts (2015). Northern Caucasus Resorts. Presentation given at Bolzano on 22.03.2016.
- Pechlaner, H., & Volgger, M. (2012). How to promote cooperation in the hospitality industry: Generating practitioner-relevant knowledge using the GABEK qualitative research strategy. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 24(6), 925-945.
- Ritchie, J. R., & Crouch, G. I. (2000). *The competitive destination: A sustainability perspective*. Oxford: Pergamon.
- Steiger, R. (2011). *Climate change impact on skiing tourism in Tyrol (Austria, Italy)*. Dissertation, Universität Innsbruck.
- Vanat, L. (2014). 2014 International Report on Snow & Mountain Tourism. Accessible from: http://www.isiaski.org/download/20140517_ISIA_Vuokatti_1b_presentation_vanat.pdf
- Zellmann, P., & Mayrhofer, S. (2015). *Die Urlaubsrepublik: Die Zukunft des Tourismus in Österreich*. Wien: MANZ Verlag.

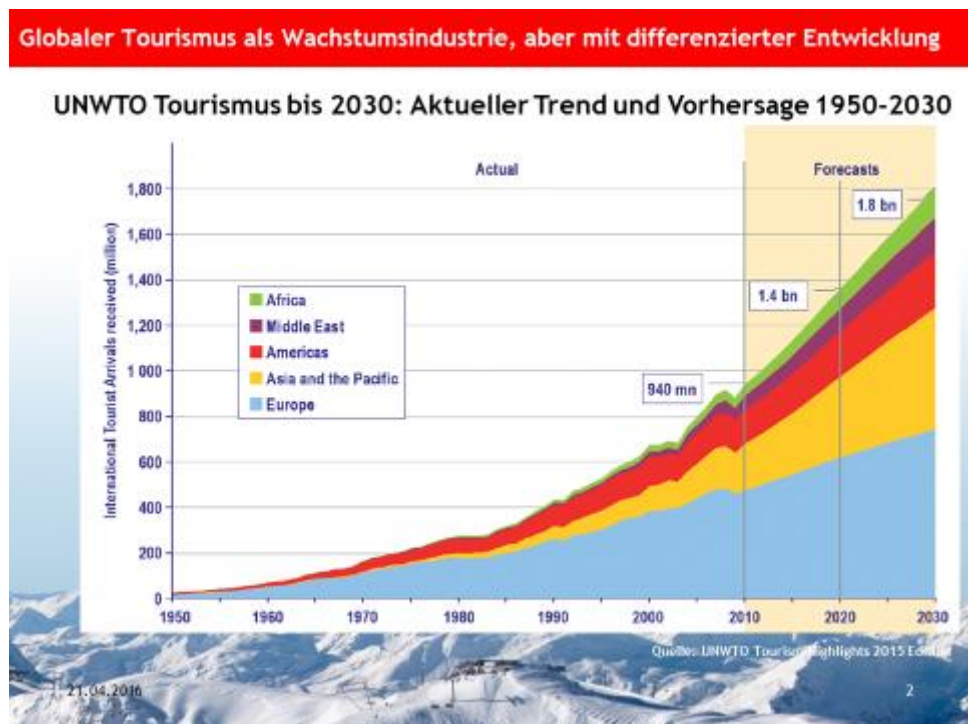
Volgger

21.04.2016

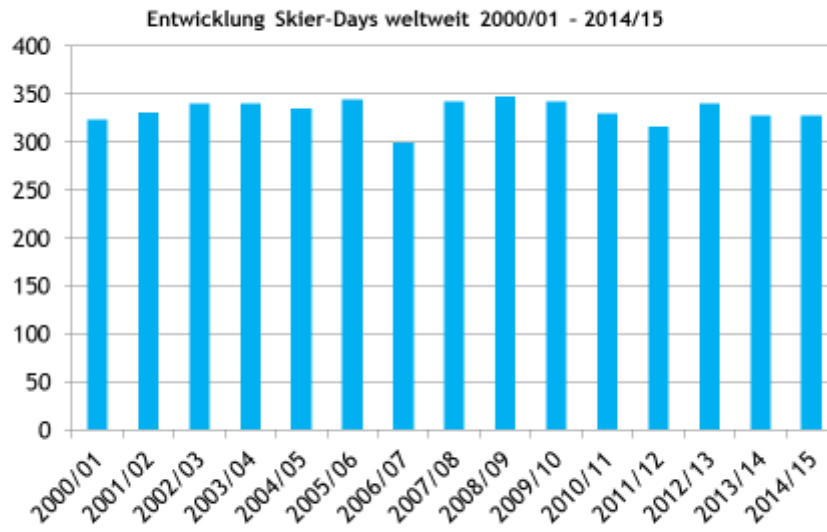
16

Behördliche Auflagen als Innovationskiller? Eine Tiroler Erfolgsgeschichte

Dr. Josef Burger, Vorstand Bergbahn AG Kitzbühel



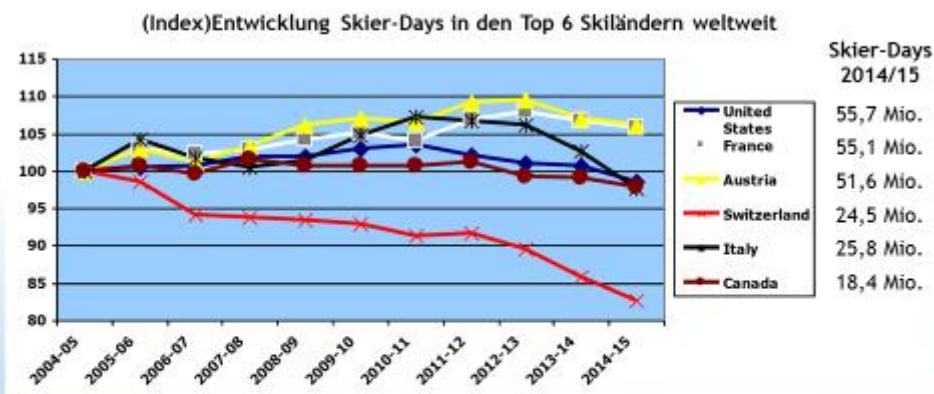
Seilbahnbranche weltweit an der Grenze des Wachstums



Quelle: 2016 International Report on Snow & Mountain Tourism, Laurent Vanat

- Skier-Days 2014/15 auf Niveau von 2001/02

Seilbahnbranche weltweit an der Grenze des Wachstums



Quelle: modifiziert nach 2016 International Report on Snow & Mountain Tourism, Laurent Vanat

- Auch Top 7 an Wachstumsgrenzen

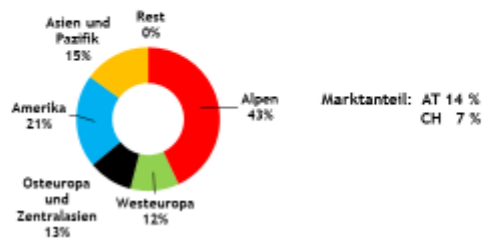


21.04.2016

4

Seilbahnbranche weltweit an der Grenze des Wachstums

Marktanteile am weltweiten 400 Mio. Skier-Days Markt* nach Zielregionen



*inkl. Indoor Ski-Centers

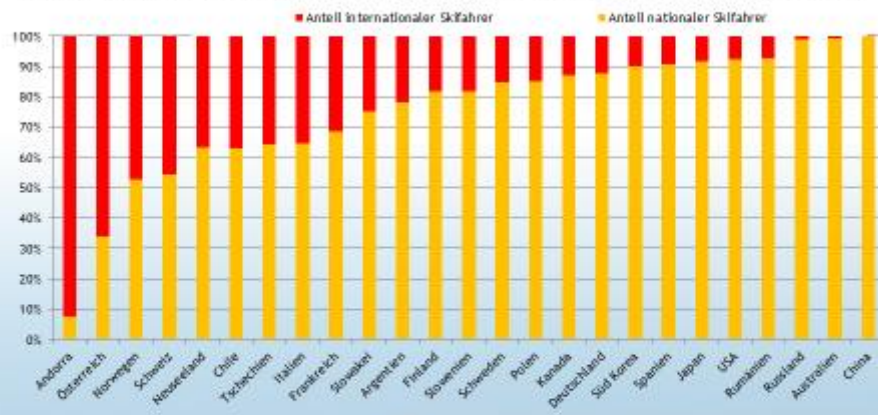
Marktanteile am 120 Mio. Skifahrer-Markt nach Herkunftsländern



Quelle: 2016 International Report on Snow & Mountain Tourism, Laurent Vanat

Seilbahnbranche weltweit an der Grenze des Wachstums

Prozentualer Anteil der nationalen und internationalen Skifahrern nach Zielländern



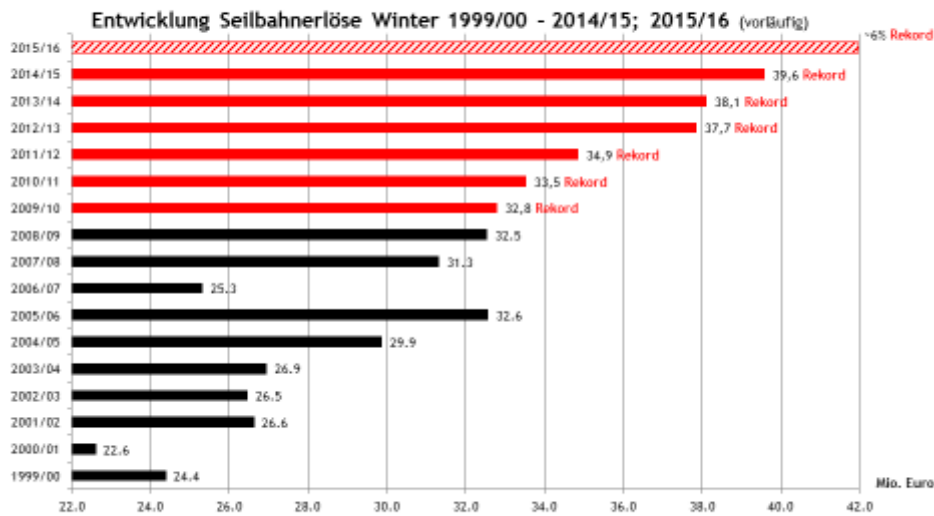
■ Schweiz mit 4. höchster Internationalität



21.04.2016

BAG mit Rekordumsätzen in den letzten 7 Wintern in Folge

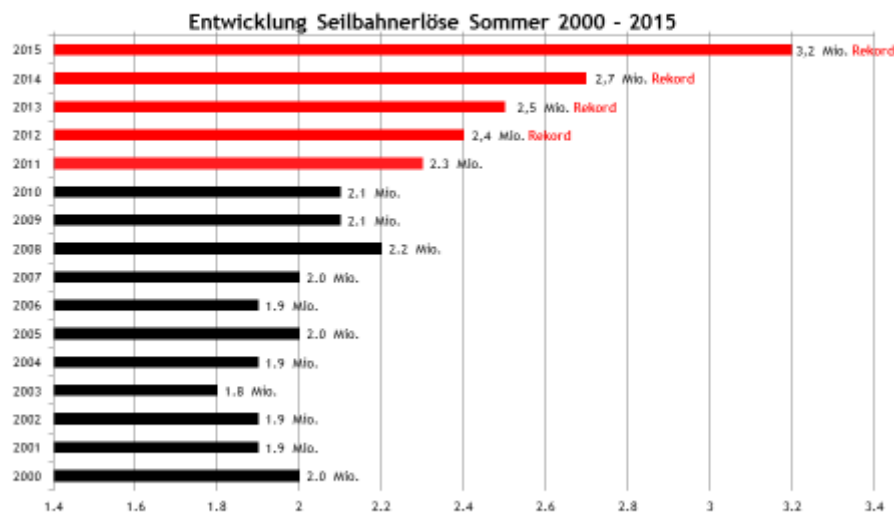
BAG topt eigene Rekordmarken



- Seit Winter 2009/10 ununterbrochen auf Rekordkurs

BAG mit Rekordumsätzen in den letzten 5 Sommern in Folge

BAG topt eigene Rekordmarken



- Sommer 2015:
5. Sommer in ununterbrochener Reihenfolge mit Rekorderlösen

Strategiekonsequenz der Bergbahn AG Kitzbühel aus nationaler und internationaler Entwicklung des Seilbahnmarktes



Strategische Ausrichtung Bergbahn AG Kitzbühel

Qualitätsführerschaft im Alpenraum

von Kostenminimierung → zu Nutzenmaximierung

Herzstück

Hoch motiviertes, engagiertes und bestens ausgebildetes Team

Wertschätzung der Mitarbeiter

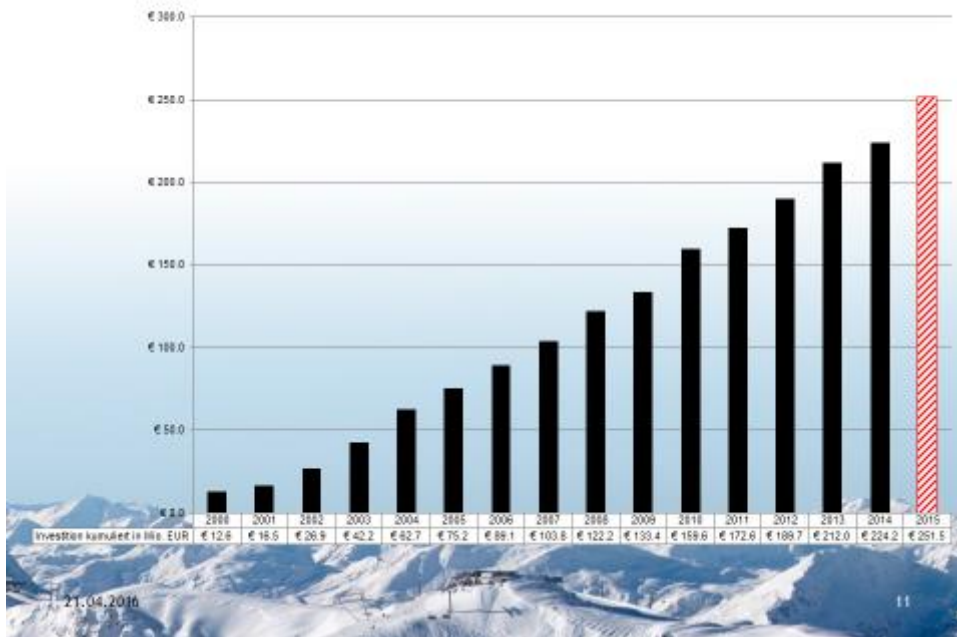
von Kostenfaktor → zu Nutzenstifter

Mitarbeiterführung

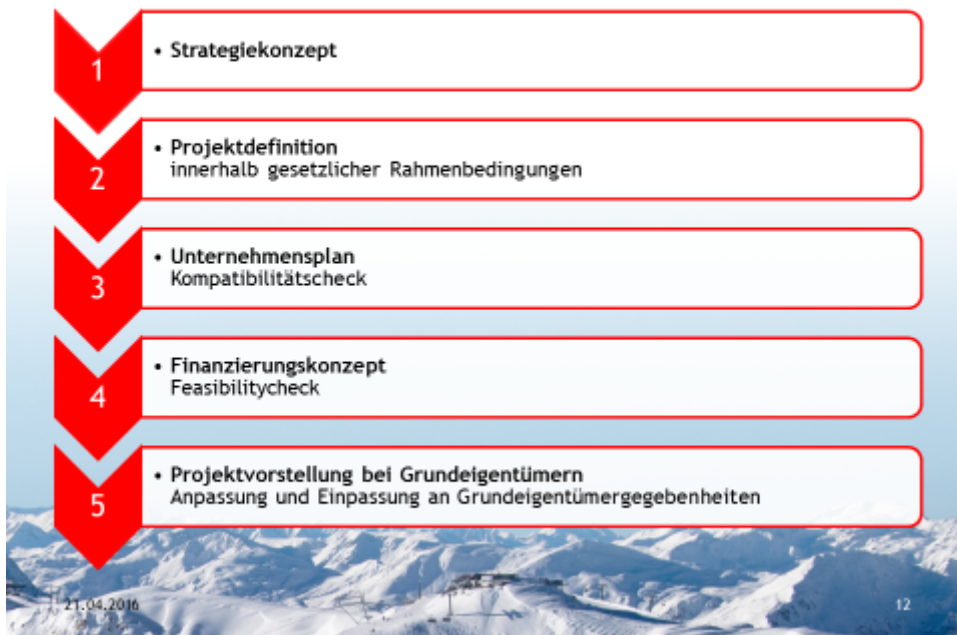
von Kommandowirtschaft → zu Wertegemeinschaft



Investitionen Bergbahn AG Kitzbühel 2000 - 2015 kumuliert



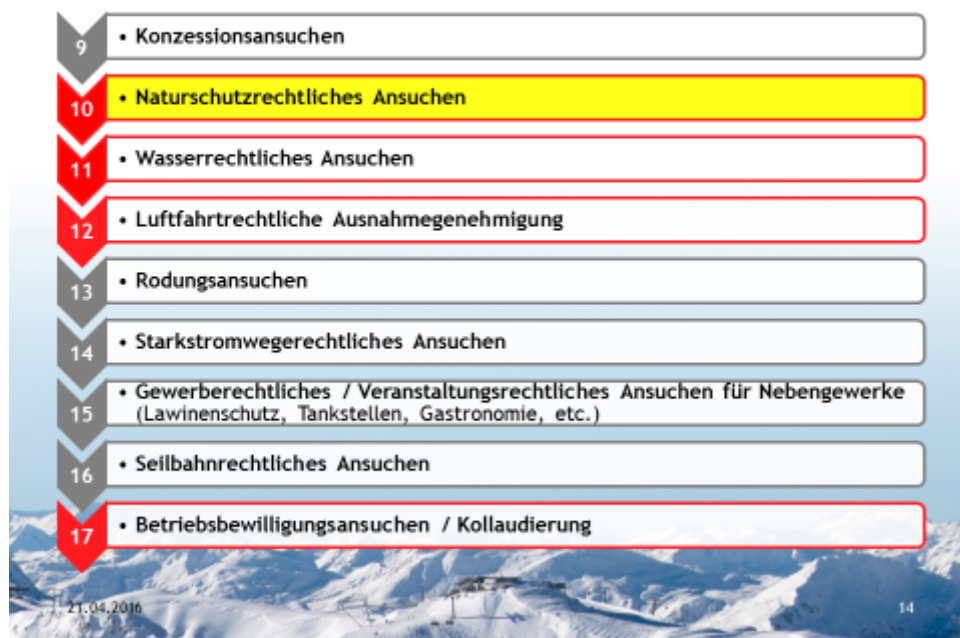
Projektentwicklungsprozess bei Bergbahn AG Kitzbühel



Projektentwicklungsprozess bei Bergbahn AG Kitzbühel



Projektgenehmigung als Summationsverfahren



Grundlagen für erfolgreiche Projektumsetzung

Berücksichtigung gesetzlicher und behördlicher Rahmenbedingungen bei Projektentwicklung



Besondere Verantwortung bei Mitwirkung im Gesetzwerdungsprozess auf nationaler und internationaler Ebene

Verantwortungsträger:
Interessensverbände, Betreiber, Hersteller, Politik, etc.

Wertschätzung der (Amts)Sachverständigen und Behördenvertreter als Projektbegleiter und Projektunterstützer und nicht Behandlung als Projektbe- und -verhinderer



Grundlagen für erfolgreiche Projektumsetzung

Ökonomie und Ökologie nicht als Gegensatz, sondern als wechselseitige Bereicherung



Sorgsame und rücksichtsvolle Planung als Grundlage für erfolgreiche Projektentwicklung

Frühzeitige Einbindung der (Amts)Sachverständigen sowie Behördenvertreter und bescheidkonforme Projektumsetzung als belastbare Vertrauensgrundlage in der Zusammenarbeit



Grundlage für innovative und zügige Projektumsetzung



Grundlagen für erfolgreiche Projektumsetzung

Der Erfolg hat viele Väter!

Nur gemeinsam sind wir stark und zukunftsfit!



Erwartungen der Seilbahnbranche an die Verfahren und best-practice Beispiele

Fritz Jost, Vizedirektor SBS



➤ Einige Fakten

- Die grössten Kosten heute entstehen für die **Abfahrten** / das **Erlebnis** (Pistenqualität, Beschneidung, Parks), nicht für die Bergfahrten.



➤ Einige Fakten

- 1 Pistenfahrzeug mit Fahrer = **300 CHF/h** Vollkosten
ca. 850-1100 h pro Fahrzeug in der Wintersaison
- Umrüst- und Beschaffungskosten für Pisten-Fahrzeuge steigen
beim passieren der CH Grenze bis zu **+100'000 CHF** pro Fahrzeug.
- Um 1 CHF ausgeben zu können, müssen **3 CHF** eingenommen
werden. Bei kleineren Betrieben auch mehr.
- Kosten für Verfahren und nötige Gutachten betragen **10%** der
Investitionssumme. Tendenz steigend.

➤ Einige Fakten

«Gibt es eine Alternative im Berggebiet zum Tourismus?»

Volkswirtschaftliche Rolle der Bergbahnen im Berggebiet:

- 1 Arbeitsplatz bei der Bergbahn sichert
3-4 vor- und nachgelagerte saisonale und ganzjährige Arbeitsplätze in der Region (Gewerbe, Tourismus, Bau, Beherbergung)
- 1 CHF Umsatz bei Bergbahn bedeutet 6 CHF Umsatz in der Region
- Nicht nur SA/SO und in den Ferien ...
- Jürg Schmid (ST): *«Weil die Bergbahnen zentrale Treiber für ganze Täler sind, waren viele dieser Investitionen unerlässlich. Sonst würde der Tourismus als unersetzbarer Arbeitgeber in den Berggebieten in Schwierigkeiten geraten.»*



Seilbahnen Schweiz
Association des Cablecaristes Suisses
Associazione Italiana
Montebusconi Schweiz

Fritz Jost | 5

➤ Herausforderungen der Branche

- Geändertes Freizeitverhalten, gesellschaftliche Veränderungen
- Kosten- und Wettbewerbsdruck
- Hohe Infrastrukturkosten (besonders Schneeanlagen)
- Saisonale Nachfrage kombiniert mit Spitzentagen
- Ertrag: >90% Winter, <10% Sommer
- Klimaveränderungen
- Arbeitsmarkt
- Bauen ausserhalb Bauzone
- Privates Grundeigentum, Alpkooperationen
- Abgestimmte Stossrichtung zur Entwicklung nötig: Bergbahn, Gemeinde, Tourismus, Zweitwohnungsbesitzer, Einwohner



Seilbahnen Schweiz
Association des Cablecaristes Suisses
Associazione Italiana
Montebusconi Schweiz

Fritz Jost | 6

➤ Herausforderungen im Verfahren

- **Kernkompetenz der Betreiber** steckt am Berg (Bahn, Instandhaltung, Schnee, Piste, Rettung, Angebotsgestaltung) und nicht in den Verfahren.
- Zunehmende und häufigere **Anpassungen** an Gesetzen, Verordnungen und Ausführungsbestimmungen auf Stufe Bund, Kanton und Gemeinde sowie der technischen und betrieblichen Normen steigern Komplexität.
- Die Rolle der **Leitbehörde** ist sehr anspruchsvoll (zeitlich, Leit-Funktion, über alle Ebenen)
- Augenschein und Begehungen, **Verbindlichkeit, Planungssicherheit, Interessenabwägung**
- < 10% Auflagen betreffen Kerngeschäft: Bahnanlage und Bahnbetrieb
> 90% Auflagen betreffen Umwelt und Raumplanung

➤ Nicht zeitgemässe Abläufe und Bürokratie

Moderne Kommunikationsmittel werden **nicht** genutzt:

- Mehrfache Wiederholung von Publikationen im eidg. Amtsblatt (regionale Anzeiger ?)
- Originalunterschriften auf allen Gesuchsunterlagen und Exemplaren
- Keine gemeinsamen Fileserver für Bund und kantonale Behörden

➤ Beispiele

- ❖ Ersatzanlage mit Nebenanlage
- ❖ Gewässerabstand
- ❖ Gleichbehandlung
- ❖ Lärm
- ❖ Speichersee
- ❖ Brandschutz
- ❖ Einbezug der Praxis und Erfahrung
- ❖ Lastfall «Ausser Betrieb»
- ❖ Gutachten



Sektion Schweiz
Bundesverband Schweizer Seilbahnen
Association Suisse
Association Svizzera

Fritz Jost | 9

➤ Beispiele

Die *undifferenzierte* Anwendung der schweizweit geltenden Gesetze (200 müM ... 4634 müM) führt zu grotesken Situationen (Gewässer, Wald, Lärm, Erdbeben, ...).

- **«Barbetrieb auf Piste neben rauschendem Gebirgsbach sei zu lärmig»**
 - Gemessener Lärmpegel zeigt: Bach ist lauter.
- **«Seilbahn ist für Erdbebenstufe 3 auszulegen»**
 - Alle Häuser des Dorfes sind in Stufe 2 ausgelegt.
- **«Pistenbrücke für Rückführung der Gäste kann nicht umgelegt werden weil minimale Gewässerabstände keine Fundamente mehr zulassen».**
 - 300 jährige Steinbogenbrücke quert Gewässer auf gleichem Niveau in 100m Distanz



Sektion Schweiz
Bundesverband Schweizer Seilbahnen
Association Suisse
Association Svizzera

Fritz Jost | 10

➤ Beispiel Ersatzanlage mit Nebenbauten

Gemäss Masterplan und ÜO:
Als Ersatzanlage für alte Anlage:

- 1 Sesselbahn mit Rodungen
- 1 Piste mit Rodung
- 1+1 Ersatzaufforstung
- 1 Geländemodulation
- 40 Hydranten für Beschneigung
- 1 Pumpwerk
- 1 Skibrücke
- 2 Schneebrücken
- 1 Stromleitung mit Trafo
- 2 Grundeigentümer / Alpschaften
- 8 Jahre für ÜO / 3 Jahre Planung
- 2 Verfahren
- Rückbau: 1 Skilift, 1 Sesselbahn,
2 Kleinlifte weniger



Fritz Jost | 11

➤ Beispiel Gewässerabstand

Unterschiedliche Gewässerabstände
Bund/Kanton/Gemeinde: 7m / 11m
2fache Umplanung, Unterschriften für
Versionen
Länge alt 16m >> neu 28m, Logistik ?



Fritz Jost | 12

➤ Beispiel Gleichbehandlung

Sicherheitsauflagen für Seilbahnen führen zu unverhältnismässigen und teuren Lösungen.



Zugsdurchfahrten in Bahnhöfen
Pendlerverkehr: Täglich 1 Mio Gäste in der CH



Fritz Jost | 13



Fritz Jost | 14

➤ Beispiel Gleichbehandlung

Standseilbahnen: 5'000 -10'000 Gäste pro Tag

Einfahrt in Station 1.5 m/s

Zusätzlich vorgelagerte Zutrittsschranken für Billettkontrolle



Fritz Jost | 15

➤ Beispiel Lärm



Fritz Jost | 16

➤ Beispiel Lärm

Lärmwert aus Modellberechnung +1 dB zu hoch:

Kein ingenieurmässiges Vorgehen zugelassen, Massnahmen mussten von Anfang an geplant und umgesetzt werden ohne den Endzustand 1:1 messen zu können.

- 2 von 2 Anwohnern sagen ungefragt, dass die neue Bahn ohne Untersicht leiser fährt als die alte Bahn
- Wirtschaftlichkeit wurde nicht beachtet (+100'000 CHF für 2 Anwohner)

Lärmassnahmen neue 10er Kabinenbahn Lenk-Metsch:

- Kontingentierung und betriebliche Beschränkung der max. Geschwindigkeit auf wenige Tage der Wintersaison

Lärmassnahmen Blatten-Belalp (Umlaufbahn):

+500'000 CHF Mehrkosten (Ausfahrt und Stützenfibrationen)



Fritz Jost | 17

➤ Beispiel Speichersee

Speichersee Männlichen, künstlich aufgeschüttet statt eingebettet in natürliche Mulde.



Fritz Jost | 18



↗ Beispiel Speichersee





➤ Beispiel Speichersee

- Inhalt Speichersee: 100'000 m³
- Nötiger Felsabbau: 98'000 m³ (3x mehr)
- Dieserverbrauch: ca. 200'000 lt (doppelt soviel als beim anderen Projekt)
- Sprengstoff: 28 t (beim anderen See wäre 1/3 nötig gewesen)
- Mehrkosten: CHF 2 Mio.
- Gesamtkosten: CHF 5 Mio.
- 8 Jahre Planungszeit und 5 Monate Bauzeit

➤ Beispiel Speichersee

Alternativ wäre ein Speichersee mit dem Inhalt von 135'000 m³ entstanden und hätte für die Region Männlichen / Kl. Scheidegg keine weiteren Seen mehr benötigt.

➤ Beispiel Brandschutz



Garagierung für 160 Gondeln
Kein Publikumsbereich
1 Mitarbeiter überwacht Ein-/Ausgaragierung 2x 40 Minuten / Tag
Podest für mechanische Kontrollarbeiten an Klemmen
Keine Schweissarbeiten

➤ Beispiel Brandschutz



➤ Beispiel Brandschutz



➤ Beispiel Brandschutz



➤ Rauchabzug zwingend nötig wie in einem öffentlichen Parkhaus
(Investition > +250'000 CHF zzgl. Notstrom)

«O-Ton CEO: Diesen Betrag würde ich lieber den Mitarbeitern geben.»

➤ Beispiel Erfahrung



Kommt nur bei Rettungseinsätzen oder für Saisonarbeiten zum Einsatz. Strassenverkehrsamt nimmt Fahrzeug nur mit Quersitzen und Heizung ab.

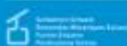
Umbaukosten der Standardlösung in Speziallösung: 35'000 CHF

Fazit für Betreiber: Weniger Plätze, weniger Platz für Material
Heizung ist unnötig (Wintergäste tragen gute Skikleider)



Fritz Jost | 29

➤ Lastfall : Ausser Betrieb



➤ Gutachten

Lawinengutachten 10'000 CHF



Baujahr 1902
Talstation 496 müM
Bergstation 706 müM
Länge 830m

Betrieb Ende März bis Ende Oktober
Fahrpreis 7.-/10.- CHF



➤ Erkenntnis und Forderungen:

- 1) Zweckmässige und beschleunigte Verfahren, Fristen und Abmachungen einhalten
- 2) Spezielle Herausforderungen brauchen spezielle Lösungen:
 - Gute Zusammenarbeit und Wille, viel Zeit.
 - Gesetze geben **Leitplanken** vor und haben einen **Ermessensspielraum**, diesen gilt es zu nutzen.
 - Differenzierte und situationsgerechte Anwendung der Gesetze, **Reduktion** der Gesetze und Vorschriften
 - Ermöglichen von massvollen **Lösungen zwischen «schützen» und «nützen»** - mit **Planungssicherheit**
 - **Einbezug** der **Realität** und **Erfahrungen am Berg** statt Buchstabentreue.





Danke

- für Ihre Aufmerksamkeit
- die tatkräftige Unterstützung
- auch auf politischer Ebene

 Schweizer Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Fritz Jost | 33

Funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Betreibern und den Kantonen ? Wie kann man sich gegenseitig das Leben vereinfachen?

Thomas Gisi, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern

Kanton Bern 

2 Fragen – 2 Antworten



- Funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Betreibern und den Kantonen?

— JA und NEIN

- Wie kann man sich gegenseitig das Leben vereinfachen?

Gesetze – Verordnungen – Richtlinien –
Merkblätter – Arbeitshilfen – Formulare – ...

2

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination

Kanton Bern

Berührungspunkte

Betreibern / SBU		
Raumplanung		Standortgemeinden & Amt für Raumplanung
Bauprojekte		Leitbehörde Bewilligungsverfahren Fachstellen
Betrieb		Technische Aufsichtsbehörde [Kontrollstelle IKSS]
Administration		Steuerbehörde / Arbeitsrecht / etc.

3

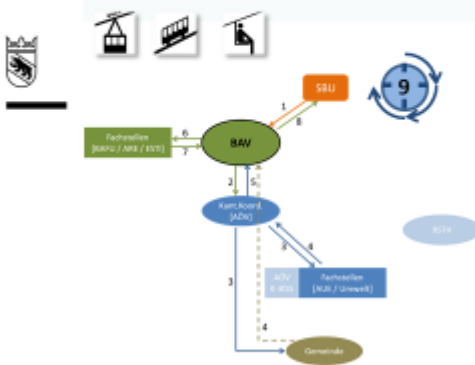
Amt für Effizienten Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

Verfahren

> Plangenehmigung

Anlagen unter Aufsicht Bund
[Anlagen mit Konzessionspflicht]



4

> Baubewilligung

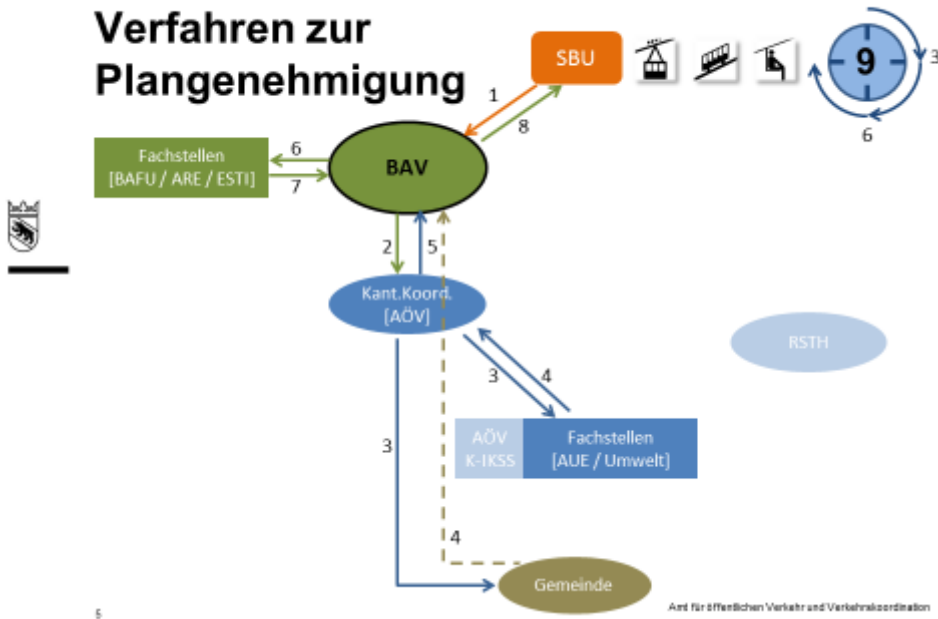
Anlagen unter Aufsicht der Kantone
[Skilifte / Kleinseilbahnen / andere Anlagen ohne Konzessionspflicht]



Amt für Effizienten Verkehr und Verkehrskoordination

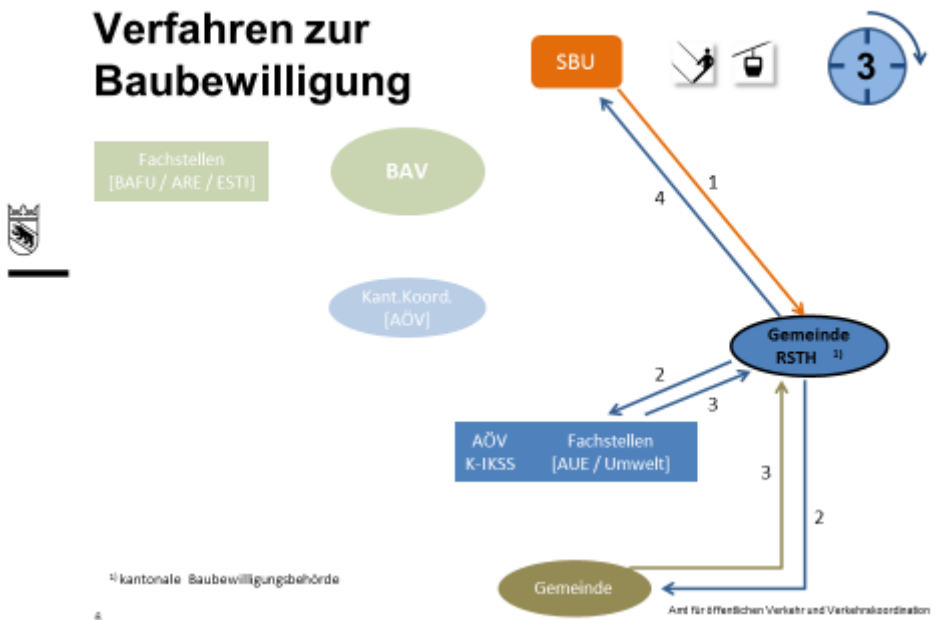
Kanton Bern

Verfahren zur Plangenehmigung



Kanton Bern

Verfahren zur Baubewilligung



¹⁾ kantonale Baubewilligungsbehörde

Kanton Bern

Massnahmen zur administrativen Entlastung

Auf Ebene Bund [SECO mit BAV und BAFU] eingeleitete und geplante Massnahme:



« Errichtung eines Dialogforums zur Prüfung von prioritären Massnahmen und entsprechenden Umsetzungsmodalitäten beim Planungs- und Bewilligungsverfahren bei touristischen Infrastrukturvorhaben insbesondere bei Bergbahnen. »

7

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

Verständigung

- Rollen
- Missverständnisse
- Spielregeln
- Zeit



8

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

Gegensätze treffen aufeinander



Betreiber	Verwaltung
Unternehmer Wirtschaftet am Markt	Verwalter erbringt hoheitliche Dienstleistungen (Monopol)
nutzt / produziert	schützt / verwaltet
Umfeld mit "Leben und Dynamik"	Umfeld aus "Papier und Paragraphen"
steht Innovation	steht für Gesellschaftliche Ordnung
Aufgaben definiert durch Firmenstrategie	Aufgabe definiert durch die Gesellschaft (Politik / Recht)

9

Ant für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

These 1: *Wir nehmen unser Rolle nicht ernst!*



Verstehen wir

die Rolle
die Aufgabe
den Antrieb / die Motivation
die Kompetenzen
unserer Partner?

Versetzen wir uns in die Rolle des Andern !

10

Ant für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

These 2: *Wir verstehen uns nicht wirklich !*



Was verstehen wir unter



öffentlichem Interesse?

Sicherheitsbauteil?

Sachanlagenspiegel?

Instandhaltungsdokumentation?

Konformitätsbewertungsverfahren?

Verhältnismässigkeit?

Mehr Bilder statt noch mehr Worte !

11

Ant für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

These 3: *Wir kennen die Spielregeln kaum !*



Verstehen wir die Verfahren / die Vorschriften / die Normen / die Regeln?

Wissen wir überhaupt, welche Spielregeln hier gelten?

Deklarieren wir die Spielregeln, aber verständlich!

Keine neue Regeln ohne Aufhebung der alten Regeln !

12

Ant für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

These 4: *Wir nehmen uns nicht die Zeit die erforderliche Zeit!*



Was nützt es, wenn wir Detailprojekte erarbeiten, wenn die Rahmenbedingungen umstritten sind?

Sind unsere aktuellen Interessen auch morgen noch so wichtig?

Interessenskonflikte oder Kompromisse, was wollen wir uns leisten?

Nehmen wir uns Zeit für klare Verhältnisse !

13

Ant für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern

Beispiele aus dem Alltag

Aus den Unterlagen eines Gesuchstellers, eingereicht durch den Anlagenhersteller im Auftrag des Betreibers:



*Die Anlage wird **in der Regel** vor der Sommersaison demontiert und über den Sommer an einem geeigneten Platz fachgerecht gelagert. **Im Einzelfall kann die Anlage aber auch vor Ort** verbleiben. Sie wird dann entsprechend abgedeckt und gesichert.*

Für die Bewilligung sind zwingend verbindliche Aussagen erforderlich.

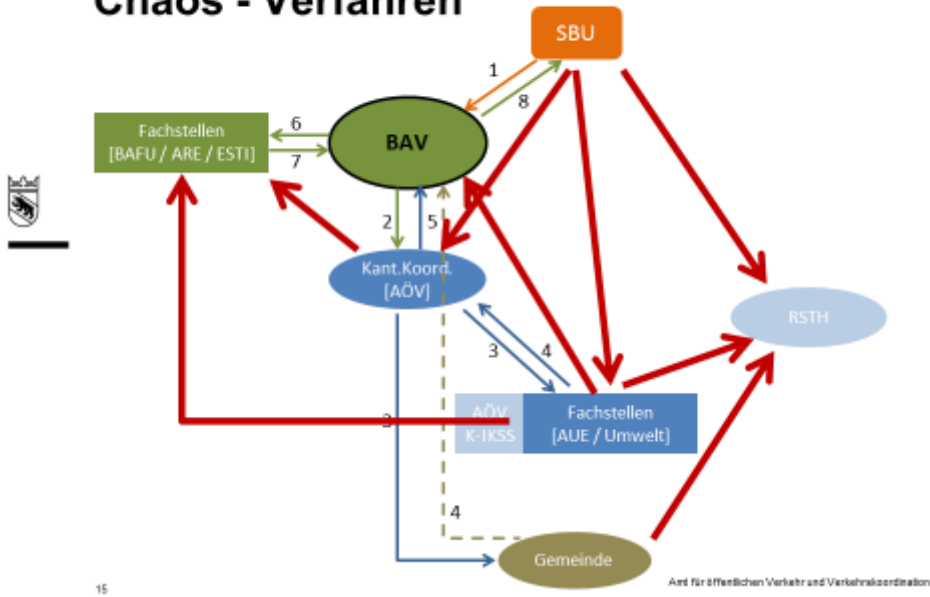


14

Ant für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

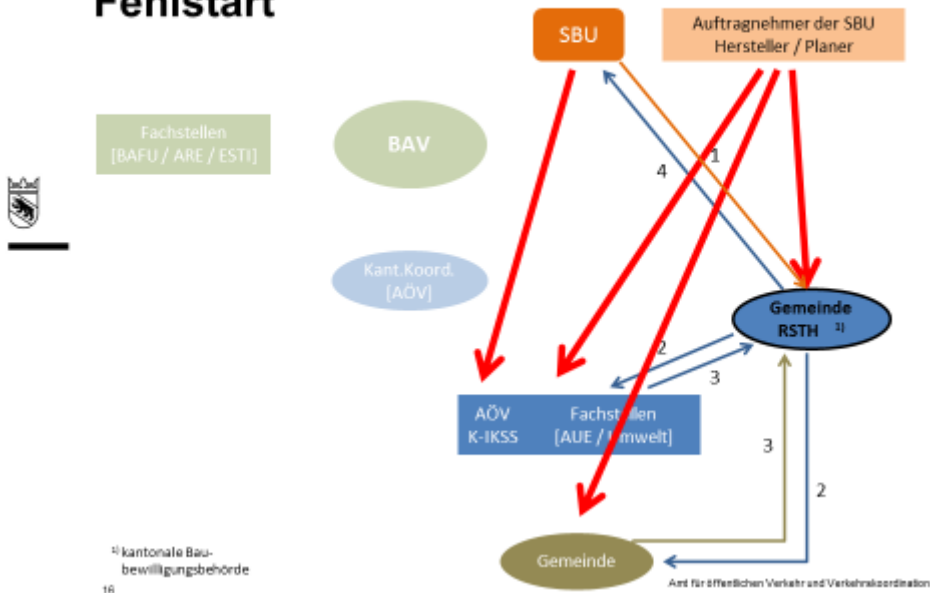
Kanton Bern

Chaos - Verfahren



Kanton Bern

Fehlstart



⁴¹ kantonale Bau-
bewilligungsbehörde

Kanton Bern 

Projekt GAU - zurück auf "Feld 1"

Im Bewilligungsverfahren wird festgestellt, dass die raumplanerischen Voraussetzungen für das Anlagenprojekt nicht gegeben sind.



- Richtplaneintrag fehlt
- Prozess zu Zonenplan oder ÜO muss hochgefahren werden

Zeitverlust und Mehrkosten, Misstrauen und oft Einsprachen.

17

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern 

Umsetzung im Streit

Bewilligtes kann nicht umgesetzt werden, da die Verbindlichkeit fehlt.



- Ersatzmassnahmen sind nicht Grundeigentümergebunden definiert.
- Interessenskonflikte zwischen SBU und Alpseilbahn / Bewirtschafter

Es entsteht eine schlechte Basis für Betriebsphase und kommende Projekte.

18

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern 

So kann das Leben vereinfacht werden I



- Vorgehen in Stufen (vom groben ins Detail)
Klären der Nutzung
- Herausforderungen angehen und nicht umgehen
- Planen in realistischen Zeitschritten
- Zusammenarbeit mit kompetenten Partnern
- Handeln entlang den Prozesswegen
und natürlich
- Formulare vollständig ausfüllen ;-)

19

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination

Kanton Bern 

So kann das Leben vereinfacht werden II

Verbindlichkeit erzwingen



- Klare Fragestellungen, damit auch klare Antworten möglich sind.
- Relevante Stellen einbinden
Unterscheiden zwischen Fachfragen und Verfahrensfragen.
- Professionelles Arbeiten kann gegenseitig erwartet werden!

20

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination

Kanton Bern 

So kann das Leben vereinfacht werden III

Die richtige Ansprechstelle in Abhängig der Fragestellung, erwarte ich eine Antwort auf Stufe



- Raumplanung / Nutzung
> Gemeinde / Raumplanungsbehörde
- Bauprojekt
> Gemeinde / Baubewilligungsbehörde
- Betrieb / Anlagennutzung
> Aufsichtsbehörde der Anlage (BAV / ev. Kanton bzw. K-IKSS)

21

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kanton Bern 



Sie erreichen mich unter
031 633 37 26
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
thomas.gisi@vol.be.ch

22

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Résumée en français : Remontées mécaniques – les voies pour sortir de la crise

Thomas Egger, Directeur SAB

Le secteur des remontées mécaniques, si important pour les régions de montagne, doit lutter durement pour faire face à la cherté du franc suisse, au manque d'enneigement et à des frais administratifs en augmentation. Lors de la journée d'étude du 21 avril à Berne, il a été question des trouver des solutions pour faire face à ces défis. Les expériences réalisées dans le Tyrol du Sud constituent des pistes pour la Suisse. Les charges administratives liées aux remontées mécaniques doivent faire l'objet d'un dialogue constructif entre les autorités et les sociétés concernées. La libération partielle de l'impôt sur les huiles minérales, dont bénéficient les engins de damage, constitue à ce titre une mesure positive. Dans le cadre du programme d'impulsion 2016-2019, la Confédération a attribué des moyens financiers supplémentaires, afin de faire face aux changements structurels. En comparaison internationale, ces mesures ne permettent toutefois pas de combler la distorsion dont souffre le tourisme suisse. D'autres mesures doivent être introduites. Afin de financer ces dernières, il a notamment été proposé d'augmenter le Fonds pour le développement régional.

Les remontées mécaniques suisses ont connu une saison hivernale difficile. Par rapport aux quatre dernières années, le nombre d'abonnements vendus a reculé de 8%, alors que le chiffre d'affaires a baissé de plus de 10%. La cherté du franc suisse n'est pas étrangère à cette évolution. Depuis plus de dix ans, le nombre de journées effectuées par les skieurs est en recul. En Autriche, la tendance est inverse. Il faut donc se demander ce que l'on peut apprendre des pratiques mises en œuvre par nos voisins. Cette question était au centre des discussions menées dans le cadre de la journée d'étude organisée par le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et Remontées Mécaniques Suisses (RMS).

Le Tyrol du Sud se concentre sur les petites structures

Au cours des dernières années, les remontées mécaniques du Tyrol du Sud ont connu une progression de leur chiffre d'affaires. Cette évolution est notamment liée à d'importants investissements dans les infrastructures. Ces fonds ont surtout servi à développer des remontées mécaniques pour les villages. Jusqu'à 80% de ces investissements ont été pris en charge par le Land. En ce qui concerne les installations d'enneigement artificiel, le soutien de l'Etat a atteint jusqu'à 70% des coûts. Par ce biais, le Tyrol du Sud veut promouvoir les petites sociétés situées dans les régions périphériques. Les moyennes et grandes entreprises de remontées mécaniques sont aussi soutenues, mais dans une moindre mesure. Le Tyrol du Sud estime que ces dernières peuvent supporter en grande partie leurs besoins en matière d'investissements. Par conséquent, la stratégie du Tyrol est à l'inverse de celle utilisée en Suisse. Depuis 2008, la Confédération a renoncé à promouvoir

les petites structures pour se focaliser sur les plus grandes, par le biais de la Nouvelle politique régionale.

Kitzbüchel mise sur la qualité en procédant à des investissements massifs

Au cours de la saison 2015-2016, la société « Bergbahn AG Kitzbühel » a réalisé son septième nouveau record, au niveau de son chiffre d'affaires. Depuis 2000, plus de 250 millions d'euros ont été investis pour le développement de son domaine skiable. Pour Josef Burger, membre du comité de cette société, cette progression est liée à plusieurs facteurs. Une amélioration de la qualité, une politique des prix différenciée, des mesures marketing dynamiques et un groupe de collaborateurs hautement motivés expliquent cette évolution. Ce succès provient aussi du dialogue noué avec les autorités. Ces dernières jouent un rôle de partenaires, en étant impliquées le plus tôt possible lors de l'élaboration de projets.

Un partenariat entre l'Etat et les remontées mécaniques

Thomas Gisi, représentant de l'Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne, a plaidé pour un partenariat entre les autorités et les sociétés de remontées mécaniques. Les entreprises et l'administration ont tendance à se considérer comme des adversaires. En contactant les autorités rapidement, de nombreux problèmes peuvent être évités, réduisant ainsi les procédures administratives.

Les exigences légales doivent tenir compte des spécificités régionales

Lors de son intervention, Fritz Jost, vice-directeur de RMS, a dénoncé les importantes tâches administratives auxquelles les sociétés de remontées mécaniques étaient actuellement confrontées. Par exemple, les nouvelles dispositions concernant l'espace réservé aux eaux impliquent que des demandes de concession et des parties de projets doivent être modifiées (par ex. la longueur d'un pont traversant un torrent doit ensuite être doublée). Pour Fritz Jost, les dispositions fédérales ne tiennent pas compte des situations locales propres à chaque projet. Les exigences liées à la protection contre le bruit, à l'aménagement du territoire ou à l'espace réservé aux eaux sont les mêmes, que l'on se trouve à 400 ou à 3000 mètres d'altitude.

L'importance de la coordination avec les autorités

A l'occasion de la table ronde suivant les différentes présentations, le Conseiller d'Etat Jon Domenic Parolini, Raimund Rodewald, directeur de la Fondation suisse pour la protection du paysage, Silvio Schmid, président des remontées mécaniques des Grisons et Elisabeth Suter, coordinatrice de projets auprès de l'Office fédéral de l'environnement, ont évoqué les possibilités permettant d'accélérer les procédures et d'améliorer la coopération entre les sociétés de remontées mécaniques. Tous étaient d'accord pour favoriser une claire répartition des tâches au niveau des autorités. Une mesure qui doit faciliter le traitement des procédures administratives.

Assurer à long terme le soutien de la Confédération

Suite aux pressions du Parlement, la Confédération a pris des mesures pour atténuer les difficultés auxquelles les remontées mécaniques sont soumises. Grâce à la motion Baumann, les engins de damage seront partiellement exonérés de l'impôt sur les huiles minérales dès 2017. Dans le cadre du programme d'impulsion touristique pour les années 2016-2019, 200 millions de francs provenant du Fonds pour le développement régional serviront à faire face aux changements structurels. Toutefois, ce prélèvement réduit fortement le fonds en question. A l'avenir, il pourra donc difficilement assurer sa fonction. Par conséquent, le SAB demande déjà que ce fonds soit à nouveau alimenté par un apport de la Confédération.