

Ostschweiz



Eine Sorge ist vom Tisch: Der Saisonstart in Wildhaus ist gelungen.

Bild: PD (2. Dezember 2017)

«Wir werden weiterkämpfen»

Bergbahnen-Streit Die Bergbahnen Wildhaus müssen ihr Ausbauprojekt um ein Jahr verschieben – wegen der blockierten Bundesgelder. Aufgeben wollen sie deswegen nicht. Sie prüfen juristische Schritte.

Regula Weik, Christoph Zweili
ostschweiz@tagblatt.ch

Draussen herrscht dichtes Schneegestöber. Drinnen versuchen die Verantwortlichen der Bergbahnen Wildhaus AG etwas Ruhe in den Bergbahnenstreit zu bringen. Gar manches ist in den vergangenen Wochen aus ihrer Sicht durcheinandergewirbelt worden. Einiges hat sich gelegt. Anderes ist noch immer schwer verdaulich. Etwa der Entscheid der St. Galler Regierung. Sie hat den beiden Bergbahnbetreibern im Obertoggenburg im Spätsommer den Tarif erklärt: Solange die Zukunft des gemeinsamen Wintertickets nicht gesichert ist und sie zerstritten sind, fließt kein Geld. Direkt zu spüren bekamen dies dann auch die Wildhauser Bergbahnen; die Regierung hat ihr Gesuch um ein Investitionshilfedarlehen von fünf Millionen Franken für einen neuen 6er-Sessellift abgelehnt.

Jack Rhyner, Verwaltungsratspräsident der Bergbahnen Wildhaus AG, schüttelt noch heute den Kopf über diesen Entscheid aus der Pfalz. Er hat kein Verständnis für die «Blockade der Regierung». Und er hat kein Verständnis, dass die Regierung die «einseitige Obstruktion» nicht wahrhaben will. Das Winterticket hätten nicht sie gekündigt; die Toggenburg Bergbahnen AG hätten die Zusammenarbeit «einseitig» beendet. «Der Tourismus ist für das Obertoggenburg volkswirtschaftlich von grosser Bedeutung. Das sollte inzwischen jeder gemerkt haben.» Rhyner nennt keinen Namen. Doch der Adressat seiner Botschaft ist klar: Volkswirtschaftsdirektor Bruno Damann. Eigentlich, so Rhyner, müsste die Regierung bei diesem «Unternehmergeist im Obertoggenburg mit der Zunge schnalzen». Doch es tut sich

nichts in der Pfalz. Und deshalb vorläufig auch nichts in Wildhaus. Die Bergbahnen sehen sich gezwungen, den Start ihres Projekts – die Rede ist von Investitionen von 15 Millionen – um ein Jahr zu verschieben. «Wegen der blockierten Gelder», sagt Urs Gantenbein, Vorsitzender der Geschäftsleitung. Geht es dann im Frühling 2019 tatsächlich los? Die Antwort steht derzeit in den Sternen – oder, so sehen es die Wildhauser, in den Köpfen der Regierung. Was die Bewilligungen betrifft, ist das Projekt weiter auf Kurs. Anfang nächsten Jahres rechnet Gantenbein mit der Zusage aus Bern für die neue Sesselbahn – «aber eben, auch diese unter dem Vorbehalt der gesicherten Finanzierung». Kritik am Projekt hat es laut Gantenbein kaum gegeben. Wohl auch deshalb, weil «wir uns nicht weiter im Gelände ausdehnen». Es würden vielmehr vier Skilifte abgebaut. «Wir entrümpeln die Landschaft.»

«Es ist nicht verboten, gescheiter zu werden»

Doch vorerst ist all dies Wunschdenken. Es sei denn, es gelingt den Wildhausern, die Regierung umzustimmen. Wie stark klopfen sie an die Türen der Pfalz? Es lohne sich, weiterzukämpfen, sind sich Rhyner und Gantenbein einig. Es gehe schliesslich ums ganze Obertoggenburg, nicht allein um die Bergbahnen. Da hakt Gantenbein ein: «Eine Regierung muss doch eine Güterabwägung vornehmen. Und gerade beim Volkswirtschaftsdepartement müssten eigentlich Gewerbe, KMU, Tourismus und Mitarbeitende zuvorderst stehen.» Lakonisch fügt Rhyner an: «Es ist nicht verboten, gescheiter zu werden.»

Der Verwaltungsratspräsident macht gleichzeitig deutlich: Sollte demnächst

die «negative» Verfügung aus dem Departement bei ihm hereinflattern, würden sie diese nicht kampflos akzeptieren. «Wir werden sie anfechten», sagt Rhyner. Die Regierung habe die Gelder an den Fortbestand des gemeinsamen Wintertickets geknüpft – «diese Auflage ist willkürlich, missbräuchlich und widerrechtlich». Es werde damit eine Forderung formuliert, welche die Wildhauser Bergbahnen gar nicht erfüllen könnten, da das zweite Unternehmen am Berg nicht gewillt sei, dieses Ticket weiter mitzutragen.

Runterkommen ist gleich teuer wie das Raufkommen

Es ist nicht die einzige «Fake News», die Rhyner ärgert. Dazu gehört auch der von den Toggenburg-Bergbahnen wiederholt geäußerte Vorwurf, sie hätten es satt, die Bahnen in Wildhaus länger «querzubesubventionieren». Ihre ärgste Kritik richtet

«Die Auflage der Regierung ist willkürlich und missbräuchlich.»

Jack Rhyner
Verwaltungsratspräsident der Bergbahnen Wildhaus AG

sich gegen die Sesselbahn Oberdorf-Gamsalp; sie zocke 30 Prozent der Einnahmen aus dem gemeinsamen Tarifpool der beiden Bahnunternehmen ab. Der Gamsalp-Sessellift ist mit 470 000 Passagieren und Einnahmen von 2,2 Millionen Franken das Flaggschiff der Bergbahnen Wildhaus AG. Die Anlage erschliesst drei Pisten, zwei davon sind technisch beschneit. «Es stecken über 20 Millionen Franken darin», sagt Gantenbein. «Darauf sind wir stolz.» In der Branche gelte der Grundsatz: Das Runterkommen (Pisten, Beschneigung) ist heute gleich teuer wie das Raufkommen (Bahninfrastruktur).

Der oft kritisierte Tarifverbund sei kein Buch mit sieben Siegeln, sagt Gantenbein. Und er sei auch nicht ungerecht, wie die Toggenburg-Bergbahnen AG immer moniere. Zwei Faktoren würden dabei berücksichtigt: der technische Anlagewert und die Frequenzen – «ein Modell, wie es heute überall im Alpenraum üblich ist». Würden diese beiden Werte bei beiden Bahnunternehmen verglichen, zeige sich eben: «Wildhaus erzielt mit weit weniger Anlagen mehr Frequenzen als Unterwasser und Alt St. Johann zusammen.» Oder anders herum: «Die Toggenburg-Bergbahnen haben gute Anlagen, aber sie sind zu wenig nachgefragt – jedenfalls im Winter», sagt Gantenbein. Sein Fazit: «Das ist ein Problem, aber nicht unseres. Das hat nichts mit Wildhaus und nichts mit dem Tarifpool zu tun.»

Bergbahnxperte durchleuchtet die Unternehmen

Nicht verfliegen ist in Wildhaus auch der Ärger über das Aktientauschangebot der Toggenburg-Bergbahnen AG. Nicht nur, weil es tief ist; vielmehr auch deshalb,

weil in der Öffentlichkeit der Eindruck entstehe, Wildhaus sei nichts wert und die Toggenburg-Bergbahnen «einfach viel besser wie wir», so Rhyner. Was wäre ein realistisches Angebot? Diese Fragen wollten die Wildhauser Bergbahnen geklärt wissen und gaben einen Vergleich der beiden Unternehmen in Auftrag. «Kein Gefälligkeitsgutachten, sondern eine objektive Bewertung», wie die Wildhauser Verantwortlichen gestern vor den Medien betonten. Verfasser des Gutachtens ist Philipp Lütolf, Leiter des Instituts für Finanzdienstleistungen IFZ der Hochschule Luzern. Und er kommt zum Schluss: Die Toggenburg-Bergbahnen hätten mit dem Bau der neuen Gondelbahn das Hochkommen auf den Berg attraktiver gemacht. «Das Runterkommen scheint in der Gunst der Skifahrer nicht mithalten zu können.» Lütolf ist in der Bergbahnbranche kein Unbekannter. Er hat ein Handbuch zur Bergbahnfinanzierung verfasst, Unternehmensanalysen für verschiedene Schweizer Bergbahnen verfasst und für verschiedene Gebiete bereits Gutachten erstellt, so etwa für Andermatt/Sedrun. Lütolf kommt im Gutachten zum Schluss: Eine Chäserrugg-Aktie für zehn Aktien der Bergbahnen Wildhaus – so das vorliegende Angebot der Toggenburg-Bergbahnen AG – sei «ökonomisch nicht zu rechtfertigen». Laut seiner Bewertung ist das Verhältnis fast 2 zu 1 – zugunsten von Wildhaus.

Kurz und bündig halten denn auch die Bahnverantwortlichen von Wildhaus fest: Hätte eine Wildhauser Aktie den Wert von 25 Franken, wie von den Toggenburg-Bergbahnen angenommen, läge der Wert einer Chäserrugg-Aktie real bei 14.70 Franken. «Dem gibt es nichts mehr hinzuzufügen.»