



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 11. Mai 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2021.BVD.4839
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

BLS Schifffahrt; Kantonsbeitrag zur Beschaffung eines neuen Passagierschiffes MS Thunersee für den Thunersee

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	3
3.	Ausgangslage	3
3.1	Die Geschichte der BLS Schifffahrt	3
3.2	Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die bernische Schifffahrt	3
3.3	Finanzielle Situation der BLS Schifffahrt	4
3.4	Neues Geschäftsmodell für die BLS Schifffahrt	5
3.5	Flottenpolitik	6
4.	Neues Schiff «MS Thunersee»	7
4.1	Projektbeschreibung	7
4.2	Nachhaltigkeit	7
4.3	Passagierbereich	8
4.4	Technik	8
4.5	Betrieb	9
4.6	Planrechnung 2022–2030 und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	9
4.7	Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten	9
5.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	10
6.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	10
6.1	Kosten und Finanzierung des neuen Passagierschiffes	10
6.1.1	Art der Ausgabe / Finanzkompetenz/ Finanzierung	11
6.1.2	Folgekosten	11
6.2	Übrige Auswirkungen	11
7.	Auswirkungen auf die Gemeinden	11
8.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	12
8.1	Wirtschaft	12
8.2	Umwelt	12
8.3	Gesellschaft	12
9.	Bedingungen	12
10.	Antrag	12

1. Zusammenfassung

Die BLS AG (nachfolgend BLS) will die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee langfristig sichern. Die Betriebskosten konnten in den Jahren vor der Coronapandemie jeweils durch die erwirtschafteten Erträge gedeckt werden. Diese reichen aber nicht aus, um den hohen Investitionsbedarf in Schiffe, Ländten und Werften zu decken. Um die Schifffahrt auf eine nachhaltige finanzielle Basis zu stellen, hat der Verwaltungsrat der BLS am 13. Februar 2020 eine Restrukturierung und die Umsetzung eines neuen Geschäftsmodells ab 2022 beschlossen. Um sich im stark umkämpften Tourismusmarkt zu behaupten und die Arbeitsplätze langfristig zu sichern, sind mehr Flexibilität und eine stärkere Eigenständigkeit notwendig.

Im Rahmen der Restrukturierung wird die teilweise veraltete, sanierungsbedürftige Flotte (Durchschnittsalter über 50 Jahre) um vier Schiffe verkleinert, auf insgesamt zwölf Schiffe. Damit können die hohen Fix- und Unterhaltskosten reduziert werden. Die verbleibende Flotte wird technisch weiterentwickelt und die Publikumsräume der Schiffe werden modernisiert. Dabei legt die BLS ein grosses Gewicht auf die Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Ein zentrales Element des neuen Geschäftsmodells ist der Ausbau des Winterangebots auf beiden Oberländer Seen. Wegen der jährlichen winterlichen Seeabsenkung ist dies mit der heutigen Schiffflotte nicht möglich. Für die Winterschifffahrt will die BLS Schifffahrt deshalb mittelfristig für beide Seen ein neues, multifunktionales und umweltfreundliches Schiff mit wenig Tiefgang beschaffen. Dadurch kann sie zwei weitere alte Schiffe ersetzen und die Wirtschaftlichkeit und ökologische Nachhaltigkeit des Schiffbetriebs erhöhen. Für die Beschaffung des ersten und voraussichtlich später auch für das zweite Schiff ist die BLS Schifffahrt auf die finanzielle Unterstützung durch den Kanton Bern angewiesen.

Die BLS Schifffahrt plant im Jahr 2022 die Beschaffung eines Fahrgastschiffs für 700 Personen auf dem Thunersee (Projekt «MS Thunersee»), das auch bei Niedrigwasser verkehren kann. Es handelt sich dabei um ein nach dem aktuellen Stand der Technik und mit zeitgemässer Komfortstufe ausgestattetes Fahrgastschiff mit grosszügigem Raumangebot. Bei der technischen Konzeption stehen ein geringer Tiefgang und ein umweltfreundlicher Antrieb im Fokus. Die Investitionskosten belaufen sich auf CHF 13.8 Mio. (+/- 15 %). Die Inbetriebnahme ist im Sommer 2025 geplant. Das neue Schiff soll das heute 58-jährige MS Beatus ersetzen, das altersbedingt einen sehr hohen Sanierungsbedarf aufweist und aufgrund des Tiefgangs im Winter nicht eingesetzt werden kann.

Im Jahr 2028 plant die BLS ein zweites Schiff zu beschaffen, um das heute 65-jährige MS Interlaken auf dem Brienersee zu ersetzen. Für eine Mitfinanzierung des zweiten Schiffersatzes wird die BLS Schifffahrt voraussichtlich ein separates Beitragsgesuch stellen, über das zu gegebener Zeit zu befinden sein wird. Heute sind weder der Schiffstyp noch die Anschaffungskosten bekannt.

Mit dem beantragten Kredit soll der Kantonsbeitrag von netto CHF 9 621 000 (Gesamtbeitrag inkl. Gemeindedrittel von CHF 14 432 000 abzüglich des gesetzlichen festgesetzten Beitrags der bernischen Gemeinden gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG) an die Beschaffung des neuen Passagierschiffes «MS Thunersee» bewilligt werden.

Der Kredit unterliegt der fakultativen Volksabstimmung

2. Rechtsgrundlagen

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993 (ÖVG, BSG 762.4), Art. 9, 12 und 14
- Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG, BSG 641.1), Art. 20 ff.
- Gesetz über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 26. März 2002 (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 3. Dezember 2003 (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Bernische Schifffahrt: Abschluss der Umstrukturierungsphase 2005–2008 und zukünftige Unterstützungsbeiträge (RRB 1880 vom 12. November 2008)

3. Ausgangslage

3.1 Die Geschichte der BLS Schifffahrt

Im Jahre 1835 verkehrte erstmals das Dampfschiff "Bellevue" zwischen Hofstetten und Neuhaus. Die heutige BLS Schifffahrt wurde im Jahre 1842 als Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee gegründet. 1912 wurde sie in die Thunerseebahn (TSB) integriert. Im Jahre 1913 kam sie unter das Dach der BLS und wurde bis Ende 2021 als eigenständiger Geschäftsbereich der Bahnunternehmung geführt. Seit dem 1. Januar 2022 ist die Schifffahrt in einer eigenen Tochterunternehmung der BLS organisiert. Die BLS Schifffahrt betreibt mit 9 Motorschiffen (ein zusätzliches Motorschiff wurde 2020 bereits rückgebaut) und 3 Dampfschiffen (Stand 2021) die konzessionierte Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee.

3.2 Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die bernische Schifffahrt

Die konzessionierte Schifffahrt auf den bernischen Gewässern (Aare, Bielersee, Thunersee, Brienzersee) ist, wie andere kapitalintensive und wetterabhängige Tourismusangebote, mit grossen finanziellen Herausforderungen konfrontiert. Die Covid-Pandemie hat die Situation aktuell noch akzentuiert.

Im Gegensatz zu anderen Kantonen unterstützt der Kanton Bern die Schifffahrt nicht mit jährlichen Betriebsbeiträgen. Gemäss Art. 9 ÖVG kann der Kanton Bern jedoch touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen, die nicht zum abgeltungsberechtigten Verkehr gehören, unterstützen, wenn diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind und die Unternehmen notwendige Massnahmen nicht aus eigenen Mitteln finanzieren können.

Die staatliche Unterstützung der bernischen Schifffahrt hat Tradition. Gestützt auf die jeweils geltenden Rechtsgrundlagen wurden wiederholt Beiträge geleistet.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die ab 1972 geleisteten Beiträge des Kantons:

Finanzhilfen des Kantons Bern (Bruttobeiträge) an die Schiffsunternehmen BSG und BLS in den Jahren 1972 - 2021				
BSG - Bielersee Schifffahrtsgesellschaft				
Jahr	Bezeichnung	Betrieb	Invest.	
1972	AK Erhöhung (MS Petersinsel)	-	800'000	
1972	Inv.beitrag (MS Petersinsel)	-	700'000	
1974	Slipanlage Nidau	-	200'000	
1977	Ländte Erlach	-	8'000	
1979	Entschuldungsdarlehen	-	795'000	
1986	Anlegesteg Grenchen	-	30'000	
1988	AK Erhöhung (MS Siesta)	-	1'500'000	
1998	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'946'000	
1999	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'676'000	
2000	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'653'000	
2004	Betriebsbeitrag	1'050'000	-	
2005	Umstrukturierungsbeitrag 2005	1'000'000	-	
2006	Umstrukturierungsbeitrag 2006	800'000	-	
2007	Umstrukturierungsbeitrag 2007	600'000	-	
2008	Umstrukturierungsbeitrag 2008	300'000	-	
2010	Inv.beitrag (MS Rousseau)	-	6'000'000	
2016	Inv.beitrag (MS 60)	-	4'425'000	
2021	Neumotorisierung MS Berna	-	1'480'000	
2021	Covid-19 Defizitdeckung 2020	347'740	-	
TOTAL		4'097'740	21'213'000	
Beiträge BSG 1972 - 2021			25'310'740	
BLS - Schifffahrtsgesellschaft				
Jahr	Bezeichnung	Betrieb	Invest.	
1974	Ländte Hilterfingen	-	3'000	
1978	Ländte Niederried	-	25'000	
1984	Ländte Brienz	-	230'000	
1985	Ländte Interlaken	-	18'000	
1985	Ländte Iseltwald	-	75'000	
1988	Ländte Spiez	-	370'000	
1988	Defizitdeckung*	95'224	-	
1989	Defizitdeckung*	84'607	-	
1990	Defizitdeckung*	104'608	-	
1991	Defizitdeckung*	111'183	-	
1991	Ländte Faulensee	-	35'000	
1991	Trockendock Interlaken Ost	-	1'000'000	
1991	Aareufer Interlaken Ost	-	200'000	
1992	Ländte Thun	-	300'000	
1994	Gehsteig Interlaken Ost	-	55'000	
1994	Oberhofen Lände	-	32'500	
1994	Abgeltung Raddampfergesetz	131'186	-	
1995	Abgeltung Raddampfergesetz	320'100	-	
1996	Abgeltung Raddampfergesetz	258'971	-	
1997	Inv.beitrag (MS Jungfrau)	-	1'470'000	
2004	Betriebsbeitrag	1'050'000	-	
2005	Umstrukturierungsbeitrag 2005	700'000	-	
2006	Umstrukturierungsbeitrag 2006	500'000	-	
2007	Umstrukturierungsbeitrag 2007	300'000	-	
2015	Sanierung Werfthalle Thun	-	12'800'000	
2021	Covid-19 Defizitdeckung 2020	721'210	-	
TOTAL		4'377'089	16'613'500	
Beiträge BLS Schifffahrt 1972 - 2021			20'990'589	

* = Abgeltung für Erschliessung von Iseltwald (bis zur Inbetriebnahme der ganzjährigen Buserschliessung).

Seit Ende 2008 (RRB 1880 vom 12. November 2008) unterstützt der Kanton Bern die Schifffahrt nur mit fallweise Investitionsbeiträgen. Eine Ausnahme waren die pandemiebedingten Defizitbeiträge 2020.

Der Kanton sieht vor, auch in Zukunft an der Praxis der à-fonds-perdu-Investitionsbeiträge festzuhalten, um die Schifffahrtsunternehmungen bei einem ausgewiesenen Investitionsbedarf finanziell zu unterstützen. Dabei müssen die Schifffahrtsunternehmungen aber ein tragfähiges Geschäftsmodell vorweisen, das den Weg zu einer nachhaltigen Eigenwirtschaftlichkeit aufzeigt. Diese kann mit einem à-fonds-perdu-Investitionsbeitrag in der Regel besser erreicht werden als mit einem rückzahlbaren Darlehen.

3.3 Finanzielle Situation der BLS Schifffahrt

in CHF	IST 2017	IST 2018	IST 2019	IST 2020	IST 2021
Ertrag	15 989 716	17 073 380	17 209 618	10 121 031	11 413 145
Betriebsaufwand	-14 368 706	-15 729 541	-16 428 560	-14 010 984	-15 096 868
Betriebsergebnis vor Abschreibungen	1 621 010	1 343 839	781 058	-3 889 953	-3 683 723
Abschreibungen (inkl. Impairments)	-4 118 669	-7 296 686	-49 304	-184 331	-143 722
Betriebsergebnis vor Zinsen	-2 497 659	-5 952 848	731 754	-4 074 284	-3 827 445
Zinsen	-596 315	-634 915	-589 509	0	0
Buchmässige Aufwertung der Liegenschaften					1 401 000
Covid-Defizitdeckung 2020 + Auflösung Rückstellung 2021					2 598 178
Betriebsergebnis	-3 093 974	-6 587 763	142 245	-4 074 284	171 733

In den Jahren 2017 bis 2019 konnte der Ertrag jährlich gesteigert werden. Der Betriebserfolg in den Jahren 2017 und 2018 ist aufgrund der Sonderabschreibungen (Impairments) bedeutend tiefer als im Jahr 2019. Im Jahr 2017 wurde eine ausserordentliche Abschreibung von rund CHF 3 576 000 gebucht und im Jahr 2018 von rund CHF 6 968 000.

Wie viele touristische Angebote, wurde auch die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee massiv durch die Covid-Pandemie getroffen. Im 2020 waren die Frequenzen mit 0.52 Mio. Personen um 55 % und im 2021 mit 0.72 Mio. Personen um 35 % unter den Werten 2019.

Der ausserordentliche Erfolg im Jahr 2021 resultiert aus dem Ertrag der Covid-Defizitdeckung 2020, der Auflösung der Rückstellungen 2021 und der buchmässigen Aufwertung der Liegenschaften. Mit dem RRB 372/2021 hat der Regierungsrat brutto CHF 721 210 für die Covid-Defizitdeckung 2020 beschlossen. Der Bund hat ebenfalls CHF 576 968 für die Defizitdeckung 2020 gesprochen.

Für 2021 rechnet die BLS Schifffahrt mit einem betrieblichen, vorwiegend covidbedingten Betriebsverlust von rund CHF 4 Millionen. Mit dem zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise sieht der Bund auch für den touristischen Verkehr eine Unterstützung für 2021 vor. Wie andere touristische Unternehmen, beabsichtigt auch die BLS Schifffahrt, von der Möglichkeit einer Covid-Unterstützung für 2021 Gebrauch zu machen.

3.4 Neues Geschäftsmodell für die BLS Schifffahrt

In den letzten Jahren wurde mit Effizienz- und Ertragssteigerungsmassnahmen eine nachhaltige schwarze Null im operativen Geschäft erreicht. Jedoch resultiert weiterhin ein zu tiefer Cash-Flow, um die anstehenden Investitionen und deren Folgekosten in Schiffe, Ländten und Werften finanzieren zu können. Seit 2013 hat die BLS über CHF 20 Mio. an Sonderabschreibungen (Impairments) vorgenommen um die Schifffahrtsrechnung zu entlasten.

Um die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee langfristig zu sichern, hat der Verwaltungsrat der BLS in seiner Sitzung vom 9. Dezember 2021 die Umsetzung eines neuen Geschäftsmodells und die Gründung einer 100%igen Tochtergesellschaft beschlossen. Die BLS investiert im Rahmen der Ausgründung rund CHF 9 Mio. in die neue Tochtergesellschaft (Aktienkapital, Kapitalreserven, Intercompany Darlehen). Kern des neuen Geschäftsmodells ist die finanzielle Stabilisierung sowie eine Flottenerneuerung. Damit sich die BLS Schifffahrt im Tourismusmarkt behaupten kann und die Arbeitsplätze langfristig sicherstellen kann, sind mehr Flexibilität und eine starke Eigenständigkeit notwendig.

Das Geschäftsmodell umfasst u.a. folgende Massnahmen, mit denen sich die BLS Schifffahrt die langfristige unternehmerische Überlebensfähigkeit sichern und sich als modernes, agiles Touristikunternehmen positionieren will:

1. Fokussierung auf das Kerngeschäft der Kursschifffahrt / Flottenerneuerung: Die heutige Flotte von 16 Schiffen wird um 4 Schiffe reduziert, 2 Schiffe sollen ersetzt und 9 Schiffe aus dem heutigen Flottenbestand sollen kundengerecht und technisch saniert werden.
2. Bessere Ausschöpfung des Marktpotenzials: Erhöhung der Flottenattraktivität, Ausbau der Winterschifffahrt, Verlängerung der Sommersaison auf dem Brienzersee, periodische Tarifmassnahmen sowie konsequente und differenzierte Positionierung pro See.
3. Zusätzliche Erträge generieren und Fixkosten reduzieren: Sicherstellen und Professionalisieren der Aussenfinanzierung: Professionalisierung des Fundraisings für die Dampfschiffe zur Erhöhung des

Spendenpotenzials, Unterstützungsbeiträge des Kantons Bern reduzieren zukünftige Fixkosten für Abschreibungen und Zinsen.

4. Zusätzliche Massnahme Personal (per 1. Januar 2022 umgesetzt): Neue Anstellungsbedingungen: Schifffahrtsspezifischer, branchenkonformer FAV (Firmenarbeitsvertrag), um die Flexibilität zu erhöhen und ein marktgerechtes Lohnsystem einzuführen. In einer Urabstimmung haben die Mitarbeitenden dem neuen Firmenarbeitsvertrag zugestimmt, der sich an die Arbeitsbedingungen der Schifffahrtsbranche anlehnt.

3.5 Flottenpolitik

Der Zustand der heutigen Flotte ist aufgrund des hohen Alters unbefriedigend und weist einen sehr grossen Sanierungs- und Investitionsbedarf auf. Die heutige Flotte (ohne Dampfschiffe) weist ein Durchschnittsalter von über 50 Jahren auf und kann wirtschaftlich und nachhaltig betrieben werden. Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Dieselschiffe liegt im Vergleich mit modernen Schiffen auf anderen Seen rund 50 % höher, was neben hohen Energiekosten und CO₂-Emissionen auch ein potenzielles Reputationsrisiko birgt.

Durch die Ausmusterung von vier alten und dem Ersatz von zwei Schiffen können das Durchschnittsalter und die Betriebs- und Unterhaltskosten gesenkt und der Treibstoffverbrauch sowie die Emissionen deutlich reduziert werden. Die restliche Flotte kann besser ausgelastet und damit wirtschaftlicher betrieben werden.

Aufgrund der abgesenkten Seepiegel ist heute nur die MS Schilthorn auf dem Thunersee mit sehr begrenzter Kapazität (148 Innenplätze) im Winter einsetzbar. Der maximal zulässige Tiefgang für den Wintereinsatz auf dem Thunersee beträgt 1.45 Meter. Der Tiefgang der heutigen Kursschiff-Flotte (exklusive MS Schilthorn) auf dem Thunersee liegt zwischen 1.64 und 1.84 Meter. Das interessante Wachstumspotenzial des Wintergeschäfts kann deshalb nicht ausgeschöpft werden. Mit der Beschaffung von neuen, wintertauglichen Schiffen mit wenig Tiefgang kann die Winterschifffahrt auf- und ausgebaut und die Flottenattraktivität (neue Schiffe als Publikumsmagnete) auch im Sommer gesteigert werden. Um die Winterschifffahrt möglichst schnell auszubauen, soll das neue Schiff für den Thunersee rasch beschafft werden. Auf dem Thunersee kann die Winterschifffahrt sowohl von Thun (primär Markt Schweiz) als auch von Interlaken West (ausländische Touristen) her ausgebaut werden.

Mit folgenden konkreten Projekten, die bereits umgesetzt oder in Planung sind, soll die neue Flottenpolitik zusätzlich zur Verkleinerung der Flotte umgesetzt und die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit der Schifffahrt gesteigert werden:

1. Bereits umgesetzt ist die Neumotorisierung MS der Jungfrau auf dem Brienzersee mit einer hybriden Antriebsanlage. Damit kann der CO₂-Ausstoss um jährlich 32 Tonnen und somit um 12 % gesenkt werden. Das Schiff ist technisch auch bereits für einen emissionsfreien Antrieb (z.B. Wasserstoff) vorbereitet. Das Schiff ist seit Juli 2021 mit dem hybriden Antriebssystem im Einsatz.
2. Beschaffung eines neuen Schiffs auf dem Thunersee (Sommer 2025), welches mit der heute 58-jährigen MS Beatus ein älteres dieselbetriebenes Schiff ersetzt. Das Schiff soll mit einer modernen hybriden Antriebsanlage ausgestattet werden. Das Schiff soll zudem technisch bereits für einen Zero-Emission Antrieb vorbereitet werden.
3. Bau/Beschaffung eines neuen Schiffs auf dem Brienzersee, welches mit der heute 65-jährigen MS Interlaken ein älteres dieselbetriebenes Schiff ersetzt. Das Schiff könnte das erste mit Wasserstoff betriebene Fahrgastschiff der Schweiz werden. Eine Machbarkeitsstudie startet im Frühling 2022.

4. Neues Schiff «MS Thunersee»

4.1 Projektbeschreibung



Bild 1: Illustration MS Thunersee

Für einen wirtschaftlichen Betrieb ist die BLS Schifffahrt auf multifunktionale Schiffe angewiesen, die vielseitig für Kurs-, Themen- wie auch Charterfahrten, sowohl im Sommer als auch im Winter eingesetzt werden können. Bei der technischen Konzeption der anstehenden Neubeschaffung stehen der geringe Tiefgang sowie ein nachhaltiges, alternatives Antriebssystem im Fokus (langfristig emissionsfrei). Einerseits können so die Betriebskosten reduziert und andererseits dem zunehmenden Bedürfnis nach ökologischer Mobilität begegnet werden.

Zudem können auf dem neuen Schiff sämtliche Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (Lift, Signalisation, Kundeninformationssysteme, Platzverhältnisse und Durchgänge) umgesetzt werden. Auf den älteren Schiffen ist das teilweise nicht oder nur mit grösseren Investitionen möglich.

Das neue Schiff wird das sanierungsbedürftige MS Beatus (Jg. 1963) ersetzen. Das MS Beatus ist am Ende seiner Lebensdauer und könnte nur mit sehr hohen Investitionen wieder zeitgerecht saniert werden. Aufgrund des Tiefgangs könnte das MS Beatus auch nach einer Sanierung nicht im Winterbetrieb eingesetzt werden. Aus diesen Gründen wird die MS Beatus ausgeflottet und rückgebaut.

4.2 Nachhaltigkeit

Mit dem Einsatz eines modernen Antriebssystems können die Betriebs- und Unterhaltskosten, der Treibstoffverbrauch und insbesondere die Emissionen erheblich verringert werden. Die BLS Schifffahrt möchte das neue Schiff auf dem Thunersee mit einem seriellen Hybrid- anstelle eines konventionellen Dieselmotors ausstatten, was jedoch zu spürbar höheren Investitionskosten führt (CHF 790 000). In Analogie zur Autobranche ist dies ein «Plug-in»-Hybrid. Das Batteriepaket kann über Nacht geladen werden.

Die BLS Schifffahrt rechnet beim neuen Schiff mit einer Einsatzdauer von 40–50 Jahren. Entsprechend gilt es bei dieser langfristigen Investition, das Antriebssystem nachhaltig und zukunftsgerichtet zu wählen. Die Struktur des Schiffs soll so ausgelegt werden, dass zu einem späteren Zeitpunkt der Einbau eines «Zero-Emission» Antriebs (z.B. Wasserstoff) möglich ist.

Aufgrund des vorgesehenen Einsatzes des neuen Schiffes (lange Einsatzzeiten, kurze Wendezeiten an den Endpunkten, viele Halte) ist ein rein elektrischer Antrieb mit den heutigen Technologien nicht zweckmässig umsetzbar. Das Batteriepaket müsste zu gross dimensioniert werden, damit das Schiff den ganzen Tag ohne Nachladen unterwegs sein könnte. Zudem würde das Gewicht der Batterien wiederum einen grossen Energiebedarf auslösen. Eine interessante Zukunftsperspektive sind wasserstoffbetriebene Antriebssysteme. Diese sind jedoch für ein Passagierschiff dieser Grössenordnung noch nicht erprobt.

Entsprechende gesetzgeberische Normen sind noch nicht vorhanden. Neben dem Antrieb müssen zudem auch noch die ausreichende ortsnahe Produktion und der Transport des Wasserstoffs geklärt werden. Für ein solches Projekt ist mit einem Zeitrahmen von mehreren Jahren zu rechnen. Für das später zu beschaffende neue Schiff auf dem Brienzersee werden diesbezüglich nun mit Partnerunternehmungen erste Machbarkeitsstudien durchgeführt, die aufzeigen soll, ob ein Passagierschiff in dieser Grössenordnung mit Wasserstoff aller betrieben werden kann und darf.

Der Bund hat am 17. Dezember 2021 die Vernehmlassung zum revidierten CO₂-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 eröffnet. Das Gesetz sieht ab 2025 einen Bundesbeitrag an die Mehrkosten für fossilfreie Busse und Schiffe von max. CHF 15 Mio. pro Jahr vor.

4.3 Passagierbereich

Das Schiff wird barrierefrei gestaltet und verfügt über einen Personenaufzug, der vom Unterdeck bis zum Oberdeck führt. Haupt-, Ober- und Unterdeck werden für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich und entsprechend eingerichtet werden. Eine Behindertentoilette wird sich auf dem Hauptdeck befinden, die restlichen sanitären Anlagen im Unterdeckbereich. Ein optimales Verhältnis von Innen- und Aussenplätzen wird bei der Planung berücksichtigt, um den Fahrgästen sowohl im Sommer und Winter sowie bei gutem und schlechtem Wetter eine komfortable Reise zu ermöglichen. Bei den Aussenplätzen wird darauf geachtet, dass genügend Schattenplätze vorhanden sind. Der Innenraum soll mit offenen Decks und verschiedenen Zonen grosszügig ausgestaltet werden, die je nach Einsatzzweck «sanft» abgetrennt werden können (Gruppenreservierungen oder kulinarische Themenfahrten). Für die multifunktionale Nutzung des Schiffs sind wo immer möglich und sinnvoll Schiebefenster und Schiebetüren vorzusehen. Um den Fahrgästen einen uneingeschränkten Blick auf die Landschaft des Berner Oberlands zu ermöglichen, sollen Panoramafenster verbaut werden. Eine grosszügige Multifunktionalzone für den stark zunehmenden Bedarf an Gepäck, Fahrräder, Gehhilfen und Kinderwagen wird auf dem Hauptdeck eingerichtet. Dank dem angestrebten hybriden Antriebssystem wird das neue Schiff zudem zeitweilig geräuschlos über den Thunersee gleiten.

4.4 Technik

Bei dem Projekt handelt es sich um ein auf dem aktuellen Stand der Technik ausgestatteten Fahrgastschiff für 700 Personen, das mindestens zwei Fahrgastdecks haben wird. Auf technischer Ebene sind die Hauptanforderungen gute Fahreigenschaften, Laufruhe, geringe Wellenhöhe und Treibstoffverbrauch. Für die detaillierte Auslegung des Antriebssystems wird eine separate Untersuchung vorgenommen, um das für den Einsatz des Schiffes optimalste System zu ermitteln. Aktuell wird von folgender Struktur aus-

gegangen: Im Unterdeck sind Küche und ein Mannschaftsraum vorgesehen. Auf dem Brückendeck befindet sich das Steuerhaus mit dem Steuerstand. Die gastronomischen Einrichtungen werden nach den Bedürfnissen der Fahrgäste und des Betreibers (Caterer) ausgelegt.

4.5 Betrieb

Die Decksfläche des Schiffs wird so ausgelegt, dass dieses im Sinne der Effizienz gemäss BAV-Vorgaben durch drei anstatt vier Personen fahrbar ist. Die Landestellen werden in kurzen Abständen angelaufen. Das Schiff muss deshalb sehr gute Manövriereigenschaften besitzen und von einem Einmannsteuerstand aus an- und abgelegt werden können. Der Einsatzzweck ist variabel für Kurs-, Themen- und Charterfahrten auf dem Thunersee ausgelegt.

4.6 Planrechnung 2022–2030 und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Verkehrserträge	12'557	14'276	15'507	16'078	16'185	16'260	16'592	16'652	16'827
% Wachstum	-2.90%	13.70%	8.60%	3.70%	0.70%	0.50%	2.00%	0.40%	1.00%
Übriger Betriebsertrag	823	854	882	897	898	899	903	904	906
% Wachstum	-12.30%	3.80%	3.20%	1.80%	0.10%	0.10%	0.50%	0.10%	0.30%
Interne Erlöse	300	300	182	250	300	233	300	229	195
Betriebsertrag	13'680	15'430	16'571	17'225	17'383	17'392	17'795	17'785	17'928
Personalaufwand	-9'312	-9'305	-9'271	-9'490	-9'537	-9'585	-9'900	-9'950	-10'340
% Wachstum	-8.10%	-0.10%	-0.40%	2.40%	0.50%	0.50%	3.30%	0.50%	3.90%
% Betriebserträge	-68.10%	-60.30%	-55.90%	-55.10%	-54.90%	-55.10%	-55.60%	-55.90%	-57.70%
Aufwand für Material und Dienstleistungen	-1'340	-1'087	-1'140	-1'110	-1'104	-1'104	-1'104	-1'104	-1'104
% Wachstum	6.30%	-18.90%	4.90%	-2.60%	-0.60%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
% Betriebserträge	-9.80%	-7.00%	-6.90%	-6.40%	-6.40%	-6.30%	-6.20%	-6.20%	-6.20%
Übriger Betriebsaufwand	-2'874	-2'540	-2'700	-2'640	-2'664	-2'689	-2'894	-2'806	-2'835
% Wachstum	12.60%	-11.60%	6.30%	-2.20%	0.90%	0.90%	7.60%	-3.10%	1.00%
% Betriebserträge	-21.00%	-16.50%	-16.30%	-15.30%	-15.30%	-15.50%	-16.30%	-15.80%	-15.80%
Betriebsaufwand	-13'526	-12'931	-13'111	-13'240	-13'305	-13'378	-13'898	-13'859	-14'279
EBITDA	154	2'499	3'460	3'985	4'078	4'014	3'897	3'926	3'649
Abschreibungen & Wertberichtigungen	-371	-503	-695	-818	-944	-1'089	-1'144	-1'220	-1'272
% Wachstum	-7.80%	35.40%	38.30%	17.60%	15.40%	15.40%	5.00%	6.60%	4.20%
% Betriebserträge	-2.70%	-3.30%	-4.20%	-4.70%	-5.40%	-6.30%	-6.40%	-6.90%	-7.10%
% Anlagen	-5.00%	-5.00%	-5.50%	-5.50%	-5.50%	-5.80%	-5.90%	-6.10%	-6.30%
Abschreibungen immaterielle Anlagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Interne Kosten	-1'618	-1'543	-1'468	-1'466	-1'463	-1'461	-1'459	-1'457	-1'454
% Wachstum	-52.70%	-4.70%	-4.80%	-0.20%	-0.20%	-0.20%	-0.20%	-0.20%	-0.20%
% Betriebserträge	-11.80%	-10.00%	-8.90%	-8.50%	-8.40%	-8.40%	-8.20%	-8.20%	-8.10%
EBIT	-1'835	453	1'297	1'701	1'671	1'463	1'294	1'249	923
Unternehmensergebnis	-2'383	373	1'177	1'416	1'213	1'035	899	878	633

Die BLS Schifffahrt AG geht davon aus, dass nach einer mehrjährigen Erholungsphase von der Pandemie und dank des neuen Geschäftsmodells (vgl. Ziffer 3.1.2) die Erträge im Jahr 2025 wieder das Niveau der Jahre 2018/2019 erreichen und dann moderat wachsen werden. Mit dem neuen Schiff auf dem Thunersee kann die Winterschifffahrt deutlich ausgebaut sowie das sanierungsbedürftige Motorschiff Beatus (Jahrgang 1963) ersetzt werden und damit Unterhaltskosten eingespart werden. Dank dem neuen Schiff wird auch ausserhalb des Winters in den ersten beiden Jahren mit einer generellen Nachfragesteigerung gerechnet.

4.7 Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten

Die Meilensteine des Projekts sehen wie folgt aus:

Entscheid des Grossen Rates Finanzierungsgesuch

September 2022

Ausschreibung / Beschaffung
Bauphase (Engineering/Montage)
Inbetriebnahme

September 2022–März 2023
März 2023–Juni 2025
Sommer 2025

5. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Die Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2022 sehen vor, die Ressourcenstärke und die Wirtschaftskraft des Kantons Bern zu erhöhen. Das vorliegende Projekt unterstützt den für die Region wichtigen Tourismus und stärkt damit die Wirtschaftskraft des Kantons Bern.

Die Richtlinien sehen zudem vor, gute Rahmenbedingungen für Zukunftstechnologien und nachhaltige Entwicklung zu schaffen. In einem Entwicklungsschwerpunkt ist erläutert, dass im Bereich nachhaltige Energie und Umwelttechnologien Projekte und Anwendungen in allen Regionen des Kantons gefördert werden. Das neue Schiff wird umweltfreundlich betrieben und es ersetzt ein älteres nicht umweltschonend betriebenes Schiff. Das neue Schiff soll mit einem Antrieb ausgestattet werden, der später auch emissionsfrei, bspw. mit Wasserstoff, umgerüstet werden kann.

Auch die Gesamtmobilitätsstrategie des Kanton Berns strebt eine Nachhaltige Entwicklung an. Sie hat zum Ziel, die Belastung der natürlichen Umwelt und des Menschen durch Emissionen und Schadstoffe auf ein unbedenkliches Niveau zu senken. Mit dem Hybrid-Antrieb des neuen Schiffes wird dieses Ziel unterstützt.

6. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

6.1 Kosten und Finanzierung des neuen Passagierschiffes

Gesamtkosten	CHF	13 800 000
– Rumpf	CHF	2 300 000
– Aufbauten	CHF	1 500 000
– Innenausbau Passagierräume	CHF	1 600 000
– Innenausbau und Mobiliar Crew und Gastro	CHF	800 000
– Betriebssysteme	CHF	2 900 000
– Zusatzsysteme	CHF	900 000
– Projektleitung und Engineering	CHF	2 900 000
– Ökopaket (Seriell Hybrid)	CHF	800 000
Gesamtkosten	CHF	13 800 000
./. Anteil BLS Schifffahrt AG	– CHF	400 000
Kosten zulasten Kanton Bern (brutto)	CHF	13 400 000
Vorsteuerabzugskürzung (MWST) auf à-fonds-perdu-Beiträgen	CHF	1 032 000
Zu bewilligender Kantonsbeitrag (Kanton und Gemeinden)	CHF	14 432 000

./ Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	– CHF	4 811 000
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 FLV	CHF	9 621 000

Der Kantonsbeitrag von netto CHF 9 621 000 ist der Maximalbetrag. Projekt- sowie teuerungsbedingte Mehrkosten zu Lasten des Kantons sind ausgeschlossen.

Mit einer à-fonds-perdu-Finanzierung des neuen Passagierschiffs durch den Kanton Bern fallen bei der BLS Schifffahrt AG weder Finanzierungs- noch Abschreibungsfolgekosten an. Die geforderte Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebs kann somit eher erreicht werden. Deshalb wird der Beitrag nicht als bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt.

6.1.1 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz/ Finanzierung

Es handelt sich um einmalige neue Ausgabe nach Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG, für deren Bewilligung der Grosse Rat zuständig ist, unter Vorbehalt der fakultativen Volksabstimmung.

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG, der im Voranschlag und in der Finanzplanung der Bau- und Verkehrsdirektion eingestellt ist und mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfes vorgesehenen Zahlungsstranchen abgelöst wird.

6.1.2 Folgekosten

Der Investitionsbeitrag wird à-fonds-perdu geleistet. Es entstehen für den Kanton Bern keine Folgekosten.

Projektänderungen und dadurch bedingte Mehrkosten sowie teuerungsbedingte Mehrkosten müssen durch die BLS Schifffahrt getragen werden.

6.2 Übrige Auswirkungen

Für den Kanton Bern hat dieser Investitionsbeitrag keine Auswirkungen auf die Organisation, das Personal, die IT oder den Raum.

7. Auswirkungen auf die Gemeinden

Gemäss Art. 12 ÖVG sind Beiträge an touristische Schifffahrts- und Bahnunternehmungen Bestandteil der von den Gemeinden anteilig mitzufinanzierenden ÖV-Kosten. Somit fliessen die über Art. 9 ÖVG geleisteten Beiträge in die ÖV-Gesamtkosten ein.

8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

8.1 Wirtschaft

Die Schifffahrt ist nicht nur für die BLS, sondern für die ganze Region Berner Oberland wichtig. Neben den Jungfraubahnen sowie der Schilthornbahn ist die BLS Schifffahrt der grösste touristische Leistungsträger im Berner Oberland. Sie ist ein volkswirtschaftlich bedeutender Faktor. Zusammen mit der Restauration beschäftigt die Schifffahrt über 200 Mitarbeitende und gehört damit zu den grossen Arbeitgebern in der Region. Die Schifffahrt ist zudem eine wichtige Kooperationspartnerin im Berner Oberland und arbeitet eng mit verschiedenen touristischen Leistungsträgern rund um den Thuner- und Brienzersee zusammen (Jungfraubahnen, Beatushöhlen, Stockhorn, Hotel Giessbach, usw.).

8.2 Umwelt

Die BLS Schifffahrt bewegt sich in einem wunderschönen, aber auch sensiblen Naturumfeld. Sie verkehrt sozusagen auf Trinkwasser. Die BLS Schifffahrt ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und will Sorge zu den natürlichen Ressourcen tragen. Sie will Schritt für Schritt den CO₂-Ausstoss reduzieren. Ein erster Schritt ist der Hybridantrieb des neuen Schiffs. Auch die Machbarkeitsstudie für ein wasserstoffbetriebenes Schiff unterstützen dieses Vorhaben.

8.3 Gesellschaft

Die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee trägt zur touristische Attraktivität der Region bei. Gäste aus nah und fern sind davon begeistert. Die Schifffahrt verbindet Tradition und Fortschritt. Als Verkehrsmittel verbinden die Schiffe der BLS zudem weitere touristische Angebote auf und um den Thuner- und Brienzersee. Durch den Ausbau der Winterschifffahrt, die durch das neue Schiff ermöglicht wird, kann sie dieser Rolle vermehrt auch im Winter gerecht werden.

9. Bedingungen

- Der Beitrag des Kantons Bern ist als Kostendach fixiert. Planungs- oder teuerungsbedingte Mehrkosten sind durch die BLS Schifffahrt AG zu tragen. Der Kanton Bern beteiligt sich nicht an den Unterhaltskosten.
- Die zugesicherten Beiträge werden ausschliesslich an die Gesuchstellerin ausbezahlt. Eine Überweisung an Dritte ist ausgeschlossen.
- Weist die Schlussabrechnung Minderkosten aus, wird der Kantonsbeitrag nach Abzug des Anteils der BLS Schifffahrt AG von CHF 400 000 gekürzt. Mehrkosten werden nicht berücksichtigt.

10. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen:

- Beschlussentwurf
- Planerentwürfe MS Thunersee