

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 22. Oktober 2014
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 460455
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

BLS Schifffahrt Berner Oberland; Kantonsbeitrag an den Ersatz der Werfthalle in Thun Mehrjähriger Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Rechtsgrundlagen	3
3	Ausgangslage	3
3.1	BLS Schifffahrt Berner Oberland.....	3
3.2	Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die bernische Schifffahrt.....	4
3.2.1	Umstrukturierungsbeiträge 2005–2008	5
3.3	BLS Schifffahrt Berner Oberland: Finanzielles Ergebnis 2010–2014.....	5
3.4	Ausblick	6
3.4.1	Ertragsentwicklung	6
3.4.2	Kosten	6
3.5	Investitionsplanung	6
4	Ersatzinvestition Werfthalle Thun	7
4.1	Die bestehende Werfthalle.....	7
4.2	Bedürfnisnachweis.....	7
4.3	Projekt neue Werfthalle mit Trockendock.....	8
4.3.1	Projektdaten	8
4.3.2	Werkstätten	8
4.3.3	Skizze Werfthalle mit Trockendock	8
4.3.4	Umwelt	8
4.4	Varianten / Alternativen.....	9
4.4.1	Neubau Werfthalle mit Trockendock inkl. Werkstätten und Sanierung Bürogebäude	9



4.4.2	Rückbau der Werfthalle mit Beibehaltung der Hebebahn sowie provisorischer Abdeckung bei Arbeiten.....	9
4.4.3	Neue Werfthalle mit Trockendock am Standort Kanderkies, Einigen (Spiez)	9
4.5	Folgen eines Verzichts.....	9
4.6	Öffentliches Beschaffungswesen / Compliance	9
4.7	Planrechnungen	9
5	Auswirkungen auf Finanzen und Personal	10
5.1	Kosten und Finanzierung der Werfthalle	10
5.2	Art der Ausgabe / Finanzkompetenz	10
5.3	Kreditart.....	10
5.4	Personelle Auswirkungen	10
5.5	Folgekosten	11
6	Auswirkungen auf die Gemeinden	11
7	Volkswirtschaftliche Bedeutung der BLS Schifffahrt Berner Oberland.....	11
8	Bedingungen.....	11
9	Antrag.....	11

1 Zusammenfassung

Die konzessionierte Schifffahrt auf den bernischen Seen (Bielersee, Thunersee, Brienzersee) kämpft, wie andere kapitalintensive und wetterabhängige Tourismusangebote, mit finanziellen Herausforderungen. Im Gegensatz zu anderen Kantonen unterstützt der Kanton Bern die Schifffahrt nicht standardmässig mit jährlichen Betriebsbeiträgen. Eine Unterstützung kann gemäss Art. 9 ÖVG nur ausnahmsweise erfolgen und bei einem ausgewiesenen Bedarf.

Investitionsbeiträge wurden schon wiederholt an die beiden bernischen Schifffahrtsunternehmen, Bielersee Schifffahrtsgesellschaft (BSG) und BLS Schifffahrt Berner Oberland, ausgerichtet. Die Schifffahrtsunternehmen können damit gezielt von Finanzierungs- und Abschreibungsfolgekosten entlastet werden, was es ihnen erleichtert, ein ausgeglichenes Betriebsergebnis auszuweisen.

Nachdem der Kanton Bern im Jahr 2010 die BSG mit einem Beitrag an ein neues Passagierschiff unterstützt hat, beantragt nun die BLS Schifffahrt Berner Oberland einen Investitionsbeitrag an die Kosten des Ersatzes der bestehenden Werfthalle.

Die BLS Schifffahrt Berner Oberland muss aus Sicherheitsgründen die 110-jährige Werfthalle und die dazugehörige Schiffsaufzuganlage ersetzen. Die bestehende Halle weist gravierende Mängel auf und kann gemäss einer Expertise nach 2016 aus Sicherheitsgründen nicht mehr genutzt werden. Für die Sicherstellung des notwendigen Unterhalts ist die BLS Schifffahrt zwingend auf eine Werfthalle angewiesen.

Die Investitionskosten in eine neue, zeitgemässe Werfthalle mit Trockendock belaufen sich auf Fr. 12,8 Millionen (inkl. 8% MwSt.). Nach Abzug des Gemeindedrittels von Fr. 4,27 Millionen gehen Fr. 8'533'300 netto zulasten des Kantons.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung und ist im Amtsblatt zu veröffentlichen.

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
- 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.
- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG, BSG 641.1), Art. 20 ff.
- Bernische Schifffahrt: Abschluss der Umstrukturierungsphase 2005–2008 und zukünftige Unterstützungsbeiträge (RRB 1880 vom 12. November 2008)

3 Ausgangslage

3.1 BLS Schifffahrt Berner Oberland

Im Jahre 1835 verkehrte erstmals das Dampfschiff "Bellevue" zwischen Hofstetten und Neuhaus. Die heutige BLS Schifffahrt Berner Oberland 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 wird seitdem als eigenständiger Geschäftsbereich (heute Profitcenter) der Bahnunternehmung geführt.

Die BLS Schifffahrt Berner Oberland betreibt mit 12 Motorschiffen und 2 Dampfschiffen (Stand 2013) die konzessionierte Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee. Neben den Jungfrau-bahnen sowie der Schilthornbahn ist die BLS Schifffahrt Berner Oberland einer der grössten touristischen Leistungsträger im Berner Oberland.

3.2 Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die bernische Schifffahrt

Nach geltendem Recht gilt die Schifffahrt im Kanton Bern als rein touristisches Angebot und ist nicht Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Gestützt auf Art. 9 ÖVG kann der Kanton jedoch ausnahmsweise Beiträge an Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind.

Die staatliche Unterstützung der bernischen Schifffahrt hat Tradition. Gestützt auf die jeweils geltenden Rechtsgrundlagen wurden wiederholt Beiträge geleistet, sowohl für den Betrieb wie auch für Investitionen.

Diese Übersicht zeigt die ab 1972 geleisteten Beiträge des Kantons:

Finanzhilfen des Kantons Bern (Bruttobeiträge) an die Schiffsunternehmen BSG und BLS in den Jahren 1972 - 2014							
BSG - Bielersee Schifffahrtsgesellschaft				BLS - Schifffahrtsgesellschaft			
Jahr	Bezeichnung	Betrieb	Invest.	Jahr	Bezeichnung	Betrieb	Invest.
1972	AK Erhöhung (MS Petersinsel)	-	800'000	1974	Lände Hilterfingen	-	3'000
1972	Inv.beitrag (MS Petersinsel)	-	700'000	1978	Lände Niederried	-	25'000
1974	Slipanlage Nidau	-	200'000	1984	Lände Brienz	-	230'000
1977	Lände Erlach	-	8'000	1985	Lände Interlaken	-	18'000
1979	Entschuldungsdarlehen	-	795'000	1985	Lände Iseltwald	-	75'000
1986	Anlegesteg Grenchen	-	30'000	1988	Lände Spiez	-	370'000
1988	AK Erhöhung (MS Siesta)	-	1'500'000	1988	Defizitdeckung*	95'224	-
1998	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'946'000	1989	Defizitdeckung*	84'607	-
1999	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'676'000	1990	Defizitdeckung*	104'608	-
2000	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'653'000	1991	Defizitdeckung*	111'183	-
2004	Betriebsbeitrag	1'050'000	-	1991	Lände Faulensee	-	35'000
2005	Umstrukturierungsbeitrag 2005	1'000'000	-	1991	Trockendock Interlaken Ost	-	1'000'000
2006	Umstrukturierungsbeitrag 2006	800'000	-	1991	Aareufer Interlaken Ost	-	200'000
2007	Umstrukturierungsbeitrag 2007	600'000	-	1992	Lände Thun	-	300'000
2008	Umstrukturierungsbeitrag 2008	300'000	-	1994	Gehsteig Interlaken Ost	-	55'000
2010	Inv.beitrag (MS Rousseau)	-	6'000'000	1994	Oberhofen Lände	-	32'500
				1994	Abgeltung Raddampfergesetz	131'186	-
				1995	Abgeltung Raddampfergesetz	320'100	-
				1996	Abgeltung Raddampfergesetz	258'971	-
				1997	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	-
TOTAL		3'750'000	15'308'000	TOTAL		3'655'879	3'813'500
Beiträge BSG 1972 - 2014			19'058'000	Beiträge BLS Schifffahrt 1972 - 2014			7'469'379

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

3.2.1 Umstrukturierungsbeiträge 2005–2008

Die finanzielle Situation der bernischen Schifffahrt hat sich mit der Jahrtausendwende verschärft. Nach einem einmaligen Betriebsbeitrag 2004 wurden in den Jahren 2005–2008 Umstrukturierungsbeiträge ausgerichtet. Das Ziel war, die bernische Schifffahrt wieder zurück zur Eigenwirtschaftlichkeit zu bringen.

Gestützt auf den Grossratsbeschluss 1897 vom 13. September 2004 schloss der Kanton Bern mit der BSG und der BLS Vereinbarungen über Umstrukturierungsbeiträge für die Jahre 2005 bis 2007 resp. 2008 ab.

Die kantonalen Beiträge von insgesamt Fr. 4,2 Millionen waren degressiv. Ab 2009 sollten die Schifffahrtsunternehmen eigenwirtschaftlich beziehungsweise ohne kantonale Beiträge betrieben werden.

Mit den abgeschlossenen Vereinbarungen wurden die BSG und die BLS verpflichtet, die Betriebsergebnisse mit kostensenkenden Massnahmen im Betrieb und Angebot sowie mit ertragssteigernden Massnahmen im Tarifbereich deutlich zu verbessern.

Während bei der BSG die im Rahmen der Umstrukturierungsphase eingeleiteten Massnahmen die gewünschten Resultate gebracht haben, bleibt die BLS Schifffahrt weiterhin stark gefordert. Sie ist insbesondere nicht in der Lage, Grossinvestitionen, wie den anstehenden Ersatz der Werfthalle, zu finanzieren und die daraus resultierenden Abschreibungs- und Finanzierungsfolgekosten zu tragen.

Nach Abschluss der Umstrukturierungsphase hat der Regierungsrat beschlossen, allfällige weitere Unterstützungsbeiträge seien ab 1. Januar 2009 wiederum auf der Grundlage von Art. 9 ÖVG auszurichten. (RRB 1880/2008)

3.3 BLS Schifffahrt Berner Oberland: Finanzielles Ergebnis 2010–2014

BLS Schifffahrt Berner Oberland	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012	Ist 2013	Forecast 2014*
<i>in TCHF</i>					
Ertrag Personenverkehr	13'082	12'457	12'161	12'943	14'274
Übriger Ertrag	5'284	5'129	2'252	2'159	987
Personalaufwand	7'748	7'337	7'779	7'946	7'423
Betriebsaufwand	4'620	4'483	4'698	3'804	3'493
Übriger Aufwand	4'641	5'255	2'480	3'366	2'544
Betriebsergebnis vor Abschreibungen	1'357	511	-544	-14	1'801
Abschreibungen	1'118	1'121	1'135	6'207	796
Betriebsergebnis vor Zinsen	239	-610	-1'679	-6'221	1'005
Zinsen	577	578	579	580	584
Betriebsergebnis	-338	-1'188	-2'258	-6'801	421

* Stand Juli 2014

Passagierzahlen in Mio.	1.078	0.896	1.031	1.015	-
--------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	----------

Nach einem Rückgang im Jahr 2011, mit der niedrigsten Passagierzahl seit 1946, verbesserte und erweiterte die BLS Schifffahrt ihr Angebot gezielt. So konnten die Passagierzahlen im Folgejahr mit den bestehenden Ressourcen um 15 Prozent auf über 1 Million erhöht werden. Trotz der steigenden Passagierzahlen fiel das finanzielle Ergebnis 2012 allerdings erneut ungenügend aus und für die BLS Schifffahrt resultierte ein Verlust von Fr. 2,3 Millionen.

Grund dafür waren die zahlreichen Aktionen ausserhalb des Tarifsystems des öffentlichen Verkehrs. Sie führten zu geringeren Anteilen am GA- und Halbtax-Schlüssel, die sich aufgrund der Berechnungsmethodik über mehrere Jahre auswirken.

Im 2013 konnten die Erträge aus dem Personenverkehr wieder angehoben werden und ab 2014 werden die Auswirkungen aus den früheren Aktionen nochmals deutlich geringer sein. Das Ergebnis 2013 schloss trotz höheren Erträgen aus dem Personenverkehr mit einem Verlust von Fr. 6,8 Millionen ab. Aufgrund einer Überprüfung der Werthaltigkeit wurden zusätzliche Abschreibungen in Höhe von Fr. 5,1 Millionen getätigt. Ohne diese einmalige Bereinigung hätte sich der Verlust 2013 auf Fr. 1,7 Millionen belaufen.

3.4 Ausblick

Die Geschäftsfeldstrategie der BLS Schifffahrt Berner Oberland sieht vor, 2015 "die schwarze Null" zu erreichen und in den folgenden Jahren als Minimalziel ein ausgeglichenes Resultat zu erzielen.

3.4.1 Ertragsentwicklung

Haupthebel für die Realisierung der geplanten Verkehrserträge ab 2015 sind Angebotserweiterungen und -verbesserungen sowie Tarifmassnahmen. Diesbezüglich besteht bei der BLS noch Handlungsspielraum. Aber auch mit Marketingmassnahmen wie zum Beispiel der Integration in Bahnpläne (Jungfraubahnen-Pass / Regional-Pass) soll der Aufwärtstrend durch zusätzliche Erträge unterstützt werden.

3.4.2 Kosten

Verschiedene Synergie- und Effizienzpotenziale sollen künftig stärker ausgeschöpft werden, so dass die betriebliche Auslastung der bestehenden Flotte erhöht werden kann. Durch den verstärkt polyvalenten Einsatz des Personals sollen die Kosten gesenkt und die Produktivität gesteigert werden. So konnte der Personalbestand zwischen 2002 und 2013 bereits um 16,1 Vollzeitstellen (d.h. rund 18% der Festangestellten und Saisonpersonal) reduziert werden.

Die Geschäftsfeldstrategie und die Planrechnung basieren auf der Grundlage, dass die neue Werfthalle mit einer à-fonds-perdu-Finanzierung durch den Kanton Bern sichergestellt wird.

3.5 Investitionsplanung

Nebst dem notwendigen Ersatz der Werfthalle wird in den kommenden Jahren insbesondere auch die Generalrevision eines der Schiffe, der MS Bubenbergr, nötig. Obwohl in den vergangenen Jahren die Effizienz und die Frequenzen deutlich verbessert werden konnten, ist die BLS Schifffahrt Berner Oberland nicht in der Lage, solche Grossinvestitionen aus Eigenmitteln zu finanzieren, respektive zusätzliche Fremdfinanzierungskosten zu tragen. Nebst der Investitionsfinanzierung stellen auch die sich aus der Investition ergebenden Abschreibungsfolgekosten ein Problem dar.

Mit einer à-fonds-perdu-Finanzierung der Werfthalle durch den Kanton Bern fallen bei der BLS Schifffahrt Berner Oberland weder Finanzierungs- noch Abschreibungsfolgekosten an. Die geforderte Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebs kann somit eher erreicht werden. In Zeitraum von 2015 bis 2018 sind diverse kleinere, betriebsnotwendige Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen für Schiffe und in die Infrastruktur mit Kosten in Höhe von jährlich rund Fr. 1,4 Millionen

geplant. Diese Investitionen können durch die BLS Schifffahrt Berner Oberland selbst finanziert werden.

Die Investitionen in die Schiffe "DS Spiez" und "MS Oberhofen" erfolgen ausschliesslich über Dritte. Eine finanzielle Beteiligung der BLS Schifffahrt Berner Oberland ist nicht geplant. Der allfällige Einsatz für Extrafahrten der beiden Schiffe erfolgt durch die BLS Schifffahrt Berner Oberland zu mindestens kostendeckenden Tarifen.

4 Ersatzinvestition Werfthalle Thun

4.1 Die bestehende Werfthalle

Die heutige Werftanlage Thunersee der BLS Schifffahrt Berner Oberland wurde 1903/04 im Zuge der Neubeschaffung des Dampfschiffes Blümlisalp erbaut. Um auch die später beschafften grösseren Motorschiffe zu unterhalten, musste das Dach der Werfthalle mehrmals angepasst werden. Die Gebäudekonstruktion aus Holz hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und muss aus Sicherheitsgründen durch einen Neubau ersetzt werden. Eine statische Überprüfung der Tragkonstruktion im Sommer 2010 hat ergeben, dass die Biegebeanspruchung der Träger um 40% überschritten ist.

Nur wegen der fehlenden Wärmedämmung wirken sich Schneelasten im Winter nicht voll aus, unter der Voraussetzung, dass die Halle beheizt wird. Im Herbst 2010 mussten die verleimten Holzträgerbinder notsaniert werden, wodurch die Lebensdauer der Werfthalle um max. 5 Jahre verlängert werden konnte. Eine weitere Sanierung respektive eine Verlängerung der Nutzungsdauer sind aus technischer Sicht kaum realisierbar und aus ökonomischen und ökologischen Gründen nicht sinnvoll. Damit die Sicherheit der Mitarbeiter gewährleistet werden kann, wurden eine Windmessenanlage installiert und ein Evakuationsplan erstellt.

Nebst der Problematik der Tragkonstruktion bestehen insbesondere folgende Mängel:

- Die Werfthalle und der Werkstatttrakt haben keine, respektive eine ungenügende Wärmedämmung und der grösste Teil der Heizenergie wird an die Umwelt abgegeben.
- Die Betriebsabläufe zwischen der Werkstätte und der Werfthalle sind suboptimal.
- Das Ein- und Auswassern der Schiffe ist nicht bei allen Wasserständen möglich.
- Die dazugehörige Schiffaufzuganlage mit Baujahr 1903/1904 ist an der Grenze ihrer Belastbarkeit und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen.
- Die Werfthalle und die Schiffaufzuganlage entsprechen nicht mehr den heutigen Vorgaben des Umweltschutzes.

4.2 Bedürfnisnachweis

Damit der Unterhalt der Thunerseeschiffe weiterhin gemäss den BAV-Anforderungen (Verordnung vom 14. März 1994 über den Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen; Schiffbauverordnung, SBV) ausgeführt werden kann, muss eine Ersatzinfrastruktur erstellt werden.

Im Rahmen eines extern erteilten Studienauftrags wurde die Machbarkeit für den Ersatz der Werfthalle und den Ersatz der Schiffaufzuganlage am Thunersee umfassend abgeklärt. Nebst dem heutigen Standort wurden auch alternative Standorte geprüft. Die Studie kam zum Schluss, dass nur ein 1:1 Ersatz am bisherigen Standort möglich ist.

Mit einem Neubau können sämtliche bestehende Mängel beseitigt werden und der längerfristige Werftbetrieb kann effizient erfüllt werden.

4.3 Projekt neue Werfthalle mit Trockendock

4.3.1 Projektdaten

Die Gesamtprojektkosten inkl. Planung und Ausführung für die neue Werfthalle mit Trockendock in Thun belaufen sich auf Fr. 12,8 Millionen (inkl. 8% MwSt.). Wegen des schlechten Zustands der bestehenden Werfthalle ist die Umsetzung zwingend in den Jahren 2016/2017 vorzusehen.

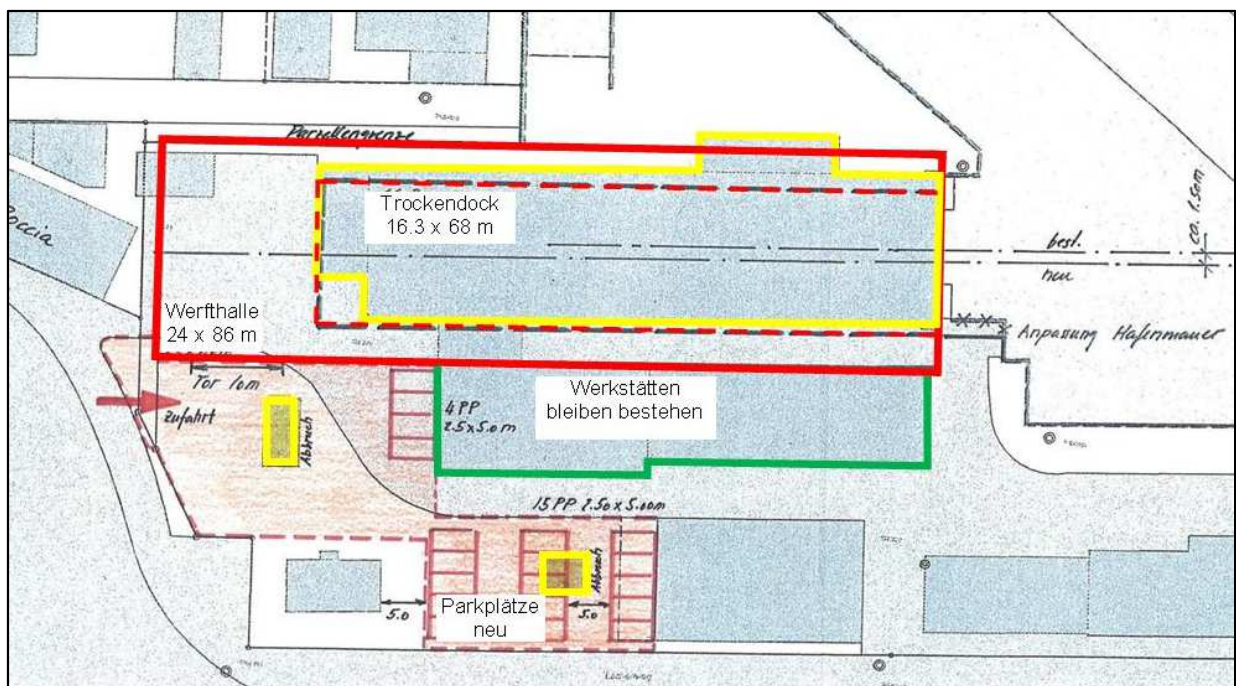
Ausmasse

- Werfthalle: Breite 24 Meter / Länge 86 Meter
- Trockendock: Breite 16.30 Meter / Länge 68 Meter

4.3.2 Werkstätten

Aus Kostengründen wird auf den Neubau der Werkstätten verzichtet. Die neue Werfthalle wird aber so konzipiert, dass die Werkstätten zu einem späteren Zeitpunkt an den Neubau angebaut werden können.

4.3.3 Skizze Werfthalle mit Trockendock



- Abbruch
 Neubau
 Bestehende Gebäude, die integriert werden

4.3.4 Umwelt

Die Halle inkl. Trockendock wird nach den Vorgaben der Kantonalen Energieverordnung vom 26. Oktober 2011 (KENV) erstellt und entspricht in Bezug auf Wärmedämmung und Werkstoffsammlung dem heutigen Stand der Technik.

4.4 Varianten / Alternativen

Neben dem vorgestellten Projekt wurden folgende Varianten geprüft:

4.4.1 Neubau Werfthalle mit Trockendock inkl. Werkstätten und Sanierung Bürogebäude

Diese Variante wäre der Idealfall in Bezug auf eine effiziente Betriebsführung. Wegen der hohen Kosten von rund Fr. 22 Millionen wurde das Projekt nicht weiterverfolgt.

4.4.2 Rückbau der Werfthalle mit Beibehaltung der Hebebahn sowie provisorischer Abdeckung bei Arbeiten

Die Aufzugsanlage ist nicht für das Gewicht der heutigen Schiffe (insbesondere MS Berner Oberland) ausgelegt und müsste entsprechend nachgerüstet werden. Eine Nachrüstung wäre mit hohen Kosten verbunden und käme einem Neubau nahe. Zudem müssten die heutigen Umweltvorschriften angewandt werden, was den Bau einer solchen Anlage nicht mehr erlauben würde.

Die provisorische Werfthalle (Zelt) wäre nur auf maximal 3 Jahre bewilligbar. Zudem hätten die hohen Kosten für Zelt und provisorische Heizung eine massive Auswirkung auf die Unterhaltskosten der Schiffe und somit auf die Rechnung der BLS Schifffahrt Berner Oberland.

Diese Variante würde das Problem "Werfthalle" lediglich zeitlich verschieben. Ein Neubau müsste somit nach spätestens 5 Jahren realisiert werden.

4.4.3 Neue Werfthalle mit Trockendock am Standort Kanderkies, Einigen (Spiez)

Ein kompletter Neubau der Werftanlage am Standort Kanderkies (Einigen) wurde geprüft. Der Verkauf der heutigen Anlage hätte den Neubau inkl. Ankauf der Liegenschaft nur zu einem kleinen Teil gedeckt. Die Betriebskosten wären aufgrund der höheren Transferzeit Werft – Schiffstation Thun gestiegen. Zudem steht das Gelände aufgrund eines Strategiewechsels der Firma Kanderkies und den Plänen der Gemeinde Spiez (Wohnsiedlung) nicht mehr zur Verfügung.

4.5 Folgen eines Verzichts

Ohne Neubau könnten der regelmässige Unterhalt und die behördlich vorgeschriebenen periodischen Sicherheitskontrollen (Schiffschale im Unterwasserbereich) nicht mehr durchgeführt werden, was jeweils den Entzug des Schiffsausweises durch das Bundesamt für Verkehr und damit die Stilllegung der betroffenen Schiffe zur Folge hätte. Die Thunerseeflotte würde sich kontinuierlich verkleinern, bis letztlich alle Schiffe still lägen.

4.6 Öffentliches Beschaffungswesen / Compliance

Das geltende Beschaffungsrecht ist konsequent anzuwenden. Die Ausführung erfolgt nach den geltenden SIA-Normen sowie der einschlägigen Arbeitsschutzgesetzgebung.

4.7 Planrechnungen

Durch die à-fonds-perdu-Finanzierung der neuen Werfthalle fallen bei der BLS Schifffahrt Berner Oberland keine zusätzlichen Finanzierungs- und Abschreibungsfolgekosten an. Zu-

dem können aufgrund einer ausserplanmässigen Abschreibung, die infolge einer Überprüfung der Werthaltigkeit (Impairment) per Ende 2013 in Höhe von Fr. 5,1 Millionen getätigt wurde, die Abschreibungen für die Folgejahre deutlich gesenkt werden.

BLS Schifffahrt Berner Oberland	Forecast 2014*	Plan 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
<i>in TCHF</i>					
Ertrag Personenverkehr	14'274	14'737	14'945	15'368	15'625
Übriger Ertrag	987	2'218	2'130	2'130	2'130
Personalaufwand	7'423	7'514	7'645	7'731	7'818
Betriebsaufwand	3'493	3'665	3'723	3'789	3'857
Übriger Aufwand	2'544	3'770	3'779	3'783	3'796
Betriebsergebnis vor Abschreibungen	1'801	2'006	1'928	2'195	2'284
Abschreibungen	796	687	876	997	1'094
Betriebsergebnis vor Zinsen	1'005	1'319	1'052	1'198	1'190
Zinsen	584	607	636	656	677
Betriebsergebnis	421	712	416	542	513

* Stand Juli 2014

Gemäss diesen Angaben wird die BLS Schifffahrt Berner Oberland ab 2015 Gewinne erzielen. Bleibt es hingegen beim Status quo, wird die BLS Schifffahrt Berner Oberland das Ziel der nachhaltigen Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreichen.

5 Auswirkungen auf Finanzen und Personal

5.1 Kosten und Finanzierung der Werfthalle

Gesamtbeitrag Kanton und Gemeinden an die neue Werfthalle mit Trockendock in Thun	Fr.	12'800'000.--
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	Fr.	4'266'700.--
Kantonsbeitrag netto und zu bewilligender Kredit	Fr.	8'533'300.--

5.2 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz

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

5.3 Kreditart

Mehrjähriger Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 Abs. 3 FLG, der mit den unter Ziffer 4 des Beschlussentwurfs angegebenen Zahlungen abgelöst werden soll. Das Amt für öffentlichen Verkehr wird zum Mitteleinsatz ermächtigt.

5.4 Personelle Auswirkungen

Mit dem Investitionsbeitrag der öffentlichen Hand können das heutige Angebot und damit auch die Arbeitsplätze bei der BLS Schifffahrt Berner Oberland sichergestellt werden.

Beim Kanton hat der Investitionsbeitrag keine personellen Auswirkungen.

5.5 Folgekosten

Der Investitionsbeitrag wird à-fonds-perdu geleistet. Es entstehen für den Kanton Bern keine Folgekosten. Die Leistung von Unterhaltsbeiträgen wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Projektänderungen und dadurch bedingte Mehrkosten sowie teuerungsbedingte Mehrkosten sind ausgeschlossen, respektive müssen durch die BLS Schifffahrt Berner Oberland getragen werden. Massgebend ist die Projektbeschreibung gemäss Investitionsvereinbarung.

6 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.

7 Volkswirtschaftliche Bedeutung der BLS Schifffahrt Berner Oberland

Die BLS Schifffahrt Berner Oberland hat eine prägende volkswirtschaftliche Bedeutung für das Berner Oberland. Das Unternehmen generiert durch seine Dienstleistungen und Angebote direkte Umsätze und hat eine wichtige Beschäftigungswirkung in der Region. Die Umsätze 2003 aus der direkten und indirekten Wertschöpfung beliefen sich pro Jahr auf über Fr. 40 Millionen. Die BLS Schifffahrt Berner Oberland hat eine indirekte Beschäftigungswirkung von rund 250 Arbeitsplätzen. Davon sind 73 direkte Angestellte (FTE) des Unternehmens.¹ Der Einfluss auf den Tourismus als Bindeglied zwischen den Ferienorten und den Sehenswürdigkeiten entlang der Seen ist sehr gross. Anhand der Frequenzen ist die BLS Schifffahrt Berner Oberland das drittgrösste touristische Transportunternehmen im Berner Oberland.

Die BLS Schifffahrt Berner Oberland ist für die Region wichtig und ein Verzicht auf eine nachhaltige Weiterentwicklung oder gar eine Einstellung der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee hätte wesentliche Auswirkungen zur Folge.

8 Bedingungen

Über die Abwicklung der Hilfeleistung ist eine Investitionsvereinbarung zwischen dem Kanton Bern und der BLS Schifffahrt Berner Oberland abzuschliessen. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion wird ermächtigt, diese Vereinbarung im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

9 Antrag

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

Beilage

- Beschlussentwurf

¹ Quelle: BLS / BSG Abklärung der volkswirtschaftlichen Bedeutung und der Wichtigkeit für die Tourismuswirtschaft: Übersicht über die wichtigsten Ergebnisse; Studie im Auftrag von beco; Autor: Dr. Heinz Rütter; Rütter + Partner; 26.02.2004