



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 11. November 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.997
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Berner Oberland-Bahnen AG (BOB): Kantons- und Lotteriefondsbeitrag an die Oberbauerneuerung der Schynige Platte-Bahn (SPB) und an die Sanierung der Werkstätte Wilderswil

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	3
2.	Rechtsgrundlagen	3
3.	Beschreibung des Geschäfts	4
3.1	Ausgangslage	4
3.2	Strategie SPB	4
3.3	Investitionsbedarf Infrastruktur	5
3.3.1	Oberbauerneuerung SPB	5
3.3.2	Werkstätte	6
3.4	Investitionshilfegesuch BOB für die Sanierung SPB	6
4.	Finanzen SPB	8
4.1	Ergebnisse 2015–2019	8
4.2	Forecast 2020 und Planerfolgsrechnungen 2021–2024	8
4.2.1	Investitionsplan 2022–2026	9
4.2.2	Finanzierungsplan	10
4.2.3	Geschäftsmodell	10
4.3	Folgen eines Verzichts	10
5.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	11
5.1	Auswirkungen Finanzen	11
5.1.1	Beitrag gemäss ÖVG	11
5.1.2	Beiträge der kantonalen Denkmalpflege und aus dem Lotteriefonds	11
5.1.3	Folgekosten	11
5.2	Auswirkungen Personal, Organisation, IT und Raum	11
6.	Auswirkungen auf die Gemeinden	12
7.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	12
7.1	Wirtschaft	12
7.2	Umwelt	12
7.3	Gesellschaft	12
8.	Antrag	12



1. Zusammenfassung

Die Schynige Platte-Bahn (SPB) wird als historische Zahnradbahn geführt und befördert seit dem Jahr 1893 Gäste aus dem In- und Ausland von Wilderswil auf die Schynige Platte. Sie gehört zur Berner Oberland-Bahnen AG (BOB), ist aber als touristische Bahn im Unterschied zu den Linien des Regionalen Personenverkehrs von Interlaken nach Grindelwald/Lauterbrunnen nicht abgeltungsberechtigt. Mit der kurzen, fünfmonatigen Saison ist die SPB, wie alle anderen kapitalintensiven und wetterabhängigen Tourismusangebote, mit finanziellen Herausforderungen konfrontiert. Um die längerfristige Zukunft der SPB zu sichern, ist die BOB auf externe Unterstützung angewiesen. Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb erlauben zwar einen kostendeckenden Betrieb, reichen aber nicht aus, um die notwendigen Erneuerungsarbeiten an den Gleisanlagen und die Investitionen in das historische Rollmaterial zu tätigen.

Die BOB beantragt für die Oberbauerneuerung der SPB und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil einen ausserordentlichen Beitrag des Kantons Bern. Der Bahnbetrieb ist für die Region von wesentlicher touristischer Bedeutung, womit die Voraussetzungen für staatliche Leistungen im Sinne von Artikel 9 ÖVG gegeben sind. Gesetzlich sind in Artikel 9 ÖVG nur ausnahmsweise Beiträge vorgesehen. Dies bedeutet, dass keine regelmässigen Betriebsbeiträge geleistet werden, sondern nur Investitionsbeiträge. Zusätzlich zum Beitrag gemäss Artikel 9 ÖVG können die kantonale Denkmalpflege (KDP) resp. der Lotteriefonds (LF) Beiträge leisten. Der Kanton hat schon mehrmals Beiträge an die SPB ausgerichtet. Der letzte Beitrag des Kantons Bern in Höhe von brutto CHF 810'000 (CHF 510'000 gemäss ÖVG und CHF 300'000 gemäss Lotteriegesetzgebung) wurde im Jahr 2011 für die Sanierung des Roteneggtunnels gewährt.

Die nun anstehende Oberbauerneuerung der SPB und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil sollen mit einem öffentlichen Beitrag von CHF 13'900'000 (wovon CHF 13'057'500 als Anteil touristischer Verkehr gemäss Artikel 9 ÖVG und CHF 842'500 als Anteil Denkmalpflege) unterstützt werden. Gemäss Artikel 12 ÖVG und Artikel 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden am Anteil gemäss Artikel 9 ÖVG mit einem Drittel (CHF 4'352'500).

Der zu bewilligende Kredit beläuft sich somit auf insgesamt CHF 9'547'500.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2. Rechtsgrundlagen

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 9, Art. 12 und Art. 14
- Lotteriegesetz vom 4. Mai 1993 (LotG; BSG 935.52) Art. 34, Art. 37, Art. 38 Abs. 1–2, Art. 44 Abs. 1–2, Art. 46 Abs. 2 Bst. b und Art. 48 Abs. 1
- Lotterieverordnung vom 20. Oktober 2004 (LV; BSG 935.520) Art. 31 Abs. 2–3, Art. 35 Abs. 1 und Abs. 5–6, Art. 36 und Art. 37 Abs. 1
- Gesetz vom 8. September 1999 über die Denkmalpflege (DPG; BSG 426.41) Art. 2, Art. 27, Art. 29 Abs. 1 Bst. a, Art. 30 und Art. 31
- Verordnung vom 25. Oktober 2000 über die Denkmalpflege (DPV; BSG 426.411) Art. 26–31
- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG; BSG 641.1) Art. 3, Art. 7, Art. 20 ff. und Art. 25
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0) Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV; BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29

3. Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage

Die BOB besitzt und betreibt neben den beiden ÖV-Linien Interlaken Ost – Grindelwald und Interlaken Ost – Lauterbrunnen die SPB. Die SPB ist eine historische, touristische Ausflugsbahn. Sie führt von Wilderswil (584 m.ü.M.) auf einer 7.26 km langen Zahnradstrecke mit einer Spurweite von 800 mm hinauf auf die Schynige Platte (1'967 m.ü.M.). Die SPB wurde 1893 als Dampfbahn eröffnet, 1914 elektrifiziert und feierte 2018 ihr 125-jähriges Bestehen. Die SPB wurde als eigenständige Aktiengesellschaft gegründet. Bereits nach zwei Betriebsjahren wurde die SPB per 1. Januar 1895 von der BOB übernommen und ist seither in deren Besitz.

Die SPB überwindet topografisch anspruchsvolles Gelände. Das Trasse der Bahn umfasst verschiedene Kunstbauten; insbesondere zwei Eisenbrücken, zahlreiche kleinere Steinviadukte/Durchlässe und vier Tunnels. Der längste Tunnel, der 168 m lange Roteneggtunnel wurde 2011 saniert. Der Kanton beteiligte sich damals mit einem Beitrag von CHF 810'000 (CHF 510'000 gemäss ÖVG und CHF 300'000 gemäss Lotteriegesetzgebung). Der zweitlängste Tunnel, der 156 m lange Grätlitunnel, durchquert eine geologisch anspruchsvolle Stelle.

Das ganze Rollmaterial ist als historisch einzustufen, so die Dampflokomotive Nr. 5 aus dem Jahr 1894, die elektrischen Lokomotiven aus den Jahren 1910 - 1914 sowie die Vorstellwagen aus den Jahren 1893 - 1929. Sämtliches Rollmaterial wird in der Werkstätte der SPB in Wilderswil durch bahneigenes Personal unterhalten und gewartet. Trotz des Alters kann das Rollmaterial mit einem laufenden Unterhalt und punktuellen Erneuerungsinvestitionen weitere 25 Jahre betrieben werden. Die SPB wird als reine Sommersaisonbahn von Ende Mai/Anfangs Juni bis Mitte/Ende Oktober betrieben. Aufgrund der topografischen und geologischen Verhältnisse ist eine Ausdehnung der Saison nicht möglich. Um den längerfristigen Weiterbetrieb der SPB zu sichern, sind erhebliche Investitionen in die Infrastruktur (Bahntrasse und Werkstätte) zu tätigen. Die dafür notwendigen Mittel kann die SPB nur sehr beschränkt selber erwirtschaften. Mit den selbst erarbeiteten Mittel von jährlich rund CHF 0.5 Mio. können lediglich die notwendigen Erneuerungsinvestitionen in den Bereichen Rollmaterial, Gebäude und Fahrleitung bestritten werden.

3.2 Strategie SPB

Der rund fünfmonatige, wetterabhängige Saisonbetrieb der SPB und die hohen Kosten des Unterhalts der weit über 100-jährigen Anlagen und Fahrzeuge führen dazu, dass eine kostendeckende Geschäftsführung eine grosse Herausforderung darstellt. Zudem sind für die Aufrechterhaltung des Betriebs regelmässige Investitionen in eine am Ende der Lebensdauer befindliche Gleisanlage zu machen. Unter diesem Eindruck hat sich der Verwaltungsrat der BOB mit der Zukunft der SPB auseinandergesetzt. Dabei wurden auch grundlegende Alternativen (Seilbahn, neues Rollmaterial) geprüft. Schliesslich hat der Verwaltungsrat 2020 die Strategie aus dem Jahre 2014 unter Würdigung der Marktchancen, namentlich der strategischen Erfolgspositionen, im Grundsatz bestätigt: Die SPB sei als nostalgische Zahnradbahn weiter zu betreiben. Der Planungshorizont wurde dabei auf die nächsten 25 Jahre ausgedehnt.

Der Verwaltungsrat hat bei der Festlegung der Strategie entschieden, das Geschäftsmodell auf die eindeutigen Erfolgspositionen der Bahn zu fokussieren mit der Vision, dass die Schynige Platte zum Sinnbild Nummer 1 der Bahnromantik und Nostalgie in der freien Natur wird. Diese Strategie basiert auf den Erwartungen, dass die Frequenzen zumindest auf dem Niveau der vorangegangenen Jahre gehalten werden können.

Die Gleisanlage, teilweise noch aus der Entstehungszeit, unter Einschluss ihrer Führung in der Landschaft und den dazu notwendigen Infrastrukturelementen und -bauten, ist ein unabdingbarer Bestandteil der historischen Bahn. Da die Dampflok zum Geschäftsmodell passt (Nostalgiebahn), sollte diese auch in Zukunft als Zeichen für das Bekenntnis zum historischen Erbe weiter betriebstüchtig gehalten und für Extrafahrten eingesetzt werden.

Ergänzend soll ein breit abgestützter Marketing-Mix die erfolgreiche Positionierung der SPB weiter stärken. Dazu wird das Gipfelerlebnis mit folgenden Attraktionen abgerundet: Das traditionelle Berghotel wurde im Jahre 2011 renoviert. Ein kurzer Rundweg ist als Naturkino gestaltet. Die Szenerie wird mit Alphornbläsern gespielt. Auf die Saison 2019 wurde der Alpenspielplatz erneuert, der neue Swiss Flower & Panorama Trail eröffnet und ein neuer Photopoint eingeweiht. Im Berghotel wurden die Zimmer mit einem Sternenhimmel bemalt. Mit einem grossen Edelweiss-, Enzian- und Alpenrosenfeld sowie der Erneuerung der Kinderrutschbahn wurde die Attraktivität im Jahr 2020 weiter gesteigert. Der botanische Alpengarten geniesst ein hohes wissenschaftliches Ansehen und ist für Besucher der Schynigen Platte frei zugänglich. Weiter soll in der neuen Schaukäserei den Gästen die Käseherstellung nähergebracht werden.

3.3 Investitionsbedarf Infrastruktur

3.3.1 Oberbauerneuerung SPB

Damit der längerfristige Weiterbetrieb der Zahnradbahn sichergestellt werden kann, ist eine Totalerneuerung der Bergbahnstrecke in den nächsten Jahren zwingend notwendig. Der Bedarf wurde mit einer Netzzustandserhebung und -bewertung durch die Wild Ingenieure AG abgeklärt. Das erstellte Oberbauerhaltungskonzept ist vergleichbar mit einem Netzzustandsbericht, wie er seit einigen Jahren für die abgeltungsberechtigten Eisenbahninfrastrukturen erstellt wird.

Der Investitionsbedarf für die Totalerneuerung wird in diesem Bericht auf CHF 16.8 Mio. veranschlagt. Dieser Bedarf wird auf die Zeitachse verteilt und mit dem normalen Unterhalt koordiniert bzw. teilweise durch diesen abgedeckt. Nach einer Priorisierung des Ingenieurbüros in Zusammenarbeit mit den BOB-Fachstellen fallen die folgenden dringenden Vorhaben im Umfang CHF 10.2 Mio. an, die bis ins Jahr 2025 realisiert werden müssen, um den Weiterbestand der SPB zu sichern:

- Sanierung des Gleisbetts (Unterbau und Schotter)
- Weichenunterhalt
- Teilersatz defekter Zahnstangen, Gleise und Schwellen
- Regenerierung und Schweissung von Zahnstangen (abgenutzten Zähnen)



Abbildung 1: Defekte Zahnstangen



Abbildung 2: Flachstellen auf Schiene

Um die Bahn sicher und zuverlässig zu betreiben, müssen diese prioritären Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten zwingend bis Ende 2025 getätigt werden.

3.3.2 Werkstätte

Nebst der Infrastruktur hat auch die Werkstätte der SPB einen grösseren Erneuerungsbedarf. Die Werkstattinfrastruktur ist veraltet und erschwert ein effizientes Arbeiten. Häufig sind Improvisationen notwendig, um die anfallenden Arbeiten durchführen zu können. Mechanische Arbeiten müssen teilweise ganzjährig im Freien vorgenommen werden. Auch bezüglich Arbeitssicherheit und Hygiene sind Verbesserungen dringend notwendig. Dank der überdurchschnittlichen Motivation im Team können die schwierigen Arbeitsbedingungen aktuell aufgefangen werden. Eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die aktuellen und zukünftigen Fachkräfte ist eine wichtige Voraussetzung für einen effizienten Betrieb der SPB.

Die nostalgischen Lokomotiven der SPB sind bezüglich Technik äusserst robust. Allerdings erfordern der Unterhalt, namentlich die Pflege der Gleitlager, und die Herstellung von Ersatzteilen spezielle Fachkenntnisse und ein handwerkliches Geschick, das heute im normalen Ausbildungs- und Arbeitsprozess nicht mehr vermittelt wird. Damit das Know-how erhalten bleibt, muss das Personal für diese Arbeiten eigens geschult werden.

Mit der Sanierung der Werkstätte der SPB soll diese arbeits- und sicherheitstechnisch, ergonomisch und energietechnisch auf einen aktuellen Stand gebracht werden. Folgende Arbeiten sind geplant:

- Zusätzlicher Arbeitsraum für Werkstätte und Bahndienst
- Erneuerung des Pausen- und Aufenthaltsbereichs (geschlechtergetrennte Garderoben und Sanitärinstallationen)
- Absenkung der Arbeitsgrube auf Stehhöhe und Ersatz der Grubenbeleuchtung
- Arbeitsgrube mit Lagerfläche (Nische) unterirdisch erweitern und mit Gitterrostboden ausstatten (Öl / Fettablagerungen am Boden)
- Verbesserung der bestehenden, aufklappbaren Dacharbeitsbühne
- Demontage der Fahrleitungen im Gebäude (Arbeitssicherheit bei Kran- und Dacharbeiten)
- Einbau eines Scherenhubtisches für Drehgestellrevisionen
- Neue Krananlage für Werkstätte und Schlosserei Bahndienst
- Ersatz der Werkstattbeleuchtung
- Neue Abluftanlage in der Werkstatt und der Schlosserei des Bahndiensts
- Gedeckte, wettergeschützte Lager- und Warenumschlagsflächen für Werkstätte, Bahndienst und das Restaurant Schynige Platte
- Beschaffung eines Schiebefahrzeugs
- Thermische Sanierung der Fassaden und Dachflächen (Schräg- und Flachdach)

Die Investitionskosten betragen gemäss Schätzung auf Stufe Vorprojekt CHF 3.8 Mio. Der Umbau der Werkstätte Wilderswil kann konzentriert in einem Jahr, voraussichtlich 2022, erfolgen.

3.4 Investitionshilfegesuch BOB für die Sanierung SPB

Grundlage des Investitionshilfegesuches der BOB bildet der Bericht zur Zukunft der SPB vom 25. November 2019. Es zeichnete sich ab, dass die BOB zur Bewältigung des Investitionsbedarfs der SPB auf externe Unterstützung angewiesen sein wird. Die erwirtschafteten Mittel der SPB reichen nicht aus, um die Folgekosten der dringend notwendigen Sanierungsarbeiten tragen zu können. Eine Quersubventionierung aus den abgeltungsberechtigten Sparten der BOB ist rechtlich nicht zulässig. Die BOB wird zwar durch die gleiche Geschäftsführung wie der Jungfraubahn-Konzern geführt, ist aber rechtlich eine eigenständige Aktiengesellschaft und muss entsprechend eine nachhaltige Finanzierungslösung aus Sicht BOB AG sicherstellen.

Mit dem Sanierungspaket möchte die BOB den Handlungsspielraum zurückerlangen und den längerfristigen Betrieb der SPB sicherstellen. Hierfür benötigt sie eine Hilfe in der Höhe von CHF 13.9 Mio.

Von Seiten Kanton sind Beiträge durch folgende Fachstellen möglich:

- Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) kann sich gestützt auf Artikel 9 ÖVG an Infrastrukturinvestitionen beteiligen.
- Die Kantonale Denkmalpflege (KDP) kann werterhaltende Investitionen in die kulturhistorisch bedeutsame Infrastruktur mitfinanzieren.
- Der Lotteriefonds (LF) kann Beiträge an historisches Rollmaterial leisten, wenn die KDP einen denkmalpflegerischen Mehrwert erkennt. Da von der KDP kein Rollmaterial mitfinanziert wird, entfällt diese Finanzierungsvariante.
- Die Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion (WEU) kann zinslose, rückzahlbare Darlehen mit einer Laufzeit von 25 Jahren über maximal 25 % der Gesamtinvestition gewähren.

Da die Folgekosten aus den notwendigen Investitionen die Eigenwirtschaftlichkeit gefährden, sollte der Kantonsbeitrag à-fonds-perdu gewährt werden. Auf diese Weise können die Anlagekosten direkt mit dem À-fonds-perdu-Beitrag verrechnet werden. Dies führt dazu, dass keine Abschreibungsfolgekosten anfallen und so die Erfolgsrechnung der SPB entlastet wird. Der Beitrag der WEU hat im Gegensatz dazu aufgrund der Rückzahlungspflicht und der entsprechenden Aktivierungspflicht Nachteile für die SPB. Mit einem À-fonds-perdu-Investitionsbeitrag kann ein selbsttragender Regelbetrieb längerfristig sichergestellt werden. Damit werden für die SPB gleiche Voraussetzungen wie für die Brienz Rothorn Bahn (BRB) geschaffen.

Der BRB gewährte der Kanton Bern zweimal Beiträge. Erstmals im Jahr 2010 einen Beitrag von CHF 950'000 und dann im Jahr 2017 CHF 5'207'000 nochmals einen à-fonds-perdu-Beitrag für verschiedene Erneuerungs- und Sanierungsprojekte. Daneben konnte die BRB Dank dem Dampfbetrieb im Vergleich zur SPB auf treue und sehr engagierte Gönner zählen, die die Bahn grosszügig unterstützten. Der im Jahr 1991 gegründete Verein "Freunde des Dampfbetriebs der Brienz Rothorn Bahn AG" (Dampf-freunde) leistet gewichtige Beiträge zur Finanzierung der Bahn. Die Dampffreunde steuerten im Jahr 2017 CHF 463'200 bei und die Gemeinde Brienz leistete einen Beitrag von CHF 49'000.

Sowohl bei der SPB wie auch bei der BRB zeichnete sich seit längerem ab, dass nach 125 Jahren Betrieb die Infrastruktur umfassend saniert werden muss. Die beiden Unternehmungen sind die einzigen Eisenbahnunternehmungen des touristischen Verkehrs, denen der Kanton Bern ausnahmsweise Beiträge gemäss Artikel 9 ÖVG gewährt. Mit den beiden Beiträgen kann der Betrieb für die nächsten 25 Jahre sichergestellt werden, so dass in den kommenden Jahren keine weiteren Investitionsbeiträge an Eisenbahnunternehmungen des touristischen Verkehrs geplant sind. Davon ausgenommen sind Beiträge für unvorhersehbare Sanierungen aufgrund von ausserordentlichen Veränderungen und Vorkommnissen aufgrund von Naturschäden oder anderen Ereignissen.

Während die Streckenlänge der beiden Bahnen vergleichbar ist, befördert die SPB im Durchschnitt 58 % mehr Fahrgäste als die BRB. Die höhere Anzahl Gäste führt dazu, dass die SPB deutlich mehr Züge führt, wodurch das Trassees stärker belastet wird.

Die Frequenzen der beiden TU entwickelten sich in den Jahren 2014 – 2019 wie folgt:

TU	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SPB	208'714	189'697	239'703	237'006	248'705	234'186
BRB	123'311	141'580	131'959	143'119	161'356	159'399

4. Finanzen SPB

4.1 Ergebnisse 2015–2019

Die SPB konnte ihre Frequenzen in den letzten Jahren steigern. Dabei profitierte sie 2016 von der schweizweiten Aktion der Grossbank UBS, bei welcher die Kundinnen und Kunden für CHF 10 ein Ausflugsziel – darunter auch die Schynige Platte – besuchen konnten. 2018 begünstigten, wie bei anderen Bergbahnen auch, die ausserordentlich guten Witterungsbedingungen während der ganzen Herbstsaison den Geschäftsgang. Die Jahresrechnungen der SPB zeigen in den Jahren 2015–2019 folgende Ergebnisse:

in CHF	IST 2015	IST 2016	IST 2017	IST 2018	IST 2019
Verkehrsertrag	2'981'707	3'550'116	3'383'666	4'083'623	3'911'795
Übriger Ertrag	870'489	957'405	878'827	907'032	937'153
Betriebsertrag	3'852'197	4'507'521	4'262'493	4'990'655	4'848'948
Betriebsaufwand	-3'383'053	-3'670'080	-3'680'031	-3'837'206	-4'068'403
EBITDA	469'144	837'440	582'462	1'153'449	780'545
Abschreibungen	-463'226	-678'758	-556'167	-1'043'919	-666'574
EBIT	5'918	158'682	26'295	109'531	113'971
Zins, Steuern	-3'359	-44'651	-1'485	-19'127	-21'434
Jahresergebnis	2'559	114'031	24'810	90'404	92'537

2019 führten grosse Schneemengen zu einem verspäteten Saisonstart, so dass die SPB insgesamt 7 % weniger Gäste als 2018 beförderte. Für die SPB ist es eine Herausforderung, positive Ergebnisse zu erzielen. Selbst in den für die Jungfrau-Region sehr erfolgreichen Tourismusjahren resultierten für die SPB keine Ergebnisse, die das Äufnen von Reserven für grössere Investitionen erlaubt hätten. Damit der Betrieb auch längerfristig sichergestellt werden kann, soll der Kantonsbeitrag à-fonds-perdu gewährt werden. So fallen für die BOB weder Abschreibungs- noch Finanzierungskosten an.

Die SPB ist Teil der BOB, die als eigenständige Aktiengesellschaft grossmehrheitlich im Besitz des Kantons Bern und des Bundes ist. Die von der BOB erwirtschafteten Mittel wurden bisher immer innerhalb der Unternehmung reinvestiert. Auch zukünftig sind keine Dividendenausschüttungen vorgesehen.

4.2 Forecast 2020 und Planerfolgsrechnungen 2021–2024

Die Coronakrise trifft den Tourismus besonders hart. Der Lockdown und die Unsicherheit führten zu grossen Verlusten bei allen touristischen Anbietern. Die SPB hat ihren Betrieb im 2020 wegen der komplett eingebrochenen Nachfrage erst am 1. Juli aufgenommen. In der Sommerferienzeit verzeichnete sie den Umständen entsprechend gute Frequenzen. Bis Ende Saison wird mit rund 75'000 Besuchern gerechnet. Trotz Sparbemühungen und bewilligter Kurzarbeit wird es kaum gelingen, ein positives Ergebnis zu erzielen.

Die Planrechnungen für die Jahre 2021–2024 der SPB zeigen die weiterhin knappe Ertragslage auf:

in CHF	Forecast 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Verkehrsertrag	2'325'000	3'200'000	3'689'000	3'763'000	3'782'000
Übriger Ertrag	730'000	850'000	948'000	951'000	954'000
Betriebsertrag	3'055'000	4'050'000	4'637'000	4'714'000	4'736'000
Betriebsaufwand	-3'512'000	-3'700'000	-4'065'000	-4'129'000	-4'196'000
EBITDA	-457'000	350'000	572'000	585'000	540'000
Abschreibungen	-333'000	-333'000	-361'000	-398'000	-437'000
EBIT	-790'000	17'000	211'000	187'000	103'000
Zins, Steuern	-7'000	-30'000	-17'000	-17'000	-17'000
Jahresergebnis	-797'000	-13'000	194'000	170'000	86'000

Mit Verkehrserträgen auf dem Niveau der letzten Jahre und der Verpachtung des Berghotels erzielt die SPB leicht positive Ergebnisse. Für Investitionen werden Cashflows von jährlich CHF 0.3 Mio. bis CHF 0.5 Mio. erwartet. Aufgrund der geplanten Ergebnisse beträgt der Spielraum für eigene Investitionen jährlich rund CHF 0.5 Mio. Damit kann, wie in den Vorjahren, nur der minimale Investitionsbedarf abgedeckt werden. Geplant sind Massnahmen in den Bereichen Gebäude, Fahrleitung, Rollmaterial und Gipfelattraktionen. Zudem kann das bestehende Rollmaterial fahrtüchtig gehalten werden. Weitergehende, zwingend notwendige Massnahmen wie die Oberbauerneuerung oder die Sanierung der Werkstätte können mit diesen Mitteln nicht finanziert werden, respektive die aus grösseren Investitionen anfallenden Folgekosten würden die Eigenwirtschaftlichkeit in Frage stellen.

4.2.1 Investitionsplan 2022–2026

Folgende Investitionen sind in den Jahren 2022 – 2026 geplant:

In CHF	2022	2023	2024	2025	2026
Rollmaterial/Betrieb	112'000	60'000	60'000	60'000	60'000
Gebäude/Publikumsanlagen	35'000	80'000	-	-	50'000
Kunst-/Schutzbauten	200'000	-	200'000	-	200'000
Attraktionen	250'000	295'000	250'000	300'000	250'000
Finanzierung durch BOB	597'000	435'000	510'000	360'000	560'000
Oberbauerneuerung	2'200'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Werkstätte Wilderswil	1'900'000	1'900'000	-	-	-
Finanzierung durch Dritte	4'100'000	3'900'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Investitionen Total	4'697'000	4'335'000	2'510'000	2'360'000	2'560'000

Aus der vorstehenden Tabelle wird ersichtlich, dass die geplanten Investitionen für Rollmaterial, Gebäude, Publikumsanlagen, Kunst- und Schutzbauten sowie Attraktionen auf dem Gipfel selber erarbeitet werden können. Für die erforderlichen Mittel von CHF 14 Mio. für die Oberbauerneuerung und die Werkstätte Wilderswil ist eine Finanzierung durch Dritte notwendig.

4.2.2 Finanzierungsplan

Die BOB hat bei der Einwohnergemeinde Wilderswil ein Gesuch für einen À-fonds-perdu-Beitrag von CHF 100'000 gestellt. Dieses Gesuch wurde am 5. August 2020 gutgeheissen. Für die restliche Finanzierungslücke von CHF 13.9 Mio. stellt die BOB ein Finanzierungsgesuch beim Kanton Bern. Die finanzielle Unterstützung des Kantons Bern wird in den Jahren 2022 bis 2026 gestaffelt geleistet.

Der Finanzbedarf (Einwohnergemeinde Wilderswil und Kanton Bern) ergibt sich wie folgt:

in CHF	2022	2023	2024	2025	2026
Oberbauerneuerung	2'200'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Werkstätte	1'900'000	1'900'000	-	-	-
Total	4'100'000	3'900'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000

4.2.3 Geschäftsmodell

Die Schynige Platte wird unter dem Label "Top of Swiss Tradition" vermarktet. Der Fokus liegt hierbei bei der Swissness, Nostalgie, Tradition, romantischen Aussicht und der majestätischen Bergwelt. Zudem ist sie ein Teil der klassischen Wanderroute Grosse Scheidegg – First – Schynige Platte. Erträge erzielt sie primär aus dem Verkauf von Bahntickets (Verkehrsertrag) und Vermietung (Berghotel). Ihre Märkte sind vor allem die Schweiz und die europäischen Herkunftsländer der traditionellen Berner Oberländer Feriengäste (D, GB, BENELUX). Eine Positionierung im Gruppenreisemarkt ist nur in bescheidenem Rahmen für Japan möglich, weil die Bahn nur fünf Monate in Betrieb ist. Dies ist zu kurz für eine Aufnahme in die Kataloge der Touroperator.

Zusammen mit dem Mieter des Berghotels, den Berner Wanderwegen und dem Alpengarten steigert die SPB in Online-Kampagnen und mit einem regelmässigen, starken Grundauftritt (zum Beispiel im Anzeiger Jungfrau und auf APG-Plakaten) die Bekanntheit der Schynigen Platte. Markenbotschafter sind die Sängerin Francine Jordi und ergänzend der Musiker Marc Trauffer. Die Schynige Platte ist einer der unter der Kennzeichnung Jungfrauabahn vermarkteten Erlebnisberge.

Natur- und wetterbedingt ist die SPB nur im Sommer in Betrieb, weil der obere Teil der Strecke (oberhalb Breitlauenen) in verschiedenen Lawinenzügen liegt. Die Lawinengefahr erlaubt nur zwischen Ende Mai / Anfang Juni bis Mitte / Ende Oktober – also nur während rund fünf Monaten – den Betrieb mit laufenden wetterbedingten Änderungen. Es sind somit weniger als 150 Betriebstage möglich. Mit dem historischen Rollmaterial sind die Beförderungskapazitäten beschränkt und der Betrieb ist personalintensiver als bei anderen Zahnradbahnen. Die Durchschnittsfrequenz der letzten 8 Jahre lag bei rund 110'000 Fahrgästen (Ankunft Berg). Mit den erwähnten Marketingmassnahmen soll die Durchschnittsfrequenz im langjährigen Schnitt auf 120'000 Fahrgäste gesteigert werden.

4.3 Folgen eines Verzichts

Ohne Unterstützung durch den Kanton Bern kann die BOB die dringend notwendigen Investitionen für einen sicheren Weiterbetrieb der SPB nicht aufbringen, weil aus dem Betrieb nur die Mittel für den normalen Unterhalt von Bahn und Infrastruktur sowie kleinere Ersatzinvestitionen erwirtschaftet werden können. Mittelfristig droht die Einstellung des Betriebs, wenn die Erneuerungsinvestitionen nicht rechtzeitig angegangen werden. Die Region würde eine bedeutende Zeitzeugin des Bergbahnbooms Ende des 19. Jahrhunderts verlieren. Die Nostalgiebahn der SPB ist gerade in Zeiten der grossen Erneuerungen und Modernisierungen der umliegenden Ausflugsbahnen ein nachhaltiges, touristisches Alleinstellungsmerkmal für die ganze Jungfrau-Region. Die Einstellung der SPB wäre für die Region und für Wilderswil ein herber Verlust. Ein Kulturobjekt von nationaler Bedeutung würde mit ihr verschwinden.

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

5.1 Auswirkungen Finanzen

Der Kanton finanziert die Oberbauerneuerung und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil der SPB über die zwei Kanäle ÖVG und KDP (mit Lotteriefondsgeldern) mit.

5.1.1 Beitrag gemäss ÖVG

Die SPB ist eine rein touristische Eisenbahn. Die gesetzlichen Grundlagen sehen keine wiederkehrende Subventionierung in Form jährlicher Betriebsbeiträge an den touristischen Verkehr vor. Gestützt auf Artikel 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 Oberbauerneuerung und die Sanierung der Werkstätte Wilderswil sollen mit einem À-fonds-perdu-Beitrag von CHF 13'057'500 gemäss Artikel 9 ÖVG unterstützt werden. Nach Abzug des Gemeindedrittels von CHF 4'352'500 gehen CHF 8'705'000 netto zulasten des Kantons.

5.1.2 Beiträge der kantonalen Denkmalpflege und aus dem Lotteriefonds

Für Bau- und technische Denkmäler kann an die Kosten für werterhaltende Massnahmen ein Beitrag über die kantonale Denkmalpflege gesprochen werden. Die KDP stuft die Schynige Platte-Bahn in deren Gesamtheit als Kulturobjekt von nationaler Bedeutung ein. Die Aufnahme der Gesamtanlage in das Schweizerische Inventar der Kulturgüter von nationaler Bedeutung ist im Rahmen der laufenden Revision per 2021 vorgesehen. Die SPB ist mit Trasse, Kunstbauten, begleitenden Hochbauten sowie Lok- und Wagenpark umfassend erhalten. Damit stellt sie eine der ältesten noch weitgehend im ursprünglichen Zustand bestehenden Bahnanlagen aus der Hochblüte des schweizerischen Tourismus um 1900 dar. Die Gleisanlage mit ihrer anschmiegenden Führung in der Landschaft und den dazu notwendigen Infrastrukturelementen bildet einen unabdingbaren Bestandteil der historischen Bahn. Unter- und Oberbauten des Gleistrassees sind, zusammen mit etlichen Hochbauten des Bahnbetriebes, in den Bauinventaren der Gemeinden Wilderswil, Gsteigwil und Gündlischwand als schützenswerte Baudenkmäler beziehungsweise Ensembles aufgeführt. Eine gesamthafte Unterschutzstellung der Bahn wird geprüft. Demzufolge kann die KDP einen Beitrag von 25 % an die beitragsberechtigten Kosten der Oberbauerneuerung leisten; dies entspricht CHF 842'500. Der Beitrag fällt unter Art. 46 Abs. 2 Bst. b LotG und wird mit Lotteriefondsgeldern finanziert. Die Sanierung der Werkstätte in Wilderswil kann dagegen nicht aus dem Zuwendungsbereich Denkmalpflege unterstützt werden, da es sich bei diesem Gebäude angesichts zahlreicher in der Vergangenheit erfolgter Umbauten nicht um ein Baudenkmal handelt.

5.1.3 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 BOB getragen werden. Massgebend ist die Projektbeschreibung gemäss Investitionsvereinbarung.

5.2 Auswirkungen Personal, Organisation, IT und Raum

Die Beiträge haben keine Auswirkungen auf Personal, Organisation, die IT und den Raum für den Kanton Bern.

6. Auswirkungen auf die Gemeinden

Gemäss Art. 12 ÖVG sind Beiträge an touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen von den Gemeinden anteilig mitzufinanzieren. Die über Art. 9 ÖVG geleisteten Beiträge fliessen in die ÖV-Gesamtkosten ein. Gemäss Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (CHF 4'352'500). Die Gemeinde Wilderswil und die umliegende Region profitieren in wirtschaftlicher Hinsicht vom Erhalt und der Weiterentwicklung der SPB, weil damit ein wertschöpfender Betrieb in der Region erhalten bleibt und weitere Betriebe (Gastronomie etc.) davon Gewinn schöpfen können.

7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

7.1 Wirtschaft

Die SPB ist einzigartig und hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Region und das Berner Oberland. Sie ist eine besondere touristische Attraktion, die Besucher aus der Schweiz und dem Ausland anzieht. Das Unternehmen generiert durch seine Dienstleistungen und Angebote direkte Umsätze, schafft eine indirekte Wertschöpfung und hat eine wichtige Beschäftigungswirkung in der Region. Ein Verzicht auf eine nachhaltige Weiterentwicklung der SPB oder gar eine Einstellung würden die Region wirtschaftlich wesentlich beeinträchtigen.

7.2 Umwelt

Die Werkstätte Wilderswil wird thermisch saniert und so erneuert, so dass sie in Bezug auf Wärmedämmung und Werkstoffsammlung dem heutigen Stand der Technik entspricht.

7.3 Gesellschaft

Die Schynige Platte ist ein beliebtes Ausflugsziel für Tagestouristen, die das Hauptsegment der Besuchenden ausmachen. Die SPB bietet zudem ein attraktives Freizeitangebot und trägt damit zur Identität der Region bei.

8. Antrag

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

Beilagen:

- Beschlussentwurf

Zusätzliche Beilagen für die BaK:

- Oberbauerhaltungskonzept Schynige Platte-Bahn SPB (Wild Ingenieure AG)
- Analyse und Kostenvoranschlag Werkstätte Wilderswil (Ruch Architekten AG)