



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 29. Juni 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2022.BVD.2880
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Brienz Rothorn Bahn (BRB), Kantonsbeitrag an den Umbau und die Sanierung Depot und Verwaltungsgebäude; Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Ausgangslage	3
3.1	Brienz Rothorn Bahn AG	3
3.2	Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die Brienz Rothorn Bahn AG	3
3.3	Finanzielle Situation	4
3.3.1	Unternehmenserfolge 2017–2021	4
3.3.2	Planrechnung 2022–2027	5
3.4	Massnahmen zur Stärkung des Betriebs	6
3.5	Verein Dampffreunde Brienz Rothorn Bahn	6
4.	Projektbeschreibung Umbau und Sanierung Depot- und Verwaltungsgebäude	6
5.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	8
6.	Auswirkungen auf Finanzen	8
6.1	Sanierungskosten und Höhe des Kantonsbeitrags	8
6.2	Finanzierung	9
6.3	Folgekosten	9
7.	Auswirkungen auf die Gemeinden	9
8.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	9
8.1	Wirtschaft	9
8.2	Umwelt	9
8.3	Gesellschaft	9
9.	Bedingungen	10
10.	Antrag	10

1. Zusammenfassung

Die Brienz Rothorn Bahn AG (BRB) betreibt seit 130 Jahren eine einzigartige Zahnradbahn mit kulturhistorisch bedeutendem Dampfbetrieb. Der Gebäudekomplex bei der Talstation in Brienz, bestehend aus Verwaltungsgebäude, Werkstatt, Depot mit Maschinenhalle und Wagenremise aus den 70er-Jahren ist veraltet und muss dringend saniert werden. Die notwendigen Investitionen können durch die BRB nicht aus eigenen Mitteln finanziert werden. Sie hat deshalb ein Gesuch für einen Kantonsbeitrag basierend auf Artikel 9 ÖVG gestellt.

Zentral ist insbesondere die energetische Sanierung der Gebäudehülle und der Flachdächer von Depot und Verwaltungsgebäude. Die Infrastruktur in der Maschinen- und Vorhalle des Depots wird an die heutigen Anforderungen angepasst und ermöglicht ein zeitgemässes Arbeiten der Mitarbeitenden der BRB an den historischen Dampflokomotiven. Ein neuer Rauchabzug und eine modernisierte Abwasseraufbereitung ergänzen die Sanierung. Die Sanierung ermöglicht geschlechterspezifische Garderoben für das Personal und die Neuorganisation der sanitären Anlagen und des Aufenthaltsraumes. Mit diesen Massnahmen trägt das Unternehmen auch dem steigenden Anteil an weiblichen Mitarbeitenden Rechnung.

Im Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten ist auch eine Dachaufstockung des Verwaltungsgebäudes geplant. Hier sollen ein Sitzungszimmer sowie zusätzliche Arbeitsplätze eingerichtet werden. Geplant ist zudem eine neue Liftanlage für einen barrierefreien Zugang. Die zeitgemässe Wärmedämmung, eine CO₂-neutrale Heizung sowie eine Photovoltaik-Anlage auf dem neu erstellten Dach sind ein erster Schritt zur CO₂-Neutralität des Betriebes.

Das gesamte Gebäude inklusive Werkhalle wird mit der Sanierung der Gebäudehülle aufgewertet und bekommt ein neues Erscheinungsbild. Die Kosten werden auf CHF 6.49 Mio. veranschlagt. Der Verein Dampffreunde Brienz Rothorn Bahn trägt CHF 400 000 an die Kosten bei und der BRB verbleiben die restlichen CHF 90 000.

Mit dem beantragten Kredit von brutto CHF 6 Mio. soll ein Kantonsbeitrag an die geplante Sanierung und den Umbau finanziert 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.

3. Ausgangslage

3.1 Brienzer Rothorn Bahn AG

Die BRB befördert seit 1892 Gäste aus dem In- und Ausland auf das Brienzer Rothorn. Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, sanken die Frequenzen massiv und dem gesamten Personal wurde gekündigt. Die Bahn wurde eingemottet und stand vor dem Aus. Erst Jahre später gründete die Gemeinde Brienzer ein Komitee, um die Bahn zu neuem Leben zu erwecken. Mit neuem Kapital und mit viel Optimismus wurde der Betrieb im Juni 1931 wieder bis Rothorn Kulm aufgenommen. Der Tourismus im Berner Oberland entwickelte sich vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg rasant. Auch die BRB profitierte davon, bis die Wirtschaftlichkeit der Bahn immer schlechter wurde. 1958 wurde an der Generalversammlung beschlossen, die Zahnradbahn abzubauen und durch eine leistungsfähigere Luftseilbahn zu ersetzen. Doch die Brienzer und Brienzerinnen haben das verhindert. Am 29. September 1969 wurde der Brienzer Rothorn Bahn AG vom Bund die Konzession für die Bahninfrastruktur und Personenbeförderung für die nächsten 50 Jahre erteilt. Am 14. November 2019 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) der BRB die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur für weitere 25 Jahre erteilt. Am 21. Februar 2020 hat das BAV der BRB die Konzession für die regelmässige Personenbeförderung um 22 Jahre verlängert.

Das Kerngeschäft der Unternehmung ist die Beförderung der Gäste von Brienzer auf das Brienzer Rothorn mit Dampflokomotiven. Die BRB verfügt über Dampflokomotiven aus drei Generationen sowie über dieselhydrostatische Loks, die zur Entlastung an Spitzentagen und für Unterhalts- und Versorgungsarbeiten genutzt werden. Während der fünfmonatigen Betriebssaison werden derzeit knapp 150 000 Personen befördert und dies zu über 93 % mit Dampflokomotiven. Die durchschnittliche Einnahme pro Personenfahrt betrug CHF 24.83. Weiter betreibt die BRB das Berghaus Rothorn Kulm, das einen wesentlichen Bestandteil für die Attraktivität der Bahn darstellt. Die BRB ist als selbstständige Aktiengesellschaft organisiert, welcher der Bahnbetrieb und das Berghaus Rothorn Kulm angehört.

Die Statuten der Brienzer Rothorn Bahn AG sehen vor, dass ein allfälliger Jahresgewinn ausschliesslich zur langfristigen Sicherstellung des Gesellschaftszweckes zu verwenden ist. Es dürfen keine Dividenden und Tantiemen ausgeschüttet werden.

Die Geschäftsleitung mit den drei Bereichsleitungen Unternehmensdienste, Infrastruktur und Rollmaterial führt aktuell 22 Jahresangestellte und 57 Saisonangestellte.

3.2 Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die Brienzer Rothorn Bahn AG

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr sieht in Artikel 9 nur ausnahmsweise Beiträge an touristische Bahnen vor. Den letzten Kantonsbeitrag an die BRB über netto CHF 3.7 Mio. hat der Grosse Rat am 23. November 2017 (2017.RRGR.501) für verschiedene Erneuerungs- und Sanierungsprojekte der BRB bewilligt. Der Kantonsbeitrag enthielt auch Beiträge der kantonalen Denkmalpflege und des Lotteriefonds. Gleichzeitig hat der Grosse Rat einen Einnahmenverzicht über CHF 1.5 Mio. bewilligt, mit dem er auf die Rückzahlung eines Darlehens aus dem Jahr 1988 verzichtete.

Die vom Kanton unterstützten Sanierungsarbeiten an der Bahninfrastruktur sind noch nicht abgeschlossen. Die letzten Arbeiten werden im Jahr 2023 ausgeführt. Mit diesen Sanierungsarbeiten ist die Infrastruktur des oberen Streckenabschnitts erneuert. Der untere Streckenabschnitt

wurde bereits vorgängig saniert. In den nächsten Jahren werden voraussichtlich keine Grossinvestitionen mehr anstehen.

3.3 Finanzielle Situation

Der rund fünfmonatige, stark wetterabhängige Saisonbetrieb der BRB und die hohen Fix- wie auch Betriebskosten des Dampfbetriebs führen dazu, dass ein kostendeckender Betrieb eine grosse Herausforderung darstellt. Der historische Dampfbetrieb als Kernstück des Angebots ist kostenintensiv.

Die Überprüfung und Optimierung der Kosten ist bei der BRB eine ständige Aufgabe und zentral für den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmung. Wie die nachfolgenden Tabellen zu den vergangenen Jahresergebnissen und den Planrechnungen für die kommenden Jahre aufzeigen, ist es der BRB dennoch nicht möglich, den Umbau und die Sanierung des Depots/Verwaltungsgebäudes aus eigener Kraft zu finanzieren:

3.3.1 Unternehmenserfolge 2017–2021

	Ist 2017	Ist 2018	Ist 2019	Ist 2020	Ist 2021
Verkehrsertrag	2'971'060	3'517'434	3'638'688	3'180'203	3'618'934
Total übriger Ertrag	1'354'895	2'073'985	1'589'303	2'249'836	1'357'795
Betriebsertrag	4'325'955	5'591'419	5'227'991	5'430'039	4'976'729
Personalaufwand	-2'139'033	-2'108'635	-2'351'234	-2'114'737	-2'233'898
Allg. Aufwand	-252'753	-644'414	-426'686	-182'413	-275'100
Verkehrswerbung, Marketing	-337'938	-294'332	-259'490	-260'131	-272'369
Versicherungen und Schadenersatz	-83'890	-84'616	-79'798	-81'342	-82'543
Energie + Verbrauchsstoffe	-259'532	-393'100	-339'034	-295'052	-287'738
Material - und Fremdleistungen Unterhalt	-129'272	-943'361	-664'396	-1'322'013	-873'907
durch Dampffreunde getragene Kosten	-527'000	-443'000	-289'000	-373'000	-303'000
Total übriger Betriebsaufwand	-1'590'385	-2'802'823	-2'058'404	-2'513'951	-2'094'657
Betriebsaufwand	-3'729'418	-4'911'458	-4'409'638	-4'628'688	-4'328'555
EBITDA Bahn	596'537	679'961	818'353	801'351	648'174
Abschreibungen Bahn	-450'065	-457'891	-386'260	-397'612	-401'373
EBIT Bahn	146'472	222'070	432'093	403'739	246'801
EBITDA Berghaus	23'989	194'520	132'125	-757	63'643
Abschreibung Berghaus	-82'000	-97'000	-122'000	-124'000	-124'853
Liegenschaftsertrag	30'591	27'607	19'049	18'354	25'029
EBIT Berghaus	-27'420	125'127	29'174	-106'403	-36'181
EBIT BRB AG (Bahn und Berghaus)	119'052	347'197	461'267	297'336	210'620
Zinsen	-11'400	-24'195	-20'138	-18'918	-24'252
a.o. Erträge	-25'872	46'786	119'412	79'636	
Steuern/Abgaben	-46'785	-105'402	-163'034	-116'169	-57'519
Unternehmensergebnis	34'995	264'386	397'507	241'885	128'849

Das Jahr 2018 war das nachfragestärkste Jahr der BRB seit je. Auch das Jahr 2019 startete hervorragend, die Frequenzen des Vorjahres konnten jedoch nicht erreicht werden. Im Jahr 2020 erreicht die BRB fast die Frequenzen des Vorjahres, obwohl der Saisonstart wegen der Corona-Pandemie in den Juni verschoben werden musste und der August regnerisch war.

Im Jahr 2021 war die Gästezahl trotz wetter- und schneebedingt verschobenem Saisonstart hoch, insbesondere im Juni und im Herbst.

3.3.2 Planrechnung 2022–2027

	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Verkehrsertrag	3'700'000	3'750'000	3'800'000	3'800'000	3'900'000	3'950'000
Total übriger Ertrag	1'555'800	1'350'000	1'400'000	1'550'000	1'450'000	1'450'000
Betriebsertrag	5'255'800	5'100'000	5'200'000	5'350'000	5'350'000	5'400'000
Personalaufwand	-2'250'000	-2'300'000	-2'350'000	-2'400'000	-2'450'000	-2'450'000
Allg. Aufwand	-750'000	-600'000	-600'000	-650'000	-650'000	-650'000
Verkehrswerbung, Marketing	-250'000	-275'000	-275'000	-275'000	-300'000	-300'000
Versicherungen und Schadenersatz	-90'000	-90'000	-90'000	-90'000	-90'000	-90'000
Energie + Verbrauchsstoffe	-350'000	-350'000	-350'000	-350'000	-350'000	-350'000
Material - und Fremdleistungen Unterhalt	-200'000	-250'000	-300'000	-300'000	-300'000	-300'000
durch Dampffreunde getragene Kosten	-720'000	-500'000	-500'000	-650'000	-500'000	-500'000
Total übriger Betriebsaufwand	-2'360'000	-2'065'000	-2'115'000	-2'315'000	-2'190'000	-2'190'000
Betriebsaufwand	-4'610'000	-4'365'000	-4'465'000	-4'715'000	-4'640'000	-4'640'000
EBITDA Bahn	645'800	735'000	735'000	635'000	710'000	760'000
Abschreibungen Bahn	-500'000	-500'000	-500'000	-500'000	-500'000	-500'000
EBIT Bahn	145'800	235'000	235'000	135'000	210'000	260'000
EBITDA Berghaus	70'000	151'000	200'000	220'000	245'000	240'000
Abschreibung Berghaus	-120'000	-150'000	-150'000	-145'000	-145'000	-140'000
Liegenschaftsertrag	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000
EBIT Berghaus	-25'000	26'000	75'000	100'000	125'000	125'000
EBIT BRB AG (Bahn und Berghaus)	120'800	261'000	310'000	235'000	335'000	385'000
Zinsen	-25'000	-50'000	-50'000	-50'000	-50'000	-50'000
a.o. Erträge	120'000	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
Steuern/Abgaben	-40'000	-50'000	-50'000	-50'000	-50'000	-50'000
Unternehmensergebnis	175'800	211'000	260'000	185'000	285'000	335'000
Cash Flow für Investitionen	795'800	861'000	910'000	830'000	930'000	975'000

Wichtigstes Ziel ist ein positiver EBITDA (d.h. ein Gewinn aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ohne Berücksichtigung von Zinsen, Steuern, Abschreibungen und sonstigen Finanzierungsaufwendungen) im operativen Geschäft des Bahnbetriebes und des Berghauses. Dafür hat die BRB verschiedene Massnahmen getroffen:

- Optimierung des Angebots im Berghaus Rothorn Kulm
- Erhöhung der Preise für die Fahrkarten in Abstimmung mit den ÖV-Tariferhöhungen
- Reduktion der Anzahl ausgegebener Gratistickets

Mit dem aktuell erwirtschafteten Cash-Flow, d.h. der eigenen Finanzierungskraft der BRB können die notwendigen Sanierungen des Rollmaterials und kleinere Investitionen in die Infrastruktur finanziert werden. Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb sowie der Gastronomie reichen jedoch nicht aus, um die notwendigen werterhaltenden Grossinvestitionen an den Betriebsgebäuden zu tätigen. Ohne eine Unterstützung durch den Kanton Bern ist es der BRB nicht möglich, die notwendigen finanziellen Mittel für die Immobiliensanierung in Brienz bereitzustellen.

Nebst dem Umbau des Depots und Verwaltungsgebäude steht auch die Sanierung des Berghaus Rothorn Kulm an. Die Sanierungskosten belaufen sich hier auf rund CHF 3.5 Millionen. Die Finanzierung des Berghauses wird durch die BRB mittels Bankdarlehen (CHF 2.5 Mio.) und Beiträgen der Dampffreunde sowie auch Eigenmitteln finanziert. Für den Umbau des Depots und Verwaltungsgebäudes hat die BRB einen Kantonsbeitrag basierend auf Artikel 9 ÖVG beantragt.

3.4 Massnahmen zur Stärkung des Betriebs

Die BRB hat verschiedene Massnahmen definiert, um den kulturhistorisch bedeutenden Dampfbetrieb weiterhin aufrechtzuerhalten und die Unternehmung als Ganzes zu stärken:

Marktattraktivität und Ertragssteigerung

- Konzentration des Marketings auf den Dampf, das kulturhistorische Erbe, die Fahrt als Erlebnis, den Gipfel und das sanierte Berghaus als Zugabe.
- Konzentration der Marketingmittel auf die Märkte Schweiz (als Primärmarkt), den arabischen Raum, Deutschland und Japan sowie innerhalb der Märkte auf die dampf- und genussaffinen Segmente.
- Erhöhung des Erlöses pro Frequenz von aktuell CHF 24.83 (2021) auf CHF 27.00 (2027).

Kostenmanagement

- Beibehaltung des strikten Kostenmanagements der letzten Jahre, welches trotz grosser Investitionen und erschwelter Bedingungen (Pandemie) ein positives Ergebnis ermöglichte.
- Fortsetzung der eingeleiteten betrieblichen Optimierung des Berghauses Rothorn Kulm, mit einem neuen Betriebskonzept, um einen kontinuierlich positiven EBITDA zu erwirtschaften.

Stabile technische Basis

- Die Sanierung der Infrastruktur entlang der Strecke (Tunnels, Bankett, Mauern und Durchlässe) wurde in den letzten Jahren weitgehend fertiggestellt. Jährliche Arbeiten an der Strecke sind notwendig, insbesondere an Mauern und Durchlässen.
- Laufende Revision des kulturhistorischen bedeutenden Rollmaterials, um die Einsatzdauer der einzelnen Züge zu optimieren und das Alleinstellungsmerkmal «historischer Dampfbetrieb» beizubehalten und weiter zu stärken.
- Die Sanierung der Werkstatt, des Depots und des Verwaltungsgebäudes in Brienz ermöglichen einen zeitgemässen Betrieb.

3.5 Verein Dampffreunde Brienz Rothorn Bahn

Der Verein Dampffreunde Brienz Rothorn Bahn wurde 1991 als Gönnerverein gegründet. Er kann auf rund 4 500 aktive Gönner und Gönnerinnen zurückgreifen. Der Mitgliederbeitrag ist frei wählbar. Pro Jahr wird damit ein Bruttospendenvolumen von rund CHF 1.0 Mio. generiert.

Der Zweck des Vereins ist die Förderung und der Erhalt des Dampfbetriebs. Zur Erreichung dieses Zwecks unterstützt der Verein die Renovationen der Dampflokomotiven, wichtige Sanierungen an der Strecke, Infrastrukturprojekte, führt Sammlungen durch und unterstützt Werbemassnahmen. Der Verein beteiligt sich an den Umbaukosten mit einem Beitrag von CHF 0.4 Mio.

4. Projektbeschrieb Umbau und Sanierung Depot- und Verwaltungsgebäude

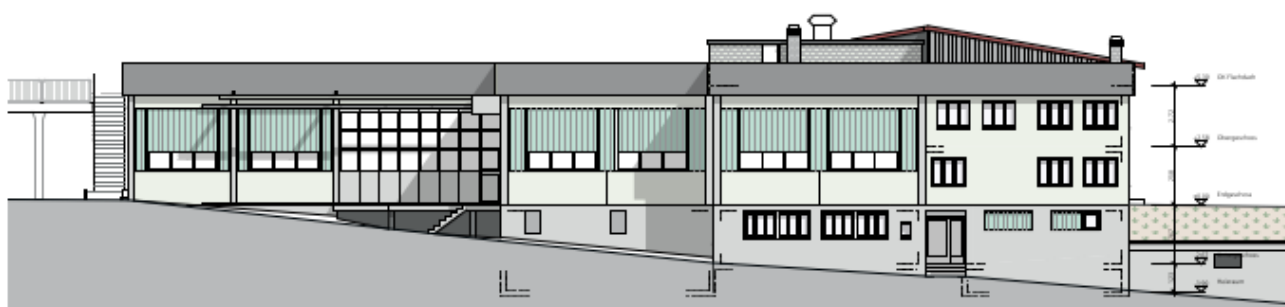
Der Gebäudekomplex in Brienz besteht aus dem Verwaltungsgebäude, der Werkstatt, dem Depot mit einer Maschinenhalle und einer halboffenen Wagenremise aus den 70er-Jahren. Er genügt längst nicht mehr den heutigen bautechnischen und betrieblichen Anforderungen und muss dringend saniert werden, damit die Bausubstanz erhalten, aber auch die Arbeitsverhältnisse im Depot und im Bürobereich verbessert werden können.

Die Gebäudehülle und die Flachdächer von Depot und Verwaltungsgebäude sollen energetisch saniert werden. Die Infrastruktur in den Maschinen- und Vorhallen des Depots wird den heutigen Anforderungen angepasst. Weiter umfasst die Sanierung einen neuen Rauchabzug und eine modernisierte Abwasseraufbereitung. Die Abwasseraufbereitung muss den neuen Richtlinien angepasst werden. Die Neuorganisation des Aufenthaltsraums sowie neue sanitäre Anlagen und geschlechtergetrennte Garderoben für das Personal sind weitere Bestandteile des Umbaus. Mit diesen Massnahmen trägt das Unternehmen dem steigenden Anteil an weiblichen Mitarbeitenden Rechnung.

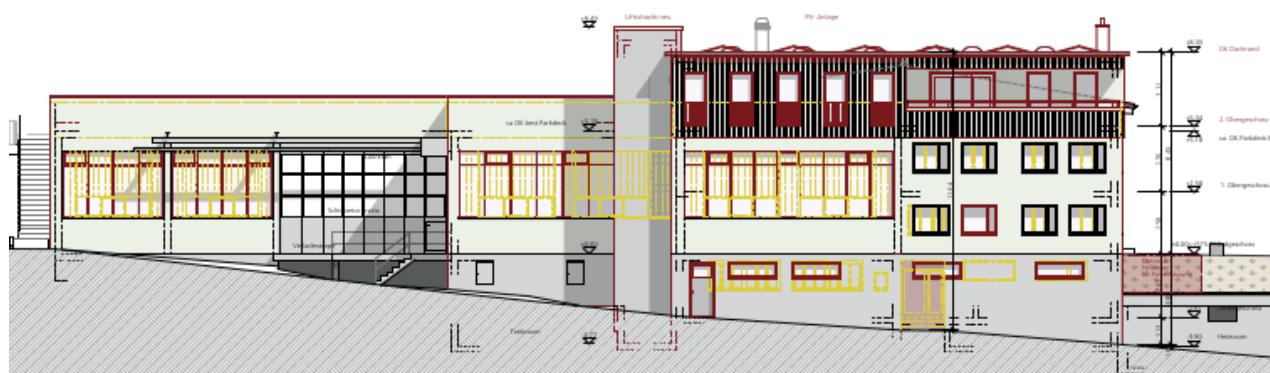
Im Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten ist auch eine Dachaufstockung des Verwaltungsgebäudes geplant. Hier entstehen ein Sitzungszimmer sowie zusätzliche Arbeitsplätze. Heute verfügt die Verwaltung über kein grösseres Sitzungszimmer. Die Platzverhältnisse für die Mitarbeitenden sind sehr eng. Die 8 Mitarbeitenden der Verwaltung teilen sich Büroräumlichkeiten von rund 74m², womit die Fläche pro Arbeitsplatz unter dem Richtwert des Kantons für Büroarbeitsplätze liegt. Die Dachaufstockung erlaubt neben dem generellen Ausbau der Bürofläche auch den Einbau eines Empfangs im Erdgeschoss mit behindertengerechtem Zugang zum Lift. Die Vergrösserung der Damengarderoben führt zu einer Raumrochade im Gebäude: Der Aufenthaltsraum wird ins Erdgeschoss verlegt, dafür müssen, wie auch für den Empfang, Arbeitsplätze im Dachgeschoss untergebracht werden. Die Erweiterung der Bürofläche erlaubt zudem die Unterbringung der geplanten zusätzlichen Mitarbeitenden im Verkauf.

Nebst einer zeitgemässen Wärmedämmung ermöglicht eine neue Liftanlage auch einen barrierefreien Zugang. Eine CO₂-neutrale Heizung sowie eine Photovoltaik-Anlage auf dem neu erstellten Dach sind ein erster Schritt zur CO₂-Kompensation des Bahnbetriebes.

Durch die energetische Sanierung des ganzen Gebäudekomplexes können Betriebskosten eingespart werden, die höher sind als die zusätzlichen Betriebskosten, die mit der Dachaufstockung verbunden sind.



Gebäudeskizze: Gebäude (Südfassade) vor Umbau



Projektskizze: Gebäude (Südfassade) nach Umbau

Termine: Es sind folgende Meilensteine geplant:

Juni 2022	Baueingabe
November 2022	Genehmigung Plangenehmigungsverfahren
September 2023	Baustart

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 und der Region Berner Oberland.

6. Auswirkungen auf Finanzen

6.1 Sanierungskosten und Höhe des Kantonsbeitrags

Die Investitionskosten betragen CHF 6.49 Mio. (+/– 15 %; Basis Vorprojekt vom 29.07.2021). Der Kantonsbeitrag ist ein Maximalbetrag. Projekt- sowie teuerungsbedingte Mehrkosten zu Lasten des Kantons sind ausgeschlossen.

Gesamtkosten inkl. MwSt	CHF 6 490 000
Vorbereitungsarbeiten	CHF 458 000
Umbau Gebäude	CHF 3 655 000
Betriebseinrichtungen	CHF 515 000
Umgebung	CHF 95 000
Baunebenkosten	CHF 122 000
Honorare	CHF 895 000
Ausstattung / Möbel	CHF 108 000
Reserven und Unvorhergesehenes	CHF 642 000
Gesamtkosten inkl. MwSt	CHF 6 490 000
./.. Beitrag Verein Dampffreunde Brienz Rothorn Bahn	– CHF 400 000
./.. Beitrag Brienz Rothorn Bahn AG	– CHF 90 000
Kantonsbeitrag (Kanton und Gemeinden)	CHF 6 000 000
./.. Anteil der bernischen Gemeinden (Art 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	– CHF 2 000 000
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 142 und 143 FLV	CHF 4 000 000

Mit einer à-fonds-perdu-Finanzierung durch den Kanton Bern fallen bei der BRB weder Finanzierungs- noch Abschreibungsfolgekosten an. Die damit wegfallende Mehrbelastung in den Folgejahren hilft der BRB die geforderte Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebs weiterhin sicherzustellen.

Es handelt sich um einmalige neue Ausgabe nach Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

6.2 Finanzierung

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.

6.3 Folgekosten

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

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.

Die Gemeinde Brienz und die umliegende Region profitieren in wirtschaftlicher Hinsicht vom Erhalt und der Weiterentwicklung der BRB, da dadurch ein wertschöpfender Betrieb in der Region erhalten bleibt und weitere Betriebe (Gastronomie, Schifffahrt etc.) davon Gewinn schöpfen.

8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

8.1 Wirtschaft

Die Brienz Rothorn Bahn ist einzigartig und hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Region und das Berner Oberland. Das Berner Oberland ist bekannt für sein historisches Cluster. Daher hat die BRB verschiedene Kooperationspartner, wie z.B. die BLS Schifffahrt, die Trauffer Erlebniswelt in Hofstetten und das Freilichtmuseum Ballenberg.

Die BRB ist eine 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.

8.2 Umwelt

Im Rahmen des Umbaus des Depots- und Verwaltungsgebäudes wird auch die Heizung saniert. Die neue Heizung soll CO₂-neutral sein. Zusätzlich wird auf dem Dach eine Photovoltaik-Anlage erstellt. Diese Anlage ist ein erster Schritt für die CO₂-Kompensation des Bahnbetriebs.

8.3 Gesellschaft

Das Brienzer Rothorn ist ein beliebtes Ausflugsziel für Tagestouristen, die das Hauptsegment der Besucher ausmachen. Die BRB bietet zudem ein attraktives Freizeitangebot. Sie trägt damit zur Identität der Region bei und verbindet mit ihrem Angebot die Tourismusregionen Berner

Oberland und Sörenberg. Dampfbegeisterte aus aller Welt treffen sich rund um die BRB und leben ihre Leidenschaft aus, z.B. mit dem Heizerkurs. Über die Dampffreunde entsteht eine überregionale, soziale Vernetzung und gleichzeitig wird Wissen/Knowhow bewahrt, geteilt und erweitert.

9. Bedingungen

- Der Beitrag des Kantons Bern ist als Kostendach fixiert. Planungs- oder teuerungsbedingte Mehrkosten sind durch die BRB zu tragen. Der Kanton Bern beteiligt sich nicht an den Betriebs- und 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 des Vereins Dampferfreunde von CHF 400 000 und des Anteils der BRB von CHF 90 000 gekürzt.

10. Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf