

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 30. August 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 681794
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Brienz Rothorn Bahn AG (BRB) Kantons- und Lotteriefondsbeitrag an verschiedene Erneuerungs- und Sanierungsprojekte und Rückzahlungsverzicht für ein gewährtes Darlehen Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Rechtsgrundlagen	4
3	Beschreibung des Geschäfts.....	4
3.1	Ausgangslage	4
3.2	Investitionshilfegesuch BRB	5
3.3	Finanzierungsplan	7
4	Folgen eines Verzichts	8
5	Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft	9
5.1	Wirtschaft	9
5.2	Gesellschaft.....	9
6	Auswirkungen Finanzen und Personal	9
6.1	Auswirkung Finanzen	9
6.2	Auswirkungen Personal	11
7	Auswirkungen auf die Gemeinden	11
8	Antrag.....	11





1 Zusammenfassung

Die Brienz Rothorn Bahn AG (BRB) betreibt seit 125 Jahren eine einzigartige Zahnradbahn mit kulturhistorisch bedeutendem Dampfbetrieb. Mit der kurzen, fünfmonatigen Saison ist die BRB, wie andere kapitalintensive und wetterabhängige Tourismusangebote auch, mit finanziellen Herausforderungen konfrontiert. Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb reichen nicht aus, um die notwendigen Erneuerungsarbeiten an den Gleisanlagen und Investitionen in das kulturhistorische Rollmaterial zu tätigen. Zur Aufrechterhaltung dieses einzigartigen, kulturhistorischen Erbes wird die BRB seit Jahren von Freunden, Gönnern und namhaften Spendern, wie auch durch vereinzelte Beiträge der öffentlichen Hand, unterstützt.

Die BRB beantragt für verschiedene Erneuerungs- und Sanierungsprojekte 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. Der Kanton hat schon mehrmals Beiträge an die BRB ausgerichtet. Gesetzlich sind in Artikel 9 ÖVG nur ausnahmsweise Beiträge vorgesehen. Entsprechend sollen auch mit dem vorliegenden Kredit keine regelmässigen Betriebsbeiträge geleistet werden, sondern ausschliesslich Beiträge an anstehende Investitionen. Der letzte Beitrag des Kantons Bern (CHF 950'000) wurde im Jahr 2010 gewährt. Zusätzlich zum Beitrag gemäss Artikel 9 ÖVG können die kantonale Denkmalpflege (KDP) und der Lotteriefonds (LF) Beiträge leisten. So wurde die BRB, soweit dies ab 1994 nachvollzogen werden kann, bisher mit Beiträgen aus dem LF oder der KDP in der Gesamthöhe von CHF 935'370 unterstützt. Letztmals wurde 2016 ein Beitrag in Höhe von CHF 20'100 gewährt.

Die nun anstehenden, verschiedenen Erneuerungs- und Sanierungsprojekte sollen mit einem einmaligen, öffentlichen Investitionsbeitrag von CHF 5'207'000 (wovon CHF 4'500'000 als Anteil touristischer Verkehr, CHF 632'000 als Anteil Denkmalpflege und CHF 75'000 als Beitrag aus dem Lotteriefonds) unterstützt werden. Gemäss Artikel 12 ÖVG und Artikel 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden am Anteil touristischer Verkehr mit einem Drittel (CHF 1'500'000).

Im Rahmen einer Bilanzbereinigung soll zudem ein BVE-Darlehen aus dem Jahr 1988 in der Höhe von insgesamt CHF 1'500'000 erlassen werden. Das Darlehen ist bereits vollständig abgeschrieben.

Der **Nettobeitrag** zulasten des Kantons Bern und des Lotteriefonds beläuft sich auf insgesamt **CHF 3'707'000**. Ebenfalls zu bewilligen ist der Einnahmeverzicht von **CHF 1'500'000** für den Verzicht auf die Rückzahlung des gewährten Darlehens.

Der zu bewilligende Kredit beläuft sich somit auf **insgesamt CHF 5'207'000**.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2 Rechtsgrundlagen

- Lotteriegesetz vom 4. Mai 1993 (LotG; BSG 935.52) Art. 34, Art. 37 Abs. 1 und 4, Art. 38 Abs. 1–2, Art. 44 Abs. 1–2, Art. 46, Abs. 2 Buchstabe b und m, Art. 48 Abs. 1, 3–4
- Lotterieverordnung vom 20. Oktober 2004 (LV; BSG 935.520) Art. 31 Abs. 2 und 3, Art. 35 Abs. 1, 4–6, Art. 36, 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
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 9, 12 und 14
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- 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.
- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG; BSG 641.1) Art. 3, 7, 20 ff., 25

3 Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage

Die Brienz Rothorn Bahn AG (BRB) befördert seit 1892, also seit 125 Jahren, Gäste aus dem In- und Ausland auf das Briener Rothorn. Es ist die einzige Schweizer Zahnradbahn mit einem fahrplanmässigen Dampfbetrieb mit historischem Lok- und Wagenmaterial. Die einzigartige Kombination Dampf–Berg verpflichtet. Unter dem Motto "die Fahrt als Erlebnis und der Gipfel als Zugabe" wurden in den letzten Jahren im Durchschnitt 130'000 Gäste während der fünfmonatigen Betriebszeit befördert. Die BRB ist ein wichtiger Faktor der Tourismuswirtschaft der Region.

Der rund fünfmonatige, wetterabhängige Saisonbetrieb der BRB und die hohen Kosten des Dampfbetriebs führen dazu, dass eine kostendeckende Geschäftsführung eine grosse Herausforderung darstellt. Der historische Dampfbetrieb ist wirtschaftlich sehr teuer, emotional aber von sehr grossem Wert. Er ist das Herzstück der BRB und somit unabdingbar.

Für die Aufrechterhaltung des Betriebs sind regelmässige Investitionen zwingend nötig. Zudem steht im Jahr 2018 die Neukonzessionierung durch den Bund an. Diese umfasst eine Infrastrukturkonzession, eine Sicherheitsgenehmigung sowie eine Personenverkehrskonzession. Mit dem vorliegenden Kredit wird die Grundlage für die Finanzierung der anstehenden Sanierungs- und Erneuerungsinvestitionen der nächsten Jahre geschaffen, so dass die Konzessionserneuerung 2018 sichergestellt werden kann.

Die anstehende Konzessionserneuerung und der bestehende Investitionsbedarf wurden zum Anlass genommen, über die Vergangenheit der Bahn zu reflektieren und die Strategie für die kommenden Jahre zu definieren, mit dem Ziel, die BRB finanziell ins Gleichgewicht zu steuern.

3.1.1 Merkmale BRB

Die BRB ist ein naturbedingter Sommerbetrieb, da die Mittelstation Planalp in einem Lawinenzug liegt. Wegen der Lawinengefahr kann erst ab Mitte April bis zur Mittelstation gefahren werden. Der Betrieb bis Rothorn Kulm kann erfahrungsgemäss ab Anfang Juni bis Ende

Oktober – also nur während rund fünf Monaten – geführt werden (mit wetterbedingten Änderungen), was etwa 130 bis 140 Betriebstage ermöglicht.

Ein Teil des Rollmaterials ist aus denkmalpflegerischer Sicht als kulturhistorisch zu bezeichnen, so die Dampflokomotiven der ersten (1891/1892) und zweiten (1933/1936) Generation sowie die Vorstellwagen der Belle Epoque (1891/1932). 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. Einzelne Teile sind im Bauinventar der Gemeinde enthalten.

Das kulturhistorische Rollmaterial prägt stark die betrieblichen Möglichkeiten. Mit dem alten Rollmaterial sind die Beförderungskapazitäten beschränkt und der Betrieb ist personalintensiver als mit den neueren Generationen von Fahrzeugen.

3.1.2 Rechtsform

Die BRB AG ist seit der Betriebsaufnahme in einer Aktiengesellschaft organisiert. Die Statuten sehen jedoch vor, dass allfällige Jahresgewinne ausschliesslich zur langfristigen Sicherstellung des Gesellschaftszweckes verwendet werden dürfen. Somit wurden noch nie Dividenden oder Tantiemen ausgerichtet.

3.1.3 Unternehmensergebnisse 2013–2016

Die Jahresrechnungen der letzten Jahre zeigen, dass ein kostendeckender Betrieb wegen des kurzen, saisonalen und wetterabhängigen Betriebs eine grosse Herausforderung darstellt. Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb reichen für eine Kostendeckung nicht aus. Die BRB ist auf namhafte Beiträge von Freunden, Gönnern oder der öffentlichen Hand angewiesen. Der wirtschaftliche Erfolg hängt nicht nur von beeinflussbaren Faktoren ab. So wird er auch vom Wetter und von politischen Entscheiden beeinflusst.

in CHF	2013	2014	2015	2016
Verkehrsertrag	2'629'074	2'672'249	2'958'090	2'928'803
Total übriger Ertrag	1'287'380	973'758	2'893'408	1'914'581
Betriebsertrag	3'916'454	3'646'007	5'851'498	4'843'384
Betriebsaufwand	-3'087'888	-3'373'927	-4'765'969	-4'023'869
Betriebserfolg vor Abschreibungen EBITDA	828'566	272'080	1'085'529	819'515
Abschreibungen	-328'147	-376'356	-449'899	-426'379
Betriebserfolg EBIT Bahn	500'419	-104'276	635'630	393'136
Betriebserfolg EBIT Berghaus	-186'481	-133'024	-196'640	-161'024
Liegenschaftsertrag	26'740	51'664	33'062	30'429
EBIT BRB AG	340'678	-185'636	472'052	262'541
Zinsen	-21'042	-19'445	-15'219	-22'322
a.o. Erträge	180'461	308'896	-30'235	121'529
Steuern/Abgaben	-72'946	-66'654	-141'086	-130'836
Unternehmensergebnis	427'151	37'161	285'512	230'912

3.2 Investitionshilfegesuch BRB

Grundlage des Investitionshilfegesuchs der BRB bildet der Businessplan vom März 2017 für die Jahre 2017–2020. Vorgängig fand zwischen dem Kanton und der BRB bereits über längere Zeit ein regelmässiger Austausch statt. Der Businessplan wurde im Rahmen dieses Austauschs entwickelt und unter Einbezug eines Experten überprüft. In diesem Zusammenhang wurden die strategische Positionierung der BRB kritisch hinterfragt und eine Marktanalyse vorgenommen. Zudem wurden unternehmerische Kernaufgaben, ein Investitionsplan und eine Betriebsrechnung nach Sparten ausgearbeitet.

Die Spartenaufteilung dient auch als Grundlage für die Abgrenzung der Zuständigkeiten bezüglich allfälliger Finanzierungsbeiträge des Kantons und Dritter. Von Seiten des Kantons sind Beiträge durch folgende Fachstellen möglich:

- Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) kann sich gestützt auf Artikel 9 ÖVG an Infrastrukturinvestitionen und allfälligen Investitionen in den modernen Dampf- und Dieselbetrieb beteiligen.
- Die Kantonale Denkmalpflege (KDP) kann werterhaltende Investitionen in den kulturhistorischen Dampfbetrieb und die Infrastruktur mitfinanzieren.
- Der Lotteriefonds (LF) kann Beiträge an historisches Rollmaterial leisten, wenn die KDP einen denkmalpflegerischen Mehrwert erkennt.

BRB: Strategisches Geschäftsfeld "Bahn"			
Sparten	a) Kulturhistorischer Dampfbetrieb (1. & 2. Generation)	b) Moderner Dampf- und Dieselbetrieb (3. Generation)	c) Infrastruktur
Beiträge	• Dampffreunde (Betrieb und Investitionen) • Lotteriefonds (POM) • Kantonale Denkmalpflege (ERZ)	• Dampffreunde (Investitionen) • Kantonale Investitionsbeiträge (BVE)	• Dampffreunde (Investitionen) • Kantonale Investitionsbeiträge (BVE) • Kantonale Denkmalpflege (ERZ)

Im Rahmen der Diskussionen zum Businessplan wurden drei zentrale Massnahmenbereiche definiert:

1. Marktattraktivität und Ertragssteigerung
2. Kostenmanagement
3. Stabile technische Basis

Damit soll ein möglichst selbsttragender Regelbetrieb sichergestellt werden. Massnahmen zu den Einnahmen, den Ausgaben und den Finanzierungsflüssen wurden geplant. Zudem wurden die Prioritäten definiert, und zwar nach der Dringlichkeit, Machbarkeit und Verfügbarkeit sowie in Bezug auf die strategische Ausrichtung und die zwingend erforderlichen Sanierungen und Investitionen in das Rollmaterial und die Infrastruktur.

Ein breit abgestützter Marketing-Mix soll die erfolgreiche Positionierung der BRB weiter stärken. Mit den verschiedenen Instrumenten wird eine positive Entwicklung der Frequenzen und der Kostenstruktur angestrebt. Die Frequenzen sollen nachhaltig um rund 10 % auf 145'000 Fahrgäste gesteigert werden. Der durchschnittliche Ertrag pro Fahrt soll erhöht und somit das finanzielle Resultat der BRB verbessert werden.

Im Zusammenhang mit der Strategie wurden zudem längerfristige Optionen geprüft, die u.a. zu einer besseren Auslastung, aber auch zu einem effizienteren Betrieb führen sollen, ohne dabei die Positionierung der Bahn als kulturhistorische Dampfbahn in Frage zu stellen.

Die BRB baut ihre strategische Positionierung auf "Dampf" als einzigartiges Element auf. Unterhalt und Sanierung sowie die Anpassung an die heutigen Vorschriften sind demnach eminent wichtig, bilden jedoch aufgrund der technischen Eigenschaften und des Alters der historischen Elemente eine besondere Herausforderung.

Aus industrieller Sicht handelt es sich beim gesamten Rollmaterial der BRB um Prototypen/ Einzelanfertigungen, was sich auf die Unterhalts- und Ersatzteilkosten niederschlägt.

Die Gleisanlage und die dazu notwendigen Infrastrukturelemente und -bauten sind grundlegende Bestandteile der historischen Bahn und müssen entsprechend gepflegt werden. Die Gleisanlage wurde laufend saniert, teils mit Occasionsmaterial. Der untere Streckenabschnitt wurde in den vergangenen Jahren insbesondere mit Mitteln des Vereins Dampffreunde saniert. Der obere Teil der Strecke, wo der aktuelle Investitionsbedarf besteht, ist noch im Originalzustand. Nebst der Streckensanierung sind auf diesem Abschnitt auch erforderliche Sanierungen an Galerien und den Tunneln Kuhmadt und Schonegg vorgesehen.

3.3 Finanzierungsplan

Der von der BRB mit dem Businessplan vorgelegte Finanzierungsplan ist nach Sparten aufgeteilt und weist den notwendigen Investitionsbedarf im Detail nach.

3.3.1 Finanzierungsquellen

Die BRB kann auf treue und sehr engagierte Gönner zählen, welche die Bahn grosszügig unterstützen. Der 1991 gegründete Verein "Freunde des Dampfbetriebs der Brienz Rothorn Bahn AG" (Dampffreunde) ist ein wichtiger und fester Bestandteil der Finanzierung der Bahn. Er trägt jährlich mit einem sechsstelligen Betrag an die Investitionskosten der BRB und den Betrieb bei.

Ausserdem hat sich die Sammeltätigkeit in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt. Sonderaufrufe, wie die Aktion 5S (Schiene, Schwelle, [Zahn-] Stange, Schotter und Stützmauer) verliefen sehr erfolgreich.

Auch die Gemeinde Brienz und die Burgergemeinde Brienz unterstützen die BRB aktiv. So leistete beispielsweise die Burgergemeinde Brienz 2016 einen Beitrag von CHF 75'000 an den Neubau des Stationsgebäudes auf der Planalp. Dieser Bau war auch im Hinblick auf die Neukonzessionierung notwendig.

Die Gemeinde Brienz wird in Zusammenhang mit den anstehenden Investitionen einen Beitrag von CHF 49'000 leisten.

3.3.2 Investitionsplan BRB 2018–2020

in CHF	2018	2019	2020	TOTAL
Kulturhistorischer Dampfbetrieb 1. und 2. Generation	630'000	-	-	630'000
Moderner Dampf- und Dieselmotorbetrieb 3. Generation	440'000	-	-	440'000
Infrastruktur	2'700'000	1'620'000	1'995'000	6'315'000
Total Investitionsbedarf	3'770'000	1'620'000	1'995'000	7'385'000
/./. Refinanzierung über Abschreibungen	500'000	530'000	550'000	1'580'000
/./. Beiträge Dampffreunde	139'300	118'600	205'300	463'200
/./. Weitere Beiträge	-	46'100	39'700	85'800
/./. Beitrag Gemeinde Brienz	23'700	25'300	-	49'000
Verbleibende Finanzierungslücke	3'107'000	900'000	1'200'000	5'207'000

Stand Juni 2017

Im Jahr 2018 sind Investitionen in den kulturhistorischen Dampfbetrieb der 1. und 2. Generation in Höhe von CHF 630'000 vorgesehen. Die BRB plant eine Lokomotive aus dem Jahr 1933 und einen Vorstellwagen aus dem Jahr 1891 zu revidieren. Gleichzeitig soll ein Vorstellwagen aus dem Jahr 1892 mit einem neuen Bremssystem ausgestattet werden.

Ebenfalls 2018 sollen eine Lokomotive der 3. Generation saniert und zwei Vorstellwagen mit neuen Fenstern ausgestattet werden. Zusammen mit der Neubeschaffung eines Einsatzwagens belaufen sich die Investitionen in den modernen Dampf- und Dieselmotortrieb auf CHF 440'000. Diese Arbeiten am modernen Rollmaterial werden über Abschreibungen der BRB finanziert.

Zudem sind in den Jahren 2018 bis 2020 verschiedene Investitionen in die Infrastruktur vorgesehen. 2018 soll oberhalb Planalp ein knapper Kilometer der Strecke für CHF 2'700'000 vollständig saniert werden. Für 2019 sind neben dem Ersatz der Ausfahrtweichen Planalp und Geldried verschiedene Bankett- und Fugensanierungen mit Kosten in Höhe von CHF 1'620'000 vorgesehen. Zudem sind im 2020 verschiedene Massnahmen an Mauern und Durchlässen sowie umfangreiche Gewölbesanierungen an den Tunneln Planalpfluh, Kuhmadt und Schonegg mit Gesamtkosten von CHF 1'995'000 geplant.

Sämtliche geplanten Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten sind für die Aufrechterhaltung eines sicheren Bahnbetriebs und die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit zwingend notwendig. Der Erhalt und die Sanierung des historischen Rollmaterials, dem Wahrzeichen der BRB, kann mit dem saisonalen Betrieb ohne zusätzliche Drittfinanzierung nicht finanziert werden.

3.3.3 Planrechnung 2017–2020

Gestützt auf die geplanten und sich schon teils in der Umsetzung befindlichen Massnahmen, rechnet die BRB mit folgenden Ergebnissen für die kommenden Jahre:

in CHF	2017	2018	2019	2020
Verkehrsertrag	2'930'000	3'200'000	3'200'000	3'400'000
Total übriger Ertrag	1'380'000	4'060'700	2'180'000	2'486'500
Betriebsertrag	4'310'000	7'260'700	5'380'000	5'886'500
Betriebsaufwand	-3'854'200	-6'550'000	-4'688'600	-5'051'800
Betriebserfolg vor Abschreibungen EBITDA	455'800	710'700	691'400	834'700
Abschreibungen	-450'000	-500'000	-530'000	-550'000
Betriebserfolg EBIT Bahn	5'800	210'700	161'400	284'700
Betriebserfolg EBIT Berghaus	-40'000	20'000	40'000	60'000
Liegenschaftsertrag	32'000	32'000	32'000	32'000
EBIT BRB AG	-2'200	262'700	233'400	376'700
Zinsen	-10'000	-10'000	-10'000	-10'000
a.o. Erträge	120'000	10'000	10'000	10'000
Steuern/Abgaben	-48'000	-80'000	-75'000	-110'000
Unternehmensergebnis	59'800	182'700	158'400	266'700

Durch die A-fonds-perdu-Finanzierung des Kantons fallen bei der BRB keine zusätzlichen Finanzierungs- und Abschreibungsfolgekosten an. Die steigenden Abschreibungen ergeben sich aus den durch die BRB finanzierten Investitionen.

4 Folgen eines Verzichts

Ohne Unterstützung durch den Kanton kann die BRB die notwendigen Investitionen für das Weiterführen des Betriebes weder mit Eigen- noch mit Fremdmitteln sicherstellen. Damit würden die Eigenwirtschaftlichkeit und die weitere Finanzierung der notwendigen Unterhaltsinvestitionen gefährdet, so dass die Erneuerung der Konzession kaum mehr möglich wäre. Demzufolge müsste der Betrieb in absehbarer Zeit eingestellt werden.

Die Region würde dadurch einen wichtigen Wirtschaftsfaktor und Tourismus-Anziehungspunkt verlieren, was ein grosser Verlust wäre.

5 Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft

5.1 Wirtschaft

Die Brienz Rothorn Bahn 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.

5.2 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.

6 Auswirkungen Finanzen und Personal

6.1 Auswirkung Finanzen

Der Kanton finanziert die verschiedenen Erneuerungs- und Sanierungsprojekte der BRB über die drei Kanäle ÖVG, KDP und Lotteriefonds mit.

6.1.1 Erlass Darlehen

Im Hinblick auf eine Bilanzbereinigung erlässt die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) ihr 1988 gewährtes, bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe von CHF 1'500'000, was der BRB die bilanztechnische Ausbuchung des Darlehens erlaubt und deren Eigenkapital erhöht. Eine erhöhte Eigenkapitalquote unterstützt den Weiterbestand der Bahn in wirtschaftlich schwächeren Zeiten und ist damit auch im finanziellen (Investitionsschutz, besserer Kreditzugang, Risikoabsicherung) und volkswirtschaftlichen Interesse (Tourismus) des Kantons. In der Buchhaltung des Kantons Bern ist das Darlehen bereits vollständig abgeschrieben.

Die Abschreibung resp. der definitive Verzicht auf die Rückzahlung des Darlehens entspricht einem Einnahmenverzicht im Sinne von Art. 31 Abs. 2 Bst. d FLG und ist damit einer Ausgabe gleichzusetzen.

6.1.2 Beitrag gemäss ÖVG

Die BRB 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 verschiedenen Erneuerungs- und Sanierungsprojekte sollen mit einem A-fonds-perdu-Beitrag von CHF 4'500'00 gemäss Art. 9 ÖVG unterstützt werden. Nach Abzug des Gemeindedrittels von CHF 1'500'000 gehen CHF 3'000'000 netto zulasten des Kantons.

6.1.3 Beiträge der kantonalen Denkmalpflege und aus dem Lotteriefonds (LF)

Für technische Denkmäler kann für die werterhaltenden Kosten ein Beitrag über die kantonale Denkmalpflege gesprochen werden. Neu kann der Lotteriefonds ergänzend auch einen Beitrag an die wertvermehrenden Kosten der historischen Transportmittel leisten, sofern die KDP einen denkmalpflegerischen Wert erkennt. Der Beitragssatz ist nach neuer Praxis flexibel (bisher fix 30 %) und wird auf Antrag der KDP bzw. des LF individuell festgelegt.

Die KDP stuft die BRB in deren Gesamtheit als Kulturobjekt von nationaler Bedeutung ein. Dabei stellt die Gleisanlage, mit ihrer Führung in der Landschaft und den dazu notwendigen Infrastrukturelementen und -bauten, einen unabdingbaren Bestandteil der historischen Bahn dar. Einzelne Elemente der Bahn sind im Bauinventar der Gemeinde Brienz als erhaltenswert bzw. als schützenswert aufgeführt und grundeigentümerverbindlich unter Schutz gestellt. Eine gesamthafte Unterschutzstellung der Bahn wird geprüft.

Demzufolge kann die KDP einen Beitrag von 40 % an die beitragsberechtigten Restaurierungskosten von insgesamt CHF 1,58 Mio. der technischen Denkmäler bzw. an die wertverhaltenden Kosten des Rollmaterials, und teilweise an die Infrastruktur (Mauern) leisten. Der Beitrag von CHF 632'000 fällt unter Art. 46 Abs. 2 Bst. b des kantonalen Lotteriegesetzes (LotG) und wird mit Lotteriefondsgeldern finanziert.

Das Delta zwischen den Gesamtkosten und den beitragsberechtigten Restaurierungskosten des Rollmaterials, in der Höhe von CHF 75'000, kann als wertvermehrende Auslagen definiert werden, die über den LF, Zuwendungsbereich LF09 (Tourismusförderung), im Umfang von ca. 14,85 % an die gemäss KDP anrechenbaren Kosten Rollmaterial von CHF 505'000 weiter unterstützt werden (Art. 46 Abs. 2 Bst. i LotG).

6.1.4 Gesamtüberblick der Unterstützung

in CHF	
Verschiedene Erneuerungs- und Sanierungsprojekte der BRB	7'385'000
./.. Refinanzierung über Abschreibungen BRB	1'580'000
./.. Beiträge Dampffreunde BRB	463'200
./.. Weitere Beiträge BRB	85'800
./.. Beitrag Gemeinde Brienz	49'000
Kosten zulasten Kanton Bern und Lotteriefonds	5'207'000
./.. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	1'500'000
Beitrag zulasten Kanton Bern und Lotteriefonds	3'707'000

Gesamtkostenübersicht der Unterstützungsbeiträge	
a) Beitrag gemäss ÖVG	3'000'000
b) Beitrag kantonale Denkmalpflege	632'000
c) Beitrag Lotteriefonds	75'000
Ausgabe zulasten Kanton und Lotteriefonds	3'707'000

Rückzahlungsverzicht Darlehen	
Darlehen BVE 1988	1'500'000
Erlass Darlehen (Einnahmeverzicht)	1'500'000

Übersicht zu bewilligender Kredit	
Beitrag an verschiedene Erneuerungs- und Sanierungsprojekte	3'707'000
Rückzahlungsverzicht Darlehen	1'500'000
Zu bewilligender Kredit	5'207'000

Der Darlehenserlass führt zu keiner liquiditätswirksamen Ausgabe.

6.1.5 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz

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

6.1.6 Kreditart

Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG, der mit den unter Ziffer 5 des Beschlussentwurfs angegebenen Zahlungen abgelöst werden soll.

6.1.7 Folgekosten

Der Beitrag 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 müssen durch die BRB getragen werden. Massgebend ist die Projektbeschreibung gemäss Vereinbarung. Es werden grundsätzlich keine Mehrkosten berücksichtigt.

6.2 Auswirkungen Personal

Die Beiträge haben keine personellen Auswirkungen für den Kanton Bern.

7 Auswirkungen auf die Gemeinden

Gemäss Art. 12 ÖVG sind Beiträge an touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen Bestandteil der von den Gemeinden anteilig mitzufinanzierenden ÖV-Kosten. Somit fliesen die über Art. 9 ÖVG geleisteten Beiträge in die ÖV-Gesamtkosten ein. Gemäss Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden am Anteil touristischer Verkehr mit einem Drittel (CHF 1'500'000).

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 Antrag

Aus den dargelegten Gründen wird beantragt, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilage

- Beschlussentwurf