



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 093-2020
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2020.RRGR.138

Eingereicht am: 13.05.2020

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: von Wattenwyl (Tramelan, Grüne) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 9

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 04.06.2020

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Zukunft der Jurabahnen auf Berner Boden?

Der Kanton Jura, der Kanton Bern und das Bundesamt für Verkehr (BAV) haben am 4. Mai 2020 das Ergebnis der Ausschreibung der beiden Lose für das Betreiben der 39 Buslinien im Kanton Jura verkündet. Ein derart breit und international angelegte Ausschreibung hat es in der Schweiz noch nie gegeben. Die 2017 angekündigte Ausschreibung erfolgte im Zusammenhang mit dem PostAuto-Skandal.

Der Beschluss sieht wie folgt aus: Die PostAuto AG bekommt den Zuschlag für die beiden Lose, sie behält ihre bisherigen und erhält neue Konzessionen. Bei vier der 39 zugeteilten Buslinien handelt es sich um interkantonale Linien zwischen den Kantonen Bern und Jura. Die Jurabahnen «Chemins de fer du Jura (CJ)», deren Hauptaktionär der Kanton Jura ist, verlieren zwei Linien, wovon eine interkantonale, sowie vier Nachtlinien (Noctabus), wovon eine interkantonale.

PostAuto ist somit auf dem Vormarsch, was ihre Gewerkschaft Syndicom freut. Die Jurabahnen hingegen verlieren Marktanteile. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) sorgt sich um die Buslinien im Berner Jura und die angestellten Busfahrer (u. a. die Milch-Lastwagenfahrer).

Das gesamte Busliniennetz wird ein neues Erscheinungsbild erhalten. Es stellt sich die Frage, warum die Farben Rot/Weiss der Jurabahnen kopiert werden und nicht das historische Gelb der Postautos bewahrt wird, das ein garantierter Trumpf für den Tourismus ist.

Die Jurabahnen CJ hatten sich für die Teilnahme an der Ausschreibung mit den Freiburgischen Verkehrsbetrieben (TPF) zusammengeschlossen. Diese Gesellschaft hatte bisher logischerweise keine Angestellten. Somit gab es auch noch keinen ausformulierten GAV, da dieser vom Ausgang der Ausschreibung abhing. Laut Angaben der Jurabahnen hätte dieser aber dem CJ-Vertrag entsprochen, ähnlich dem GAV der Syndicom.

Die Jurabahnen gehen insgesamt geschwächt hervor. Die Fixkosten einer solchen Gesellschaft sind hoch. Ihre Werkstatt «Garage», deren Grösse langsam kritisch wird, befindet sich in Tramelan. Auch für

die ganze Gesellschaft, die bereits mit den Umstrukturierungen des Schienengüterverkehrs zu kämpfen hat, wird es kritisch.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Die Probleme mit dem Schienengüterverkehr und der Verlust von Buslinien-Konzessionen haben die Jurabahnen geschwächt. Wie beurteilt der Kanton Bern die geschwächte Position der CJ nach dem am 4. Mai 2020 veröffentlichten Ergebnis der Ausschreibung?
2. Wurde der Kanton Bern vor der Ausschreibung konsultiert? Wenn ja: Hat er diesem Vorgehen zugestimmt? Welche Argumente sprachen dafür bzw. welche Vorbehalte hat er angebracht? Wie beurteilt der Kanton Bern nachträglich ein solch breit angelegtes und in seiner Art einmaliges Verfahren? Sollten seiner Meinung nach solche Verfahren auch in Zukunft durchgeführt werden?
3. Hat der Kanton Bern vor, die Konzession mit den CJ für die aktuellen Linien im Berner Jura zu erneuern, wie dies vom Bundesamt für Verkehr befürwortet wird? Wird er den Zuschlag für die Leistungen direkt erteilen? Bis wann läuft die bestehende Konzession? Oder wird er wie der Kanton Jura eine Ausschreibung vornehmen?
4. Würde der Kanton Bern, sollte ein solches Verfahren stattfinden, das Stimmvolk und zum Beispiel den BJR konsultieren?
5. Einige bernjurassische Gemeinden (namentlich St. Immer und Tramelan) machen sich Sorgen über die Entwicklung der Situation. Kann der Kanton Bern sie versichern? Sind der öffentliche Verkehr und der Service public im Berner Jura gewährleistet?
6. Wird – mit Verweis auf den Inhalt der Ausschreibungsunterlagen und im allgemeinen Interesse der Jurabahnen und der beiden betroffenen Kantone – ein Subunternehmervertrag zwischen der Post-Auto AG und den Jurabahnen empfohlen und unterstützt, um sich hier gütlich zu einigen?
7. Inwieweit sind lokale Gesellschaften schützenswert? Zählt letztlich nur noch der wirtschaftliche Aspekt?
8. Welche Schranken bestehen im Kanton Bern, um die Arbeitsbedingungen der Angestellten der Verkehrsbetriebe zu schützen?
9. Welches Gewicht hatten die Gesamtarbeitsverträge (GAV) bei dieser Ausschreibung?

Begründung der Dringlichkeit: Das BAV wird seinen endgültigen Entscheid in diesem Sommer treffen. Müsste vorgängig reagiert werden, müssen die Partner umgehend über die Situation informiert werden.

Verteiler
– Grosser Rat