

Mercredi (après-midi) 23 novembre 2016

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie**38 2016.RRGR.295 Motion 071-2016 Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)
Le canton a-t-il besoin de sa propre compagnie de chemin de fer?**

N° de l'intervention: 071-2016
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☒
Déposée le: 15.03.2016
Motion de groupe: Non
Déposée par: Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)
(porte-parole)
Haudenschild (Spiegel, Les Verts)
Cosignataires: 0
N° d'ACE: 1030/2016 du 14 septembre 2016
Direction: TTE

Le canton a-t-il besoin de sa propre compagnie de chemin de fer?

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. Revoir la stratégie de propriétaire de BLS.
2. Vendre le secteur d'activité transport de marchandises.
3. Examiner la possibilité de céder le secteur d'activité transport de passagers aux CFF et/ou à RBS.
4. Examiner la possibilité de céder le secteur d'activité transport par bus à la Poste ou à une autre entreprise.
5. Examiner la possibilité de réunir toutes les sociétés de navigation subventionnées par le canton en une seule entreprise.

Développement :

BLS est un bazar plus ou moins prospère dont le principal secteur d'activité est le transport ferroviaire de passagers, mais qui est également actif dans le transport de marchandises ainsi que le transport par bus et bateau. L'entreprise a même une agence de voyage. Dans tous ces secteurs d'activité, BLS a de la concurrence.

Dans le secteur du transport ferroviaire, BLS est en concurrence avec les CFF, une entreprise d'envergure nationale qui propose des services similaires, avec toutefois de nets avantages d'échelle. Dans la région Berne-Mittelland, BLS a face à lui RBS, qui réussit très bien dans le transport de proximité et qui répond donc mieux aux attentes de la clientèle locale. Une brève rétrospective montre que BLS suit une stratégie curieuse :

- Le transport de marchandises n'est pas vraiment rentable et la comparaison avec les CFF n'est pas favorable. Ce secteur d'activité ne sert aucun des intérêts stratégiques du canton.
- BLS dépense nettement plus que les CFF pour l'achat de matériel roulant similaire.
- Le débat suscité par le projet de construction de nouveaux ateliers à Riedbach montre que BLS ne juge pas nécessaire d'assurer la coordination avec les CFF et qu'il se soucie comme d'une guigne des stratégies nationales ou cantonales d'aménagement du territoire ou de protection des terres cultivables.
- BLS s'est opposé à l'arrêt des trains des CFF à Berne-Wankdorf et a obtenu gain de cause, au détriment des intérêts des navetteurs. Il lui manque la vue d'ensemble.
- Ces dernières années, les CFF ont remarquablement transformé leurs gares pour en faire des lieux profitables et attrayants. Rien à signaler du côté de BLS, qui laisse plus ou moins périliter ses bâtiments et ses terrains.

- Les CFF ont déplacé leur siège, auparavant installé dans de coûteux locaux au centre-ville, au Wankdorf. La direction de BLS trône toujours au centre-ville.
- Les CFF ne misent plus sur les activités de voyageur. Le secteur privé suffit amplement.
- RBS prouve de façon éclatante que l'exploitation d'un réseau de transport local à voie métrique peut être une réussite. Et l'aménagement de la gare souterraine de Berne va encore profiter à la santé de ce réseau. Il faut d'ailleurs dans ce contexte réexaminer la distribution des lignes du trafic local dans la région de Berne (p. ex. Köniz-Schwarzenbourg et Belp-Thoune).
- Le canton de Berne se permet de subventionner plusieurs sociétés de navigation. Une seule suffirait.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). Le gouvernement dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort.

Les requêtes formulées dans la motion concernant en majorité la stratégie d'entreprise de BLS SA. Le Conseil-exécutif relève que cette dernière est une entreprise d'économie mixte. Le canton de Berne détient une participation de 55,75 pour cent du capital-actions. Le reste des actions sont aux mains de la Confédération, d'autres cantons et de communes ainsi que de particuliers. L'influence du canton sur la stratégie d'entreprise est restreinte et se fonde sur le cadre légal défini par le Code des obligations suisse.

BLS est une société d'économie mixte et la plus grande compagnie ferroviaire privée autonome de Suisse. Investie des mandats de sept cantons, elle se conçoit comme un prestataire de transports innovant, inventif et ambitieux. Avec le RER bernois à voie normale, BLS exploite un réseau express régional qui est le deuxième en importance de Suisse. Ses lignes de l'Entlebuch et celles en direction de Langenthal desservent la partie occidentale du RER lucernois. La filiale BLS Netz AG exploite et entretient 420 kilomètres de chemins de fer, dont l'ouvrage majeur est constitué par l'axe du Lötschberg, avec son tunnel de base inauguré en 2007. La filiale BLS Cargo SA occupe quant à elle une position centrale dans le transit alpin de marchandises par rail via la Suisse. Outre le secteur des chemins de fer, l'entreprise BLS est active dans d'autres domaines des transports. Elle compte trois milliers de collaborateurs et collaboratrices, avec l'impact sensible qui en résulte pour l'économie.

Le Conseil-exécutif s'étonne du jugement quelque peu dédaigneux des motionnaires à l'égard de BLS SA, et rejette les allégations du développement de cette motion. Il considère BLS comme une entreprise bien positionnée stratégiquement, bien gérée et significative pour l'économie du canton de Berne.

Réponses aux demandes formulées par les motionnaires :

1. La stratégie de propriétaire du canton de Berne pour BLS vient d'être remaniée, et la dernière mouture a été adoptée le 9 mars 2016 par le Conseil-exécutif. Elle décrit en particulier la situation actuelle de BLS, les opportunités et les risques, les objectifs que le canton poursuit par sa participation dans la société ainsi que le programme de pilotage. La stratégie de propriétaire conclut qu'il est dans l'intérêt du canton, en sa qualité de propriétaire, de conserver son influence sur BLS et de maintenir inchangée sa participation. Celle-ci tient entièrement compte du contexte et des défis d'aujourd'hui, c'est pourquoi il n'est pas nécessaire de la soumettre dès maintenant à de nouvelles modifications. Elle est classée confidentielle dans la mesure où elle inclut des données sensibles de l'entreprise.
2. La question de la vente de BLS Cargo SA a été étudiée plusieurs fois par le passé du point de vue de la stratégie d'entreprise, pour être à chaque fois rejetée. La société BLS Cargo SA se trouve en effet bien positionnée sur le marché et est solide financièrement. Elle compte notamment parmi les rares entreprises de transport de marchandises par chemin de fer européennes à avoir soldé l'exercice 2015 avec un résultat positif en dépit des conditions de marché très difficiles. BLS Cargo SA contribue nettement à la dynamisation du marché suisse du transport ferroviaire de marchandises et soutient ainsi la politique de transfert de la Confédération. De surcroît, avec ses activités dans ce secteur, BLS crée des synergies favorables au transport régional de voyageurs ainsi qu'au feroutage au Lötschberg, ce qui génère des emplois supplémentaires dans le canton de Berne. Suite au rachat des actions de DB Schenker Rail, BLS SA possède actuellement 97 pour cent des parts de BLS Cargo SA, les trois pour cent restants étant détenus par le groupe italien Ambrogio. Il est envisagé de trouver de

nouveaux partenaires stratégiques qui prendront aussi des participations dans BLS Cargo SA. Par ailleurs, le Conseil-exécutif ne voit actuellement pas l'intérêt ni la nécessité de vendre.

3. Une éventuelle cession de BLS aux CFF a aussi déjà été examinée à plusieurs reprises. Cette opération n'est pas souhaitée, et notamment pas non plus par la Confédération. En ce qui concerne le paysage ferroviaire suisse, celle-ci a en effet pour ligne qu'outre les CFF, d'autres compagnies exploitent des parties du réseau à voie normale, et ce afin de favoriser l'innovation, la concurrence et la productivité dans les transports publics. BLS, en sa qualité de deuxième entreprise suisse du secteur par son envergure, a un rôle-clé à jouer en la matière. De plus, par sa participation dans BLS, le canton de Berne s'assure un important pouvoir d'influence sur l'évolution des affaires et de l'offre. BLS poursuit la stratégie d'une coordination optimale entre chemins de fer, bus et mobilité douce, d'une coopération active avec les partenaires du tourisme régional, et du développement de concepts de mobilité globale tout comme de pôles proches des transports publics en collaboration avec le canton et les communes. Entreprise cantonale bénéficiant d'un solide ancrage régional, elle est en bonne position pour réaliser ces objectifs. La participation que le canton y détient offre à ce dernier l'opportunité de proposer des emplois attractifs, tout en lui garantissant davantage de poids dans la politique des transports à l'échelle nationale.

Une cession de BLS à RBS ne présente aucun intérêt, ni du point de vue de la stratégie d'entreprise, ni sur le plan de la technique ferroviaire. Le réseau RER de RBS est fermé et à voie étroite, sans aucune interface technique ou d'exploitation avec le reste du réseau ferroviaire à voie normale. La fusion de compagnies utilisant l'une un réseau à voie étroite, l'autre un réseau à voie normale ne permet aucune synergie, en raison de l'absence de potentiel au niveau du matériel roulant ou de l'exploitation technique ferroviaire.

4. Dans le secteur du transport par bus également, la Confédération et le canton visent un système concurrentiel entre différents prestataires. Ces dernières années, de nouveaux appels d'offres ont été lancés pour diverses lignes. Ainsi, via sa filiale Busland AG, BLS doit d'ores et déjà se distinguer de la concurrence par des offres et des prestations attractives. Une cession du transport par bus à la Poste ou à une autre entité n'entraînerait aucune répercussion positive pour le canton de Berne. Par ailleurs, elle se traduirait par une perte de synergies à la fois pour BLS Busland AG et BLS SA.
5. Si la navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz est directement exploitée par BLS, la Société de navigation du lac de Bienne est une société anonyme autonome, dont les villes de Bienne (45,5 %) et Soleure (14,2 %), en tant qu'actionnaires principales, détiennent la majorité des parts. Le canton de Berne n'est par conséquent pas compétent pour un éventuel regroupement de ces compagnies. Qui plus est, la navigation sur les lacs bernois ne bénéficie pas d'un soutien financier régulier du canton ; les subventions cantonales ne sont allouées qu'à titre exceptionnel, dans des cas dûment motivés. Par le passé, de telles demandes de crédit ont toujours été adoptées par le Grand Conseil à une large majorité.

Les mandats formulés dans cette motion s'avèrent par conséquent inadéquats.

Proposition du Conseil-exécutif :

Rejet

Le président. Es ist 13:30 Uhr und wir fahren weiter mit unseren Geschäften. Bis alle Ratsmitglieder an ihren Plätzen sind, erlauben Sie mir bitte eine weitere Bärengeschichte zu erzählen. Wie schaffen es eigentlich die Bären, den Winter zu überstehen ohne auf die Toilette gehen zu müssen, und weshalb sind sie nach dem Winterschlaf im Frühling sofort wieder fit? Bei der Auswahl der Höhlen sind die Bären sehr anspruchsvoll. Der vier- bis sechsmonatige Unterschlupf muss gut sein. Bären brauchen nämlich in dieser Zeit weder Nahrung noch Flüssigkeit. Deshalb produzieren sie auch keine Ausscheidungen. Trotzdem verlieren sie kaum an Gewicht und Muskelkraft. Während der Winterruhe sind Atmung und Herzschlag deutlich gesenkt. Die Körpertemperatur beträgt dann nicht mehr 36 sondern nur etwa 31 Grad. Die Bären können also etwas, das wir Menschen nicht können: den Stoffwechsel über längere Zeit drastisch verlangsamen. Stellen Sie sich einmal vor, wir dürften während des ganzen Winters weder essen noch trinken und das bei einer 5 Grad tieferen Körpertemperatur als üblich. Ich denke, das ist unvorstellbar. (*Hilarité*) Nun sind wir wohl über 80 Ratsmitglieder und kommen zu Traktandum 38, der Motion Brönnimann. Die Ziffern 1, 3, 4 und 5 sind zurückgezogen. Somit bleibt nur noch Ziffer 2 bestehen. Der Regierungsrat lehnt dieses Geschäft ab. Es ist eine Richtlinienmotion, deshalb führen wir in eine

reduzierten Debatte. Das ergibt zwei Minuten pro Sprecherin oder Sprecher. Der Motionär hat gesagt, er spreche auch gleich für die Fraktion, deshalb gewähre ich ihm eine entsprechend längere Redezeit.

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (pvl). In einem Artikel in der «BZ» stand, Grossrat Brönnimann habe den Zweihänder ausgepackt und nichts anderes gefordert, als die Zerschlagung der BLS. Ich wurde privat darauf angesprochen, weshalb ich nun die BLS privatisieren wolle. Ich kann Sie beruhigen: Den Zweihänder habe ich wieder eingepackt, das Tranchiermesser hervorgeholt und nun ist nur noch Fleisch am Knochen. Und das ist eben Punkt 2, in dem es um den Güterverkehr geht. Ich möchte hier aber noch explizit festhalten, dass ich nie eine Privatisierung gefordert habe. Wer den Vorstoss nämlich genau gelesen hat, konnte sehen, dass man prüfen soll, ob die BLS nicht beispielsweise mit dem rein öffentlichen Unternehmen SBB zusammenarbeiten könnte oder vielleicht mit der RBS, einem ebenfalls rein öffentlichen Unternehmen. Das habe ich gefordert. Hier will niemand britische Verhältnisse, weder ich noch die glp. Sie müssen mir deshalb gar nicht vorwerfen, bei einer Zustimmung gäbe es britische Verhältnisse.

Ich erlaube mir noch eine Bemerkung zu Punkt 1, der ja zurückgezogen wurde. In der Antwort des Regierungsrats habe ich mit grossem Interesse lesen können, dass die Eigentümerstrategie der BLS gerade kürzlich überarbeitet wurde, nämlich am 9. März dieses Jahrs. Sie sei aber geheim und vertraulich, und deshalb dürfe man nichts dazu sagen. Ich werde natürlich nachfragen, denn das ist nicht meine Meinung. Wir finanzieren die BLS indirekt und haben deshalb meines Erachtens auch ein Recht, zu wissen, was drin ist. Persönlich sehe ich es ähnlich wie bei der BKW, nämlich in Richtung Beteiligungsgesetz.

Ich komme zu Punkt 2: Hier bin ich wirklich überzeugt, dass es nicht Aufgabe des Kantons Bern ist, diesen Cargo-Bereich zu betreiben. Und weil er Mehrheitsaktionär der BLS ist, soll er sich dort auch einsetzen, dass man diesen Geschäftsbereich abstösst. Weshalb? Ich verweise hier auf eine aktuelle Studie der Avenir Suisse, die darauf hinweist, dass öffentliche Beteiligungen zwar jedes Jahr etwas Dividendenerträge geben, aber dass man sich damit auch ein grosses Risiko auflädt. Ein solches Risiko sehe ich hier beim Güterverkehr. Weshalb ist wohl die Deutsche Bahn Schenker, die bis vor kurzem noch bei der BLS Cargo mit dabei war, aus diesem Geschäft ausgestiegen? Weil es ein zu grosses Risiko ist und keine Erträge verspricht. In der Antwort wurde geschrieben, der Bund hätte ein öffentliches Interesse, das zu betreiben. Das bestreite ich nicht einmal. Aber dann soll der Bund das selber mittels Bundesunternehmen machen, oder er soll zumindest eine anständige Entschädigung festlegen.

Nun komme ich zu einem weiteren Argument der Regierung. Das Ganze rentiere ja sogar. Ich habe den Geschäftsbericht 2015 gelesen. Bei einem Umsatz von rund 170 Mio. Franken hat man 300 000 Franken Gewinn ausgewiesen. Das ist eine schwarze Null. Das kann man manipulieren. Ich habe in diesem Geschäftsbericht auch gelesen, dass pro Jahr im Güterverkehr 18 000 Züge unterwegs sind. Das gibt etwa 16 Franken Gewinn pro Zug. Da kann mir niemand sagen, dass dieses Geschäft rentiere. Für mich ist heute entscheidend, dass ich diesem Güterverkehr eine schlechte Zukunft prophezeie. Daher bin ich der Meinung, wir sollten rechtzeitig aussteigen, bevor dieses Geschäft zu einem Sanierungsfall wird. Deshalb bitte ich Sie, Punkt 2 zuzustimmen.

Le président. Wir kommen zu den Fraktionsvoten.

Samuel Leuenberger, Trubschachen (PBD). Nachdem der Motionär einige Punkte zurückgezogen hat, bleibt nicht mehr viel übrig. Die Motion lautet nun neu noch wie folgt: «Der Regierungsrat wird beauftragt, das Güterverkehrsgeschäft zu verkaufen.» Fertig. Das ist die Forderung, die diese Motion nun noch offen hat. Wir müssen solche Forderungen wortwörtlich übernehmen. Ich bin mir nicht bewusst, dass der Regierungsrat über ein Güterverkehrsgeschäft verfügen kann. Wir haben im kantonalen Portefeuille kein Güterverkehrsgeschäft. Wenn man die Begründung betrachtet, mag es zwar vielleicht sein, dass der Motionär hier auf die Unternehmensstrategie der BLS abzielt. Aber der Regierungsrat kann nicht über die Unternehmensstrategie der BLS direkt entscheiden. Somit ist der Auftrag, wie er in diesem Vorstoss noch vorliegt, völlig obsolet und nicht umsetzbar.

Ich weiss auch nicht, woher der Motionär die Weisheit nimmt, einen unternehmerischen Entscheid der BLS einfach so in einem Parlament fordern zu können. Das ist ein rein unternehmerischer Entscheid dieser Aktiengesellschaft, und es ist nicht angebracht, dass das Parlament der BLS

bezüglich ihrem Handeln direkt Weisungen erteilt.

Aus formellen Gründen, weil dieser Antrag so gar nicht umsetzbar ist und auch aus materiellen Gründen, weil es obsolet ist, hier vom Parlament aus in unternehmerische, strategische Entscheide der BLS einzugreifen, bitte ich Sie im Namen der BDP diesen Vorstoss abzulehnen.

Luc Mentha, Liebefeld (PS). Die BLS Cargo hat seit ihrer Gründung im Jahr 2001 noch nie Verlust gemacht. Diese Beteiligung hat immer mit schwarzen Zahlen geendet. Zudem gibt es Synergien für den regionalen Personenverkehr: Lokführer, Lokomotiven, Werkstätten und Overheadkosten kann man letztlich auf Personenverkehr und Cargo verteilen. Das vergünstigt auch den Personenverkehr zu Gunsten unserer Steuerzahler. Die BLS Cargo hat ungefähr 250 Arbeitsplätze. Wenn man BLS Cargo aus dem Kanton Bern an die SBB abgibt oder an sonst jemanden, dann sind diese Arbeitsplätze gefährdet. Die Verlagerungsindustrie will sicher kein Monopol der SBB im Gütertransport. Sie will im Gegenteil möglichst verschiedene Anbieter, damit ausgewählt werden kann. Auch der Bund ist an mehreren Playern in der Bahnlandschaft interessiert. Die BLS Cargo ist eine Position der BLS, die ihre Position in der Schweizerischen Bahnlandschaft stärkt und damit auch die Position des Kantons Bern in dieser Bahnlandschaft. Zudem nimmt die BLS als Unternehmen insgesamt mehr Rücksicht auf die Anliegen des Kantons und der Berner Gemeinden als beispielsweise die SBB. Das möchte ich hier auch in Erinnerung rufen. Zum BLS-Bashing, das man aus dem Text ein wenig herauslesen kann, möchte ich nicht Stellung nehmen, Thomas. Meine Fraktion ist ganz klar der Meinung, dass man die Restmotion ablehnen muss.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Man kann diese Frage stellen, und sie wird in Abständen auch immer wieder gestellt; nicht nur im Grossen Rat, sondern auch von der Regierung und von den strategischen Organen der Unternehmen mit staatlicher Beteiligung. Es geht um die grundsätzliche Frage, wie viel Staat und wie viel politische Einflussnahme wir wollen. Uns erstaunt nicht, dass die Frage nach einer Staatsbeteiligung von der glp offensiv und marktliberal beurteilt wird. Dass sich jedoch eine grüne Grossrätin als Mitmotionärin dieser Forderung angeschlossen hat, erstaunt uns schon etwas mehr. Mit Verlaub, Thomas, wenn wir den Vorstoss näher betrachten und diskutieren, gehört er nach unserer Einschätzung in die Kategorie: Was ich schon lange einmal sagen wollte. Und im Begründungsteil verkommt er definitiv zu einer Art Mischung aus «Chropfläärete» und Stammtisch, oder eher «Cüplibar». Solche weitreichenden Forderungen in Form einer Motion dürfen nicht salopp hingeworfen werden. Sie bedürfen unseres Erachtens einer gründlichen inhaltlichen Analyse und Auseinandersetzung. Ich danke an dieser Stelle meinem Vorredner, Samuel Leuenberger, für seine Überlegungen rechtlicher Natur.

Die Regierung hat sich trotzdem die Mühe gemacht, den Vorstoss ausführlich zu beantworten. Aus unserer Sicht sind die Aussagen der Regierung gut begründet und auch nachvollziehbar. Drei Aspekte haben die EVP-Fraktion überzeugt: Die Eigentümerstrategie wurde gerade erst überarbeitet und in diesem Jahr verabschiedet. Der Verkauf von BLS Cargo wurde mehrmals aus unternehmensstrategischer Optik untersucht. Die BLS Cargo ist erfolgreich am Markt positioniert, und sie trägt zur Verlagerungspolitik des Bundes bei, liebe Grüne und Grünliberale. Eine Beteiligung an der BLS AG ermöglicht dem Kanton wirkungsvolle Einflussmöglichkeiten auf die Geschäfts- und Angebotsentwicklung, das sehen wir immer wieder in den Diskussionen um Angebotsbeschlüsse. Die EVP-Fraktion lehnt den Vorstoss ab.

Le président. Das waren genau zwei Minuten, so viel haben Sie gesagt und so schnell.

Ernst Tanner, Ranflüh (UDF). Braucht der Kanton Bern eine kantonale Staatsbahn? Die Motion wurde von anfänglich 5 Punkten auf einen verbleibenden Punkt 2 abgespeckt – zum Glück. Der Regierungsrat wird beauftragt, das Güterverkehrsgeschäft zu verkaufen. An diesem letzten Strohalm halten die Motionäre nun noch fest. Ihre Begründung ist, dass der Güterverkehr wirklich nicht rentiere. Die Antwort des Regierungsrats stellt das aber anders dar. Er schreibt: «Die BLS Cargo AG ist am Markt gut positioniert und finanziell erfolgreich». So steht Aussage gegen Aussage, und da soll noch jemand den Durchblick haben. Die EDU-Fraktion lehnt auch Punkt 2 dieser Motion ab.

Martin Boss, Saxeten (Les Verts). Zuerst im Schnellzugstempo die BLS per Motion verkaufen wollen und dann Punkt für Punkt einen Rückzug machen. Da setzen wir ein grosses Fragezeichen. Das Vorgehen und vor allem auch die inhaltlichen Forderungen dieser Motion sind für die grüne

Fraktion unverständlich. Wir begrüßen, dass der Motionär die Notbremse selber gezogen hat. Auch unsere ehemalige Fraktionskollegin sitzt ja nicht mehr in diesem Motionszug.

Nun steht also nur noch Punkt 2 zur Diskussion: der Verkauf der BLS Cargo. Wer die Antwort des Regierungsrats liest, wird wohl zum Schluss kommen, dass dieser Punkt abzulehnen ist. Der Verkauf wurde in der Vergangenheit unternehmensstrategisch bereits mehrmals geprüft und auch verworfen. Dazu kommt, dass die BLS Cargo am Markt sehr gut positioniert und dass dieser Bereich der BLS finanziell erfolgreich ist. Das erscheint uns entscheidend. Diese Gründe überzeugen uns. Daher wird die grüne Fraktion Punkt 2 dieser Motion deutlich ablehnen.

Christoph Berger, Aeschi (UDC). Das Wesentliche wurde gesagt. Samuel Leuenberger hat es auf den Punkt gebracht, und wir ersehen aus der Antwort des Regierungsrats, dass die BLS Cargo auf dem Markt gut positioniert ist und im letzten Jahr Gewinn erwirtschaftet hat. Da frage ich mich schon, weshalb man ein solches Unternehmen verkaufen soll. Das Wichtigste scheint mir aber, dass es um Arbeitsplätze geht. Wie werden diese bei einem Verkauf weiterhin gewährleistet? Deshalb sieht die SVP keinen Grund, einen Verkauf der BLS Cargo zu unterstützen und lehnt den verbleibenden Punkt dieses Vorstosses einstimmig ab.

Peter Flück, Interlaken (PLR). Ich mache es ganz kurz. Ich danke Samuel Leuenberger für seine kompetenten Ausführungen. Wir schliessen uns ihnen vollumfänglich an. Auch wir können keinen Vorstoss unterstützen, den die Regierung gar nicht umsetzen könnte, selbst wenn wir ihn annehmen würden. Wir sind für Ablehnung.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Die formellen Argumente hat Herr Grossrat Leuenberger bereits auf den Punkt gebracht. Ich hätte sie nicht besser darlegen können. Die BLS ist ein wichtiges Unternehmen im Kanton Bern und ein wichtiger Arbeitgeber in allen Regionen, vor allem auch in den Randregionen. Sie ist im ganzen Kanton sehr gut verankert und ist zudem eines der wichtigsten Transportunternehmen in der ganzen Schweiz. Das Unternehmen ist gut und professionell geführt, was die Fachleute des Bundes immer wieder bestätigen. Somit könnten wir Bernerinnen und Berner eigentlich stolz sein, an einem solchen Unternehmen beteiligt zu sein. Deshalb danke ich auch allen Rednerinnen und Rednern, die nicht hinter diesem Vorstoss stehen.

Die übrig gebliebene Ziffer 2 betrifft die Güterverkehrsgeschäfte der BLS. Die Aussage des Motionärs, wonach diese nicht rentabel seien, stimmt nicht! Die BLS Cargo hat in den letzten Jahren meist gut rentiert und das trotz starkem Schweizer Franken. Diese grosse Herausforderung hat die BLS hervorragend gemeistert. BLS Cargo bringt sehr viele Synergien zugunsten des Personenverkehrs der BLS. Bei einem Verkauf der BLS Cargo würden diese fehlen, und selbstverständlich würden auch die Arbeitsplätze der BLS Cargo nach einem Verkauf nicht im Kanton Bern verbleiben. Falsch ist auch die Aussage des Motionärs, wonach sich die BLS im Güterverkehr mit der SBB in einem fragwürdigen Wettbewerb befindet. Anders als beim Personenverkehr, ist der Güterverkehr im Eisenbahnrecht nämlich liberalisiert. Ein Wettbewerb ist vom Bund für die Umsetzung der nationalen Verlagerungspolitik ausdrücklich erwünscht. Die BLS AG hält derzeit 97 Prozent der BLS Cargo. Die Absicht besteht, neue strategische Partner zu finden und diese an der BLS Cargo zu beteiligen. Darüber hinaus hat der Regierungsrat kein Interesse an einem Verkauf und sieht dafür auch keine Notwendigkeit. Das wäre nämlich für die BLS als Personenverkehrsgesellschaft und vor allem auch für den Kanton Bern nachteilig. Ich bitte Sie daher, diese Motion in Ziffer 2 abzulehnen.

Le président. Nun hat sich Herr Brönnimann noch einmal gemeldet. Der Vorstoss wurde in ein Postulat gewandelt.

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (pvl). Vielen Dank für die kurze, trockene Diskussion. Sie ist wie erwartet verlaufen. Ich trage dem Einwand von Samuel Leuenberger und von Frau Regierungsrätin Egger Rechnung, dass eine Umsetzung formell nicht möglich sei. Deshalb wandle ich in ein Postulat. Ich bin aber nach wie vor der Meinung, dass die Grundsatzfrage, was strategisch in diesem Bereich geschieht, etwas ist, das uns als Parlament etwas angeht. Die erwähnten Synergien mit dem Personenverkehr hat man mir auch schon glaubhaft machen wollen, doch ich verstehe es einfach nicht. Ich habe eher den Eindruck, es geht zu Lasten des Personenverkehrs, wenn man beispielsweise die Kapazitätsprobleme auf dem Netz zwischen Bern und Thun

betrachtet. Wer in der Frage der Zahlen Recht hat, werden wir in zwei oder drei Jahren sehen. Ich schaue mir den nächsten Geschäftsbericht an, und ich wette hier mit Ihnen, dass der Bereich BLS Cargo in zehn Jahren nicht mehr so aussieht wie heute.

Ich finde es doch einigermaßen erstaunlich, dass gerade jetzt eine Studie der Avenir Suisse erscheint und jemand wie Peter Flück meine Argumentation einfach beiseite wischen kann, als wäre sie gar nichts wert. Vielleicht sollten wir einfach die Scheuklappen ablegen und zuhören, wenn der liberale Think Tank Avenir Suisse sagt: Kantonsparlamente, überlegen Sie sich einmal, welche Risiken Sie für Dividenden eingehen, die Sie vielleicht erhalten werden. Dann wären wir besser dran.

Le président. Wir kommen zur Abstimmung über dieses Postulat in Ziffer 2. Wer es annehmen will, stimmt ja, wer es ablehnt, stimmt nein.

Vote (adoption du ch. 2 sous forme de postulat)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 9

Non 130

Abstentions 0

Le président. Sie haben Ziffer 2 als Postulat abgelehnt.