

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern** **Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Mittwoch (Nachmittag), 8. September 2021 / Mercredi après-midi, 8 septembre 2021

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports

32 2020.BVD.997 Kreditgeschäft GR

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

32 2020.BVD.997 Affaire de crédit GC

Berner Oberland-Bahnen AG (BOB) : subvention du canton et du Fonds de loterie destinée au renouvellement de la superstructure du chemin de fer de la Schynige Platte et à la réfection des ateliers de Wilderswil

Le président. Bien, Mesdames et Messieurs, nous poursuivons : affaire du point numéro 32. Il s'agit aussi d'une affaire de crédit, soumise au référendum financier facultatif. Le débat est libre et pour la CIAT, je laisse la parole à M. le député Flück.

Peter Flück, Interlaken (FDP), BaK-Sprecher. Der Grosse Rat hat diesen Kreditantrag für einen Kantonsbeitrag an die Sanierung der Schynige-Platte-Bahn (SPB) am 9. März 2021 an den Regierungsrat zurückgewiesen mit der Auflage, mit den anderen Eigentümern der SPB respektive der Berner-Oberland-Bahnen AG (BOB) eine angemessene Beteiligung an der Oberbauerneuerung und Sanierung der Werkstätte auszuhandeln.

Das Geschäft war damals eigentlich von der BaK bereits vorbereitet, und die notwendigen Investitionen in die Oberbauerneuerung wie auch in die Sanierung der Werkstatt in Wilderswil waren in der Kommission unbestritten. Die BaK hat dieses Geschäft noch einmal behandelt und in einem ersten Umgang beschlossen, eine Besichtigung durchzuführen. Diese fand am 9. August 2021 statt. Dabei waren die Sekretärin Anna Bernhard, Casimir von Arx und meine Wenigkeit. Der Verwaltungsratspräsident der BOB, André Beeler, der Leiter der Finanzen, Christoph Seiler, der Leiter der Infrastruktur, Dominik Liener, und der Leiter der Werkstätte der SPB, Samuel von Känel, haben uns empfangen.

Wir wurden offen und sehr transparent über das Vorgesehene informiert. Der Augenschein auf der Strecke zeigte klar auf, dass die Gleisanlage in einem Zustand ist, der keinen Sanierungsaufschub zulässt, ohne dass das Rollmaterial mit jedem Tag Schaden nimmt. Das Depot befindet sich ebenfalls in einem ganz schlechten Zustand. Auch dort ist dann kein Aufschub möglich. Die Sanierung und teilweise Erneuerung sind dringend notwendig. Es geht dabei um die Arbeitsbedingungen auf allen Ebenen. Diese sind in diesem Depot am Limit, ebenso wie die Lagermöglichkeiten für Ersatzteile usw. Hier ist der Bedarf aus unserer Sicht am dringendsten.

Wir haben uns mit dem Verwaltungsratspräsidenten und dem Finanzchef intensiv über die Organisation und die Aufgabenteilung unterhalten. Uns wurde aufgezeigt, dass die Jungfraubahn Holding AG verschiedene Aktiengesellschaften umfasst, unterteilt in Konzerngesellschaften, assoziierte Gesellschaften und sonstige Beteiligungen. Die BOB ist eine eigenständige Aktiengesellschaft und nicht in der der Jungfraubahn Holding AG integriert.

Was die beiden Bahnen verbindet, ist alleine die Jungfraubahnen Management AG, die eben auch die Geschäftsführung der BOB ausübt. Der Verwaltungsrat dieser Jungfraubahnen Management AG ist paritätisch zusammengesetzt: Es sind zwei Mitglieder der Jungfraubahn Holding AG und zwei Mitglieder der BOB, jeweils der Präsident und ein weiteres Mitglied, in diesem Verwaltungsrat vertreten.

Uns interessiert aber ausschliesslich das Konstrukt BOB. Neben den allseits bekannten Aktionären Jungfraubahn Holding AG, Schweizerische Eidgenossenschaft und Kanton Bern gehe ich kurz auf

die Rolly Fly SA ein, die ebenfalls eine Aktionärin ist. Dabei handelt es sich um die Beteiligungsgesellschaft eines deutschen Aktionärs und Bahnliebhabers, der bis zu seinem Ableben im Jahr 2019 während 50 Jahren Aktionär der BOB war. Die Rolly Fly SA hält auch grössere Engagements bei der BLS und der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB). Die aktuellen Besitzverhältnisse sind nicht bekannt. Ansprechperson ist ein Mitglied des Verwaltungsrats aus der Region Oberland Ost. Ebenfalls Aktionärin ist die Campden Development SA: Dies ist eine auf den Jungfernseln domizilierte Beteiligungsgesellschaft eines bekannten Schweizer Konzeptkünstlers und Musikers. Diese Beteiligungsgesellschaft ist nie mit der BOB in Kontakt getreten und hat auch nie eine GV besucht. Ich erlaube mir, etwas zu sagen zur öffentlichen Aufsicht über das Gesamtkonstrukt der Jungfrau-bahn Holding AG, aber vor allem auch über die BOB: Herr Beeler und Herr Seiler haben uns erklärt, dass neben dem Bundesamt für Verkehr (BAV), das sie nach dem Postautoskandal intensiv kontrolliert hat, auch die Finanzkontrolle des Kantons Bern die Rechnungslegung, die Verflechtungen und mögliche Quersubventionierungen intensiv unter die Lupe genommen hat. Weder das BAV noch die Finanzkontrolle des Kantons Bern stellten Unregelmässigkeiten fest. Ebenso wurde in diesen Berichten festgehalten, dass die BOB intern eine einwandfreie Spartenrechnung zwischen dem öffentlichen Verkehr und der SPB als touristischen Verkehr führt.

Wir wurden an diesem Gespräch auch darüber informiert, dass der Verwaltungsrat der Jungfrau-bahn Holding AG das Geschäft, nämlich die Rückweisung, behandelt hat und aufgenommen hat, dass sie etwas daran bezahlen sollten. Sie haben beschlossen, 100'000 Franken aus der Firstbahn AG, die ebenfalls in diese Holding integriert ist, zu bezahlen. Wie aus dem Vortrag hervorgeht, besteht hier ein direkter Bezug zur SPB, nämlich der Wanderweg von der First auf die Schynige Platte und umgekehrt.

Während der Junisession – Sie erinnern sich – informierte der Regierungsrat über die Verhandlungen, die er im Auftrag des Grossen Rates geführt hatte, und darüber, dass diese grundsätzlich erfolglos waren, ausgenommen die eben erwähnte Firstbahn AG, die einen Betrag von 100'000 Franken gesprochen hat. Ich mache keinen Hehl daraus: Als ich diese Medienmitteilung hörte, war ich schon etwas überrascht und dachte eigentlich, das sei ein etwas schwaches Zeichen. Aber nach den Gesprächen, die wir nun mit den Vertretern der BOB geführt haben, und wenn ich das Aktionariat der BOB anschau, glaube ich dem Regierungsrat wirklich, dass da nicht mehr zu holen war – Punkt.

Wenn ich – nach einer intensiven persönlichen Vorbereitung – das ganze Konstrukt beurteile, so stelle ich fest, dass wir als Kanton gerade wegen den grossen Anstrengungen der Jungfrau-bahn Holding AG, die viele Gäste mit der BOB auf das Jungfraujoch bringt, profitieren, weil dank den hier erwirtschafteten Erträgen die Entschädigung, nämlich die ÖV-Abgeltung durch den Kanton, an die BOB wesentlich geringer gehalten werden kann, als wenn dies nicht so stattfinden würde. Die Region profitiert ebenfalls, denn nur aufgrund dieser hohen Frequenzen dank des Tourismus, der eben über die BOB auf das Jungfraujoch geht, haben wir einen Halbstundentakt in das Lauterbrunnental und in das Grindelwaldtal.

Trotzdem erlaube ich mir hier die Bemerkung, dass die Verantwortlichen der BOB, insbesondere der Verwaltungsrat – zu dem ja auch ein Vertreter des Kantons gehört – dafür besorgt sein sollten, dass in Zukunft in den Wagen der BOB, die eben ÖV-abgeltungsberechtigt ist und die auch Gelder erhält, der ganze ÖV-Auftrag abgebildet werden soll, den die BOB zu erfüllen hat. Es geht nicht an, dass man die Schilthornbahn dort einfach ausschliesst. Die BOB hat ebenfalls den öffentlichen Auftrag, die Schilthornbahn zu erschliessen. Das wird im Moment nicht so dargestellt.

Weiter bitte ich auch, dafür zu sorgen – oder in Zukunft dafür zu sorgen –, dass dieses Konstrukt auch etwas anders daherkommt. Es kann nicht sein, dass man so auftritt, als ob alles der gleichen Firma gehören würde; und dann, wenn es darauf ankommt, will man es getrennt haben und sollte es plötzlich anders aussehen, damit man eben den Beitrag erhält – das funktioniert nicht.

Ich bitte Sie im Namen der BaK, dem geforderten Kredit zuzustimmen, wie das die BaK einstimmig getan hat: Es geht um einen Beitrag an die Oberbauerneuerung von 10,2 Mio. Franken, einen Beitrag an die Sanierung der Werkstätte Wilderswil von 3,8 Mio. Franken, gesamthaft also um eine Bruttosumme von 14 Mio. Franken. Die Gemeinde Wilderswil trägt 100'000 Franken dazu bei, der Anteil der Firstbahn AG beträgt ebenfalls 100'000 Franken. So gehen 13,8 Mio. Franken zulasten

des Kantons Bern, und nach Abzug des Anteils der bernischen Gemeinden, die gemäss gesetzlicher Regelung auch etwas daran bezahlen müssen, bleibt ein Kredit von 9,48 Mio. Franken, über den wir hier befinden müssen. Ich bitte Sie im Namen der BaK, diesem Antrag so zuzustimmen.

Zum Schluss möchte ich mich bei der Kantonsverwaltung bedanken für die Unterstützung, die wir erhalten haben; wir mussten dieses Geschäft ja zweimal vorbereiten. Ebenfalls danke ich den Verantwortlichen der BOB für die umfassende, offene und transparente Information, die wir erhalten haben.

Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp), Fraktionssprecher. Das ist es wieder, das Geschäft, das wir im Frühling auf eine Extrarunde geschickt haben – um nicht zu sagen, auf eine Extrafahrt. An der Ausgangslage hat sich nichts geändert, der Sanierungsbedarf der SPB ist weiterhin unbestritten. Das gilt sowohl für die Oberbauerneuerung wie auch für die Werkstatt in Wilderswil. Gerade die Arbeitsbedingungen in dieser Werkstatt – (*Das Mikrofon wird lauter eingestellt. / Le micro est réglé plus fort.*) jetzt ist es etwas lauter, merke ich – sind nicht mehr wirklich zeitgemäss. Das habe ich zwar schon im Frühling nicht bezweifelt, aber inzwischen konnte ich das auch vor Ort anschauen. Der Kommissionssprecher hat es gesagt: Wir sind dort zu zweit vorbeigegangen.

Der Grund für diese Extrarunde war ein anderer, nämlich die Finanzierung – beziehungsweise die Nicht-Finanzierung – dieses Projekts durch die anderen Mitaktionäre. Natürlich hat dies gerade bei der Jungfraubahn Holding AG Fragen aufgeworfen, und das ist im Prinzip immer noch so. Der Regierungsrat hat den Vortrag zu diesem Geschäft seit dem Frühling etwas überarbeitet.

Wir lesen jetzt zum Beispiel darin, dass die Rolly Fly SA Holding, die auch Mitaktionärin ist, «die Anfrage ablehnte». Eigentlich hätte der Auftrag ja gelaute, zu verhandeln. Wenn man das liest, tönt es etwa so, als ob der Regierungsrat einfach einige Mails verschickt hätte und gefragt hat, ob jemand etwas geben wolle. Allenfalls hätte es da wirksamere Methoden gegeben.

Über die Jungfraubahn Holding AG wiederum heisst es, sie sei von der Corona-Krise betroffen und schreibe gerade rote Zahlen. Ja, klar, das bezweifelt – glaube ich – niemand hier im Saal. Aber wir reden hier ja von einem Projekt mit einer Abschreibungsdauer von 25 Jahren. Bis dahin haben wir die Krise hoffentlich überwunden, und die Jungfraubahn Holding AG schreibt wieder Gewinne in zweistelliger Millionenhöhe. Für vorübergehende Liquiditätsprobleme, die es im Moment gibt, hätte der Kanton sicher eine Lösung gefunden.

Ausserdem schreibt der Regierungsrat jetzt, dass die SPB in einem Konkurrenzverhältnis zu den Bahnen der Jungfraubahn Holding stehe. In diesem Zusammenhang eine Frage an Regierungsrat Neuhaus: Der Verfasser dieser Aussage hat ja offenbar einen gewissen Sinn für Humor. Einfach aus Interesse: Kommt diese Aussage aus der höheren Direktion oder aus der Jungfraubahn Holding AG? Warum ich das sage: Die Jungfraubahn Holding AG und die BOB, zu der die SPB dazugehört, machen ohnehin fast alles zusammen. Sie haben ein gemeinsames Management – wir haben es gehört –, sie machen zusammen Marketing oder sie haben ein gemeinsames Marketing, und da wirkt es schon etwas sonderbar, wenn man von einem Konkurrenzverhältnis spricht, das die gegenseitige Unterstützung offenbar ausschliesst. Ich bezweifle etwas, dass solche Begründungen im Vortrag dem Image der Jungfraubahn Holding AG förderlich sind.

Weiter betont der Regierungsrat, dass die BOB und die Jungfraubahn Holding AG zwei separate Aktiengesellschaften seien. Ich glaube, auch das ist nichts Neues, aber es stellt sich vielleicht die Frage: Was will uns der Regierungsrat damit genau sagen? Wahrscheinlich, dass die beiden Aktiengesellschaften einander nicht helfen müssen, weil sie eben rechtlich unabhängig sind. Das mag sein; allerdings muss dann eigentlich auch der Kanton nicht helfen, denn schliesslich handelt es sich bei Art. 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG), den wir hier anwenden, um eine Kann-Bestimmung. Weshalb also soll der Staat jetzt hier alles zahlen?

Vielleicht einfach einmal ein Vergleich: Wenn man in einem Konkubinat lebt, und eine Person verdient viel, die andere ganz wenig oder nichts, dann verlangt der Staat auch zuerst, dass man sich im Konkubinat gegenseitig unterstützt, bevor die wenig verdienende Person Leistungen der Sozialhilfe erhält – auch hier, obwohl die beiden Leute nicht verheiratet sind, also rechtlich unabhängig sind, wenn man so will. Warum soll das bei der Jungfraubahn Holding AG und der BOB grundlegend an-

ders sein? Auch die beiden Aktiengesellschaften bilden ja schliesslich so etwas wie eine faktische Lebensgemeinschaft.

Immerhin hat sich die Jungfraubahn Holding AG – entgegen den wohl eher spontanen Äusserungen ihres CEO, die er nach dem Grossratsentscheid im Frühling gegenüber den Medien machte – doch noch dazu durchringen können, einen Betrag zu leisten – wenn auch nur einen kleinen Betrag. Der Kommissionssprecher hat das auch gesagt. Die 100'000 Franken, welche die Jungfraubahn Holding AG im Namen der Firstbahn AG gesprochen hat, sind eigentlich nicht das, was im Rückweisungsantrag mit einer «angemessenen Beteiligung» gemeint war. Aber immerhin zeigt dieser Betrag, dass die Rückweisung etwas ausgelöst hat.

Neben dieser Kritik möchte ich es aber nicht unerwähnt lassen, dass auch ich diese Gespräche, die wir als Kommissionsmitglieder mit den anderen Vertretern der BOB und der Jungfraubahnen Management AG geführt haben, als konstruktiv empfunden habe. Die Glp-Fraktion wird diesem Kredit jetzt zustimmen. Eine weitere Rückweisung würde die Falschen treffen und wäre auch nicht im Sinn der Sache.

Bernhard Riem, Iffwil (Die Mitte), Fraktionssprecher. Die Mitte-Fraktion unterstützt den Kredit für die Sanierung der SPB grossmehrheitlich, allerdings mit einer gewissen Verärgerung. Wir wollen weder die Sanierung der touristisch wichtigen Bahn verzögern noch die Beiträge nach Art. 9 ÖVG grundsätzlich in Frage stellen. Wir waren aber etwas erstaunt, dass nach der klar begründeten Rückweisung des Kredits in der Märzsession ein fast identischer Antrag erneut eingereicht wurde. Ich habe es persönlich fast nicht geglaubt, als ich es gelesen habe: 100'000 Franken zusätzlich von der Firstbahn AG – das ist das Verhandlungsergebnis, über das wir letztlich hier abstimmen. Mit grosser Selbstverständlichkeit werden hohe Ansprüche gestellt, die der Art. 9 ÖVG für den touristischen Verkehr *ausnahmsweise* ermöglicht. Eben: ausnahmsweise. Ich frage mich, wie die Vertreter der Aktienmehrheit von Bund und Kanton bei der BOB in den vorhergehenden Jahren darauf hingewirkt haben, dass die eigenen finanziellen Möglichkeiten der SPB möglichst mobilisiert werden. Kaum heftig. Wir sind der Meinung, dass der Grosse Rat irgendwann über den Art. 9 ÖVG diskutieren muss, und zwar nicht nur wegen diesem Geschäft. Noch einmal: Die Mitte-Fraktion stimmt diesem Kredit zu und bekundet so den Willen, dass die Sanierung sofort anfangen kann, weil diese Bahn für den Tourismus wichtig ist.

Luc Mentha, Liebefeld (SP), Fraktionssprecher. Die SP-PSA-JUSO-Fraktion wird diesem Geschäft jetzt so zustimmen. Wir haben es bereits in der ersten Runde gesagt. Diese Bahnlinie ist kulturhistorisch eine Perle. Sie ist touristisch ein grosser Attraktionspunkt im Berner Oberland, und das ist natürlich auch meine persönliche Auffassung als Präsident des Berner Heimatschutzes. Wir stehen als Fraktion klar hinter der Weiterführung und damit der Sanierung dieser bedeutenden, einmaligen Bahninfrastruktur, dieses technischen Kulturdenkmals. Darum bestreiten wir diesen Sanierungsbeitrag seitens des Kantons grundsätzlich nicht. Auch wir sind enttäuscht respektive nicht erfreut, dass in diesen Verhandlungen nicht mehr als 100'000 Franken herausgeschaut haben. Aber wie man in Schaffhausen sagt: «Es isch all daa», und daher haben wir uns auch entschieden, dass wir dieses Geschäft nicht weiter blockieren und behindern wollen. Die Sanierung ist nötig, und darum beantragen wir Ihnen auch, dass man den Beitrag an die SPB heute Abend spricht.

Barbara Josi, Wimmis (SVP), Fraktionssprecherin. Sie können sich erinnern, dass die SVP-Fraktion bereits im Frühling diesen Rückweisungsantrag nicht unterstützt hat, und somit sind wir auch jetzt einstimmig für dieses Geschäft und dafür, dass man es so verabschiedet. Wir wissen – es wurde jetzt schon oft gesagt –, dass die BOB und die Jungfraubahn Holding AG zwei unterschiedliche Firmen mit separatem Aktionariat sind, nur die Geschäftsleitung arbeitet seit Jahrzehnten gemeinsam, zum Vorteil der BOB und auch zum Vorteil des Kantons. Noch zu «angemessen»: Was ist denn auch «angemessen»? Es wurde im Rückweisungsantrag kein Betrag definiert, also ist «angemessen» eben immer «angemessen». Und es ist so: Manchmal ist das Glas halb voll und manchmal ist es halb leer. Ich sage es noch einmal: Die SVP-Fraktion wird diesem Geschäft einstimmig zustimmen.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne), Fraktionssprecher. Auch wir waren kritisch, als dieses Geschäft das letzte Mal da war. Wir akzeptieren oder anerkennen den Bedarf, der bei der SPB besteht. Es ist auch bei uns nicht die Absicht, das «Bähnli» abzustrafen, und wir wollen auch nicht dem lokalen Tourismus, der sich – gerade in Wilderswil – auch eher an ein einheimisches Publikum richtet, die Grundlage entziehen. Entsprechend werden wir diesem Kredit auch zustimmen. Wir teilen aber die Verärgerung, die wir von den Vertretern der Mitte und der glp gehört haben. Angemessen ist angemessen ... Ich glaube, das letzte Mal haben wir in der Debatte auch von anderen Beträgen gesprochen. Und entsprechend der Finanzkraft der einzelnen Aktionäre könnte man sich auch etwas anderes vorstellen. Ich glaube auch nicht, dass es letztes Mal Unklarheiten darüber gegeben hat, dass es zwei unterschiedliche Firmen sind, von denen wir hier sprechen. Eigentlich war die Sachlage damals schon ganz klar. Insgesamt haben wir aber das Gefühl, dass diese Rückweisung ein Zeichen gesetzt und auch Gedankengänge in Gang gesetzt hat. Wir werden ja im übernächsten Geschäft noch einmal darauf zurückkommen, was es ausgelöst hat: dass man die ganzen Strukturen vielleicht anschauen und überdenken muss und dort genau hinschauen muss. Grundsätzlich werden wir aber diesem Kredit zustimmen.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Wir behandeln dieses Unterstützungsgesuch heute zum zweiten Mal. Sie haben es beraten, und ich muss Ihnen gestehen: In den vergangenen Monaten hat mich das Ganze ziemlich beschäftigt. Nicht, weil ich das Gefühl hatte, dass diese Sanierung nicht nötig sei. Die Sache an und für sich halte ich für unbestritten. Aber es ist die Auflage, die mich ins Grübeln gebracht hat. Es wurde gesagt, man hätte eine angemessene finanzielle Beteiligung der anderen Eigentümer gewollt, und schliesslich haben wir einfach 100'000 Franken von den Firstbahnen erhalten – nicht wenig Geld auf der einen Seite, aber weniger, als man erwartet hat –, und ich kann gut nachvollziehen, dass man damit Ihre Erwartungen nicht erfüllt hat, wie es Grossrat Bernhard Riem von Die Mitte formuliert hat. Ich selber hätte auch gerne mehr erreichen und diese Auflage besser erfüllen wollen, weil sich dies später gelohnt hätte. Und es hat mich auch ein wenig traurig gemacht, dass die anderen Eigentümer meine Anfragen abgelehnt haben.

Ich habe mich aber nachher gefragt: Worum geht es hier? Grossrat Casimir von Arx hat den Vergleich zum Konkubinat gemacht. Da gäbe es dann keine Sozialhilfe. Aber bei der Prämienverbilligung gibt es sie wieder – das ist eine Frage der gesetzlichen Grundlagen. Und ist es nicht einfach so, dass die BOB den Kanton ganz legal und ganz gut begründet um einen Beitrag ersucht haben, weil das im Gesetz so vorgesehen ist? Wenn man es nicht glaubt, kann man es in Art. 9 ÖVG nachlesen. So, wie das andere touristische Verkehrsunternehmen vorher schon gemacht haben. Und ich fresse einen relativ grossen Besen, dass noch weitere daherkommen und dasselbe machen werden. Es ist nicht so, dass wir alle gleich behandeln sollten. Oder anders gefragt, geschätzte Frauen und Männer: Wollen wir jetzt die Beitragsvoraussetzungen ändern, weil dieses Geschäft schlechte Gefühle und Diskussionen ausgelöst hat, die man eigentlich an anderen Orten hätte abhandeln müssen und nicht quasi über Art. 9 ÖVG? Sollte man zum Beispiel noch nicht komplett ausgelotete Fragen zur Eigentümerstruktur der BOB dazu benutzen, um eine Unterstützung zu verhindern – eine Unterstützung, die rechtens ist und die dringend benötigt wird?

Die SPB ist ein kulturhistorisches Objekt. Sie hat eine wesentliche touristische Bedeutung für die Region. Und mit der Digitalisierung wird sie immer spannender. Ich bin der Meinung, dass wir hier als Standortkanton eine Verantwortung tragen, und zwar unabhängig davon, ob jetzt der Kanton an dieser BOB beteiligt ist oder nicht. Die SPB gehört aus historischen Gründen zur BOB. Im vorletzten Jahrhundert hat die BOB die SPB aus einer Konkursmasse heraus übernommen und gerettet. Die Kassen der touristischen SPB auf der einen Seite und die der abgeltungsberechtigten Verkehrsbahn BOB auf der anderen Seite sind konsequent getrennt. Das bestätigt auch unsere Finanzkontrolle. So oder so ist die SPB gerade knapp selbsttragend, und daher kann sie nicht die notwendigen Mittel erwirtschaften, um die dringend nötige Sanierung zu berappen. Und die BOB auf der anderen Seite darf und wird auch keine öffentlichen Gelder in die SPB investieren, weil wir sonst irgendwann wieder eine Diskussion hier im Saal haben, wie wir sie beim nächsten Geschäft führen werden.

Anderweitige wirtschaftliche Erträge gibt es nicht. Von daher muss ich vielleicht noch etwas sagen zum Mythos, die BOB würde Dividenden ausbezahlen. Das kann man widerlegen. Ich habe an der Session in den BEA-Hallen gehört, es sei halt verrückt, wenn die BOB Dividenden ausbezahle. Aber es ist so, dass die BOB seit 1932 keine Dividenden mehr ausbezahlt. Damit erübrigen sich auch die weiteren Diskussionen. Etwas weniger offensichtlich ist – das habe ich in den Diskussionen auch gemerkt – die Beziehung zwischen der BOB und der Jungfraubahn Holding AG. Fakt ist aber, dass die BOB nicht zur Jungfraugruppe gehört. Sie ist rechtlich und wirtschaftlich unabhängig, auch wenn man hier gefühlt andere Gefühle hat. Die Firstbahn leistet ihren Beitrag aus diesem Grund auf freiwilliger Basis, weil sie ein wirtschaftliches Interesse daran hat, dass die SPB fortbesteht und dass man die gemeinsamen Wanderrouen weiterbetreiben kann; und damit setzt sie ein Zeichen für die Zusammenarbeit vor Ort.

Es geht heute um einiges für die jüngst arg gebeutelte Region. Es geht um das Berner Oberland insgesamt. Wenn diese Erneuerung nicht zustande kommen sollte, würde Wilderswil eine Touristenattraktion verlieren, die Region verlöre Arbeitsplätze und wir alle hätten ein Kulturgut weniger, nicht wahr, Luc Mentha? Verhindern wir dies. Ich bitte Sie um ein Ja zum Kantonsbeitrag und danke Ihnen im Namen der Beteiligten herzlich.

Le président. Bien, nous allons voter, affaire du point numéro 32 de l'ordre du jour : les député-e-s qui acceptent ce crédit d'affaires votent oui, celles et ceux qui le refusent votent non.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.997

Annahme / Adoption

Ja / Oui	145
Nein / Non	1
Enthalten / Abstentions	8

Le président. Vous avez accepté ce crédit d'affaires.