

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Lundi (après-midi) 6 juin 2016

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

57 2016.RRGR.187 Demande de crédit

Société de navigation du lac de Bienne (SNLB). Subvention cantonale pour l'acquisition d'un nouveau bateau destiné au transport de passagers (unité 60). Crédit d'engagement

Annexe 11, ACE 207/2016

Le président. Wir kommen zum Traktandum 57. Es handelt sich um ein Kreditgeschäft, welches dem fakultativen Finanzreferendum untersteht. Wir führen eine freie Debatte. Als erstes hat der Kommissionssprecher, Hans Jörg Rüegsegger, das Wort.

Hans Jörg Rüegsegger, Riggisberg (UDC), rapporteur de la CIAT. Wir kommen zu einem Verpflichtungskredit von knapp 3 Mio. Franken für ein Passagierschiff, die MS 60. Es geht um ein neues Schiff für die Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft (BSG). Die Schiffahrt auf den Berner Gewässern steht wie andere kapitalintensive und wetterabhängige Tourismusangebote vor grossen finanziellen Herausforderungen. Der Kanton Bern gehört zu denjenigen Kantonen, welche die Schiffahrt nicht mit jährlichen Betriebsbeiträgen unterstützen. Nach Artikel 9 des ÖVG leistet er nur in Ausnahmefällen Beiträge an Investitionen. Die BSG will zu ihrer Existenzsicherung die Erträge nachhaltig steigern und hat dazu eine Wachstumsstrategie erarbeitet. Es ist vor allem vorgesehen, für kurze Fahrten sowie für Themen- und Angebotsfahrten ein Schiff zu beschaffen, welches mit wenig Personal betrieben werden kann. Es geht um ein modernes, wintertaugliches Schiff, das zwar die St. Petersinsel ansteuern und die Seegemeinden besser erschliessen soll, aber nicht auf der Aare in Richtung Solothurn fahren wird. Der Kanton hat schon mehrmals Investitionsbeiträge an die BSG sowie an die BLS gewährt. Sie sehen auch auf Seite 3 des Vortrags, dass man beide Gesellschaften in ausgeglichener Weise unterstützen will. Das Passagierschiff MS 60 soll mit einem öffentlichen Beitrag von knapp 3 Mio. Franken durch den Kanton unterstützt werden. Die Gemeinden tragen einen Drittel der Kosten. Die MS 60 soll ein kleines Schiff sein, auf welchem 60 Personen Platz haben sollen. Die Deckfläche soll 100 m² betragen, und es soll mit nur einer einzigen Person als nautische Besatzung betrieben werden. Es handelt sich um ein wintertaugliches und behindertengerecht eingerichtetes Schiff. Die BSG hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Drei-Seen-Landschaft. Dem entsprechend ist es wichtig, dieses Geschäft zu unterstützen. Heute beträgt die indirekte Wertschöpfung der Schiffahrt schätzungsweise 25 Mio. Franken und schafft 170 Arbeitsplätze für die Region. Die BaK empfiehlt Ihnen den Kredit mit grossem Mehr zur Annahme, mit ein paar Gegenstimmungen und Enthaltungen.

Le président. Das Wort ist offen für die Fraktionen.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Es geht um eine Ausgabe von knapp 3 Mio. Franken für ein neues Passagierschiff, das für Kursfahrten sowie für Themen- und Angebotsfahrten auf den drei Juraseen eingesetzt werden soll. Wie schon in der BaK, hatte dieses Geschäft auch in der EVP-Fraktion eine Diskussion über die Rolle des Kantons bei diesem Tourismusangebot zur Folge. Die Kritik entzündete sich an einem strategischen Defizit dieser und ähnlich gelagerter Vorlagen. Schon in der Januarsession 2015 hatte der Grosse Rat einem ausserordentlichen Kantonsbeitrag für den Ersatz der Werfthalle in Thun zugestimmt. Im Vortrag konnten wir unter dem Punkt «Investitionsplanung» folgendes lesen: «Nebst dem notwendigen Ersatz der Werfthalle wird in den

kommenden Jahren insbesondere auch die Generalrevision eines der Schiffe, der MS Bubenbergr, nötig.» Ohne Strategie, ohne längerfristigen Blick über die anstehenden Investitionen, fördern wir hier eine Praxis, die einem touristischen Unternehmen in regelmässigen Abständen À-fonds-perdu-Beiträge spricht, die diese Firmen nicht aus eigener Kraft aufbringen können. Damit festigen wir die Abhängigkeit von solchen Investitionsspritzen und betreiben eine spontane Subventionspolitik. Die nächsten Kreditanträge für Schiffe werden folgen. Wenn man das Durchschnittsalter der Flotten anschaut, wird dies wohl schon bald der Fall sein. Diese fallbezogenen Subventionen gehen ins Portemonnaie: Ich erinnere an den Investitionsbeitrag im Jahr 2010 an die MS Rousseau von rund 6 Mio. Franken. Der EVP-Fraktion fehlt hier der Gesamtüberblick über die nächsten Jahre. Wann muss der Kanton wieder wieviel Geld in dieses touristische Angebot investieren, alternierend zwischen BLS und BSG? Oder anders gefragt: Welcher Verwaltungsrat würde auf dieser Grundlage, fallweise und bauchgesteuert, solche ausserordentlichen Investitionen bewilligen? Sollte nicht vielmehr ein finanzieller Rahmen abgesteckt werden, innerhalb dessen die gewünschten touristischen Leistungen erbracht werden müssten?

Kritisch beurteilt wurde in unserer Fraktion auch die erwähnte Wachstumsstrategie. Die Investition soll dazu dienen, «nachhaltig Erträge zu sichern und zu steigern», wie im Vortrag zu lesen ist. Das klingt für unseren Geschmack zu stark nach einer Flucht nach vorne, ohne Kenntnis, wohin die Reise führt. Gerade auch, weil schon der heutige Betrieb unter Einbezug der erforderlichen Investitionen und Abschreibungen nicht selbsttragend finanziert werden kann. Die EVP-Fraktion hat aber auch ein grundsätzliches Problem mit diesen wiederkehrenden, fast willkürlich anmutenden Investitionen in die Schifffahrt. Sie stehen in starkem Kontrast zu den unsäglichen Sparübungen, die wir in diesem Rat durchgeführt haben, gerade auch im Sozial- und Bildungsbereich. Der Rauch dieser Auseinandersetzungen hat sich zwar verzogen, die Auswirkungen werden aber im Kanton noch lange zu spüren sein. Und mit der USR III, deren Form und Konsequenzen für die Kantone sich am Horizont abzeichnen, stehen vielleicht schon bald die nächsten Sparrunden vor der Tür. Eine Mehrheit der EVP-Fraktion wird diesen Verpflichtungskredit aus den erwähnten Gründen ablehnen.

Nathan Güntensperger, Bienne (pvl). Als erstes gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich betreibe ein Gastro-Unternehmen in rund 200 Metern Distanz zur Bieler Schifflände. Die Grünliberalen können sich für dieses Geschäft nicht sehr erwärmen. In den Augen der meisten Fraktionsmitglieder gehört es einfach nicht zu den Staatsaufgaben, die touristische Schifffahrt mit Subventionen, hier als einmaliger À-fonds-perdu-Investitionsbeitrag deklariert, zu unterstützen. Uns ist bewusst, dass die Schifffahrt ein ausgezeichnetes touristisches Angebot ist und zur Wertschöpfung in den betroffenen Regionen beiträgt. Für die Bielersee-Region ist sie wahrscheinlich noch wichtiger als fürs Oberland. Umso mehr sind wir der Meinung, dass sich vor allem die umliegenden Gemeinden und die betreffenden Tourismusorganisationen für ihre Schiffsbetriebe einsetzen müssten, nicht der Kanton. Zudem müssen diese Schiffsbetriebe unbedingt ihre Umsätze und ihre Gewinne steigern, um die Eigenwirtschaftlichkeit erreichen zu können. Wenn ich als Gastronom Investitionen tätigen muss und zu wenig Geld habe, kann ich auch nicht einfach zum Kanton gehen und die hohle Hand machen. Die BSG hat im langfristigen Mittel über 300 000 Passagierfahrten im Jahr. Wenn sie nur zwei Franken mehr pro Passagierfahrt erwirtschaften würde, könnte sie in rund acht Jahren ein solches Schiff alleine abbezahlen, ohne Hilfe des Kantons.

Zum Schiff: Wir können die Argumentation des Regierungsrats respektive der BSG verstehen. Ein kleineres Schiff, das man mit einem einzigen Besatzungsmitglied vielseitig einsetzen kann, ist aus unserer Sicht eine gute Sache. Gerade in den Randzeiten fahren zuweilen Schiffe mit drei oder vier Besatzungsmitgliedern und zehn zahlenden Kunden. Das ist nicht gerade der Brüller in Sachen Kostendeckungsgrad und Wirtschaftlichkeit. Mit dem neuen Schiff kann man sicher wesentlich preisgünstiger arbeiten. Charterfahrten für kleinere Gruppen könnten der BSG als zusätzliches Standbein dienen, um die Eigenwirtschaftlichkeit zu verbessern. Auch die ökologischen Aspekte dieses Schiffs finden wir gut. Es ist nicht nur mit neuen und effizienteren Motoren ausgestattet und sollte ruhiger fahren, sondern es ist auch kleiner und dient dazu, kleinere Passagierzahlen zu befördern. Schade finden wir hingegen, dass dieses Schiff nicht auf der Aare zwischen Solothurn und Biel eingesetzt werden soll. Eigentlich ist dieses Schiff ja flach und sollte mit den Brücken keine Probleme haben. Ich komme zum Schluss: Unsere Fraktion wird trotz grosser Vorbehalte mehrheitlich für diesen Kredit stimmen. In Zukunft dürfte aber unsere Fraktion weiteren Krediten an die Schifffahrt im Kanton Bern nicht mehr zustimmen.

Jakob Etter, Treiten (PBD). Man kann sich tatsächlich die Frage stellen, ob es eine Staatsaufgabe sei, ein solches Schiff mitzufinanzieren. Aus der Sicht der BDP-Fraktion können wir diese Frage klar mit ja beantworten. Die BSG ist längstens nicht das einzige Privatunternehmen, das vom Kanton mit Staatsgeldern unterstützt wird. Ich erinnere an die Mitfinanzierung der Werft in Thun, oder an die Beiträge an den öffentlichen Verkehr, zum Teil auch an private Anbieter. Am linken Bielersee-Ufer fährt zum Beispiel die SBB, und rechts fährt die AMS. Beide Bahnen werden unterstützt, und das Schiff, das in der Mitte fährt, muss eigenwirtschaftlich arbeiten, mit Ausnahme gewisser Investitionsbeiträge. Die BSG ist eminent wichtig für den Tourismus in diesem Gebiet, und auch für den Kanton. Sie generiert jährlich einen Umsatz von rund 6 Mio. Franken und beschäftigt 40 Personen. Wie mein Vorredner gesagt hat, befördert sie pro Jahr rund 300 000 Passagiere. Diese Passagiere konsumieren auch. Teilweise übernachten sie sogar in der Region. Damit generieren sie Wertschöpfung und bringen Geld in den Kanton. Diese 300 000 Personen, die unseren Kanton bereisen, dürfen wir nicht ausser Acht lassen. Seit der Unabhängigkeit der BSG hat diese mit Ausnahme des Jahres 2010 jedes Jahr einen kleinen Gewinn erwirtschaftet. Sie sehen dies auch im Vortrag. Mit den Erträgen, die sie erwirtschaftet, kann sie ihre laufenden Kosten decken, aber für grosse Investitionen, wie etwa die Anschaffung eines neuen Schiffs, reicht es leider nicht. Die BSG ist übrigens die einzige Schifffahrtsgesellschaft in der Westschweiz, die ohne Unterstützung auskommen muss. Die LNM, die auf dem Neuenburger- und Murtensee fährt und teilweise auch auf dem Bielersee, wird von den Kantonen Freiburg, Waadt und Neuenburg unterstützt.

Nathan Güntensperger hat gesagt, man könne die Tarife um zwei Franken erhöhen. Doch die BSG steht in einem Konkurrenzkampf mit einer anderen Schifffahrtsgesellschaft, die auf denselben Gewässern fährt. Schon jetzt liegen ihre Preise an der oberen Grenze. Wenn sie weiter aufschlägt, wird sie noch weniger konkurrenzfähig sein. Die Genfersee-Flotte wird von den Kantonen unterstützt. Auch die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee hat mit der BLS einen guten Götti. Die Schifffahrt ist zudem extrem wetterabhängig. Im Sommer, bei schönem Wetter, reichen die Kapazitäten nicht aus. Wenn es hingegen kalt und regnerisch ist, fahren die Schiffe halb leer über die Seen. Schifffahrtsunternehmen müssen somit ausserordentlich flexibel sein. Auch das Personal muss sehr flexibel sein. Man muss kurzfristig reagieren können, um der schwankenden Nachfrage gerecht zu werden. Wir haben es von Hans Jörg Rüegsegger gehört: Es geht um ein Schiff, welches im Rahmen der erwähnten Wachstumsstrategie eingesetzt werden sollte, um langfristig noch wirtschaftlicher fahren und die Kosten noch besser decken zu können. Ein kleines Schiff mit 60 Plätzen, das von einer einzigen Person gesteuert werden kann, ist sehr wirtschaftlich. Das neue Schiff soll den Fahrplan zwischen Biel und der St. Petersinsel ergänzen. Zum Teil kann dieses Schiff auch für Themen- und Extrafahrten eingesetzt werden. Es wurde gesagt, dass die Gemeinden für diese Kosten aufkommen sollten. Wie wir gehört haben, tragen die Gemeinden bereits einen Drittel der Kosten. Das sind rund 1,5 Mio. Franken. Wenn wir diesem Kredit zustimmen, ist die Mitfinanzierung durch die Gemeinden automatisch gesichert. Für mich ist dies kein À-fonds-perdu-Beitrag, den wir hier bezahlen. Es ist eine Investition in die Zukunft. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie, diesem Kredit zuzustimmen. Tun Sie dies im Interesse unseres Kantons, und im Interesse des Tourismus in unserem Kanton, der sehr wichtig ist. Die BDP-Fraktion stimmt diesem Kredit grossmehrheitlich zu.

Willy Marti, Kallnach (UDC). Die Schifffahrt ist in der Schweiz generell ein schwieriges Geschäft. Sie bewegt sich auf einem harten Pflaster. Unser Kanton unterstützt die Schifffahrt nicht mit Betriebsbeiträgen, wie wir gehört haben. Er hilft in Ausnahmefällen mit Beiträgen an anstehende Investitionen. Die Grundsatzfrage, ob wir zahlen helfen wollen oder nicht, haben wir bei jeder dieser Ausnahmen gestellt, und jedes Mal kamen wir zum gleichen Schluss. Wir haben uns gefragt, ob wir eine Schifffahrt haben wollen oder nicht. Wenn wir eine haben wollen, müssen wir auf irgendeine Weise dafür bezahlen. Es ist uns sympathischer, wenn der Kanton mithilft, Investitionen zu finanzieren, als wenn er regelmässig etwas an den Betrieb zahlt. Ich bin der Meinung, dass wir uns auch dieses Mal wieder für die Schifffahrt entscheiden sollten. Doch auch wenn wir grundsätzlich dafür sind, können wir uns natürlich immer noch überlegen, ob das Geschäft selber unterstützungswürdig ist. Dies können wir prüfen. Wenn wir bei der Prüfung damit anfangen, zu berechnen, wieviel eigentlich ein einzelner Sitz kostet, wird es eine schwierige Sache. Aber wie wir gehört haben, soll dieses Schiff kostengünstig betrieben werden können. Es soll bei schlechtem Wetter grössere Schiffe ersetzen. Die grösseren Schiffe wären teurer als das neue Schiff. Also können wir hier auch sparen. Dann muss man sagen, dass die BSG auch keine Entschädigung

bekommt, wenn die Seewasserstände gesenkt werden, weil grosse Zuflussmengen erwartet werden. Diese Kosten muss sie selber tragen. Wir leisten im Kanton Bern verschiedene Beiträge. Wir haben auch einen Lotteriefonds von schätzungsweise 55 Mio. Franken. Nun sollten wir an den Tourismus denken. Die SVP hat bei einer sehr hohen Beteiligung eine einstimmige Zustimmung knapp verpasst. Somit werden wir diesem Kredit und der Schifffahrt auf dem Bielersee sowie im ganzen Kanton Bern grossmehrheitlich zustimmen.

Ursula E. Brunner, Hinterkappelen (PS). Als erstes möchte ich eine Interessenbindung bekannt geben, die für die Mehrheit unserer Fraktion gilt: Wir fahren alle sehr gerne mit dem Schiff über einen See. Spass beiseite: Eigentlich löste dieses Geschäft in unserer Fraktion ein grosses Murren aus. Ich werde die Worte von Martin Aeschlimann und Nathan Güntensperger nicht wiederholen, aber auch bei uns stören sich einige Fraktionsmitglieder an dem Automatismus, mit welchem solche Beiträge an ein Tourismusangebot auf den Berner Seen bezahlt werden sollen. Dies gilt insbesondere angesichts der Sparübungen im Sozialbereich, die in diesem Rat immer wieder beschlossen werden. Es geht um die Beschaffung eines neuen Passagierschiffs für knapp 3 Mio. Franken. Es ist ein sehr kleines Schiff, auf dem 60 Passagiere Platz finden werden, und welches von einer einzigen Person gesteuert werden kann. Die bestehende Flotte wird damit ergänzt, und das Schiff wird auch im Winter einsetzbar sein. Die St. Petersinsel und die einzelnen Seegemeinden können besser erschlossen werden, als dies heute möglich ist. Auch für dieses Schiff gibt es in unserer Fraktion einige Zustimmung. Wahrscheinlich halten sich die zustimmenden und die ablehnenden Stimmen die Waage. Von dem her gesehen spielt es für mich keine Rolle, wie Sie abstimmen werden.

Peter Moser, Bienne (PLR). Zuerst gebe auch ich eine Interessenbindung bekannt: Ich befasse mich seit langem als Amateur mit der Schifffahrt und bin gleichzeitig Mitglied des Verwaltungsrats der BSG. Wie Sie lesen konnten, hat das Wetter einen grossen Einfluss auf die Schifffahrt. Es ist offensichtlich, wie volatil dieses Geschäft ist. Heute ist das Wetter genauso, wie man es gerne hätte: Seit zwei Wochen ist die Aare halb gesperrt, weil aus Bern zu viel Wasser abfliesst, und wir dieses Wasser in Richtung Solothurn abfliessen lassen müssen. Das können wir nicht beeinflussen. Dies ist mit ein Grund, warum der Kanton bereit ist, etwas an die Schifffahrt zu bezahlen. Als Verwaltungsrat könnte ich es nicht besser ausdrücken als Jakob Etter, der nicht im Verwaltungsrat sitzt. Ich kann seinen Worten nur beipflichten. Die FDP ist für die Annahme des Kredits für dieses Schiff.

Le président. Es gibt offenbar keine Einzelsprechenden. Somit hat die Frau Regierungsrätin das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Ich habe Verständnis für die kritischen Voten. In einer Zeit, in der man sparen muss, oder zumindest immer vom Sparen spricht, passt diese Ausgabe auf den allerersten Blick nicht ganz in die Landschaft. Auf den zweiten Blick hingegen ergibt sie durchaus einen Sinn. Es wurde darüber gesprochen, ob dies nun eine Staatsaufgabe sei oder nicht. Dazu möchte ich Sie auf Artikel 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) verweisen, in welchem steht, dass der Kanton ausnahmsweise Beiträge an Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen mit touristischem Verkehr gewähren kann, «sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind.» Die Schifffahrt, liebe Grossrätinnen und Grossräte, ist für die Volkswirtschaft, und insbesondere für den Tourismus, äusserst wichtig. Dies ist der erste Punkt. Zum zweiten Punkt: Es wurde gesagt, die BSG sei die einzige Schifffahrtsgesellschaft in der Westschweiz, die nicht unterstützt werde. Die bernischen Schifffahrts-Unternehmen, die BLS und die BSG, werden tatsächlich nicht unterstützt. Sie erhalten, im Gegensatz zu allen anderen Schifffahrtsgesellschaften, keine Betriebsbeiträge. Die direkte Konkurrenz der BSG ist die Neuenburger Schifffahrtsgesellschaft. Diese wird mit Betriebsbeiträgen unterstützt. Wir tun dies nicht, weil es bei uns gesetzlich nicht vorgesehen ist. Dafür haben wir den Ausnahme-Artikel 9 ÖVG, der Investitionsbeiträge erlaubt, wenn der Betrieb für den Tourismus in der Region wichtig ist. Selbstverständlich haben wir den Überblick darüber, was in nächster Zeit noch anstehen wird. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, manchmal wird ein Begehren auch schon zurückgewiesen, bevor es in den Grossen Rat gelangt. Manchmal schaut Ihre Baudirektorin auch ein wenig aufs Geld. Ich bitte Sie, dem Kredit zuzustimmen, denn dieses Schiff ist für die Region wirklich wichtig. Es geht um knapp 3 Mio. Franken, welche der Kanton beisteuern soll.

Le président. Wir kommen zur Abstimmung. Wer diesem Kreditgeschäft zustimmt, stimmt ja, wer es ablehnt, stimmt nein.

Vote

Décision du Grand Conseil :

Adoption

Oui 128

Non 14

Abstentions 6

Le président. Sie haben dem Kreditgeschäft zugestimmt.