

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

Mittwoch (Nachmittag), 27. November 2019 / Mercredi après-midi, 27 novembre 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

**27 2019.RRGR.168 Postulat 132-2019 Abplanalp (Brienzwiler, SVP)
Betrieb Dampfmaschinen mit Holzpellets oder anderen nachwachsenden Brennstoffen**

**27 2019.RRGR.168 Postulat 132-2019 Abplanalp (Brienzwiler, UDC)
Des combustibles renouvelables pour les machines à vapeur**

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 27; auch dies ein Postulat. Es ist ebenfalls zur Annahme empfohlen. Ist dies im Saal bestritten? Ich habe gehört, dass es jemand abschreiben möchte. Ist dies so? – Das ist der Fall. Dann müssen wir darüber sprechen. Es wird Abschreibung verlangt. Ich möchte den Postulanten bitten und gebe ihm das Wort: Ueli Abplanalp.

Ueli Abplanalp, Brienzwiler (SVP). Die allermeisten von Ihnen haben schon die grünen Lokomotiven der Brienzi-Rothorn-Bahn gesehen, die ein bisschen am Rauchen sind, mit dem schwarzen Heizkessel, mit den schwarzen Rädern und mit den chromstahlgänzenden Schubstangen, die einen netten Antrieb machen. Und im Hintergrund – ganz zuhinterst – die Schneeberge, grüne Wiesen und selbstverständlich fast immer auch noch der Brienzersee. Für uns in der Region Brienzi, aber auch für das ganze Bernbiet, ist dies ein touristischer Leuchtturm, auf den wir sehr stolz sind und den wir sehr gut pflegen. Daneben gibt es auch noch zwei andere Motoren: Es gibt zwei Dampfschiffe, eines auf dem Thunersee – die «Blüemlisalp» –, und den «Lötschberg» auf dem Brienzersee. Sie alle haben etwas gemeinsam: Sie werden nämlich mit Dampf angetrieben. Dieser Dampf – das ist Wasserdampf, der erhitzt wird und sich ausdehnt, sodass nachher der ganze Antrieb funktioniert – wird mit fossilen Brennstoffen hergestellt. Bei den älteren Lokomotiven ist dies Kohle, bei den neueren Lokomotiven, aber auch bei den Dampfschiffen, ist dies Heizöl. Zuerst den Dampf zu erzeugen, braucht wesentlich mehr Energie, als wenn dies direkt erfolgt.

Heute gibt es aber die Möglichkeit, das Ganze auch mit Holz zu machen. Holz ist aber sehr kompliziert; man muss Scheiter hineinwerfen. Jetzt gibt es aber neuerdings – und zwar gibt es dies schon länger, aber die Technologie ist jetzt ziemlich stark aufgekommen – auch Pellets, die genau gleich wie Heizöl vollautomatisch eingesetzt werden können: ein Brennstoff, der nicht von weither angeliefert werden muss, den man nicht irgendwo abbauen muss, sondern der laufend erneuert wird und – man höre – per Definition sogar CO₂-neutral ist. Deshalb war ich der Meinung, man müsse unbedingt prüfen, ob man diese Dampfmaschinen nicht mit Holzpellets befeuern könnte. Oder vielleicht gäbe es noch bessere Sachen; ich habe auch noch geschrieben: «andere nachwachsende Brennstoffe». Ich weiss jetzt allerdings selber auch gerade nicht, was, aber vielleicht gibt es bessere Ideen. Im Punkt 2 habe ich auch gefordert, dass man abklärt, welche direkten Kosten diesen beiden Unternehmungen allenfalls aus einem Umbau entstehen würden, und natürlich wäre es mein Wunsch, dass man diesen Prüfauftrag nicht nur irgendwo an ein Büro gibt, sondern dass dies durchaus eine Studienarbeit sein sollte. Deshalb habe ich speziell auch noch einen dritten Punkt gemacht, dass man die Bildungsinstitutionen bemühen würde, um die wir uns in anderem Sinn viel bemühen. Deshalb bitte ich Sie, dieses Postulat zu unterstützen.

Präsident. Ich gebe noch dem Mitmotionär Andreas Michel das Wort.

Andreas Michel, Schattenhalb (SVP). Zwei kurze Ergänzungen zu dem, was Kollega Abplanalp gesagt hat. Als Unternehmer bin ich nicht erpicht, dass mir die Politik Vorschläge macht, wie ich die Strategie zu machen habe. Dieser Vorstoss soll auch nicht ein Ratschlag an die betroffenen Unternehmen sein, was sie jetzt in ihre Strategie einzubauen haben – das wissen diese Leitungen viel besser als wir hier. Es ist auch nicht ein Vorstoss, bei dem es um ein riesiges CO₂-Reduktionspotenzial geht – nein, das ist es nicht. In einer früheren Funktion habe ich einmal das Marketing für

eine grössere Firma hier in der Schweiz verantwortet, und der Vorstoss geht eigentlich in diese Richtung: In meinen Augen ist dies eine ganz grosse Marketing-Chance, nicht nur für die betroffenen Unternehmen, sondern vor allem auch für das Holz, für das Schweizer Holz, für das Berner Holz, aber auch für nachhaltige Treibstoffe. Wenn man dies mit Unterstützung des Kantons machen kann, dann umso besser. In diesem Sinn bitte ich Sie, das Postulat zu unterstützen.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionssprechenden: als Erste Sandra Hess von der FDP.

Sandra Hess, Nidau (FDP). Das Anliegen, Dampfmaschinen mit Pellets zu betreiben, ist nachvollziehbar, und es ist sicher gut – zumindest aus der Sicht des Laien –, dass man sich fragt, ob man so etwas zur Verbesserung der Umweltbelastung beisteuern könnte und ob diese Betriebe nicht CO₂-neutral geführt werden könnten. Die Brienz-Rothorn-Bahn hat sich diese Überlegungen schon lange gemacht und hat dazu einen umfassenden Bericht erstellt. Sie haben sich auch mit der Frage befasst, ob man den Dampf mit Pellets erzeugen könnte. Aus dem Bericht geht klar hervor, dass es nicht nur eine Frage des Volumens ist, das man transportieren muss, damit man den Dampf erzeugen kann, sondern dass es vor allem auch Platz braucht für Brenner. Wenn man mit Pellets Dampf erzeugen will, braucht es zusätzliche Brenner, und zwar nicht nur einen oder zwei, sondern mehr als doppelt so viele. Dafür hat es in den Lokomotiven schlicht und einfach keinen Platz. Die Kostenfrage ist also für einmal nicht mal die matchentscheidende, sondern es geht darum, dass dieses historische Kulturgut – wir haben es schon gehört – aus den 1890er-Jahren gar nicht umgebaut werden kann. Auch die Schifffahrt hat sich bereits damit befasst; auch hier gibt es einen Bericht. Diesen kann man sicher auf den neusten Stand bringen, aber wie gesagt: Die Brienz-Rothorn-Bahn hat einen aktuellen Bericht erstellt, der mir auch vorliegt. Das haben sie übrigens auch auf eigene Kosten gemacht. Deshalb sind wir der Meinung, dass es nicht noch mehr Berichte braucht, und darum haben wir auch den Antrag auf Abschreibung gestellt.

Und vielleicht noch zur Frage der Förderbeiträge: Allfällige Beiträge an zukünftige Bestrebungen der Brienz-Rothorn-Bahn und der BLS kann man über bestehende Förderinstrumente bereits einfordern. Auch hier sind wir der Meinung, dass man nicht noch weiter prüfen muss, und darum: Wir unterstützen den Vorstoss als Postulat, beantragen aber eben gleichzeitig, ihn abzuschreiben.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne). Wir haben es gehört: Pellets kann man gut gebrauchen, um Öl zu ersetzen. Pellets werden aus einheimischen Rohstoffen hergestellt: aus Holz, einem nachwachsenden Rohstoff. Wir haben in unserer Region sogar eine Pellet-Fabrik, die diese Pellets herstellt, unter anderem auch aus Laubholz, was relativ einzigartig ist. Dies tun in der Schweiz nur zwei Fabriken. Von daher ist für uns klar: Die Förderung des Absatzes von Pellets kann man unterstützen.

Jetzt ist hier ja gefordert, zu prüfen, ob man damit Dampfschiffe und Dampflokomotiven betreiben könnte. Als Werbegag finde ich dies noch gut. Wenn man sagen und zeigen kann, dass dies funktioniert, dann soll man dies unbedingt machen. Bei den Dampfschiffen gibt es Möglichkeiten. Am Bodensee gibt es bereits ein Dampfschiff, das mit Pellets läuft. Prüfen, ob dies möglich ist, muss man also nicht, da es dies im Bereich Dampfschiffe bereits gibt. Was die Brienz-Rothorn-Bahn angeht, haben wir vorhin von der Sprecherin der FDP gehört, wie weit dies bereits geprüft ist. In diesem Sinn wird die grüne Fraktion dieses Postulat unterstützen und wird auch die Abschreibung unterstützen. Ich möchte dazu noch sagen: Wenn man den Absatz von Pellets fördern möchte – und das wäre zum Beispiel die BeO Pellets GmbH, die in Ringgenberg produziert und deren Produktion erst zu etwa 20 Prozent ausgelastet ist; sie könnten also noch ziemlich herauffahren ... Wenn man dies machen wollte, wäre es natürlich nützlich, wenn man den Ersatz von Ölheizungen verbieten würde. Dann gäbe es sicher mehr Pelletheizungen.

Ernst Wandfluh, Kandergrund (SVP). Der Vorstoss, Dampfmaschinen bei der Brienz-Rothorn-Bahn und bei der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee zu fördern, ist sicher gut gemeint. Aber es ist so, wie es der Mitmotionär gesagt hat: Die Holzpellets wären eine gute Technologie, um in Zukunft Häuser zu heizen, die jetzt mit Öl oder auch mit irgendwelchen Elektroheizungen beheizt werden. Dies hier ist vor allem eine Marketing-Anlage, und das ist eine gute Sache. Wir von der SVP unterstützen dies und nehmen das Postulat einstimmig an.

Präsident. Für die FDP: Peter Flück. *(Grossrat Flück weist den Präsidenten darauf hin, dass er als Einzelsprecher sprechen möchte. / M. le député Flück informe le président qu'il souhaite prendre la*

parole en qualité d'intervenant à titre personnel.) Ach so, Entschuldigung. Da habe nicht achtgegeben. Sie müssen sich nachher noch einmal einloggen.

Wir haben noch den Sprecher für die EVP: Martin Aeschlimann.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Sie machen uns etwas ratlos. Dieser Vorstoss hat nämlich das Potenzial, die ganze Argumentationsgrundlage Ihrer Partei aus den Angeln zu heben. Ich meine das wirklich so. Wenn man nämlich durchliest, was Sie da schreiben, bin ich nicht sicher, wie sich Ihr Präsident – der «Öl-Rösti», Chef der SVP und der Erdölvereinigung – zu Ihrem Vorstoss äussern würde. Sie sprechen nämlich von CO₂-neutraler Brennstoffart, von Klimadiskussion und klimaschonendem Dampfbetrieb. Jetzt hat gerade Ihre Partei erst kürzlich auf allen Kanälen verkündet und gepostet, dass die Schweiz viel zu klein sei für einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz. Dieses Argument haben Sie mit Flächenvergleichen untermauert. Jetzt kommen Sie und wollen in einer ganz kleinen Nische mit einem marginalen CO₂-Ausstoss eine CO₂-Vermeidung ernsthaft ins Auge fassen. Das tönt gut. Das erinnert schon fast an eine homöopathische Rezeptur mit einer heilenden Wirkung mittels Verdünnungsreihe. Das ist schon gut; ich finde dies ja erfreulich. Nein, werden wir noch ein bisschen ernsthafter. Ich bin nicht sicher, ob ich schon bald einmal, liebe Postulanten, ein neues politisches Zuhause suchen müsste.

Etwas Ernsthafteres: Das Postulat wird natürlich von unserer Partei selbstverständlich unterstützt. Jedes zaghafte Signal – und dies meine ich jetzt wirklich ernst –, komme es aus dem hintersten Winkel des Kantons, ist nämlich erfreulich, wenn Sie sagen, es gehe um CO₂-Vermeidung und um Klimaschutz. Das finde ich etwas sehr Wichtiges. Bitte helfen Sie auch dort, wo die Hebel dann etwas grösser sind. Wir gehen guten Zeiten entgegen; wir haben es schon gehört: Der eine SP-Exponent hat gesagt, er sei sich mal mit Lars Guggisberg einig gewesen. Es kann also nur noch besser kommen.

Anita Luginbühl-Bachmann, Krattigen (BDP). Ich sage es von Anfang an ernst. Ich muss ehrlich gestehen: Als ich den Vorstoss zum ersten Mal las, war meine Reaktion schon auch: «Was soll das?» Aber heute muss ich sagen: Wenn wir mit der Überweisung dieses Postulats unter Umständen die Zukunft der «Blüemlere», der Brienz-Rothorn-Bahn und des Dampfschiffs «Lötschberg» unter Beizug von heute aktuellen Studenten, die ganz anders denken als wir und vielleicht weiter sind, als man meint und als wir hier in diesem Saal meinen, dass wir es sind ... Wenn wir es schaffen, diese drei – oder vielleicht auch weitere – Schiffe in eine andere Generation überführen zu können, dann finden wir, die BDP, dies eigentlich gut. Und dass es von der SVP kommt, sehe ich eben positiv, und nicht ein bisschen negativ behaftet wie mein Vorredner. Das ist doch für uns alle ein erfrischender Vorstoss, den man doch einfach prüfen soll. Vor 12 Jahren, als es diesen Bericht gab, stand man an einem ganz anderen Ort als heute. Heute fährt man mit Strom und Hybrid, und die Lastwagen fahren anders. Warum soll man dies nicht als Postulat prüfen? Die BDP wird es auf jeden Fall einstimmig unterstützen, und wir lehnen die Abschreibung selbstverständlich ab.

Präsident. Es gibt keine Fraktionsvoten mehr. Ich gebe Peter Flück als Einzelsprecher das Wort.

Peter Flück, Interlaken (FDP). Kurz meine Interessenbindung: Ich bin Verwaltungsratspräsident der Firma, oder zumindest einer der Firmen, um die es geht, nämlich der Brienz-Rothorn-Bahn. Ich war eigentlich sehr erfreut, als ich den Vorstoss zum ersten Mal las, und dachte: «Doch, jetzt hat man es eingesehen.» Allerdings muss ich sagen: Wenn man hier von Werbemassnahmen für Pellets und so weiter spricht, haben wir hier in diesem Saal schon Diskussionen geführt, bei denen der Hebel wesentlich grösser gewesen wäre, wenn man es dann gemacht hätte. Ich glaube nicht, Grossrat Michel, dass Sie damals zustimmten. Was mich aber echt erstaunt und auch komplett irritiert hat, ist die Tatsache, dass die Postulanten und auch der Regierungsrat bereit sind, über den Kopf einer Aktiengesellschaft hinweg Vorstösse einzureichen und zu beantworten, ohne mit den direkt Betroffenen auch nur eine Silbe gesprochen zu haben. Das begreife ich gar nicht. Liebe Unternehmerinnen und Unternehmen hier in diesem Saal: Das ist ein Auftakt. In Zukunft werden wir wahrscheinlich in allen Sessionen drei, vier Vorstösse zu bearbeiten haben, mit denen der Regierungsrat irgendetwas in einer Unternehmung prüfen soll. Das geht doch nicht an. Sie haben es selber gesagt, Grossrat Michel: Sie hätten es gar nicht gern, wenn man für die Nervenklarin via Postulat eine Untersuchung anfordern würde – oder? Ich habe sehr viel Verständnis dafür.

Ich möchte auch erwähnen, dass weder der Kanton Bern noch – so glaube ich zumindest – die beiden Postulanten Aktien der Brienz-Rothorn-Bahn haben. Wenn ein solcher Vorstoss, geschätzte

Postulanten ... Wenn Sie denn schon die Unternehmungen nehmen wollen, dann nehmen Sie bitte auch die Berner-Oberland-Bahn: Die Jungfrau Gruppe betreibt eine Dampflokomotive auf die Schynige Platte. Dann gibt es eine Ballenberg-Dampfbahn Rollmaterial AG – diese hat mit dem Ballenberg gar nichts zu tun; das will ich auch noch gleich gesagt haben –, die auf dem Netz der Zentralbahn zwei Dampflokomotiven betreibt. Von diesen steht hier gar nichts. Ich frage mich, ob man denn da eine Ungleichbehandlung von privaten Unternehmungen will.

Wenn Sie mit uns gesprochen hätten – seien dies die Postulanten oder die Regierung –, hätte ich Ihnen nämlich aufzeigen können, dass sich der Verwaltungsrat der Brienz-Rothorn-Bahn schon seit Jahren mit dieser Problematik auseinandersetzt. Wir haben im August 2019 im Verwaltungsrat ein Papier verabschiedet, 17 Seiten lang, in dem wir uns genau mit dieser Thematik auseinandersetzen, mit allen Details und so weiter. Darin sähen Sie zum Beispiel, dass wir bei der Station Planalp, die wir vor vier Jahren eingeweiht hatten, bereits eine Fotovoltaik-Anlage installiert haben, mit der wir die Pissoir-Anlage betreiben – also eine elektrische Spülung –, mit der wir das Licht betreiben und mit der wir sogar den Billett-Automaten betreiben.

Ich möchte Sie bitten, der Abschreibung zuzustimmen. Wir haben diesen Bericht; wir brauchen nicht noch zusätzliche Berichte. Und in Zukunft bitte ich doch die Postulanten und auch die Regierung, mindestens mit den betroffenen Unternehmen zu sprechen, bevor man solche Sachen eingibt.

Präsident. Ich gebe Christoph Neuhaus das Wort. – Er wünscht das Wort nicht. Der Postulant möchte aber noch einmal das Wort, dann gebe ich Ueli Abplanalp noch einmal das Wort.

Ueli Abplanalp, Brienzwiler (SVP). Ich danke vielmals für die durchwegs positiven Voten, die gefallen sind. Wenn sich der Verwaltungsdirektor der Brienz-Rothorn-Bahn übergangen fühlt, entschuldige ich mich in dieser Form. Auf der anderen Seite muss ich ganz klar sagen: Das war eine Position, und die andere – die ist mir fast noch wichtiger – sind die Dampfschiffe. Ich bin selber auch so, dass ich natürlich diese Gerätschaften sehe, und es erscheint mir auch logisch, dass der Dampfbetrieb mit Holzpellets, der ein bisschen mehr Platz braucht, auf dem Schiff wahrscheinlich einfacher zu machen ist. Wenn wir jetzt erreichen wollen, dass der Kanton mit ganz, ganz kleinen Mitteln die Studie, die man vor 12 oder 13 Jahren gemacht hat, wieder auf den neusten Stand bringt und versucht, etwas zu initiieren – vielleicht sogar, indem man richtig versucht, etwas zu initiieren –, dann dürfen wir dies nicht abschreiben. Das heisst aber noch lange nicht, dass der Kanton, wenn die Brienz-Rothorn-Bahn ihm eine fertige Studie in die Hand drücken kann und diese vom Kanton als gut erachtet wird, dies noch weiterverfolgen muss. Deshalb bitte ich Sie, nicht abzuschreiben, damit zumindest die Schifffahrt genau angeschaut werden kann, denn dort sehe ich ein noch grösseres Potenzial als bei der Bahn. Die anderen Bahnunternehmen werden selbstverständlich nachziehen. Ich weiss aber auch, dass jede von diesen Unternehmungen nur einen ganz kleinen Bruchteil dessen verbraucht, was die erwähnte Unternehmung verbraucht.

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung zum Traktandum 27. Wer das Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.168)

Vote (2019.RRGR.168)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 135

Nein / Non 3

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben das Postulat mit 135 Ja- gegen 3 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Es wurde Abschreibung verlangt. Wir stimmen über die Abschreibung ab. Wer der Abschreibung zustimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.168; Abschreibung)
Vote (2019.RRGR.168 ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 68

Nein / Non 67

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Ich sehe hier immer, wie es sich entwickelt. Sie machen mir da halbe Herzinfarkte! (*Heiterkeit / Hilarité*) Sie haben der Abschreibung zugestimmt, mit 68 Ja- gegen 67 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen.