

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

Dienstag (Vormittag), 15. März 2022 / Mardi matin, 15 mars 2022

2. Priorität – Bau- und Verkehrsdirektion /
2^e priorité – Direction des travaux publics et des transports

84 2021.RRGR.314 Motion 213-2021 Matti (Zweismimen, Die Mitte)
Starker Tourismus im Kanton Bern / Gleichbehandlung des touristischen Verkehrs

84 2021.RRGR.314 Motion 213-2021 Matti (Zweismimen, Le Centre)
Pour un tourisme fort dans le canton de Berne : égalité de traitement des transports
touristiques

Vizepräsident. Wir kommen zum Traktandum 84: «Starker Tourismus im Kanton Bern / Gleichbehandlung des touristischen Verkehrs». Es ist eine Motion. Der Regierungsrat empfiehlt Ablehnung. Wir führen eine freie Debatte. Der Motionär hat das Wort.

Matthias Matti, Zweismimen (Die Mitte), Motionär. *(Der Redner begrüsst die Anwesenden; der Vizepräsident unterbricht ihn mit der Bemerkung, es gebe ein Durcheinander mit den Namen. Der Redner setzt erneut zur Begrüssung an und wird abermals vom Vizepräsidenten unterbrochen. / L'orateur salue les personnes présentes ; le vice-président intervient et fait remarquer qu'il y a une erreur au niveau des noms. L'orateur reprend et est à nouveau interrompu par le vice-président.)*

Vizepräsident. Jetzt ist es gut!

Matthias Matti, Zweismimen (Die Mitte), Motionär. Wir machen es noch einmal: Werter Herr Grossratsvizepräsident, Herr Regierungsrat, werte Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte vorab meine Interessenbindung kundtun: Ich bin Verwaltungsratsvizepräsident der Bergbahnen Destination Gstaad AG.

Art. 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) regelt, dass der Kanton ausnahmsweise, wenn der touristische Verkehr für die Region von wesentlicher Bedeutung ist, Beiträge gewähren kann. So gut, so recht. Aber im Nachsatz steht, dass man das nur an Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen machen kann. Wortwörtlich gesagt hiesse das jetzt, dass der Kanton dem Schifffahrtsunternehmen Oeschinensee, das zudem eine kleine Seilbahn betreibt, Beiträge geben darf, nicht aber der Oeschinenseebahn, die noch ein paar Ruderböötchen vermietet.

Liebe Grossrätinnen und Grossräte, dieses Gesetz ist stein-steinalt. Sowohl die Tourismusregionen wie auch die Bahnunternehmen haben sich massiv verändert. Dieses Gesetz war zu dem Zeitpunkt, als man es geschrieben hat, sicher richtig. Heute haben wir aber bodenunabhängige Bahnen, die die touristischen Ziele viel besser verbinden als mit einer Eisenbahn. Oder wäre etwa die Idee des Kantons Bern, dass man das Verkehrsproblem am Chasseral neu mit einer Eisenbahn unterstützen möchte und nicht vielleicht mit einer viel ökologischeren und innovativeren Bahn aus dem 21. Jahrhundert?

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bin bereit, im Anschluss an Ihre Voten meine Motion unter Umständen in ein Postulat umzuwandeln, und zwar deswegen, weil ich will, dass solche alten Zöpfe aus den Gesetzen verschwinden und die Formulierungen so umgewandelt werden, dass sie ins 21. Jahrhundert passen. Touristische Infrastrukturen sind heute nicht mehr zwingend nur Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen, sondern innovative Bergbahnunternehmen. Eine Bahn auf den Alpentower in Meiringen, eine Stockhornbahn, eine Schilthornbahn, eine Oeschinenbahn oder vielleicht eben zukünftig eine Chasseralbahn sind von wesentlicher Bedeutung für unsere Regionen. Auch die Gleichberechtigung von allen Unternehmen, eben nicht nur der Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen, ist mehr als überfällig. Es geht in meinem Anliegen nicht um das Streichen oder um das

Kürzen, sondern einzig und allein darum, gleiche Voraussetzungen zu schaffen für touristische Infrastrukturunternehmen, und zwar unabhängig von ihrer Art und Weise. Damit stärken wir den Tourismus im Kanton Bern. Wir lassen Innovationen zu und tun etwas Gutes für unsere Volkswirtschaft. Ich bin gespannt auf die Debatte und werde mich am Schluss nochmals melden.

Hans Schär, Schönried (FDP), Mitmotionär. Der Tourismus ist ein wichtiger Träger der Volkswirtschaft des Kantons Bern. Gerade der Verkehr spielt für den Tourismus eine wesentliche Rolle. Viele Investitionen können den Kunden nicht kostendeckend weiterverrechnet werden. Deshalb wäre es wichtig, dass für die touristischen Anlagen mit wesentlicher Bedeutung Beiträge gesprochen werden könnten. Der Kanton habe keinen Auftrag, touristische Angebote zu finanzieren, heisst es in der Antwort des Regierungsrates. Aber ich weiss nicht, wie viele innovative Projekte und Projekte mit wesentlicher Bedeutung in der Stadt Bern auch ohne gesetzlichen Auftrag unterstützt worden sind. Dass der Kanton klar definieren könnte, was betreffend Verkehr eine wesentliche Bedeutung hat und was nicht, wäre längst fällig. Auch Art. 9 könnte so angepasst und geöffnet werden, dass innovative und nachhaltige Bahnprojekte direkt mit A-fonds-perdu-Beiträgen unterstützt werden könnten. Wenn jemand ein wirklich gutes Projekt bereithält oder auch zukunftsgerichtete Erneuerungsinvestitionen in der Pipeline hat, sollte es doch möglich sein, direkt Gelder zu erhalten, ohne von Amt zu Amt zu rennen und vertröstet zu werden.

Natürlich müssten auch das Tourismusentwicklungsgesetz (TEG) und kantonale Investitionshilfen berücksichtigt werden. Aber mit dieser Motion könnten wir einen starken Tourismus im Kanton Bern fördern. Ich bitte Sie, dieser Motion zuzustimmen.

Michael Ritter, Burgdorf (glp), Fraktionssprecher. Die grünliberale Fraktion hat es sich bei der Diskussion über den Vorstoss von Herrn Grossrat Matti nicht leicht gemacht. Wir haben relativ ausgiebig diskutiert. Wir haben Stimmfreigabe beschlossen. Ich nenne kurz die wesentlichen Punkte, die zu diesem Ergebnis geführt haben, und ganz am Schluss noch meine persönliche Haltung. Ich gebe mir Mühe, sie vorher nicht durchschimmern zu lassen.

Der Vorstoss ist verhältnismässig komplex, weil er in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs eingreift. Das sind sehr komplexe Mechanismen. Es gibt viele Grossratsmitglieder, die auch in einer Gemeindeexekutive sind. Dann werden Sie sicher schon etwas gehört haben von den ÖV-Punkten. Es ist ein ganz komplizierter Mechanismus. Das ist ja jetzt nicht das Argument, dass man nie etwas ändern darf. Das muss man klar sagen. Allerdings ist ein Eingriff immer eine relativ ... Man muss sich genau überlegen, was man macht.

Grundsätzlich ist es so – das hat Grossrat Matti gut erklärt –, dass der touristische Verkehr eigentlich nicht subventioniert wird, vorbehaltlich sehr restriktiver Ausnahmen. Zumindest nicht aus der ÖV-Kasse, müsste man noch sagen. Es gibt noch andere Finanzierungsmöglichkeiten, aber auch nicht aus diesen. Die Frage ist jetzt, ob man das ändern soll. An sich ist die grünliberale Partei nicht eine Subventionspartei – das würde ich jetzt der Mitte und der FDP auch nicht unterstellen. Wir haben gewisse Hemmungen, Subventionsbestände auszuweiten. So gesehen würden wir eher ablehnen. Jetzt gibt es aber schon gewisse Gegenargumente gegen diese Einschätzung. Es ist nämlich zunächst einmal zu berücksichtigen, dass in gewissen Regionen der touristische Verkehr einfach ganz andere Frequenzen generiert, als das bei uns im Emmental der Fall ist. Ich glaube, wir haben im ganzen Emmental, wenn es noch immer so ist wie vor zehn Jahren, nur einen nicht subventionierten touristischen Kurs, den auf die Moosegg, aber das ist im Oberland einfach schon anders.

Vor allem aber ist es auch noch so, dass der Vorstoss gewisse Besonderheiten aufweist, was ihn noch etwas komplexer macht, aber auch interessanter. In Punkt 2 ist von Nachhaltigkeit die Rede. Das ist noch nicht sehr verbindlich. Es ist auch ein wenig ein Allerweltswort geworden. Aber vor allem Punkt 4 kann man so lesen, dass diese Erweiterung des Subventionsbestandes an ökologische Auflagen gebunden sein könnte. Und dort muss man natürlich aus grünliberaler Sicht schon sagen, dass der öffentliche Verkehr als solcher, auch der Normalverkehr für die Pendler usw., ja immer stark subventioniert wird, und das war auch immer mehrheitsfähig in der Schweiz ... Kaskade von Abstimmungen. Das lässt uns die Sache in einem anderen Licht sehen, und das ist ein Argu-

ment, um diesen Vorstoss unter Umständen anzunehmen. Entsprechend habe ich die Stimmfreigabe begründet.

Wir haben uns noch gefragt oder ich habe mich gefragt, ob allenfalls ein Postulat eine Möglichkeit wäre. Bis jetzt war davon nicht die Rede. Darum habe ich mich auf die Motionsform beschränkt.

Ganz zum Schluss: Ich persönlich habe eine Abwägung der verschiedenen Argumente, ordnungspolitisch und ökologisch, gemacht. Ich werde dem Vorstoss von Herrn Grossrat Matti zustimmen.

Kurt Zimmermann, Frutigen (SVP), Fraktionssprecher. In den Punkten 1 bis 4 wird von den Motionären unter anderem verlangt, der Kanton könne Beiträge an den touristischen Verkehr gewähren, wenn dieser für die Region von wesentlicher Bedeutung ist, und der Kanton würde nachher die Kriterien dafür definieren. Bei Punkt 5 soll Art. 9 vom Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) angepasst werden.

Der Antwort des Regierungsrats können wir entnehmen, dass die Anliegen aus den Ziffern 1 bis 4 bereits jetzt sinngemäss berücksichtigt sind. Auch bei Punkt 5 sieht der Regierungsrat keinen Handlungsbedarf an eine Anpassung von Art. 9 des ÖVG, weil es bereits heute möglich ist, in Einzelfällen vom Kanton Investitionsdarlehen an solche Anlagen zu erhalten. Der Tourismus ist für den Kanton Bern ein sehr wichtiger Volkswirtschaftszweig. Das anerkennt die SVP, und an Unterstützung soll es nicht fehlen von unserer Seite. Im Kanton Bern gibt es 68 Skigebiete mit 276 Anlagen. Touristische Seilbahnen, Skilifte und touristischen Buslinien können aber nicht mit dem öffentlichen Verkehr verglichen werden. Der ÖV umfasst im Gegensatz zu touristischen Anlagen verkehrliche Angebote mit regelmässigen, fahrplanmässigen Fahrten und einer Erschliessungsfunktion. Die Frage ist: Welcher touristische Verkehr wird jetzt nun als wesentliche Bedeutung anerkannt? Sind es die grossen Tourismusgebiete wie Saanenland oder Adelboden-Lenk? Oder sind es die kleineren Skigebiete wie Rüschegg, Linden, Tramelan, Les Breuleux, wo die Anlagen je nach Schneeverhältnissen beschränkt in Betrieb sind? Eine konkrete Umsetzung wird schwierig sein, und das Auswahlverfahren kann eine ganz subjektive Angelegenheit werden. Oder man wendet das Giesskannenprinzip an, was ja auch nicht gerade die Lösung sein soll.

Für die SVP ist die Tourismusbranche zweifellos ein sehr wichtiger Wirtschaftszweig. Ein gewisses Verständnis für die Motionäre ist bei uns absolut vorhanden. Der Vorstoss setzt aber von uns aus gesehen falsche Anreize. Deshalb lehnt die SVP die Motion in allen fünf Punkten ab. Bei einem Postulat gibt es bei den Punkten 1 bis 4 einige Zustimmungen, und Punkt 5 wird auch als Postulat abgelehnt.

Moussia von Wattenwyl, Tramelan (Les Verts), porte-parole de groupe. Les Verts se positionnent ainsi sur les cinq points de la présente motion : le chiffre 1, allouer des subventions aux transports publics selon leur importance régionale. Pourquoi pas ? Si l'ensemble de la mobilité devient plus durable, si par exemple des mesures de diminution du trafic individuel y sont liées et si l'aspect environnemental est pris en compte, comme c'est proposé dans les points suivants... – Ou alors, doit-on considérer ces transports touristiques comme un luxe et laisser l'argent du canton pour les transports publics qui en ont vraiment besoin ? Je pense aux déplacements liés au travail et aux études. Est-ce que les transports publics souffriraient de ce nouveau partage ? Nous sommes un peu entre le marteau et l'enclume, il y a beaucoup de questions ouvertes.

Concernant le chiffre 2, encourager les transports touristiques innovants et durables : oui, si, là aussi, une vision globale est prise en compte, liée par exemple à un remplacement de la mobilité individuelle encore une fois et non pas à un ajout d'offres de mobilité, condition qui n'est pas évoquée ici. Nous souhaitons également que l'économie locale en soit bénéficiaire.

Pour le chiffre 3, il appartient bien, effectivement, au canton de définir l'importance des transports qui pourraient être subventionnés et ceci doit être indissociable des points 1 et 2. Le canton doit garder le lead et une vision globale.

Les transports potentiellement concernés ne devraient pas être très nombreux – quels critères avec quel potentiel d'amélioration économique ou écologique ? Telles sont les questions à se poser. J'imagine que les motionnaires ont quelques idées de qui est d'importance.

Concernant le chiffre 4 : là réside pour nous tout le but de la motion : remplacer les actuels transports individuels de loisir par des transports publics touristiques respectueux de l'environnement. Je pense, par exemple, à Chasseral où des centaines de voitures s'agglutinent lorsque la population fuit le brouillard. Actuellement, ce sont les communes qui se creusent la tête et vident leur portemonnaie pour fournir une offre de transports publics et un accueil au sommet de Chasseral qui ne ressemble pas à un arrêt d'autoroute. Les points à discuter ici sont intéressants et pourraient peut-être apporter quelques idées ou quelques solutions.

Concernant le... (*Der Vizepräsident unterbricht mit dem Hinweis, dass die Simultandolmetschung nicht funktioniert. / Le vice-président intervient pour signaler que l'interprétation simultanée ne fonctionne pas.*) Bon. – Concernant le chiffre 5, bien sûr, il faut modifier logiquement la loi, si les chiffres 1 à 4 étaient acceptés, mais ils sont, à notre avis, indissociables. Actuellement, dans la loi, ça a été dit, seul les trains et les bateaux sont subventionnables, s'ils sont d'importance considérable. Peut-être que l'exception ferroviaire et maritime inscrite dans la loi devrait laisser la place à l'exception d'importance régionale, avec un transport durable. Avec, en plus, un lien aux transports publics et si elle remplace une mobilité individuelle.

Vous voyez, ça fait beaucoup de « si », de « oui » et de « mais ». Donc, on voit aussi que les 5 chiffres doivent être imbriqués, complétés, que la situation globale mérite une analyse : qui profite ?, à quelles conditions ?, qui pourrait être lésé ?, peut-on améliorer le bilan CO₂ globale ?, quel impact pour les régions ?, peut-on offrir un développement économique à certaines régions ? Donc, avec un intérêt immense et très actuel pour la thématique et avec beaucoup d'interrogations, nous soutiendrons cette motion uniquement sous la forme de postulat et dans ces 5 chiffres.

Marianne Dumermuth, Thun (SP), Fraktionssprecherin. Unsere Fraktion sagt da eigentlich gar nicht so viel dazu, weil es ein wenig ein Grundsatzvorstoss ist. Und zwar sagt man ja, dass man andere touristische Einrichtungen aus dem ÖV-Budget bezahlen soll, weil dieser Art. 9 ja im ÖVG ist, und den möchte man noch erweitern. Wir erinnern uns doch sicher, was wir für eine Diskussion hatten über die Schynige Platte. Wir hatten ja sogar eine Motion, die wir dann als Postulat angenommen haben, dass man prüfen soll, ob man die Schynige Platte privatisieren, also unsere Anteile verkaufen soll. Das war im Rahmen der Diskussion, ob man mit ÖV-Geld touristische Infrastrukturen unterstützen soll. Aufgrund dieses Prinzips äussere ich mich gar nicht, welche touristischen Infrastrukturen und wo. Sondern sie sollen einfach grundsätzlich nicht aus dem ÖV-Budget bezahlt werden, das eindeutig da ist für die ganze Grundversorgung, wo es ganz klare Kriterien gibt, wann etwas finanziert wird oder eben nicht. Wenn wir Lösungen anstreben, die den ländlichen Raum noch besser mit dem ÖV erschliessen, darf man das ÖV-Budget nicht für andere Dinge verwenden. Wir wissen, dass es Möglichkeiten gibt, touristische Infrastrukturen zu finanzieren. Die zwei Gesetze, die das möglich machen – ich habe auch die Finanzierungsartikel durchgelesen –, sind hier vom Regierungsrat genannt. Ich habe mich auch informiert, dass es ja jetzt schon Skilifte und andere Infrastrukturen gibt, die eben genau über das TEG, also über das Tourismusentwicklungsgesetz, finanziert werden können. Deshalb: Wir sind nicht gegen den Tourismus. Ich bin ja fast im Oberland! Ich schätze alle diese Bergbahnen. Das ist gar nicht die Diskussion. Die Diskussion ist nur: Wie unterstützt man das, aus welchem Budget? Und darum lehnen wir auch ein Postulat ab.

Adrian Haas, Bern (FDP), Fraktionssprecher. Auch die FDP lehnt diese Motion grossmehrheitlich ab, auch als Postulat. Die Motion verlangt im letzten Punkt eine Revision des ÖV-Gesetzes und schreibt dann in den nächsten Punkten, was eigentlich der Inhalt dieser Revision sein sollte. Eigentlich wäre die Revisionsforderung an den Anfang der Motion zu stellen, weil das Anliegen ohne Gesetzesrevision nicht erfüllt werden kann.

Aber jetzt zur Frage, ob man das Gesetz im Sinne der Motionäre überhaupt revidieren soll. Wir sind der Meinung: nein. Wir können heute schienengebundene Bahnen und auch die Schifffahrt unterstützen, wenn sie für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind. Es geht dort um grosse Investitionen, die diese Unternehmen nicht ohne Weiteres selber stemmen können. Bei den Skiliften und Seilbahnen ist es anders. Sie können im Einzelfall Investitionsdarlehen und Beiträge, gestützt auf das Kantonale Gesetz über Investitionshilfe für Berggebiete (KIHG) und das TEG, erhalten. Ausser-

dem besteht die Möglichkeit, im Rahmen eines Projekts im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP) Unterstützung zu erhalten.

Aus unserer Sicht ist die Gesetzgebung so, wie sie heute ist, ausreichend. Natürlich wäre im Einzelfall immer ein grösserer Zustupf willkommen, das ist klar. Aber wir finden nicht, dass man jetzt die Schleusen öffnen und diese Gesetze revidieren müsste. Grossmehrheitlich lehnen wir also auch ein Postulat ab.

Alfons Bichsel, Merligen (Die Mitte), Fraktionssprecher. Ich versuche, diese Motion in Form eines Vergleichs darzustellen: Die Brienzer-Rothorn-Bahn hat 150'000 Besucher im Jahr, die Schynige-Platte-Bahn rund 110'000 Besucher im Jahr – das im Sommerbetrieb –, die Niederhorn-Bahn rund 140'000 Besucher im Jahr. Und jetzt muss man wissen: Die Niederhorn-Bahn besteht aus einer Standseilbahn und einer Gruppenumlaufbahn. Sie können die Bergbahn aufs Niederhorn wunderbar über das Schiff und über den ÖV erreichen – und genau dort fängt dann eben die Differenz an. Die einen werden unterstützt, die anderen werden eben nicht unterstützt.

Die Niederhorn-Bahn als Beispiel: Es ist ein sehr rentabler Betrieb. Ich habe grundsätzlich keine Angst um diese Bahn, aber niemand von uns weiss, was in zehn Jahren ist, und niemand von uns weiss, welche zusätzlichen Auflagen von unseren Tourismusorganisationen mit ihren Bahnen in Zukunft erfüllt werden müssen. Sie müssen den Unterhalt dieser Anlagen auch regelmässig sicherstellen. Und wie es mein Kollege Matthias Matti gesagt hat: Im Moment haben wir mit Art. 9 eine Ungleichheit. Es ist einfach nicht mehr zeitgemäss, was in Art. 9 steht. Was wir wollen, ist, dass wir Art. 9 der heutigen Zeit anpassen und man den Spielraum – so, wie es der Regierungsrat grundsätzlich auch sagt – entsprechend anpassen kann. Weil es steht nirgends, dass solche Bahnen zwingend unterstützt werden müssen.

Für uns, für unsere Region sind solche Bahnen von grosser touristischer und wirtschaftlicher Wichtigkeit und haben eine enorme Auswirkung auf uns. Vielleicht noch ein Hinweis an die Linke: Wenn man den ÖV unterstützen will, dann haben wir in der Beatenbucht unten das Parkhaus regelmässig voll, weil man eben das ÖV-Angebot nicht auf einen vernünftigen Takt anpassen kann, damit diese Gäste wegtransportiert werden können.

Die Mitte wird sowohl die Motion wie auch das Postulat annehmen.

Markus Wenger, Spiez (EVP), Fraktionssprecher. Herr Grossratsvizepräsident, Herr Regierungsrat, liebe Touristinnen und Touristen. Ja, Sie haben richtig gehört: Der grösste Anteil, den wir bei den Bahnen oder bei den Einrichtungen, über die wir hier reden, haben, sind nämlich wir Schweizer. Man denkt immer an irgendwelche reichen Ausländer, die hier entsprechend unterwegs sind. Nein, es sind unsere Familien, unsere Kinder und Grosskinder, die unterwegs sind. Darum denke ich, ist es wichtig, dass wir uns Gedanken machen, wie sich das touristische Angebot in Zukunft verändern soll. In Punkt 2 und in Punkt 4 dieses Vorstosses werden wichtige Ziele erwähnt: Innovation, weniger Erdölprodukte für die entsprechende Mobilität, weniger CO₂. Das sind Dinge, die wir weiterverfolgen müssen.

Trotz dieser ehrenhaften Ziele hat sich die EVP-Fraktion entschieden, einer Motion nicht zu folgen. Wir sind aber der Meinung, dass wir ein Postulat überweisen könnten. Dort wird ein wesentlicher Teil unserer Fraktion mitmachen, damit wir eben genau bei diesen Punkten hinschauen könnten. Für die Veränderungen in Innovation und Umwelt wird auch bei diesen Einrichtungen am Schluss ein Frankenbetrag ausgewiesen, der finanziert werden muss, was eben wahrscheinlich über die normalen touristischen Einnahmen nicht gemacht werden kann. Darum bitte ich Matthias Matti, in ein Postulat zu wandeln, damit wir zusagen können.

Vizepräsident. Steiner, war das falsch? (*Grossrat Steiner verlangt das Wort nicht. / Le député Steiner ne demande pas la parole.*) – Gut, merci. Dann haben wir keine Fraktionssprecher mehr.

Wir sprechen immer noch über die Motion, im Moment. Will der Motionär vor oder nach dem Regierungsrat sprechen? – Danach, gut. Dann hat der Regierungsrat das Wort.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Im Grundsatz hat der Kanton Bern keinen Auftrag, touristische Verkehrsangebote zu finanzieren. Solche Angebote sollen im Prinzip kostendeckend oder mit Gewinn betrieben werden und sich an einer entsprechenden Nachfrage ausrichten. Als Kanton leisten wir im regionalen Personenverkehr Beiträge, im RPV. Dort wollen wir z. B. die Erschliessung sicherstellen, wir sollen einen guten Service public erreichen. Der touristische Verkehr ist dort aber nicht dabei.

Wir haben aber bereits heute die Möglichkeit, dass man touristische Eisenbahn- und Schiffsangebote im Sinne der Motionäre unterstützt, wenn sie bestimmte Bedingungen erfüllen. Sie können ins ÖVG, ins Gesetz über den öffentlichen Verkehr, schauen: Der Kanton kann Unternehmen in den Bereichen Eisenbahn und Schifffahrt Beiträge an die Infrastruktur gewähren, z. B. wenn sie einen hohen traditionellen Wert haben. Dazu zählt auch die Schynige-Platte-Bahn, die von den Motionären erwähnt wird. Regelmässige Beiträge an den Betrieb oder an andere Unternehmen, z. B. Seilbahn und Skilift, sind im ÖVG nicht vorgesehen. Dafür ermöglichen das KIHG und das TEG aber Beiträge und Investitionsdarlehen für Skilifte, Seilbahnen und touristische Buslinien. Beispielsweise kann der Kanton im Rahmen der NRP zinslose Darlehen bei grösseren Ersatz- und Neubauvorhaben gewähren. Ebenfalls möglich sind Beiträge für neue Kleininfrastrukturen und für konzeptionelle Arbeiten, z. B. für die Entwicklung von neuen Angeboten oder für die Organisationsentwicklung. Das TEG – Grossrätin Marianne Dumermuth hat es gesagt – ermöglicht zudem Beiträge für überbetriebliche Werbemassnahmen. Da haben wir verschiedene Gelder gesprochen – seit 2008 im Rahmen des TEG 1,2 Mio Franken. Wir haben Darlehen von rund 38 Mio. Franken – zinslose Investitionsdarlehen – und seit 1974 Darlehen an touristische Transportbahnen im Umfang von rund 100 Mio. Franken gewährt. Die Bereiche öffentlicher Verkehr und Wirtschaftsförderung sind also rechtlich und praktisch voneinander abgegrenzt, und sie werden auch von unterschiedlichen Direktionen betreut. Die unterschiedliche Fokussierung der genannten Gesetze ermöglicht es, dass wir die Fördermittel zielgerichtet, dass wir sie nachhaltig sprechen. Und gerade weil die touristischen Verkehrsunternehmen ausserhalb der Bereiche Eisenbahn und Schifffahrt bereits über das KIHG und das TEG gefördert werden können, ist eine Anpassung des ÖVG weder zielführend noch sinnvoll.

Auch wenn ich Grossrat Matti sehr schätze – ich will transparent sein: wir fahren ab und zu zusammen Zug und verbessern die Welt –, muss ich mich hier wehren und ihn darauf aufmerksam machen: Immer, wenn man einen alten Zopf abschneiden will, muss man aufpassen, dass man die Frisur nicht verdirbt. Hier wäre es so, dass man dann die Unternehmen doppelt begünstigen würde. Gerade auch die Diskussion um Abgeltungszahlungen der öffentlichen Hand an Transportunternehmen haben die Notwendigkeit einer klaren Abgrenzung verdeutlicht, und diese Aufgabenteilung hat sich aus der Sicht des Regierungsrates bewährt. Die Anliegen der Ziffern 1 bis 4 werden mit dem KIHG bereits abgedeckt. Darum: keine zusätzliche Investitionshilfe über das ÖVG. Das ist nicht nötig. Der CO₂-Ausstoss kann z. B. ein Kriterium sein, dass man Beiträge erhält. Wenn man also will, muss man kreativ sein, dann wird man unterstützt. Aber hier bitte: Lehnen Sie die Motion ab.

Matthias Matti, Zweisimmen (Die Mitte), Motionär. Zu den alten Zöpfen: Da bin ich mit dir einig. Zur Frisur: Da habe ich es etwas leichter als du ...

Ich möchte Ihnen «merci vielmal» für diese Debatte sagen. Sie haben gesehen: Es ist ein Thema, das wirklich wichtig ist, das wir einmal angehen müssen. Man muss wirklich manchmal alte Zöpfe abschneiden. Marianne Dumermuth hat es gesagt: Wir wollen nicht einfach Gelder aus dem ÖVG-Gesetz bezahlen an weiss nicht wen, sondern das muss definiert sein. Und jetzt im Moment steht drin: Schifffahrts- und Bahnunternehmen. Um die geht es. Christoph Neuhaus hat es auch gesagt: Es geht ausschliesslich um die. Und das ist einfach komplett falsch und veraltet. Daran müssen wir arbeiten.

Merci, Markus Wenger, du hast mir aus dem Herzen gesprochen. Es geht eben bei den Touristen um uns, um alle Grossräte hier in diesem Saal – aber auch um unsere Bürgerinnen und Bürger, die vom Tourismus abhängig sind, die darauf angewiesen sind, dass sie an diesen Bahnen arbeiten können, dass die Leute zu ihnen kommen. Deswegen müssen wir den Tourismus unterstützen. Mir ist es ein extrem grosses Anliegen, das kann ich Ihnen sagen, dass wir den Tourismus im Kanton

Bern unterstützen. Deswegen – und weil ich den alten Zopf abschneiden will – bin ich bereit, in ein Postulat zu wandeln, und wir stimmen anschliessend über das Postulat ab. Glauben Sie mir: Es ist wichtig für das Berner Oberland. Es ist aber auch für das Seeland wichtig, es ist wichtig für den ganzen Kanton Bern. Jeder sieht gleich anhand von den grünen und roten Knöpfen, wer wirklich für den Tourismus einsteht und bei wem es nur im Wahlprospekt steht.

Vizepräsident. So kommen wir zur Abstimmung über die Motion «Starker Tourismus im Kanton Bern / Gleichbehandlung des touristischen Verkehrs». Die Motion ist in ein Postulat gewandelt. Wer diesem Postulat so zustimmt, stimmt Ja, wer es ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.314: als Postulat / sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	90
Nein / Non	51
Enthalten / Abstentions	6

Vizepräsident. Sie haben diesem Postulat zugestimmt.