

Interpellation

2136 Antener, Langnau (SP)

Weitere Unterschriften: 0

Eingereicht am: 29.01.2001

Künftige Rolle des Kantons bei konzessionierten Transportunternehmen

Mit Schreiben vom 27. November 2000 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den kantonalen Verkehrsdirektionen und den abgeltungsberechtigten konzessionierten Transportunternehmen (KTU) im Nachgang zur Revision des Eisenbahngesetzes und der seit zwei Jahren gültigen 1. Etappe der Bahnreform verschiedene Empfehlungen nahegelegt. So erachtet das UVEK zwecks Kostensenkungen und Leistungsverbesserungen weitere Kooperationen und Fusionen kleiner und mittelgrosser KTU als nötig. Es macht zudem darauf aufmerksam, dass Interessenkonflikte möglich sind, wenn ein Kanton Besteller- und Aufsichtsfunktionen wahrnimmt und gleichzeitig im Verwaltungsrat eines offerierenden Unternehmens Einsitz hat. Aus diesem Grund wird der Bund seine Bediensteten aus den Verwaltungsräten der KTU zurückziehen. Er will zudem grundsätzlich keine Vertreter nach Artikel 762 OR in Verwaltungsräte von Bahnen delegieren. Eine Vertretung in Verwaltungsräten - über eine Wahl durch die GV nach Artikel 707 OR - soll nur noch in Unternehmen vorkommen, bei denen der Bund mehr als ein Drittel des Aktienkapitals besitzt. Schliesslich legt der Bund den KTU nahe, die Fachempfehlungen für das Rechnungswesen (FER) umzusetzen.

Vor diesem Hintergrund wird der Regierungsrat ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Betrifft die UVEK-Empfehlung hinsichtlich weiterer Fusionen und Kooperationen aus Sicht des Regierungsrates auch Unternehmen im Kanton Bern?
2. Bei welchen Verkehrsunternehmen nehmen bernische Kantonsangestellte heute Verwaltungsratmandate wahr?
3. Inwiefern gedenkt der Regierungsrat, die Empfehlungen des UVEK - insbesondere bezüglich der Einsitznahme in Verwaltungsräten - umzusetzen und seine Vertretungen ebenfalls zurückzuziehen? Welcher zeitlicher Rahmen ist dabei vorgesehen?
4. In welchem Umfang finden die Fachempfehlungen für das Rechnungswesen (FER) bei den KTU heute bereits Anwendung?

Antwort des Regierungsrates

Die zuständige Fachdirektion BVE hat den Brief des UVEK vom 27. November 2000 zur Kenntnis genommen. Einige der Empfehlungen des UVEK können vorbehaltlos übernommen werden bzw. befinden sich im Kanton Bern teilweise in Umsetzung. Insbesondere die Fragen der Vertretungen in den Verwaltungsräten und der Einführung der Fachempfehlungen für das Rechnungswesen (FER) bedürfen jedoch einer vertieften Analyse.

Der Regierungsrat beantwortet die gestellten Fragen wie folgt:

1. Im Kanton Bern haben in den vergangenen Jahren zahlreiche Fusionen stattgefunden. Als Beispiele erwähnt seien die folgenden:

BLS Lötschbergbahn AG (BLS)

Fusion 1997 der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon mit der BN (Bern-Neuenburg-Bahn), der GBS (Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn) und der SEZ (Simmentalbahn).

Regionalverkehr Mittelland AG (RM)

Fusion 1997 der EBT (Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn), SMB (Solothurn-Münster-Bahn) und VHB (Vereinigte Huttwil-Bahnen)

Aare Seeland mobil AG (ASM)

Fusion 1999 der RVO (Regionalverkehr Oberaargau), SNB (Solothurn-Niederbipp-Bahn), BTI (Biel-Täuffelen-Ins-Bahn) und OAK (Oberaargauische Automobilkurse AG)

Verkehrsbetriebe STI (STI)

Fusion der STI (Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken) mit SAT (Städtischer Autobus Thun, Fusion 1996), ATGH (Autoverkehr Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi, Fusion 1996), TSG (Autoverkehr Thun-Stocken-Gürbetal AG, Fusion 1998) und AvH (Autoverkehr AG Heimenschwand, Fusion 1999).

Weitere Fusionen und Kooperationen sind denkbar und werden vom Regierungsrat dort gefördert, wo das Preis-/Leistungsverhältnis für den Kanton Bern als Besteller bzw. das Angebot für die Kundschaft verbessert werden kann. Es ist aber darauf zu achten, dass die Zusammenschlüsse nicht so weit gehen, dass der gewünschte Wettbewerb durch die Bildung von regionalen Monopolbetrieben verunmöglicht wird.

Ein übergeordnetes Ziel ist die Sicherung und Verbesserung des öV-Systems als Ganzes. Die einzelnen Glieder der öV-Transportkette müssen optimal aufeinander abgestimmt sein. Dies betrifft unter anderem die Fahrpläne. Nebst der Förderung der direkten betrieblichen Zusammenarbeit gilt es auch Kooperationen im Bereich des Verkehrsangebots und des Verkehrsmanagements zu fördern. Trotz der bestehenden Wettbewerbssituation darf die Transportkette als Ganzes nicht aus den Augen verloren werden.

2. Der Kanton ist gegenwärtig noch in den Verwaltungsräten folgender Transportunternehmen durch Regierungsmitglieder oder Verwaltungsangehörige vertreten:

- ASM Aare Seeland mobil AG
- BLS BLS Lötschbergbahn AG
- BOB Berner Oberland Bahnen
- BRB Brienz Rothorn Bahn AG
- CJ Chemin de fer du Jura
- MOB Montreux-Berner Oberland Bahnen
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn
- RM Regionalverkehr Mittelland AG
- STI Verkehrsbetriebe STI

3. Ein Rückzug des Kantons aus den Verwaltungsräten ist nicht a priori zweckmässig. In den unter Ziff. 2 aufgezählten Transportunternehmen ist der Kanton alleine oder zusammen mit anderen Kantonen und/oder dem Bund Mehrheitsaktionär.

Bei der Einsitznahme in den Verwaltungsräten geht es jedoch nicht nur um die Vertretung der Aktien. Viel bedeutender ist die Sicherstellung einer Einflussmöglichkeit aufgrund der geleisteten Investitionsbeiträge. Der Kanton Bern hat in den letzten 25 Jahren über 800 Millionen Franken an Investitionsbeiträgen an die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet. Per 31. Dezember 2000 haben die Transportunternehmungen in ihren Bilanzen total rückzahlbare Darlehen von rund 220 Mio. Franken und bedingt rückzahlbare Darlehen von rund 230 Mio. Franken als Verpflichtung gegenüber dem Kanton ausgewiesen. In Anbetracht dieser beträchtlichen Investitionshilfen ist der Kanton dank der Vertretung im Verwaltungsrat besser in der Lage, direkt auf die Strategien der Transportunternehmen einzuwirken.

Im weiteren verfügen die Transportunternehmen teilweise über hohe Eigenmittel. Der Kanton hat ein legitimes Interesse, mitzubestimmen, wie diese Eigenmittel eingesetzt werden. Ausserdem soll die Infrastruktur, insbesondere das Schienennetz, unter dem Einfluss der öffentlichen Hand bleiben und nicht zum Spekulationsobjekt werden. Aus diesen Gründen wäre es nach Auffassung des Regierungsrates zur Zeit auch nicht zweckmässig, diese Transportunternehmen durch Verkauf der Aktien vollständig zu privatisieren.

Derzeit finden Diskussionen statt um die Ausgliederung der BLS-Infrastruktur (Schienennetz, Immobilien wie Bahnhöfe etc.) in eine Tochtergesellschaft. Sollte im Rahmen von Bahnreform II eine solche unternehmerische Trennung von Infrastruktur und Betrieb generell für alle Bahnen eingeführt werden, müsste die Frage nach einem Rückzug der öffentlichen Hand aus der Betriebsgesellschaft und damit eine Trennung von Besteller- und Eigentümerfunktion in diesem Zeitpunkt neu beurteilt werden.

4. Die Rechnungslegung der Transportunternehmungen muss als uneinheitlich bezeichnet werden. Aufgrund der verschiedenen Bilanzierungs- und Rechnungslegungs-Grundsätze ist die Vergleichbarkeit der Jahresrechnungen erschwert. Der Bund möchte eine Vereinheitlichung der Rechnungslegungsgrundsätze und hat deshalb den Bahnen nahe gelegt, die FER-Richtlinien so rasch als möglich einzuführen.

Aufgrund erster Erfahrungen bei einzelnen Transportunternehmungen muss davon ausgegangen werden, dass die Rechnungslegung nach FER bei den Bahnen einen erhöhten Rückstellungsbedarf auslösen wird. Der Bund hat dieses Problem erkannt und deshalb darauf verwiesen, dass bei einem grossen Rückstellungsbedarf das Problem mit Eignern und Bestellern zu diskutieren ist. Möglich wäre zum Beispiel auch, einheitliche bundesrechtliche Rechnungslegungs-Grundsätze einzuführen, die den bahnspezifischen Eigenheiten besser Rechnung tragen als die FER-Richtlinien.

An den Grossen Rat