



- Die SBB setzt in Zukunft nicht mehr auf den Betrieb eines eigenen Reisebüros. Der private Markt funktioniert hier zweifellos einwandfrei.
- Die RBS zeigt, wie auf Meterspur erfolgreich ein Nahverkehrsnetz betrieben werden kann. Die Bedeutung dieses Netzes wird mit dem Bau des Tiefbahnhofs Bern weiter zunehmen. In diesem Zusammenhang muss auch eine Neuverteilung der Nahverkehrslinien im Raum Bern überprüft werden (z. B. Linien Köniz-Schwarzenburg und Belp-Thun).
- Der Kanton Bern leistet sich die Unterstützung von verschiedenen Schifffahrtsgesellschaften. Eine Gesellschaft würde genügen.

### **Antwort des Regierungsrats**

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Die Anliegen der Motion betreffen grösstenteils die Unternehmensstrategie der BLS AG. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass es sich bei der BLS AG um ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen handelt. Der Kanton Bern besitzt 55.75 Prozent des Aktienkapitals. Die restlichen Aktien sind im Besitz des Bundes, von anderen Kantonen und Gemeinden sowie von Privataktionären. Die Einflussnahme des Kantons auf die Unternehmensstrategie ist grundsätzlich beschränkt und orientiert sich am gesetzlichen Rahmen, den das schweizerische Obligationenrecht festlegt.

Die BLS AG ist ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen und die grösste eigenständige Privatbahn der Schweiz. Sie fährt im Auftrag von sieben Kantonen und versteht sich als innovative, gestaltende und ambitionierte Mobilitätsanbieterin. Die BLS betreibt mit der normalspurigen Berner S-Bahn das zweitgrösste S-Bahn-Netz der Schweiz. Mit den Linien im Entlebuch und Richtung Langenthal fährt sie den westlichen Teil der S-Bahn Luzern. Das Tochterunternehmen BLS Netz AG betreibt und unterhält ein 420 Kilometer langes Eisenbahnnetz. Herzstück dieser BLS-Infrastruktur ist die Lötschbergachse mit dem 2007 in Betrieb genommenen Lötschberg Basistunnel. Das Tochterunternehmen BLS Cargo AG nimmt eine zentrale Position im Schienengüterverkehr im Alpen transit durch die Schweiz ein. Neben dem Bahngeschäft ist die BLS in weiteren Verkehrsbereichen tätig. In der BLS AG arbeiten rund 3000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; die volkswirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens ist entsprechend gross.

Der Regierungsrat ist erstaunt über die teilweise geringschätzig Beurteilung der Motionäre gegenüber der BLS AG. Er weist die in der Begründung der Motion aufgeführten Unterstellungen zurück. Der Regierungsrat erachtet die BLS AG als strategisch gut positioniertes, gut geführtes und für die Volkswirtschaft des Kantons Bern bedeutendes Unternehmen.

Zu den einzelnen Motionsforderungen:

1. Die Eigentümerstrategie des Kantons Bern zur BLS wurde gerade kürzlich überarbeitet und vom Regierungsrat am 9. März 2016 verabschiedet. Sie beschreibt insbesondere das aktuelle Umfeld der BLS, Chancen und Risiken, die Ziele des Kantons mit seiner Beteiligung an der BLS sowie das Steuerungskonzept. Die Eigentümerstrategie kommt zum Schluss, dass der Kanton ein Interesse hat, seine Einflussmöglichkeit als Eigner auf die BLS beizubehalten und seine Beteiligung nicht zu verändern. Die aktuelle Strategie trägt den heutigen Gegebenheiten und Herausforderungen umfassend Rechnung und braucht daher nicht bereits wieder geändert zu werden. Sie ist als vertraulich klassifiziert, weil sie unternehmensrelevante Angaben enthält.
2. Die Frage eines Verkaufs der BLS Cargo AG wurde in der Vergangenheit unternehmensstrategisch mehrmals geprüft und dabei jeweils verworfen. Das aus folgenden Gründen: Die BLS Cargo AG ist am Markt gut positioniert und finanziell erfolgreich. Unter sehr herausfordernden Marktbedingungen konnte sie beispielsweise im 2015 als eine der wenigen Güterbahnen Europas ein positives Ergebnis erwirtschaften. Die BLS Cargo AG trägt massgeblich zur Dynamisierung des Schweizer Schienengüterverkehrsmarktes bei und fördert damit die Verlagerungspolitik des Bundes. Zudem erzeugt die BLS mit dem Güterverkehrsgeschäft Synergien zu Gunsten des regionalen Personenverkehrs sowie zum Autoverlad am Lötschberg und schafft somit zusätzliche Arbeitsplätze im Kanton Bern. Nach dem Rückkauf der Aktienbeteiligung von DB Schenker Rail befindet sich die BLS Cargo AG derzeit zu 97 Prozent im Besitz der BLS AG, 3 Prozent hält die italienische Ambrogio Gruppe. Es besteht die Absicht, neue strategische Partner zu finden und diese auch an BLS Cargo zu beteiligen. Darüber hinaus bestehen aus Sicht des Regierungs-

rates derzeit kein Interesse und auch keine Notwendigkeit für einen Verkauf.

3. Auch eine Übertragung der BLS an die SBB wurde in der Vergangenheit bereits mehrmals geprüft. Eine solche ist insbesondere auch von Seite des Bundes nicht erwünscht. Das Konzept des Bundes zur Bahnlandschaft Schweiz sieht nämlich vor, dass neben den SBB weitere Bahnen Teile des Normalspurnetzes betreiben, um so die Innovation, den Wettbewerb und die Produktivität im öffentlichen Verkehr zu fördern. Der BLS als zweitgrösster Bahn der Schweiz kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu. Ausserdem sichert seine Beteiligung an der BLS AG dem Kanton Bern wirkungsvolle Einflussmöglichkeiten auf die Geschäfts- und Angebotsentwicklung. Die BLS verfolgt die Strategie der optimalen Verzahnung von Bahn-, Bus- und Langsamverkehr, der aktiven Kooperation mit regionalen Tourismuspartnern, der Entwicklung von Gesamtmobilitätskonzepten sowie von ÖV-nahen Arealen in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinden. Dafür ist die BLS als kantonale Unternehmung mit starker regionaler Verankerung gut aufgestellt. Die Beteiligung an der BLS AG bietet für den Kanton Chancen in der Form attraktiver Arbeitsplätze und sichert ihm auf nationaler Ebene in verkehrspolitischer Hinsicht mehr Gewicht.

Eine Übertragung der BLS an den RBS macht aus unternehmensstrategischer und eisenbahntechnischer Sicht keinen Sinn. Der RBS betreibt ein in sich geschlossenes Schmalspurnetz im S-Bahnbereich, welches technisch wie betrieblich keine Schnittstellen zum übrigen, normalspurigen Bahnnetz aufweist. Eine Fusion von Bahnen mit Schmal- und Normalspurnetzen bringt keine Synergien, weil sowohl das Rollmaterial wie auch der eisenbahntechnische Betrieb kein Synergiepotenzial aufweist.

4. Auch beim Busverkehr basiert die eidgenössische und kantonale Stossrichtung auf einem Wettbewerbssystem zwischen verschiedenen Anbietern. Im Busverkehr wurden in den letzten Jahren diverse Linien neu ausgeschrieben. Die BLS muss sich demnach über ihre Tochter Busland AG bereits heute mit attraktiven Offerten und Leistungen gegenüber der Konkurrenz behaupten. Eine Übertragung des Busverkehrs an die Post oder einen anderen Dritten hätte keine positive Effekte für den Kanton Bern. Mit der Übertragung würden sowohl BLS Busland wie auch die BLS AG Synergien verlieren.
5. Während die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee direkt von der BLS betrieben wird, ist die Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft eine selbstständige Aktiengesellschaft, an der die Städte Biel (45,5 %) und Solothurn (14,2 %) als Hauptaktionärinnen die Mehrheit halten. Der Kanton Bern ist daher nicht für eine allfällige Zusammenlegung der Schifffahrtsgesellschaften zuständig. Im Übrigen wird die Schifffahrt auf den Berner Seen nicht regelmässig, sondern nur in begründeten Ausnahmefällen mit Kantonsbeiträgen unterstützt. Entsprechende Kreditanträge hat der Grosse Rat in der Vergangenheit jeweils mit grossen Mehrheiten bewilligt.

Die Motionsaufträge erweisen sich demnach nicht als zielführend.

Der Regierungsrat beantragt:  
Ablehnung

**Präsident.** Es ist 13:30 Uhr und wir fahren weiter mit unseren Geschäften. Bis alle Ratsmitglieder an ihren Plätzen sind, erlauben Sie mir bitte eine weitere Bärengeschichte zu erzählen. Wie schaffen es eigentlich die Bären, den Winter zu überstehen ohne auf die Toilette gehen zu müssen, und weshalb sind sie nach dem Winterschlaf im Frühling sofort wieder fit? Bei der Auswahl der Höhlen sind die Bären sehr anspruchsvoll. Der vier- bis sechsmonatige Unterschlupf muss gut sein. Bären brauchen nämlich in dieser Zeit weder Nahrung noch Flüssigkeit. Deshalb produzieren sie auch keine Ausscheidungen. Trotzdem verlieren sie kaum an Gewicht und Muskelkraft. Während der Winterruhe sind Atmung und Herzschlag deutlich gesenkt. Die Körpertemperatur beträgt dann nicht mehr 36 sondern nur etwa 31 Grad. Die Bären können also etwas, das wir Menschen nicht können: den Stoffwechsel über längere Zeit drastisch verlangsamen. Stellen Sie sich einmal vor, wir dürften während des ganzen Winters weder essen noch trinken und das bei einer 5 Grad tieferen Körpertemperatur als üblich. Ich denke, das ist unvorstellbar. (*Heiterkeit*)

Nun sind wir wohl über 80 Ratsmitglieder und kommen zu Traktandum 38, der Motion Brönnimann. Die Ziffern 1, 3, 4 und 5 sind zurückgezogen. Somit bleibt nur noch Ziffer 2 bestehen. Der Regierungsrat lehnt dieses Geschäft ab. Es ist eine Richtlinienmotion, deshalb führen wir in eine reduzierten Debatte. Das ergibt zwei Minuten pro Sprecherin oder Sprecher. Der Motionär hat gesagt, er spreche auch gleich für die Fraktion, deshalb gewähre ich ihm eine entsprechend längere Redezeit.

**Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (gIp).** In einem Artikel in der «BZ» stand, Grossrat Brönni-

mann habe den Zweihänder ausgepackt und nichts anderes gefordert, als die Zerschlagung der BLS. Ich wurde privat darauf angesprochen, weshalb ich nun die BLS privatisieren wolle. Ich kann Sie beruhigen: Den Zweihänder habe ich wieder eingepackt, das Tranchiermesser hervorgeholt und nun ist nur noch Fleisch am Knochen. Und das ist eben Punkt 2, in dem es um den Güterverkehr geht. Ich möchte hier aber noch explizit festhalten, dass ich nie eine Privatisierung gefordert habe. Wer den Vorstoss nämlich genau gelesen hat, konnte sehen, dass man prüfen soll, ob die BLS nicht beispielsweise mit dem rein öffentlichen Unternehmen SBB zusammenarbeiten könnte oder vielleicht mit der RBS, einem ebenfalls rein öffentlichen Unternehmen. Das habe ich gefordert. Hier will niemand britische Verhältnisse, weder ich noch die g.p. Sie müssen mir deshalb gar nicht vorwerfen, bei einer Zustimmung gäbe es britische Verhältnisse.

Ich erlaube mir noch eine Bemerkung zu Punkt 1, der ja zurückgezogen wurde. In der Antwort des Regierungsrats habe ich mit grossem Interesse lesen können, dass die Eigentümerstrategie der BLS gerade kürzlich überarbeitet wurde, nämlich am 9. März dieses Jahrs. Sie sei aber geheim und vertraulich, und deshalb dürfe man nichts dazu sagen. Ich werde natürlich nachfragen, denn das ist nicht meine Meinung. Wir finanzieren die BLS indirekt und haben deshalb meines Erachtens auch ein Recht, zu wissen, was drin ist. Persönlich sehe ich es ähnlich wie bei der BKW, nämlich in Richtung Beteiligungsgesetz.

Ich komme zu Punkt 2: Hier bin ich wirklich überzeugt, dass es nicht Aufgabe des Kantons Bern ist, diesen Cargo-Bereich zu betreiben. Und weil er Mehrheitsaktionär der BLS ist, soll er sich dort auch einsetzen, dass man diesen Geschäftsbereich abstösst. Weshalb? Ich verweise hier auf eine aktuelle Studie der Avenir Suisse, die darauf hinweist, dass öffentliche Beteiligungen zwar jedes Jahr etwas Dividendenerträge geben, aber dass man sich damit auch ein grosses Risiko auflädt. Ein solches Risiko sehe ich hier beim Güterverkehr. Weshalb ist wohl die Deutsche Bahn Schenker, die bis vor kurzem noch bei der BLS Cargo mit dabei war, aus diesem Geschäft ausgestiegen? Weil es ein zu grosses Risiko ist und keine Erträge verspricht. In der Antwort wurde geschrieben, der Bund hätte ein öffentliches Interesse, das zu betreiben. Das bestreite ich nicht einmal. Aber dann soll der Bund das selber mittels Bundesunternehmen machen, oder er soll zumindest eine anständige Entschädigung festlegen.

Nun komme ich zu einem weiteren Argument der Regierung. Das Ganze rentiere ja sogar. Ich habe den Geschäftsbericht 2015 gelesen. Bei einem Umsatz von rund 170 Mio. Franken hat man 300 000 Franken Gewinn ausgewiesen. Das ist eine schwarze Null. Das kann man manipulieren. Ich habe in diesem Geschäftsbericht auch gelesen, dass pro Jahr im Güterverkehr 18 000 Züge unterwegs sind. Das gibt etwa 16 Franken Gewinn pro Zug. Da kann mir niemand sagen, dass dieses Geschäft rentiere. Für mich ist heute entscheidend, dass ich diesem Güterverkehr eine schlechte Zukunft prophezeie. Daher bin ich der Meinung, wir sollten rechtzeitig aussteigen, bevor dieses Geschäft zu einem Sanierungsfall wird. Deshalb bitte ich Sie, Punkt 2 zuzustimmen.

**Präsident.** Wir kommen zu den Fraktionsvoten.

**Samuel Leuenberger, Trubschachen (BDP).** Nachdem der Motionär einige Punkte zurückgezogen hat, bleibt nicht mehr viel übrig. Die Motion lautet nun neu noch wie folgt: «Der Regierungsrat wird beauftragt, das Güterverkehrsgeschäft zu verkaufen.» Fertig. Das ist die Forderung, die diese Motion nun noch offen hat. Wir müssen solche Forderungen wortwörtlich übernehmen. Ich bin mir nicht bewusst, dass der Regierungsrat über ein Güterverkehrsgeschäft verfügen kann. Wir haben im kantonalen Portefeuille kein Güterverkehrsgeschäft. Wenn man die Begründung betrachtet, mag es zwar vielleicht sein, dass der Motionär hier auf die Unternehmensstrategie der BLS abzielt. Aber der Regierungsrat kann nicht über die Unternehmensstrategie der BLS direkt entscheiden. Somit ist der Auftrag, wie er in diesem Vorstoss noch vorliegt, völlig obsolet und nicht umsetzbar.

Ich weiss auch nicht, woher der Motionär die Weisheit nimmt, einen unternehmerischen Entscheid der BLS einfach so in einem Parlament fordern zu können. Das ist ein rein unternehmerischer Entscheid dieser Aktiengesellschaft, und es ist nicht angebracht, dass das Parlament der BLS bezüglich ihrem Handeln direkt Weisungen erteilt.

Aus formellen Gründen, weil dieser Antrag so gar nicht umsetzbar ist und auch aus materiellen Gründen, weil es obsolet ist, hier vom Parlament aus in unternehmerische, strategische Entscheide der BLS einzugreifen, bitte ich Sie im Namen der BDP diesen Vorstoss abzulehnen.

**Luc Mentha, Liebefeld (SP).** Die BLS Cargo hat seit ihrer Gründung im Jahr 2001 noch nie Verlust gemacht. Diese Beteiligung hat immer mit schwarzen Zahlen geendet. Zudem gibt es Synergien für

den regionalen Personenverkehr: Lokführer, Lokomotiven, Werkstätten und Overheadkosten kann man letztlich auf Personenverkehr und Cargo verteilen. Das vergünstigt auch den Personenverkehr zu Gunsten unserer Steuerzahler. Die BLS Cargo hat ungefähr 250 Arbeitsplätze. Wenn man BLS Cargo aus dem Kanton Bern an die SBB abgibt oder an sonst jemanden, dann sind diese Arbeitsplätze gefährdet. Die Verlagerungsindustrie will sicher kein Monopol der SBB im Gütertransport. Sie will im Gegenteil möglichst verschiedene Anbieter, damit ausgewählt werden kann. Auch der Bund ist an mehreren Playern in der Bahnlandschaft interessiert. Die BLS Cargo ist eine Position der BLS, die ihre Position in der Schweizerischen Bahnlandschaft stärkt und damit auch die Position des Kantons Bern in dieser Bahnlandschaft. Zudem nimmt die BLS als Unternehmen insgesamt mehr Rücksicht auf die Anliegen des Kantons und der Berner Gemeinden als beispielsweise die SBB. Das möchte ich hier auch in Erinnerung rufen. Zum BLS-Bashing, das man aus dem Text ein wenig herauslesen kann, möchte ich nicht Stellung nehmen, Thomas. Meine Fraktion ist ganz klar der Meinung, dass man die Restmotion ablehnen muss.

**Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP).** Man kann diese Frage stellen, und sie wird in Abständen auch immer wieder gestellt; nicht nur im Grossen Rat, sondern auch von der Regierung und von den strategischen Organen der Unternehmen mit staatlicher Beteiligung. Es geht um die grundsätzliche Frage, wie viel Staat und wie viel politische Einflussnahme wir wollen. Uns erstaunt nicht, dass die Frage nach einer Staatsbeteiligung von der glp offensiv und marktliberal beurteilt wird. Dass sich jedoch eine grüne Grossrätin als Mitmotionärin dieser Forderung angeschlossen hat, erstaunt uns schon etwas mehr. Mit Verlaub, Thomas, wenn wir den Vorstoss näher betrachten und diskutieren, gehört er nach unserer Einschätzung in die Kategorie: Was ich schon lange einmal sagen wollte. Und im Begründungsteil verkommt er definitiv zu einer Art Mischung aus «Chropfläärete» und Stammtisch, oder eher «Cüplibar». Solche weitreichenden Forderungen in Form einer Motion dürfen nicht salopp hingeworfen werden. Sie bedürfen unseres Erachtens einer gründlichen inhaltlichen Analyse und Auseinandersetzung. Ich danke an dieser Stelle meinem Vorredner, Samuel Leuenberger, für seine Überlegungen rechtlicher Natur.

Die Regierung hat sich trotzdem die Mühe gemacht, den Vorstoss ausführlich zu beantworten. Aus unserer Sicht sind die Aussagen der Regierung gut begründet und auch nachvollziehbar. Drei Aspekte haben die EVP-Fraktion überzeugt: Die Eigentümerstrategie wurde gerade erst überarbeitet und in diesem Jahr verabschiedet. Der Verkauf von BLS Cargo wurde mehrmals aus unternehmensstrategischer Optik untersucht. Die BLS Cargo ist erfolgreich am Markt positioniert, und sie trägt zur Verlagerungspolitik des Bundes bei, liebe Grüne und Grünliberale. Eine Beteiligung an der BLS AG ermöglicht dem Kanton wirkungsvolle Einflussmöglichkeiten auf die Geschäfts- und Angebotsentwicklung, das sehen wir immer wieder in den Diskussionen um Angebotsbeschlüsse. Die EVP-Fraktion lehnt den Vorstoss ab.

**Präsident.** Das waren genau zwei Minuten, so viel haben Sie gesagt und so schnell.

**Ernst Tanner, Ranflüh (EDU).** Braucht der Kanton Bern eine kantonale Staatsbahn? Die Motion wurde von anfänglich 5 Punkten auf einen verbleibenden Punkt 2 abgespeckt – zum Glück. Der Regierungsrat wird beauftragt, das Güterverkehrsgeschäft zu verkaufen. An diesem letzten Strohalm halten die Motionäre nun noch fest. Ihre Begründung ist, dass der Güterverkehr wirklich nicht rentiere. Die Antwort des Regierungsrats stellt das aber anders dar. Er schreibt: «Die BLS Cargo AG ist am Markt gut positioniert und finanziell erfolgreich». So steht Aussage gegen Aussage, und da soll noch jemand den Durchblick haben. Die EDU-Fraktion lehnt auch Punkt 2 dieser Motion ab.

**Martin Boss, Saxeten (Grüne).** Zuerst im Schnellzugstempo die BLS per Motion verkaufen wollen und dann Punkt für Punkt einen Rückzug machen. Da setzen wir ein grosses Fragezeichen. Das Vorgehen und vor allem auch die inhaltlichen Forderungen dieser Motion sind für die grüne Fraktion unverständlich. Wir begrüssen, dass der Motionär die Notbremse selber gezogen hat. Auch unsere ehemalige Fraktionskollegin sitzt ja nicht mehr in diesem Motionszug.

Nun steht also nur noch Punkt 2 zur Diskussion: der Verkauf der BLS Cargo. Wer die Antwort des Regierungsrats liest, wird wohl zum Schluss kommen, dass dieser Punkt abzulehnen ist. Der Verkauf wurde in der Vergangenheit unternehmensstrategisch bereits mehrmals geprüft und auch verworfen. Dazu kommt, dass die BLS Cargo am Markt sehr gut positioniert und dass dieser Bereich der BLS finanziell erfolgreich ist. Das erscheint uns entscheidend. Diese Gründe überzeugen uns. Daher wird die grüne Fraktion Punkt 2 dieser Motion deutlich ablehnen.

**Christoph Berger, Aeschi (SVP).** Das Wesentliche wurde gesagt. Samuel Leuenberger hat es auf den Punkt gebracht, und wir ersehen aus der Antwort des Regierungsrats, dass die BLS Cargo auf dem Markt gut positioniert ist und im letzten Jahr Gewinn erwirtschaftet hat. Da frage ich mich schon, weshalb man ein solches Unternehmen verkaufen soll. Das Wichtigste scheint mir aber, dass es um Arbeitsplätze geht. Wie werden diese bei einem Verkauf weiterhin gewährleistet? Deshalb sieht die SVP keinen Grund, einen Verkauf der BLS Cargo zu unterstützen und lehnt den verbleibenden Punkt dieses Vorstosses einstimmig ab.

**Peter Flück, Interlaken (FDP).** Ich mache es ganz kurz. Ich danke Samuel Leuenberger für seine kompetenten Ausführungen. Wir schliessen uns ihnen vollumfänglich an. Auch wir können keinen Vorstoss unterstützen, den die Regierung gar nicht umsetzen könnte, selbst wenn wir ihn annehmen würden. Wir sind für Ablehnung.

**Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin.** Die formellen Argumente hat Herr Grossrat Leuenberger bereits auf den Punkt gebracht. Ich hätte sie nicht besser darlegen können. Die BLS ist ein wichtiges Unternehmen im Kanton Bern und ein wichtiger Arbeitgeber in allen Regionen, vor allem auch in den Randregionen. Sie ist im ganzen Kanton sehr gut verankert und ist zudem eines der wichtigsten Transportunternehmen in der ganzen Schweiz. Das Unternehmen ist gut und professionell geführt, was die Fachleute des Bundes immer wieder bestätigen. Somit könnten wir Bernerinnen und Berner eigentlich stolz sein, an einem solchen Unternehmen beteiligt zu sein. Deshalb danke ich auch allen Rednerinnen und Rednern, die nicht hinter diesem Vorstoss stehen.

Die übrig gebliebene Ziffer 2 betrifft die Güterverkehrsgeschäfte der BLS. Die Aussage des Motionärs, wonach diese nicht rentabel seien, stimmt nicht! Die BLS Cargo hat in den letzten Jahren meist gut rentiert und das trotz starkem Schweizer Franken. Diese grosse Herausforderung hat die BLS hervorragend gemeistert. BLS Cargo bringt sehr viele Synergien zugunsten des Personenverkehrs der BLS. Bei einem Verkauf der BLS Cargo würden diese fehlen, und selbstverständlich würden auch die Arbeitsplätze der BLS Cargo nach einem Verkauf nicht im Kanton Bern verbleiben. Falsch ist auch die Aussage des Motionärs, wonach sich die BLS im Güterverkehr mit der SBB in einem fragwürdigen Wettbewerb befindet. Anders als beim Personenverkehr, ist der Güterverkehr im Eisenbahnrecht nämlich liberalisiert. Ein Wettbewerb ist vom Bund für die Umsetzung der nationalen Verlagerungspolitik ausdrücklich erwünscht. Die BLS AG hält derzeit 97 Prozent der BLS Cargo. Die Absicht besteht, neue strategische Partner zu finden und diese an der BLS Cargo zu beteiligen. Darüber hinaus hat der Regierungsrat kein Interesse an einem Verkauf und sieht dafür auch keine Notwendigkeit. Das wäre nämlich für die BLS als Personenverkehrsgesellschaft und vor allem auch für den Kanton Bern nachteilig. Ich bitte Sie daher, diese Motion in Ziffer 2 abzulehnen.

**Präsident.** Nun hat sich Herr Brönnimann noch einmal gemeldet. Der Vorstoss wurde in ein Postulat gewandelt.

**Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (glp).** Vielen Dank für die kurze, trockene Diskussion. Sie ist wie erwartet verlaufen. Ich trage dem Einwand von Samuel Leuenberger und von Frau Regierungsrätin Egger Rechnung, dass eine Umsetzung formell nicht möglich sei. Deshalb wandle ich in ein Postulat. Ich bin aber nach wie vor der Meinung, dass die Grundsatzfrage, was strategisch in diesem Bereich geschieht, etwas ist, das uns als Parlament etwas angeht. Die erwähnten Synergien mit dem Personenverkehr hat man mir auch schon glaubhaft machen wollen, doch ich verstehe es einfach nicht. Ich habe eher den Eindruck, es geht zu Lasten des Personenverkehrs, wenn man beispielsweise die Kapazitätsprobleme auf dem Netz zwischen Bern und Thun betrachtet. Wer in der Frage der Zahlen Recht hat, werden wir in zwei oder drei Jahren sehen. Ich schaue mir den nächsten Geschäftsbericht an, und ich wette hier mit Ihnen, dass der Bereich BLS Cargo in zehn Jahren nicht mehr so aussieht wie heute.

Ich finde es doch einigermaßen erstaunlich, dass gerade jetzt eine Studie der Avenir Suisse erscheint und jemand wie Peter Flück meine Argumentation einfach beiseite wischen kann, als wäre sie gar nichts wert. Vielleicht sollten wir einfach die Scheuklappen ablegen und zuhören, wenn der liberale Think Tank Avenir Suisse sagt: Kantonsparlamente, überlegen Sie sich einmal, welche Risiken Sie für Dividenden eingehen, die Sie vielleicht erhalten werden. Dann wären wir besser dran.

**Präsident.** Wir kommen zur Abstimmung über dieses Postulat in Ziffer 2. Wer es annehmen will, stimmt ja, wer es ablehnt, stimmt nein.

Abstimmung (Ziff. 2 als Postulat)

---

Der Grosse Rat beschliesst:

Ablehnung als Postulat

Ja 9

Nein 130

Enthalten 0

**Präsident.** Sie haben Ziffer 2 als Postulat abgelehnt.