

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 071-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.295

Eingereicht am: 15.03.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in)
Haudenschild (Spiegel, Grüne)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1030/2016 vom 14. September 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**



Braucht der Kanton Bern eine kantonale Staatsbahn?

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. die Eigentümerstrategie der BLS zu überarbeiten
2. das Güterverkehrsgeschäft zu verkaufen
3. eine Übertragung des Personenverkehrs an die SBB und/oder die RBS zu prüfen
4. eine Übertragung des Busverkehrs an die Post oder einen anderen Dritten zu prüfen
5. eine Vereinigung aller kantonal unterstützten Schifffahrtsgesellschaften in ein Unternehmen zu prüfen

Begründung:

Die BLS ist heute ein mehr oder weniger erfolgreicher Gemischtwarenladen, der als Kerngeschäft Bahndienstleistungen im Personenverkehr anbietet, Güterverkehr, Busse und Schiffe und sogar Reisebüros betreibt. In allen Bereichen, in denen die BLS tätig ist, gibt es Konkurrenzunternehmen.

Im Kerngeschäft Bahnverkehr gibt es mit der SBB ein gesamtschweizerisches Unternehmen, das ähnliche Dienstleistungen wie die BLS anbietet, aber eindeutige Grössenvorteile aufweist. In der

Region Bern-Mittelland betreibt die RBS erfolgreich ein Nahverkehrsnetz und tritt dabei kundenbezogener auf als die BLS. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass die BLS eine fragwürdige Strategie verfolgt. Einige Beispiele werden hier exemplarisch aufgeführt:

- Der Güterverkehr rentiert nicht wirklich und steht mit dem Güterverkehr der SBB in einem fragwürdigen Wettbewerb. Dieses Geschäft dient keinen strategischen Interessen des Kantons.
- Die BLS zahlte im Bereich Beschaffung für vergleichbares Rollmaterial deutlich mehr als die SBB.
- Die Diskussionen rund um die geplante Werkstätte Riedbach haben gezeigt, dass die BLS eine Koordination mit der SBB vernachlässigt hat und dass sie sich kaum um nationale oder kantonale Raumplanungs- oder Kulturlandschutzstrategien kümmert.
- Die BLS hat den Halt der SBB-Züge in Bern-Wankdorf erfolgreich bekämpft, gegen die Interessen der Bahnpendler. Hier fehlt die Gesamtsicht.
- Die SBB hat in den letzten Jahren ihre Bahnhöfe auf eindrückliche Art und Weise zu profitablen und attraktiven Immobilien umgebaut. Währenddessen lässt die BLS ihre Immobilien und Grundstücke mehrheitlich brachliegen
- Die SBB hat ihre Konzernzentrale aus der teuren Innenstadt ins Wankdorf verlegt. Die BLS-Direktion logiert immer noch in der Innenstadt an bester und teuerster Lage.
- 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 Regierungsrates

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 be-

schränkt 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 3'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; die volkswirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens ist entsprechend gross.

Der Regierungsrat ist erstaunt über die teilweise geringschätzig beurteilte Motion 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% im Besitz der BLS AG, 3% 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 Regierungsrates 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 Kon-

zept 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 Brienersees 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.

Verteiler

- Grosser Rat