



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Bischof Simon / Bonny David
Für die Wiederbelebung der Nachtzüge

2019-CE-98

I. Anfrage

Am 6. März 2019 ist beim Berner Kantonsparlament eine Motion mit folgendem Inhalt eingereicht worden:

Nachtzugverbindungen – den Kanton Bern mit europäischen Zentren verbinden

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für Nachtzugverbindungen von Bern nach ganz Europa einzusetzen, indem er diesbezüglich namentlich

- 1. das Gespräch mit der Nachtzugsanbieterin ÖBB sucht*
- 2. das Gespräch mit den SBB sucht*
- 3. das Gespräch mit der BLS sucht*
- 4. prüft, ob sich ein Zusammenschluss mit anderen Schweizer und europäischen Städten lohnt, um sich besser zu positionieren*
- 5. prüft, inwiefern neue Linien finanziell unterstützt werden könnten*

Begründung:

Nachtzüge sind eine attraktive und bequeme Art zu reisen. Sie ermöglichen es, am Abend in den Zug einzusteigen und am nächsten Morgen an der Wunschdestination ausgeruht wieder auszusteigen. Die Übernachtungskosten entfallen dabei, und die Reisezeit fällt auf die Nacht, so dass der Tag zur freien Verfügung bleibt. Diese Art zu Reisen eignet sich sowohl für Städtereisen, für längere Ferienaufenthalte, für Geschäftsreisen als auch für Pendlerinnen und Pendler.

Seit die SBB ihr Nachtzugangebot eingestellt hat, ist Bern von der Nachtzugkarte verschwunden. Der Kanton ist damit viel schlechter an das internationale Nachtzugnetz angeschlossen als Basel und Zürich, die dank der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) weiterhin direkt mit anderen europäischen Metropolen per Nachtzug verbunden bleiben.

Dies ist sowohl für die Bevölkerung des Kantons wie auch für den Kanton als Tourismusdestination und Wirtschaftsstandort ein entscheidender Nachteil, umso mehr, weil Bern auch über keinen grossen Flughafen verfügt und der Flughafen Belp in Schwierigkeiten ist. So schreibt der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Interpellation 168-2018: «Für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Kanton Bern sind ausgewählte Linienvverbindungen – in Ergänzung zu guten Bahn- und Strassenverbindungen – in europäische Zentren und zu Drehkreuzen (so genannte «Hubs») wichtig. Die in der Interpellation erwähnten Mobilitätsangebote innerhalb des Kantons sind kein Ersatz für internationale Verbindungen.»

Die ÖBB zeigt, dass Nachtzugverbindungen durchaus profitabel angeboten werden können. Ab 2021 will sie gar neue Linien in Betrieb nehmen, die Destinationen sind zurzeit noch offen. Zudem zeigt sich, dass aktuell der europäische Süden und Westen gar nicht an das Nachtzugnetz angebunden sind. Hier gibt es viel Potential für neue, wichtige Verbindungen von Bern aus beispielsweise in französische, spanische, portugiesische, belgische, niederländische und italienische Städte.

Internationale Verbindungen zwischen europäischen Städten sind aus vielen Gründen wichtig. Damit die Klimaziele von Paris erreicht werden können, muss hier aber eine Verlagerung vom Flugzeug auf die Schiene geschehen. Indem sich der Regierungsrat für ein Nachtzugangebot von Bern in europäische Städte einsetzt, sichert er der Bevölkerung des Kantons eine klimafreundliche Alternative fürs Reisen und stärkt die Tourismusdestination und den Wirtschaftsstandort Kanton Bern.

Weil solche neue Zugverbindungen auch der Freiburger Bevölkerung zugutekämen, ersuchen wir den Staatsrat:

1. seine Beteiligung an den Gesprächen vorzuschlagen;
2. sicherzustellen, dass die Nachtzüge auf der sogenannten Mittellandlinie Fribourg/Freiburg bedienen;
3. den Verkauf der entsprechenden Billette über die Kanäle der TPF zu prüfen.

15. April 2019

II. Antwort des Staatsrats

Früher war es möglich, sich von der Schweiz aus mit dem Nachtzug in zahlreiche europäische Städte wie Barcelona, Rom, Venedig, Neapel, Amsterdam oder Kopenhagen zu begeben. Das Aufkommen der Hochgeschwindigkeitszüge und Low-Cost-Flüge mit kürzeren Reisezeiten und meist tieferen Preisen, aber auch die Unterschiede bei den Eisenbahninfrastrukturen und dem Rollmaterial, die es oft verunmöglichen, grenzüberschreitend dieselbe Lokomotive oder dieselben Eisenbahnwaggons zu nutzen sowie das dritte Eisenbahnpaket¹ der Europäischen Union (EU), die ab 2007 Quersubventionierungen untersagte, haben dazu geführt, dass der Grossteil des Nachtzugangebots gestrichen wurde. Die SBB zogen sich 2012 vollständig aus diesem Markt zurück.

¹ Mit dem dritten Eisenbahnpaket erfolgte ab 2010 die Öffnung des Netzes für den grenzüberschreitenden Personenverkehr. Das Paket erschwert auch das Abgelten von internationalen Linien; solche Abgeltungen sind nur dann zulässig, wenn die betroffenen Länder gestützt auf einer Vereinbarung die gleiche Art von Unterstützung gewähren.

Diese Tendenz zum Abbau der internationalen Nachtzüge konnte überall in Westeuropa beobachtet werden. Eine Ausnahme bildet Österreich, wo die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ihr NightJet-Angebot aufrechterhielten und gar ausgebaut haben². Die ÖBB betreiben derzeit 26 Linien, darunter:

- > Zürich–Linz–Wien;
- > Zürich–Leoben–Graz;
- > Zürich–Villach–Ljubljana–Zagreb;
- > Zürich–Basel–Hamburg;
- > Zürich–Basel–Magdeburg–Berlin.

Von Zürich aus gibt es zudem Nachtzugverbindungen nach Prag (EuroNight, durch das tschechische Unternehmen České dráhy sichergestellt), Budapest (EuroNight, durch das ungarische Unternehmen MÁV sichergestellt) und Belgrad (EuroNight Alpine Pearls, durch das kroatische Unternehmen HŽ sichergestellt).

Ende Mai 2019 gaben die SBB bekannt, dass sie die Wiedereinführung von Nachtzügen in Partnerschaft mit den ÖBB prüfen wollten.

In letzter Zeit wurden in Verbindung mit den Klimabewegungen mehrere Initiativen lanciert, welche die Stärkung des internationalen Nachtzugsystems verlangen oder dessen Nutzung fördern wollen. In der Schweiz fordern zwei Motionen den Bundesrat bzw. den Regierungsrat des Kantons Bern³ auf, sich für den Ausbau des Nachtzugangebots ab der Schweiz einzusetzen.

Mit dem Parlamentarischen Vorstoss der Berner Grossrätinnen und Grossräte wird die Berner Kantonsregierung beauftragt, «sich für Nachtzugverbindungen von Bern nach ganz Europa einzusetzen», indem sie namentlich:

- > das Gespräch mit den ÖBB, den SBB und der BLS sucht;
- > prüft, ob sich ein Zusammenschluss mit anderen Schweizer und europäischen Städten lohnt, um sich besser zu positionieren;
- > prüft, inwiefern neue Linien finanziell unterstützt werden könnten.

Die Grossräte Simon Bischof und David Bonny zitieren den Berner Vorstoss in ihrer Anfrage und stellen ihrerseits drei Forderungen an den Staatsrat, auf die er nachfolgend eingeht.

1. Beteiligung an den Gesprächen

Der Staatsrat wird mit dem Regierungsrat des Kantons Bern Kontakt aufnehmen und ihm für den Fall, dass die Berner Motion angenommen wird, die Beteiligung des Staats Freiburg an den Überlegungen über die Entwicklung der internationalen Nachtzuglinien vorschlagen.

2. Bedienung von Fribourg/Freiburg durch die Nachtzüge der Mittellandlinie

Sofern dereinst Nachtzüge auf der Mittellandlinie zirkulieren, wird sich der Staatsrat aktiv dafür einsetzen, dass diese in Freiburg halten.

² Die ÖBB haben 2016 den Betrieb der Schlaf- und Liegewagen der Deutschen Bahn (DB) und auch gewisse der bis dahin von der DB betriebenen Nachtzuglinien übernommen.

³ Auf Bundesebene handelt es sich um die am 21. März 2019 eingereichte Motion Reynard Mathias (Nachtzüge in Europa zu neuem Leben erwecken!) und auf Ebene des Kantons Bern um die am 6. März 2019 eingereichte Motion Bauer, Gullotti, Funicello (Nachtzugverbindungen – den Kanton Bern mit europäischen Zentren verbinden).

3. Verkauf der Billette über die Kanäle der TPF

Die internationalen Nachtzüge ab der Schweiz sind Teil des konzessionierten Systems des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Sollten neue Linien eingeführt werden, werden diese ebenfalls in das System integriert werden. Die TPF verkaufen alle Dienstleistungen dieses Systems, entsprechend auch Billette für internationale Nachtzüge. Diese Dienstleistung kann somit bei den verschiedenen Verkaufsstellen der TPF erworben werden.

4. Juli 2019