2015.SR.000150 (15/352)

Interfraktionelles Postulat SP, GB/JA!, GFL/EVP (Benno Frauchiger, SP/ Regula Tschanz, GB/Michael Steiner, GFL): Nachtzug nach Lissabon und anderswo

Nachdem die Nachtzüge Bern-Brüssel (eingestellt 2003), Zürich-Bern-Rom (2009) Bern-Barcelona (2012), Basel-Moskau (2013), Basel-Kopenhagen (2014) abgeschafft wurden, haben die internationalen Bahnverbindungen ab und nach Bern an Attraktivität verloren. Nachtzüge ermöglichen zeit- und ressourceneffizientes Reisen über längere Distanzen und sind damit eine attraktive und ökologische Alternative zum Flugzeug.
Mit dem Abbau von Nachtzugverbindungen verliert die Stadt Bern für ihre BewohnerInnen und BesucherInnen eine wichtige Verbindung zu anderen europäischen Städten. Das ist gerade auch aus ökologischer Perspektive problematisch. So kommt eine aktuelle Umfrage von umverkehR[1] zum Schluss, dass NutzerInnen von Nachtzügen das Flugzeug wählen, wenn das entsprechende Nachtzugangebot wegfällt. Erst an zweiter Stelle folgen Tageszugverbindungen.
Mit dem Leistungsvertrag 2015-18 hat sich Bern Tourismus verpflichtet, sich für einen nachhaltigen Tourismus zu engagieren (Art. 4 Abs. 1 Bst. e). Zur Förderung des nachhaltigen Tourismus und Geschäftsreiseverkehrs von und nach Bern fordern wir deshalb den Gemeinderat auf, gemeinsam mit Bern Tourismus, sowie den SBB und anderen Bahnreiseunternehmen zu prüfen:

1. mit welchen Massnahmen die Stadt Bern zur langfristigen Sicherung der noch bestehenden Nachtzugverbindungen aus der und in die Schweiz beitragen kann.
2. mit welchen Massnahmen die Stadt Bern zum Auf- und Ausbau eines attraktiven Angebots an Nachtzugverbindungen von und nach Bern und anderen Schweizer Städten beitragen kann. Dabei sollen insbesondere auch attraktive Nachtzugverbindungen über die Nachbarländer hinaus im Fokus stehen.
3. inwieweit andere Städte und der Städteverband bereit sind, sich an einer Verbesserung des Angebotes an Nachtzügen aus der und in die Schweiz zu beteiligen.

Bern, 21. Mai 2015
Erstunterzeichnende: Benno Frauchiger, Regula Tschanz, Michael Steiner
Mitunterzeichnende: Ingrid Kissling-Näf, Cristina Anliker-Mansour, Franziska Grossenbacher, Lena Sorg, Michael Sutter, David Stampfli, Lukas Meier, Stefan Jordi, Tania Espinoza Haller, Peter Marbet, Annette Lehmann, Rithy Chheng, Johannes Wartenweiler, Bettina Stüssi, Marieke Kruit, Halua Pinto de Magalhães, Katharina Altas, Nadja Kehrli-Feldmann, Yasemin Cevik, Leena Schmitter, Stéphanie Penher, Seraina Patzen, Katharina Gallizzi, Regula Bühlmann, Daniel Klauser, Lukas Gutzwiller, Matthias Stürmer, Manuel C. Widmer, Patrick Zillig, Thomas Göttin, Marco Pfister

Bericht des Gemeinderats

Wie im Postulat ausgeführt, ist das Angebot an internationalen Nachtzugverbindungen in den letzten Jahren stark zurück gegangen. Die Entwicklung ist eine logische Folge des harten Konkurrenzkampfs zwischen verschiedenen Transportmitteln und -gesellschaften, namentlich dem Flugverkehr und den nationalen und internationalen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitslinien. In den letzten Jahren hat in der Schweiz auch der internationale Fernbusverkehr stark zugenommen. Bei diesen Angeboten spielt die Konkurrenz sowohl hinsichtlich Preis als auch Reisegeschwindigkeit.

[1] http://www.umverkehr.ch/sites/default/files/umfrage-ergebnisse_150421_formatiert.pdf

Die negativen umwelt- und klimapoliti-schen Auswirkungen dieser Entwicklung bedauert der Gemeinderat sehr.

Der internationale Personenverkehr auf der Schiene liegt in der Kompetenz des Bundes. Je nach Tragweite der anstehenden Fragen zieht er die Kantone und weitere Kreise im Rahmen von Fachkonsultationen und Vernehmlassungen mit ein. Die Städte haben in diesem Bereich keine Regelungskompetenzen, ihre Haltung bringen sie gegebenenfalls via den Städteverband beim Bund ein.

Haltung des Bundes
Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat gegenüber der Stadt zum Anliegen des Postulats folgendermassen Stellung genommen:

„Die Angebotsgestaltung im internationalen Verkehr liegt in der Verantwortung der Transportunternehmen. Diese setzen aufgrund der auf vielen Destinationen dank Hochgeschwindigkeitszügen verkürzten Reisezeiten vermehrt auf Tagesverbindungen und weniger auf Nachtzüge.

Da die Transportunternehmen die internationalen Angebote ohne Abgeltungen des Bundes selbsttragend erbringen müssen, stehen bei der Entscheidung, ob ein Angebot aufrechter-halten wird oder nicht, weniger ökologische oder klimapolitische Überlegungen als ökono-mische im Vordergrund. Mit Nachtzügen werden relativ wenige Passagiere transportiert, was aus bahnbetrieblicher Optik wenig effizient ist. Die Einstellung eines schlecht ausgelasteten Nachtzuges ist somit aus ökonomischer wie ökologischer Sicht vorteilhaft, sofern die Kunden auf Tageszüge ausweichen. Die von den Postulanten erwähnte Untersuchung von UmverkehR, die darlegt, dass Reisende eher auf das Flugzeug umsteigen als auf Tageszüge, können wir nicht beurteilen.“

Im Weiteren weist das BAV darauf hin, dass der Bundesrat in Beantwortung eines überwiesenen Postulats demnächst einen Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Fernbus) inklusive seiner Bedeutung für den Tourismus vorlegen wird, in dem auch auf die Situation der Nachtzüge eingegangen werden soll.

Abschliessend hält das BAV fest, dass der Bundesrat nicht beabsichtige, im Rahmen seiner Eigentümerstrategie eine Vorgabe für den Betrieb von Nachtzügen zu erteilen. Dies liege in der unternehmerischen Verantwortung der SBB.

Haltung der SBB
Das Postulatsanliegen ist auch der SBB zur Stellungnahme vorgelegt worden. Sie hat sich dazu folgendermassen geäussert:

„Im Jahr 2009 hat die SBB beschlossen, sich aus dem Nachtzuggeschäft vollständig zurückzuziehen. Selbstverständlich ist dieser Entscheid der SBB nicht leicht gefallen und wurde sorgfältig abgewogen. Nach der Überprüfung aller Fakten (rückläufige Nachfrage, steigende Kosten, abnehmende strategische Bedeutung), haben die Verantwortlichen der SBB den Rückzug bei den Nachtzügen aus wirtschaftlichen Überlegungen beschlossen. Zwischenzeitlich haben sich die Rahmenbedingungen für den Betrieb von Nachtzügen weiter verschlechtert. Stichworte dazu sind: Preiszerfall durch Billigairlines, Markteintritt von Fernbussen, und der hohe Instandhaltungsbedarf bei der Infrastruktur, welcher immer stärker Arbeiten in der Nacht bedingt. Deshalb ist für die SBB auch mittelfristig die Wiederinbetriebnahme von Nachtzugverbindungen keine Option. Hinzu kommt, dass die aktuelle finanzielle Situation der SBB grosse Investitionen in den Aufbau einer neuen Nachtzugflotte in keiner Art und Weise zulässt.

Deshalb fokussiert die SBB in ihrer Strategie für den internationalen Personenverkehr auf Tagesverbindungen im Radius von vier bis sechs Stunden. Dort kann die Bahn ihre Vorteile (Zentrum zu Zentrum-Verbindungen) gegenüber dem Flugverkehr ausspielen.

Die Reisezeiten im internationalen Tagesfernverkehr haben sich bereits deutlich verkürzt. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels Ende 2016 erfolgt eine weitere Beschleunigung der Tagesverbindungen. Weitere Beispiele sind die Neubaustrecken in Italien (Mai-land/Rom), Frankreich und Spanien (Barcelona). Um diese Vorteile noch weiter auszubauen, investiert die SBB jährlich rund eine Milliarde Franken in neues und modernisiertes Rollmaterial. Die bestehenden Nachtzüge werden entweder von der Deutschen Bahn in Eigenregie oder in Kooperation mit der ÖBB geführt."

Haltung des Schweizerischen Städteverbands
Schliesslich wurde auch der Schweizerische Städteverband um seine Haltung angefragt. Er weist wie der Bund darauf hin, dass der internationale Personenverkehr inklusive Nachtzugverbindungen ohne Abgeltungen finanziert werden müsse. Deshalb sei die Ausgestaltung dieses Angebots der „unternehmerischen Autonomie der Anbieter" zu überlassen. Der Städteverband sieht den Schwerpunkt seiner verkehrspolitischen Aktivitäten im Engagement für einen zukunftsfähigen Stadt- und Agglomerationsverkehr. Er sieht für sich derzeit keine Möglichkeit, sich bei der Verbesserung des Angebots an Nachtzügen zu beteiligen.

Gestützt auf die vorliegenden Stellungnahmen nimmt der Gemeinderat zu den Anliegen des Postulats folgendermassen Stellung:

Zu Punkt 1 und 2:
Der internationale Personenverkehr liegt in der alleinigen unternehmerischen Verantwortung der SBB. Sie erhält dafür keine Abgeltungen. Der Bund ist auch nicht bereit, im Rahmen der Eigentümerstrategie diesbezüglich eine Vorgabe an die SBB zu machen.

Es ist für den Gemeinderat nachvollziehbar, dass sich die SBB aus unternehmerischer Sicht aufgrund der geltenden Konkurrenzverhältnisse im internationalen Personenverkehr, der Knappheit ihrer Investitionsmittel und der Schienenkapazitäten für eine Fokussierung auf den Tagesverkehr zu wichtigen Destinationen und für einen Rückzug aus dem Nachtzuggeschäft entschieden haben. Der Gemeinderat akzeptiert diese Strategie und setzt sich entsprechend für den Erhalt von direkten Hochgeschwindigkeitsanschlüssen der Stadt Bern nach Frankreich, Deutschland und Italien ein. Er sieht aufgrund der Marktverhältnisse und der unternehmerischen Einschätzung der SBB keine erfolgversprechenden Möglichkeiten, aktiv zur Sicherung oder zum Ausbau des Nachtlinienangebots im internationalen Personenverkehr beitragen zu können.

Zu Punkt 3:
Der Städteverband verortet seine verkehrspolitische Rolle in seinem Engagement für einen zukunftsfähigen Stadt- und Agglomerationsverkehr und sieht entsprechend keine Möglichkeit, sich für die Verbesserung des Nachtzugangebots im internationalen Personenverkehr zu engagieren. Der Gemeinderat erachtet die verkehrspolitische Prioritätensetzung des Städteverbands als richtig.

Aufgrund der eingeholten Stellungnahmen kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass das Anliegen des Postulats umwelt- und klimapolitisch zwar sinnvoll ist. Er sieht aber unter den gegebenen politischen Rahmenbedingungen und Verhältnissen auf dem internationalen Personenverkehrsmarkt keine erfolgversprechenden Handlungs- und Einflussmöglichkeiten für die Stadt Bern, auf eine Wiedereinführung des Nachzugsangebots der SBB einzuwirken. Er wird sich jedoch weiterhin dafür einsetzen, dass der Anschluss der Stadt Bern an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten bleibt und nach Möglichkeit weiter ausgebaut wird.

Der Gemeinderat beantragt aus diesen Gründen, das Postulat erheblich zu erklären. Seine Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Folgen für Finanzen und Personal
Das Engagement für einen Ausbau des Nachtzugangebots im internationalen Personenverkehr hätte keine nennenswerten Auswirkungen für Finanzen und Personal der Stadt Bern.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.

2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 28. Oktober 2015

Der Gemeinderat