

Interfraktionelles Postulat Fraktion SP, GB/JA!, GFL/EVP (Benno Frauchiger, SP/Regula Tschanz, GB/Michael Steiner, GFL) vom 21. Mai 2015: Nachtzug nach Lissabon und anderswo (2015.SR.000150)

An seiner Sitzung vom 18. Mai 2017 hat der Stadtrat mit SRB 287 folgendes Interfraktionelle Postulat erheblich erklärt und den Prüfungsbericht des Gemeinderats zurückgewiesen:

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 umverkehr¹ 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 Kehrlı-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

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

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat nimmt zu diesem Postulat in Ergänzung und Aktualisierung zu seinem ersten Prüfungsbericht vom 28. Oktober 2015 folgendermassen Stellung:

Während die Aussichten für die internationalen Nachtzugverbindungen 2015 sehr ungünstig lauteten, haben sie sich seither – wenn auch auf bescheidenerem Niveau – wieder verbessert. Ende 2016 haben die Österreichischen Staatsbahnen (ÖBB) das bisherige internationale Nachtzugnetz («Euronightline») inklusive Rollmaterial von der Deutschen Bahn (DB) übernommen. Zwar wurde ein Teil der Nachtzugverbindungen eingestellt, der grössere Teil wird aber von den ÖBB weitergeführt. Sie konnte im ersten Betriebsjahr über 4 Millionen Passagiere mit ihren Nachtzügen transportieren und erreichte damit eine Auslastung pro Zug von 60 Prozent, womit sie ihre Geschäftsziele erreichen konnte. Die finanziellen Erwartungen wurden sogar übertroffen, da ein positives Nettoergebnis erzielt werden konnte. Ab 2021 wollen die ÖBB ihr Nachtzugangebot ausbauen und 400 Millionen Euro in 13 neue Nachtzugkompositionen investieren. Bereits ab Ende 2018 soll sukzessiv die Anzahl der Liegewagen in den Nachtzügen durch Umbauten normaler Fernverkehrs-Sitzwagen erhöht werden.

Ab Zürich verkehren weiterhin Nachtzüge nach Berlin/Hamburg, Graz, Wien, Budapest, Prag und Belgrad. Die Verbindungen Zürich-Hamburg und Zürich-Berlin gehören zu den meistfrequentierten des Nachtliniennetzes der ÖBB. Sie hat deshalb das Platzangebot auf diesen Strecken auf Anfang 2018 bereits ausgebaut.

Der Bundesrat hat im Oktober 2017 in Beantwortung der Postulate 14.3673 (Verkehrskommission des Nationalrats) und 15.3707 (Häsler) einen Bericht² zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) vorgelegt. Darin konstatiert er, dass «*die Entwicklung der (nationalen) Hochgeschwindigkeits-Netze in den letzten Jahren zu einem Wandel im Reiseverhalten und beim Angebot im grenzüberschreitenden Eisenbahnlinienverkehr geführt hat*» (S.8). Trotz des Wegfalls einzelner internationaler Verbindungen könne nicht von einer Verschlechterung beim grenzüberschreitenden Reisen mit der Eisenbahn, wohl aber von einer Anpassung des Angebots an die Kundennachfrage gesprochen werden. Damit gehe insbesondere eine Verlagerung von den Nacht- zu den Tagesreisen einher.

In seinem Bericht behandelt der Bundesrat den Nachtzugverkehr sehr zurückhaltend und vermeidet dazu strategische Aussagen. Er verweist allgemein darauf, dass für ihn und die Transportunternehmen «*ein marktfähiges und damit eigenwirtschaftliches, attraktives internationales Schienenpersonenverkehrsangebot im Zentrum des Interesses stehe*» (S.9). Der Staat sei für die Schieneninfrastruktur zuständig sowie für die gesetzlichen Rahmenbedingungen für das Angebot im internationalen Personenverkehr zuständig. «*Nach Ansicht des Bundesrats ist es am Markt zu entscheiden, ob die Angebote wirtschaftlich betrieben, beibehalten, verdichtet oder erweitert werden können oder ob das Angebot abgebaut wird*» (S.10). Der Bundesrat sieht somit in weiteren Schritten zur Liberalisierung im internationalen Bahnverkehr auch eine Chance für zusätzliche Angebote. Allerdings sieht er dieser Liberalisierung Grenzen gesetzt durch das schweizerische Knoten- und Taktsystem, welches er als wesentliches Element des schweizerischen öV-Erfolgsmodells betrachtet. Implizit geht somit aus dem Bericht hervor, dass der Bundesrat nicht gedenkt, Schritte zu unternehmen, um die internationalen Nachtzugverbindungen zu erhalten und zu fördern.

² <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2014/20143673/Bericht%20BR%20D.pdf>

Die Haltung der SBB hat sich gegenüber dem ersten Prüfungsbericht des Gemeinderats von 2015 nicht verändert. Nach ihrem vollständigen Rückzug aus diesem Geschäft 2009 gedenkt sie nicht wieder einzusteigen.

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. Somit ist nicht damit zu rechnen, dass die SBB in naher Zukunft wieder in das Nachtzuggeschäft einsteigen wird.

Zu Punkt 3:

Der Städteverband sieht seine verkehrspolitische Aufgabe in erster Linie im Einsatz für einen zukunftsfähigen Agglomerations- und Stadtverkehr. Er ist – ähnlich wie der Bund – der Auffassung, dass der internationale Personenfernverkehr eigentwirtschaftlich betrieben werden müsse und sieht keine Möglichkeiten, sich bei diesem Thema zu engagieren. Der Gemeinderat erachtet die verkehrspolitische Prioritätensetzung des Städteverbands als richtig.

Fazit

Der Gemeinderat begrüsst die jüngsten Entwicklungen im europäischen Nachtzuggeschäft. Mit Übergang desselben von der DB zur ÖBB sind gute Grundlagen geschaffen worden, dieses wichtige Element des europäischen Personen-Fernverkehrs zu erhalten und nachfrageorientiert weiterzuentwickeln. Der Gemeinderat sieht im Moment weder den Bedarf noch die Möglichkeit, dieses Angebot durch die Stadt Bern zu unterstützen.

Folgen für Finanzen und Personal

Keine Auswirkungen für Finanzen und Personal der Stadt Bern.

Bern, 9. Mai 2018

Der Gemeinderat