

Dienstag (Vormittag), 8. September 2020 / Mardi matin, 8 septembre 2020

Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion / Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement

**56 2019.RRGR.367 Motion 296-2019 SP-JUSO-PSA (Bauer, Wabern)
Nachtzüge statt Ferienflüge zugunsten des Berner Tourismus!**

**56 2019.RRGR.367 Motion 296-2019 PS-JS-PSA (Bauer, Wabern)
Trains de nuit plutôt que vols affrétés en faveur du tourisme bernois !**

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. Nous passons à présent à l'affaire numéro 56, il s'agit d'une motion du groupe PS-JS-PSA, intitulée « Trains de nuit plutôt que vols affrétés en faveur du tourisme bernois ! ». Le débat est libre, le gouvernement propose le rejet. Je laisse la parole à Mme la députée Bauer.

Tanja Bauer, Wabern (SP). 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 zum Beispiel Basel und Zürich, die dank den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) immer noch mit europäischen Metropolen per Nachtzug verbunden sind. Das 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. Darum muss der Kanton den Ausbau der internationalen Zuglinien unterstützen und sich für die Rückkehr der Nachtzüge nach Bern einsetzen.

Internationale Verbindungen zwischen europäischen Städten sind aus vielen Gründen wichtig. Indem sich der Regierungsrat für ein Nachtzugangebot von Bern nach europäischen Städten einsetzt, sichert er der Bevölkerung des Kantons eine klimafreundliche Alternative für das Reisen, er stärkt aber auch die Tourismusdestination und den Wirtschaftsstandort Kanton Bern. Das ist nicht nur für Bern wichtig, sondern auch für die umliegenden Kantone der Hauptstadtregion und für die Westschweizer Kantone, die auch keine Anbindung mehr an das Nachtzugnetz haben. Die einseitige Fokussierung auf Zürich und Basel entspricht nicht dem föderalistischen Gedanken von gleich starken Regionen.

Ich konnte in den letzten Tagen mit vielen von Ihnen diskutieren, und ich merkte mit Freude, dass sich sehr viele von Ihnen für Nachtzüge einsetzen wollen und das eine gute Sache finden. Etwas mehr Mühe haben einige hier drin mit der Verknüpfung mit dem Flughafenkredit. Auch wenn es für viele klar ist, dass der Flughafen Belp in Schwierigkeiten ist – und wahrscheinlich heute noch in grösseren Schwierigkeiten als damals, als wir diesen Kredit sprachen –, ist es doch für viele schwierig, diesen Kredit einfach gerade so per Motion aufzuheben.

Unsere Idee ist, dass das ein Auftrag an die Regierung ist, um Folgeaufträge auszulösen, also, einerseits den Kredit für den Flughafen aufzuheben und andererseits einen neuen Kredit für Nachtzüge in den Rat zu bringen. Weil das für viele kritisch ist, bin ich bereit, diese Motion in ein Postulat umzuwandeln. Dann ist es ein Prüfauftrag an die Regierung, die eigentlich zwei Geschäfte noch einmal genau anschauen und nachher entsprechend in den Rat bringen soll, wenn sie das opportun findet. Ich hoffe, damit für viele von Ihnen den Weg freizumachen, damit Sie Ja zu Nachtzügen sagen können.

Die Regierung sagt zwar, dass Nachtzugverbindungen nicht Sache des Kantons seien. Die Finanzierung von nationalen und internationalen Bahnverbindungen und auch von Nachtzügen sei Sache der Bahnunternehmen und keine Aufgabe der Kantone. Das stimmt – leider, möchte ich sagen, denn wohin dies führt, wenn Kantone nicht mehr mitreden können, zeigt die bittere Erfahrung, die der Kanton Bern und die Westschweizer Kantone machen müssen. Der internationale Zugverkehr verlagert sich immer mehr nach Zürich und Basel. Zuletzt wurden uns auch die TGV-Linien genommen. Das ist ein entscheidender Volkswirtschaftsvorteil für jene Regionen, welche die internati-

onalen Zuglinien bekommen. Der Kanton hat ein Interesse daran, sich dafür einzusetzen, dass es von Bern aus wieder Nachtzüge gibt. Er hat eine Möglichkeit, sich als Akteur zu positionieren, wenn er eine finanzielle Beteiligung an diese Angebote spricht. Es geht nicht um die Ausfinanzierung einer Nachtzuglinie. Das wäre nicht möglich und aus meiner Sicht auch falsch. Es geht eher um einen symbolischen Beitrag, um als Akteur mehr Gewicht zu bekommen und mitreden zu können.

Aktuell ist die SBB in Verhandlungen für zwei neue Linien, die eventuell über Bern geführt werden könnten, ein Nachtzug nach Spanien und einen nach Italien. Allerdings geht es immer darum, ob sie auch die entsprechenden Bundesgelder für die Finanzierung erhalten. Und dabei wird die Wirtschaftlichkeit heute immer über den Föderalismus gestellt. Darum könnte zum Beispiel die Linie nach Italien über den Gotthard verlaufen. Bern und das Wallis würden dann leer ausgehen. Dass eine neue Nachtzuglinie nach Italien nicht wie früher über Bern–Thun–Spiez–Brig verläuft, ist für mich unvorstellbar, und natürlich ist es ein riesiger Nachteil für den Tourismus und auch für das Berner Oberland.

Bern hat in den letzten Jahren viele internationale Linien verloren, weil der Föderalismus nicht mehr spielt, sondern es vor allem noch um Wirtschaftlichkeitskriterien geht. Damit ist nicht nur der Kanton Bern, sondern alle – die ganze Hauptstadtregion und die Romandie – abgeschnitten. Dieser volkswirtschaftliche Nachteil entspricht nicht dem Gedanken, worauf die Schweiz beruht, dass alle die gleichen Möglichkeiten haben. Es wäre ein starkes Zeichen, wenn der Kanton Bern sagt, wir wollen eine aktive Rolle spielen, und sich am besten auch mit anderen Kantonen zusammentut, um dies zu machen. Wenn Sie dieses Postulat annehmen, stärken Sie der Regierung entsprechend den Rücken und geben ihr eventuell sogar finanzielle Spielräume, damit sie diese Rolle aktiv ausfüllen kann. Ich bitte Sie sehr, das Postulat anzunehmen.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. La parole est aux groupes. Le premier à s'exprimer : les vert'libéraux par la voix de M. le député von Arx.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Die vorliegende Motion verlangt zwei Sachen: Das eine ist ein Verzicht auf die teure Leistungsvereinbarung mit der Flughafen Belp AG und nachher eine Investition in das Nachtzugangebot im Kanton Bern. Die glp unterstützt beides und unterstützt daher auch die Motion beziehungsweise jetzt das Postulat.

Endlich wieder Nachtzüge ab Bern oder ab Interlaken – wäre das nicht schön? Am Abend abreisen, am nächsten Morgen in einer europäischen Stadt ankommen, und das ohne unvermeidbare Klimabelastung – und das nicht nur für uns Bernerinnen und Berner, die ins Ausland reisen wollen, sondern auch für Touristinnen und Touristen, die in die Schweiz oder in den Kanton Bern zu Besuch kommen. Nachtzugverbindungen in den Kanton Bern sind ein Gebot der Stunde, und wenn wir die haben wollen, müssen wir jetzt das Heft in die Hand nehmen. Hingegen ergibt eine weitere staatliche Unterstützung des Flughafens Belp weder ökologisch noch ökonomisch Sinn. Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist wahrscheinlich allen hier drin klar, dass eine Investition in Nachtzüge nachhaltiger ist als in die Flughafen Belp AG.

Der Regierungsrat blendet dieses Thema in seiner Antwort elegant aus, obwohl eigentlich auch er ein Nachtzugangebot für den Kanton Bern will, bekämpft er die Motion mit formalen Argumenten, die sich bei genauerem Hinschauen nicht als stichhaltig erweisen. Man könne einen Objektkredit, also zum Beispiel die 2 Mio. Franken für die Flughafen Belp AG, nicht einfach einem neuen Zweck widmen. Das stimmt zwar, aber die Motion verlangt auch gar nicht eine Umwidmung eines bestimmten Objektkredits – das ist einfach eine Interpretation des Regierungsrates. Nachher: Es sei nicht Aufgabe des Kantons, nationale oder internationale Bahnverbindungen zu finanzieren. Ja, der Kanton ist dazu tatsächlich nicht verpflichtet. Es ist ihm aber auch nicht verboten, und vom Betrag her geht es hier ja auch nicht darum, dass man nachher wirklich im Grundsatz eine dauerhafte Finanzierung für eine Bahnverbindung sicherstellt. Wenn es aber dem Regierungsrat leichter fällt, kann er das ja als Investition in nachhaltigen Tourismus betrachten, und dann würde sich das mit den Zuständigkeiten des Kantons besser vertragen.

Es hat sich auch herumgesprochen, dass die SBB angedeutete, dass man Einfluss darauf nehmen könnte, wo die Nachtzugverbindungen durchgehen, ob jetzt über den Gotthard oder durch den Kanton Bern, je nachdem wie sich der Kanton Bern finanziell beteiligt. Damit reicht die SBB die Hand – natürlich im übertragenen Sinn, trotz Abstandsregeln, die weiterhin gelten –, und sie geht auch eine gewisse moralische Verpflichtung ein. Da müssen wir doch die Chance ergreifen und zum Handschlag ansetzen, indem wir jetzt zu diesem Vorstoss Ja sagen. Ich bitte Sie also, diesen Vorstoss anzunehmen.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. Je rappelle que la motion a été transformée en postulat. La parole est à présent au groupe libéral-radical. Monsieur le Député Arn, vous avez la parole.

Daniel Arn, Muri b. Bern (FDP). Zum Anfang ein paar Zahlen zur SBB, die ich auf der Seite des Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) fand. Umsatz 11,453 Mrd. Franken, Gewinn 1,669 Mio. Franken und Leistungen aus der öffentlichen Hand 2,430 Mrd. Franken. Ich kontrollierte diese beiden Zahlen zweimal, damit ich kein Chaos mit den Millionen und Milliarden mache. Was möchte ich damit sagen? Wenn wir als Kanton die SBB mit 2 Mio. Franken unterstützen müssen, nur damit sie ein Nachtzugangebot auf die Beine stellt, spiegelt das nicht ein Lächeln auf mein Gesicht, sondern einen grimmigen Ausdruck. Auch der Hinweis in der Motion, dass wir mit diesem Beitrag ein Zeichen an die ausländischen Bahnunternehmen senden, verändert meine Mimik um kein bisschen.

Gerade letzte Woche wurde der Ceneri-Basistunnel im Tessin offiziell durch zwei Bundesräte eröffnet. Rund 14 Jahre wurde an diesen beiden 15,4 Kilometer langen Tunnels gebaut. Dieser Tunnel ist auch als Herzstück eines nahtlosen Gütertransports auf der Schiene durch Europa gedacht. Doch was ist mit den Lippenbekenntnissen unserer Anschlussländer im Norden und Süden passiert? – Nichts. Weit und breit keine Anschlüsse – und damit nur so viel zu dem, was in der Motion steht: Es ist wichtig, ein Zeichen an die ausländischen Bahnunternehmen zu senden.

Nur schon diese Überlegung führte uns in der Fraktion einstimmig dazu, dass wir hier jetzt das Postulat ablehnen. Und überhaupt, die Finanzierung von nationalen und internationalen Bahnverbindungen ist nicht Aufgabe des Kantons. Bestärkt wurde unsere Ablehnung noch damit, als wir im Motionstext lasen, woher diese 2 Mio. Franken kommen sollten. Die damals anwesenden Kolleginnen und Kollegen beschlossen hier in der Märzsession 2018, der Flughafen BRN Infrastruktur AG 2 Mio. Franken als Investitionsbeitrag sowie zwei weitere Beiträge in Form von Darlehen zu gewähren. Die Auszahlung dieser 2 Mio. Franken und der Darlehen wird erst ausgelöst, wenn die Realisierung des Projekts an die Hand genommen wird. Bis heute konnte das Projekt noch nicht an die Hand genommen werden, und logischerweise bleibt dieser Objektkredit intakt und ist fix an dieses Projekt gebunden.

Aus diesem Grund, hier widerspreche ich meinem Vorredner, ist es für uns auch aus finanzrechtlicher Sicht unmöglich, diese 2 Mio. Franken einfach umzubeamen, weil auch im Motionstext genau steht, woher die 2 Mio. Franken kommen sollen. Und überhaupt: Wo kämen wir da hin, wenn es hier locker einfach so möglich wäre, solche Objektkredite umzubeamen? Glaubwürdig und verbindlich wären wir hier drin auf alle Fälle nicht mehr. Noch einmal: Wir lehnen auch das Postulat ab.

Hans Kipfer, Münsingen (EVP). Mehr Nachtzüge, weniger Flugverkehr – das ist für die EVP eine gute Strategie. Aus ökologischer Sicht ist dieser Transfer vom Flug zum Zug richtig. Die EVP steht also diesem Anliegen positiv gegenüber, einem strategischen Umbau dieses Bereichs des ÖV. Was ist aber der richtige Weg dazu? An dieser Stelle danken wir der Motionärin, dass sie in ein Postulat gewandelt hat, weil ich denke, mit einem Postulat können wir eben den richtigen Weg mit dem Fortschreiten dieses Umbaus gehen. Wir von der EVP wollen nicht dem Flughafen gesprochene Gelder wegnehmen; wenn sie aber nicht gebraucht werden, sind wir aber sicher bereit, diese sinnvoller einzusetzen. Wir wollen aber auch Nachtzugangebote für den Berner Tourismus und für die Berner Bevölkerung optimieren. Ob dazu explizit 2 Mio. Franken nötig sind, wagen wir zu bezweifeln, aber es geht hier vor allem um eine Initialunterstützung der entsprechenden Anbieter. Die EVP will also eine saubere Strategie beim Umstieg, sie will finanzielle Versprechen halten, die gemacht wurden, will aber auch einen Anstoss für ökologischeres Reisen geben. Und in diesem Sinn macht eben das Postulat wirklich Sinn, damit man diesen Weg gehen kann, und wir unterstützen das einstimmig.

Kurt Wenger, Meikirch (SVP). Die Motionärin möchte, dass der Investitionskredit von 2 Mio. Franken, den der Grosse Rat im März 2018 beschloss, und das zinslose Darlehen von 4 Mio. Franken durch den Bund nicht in den Infrastrukturausbau des Flughafens Bern, sondern neu in die Nachtzugangebote umgenutzt werden sollen und der Berner Tourismus auf diese Art besser unterstützt werden soll. Dies, weil alle bisherigen Unterstützungen den Flughafen auch nicht gestärkt hätten, Skywork trotzdem Konkurs ging und Belp im Einzugsgebiet dreier grosser Landesflughäfen nie wirtschaftlich betrieben werden könne und weil die Klimabilanz sowieso mehr für das Nachtzugangebot spreche. Aus diesen Gründen sei auf eine Leistungsvereinbarung des Kantons mit der Flughafen

AG zu verzichten.

Der Regierungsrat bestätigt, dass noch nichts unterschrieben, noch kein Geld geflossen und das Bauprogramm noch nicht in Angriff genommen worden sei. Dazu müssten zuerst alle Bedingungen gemäss Grossratsbeschluss (GRB) und der Staatsbeitragsgesetzgebung (StBG) erfüllt sein. Weder der Regierungsrat noch die SVP-Fraktion bestreiten die Vorzüge von guten Nachtzugverbindungen nach und aus Europa zur Belebung des Berner Tourismus und unserer Wirtschaft. Aufgrund einer früheren SP-Motion wurde die SBB dazu angehalten, sich zu mehr Nachtzugangeboten zu äussern. Die SBB findet seitens des Kantons, also der Hauptstadtregion, das bereits ausgesendete Signal an ausländische Bahnen als etwas Wichtiges, fast noch wichtiger als die eigentliche finanzielle Unterstützung.

Nur sagt der Regierungsrat, dass aus finanzieller Sicht eine Verwendung des genehmigten Objektkredits für einen anderen Zweck beziehungsweise einen anderen Beitragsnehmer absolut ausgeschlossen ist. Die Finanzierung von Bahnverbindungen, das haben wir heute schon gehört, sei eine reine Angelegenheit der Bahnen selber. Die SVP lehnt aus den gleichen Gründen wie der Regierungsrat diese Motion einstimmig ab, zumal – das füge ich gern an – Belp auch als Notfallbasis und als Basis von Bundesbern gibt. Jetzt haben wir gehört, dass die Motionärin wandelte, und das Postulat wurde bei der SVP-Fraktion nicht besprochen. Ich kann daher keine Haltung der SVP-Fraktion dazu abgeben.

Alfons Bichsel, Merligen (BDP). Ich mache es kurz, es sind schon relativ viele Sachen gesagt worden. Wir sind uns mit den Motionärinnen einig, dass die geplanten Umbauten mit der Verschärfung der Situation am Flughafen Bern-Belp wohl verzögert werden. Ebenfalls können wir die Erweiterung eines Nachtzugangebots, um damit das touristische Angebot zu fördern, nachvollziehen. Die genehmigten Investitionsbeiträge von 2 Mio. Franken und das Bundesdarlehen von 4 Mio. Franken sind zweckgebunden und können aus unserer Sicht nicht einfach so umverteilt werden. Wir würden im Bereich des Flughafens ein falsches Signal senden, wenn wir *nicht* an unserer Zusage aus dem Jahr 2018 festhalten würden. Der Regierungsrat ist bereit, Gespräche mit ÖV-Betreibern zu führen, um das touristische Angebot entsprechend erweitern zu können. Die Motion hätte die BDP einstimmig abgelehnt, ein Postulat wird grossmehrheitlich abgelehnt.

Antonio Bauen, Bern (Grüne). Ja, der Schutz des Klimas benötigt entschlossenes und konsequentes Handeln in allen Bereichen. Wir haben vorhin gehört, von den 17 Goals ist eines dabei zum Thema Verkehr, oder auch dort ist der Verkehr beinhaltet. Flugverkehr verursacht weitaus die höchsten CO₂-Emissionen: Wir müssen es schaffen, möglichst davon loszukommen. Zudem sind Flughäfen logischerweise oft nicht in den Zentren, und trotz hoher Reisegeschwindigkeit sind moderne Zug- und Nachtzugverbindungen von Hauptstadt zu Hauptstadt meistens auch schneller. Es macht also doppelt Sinn, Nachtzugangebote zu fördern. Aktuell gibt es, wie wir gehört haben, keine Nachtzüge aus der Schweiz nach Italien, nach Frankreich und nach Spanien.

Damit das wieder möglich wird, braucht es ein klares Zeichen. Eine finanzielle Beteiligung oder ein Beitrag durch den Kanton wäre ein solch klares Zeichen. Der SBB gäbe dies eine starke Rückendeckung bei der Realisierung solcher Angebote. Der Kanton kann sich damit eine gute Position in den Verhandlungen über die Linienführung erarbeiten. Es ist nicht zuletzt, das wurde schon gesagt, auch für den Tourismusstandort Kanton Bern von grosser Bedeutung, ist er doch enorm auf den Anschluss an das internationale Verkehrsnetz und somit auch auf die Nachtzuglinien angewiesen. Dies zum sachlichen Inhalt.

Jetzt zum Formalistischen: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Dort wo ein Wille ist, können auch Nachtzugangebote entstehen. Die formellen Hürden, die in der Antwort der Regierung enthalten sind, sind zwar da, aber wie wir von Tanja Bauer auch gehört haben, können wir die auch mit einem entsprechenden Vorgehen handhaben. So kann der Beschluss, die Unterzeichnung einer Leistungsvereinbarung zum Investitionsbeitrag an die Flughafen Bern AG durch den Grossrat auch wieder aufgehoben werden. Es kann ein neuer Investitionskredit für einen Beitrag für die Nachtzüge beschlossen werden. Es ist also grundsätzlich möglich, einen solchen Weg gehen zu können und diesen Nachtzügen die bestmögliche Chance zur Realisierung zu geben.

Ich fasse zusammen: Die Bahn ist 20 Mal klimafreundlicher als der Flugverkehr. Die Schweiz hat im Moment keine Nachtzugverbindungen zu ihren wichtigen Handels- und Ferienpartnern in Europa: Italien, Frankreich und Spanien. Wo ein Wille ist, ist auch ein Nachtzugangebot. Die formellen Hürden können übersprungen werden. Wir Grünen hätten in dem Sinn auch eine Motion unterstützt, und wir unterstützen jetzt ganz sicher auch das Postulat in allen Punkten. Wir laden die Klima-

schutzwillingen, insbesondere auch bei der FDP, bei der BDP und bei der EDU, ein, dies auch so zu machen.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. Pour le groupe PS-JUSO-PSA, M. le député Stampfli.

David Stampfli, Bern (SP). Der Kanton Bern ist ein Eisenbahnkanton. Jede Region ist dank unserem dichten Eisenbahnnetz bestens erschlossen. Auch wenn unser Kanton weitläufig ist, die Eisenbahn verbindet uns alle. Leider macht sie das nur am Tag. In der Nacht sieht es nicht so rosig aus. Vor ein paar Jahren konnte man nämlich noch direkt nach Barcelona oder Rom fahren, am Abend in Bern einsteigen, am Morgen in Barcelona-Sants oder in Roma Termini aufwachen – nicht schlecht. Damit ist es leider vorbei, die SBB stellte das Nachtzugangebot ein. Wobei – das müsste nicht sein. Basel und Zürich haben weiterhin solche Nachtzugangebote, einfach über die ÖBB. Wenn es unsere SBB nicht richtet, dann übernehmen halt wieder die Habsburger.

Unterdessen hat die SBB auch gemerkt, dass Nachtzüge immer noch in sind. Die Menschen möchten ökologische Alternativen zum Fliegen. Es ist klar, dass nicht alle Destinationen in nützlicher Frist mit dem Zug erreicht werden können, aber zumindest gewisse europäische Grossstädte wie eben Barcelona oder Rom sollten durchaus möglich sein. Offenbar überlegt sich jetzt die SBB, solche Linien nach Italien und Spanien anzubieten. Das ist der Moment für uns als Kanton Bern, uns ins Spiel zu bringen. Wenn wir den direkten Anschluss zum Kolosseum oder zur Rambla wollen, müssen wir uns jetzt in Stellung bringen. Wir müssen der SBB und dem Bund zeigen, dass es uns ernst ist. Dann gibt es auch eine Chance, dass diese Nachtzüge durch den Lötschberg gehen und *nicht* durch den Gotthard und damit am Kanton Bern vorbei.

Wie können wir uns als Kanton Bern in dieses Spiel der Eisenbahnlinien einbringen? Wir müssen bereit sein zu investieren, und sei es auch nur mit einem symbolischen Beitrag. Diese Möglichkeit bietet uns der vorliegende Vorstoss. Dieser verlangt, dass man das Geld, das für den Flughafen Belp-moos eingestellt wäre, stattdessen für Nachtzüge verwenden würde. Das mag auf den ersten Blick ein bisschen speziell tönen, aber warum eigentlich nicht? Ob das Geld, das wir für den Flughafen einmal gesprochen hatten, jemals gebraucht wird, steht in den Sternen. Belpmoos ist nicht rentabel, erst recht nicht seit der Coronakrise, und es ist auch nicht weiter überraschend, wenn man bedenkt, dass mit Basel, Genf und Zürich drei viel, viel grössere Flughäfen in nächster Umgebung sind.

Können wir nun also das Geld von den Flügen zu den Nachtzügen zügeln? Der Regierungsrat sagt Nein. Das ist aus seiner Sicht logisch, weil er ja den damaligen Grossratsbeschluss umsetzen muss. Aber wir als Grossräte können selbstverständlich auf unsere Entscheidung zurückkommen. Statt das Geld einfach für den Flughafen zu parkieren, könnten wir in Nachtzüge investieren. Immerhin geht es in beiden Fällen um Verkehr. Die Frage ist nur: Gehe ich mit dem Flugzeug oder dem Nachtzug ans Meer in Barcelona? Und wenn ich momentan auf Belpmoos schaue, scheint mir der Nachtzug die zielführendere Variante, nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht – Skywork lässt grüssen. Der Regierungsrat findet dazu, Nachtzüge seien eigentlich nicht Sache der Kantone. Im Grundsatz mag er da ja Recht haben. Aber wenn wir als Kanton Bern jetzt die Hände in den Schooss legen und sagen, die Nachtzüge gehen uns nichts an, müssen wir uns auch nicht wundern, wenn künftige Linien eben nicht durch den Kanton Bern gehen. Die anderen Kantone schlafen nicht. Wenn wir die Nachtzüge wirklich wollen – und das wollen wir doch –, müssen wir das zeigen und dafür kämpfen. Seien wir ein bisschen selbstbewusst, liebe Kolleginnen und Kollegen. Fordern wir diese Nachtzüge ein! Zeigen wir dem Bund und der SBB, dass wir bereit sind, dafür zu investieren, wir als Kanton Bern, und sei es nur ein kleiner Betrag. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion sagt einstimmig Ja zu den Nachtzügen. Danke, wenn Sie das auch machen.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. Le dernier groupe à prendre la parole, l'UDF par M. le député Schwarz.

Jakob Schwarz, Adelboden (EDU). Kollegin Bauer muss man durchaus attestieren, dass sie hier sehr clever argumentiert hat, indem sie nicht vor allem gegen den Flughafen, sondern für die Nachtzüge sprach. Die EDU-Fraktion ist der Überzeugung, dass beides Berechtigung hat: sowohl Flughäfen wie Nachtzugverbindungen. Aber auch nach unserer Auffassung ist es finanztechnisch oder rechtlich ausgeschlossen, dass ein gesprochener Kredit mit einer Motion umgewidmet wird. Das gibt es nach unserer Auffassung nicht. Und es wäre auch ein ganz schlechtes Signal an den

Flughafen Bern, in der gegenwärtigen schlimmen Situation – anders kann man das nicht sagen – Mittel wegzunehmen, die gesprochen wurden. Die Versprechungen und Zusagen seitens Kanton sind von uns aus gesehen strikt einzuhalten. Ob die Gelder wirklich je in Anspruch genommen werden, weiss in dem Saal wahrscheinlich niemand.

Wie ich ausgeführt habe, sind wir auch für Nachtzüge, finden das eine gute Sache. Wenn der Regierungsrat zum Schluss kommt, dass es zum Anstossen, zur Realisierung einer Nachtzugverbindung hier einen einmaligen, symbolischen – wie wir gehört haben – Beitrag braucht, wären wir dafür offen, sodass der Regierungsrat dies von uns aus durchaus machen dürfte. Darum wird es in meiner Fraktion für ein Postulat ein paar Zustimmungen geben.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. La parole est aux intervenants à titre individuel, le premier à s'exprimer, M. le député Graf.

Urs Graf, Interlaken (SP). Das Postulat ist betreffend Ökologie wichtig, da wurde schon viel ausgeführt. Ich will hier aber noch zwei, drei Überlegungen aus ökonomischer Sicht in die Runde werfen. Natürlich, durch die Nachtzüge gibt es Umsteiger, die auf Flüge verzichten werden, Berner, die ins Ausland in die Ferien gehen – dort wird es sicher einen gewissen Impact haben. Für mich als Oberländer, aber das gilt natürlich auch für andere Vertreter vom Tourismus, ist selbstverständlich das Incoming der Gäste noch viel wichtiger. Gerade im Jugendtourismus ist eben eine Zugverbindung entscheidend. Wir können uns alle noch an Interrail-Aktionen in unserer Jugend erinnern, und Sie müssen nicht davon ausgehen, dass Jugendtourismus keine Wertschöpfung hat. Dort wird das Geld einfach anders ausgegeben, weniger in Hotel, mehr in Adventure. Der Jugendtourismus hat noch eine zweite, ganz wichtige Begleiterscheinung: Diese Leute kommen Jahre später wieder zurück.

Und wenn jetzt Kollege Arn gesagt hat, die 2 Mio. Franken machen im Budget der SBB nichts aus, dann ist dem leider nicht so. Es findet nämlich im Kanton Bern ein gnadenloser Wettkampf um Verbindungen zwischen der Ostschweiz, Zentralschweiz oder Westschweiz statt. Wir haben Verbindungen, Direktverbindungen von Paris verloren – vergessen Sie das nicht –, wir haben die Prager Verbindung verloren. Und wenn wir bei den Nachtzügen jetzt auch noch nicht kompatibel mit anderen Orten sind, dann ist das für den Tourismus sehr, sehr tragisch.

Es wurde in ein Postulat gewandelt. Mittelherkunft ist nicht entscheidend. Es ist mir einfach wichtig, dass der Grosse Rat hier dem Regierungsrat den Rücken stützt, damit er die Nachtzüge, diese Verbindungen, den Anschluss an den internationalen Zugverkehr in Europa für den Kanton Bern sichern kann.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. La parole est à M. le conseiller d'Etat.

Christoph Ammann, Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektor. Nachtzugverbindungen, wie wir sie in der Generation von Grossrat Graf aus Interrail-Zeiten kannten und schätzten, brachen weg, gab es nicht mehr. Aber wir stellen fest: Das Angebot wird beliebter, wird wieder aufgebaut, und auch die SBB sind dabei, das Nachtzugangebot aufzubauen. Warum? Das wurde ausgeführt – sie sind eine gute, klimafreundliche und damit eben auch eine zunehmend populärere Alternative zum Flugverkehr. Das stellt auch die Regierung fest, und das sah ja auch der Grosse Rat vor noch nicht allzu langer Zeit so. Der Grosse Rat hat die Motion «Nachtzugverbindungen – den Kanton Bern mit europäischen Zentren verbinden» (*M 068-2019*) in der Herbstsession 2019 grundsätzlich unterstützt, also man nahm die Punkte 1–4 an. Allerdings – an die Adresse jener, die damals vielleicht noch nicht dabei waren – lehnte das Parlament Punkt 5 damals ab. Und worum ging es bei Punkt 5? Das Parlament sprach sich dort gegen eine finanzielle Beteiligung des Kantons aus. Dies einfach an die Adresse jener, die hier der Regierung fehlende Sensibilität oder Sensitivität vorwerfen; wir übernehmen in unserer Haltung in diesem Punkt eigentlich nichts anderes als die Haltung des Parlaments aus der Herbstsession 2019.

Die vorliegende Motion verlangt jetzt, dass man auf diesen Beschluss, den ich vorhin erwähnt habe, zurückkommt und verlangt gleichzeitig aber auch noch, dass man Mittel umlagert, den Investitionsbeitrag von 2 Mio. Franken zugunsten des Flughafens Bern umwidmet. Und das geht nach Auffassung der Regierung aus rechtlicher Sicht nicht. Die Motionärin hat selber auch festgestellt, dass sie hier vielleicht einen Hasensprung machte, der nicht ganz an den richtigen Ort führt. Sie hat deshalb in ein Postulat gewandelt mit der Erklärung, dass der Prüfauftrag so zu verstehen sei, dass die Regierung die finanzielle Beteiligung nicht im Sinn eines Goodies, sondern eines Anreizes für die SBB sehe, den Bahnhof Bern zu berücksichtigen, Linien in den Kanton Bern zu ziehen und aufzubauen.

Das Postulat sei so zu interpretieren. Und wenn dann das Postulat überwiesen wird, werde ich diese Überprüfung genau in dieser Art und Weise auch machen.

Wo es schwieriger wird, und dies einfach aus ordnungspolitischer Überlegung: Wenn die Regierung beauftragt werden sollte, über ein Postulat dort zu prüfen, wo es einen gültigen Grossratsbeschluss gibt – was das Parlament eigentlich will –, das ist wahrscheinlich nicht so einfach. Das ist wahrscheinlich nicht so einfach. Und darum – so wie Grossrat Graf jetzt die Piste eigentlich vorgespurt und der Regierung eine Anregung gegeben hat –, werde ich die finanzielle Beteiligung an einem Nachtzugangebot überprüfen und mit den SBB das Gespräch suchen, wenn dann das Postulat so überwiesen wird. In diesem Sinn aber: So wie der Vorstoss eingereicht wurde, ist die Haltung der Regierung, klar auf Ablehnung. Es geht in rechtlicher Hinsicht eigentlich nicht, und es gibt einen gültigen Grossratsbeschluss zu einer Motion aus dem Herbst 2019, die eine finanzielle Beteiligung nicht will.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. La parole est à Mme la députée Bauer.

Tanja Bauer, Wabern (SP). Ja, Hasensprung – ich weiss nicht. Der Vorstoss verknüpfte diese beiden Geschäfte, und zwar geht es für mich aus politischer Sicht um das Gleiche. Es geht um internationale Verbindungen, das ist das, was wichtig ist. Und Sie selber haben, wie wir jetzt eben mehrfach gehört haben, Gelder für den Flughafen Belp gesprochen, und das ist eigentlich etwas sehr Ähnliches wie das, was wir hier für die Nachtzüge wollen. Also wer jetzt findet – vielleicht an die Adresse der FDP –, das könne man auf gar keinen Fall machen, Anreize geben im Sinn von einem Zeichen, im Sinne von besseren Verhandlungsmöglichkeiten für eine Nachtzuglinie von und nach Bern, das dürfe man nicht: Dann hätte man ja auch dem Flughafen Bern kein Geld geben dürfen. Also das ist für mich sehr ähnlich gelagert. Ich respektiere, dass ein Grossteil von Ihnen diesen Flughafenkredit nicht einfach so per einen Motionsbeschluss wieder für ungültig erklären will, das verstehe ich, auch wenn ich dort eine andere Meinung habe. Deshalb habe ich in ein Postulat gewandelt. Das ist kein Hasensprung, für mich macht diese Verknüpfung Sinn, denn das Ziel ist das Gleiche. Es soll für den Kanton Bern, für den Tourismus Kanton Bern, für den Wirtschaftsstandort, aber auch für die Bevölkerung gute internationale Verbindungen geben.

Und danke für das «clever argumentiert». Ich muss ehrlich sagen, ich habe wirklich mit meinem Nachtzugherz argumentiert, weil es mir um die Nachtzüge geht. Mir geht es darum, dass wir diese Chance nutzen, die wir jetzt erhalten. Es ist jetzt der Moment, dass wir uns hier gut positionieren und ein gutes Zeichen geben, an die SBB und auch an unsere Regierung, dass sie uns aktiv positionieren soll. Diese Möglichkeit kommt nicht gerade wieder. Wenn diese Linien einmal gemacht sind, wird es für uns sehr schwer. Deshalb finde ich auch, dass wir gescheitert werden können. Im letzten Vorstoss, auf den der Volkswirtschaftsdirektor anspielt, ging es darum, zu prüfen. Jetzt ist es viel konkreter, wie man es machen könnte. Ich habe diesen Punkt selber geschrieben. Jetzt ist es ein Vorschlag, wie man es machen könnte, nämlich, dass wir uns bei der SBB beteiligen. Unterdessen wurde auch klar, dass die SBB Nachtzuglinien anbieten will. Also ist in diesem Bereich sehr viel passiert, auch auf politischen Druck.

Ich bitte Sie wirklich, dass Sie sich überlegen, was gut ist für den Kanton, dass wir die Chance nehmen, dass wir dieses Zeichen aussenden. Ich respektiere, dass Sie es nicht verknüpfen wollen, darum ist es ein Postulat. Aber stützen Sie doch den Teil, der unbestritten ist, das sind die Nachtzugangebote. Hier haben sich wirklich viele dafür ausgesprochen, und es würde für den Kanton Bern einen Vorteil bringen. Deshalb bitte ich Sie: Stimmen Sie dem Postulat zu, auch wenn die Regierung nochher vielleicht ein wenig darüber nachdenken muss, wie sie es am besten umsetzt.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. Nous allons donc voter sur l'affaire numéro 56, le postulat « Trains de nuit plutôt que vols affrétés en faveur du tourisme bernois ! » : les députés qui acceptent ce postulat votent oui, celles et ceux qui le rejettent votent non.

Abstimmung (2019.RRGR.367; als Postulat)
Vote (2019.RRGR.367 ; sous le forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 81

Nein / Non 62

Enthalten / Abstentions 2

Hervé Gullotti, Tramelan (PS), vice-président. Vous avez accepté le postulat par 81 voix favorables contre 62 non et 2 abstentions. – Je laisse la parole à M. le président.

Der Präsident, Stefan Costa, übernimmt wieder den Vorsitz. / Le président Stefan Costa reprend la direction des délibérations.