

Dienstag (Abend), 10. September 2019 / Mardi soir, 10 septembre 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

50 2019.RRGR.86 Motion 068-2019 Bauer (Wabern, SP)
Nachtzugverbindungen – den Kanton Bern mit europäischen Zentren verbinden

50 2019.RRGR.86 Motion 068-2019 Bauer (Wabern, PS)
Trains de nuit – relier le canton de Berne avec les centres européens

Fortsetzung / Suite

Präsident. *(Der Präsident läutet die Glocke. / Le président agite sa cloche.)* Ich begrüsse Sie zur Abendsession der zweiten Woche. Wir sind beim Traktandum 50 verblieben und haben als Mitmoti-onär Monsieur Hervé Gullotti. Vous avez la parole.

Hervé Gullotti, Tramelan (PS). Alors que la discussion renaît en Suisse au sujet d'une réhabilita-tion des trains de nuit, et que les CFF réfléchissent à réintroduire une offre dans une perspective de deux à trois ans, le canton de Berne risque de rester sur le quai, s'il ne prend pas les choses acti-vement en mains. Cette motion n'a pas d'autre objectif que d'inciter le canton à être proactif et d'être prêt aussi à délier les cordons de la bourse pour faciliter la réintroduction des trains de nuit depuis la ville de Berne. Selon un sondage réalisé par l'institut gfs.bern ag (GFS) sur mandat de l'Association transport et environnement (ACE), 62 pour cent des Suisses interrogés se sont décl-a-rés intéressés à effectuer un trajet de nuit international.

La Suisse romande est actuellement le parent pauvre en matière de desserte, puisqu'aucun train de nuit n'emporte des voyageurs dans cette partie du pays. Il existe aujourd'hui une césure entre le trafic de nuit existant en Europe de l'Est et celui en Europe de l'Ouest, césure qui passe à travers la Suisse. Seule Zurich permet de relier l'Europe de l'Est par des offres de la compagnie autrichienne Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

Par sa situation géographique, le canton de Berne a une carte importante à jouer dans le dévelop-pement du réseau nocturne. Le canton qui abrite la capitale fédérale et la capitale cantonale, qui est membre actif de l'association « Région capitale suisse », a des atouts économiques et touristiques importants à faire valoir. Berne pourrait être le départ, ou une gare de transit de trains de nuit qui arrosent l'Ouest et le Nord de l'Europe. Des arrêts à Fribourg, Lausanne, Genève ou Bâle seraient bénéfiques pour le tourisme, sans parler des impacts favorables que de telles lignes auront sur la préservation de l'environnement.

Chers et chères collègues, je vous invite à soutenir les cinq points de la motion. Le gouvernement accepte les points 1 à 4, et rejette le point 5. Or, ce dernier ne demande que d'étudier les éventuels soutiens financiers que celui-ci pourrait apporter. Il ne pourrait s'agir que d'un soutien ponctuel, par la Promotion économique du canton de Berne, par exemple. Le canton de Berne pourrait participer au financement d'une étude de marché sur le trafic mixte voyageurs-marchandises, qui semble être une des options à creuser. ÖBB transporte aujourd'hui 1,4 millions de voyageurs par année sur 26 lignes. Le canton de Berne a donc des perspectives réjouissantes à explorer dans ce domaine d'activité. Accepter cette motion dans tous ses points marquerait un soutien fort de la part du par-lement à cet effort en cours de réalisation.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionssprechenden. Ich möchte Sie bitten, Ihre Gespräche et- was zurückzunehmen. Zuerst Antonio Bauen für die Grünen.

Antonio Bauen, Bern (Grüne). Wie heisst es doch schon so lange: «Der Kluge reist im Zuge». Ich würde sagen, bei Tag und bei Nacht. Mehr gibt es, so glaube ich, dazu gar nicht zu sagen. Ganz klar, dass wir Grünen die Motion unterstützen, ganz klar in den Punkten 1–4 und grossmehrheitlich auch in Punkt 5. Beim Punkt 5 könnte man sich vielleicht noch die Finanzierungsüberlegung machen. Man

könnte sich vielleicht noch überlegen, ob man dort auch die CO₂-Abgabe einsetzen könnte, um dieses Angebot finanzieren zu können. Also: «Der Kluge reist im Zuge». Machen Sie mit bei dieser Motion.

Anita Luginbühl-Bachmann, Krattigen (BDP). Auch ich möchte gleich mit «der Kluge reist im Zuge» beginnen. Das ist ein Slogan aus dem Jahr 1958 von Hans Thöni. Im Zusammenhang mit einem SBB-Plakat kennen mittlerweile fast ganze Generationen von Schweizer Bürgern diesen Slogan. Damals wurde das Reisen im Zug übrigens wirklich attraktiv heraufgefahren, weil Fliegen noch nicht wirklich eine Alternative war.

Viele kennen seither, neben dem allgemeinen Angebot beim Zugverkehr, auch Interrail. Das ist etwas, das wieder sehr beliebt ist. Wir kennen auch die Autozüge – die Huckepack-Züge – quer durch Europa und eben auch die Nachtzüge in verschiedene europäische Städte. Mein Highlight und Müsterchen: der Nachtzug nach Amsterdam. Nach der Postautofahrt von Krattigen direkt in Spiez in den Nachtzug einsteigen zu können, daran hatte die ganze Familie Spass. Leider wurden aber gerade die Nachtzüge im Laufe der Zeit durch günstige und dann auch durch billige Flüge abgelöst. In der günstigen Flugpreiszeit wichen diverse Kunden nach Belp aus; von dort aus konnte man attraktiv mit diversen Linien in europäische Städte fliegen. Die günstige Zeit wurde von Billigflügen abgelöst, und leider hat das auch die Skywork betroffen, das Angebot in Belp ist weggebrochen.

Was geschah in dieser Zeit mit den Nachtzügen? – Leider verpasste man es seitens der Anbieter, das Angebot mit zeitgemäsem Rollmaterial und eben auch mit dem Ausbau und dem Erhalt von Linien zu ergänzen oder zu bestätigen. Die letzten Kompositionen – man konnte es in der Motion lesen – wurden an die ÖBB verkauft. Jetzt, eine Klimadebatte später, werden die Nachtzüge zu Recht wieder zum Thema. Dass die Angebote auch durch die Unterstützung seitens des Kantons Bern wieder zum Rollen kommen, findet bei der BDP grosse Unterstützung. Wir nehmen deshalb die Punkte 1–4 an. Eine finanzielle Beteiligung, wie sie Punkt 5 verlangt, lehnen wir aber ab. Neue Linien zu finanzieren, ist nicht in der Kompetenz der Kantone. Woher wollten wir das Geld nehmen? – Das ist nach dem gestrigen Tag und der Abstimmung ein noch grösseres Fragezeichen.

Kürzlich konnte man im Fernsehen sehen, dass Stadler Rail im Moment einen Prototypen eines Nachtzuges macht, der von Aserbaidschan bestellt worden ist. Der Prototyp wäre vielleicht auch dort zu bestellen – ein Schweizer Produkt, das von der Schweiz aus fährt. Wie gesagt: Die Punkte 1–4 nehmen wir an, Punkt 5 lehnen wir ab.

Barbara Stucki, Stettlen (glp). «Zug statt Flug»: Seit den Klimastreiks der Jugend, an denen sich, ehrlich gesagt, auch nicht mehr so jugendliche Mitbürgerinnen und Mitbürger beteiligen, ist der Slogan in aller Munde. Tatsächlich ist es erstaunlich, wie angenehm man teilweise im Zug durch die halbe Weltgeschichte reist. Wir Grünliberalen begrüssen sehr, dass der Regierungsrat die ersten vier Punkte der Motion annehmen will und mit den Bahnunternehmungen ÖBB, SBB und BLS das Gespräch suchen will. Er will auch prüfen, ob sich der Kanton Bern mit seiner Hauptstadt mit anderen Tourismusdestinationen zusammentun könnte; wir nehmen an, mit dem Ziel, attraktive Angebote für Europareisende auszuarbeiten.

Aus der Sicht der glp ist staatlich subventionierte Mobilität nicht so ganz das Gelbe vom Ei. Wir setzen uns bekanntlich schon lange für Mobility-Pricing und damit für verursachergerechte Kosten ein. Im Wissen, dass aber gerade das ÖV-Angebot und damit auch der Bahnverkehr, viele öffentliche Gelder erhält, finden wir, dürfte der Regierungsrat auch den Punkt 5 annehmen. Die Motion fordert in Punkt 5 nämlich einen Prüfauftrag. Der Regierungsrat muss noch nicht gleich Geld sprechen, sondern prüfen, ob er Nachtzüge in den und von unserem Kanton Bern aus finanziell unterstützen könnte, auf welche Art und Weise das dann auch immer möglich wäre.

Wir von der glp unterstützen deshalb die Punkte 1–5 der Motion. Mehrheitlich unterstützen wir den Punkt 5 als Motion. Falls die Motionäre den Punkt 5 in ein Postulat wandeln möchten, würden wir den Punkt 5 auch einheitlich unterstützen.

Marc Jost, Thun (EVP). Ich weiss nicht, wer genau verantwortlich war – ob es unser Präsident war oder doch eher die Organisatorinnen und Organisatoren des Büros – für unsere Reise nach Niedersachsen. Auf jeden Fall wurde sie vorbildlich umgesetzt. Wir fuhren mit dem Zug Richtung Norden. Möglich ist es, und wir sind erst noch pünktlich angekommen, was nicht selbstverständlich ist. Als ich eine private Reise für ein verlängertes Wochenende nach Berlin plante, machte ich es wie die Meisten: Zuerst vergleicht man Reisedauer und Preis. Wenn man das für Berlin macht und Flug und Zug vergleicht, hat man schnell einmal das Ergebnis, das einen tendenziell Richtung Flug drängt. Auch wenn man die Anreisezeit an den Flughafen Zürich einrechnet, kommt man für Berlin auf eine

Reisezeit von 3 bis 4 Stunden und – je nach Fluglinie – auf vielleicht 200 Franken. Beim Zug dauert die Reise 9 bis 10 Stunden für einen Weg, und man bezahlt bedeutend mehr, bis hin zum doppelten Preis. Glücklicherweise gibt es einen Nachtzug, nicht von Bern aus, aber immerhin von Basel aus. Das drängte uns doch noch dazu, zu sagen: «Nein, wir verzichten auf das Fliegen und nehmen für einen Weg einen Nachtzug.» Damit kann man, wie es die Motionärin gesagt hat, vermeiden, dass man gleich zwei ganze Tage am Reisen ist.

Die EVP-Fraktion ist der Meinung, dass es sich auf jeden Fall lohnt, die Gespräche zu führen, die hier gefordert sind. Auch in verbindlicher Form würden wir dies unterstützen. Wir sind der Meinung, das müsse man in der jetzigen Situation attraktiver machen. Es gibt auch den Spruch «der Klugere nimmt die Flugere». Man muss dies fordern, damit man wieder im Schlaf durch Europa reisen kann. Etwas skeptischer ist die EVP-Fraktion beim Punkt 5, wenn es um die Finanzen geht. Wir haben dort diskutiert: Flughafen, Zugverkehr, andere Player. Ist es unsere Rolle? – Die Mehrheit wird den Punkt 5 nicht unterstützen, aber einige aus unserer Fraktion möchten die Finanzen nicht ausschliessen und zumindest prüfen, ob dies nicht auch nötig sein könnte, um das Angebot Wirklichkeit werden zu lassen und die Nachtzüge zu fördern. In diesem Sinn: Punkte 1–4: Annahme; für den Punkt 5 sind nur einzelne Mitglieder der EVP-Fraktion.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Das Anliegen von Nachtzügen ist im Nachgang zur Segelfahrt-Geschichte von Greta Thunberg nach New York etwas mehr up to date, etwas moderner. Ob das Anliegen der Nachtzüge ökologisch standhält, könnte man diskutieren. Jedermann weiss, dass die SBB mit erneuerbarer Energie fahren, aber die ausländischen Bahnen zum Teil noch mit Kohlestrom unterwegs sind. Auch über das Anliegen, ob Bern der Nabel aller Zugverbindungen sein muss, darüber kann man auch diskutieren. Eine Stunde nach Zürich oder Basel zu fahren, ist in der heutigen Zeit kein Problem. Die Generation Easy Jet fährt schliesslich auch nach Basel oder Genf, um den Flieger zu nehmen.

Wir fragen uns auch, ob es stufengerecht ist. Internationale Zugverbindungen sind nicht unbedingt im Pflichtenheft des kantonalen Verkehrsdirektors. Wenn die Regierung jedoch für Gespräche bereit ist, hindern wir sie nicht daran; sie soll das machen. Soweit können wir die Punkte 1–4 unterstützen. Punkt 5 ist eine etwas andere Sache. Es ist nicht Aufgabe des Kantons, internationale Nachtlinien zu finanzieren, uns fehlen die gesetzlichen Grundlagen. Im Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist das nicht vorgesehen, vor allem nicht Betriebsbeiträge. Man könnte an gewisse Investitionen einen Beitrag geben. Ob dies das Problem löst, weiss ich nicht. Vor allem haben wir das gestern und heute genügend gehört: Uns fehlt das Geld für solche Sachen. Die Priorität ist immer noch beim bernischen Personenverkehr und sicher nicht bei Nachtzugverbindungen ins grosse Ausland.

Den Punkt 5 lehnen wir als Motion ab. Wenn sie in ein Postulat wandeln würden, müsste man sagen: Schon geprüft, kommt also auch nicht infrage. Wenn das Postulat angenommen würde, müsste man noch Antrag auf Abschreibung stellen, weil das Ganze erfüllt ist.

Urs Buri, Hasle b. B. (SVP). Ich nehme es vorweg: Die SVP stimmt der Motion in den Ziffern 1–4 einstimmig zu. Wir haben das in der SVP diskutiert und haben das Gefühl, für den Kanton Bern wäre eine Vernetzung mit dem Nachtzug nicht erst ab Basel oder Zürich, sondern ab Bern sicher ein Mehrwert. Im Bereich Wirtschaft, ebenfalls touristisch, wäre eine Anbindung für das Berner Oberland, mit Hin- und Wegreise ab Bern, sicher ein Mehrwert.

Ebenfalls sehen wir auch ökologisch gewisse Vorteile. Wenn man bereits ab Bern einen Nachtzug hinaus nach Europa nehmen könnte, würde man sich eher für einen Umstieg entscheiden. Ich habe schon mehrmals den Nachtzug genommen und habe es hin und wieder schlechter getroffen: Wenn man ab Basel bis nach Berlin einen Mitreisenden im Abteil hat, der die Nacht durchschnarcht, wird die Reise etwas länger, auch das gibt es. Ansonsten habe ich gute Erfahrungen gemacht.

Die Ziffer 5 lehnen wir einstimmig ab. Ich glaube, auch ein Prüfungsauftrag ist nicht nötig, wenn man im Kanton Bern nachfragt. Man merkt das ein klein wenig, wie es der Regierungsrat schreibt. Es ist ein wenig ein Nachfragen und Druckmachen, dass der Kanton Bern das wünscht. Ich glaube aber: Stufengerecht ist es vielleicht nicht auf jeder Ebene. Ich glaube aber: Dass wir den ÖBB und SBB finanzielle Mittel für eine solche Erschliessung bereitstellen, betrachten wir im Moment nicht als möglich.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA, David Stampfli.

David Stampfli, Bern (SP). Herr Grossratspräsident, Herr Nachtzugdirektor, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Wir haben in dieser Session schon über die Flugticketabgabe gesprochen, und

erfreulicherweise hat der Grosse Rat diese mit einer Mehrheit unterstützen können oder zumindest den Auftrag dazu für die höhere Ebene. Jetzt ginge es auf die andere Seite. Die Idee der Flugticketabgabe ist nicht, dass wir den Leuten das Fliegen verteuern und sie mehr bezahlen müssen, sondern wir möchten eine Lenkungsabgabe. Wir möchten, dass die Leute umdenken und etwas anderes machen. Sonst hat es ja keinen Sinn. Dazu muss man ein anderes Verkehrsmittel bereitstellen und das wären die Nachtzüge. Ich habe bei der Flugticketabgabe YB erwähnt. Ich komme gerne nochmals auf den BSC Young Boys Bern (YB) zu sprechen. Am 7. November spielt YB in Rotterdam im Rahmen der Europa-League. Nach Rotterdam gelangt man gut mit dem Zug. Es dauert einfach etwas länger, wenn man am Tag fährt. Man fährt um zirka 8 Uhr morgens los und ist etwa um 17 Uhr dort; das geht jedoch und ist kein Problem. Ich fände es aber durchaus gemütlicher, wenn man am Abend einsteigen könnte und dann am Morgen in Rotterdam ankommt. Damit hätte man noch Zeit die Stadt zu besichtigen und am Abend den Match zu besuchen. Leider gibt es keinen Nachtzug ab Bern, wahrscheinlich auch nicht bis im November. Aber es wäre wünschenswert, dass wir uns dafür einsetzen, damit es die Nachtzüge zukünftig gibt.

Wie ich gehört habe, sind die Punkte 1–4 unseres Vorstosses ziemlich unbestritten. Es geht um den Punkt 5, genau jener Punkt, wo wir das Geld sprechen, wo es konkret darum geht, dass man wirklich etwas macht. Ich meine: Ein wenig Abklären und ein wenig darüber sprechen, dem kann man gut zustimmen, das verstehe ich. Wenn es aber um konkrete Massnahmen geht – so habe ich den Eindruck –, wird hier drin wieder einmal gezaudert. Kolleginnen und Kollegen: Wenn wir wirklich etwas ändern wollen, wenn wir Alternativen für die Leute beschliessen wollen, wird das auch etwas kosten. Der Regierungsrat schlägt uns sogar vor, dass man den Flughafen Belpmoos mit Geld unterstützt. Wir lehnen das ab. Ich finde, dieses Geld könnte man stattdessen in Nachtzüge investieren. Übrigens wäre dies für die BLS ein durchaus interessantes Feld, vielleicht könnten sie hier den SBB durchaus einen Schritt voraus sein. Für die patriotisch Angehauchten unter uns: Wenn die Österreicherinnen und Österreicher das schaffen, wieso sollten nicht auch die Schweizerinnen und Schweizer dies schaffen?

Ein letzter Punkt: In zwei Jahren wird Hervé Gullotti Präsident des Grossen Rates sein. Ich weiss noch nicht, ob er weiss, wohin der Grosse Rat fahren wird. Wobei: Es wird dann gar keinen Ausflug geben, kommt mir in den Sinn. Ich wollte Ihnen vorschlagen, dass Hervé Gullotti mit uns einen Ausflug mit dem Nachtzug machen könnte. Das wird dann wahrscheinlich nicht der Fall sein, schade. Man könnte trotzdem organisieren, dass wir einen Ausflug mit dem Nachtzug machen könnten.

In dem Sinne möchte ich Sie bitten, den Vorstoss zu unterstützen, und das nicht nur in den Punkten 1–4, diese sind, glaube ich, selbstverständlich, sondern auch im Punkt 5, wo es wirklich um die konkrete Massnahme geht.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprechenden. Erster Einzelsprecher ist Markus Wenger von der EVP.

Markus Wenger, Spiez (EVP). Wir sind heute Nachmittag hier drin so schön auf der ökologischen Welle, die mich zum Träumen motivierte. Ich möchte doch bei diesem Traktandum einen Wunsch an unseren Verkehrsdirektor anbringen: Es wäre doch toll, wenn man irgendeinmal wieder mit dem Nachtzug mit einem schönen Veloabteil, wie sie der Euro-Nightliner hatte, von Bern nach Berlin oder Hamburg fahren könnte. Wenn man das Tandem mitnehmen könnte, oder vielleicht sogar einen Kinderanhänger für Grosskinder oder wie auch immer, es wäre einfach toll, wenn dies wieder möglich wäre.

Christoph Grupp, Biel/Bienne (Grüne). Liebe Tanja Bauer, ich danke ganz herzlich für die Motion. Ich finde es eine sehr gute Idee, und sie scheint auch auf ein gutes Echo zu stossen. Das freut mich ausserordentlich. Auch ich habe gute Erinnerungen an Nachtzugreisen. Noch im letzten Jahr ihrer Existenz fuhr ich mit dem Nachtzug nach Hamburg und nach Amsterdam. Über eines bin ich erstaunt – darüber, dass dies noch niemand angesprochen hat. Es gibt eine ganz berühmte Film- und Buchvorlage, die nicht «Nachtzug ab Bern» heisst, aber «Nachtzug nach Lissabon». Tatsächlich ist dort Bern der Ausgangspunkt. Man kann es anschauen wie man will, aber man kann immerhin sagen, dass es unter Umständen nicht nur praktisch für die Leute ist, sondern auch imagefördernd. Mit diesem Film wurde Bern – unsere Kantons- und Bundeshauptstadt – wahrscheinlich einmal mehr durch die Medien, durch das Buch und den wunderbar gemachten Film bekannt.

Ich hätte extrem viel Sympathie, wenn es wieder Nachtzüge ab Bern gäbe. Wenn sie heute die im Film dargestellte Reise machen wollten – ich habe diese gemacht –, müssen Sie im Baskenland

einsteigen, also an der französisch-spanischen Grenze. Dort können Sie den Nachtzug nach Lissabon noch nehmen, aber nicht mehr ab Bern.

Ganz kurz zum Punkt 5: Ich finde, in einer Zeit, wo die Regierung überlegt, zusätzlich Millionenbeiträge in den Flugbetrieb ab Belp zu investieren, wenn schon alle Investoren nicht mehr an das Projekt denken, ist es nicht so abwegig, auch noch gewisse Gelder in einen Nachtzugbetrieb ab Bern zu investieren.

Präsident. Herr Grupp, den Nachtzug nach Lissabon wird es auch in Zukunft nicht mehr geben, weil es den Zug, der die Spurbreite an der Grenze wechseln kann, nicht mehr gibt.

Hans-Rudolf Saxer, Gümligen (FDP). Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich habe ein Saisonabonnement bei YB im Stade de Suisse. Das ist mir in den Sinn gekommen, weil David Stampfli vorhin gesagt hat, man könnte in ein paar Jahren, wenn wir dann einen solchen hätten, mit dem Nachtzug nach Rotterdam zum Auswärtsspiel fahren. Dazu muss ich sagen, liebe Kolleginnen und Kollegen: Das kann es wirklich nicht sein. Wenn ich als YB-Fan auf die abstruse Idee kommen sollte, in Rotterdam einen Match sehen zu wollen, ist das bei Gott mein Problem, und ich habe die Transportkosten zu 100 Prozent selber zu übernehmen. Ich erwarte nicht ansatzweise, dass Väterchen Staat – unter welchem Titel auch immer – irgendeinen Fünfer investiert. Auch wenn ich nach Rotterdam in die Ferien möchte, bezahle ich das selber. Vor diesem Hintergrund möchte ich Sie doch dringend bitten, dem Antrag unserer Fraktion, Ziffer 5 abzulehnen, zu folgen.

Präsident. Eine kurze Replik.

David Stampfli, Bern (SP). Nur unter YB-Fans: Ich habe nicht gesagt, der Kanton Bern solle die Reise subventionieren. Wenn schon, soll er das Unternehmen subventionieren, weil es für die Leute durchaus etwas ausmacht, ob man fliegt oder den Zug nimmt. Dies in Bezug auf den CO₂-Ausstoss, und um das geht es, und nicht darum, ob man es bequem hat. Es geht darum, dass der CO₂-Ausstoss verringert werden soll, und da soll der Kanton einsteigen.

Präsident. Zwischenfragen sind noch nicht erlaubt. Ich gebe das Wort Regierungsrat Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Ich kann beim Vorredner anhängen, geschätzte Damen und Herren: Der Verkehr ist mitverantwortlich für die CO₂-Emissionen, und beim Verkehr – wir haben es gehört – sticht der energieintensive Flugverkehr bei den Emissionen heraus. Wenn man dem etwas entgegensetzen will, kann man schauen, dass man für Reisen – zumindest in Europa – gute Alternativen hat. Was zeigen die Erfahrungen der Bahnen? – Reisen von 4 bis 5 Stunden Bahnfahrt während des Tages haben eine grosse Akzeptanz bei den Reisenden, und die Bahn ist dort gegenüber den Flugverbindungen sehr konkurrenzfähig. Das sind Verbindungen ab Bern nach Mailand, Paris oder Frankfurt. Bei Nachtzügen bleiben Verbindungen mit einer Reisezeit von bis zu rund 12 Stunden attraktiv, sodass man nach Hamburg, Berlin, Amsterdam, Prag, Wien, Barcelona oder, je nachdem, sogar nach Rotterdam reisen kann.

Nachtzugverbindungen sind im Kanton Bern sowohl für die Reisen der Bernerinnen und Berner ins benachbarte Ausland von Bedeutung als auch für die Anreise von Touristinnen und Touristen, die in den schönen Kanton Bern kommen. Als die SBB ankündigten, sie prüften den Wiedereinstieg ins Nachtzuggeschäft, zeigte uns das, dass dies ein wichtiger Moment war, um Verbesserungen bei den internationalen Anbindungen unseres Kantons einzuleiten. Der Kanton hat bei den Nachtzugverbindungen zwar keine wesentliche Rolle, und der Regierungsrat sieht auch keine Finanzierung von Nachtzügen. Es geht hier nicht um Investitionen, sondern um Konsum. Der Kanton kann aber dazu beitragen, dass die Bahnen das beträchtliche Potenzial des Kantons Bern als Hauptstadtregion beim internationalen Bahnverkehr erkennen. Aus diesem Grund sollte man die Einführung von neuen Verbindungen in den Kanton Bern prüfen. Ob schliesslich auch neue Nachtzugverbindungen eingeführt werden, bleibt offen. Wer aber nichts wagt, gewinnt nichts. In dem Sinn haben wir bei den SBB betreffend Nachtzugverbindungen bereits Kontakt aufgenommen. Der Regierungsrat beantragt Ihnen aus diesem Grund, die Ziffern 1–4 der Motion anzunehmen. Hier wird verlangt, dass wir Abklärungen bei den Bahnen machen und eine Vernetzung mit in- und ausländischen Städten zur breiteren Abstützung des Anliegens. Hingegen soll man die Ziffer 5 – das ist der ursprüngliche Antrag des Regierungsrates und nun auch noch der FDP – ablehnen. Es ist nicht Aufgabe des Kantons, eine Nachtzugsverbindung zu finanzieren.

Präsident. Das Wort hat die Motionärin, Tanja Bauer.

Tanja Bauer, Wabern (SP). Herzlichen Dank für die sehr positiven Voten von allen Fraktionen zur Grundidee unserer Motion, nämlich zu den Nachtzuglinien von und nach Bern. Ich muss etwas schmunzeln, wenn ich zum Teil die Voten zum Punkt 5 höre, die sagen: «Aber es ist nicht Aufgabe des Kantons.» Aus einigen Voten konnte man heraushören und das freut mich: «Es ist volkswirtschaftlich eben sehr relevant, welche internationalen Verbindungen wir haben.» Natürlich können wir sagen, wir überlassen dies einem österreichischen Bahnunternehmen oder den SBB und dem Goodwill. Ich finde aber: Es ist eine politische Frage.

Im Vorfeld, als ich mich für die Motion vorbereitete, stiess ich auf Interviews mit Adolf Ogi. Es ging darum, dass Adolf Ogi über die Bahn 2000 und über den Lötschberg- und Gotthardtunnel sprach. Das waren sehr grosse Werke, die damals sehr wichtig für die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene waren. Mir hat sehr gut gefallen, dass Herr Ogi sagte: «Wir haben lange nachgedacht seit 1950, und der Verkehr hat zugenommen. Jemand musste einmal sagen: «Ja, wir machen es.» Diesen politischen Willen braucht es bei der Verkehrsinfrastruktur. Es geht nicht darum, ob wir zuständig sind oder nicht, sondern es hat eine Auswirkung auf unseren Kanton. Deshalb sollten wir uns dafür einsetzen, und deshalb freue ich mich auch so, dass der Regierungsrat dies tun will.

Der Punkt 5 ist eine Möglichkeit, ein Trumpf den wir haben, dass wir uns auch über finanzielle Möglichkeiten klarwerden, wie wir den Vorteil für uns hinkriegen können. Es gibt andere Möglichkeiten: Der Kanton Solothurn drohte zum Beispiel einmal unverhohlen mit dem Referendum, als die SBB den Plan hatten, nur grosse Städte mit Schnellstrecken zu verbinden. Der Kanton Solothurn sagte «Nein, wir machen ein Referendum dagegen», und die SBB liessen dieses Projekt sehr schnell verschwinden. Dann kam die Bahn 2000. Eine Bahn 2000 hat nur die Schweiz, darum werden wir weiterherum beneidet. Es geht darum, dass alle verbunden sind, und nicht nur grosse Zentren. Wir haben deshalb einen solch guten ÖV, weil der Kanton Solothurn damals aufstand und sagte: «Es kann nicht sein, dass man nur die grossen Zentren berücksichtigt, wir wollen einen ÖV für alle.» Das gilt auch für die Nachtzüge. Es muss uns wichtig sein, dass auch alle Gebiete von den internationalen Verbindungen profitieren können, dass aber auch die Bevölkerung als Ganze davon profitieren kann. Vielleicht noch kurz dazu, was der Leitspruch der Bahn 2000 war: «Schneller, häufiger, bequemer». Das haben wir heute ein paarmal gehört: Nicht umsteigen, attraktive Preismodelle, möglichst von überall her überall hinkommen, nur so steigt man um. Das hat die Bahn 2000 gemacht, und das müssen wir heute im Nachtzugbereich wieder hinkriegen.

Deshalb bitte ich Sie: Nehmen Sie die Punkte 1–5 an, geben Sie nicht einen Prüfauftrag. Lehnen Sie nicht den Prüfauftrag ab, bevor wir überhaupt wissen, was dabei herauskommen wird.

Präsident. Ich habe von niemandem irgendeine Opposition gehört zu den Punkten 1–4. Ich würde deshalb die Punkte 1–4 zusammennehmen. Ist irgendjemand gegen das Vorgehen, die Punkte 1–4 zusammennehmen und den Punkt 5 dann einzeln zur Abstimmung zu bringen? – Ich höre nichts, wir gehen so vor. Wer die Ziffern 1–4 der Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2019.RRGR.86; Ziff. 1–4)

Vote (Affaire 2019.RRGR.86 ; ch. 1–4)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 147

Nein / Non 1

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffern 1–4 angenommen, mit 147 Ja-Stimmen bei 1 Gegenstimme und 0 Enthaltungen.

Wir kommen noch zur Ziffer 5. Wer die Ziffer 5 als Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2019.RRGR.86; Ziff. 5)
Vote (Affaire 2019.RRGR.86 ; ch. 5)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 65

Nein / Non 82

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 5 abgelehnt, mit 82 Nein- gegen 65 Ja-Stimmen bei 0 Enthaltungen.