

Referat

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Medienorientierung „Bern wird vom TGV abgehängt“
Datum	Dienstag, 30. Juni 2009, 10.00 Uhr
Ort	<i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich darf Sie zu der heutigen Orientierung herzlich begrüssen. Mit mir am Tisch sitzen mein Neuenburger Kollege, Herr Regierungsrat Claude Nicati, Herr Ständerat Werner Luginbühl und Herr Stadtpräsident Alexander Tschäppät aus Bern.

Sie sehen aus der hochkarätigen Besetzung, dass uns das Thema höchstwichtig ist und sich der Widerstand auf breiter Basis bis hin zu unseren Nachbarn in Frankreich, in der Region Franche-Comté, formiert.

Die SBB streicht internationale TGV-Verbindungen von Bern über Neuenburg nach Paris. Ab nächstem Fahrplan soll es nur noch eine Verbindung geben.

Nun, meine Damen und Herren, Sie können es sich selber ausrechnen wieweit wir in einigen Jahren sind, wenn es so weiter geht. Bern, die Hauptstadt der Schweiz, mitten in der Schweiz und – wenn ich es so sagen darf – mitten in Europa, wird vom internationalen Verkehr abgehängt. Wir setzen uns gegen die Perspektive zur Wehr, dass der TGV auf die Einfallstore Genf und Basel reduziert wird.

Gegen diese Absichten der SBB-Tochter habe ich gemeinsam mit meinem Neuenburger Kollegen beim SBB-Chef Andreas Meyer interveniert. Erfolglos, die SBB haben keinerlei Entgegenkommen gezeigt und mitgeteilt, dass die Züge schon andernorts eingeplant seien.

Meine Damen und Herren, wir bekommen es immer wieder gesagt: Der Kluge fährt im Zuge. Aber hier wird es uns schwer gemacht, diesem genialen Werbespruch zu folgen. Offenbar zählt Rendite bei der Bundesbahn mehr als der Kundennutzen. So wird denn auch immer wieder mit der Wirtschaftlichkeit die Abwärtsspirale begründet.

Wir kennen dieses Lied aus den 70er Jahren. Und wir wissen auch, dass erst mit dem „Turn around“, einer massiven Angebotsverbesserung seit den 80er Jahren, der öV seine Marktanteile sichern, ja sogar mit Bahn 2000 erheblich steigern konnte. dafür haben wir jahrelang politisch gekämpft. Dafür hat das Schweizervolk abgestimmt.

Dafür wurden die Infrastrukturen geschaffen und sollen mit ZEB und Bahn 2030 weiter ausgebaut werden. Mit dem HGV-Beschluss soll dieser „Turn around“ auch auf den internationalen Verkehr ausgedehnt werden.

Aber hier erleben wir das Gegenteil. Cisalpino ist ein Trauerspiel sondergleichen und mit den TGV-Verbindungen geht es nun anscheinend genauso weiter. Bleiben noch die ICE-Verbindungen aus Deutschland nach Interlaken. Diese wurden in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 ist aber auch hier ein leichter Abbau vorgesehen.



Beim TGV ist die wirtschaftliche Argumentation der SBB nicht überzeugend: Das TGV-System Bern/Lausanne – Paris ist kostendeckend.

Das sagen die Zahlen der SBB und Lyria. Die Auslastung der Züge ist vergleichbar mit denjenigen der TGVs ab Basel. Selbst der Ast Bern – Paris ist insgesamt nicht defizitär.

Die Reisezeit von Bern direkt nach Paris ist nicht länger als über Basel. Aber eben mit dem entscheidenden Vorteil, dass es Direktverbindungen sind. Über Basel wird bei vergleichbarer Reisezeit mit nur 5 Minuten Umsteigezeit gerechnet. Ich möchte da nicht mit Familie und Koffer über die Passerelle hetzen und dann noch meine reservierten Plätze im TGV suchen müssen. Und da die SBB zur Zeit nicht vor Verspätungen gefeit ist, sind diese kurzen Umsteigezeiten leider unsicher. Wer sicher gehen will, muss eine halbe Stunde früher in Bern abreisen und ist dann natürlich länger unterwegs.

Wir sind enttäuscht von diesen einsamen Entscheiden der SBB. Wir sind auch enttäuscht über die Informationspolitik der SBB, in welcher die Verbindung Bern – Paris unnötig schlecht gemacht wird, indem eine kürzere Fahrzeit über Basel erwähnt wird und indem die Auslastung der TGV auf dem letzten Abschnitt zwischen Neuchâtel und Bern mit derjenigen der gesamten Linie zwischen Basel und Paris verglichen wird.

Bekannt sind uns die Auslastungen der neuen Flugverbindungen Bern – Paris. Die relativ kleinen Flugzeuge und der hohe Anteil der in Paris weiterfliegenden Flugpassagiere zeigen, dass das Flugzeug den TGV höchstens in bescheidenem Ausmass konkurrenziert. Solche Argumente lassen vermuten, dass die sachlichen Argumente fehlen, oder nicht kommuniziert werden sollen.

Wir hätten erwartet, dass vor solchen Entscheiden zur Abwärtsspirale zuerst nach Lösungen gesucht wird, die einen Aufwärtstrend ermöglichen. Der Kanton Bern ist bereit, bei solchen Lösungen mitzuhelfen, wo immer er kann. Ich denke dabei beispielsweise an punktuelle Anpassungen bei den Zügen auf der Strecke Bern – Neuenburg, um die Fahrzeit des TGV zu reduzieren. Dies ist natürlich nicht der einfachste Weg, aber es wäre der Weg, der den politischen Ausbaubeschlüssen entspricht hin zu einer nachhaltigen Entwicklung der internationalen Verbindungen.

Wir erwarten eine Vorwärtsstrategie. Das habe ich in meinem Gespräch mit dem CEO der SBB deutlich zum Ausdruck gebracht. Und ich habe unsere Bereitschaft zur Mithilfe bei der Lösungssuche deutlich signalisiert.

Die Abwärtsspirale – zumal als fait accompli – ist für den Kanton Bern inakzeptabel.

Zumindest hat uns der SBB-CEO mitgeteilt, dass die TGV-Verbindungen von Paris nach Bern und Neuenburg auch langfristig in den Businessplänen der TGV-Betreiberin Lyria vorgesehen sind.

Die Kantone haben ein grosses Interesse an guten Verbindungen nach Paris. Wir sind derzeit daran Ersatzlösungen zu suchen.

Ich darf das Wort nun weitergeben an unseren Ständerat, Herrn Werner Luginbühl.