Referat

Referent/in	Herr Ständerat Werner Luginbühl
Thema/Anlass	**Medienorientierung „Bern wird vom TGV abgehängt“**
Datum	**Dienstag, 30. Juni 2009, 10.00 Uhr**
Ort	
	Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren

Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer hat in ihren Ausführungen den Zusammenhang zwischen Infrastrukturausbauten und einem attraktiven Verkehrsangebot erwähnt.

Diese gemeinsame Planung hat seit Einführung des schweizweiten Taktfahrplans den nationalen Verkehr auf der Schiene zum Erfolg gebracht. Nun ist die Schweiz ein kleines Land und eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene kann nur dann erfolgreich sein, wenn die internationalen Wege davon profitieren können.

Für den Güterverkehr wird aus diesem Grund die NEAT gebaut. Dieselben Überlegungen liegen auch dem Bundesbeschluss für die Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (die HGV-Anschlüsse) für den Personenverkehr zu Grunde.
Die eidgenössischen Räte waren sich im Klaren darüber, dass auch im Personenverkehr mit der internationalen Elle gemessen werden muss.

Deshalb hat der Bund über 1 Milliarde Schweizerfranken gesprochen. Mit diesen Geldern soll die Schieneninfrastruktur ins Ausland bis 2015 erweitert werden. Als Anschlussstrecken respektive Anschlusspunkte sind im Westen neben Genf und Basel ganz klar auch definiert: Delle – Belfort; Bern – Neuenburg – Frasne und Lausanne – Frasne. Im Osten sind es Schaffhausen; Kreuzlingen/Konstanz und St.Margrethen.

Hier wurde Geld investiert und es wird auch weiterhin Geld investiert. Übrigens nicht nur auf der Schweizer Seite und auch nicht nur Schweizer Geld. Es ist also ganz klarer politischer Wille, dass internationale Verbindungen über diese Strecken ausgebaut werden sollen.

Das weiss auch die SBB. Der Bundesrat hat der SBB für die laufende Periode bis 2010 unter anderem folgendes strategisches Ziel gegeben: *Der Bundesrat erwartet, dass die SBB im Geschäftsfeld „internationaler Personenverkehr“ ein marktorientiertes Angebot erstellt und überproportional am Verkehrswachstum partizipiert. Sie stellt so die Integration der Schweiz ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sicher.*

Und ich ergänze: Diese Integration hat auf allen Ausbaustrecken zu erfolgen und für mich heisst das auch auf der Strecke Bern – Neuenburg –Paris.

Die Auslastung der Züge zwischen Paris und Lausanne/Bern ist absolut vergleichbar mit demjenigen zwischen Paris und Basel/Zürich. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Verbindungen nach Bern abgebaut werden sollen, während die Verbindungen nach Basel und Zürich ausgebaut werden.

Ernüchternd ist für mich - als Oberländer speziell - auch, dass das Anliegen des Kantons Bern nach einer Verlängerung von TGVs nach Interlaken von der Lyria zurückgewiesen wird. Ich bin der Überzeugung, dass diese Direktverbindung zusätzliche Kunden ansprechen würde.

Verkehrt der TGV anstelle eines normalen Intercity-Zuges von Bern nach Interlaken, dann müsste dies für die SBB eine wirtschaftliche Lösung darstellen.

Warum soll beim TGV nicht funktionieren, was beim ICE ein Erfolg ist.

Die Streichung eines TGV-Zuges ist für mich doppelt unverständlich. Erstens widerspricht es den vom Bundesrat gegebenen strategischen Zielen. Zweitens widerspricht es den eigenen unternehmerischen Interessen, sich aus bestehenden Märkten zurückzuziehen und das Angebot zuerst auszudünnen und dann abzubauen. Es ist etwas billig, die mangelnde Nachfrage zu beklagen, wenn man immer weniger bietet.

Deshalb appelliere ich an die Verantwortlichen der SBB, das Angebot der Kantone für Lösungen, die nach vorne schauen, anzunehmen, die Gespräche sofort aufzunehmen und die Streichungsentscheide zurückzunehmen.