



An den Grossen Rat

16.5298.02

BVD/P165298

Basel, [Datum eingeben]

Regierungsratsbeschluss vom 23. August 2016

## Interpellation Nr. 79 von Raphael Fuhrer betreffend „Nachtzugverbindungen ab Basel“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 8. Juni 2016):

In den letzten Monaten wurde publik, dass sowohl die Deutsche Bahn (DB) als auch die französischen Staatsbahnen (SNCF) im Verlauf des Jahres 2016 ihren Nachtzugverkehr weitgehend einstellen werden. Basel, das zeitweise Servicestandort der Nachtzugflotte war, verlor bereits in den vergangenen Jahren verschiedene Nachtzugverbindungen. Durch den umfassenden Rückzug von DB und SNCF entfallen nun auch die noch verbleibenden Nachtzüge nach Berlin, Hamburg, Amsterdam und Prag sowie ab Mulhouse nach Südfrankreich. Unsere trinationale Region wird somit komplett vom europäischen Nachtzugverkehr abgehängt.

Nachtzüge tragen zur guten Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Basel bei. Zudem sind sie ein zeiteffizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel für geschäftliche und private Reisen mit Fahrzeiten von über circa sechs Stunden. Gemäss Aussage der DB sind die Nachtzüge gut ausgelastet, während den Ferienzeiten gar oft ausgebucht. Das Geschäftsumfeld ist jedoch schwierig. Steuerliche Belastungen, die bei anderen Verkehrsträgern teilweise nicht erhoben werden, und Trassengebühren drücken auf das Betriebsergebnis. Hinzu kam in den vergangenen Jahren eine fehlende Vermarktung und Weiterentwicklung des Angebots. Dennoch sind zurzeit die österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in Verhandlungen, einzelne Nachtzugverbindungen ab Basel zu übernehmen. Die SBB erklärten zumindest bisher, dass sie kein Interesse am Nachtzuggeschäft haben.

Angesichts der stattfindenden Entwicklung im Nachtzugverkehr bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat allgemein das Aussterben der Nachtzüge in Westeuropa, im Speziellen in unserer Region?
2. Wäre der Regierungsrat, zum Beispiel im Interesse der Standortförderung oder auf Grund von Nachhaltigkeitsüberlegungen (Energistadt etc.), nicht gefordert, alles zu unternehmen, damit diese Verbindungen erhalten oder gar ausgebaut werden?
3. Mit welchen direkten und indirekten Mitteln kann sich der Regierungsrat für die Nachtzüge ab Basel und ab der trinationalen Region einsetzen?
4. Was hat der Regierungsrat in den letzten zehn Jahren konkret unternommen zu Gunsten der Nachtzugverbindungen ab Basel und der trinationalen Region?
5. Was beabsichtigt der Regierungsrat vor dem Hintergrund der aktuellen Verhandlungen der ÖBB zu unternehmen, um die sich abzeichnende teilweise Rettung der Nachtzüge zu unterstützen?
6. Besteht eine Strategie für den zukünftigen Umgang mit dem internationalen Fernverkehr (Tag und Nacht) ab Basel? Wenn ja, wie sieht diese aus?

Raphael Fuhrer

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## **1. Wie beurteilt der Regierungsrat allgemein das Aussterben der Nachtzüge in Westeuropa, im Speziellen in unserer Region?**

Während Jahrzehnten verkehrten ab oder im Transit über Basel Nachtzüge, davon zahlreiche mit klangvollem Namen und Destinationen wie Moskau, Kopenhagen, Wien, Rom oder Belgrad. Aufgrund seiner zentralen Lage in Europa ist gerade der Bahnknoten Basel sowohl im Tages- als auch im Nachtreiseverkehr als Verkehrsdrehscheibe dafür prädestiniert. Dies trägt auch massgebend zur Attraktivität des Wirtschaftsstandorts bei. Unter diesen Gesichtspunkten bedauert es der Regierungsrat, dass das Angebot im europäischen Nachtreiseverkehr in den letzten Jahren immer mehr reduziert worden ist und das Angebot der Deutschen Bahn (DB) auf kommenden Fahrplan ganz eingestellt werden soll.

Der Regierungsrat ist sich aber auch bewusst darüber, dass sich der europäische Reisemarkt in einer Umbruchphase befindet, weil sich die Verkehrsnachfrage verändert hat. Insbesondere Städteverbindungen werden heute von zahlreichen Fluggesellschaften zu relativ günstigen Tarifen angeboten, während im Tagesreiseverkehr die Bahn dank der Hochgeschwindigkeitszüge zunehmend längere Distanzen innerhalb der gewünschten maximalen Fahrzeit von zwei bis drei Stunden zurücklegt. Zudem hat sich in den vergangenen Jahren auch der Fernlinienbus immer mehr etabliert, indem Verbindungen zu relativ günstigen Preisen – wenn auch mit längeren Fahrzeiten – angeboten und zusätzlich Orte bedient werden, in die häufig kein Fernzug mehr fährt. In diesem veränderten Reisemarkt hat der Nachtreisezugverkehr einen zunehmend schweren Stand. In den letzten Jahren hat er sich als Nischenprodukt behaupten können.

## **2. Wäre der Regierungsrat, zum Beispiel im Interesse der Standortförderung oder auf Grund von Nachhaltigkeitsüberlegungen (Energienstadt etc.), nicht gefordert, alles zu unternehmen, damit diese Verbindungen erhalten oder gar ausgebaut werden?**

## **3. Mit welchen direkten und indirekten Mitteln kann sich der Regierungsrat für die Nachtzüge ab Basel und ab der trinationalen Region einsetzen?**

Im Zuge der Bahnreformen in Europa gehört der nationale wie internationale Schienenfernverkehr und somit auch der Nachtreisezugverkehr zum eigenwirtschaftlichen Bereich, in dem die Bahnunternehmen für den Geschäftserfolg selber verantwortlich sind. Die Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand sind beschränkt, erst recht im internationalen Verkehr. Insbesondere die Kantone können nicht mitentscheiden, sondern lediglich Wünsche anbringen.

Im Nachtzugverkehr kommt erschwerend hinzu, dass die Staatsbahnen dieses Geschäftsfeld heute in der Regel nicht mehr selber betreiben, sondern dass sie es an neu gegründete Gesellschaften abgetreten haben wie beispielsweise an die frühere CityNightLine AG und DB AutoZug GmbH, die heute zu 100% eine Tochtergesellschaft von DB Fernverkehr ist.

Auf Fachebene wurde die Frage zur Zukunft der Nachtzugverbindungen in unserer Region mehrmals in der jährlich stattfindenden trinationalen Fahrplankonferenz behandelt. Diese Plattform hat Basel-Stadt vor zehn Jahren initiiert und wird vom Amt für Mobilität geleitet. Daran nehmen jeweils Vertreterinnen und Vertreter der Bestellerseite und der Bahnen teil. In dieser Runde konnten allerdings keine verbindlichen Aussagen oder Versprechungen zur Zukunft des Nachtreiseverkehrs gemacht werden, da der Einfluss der regionalen Behörden wie auch der regionalen Bahnunternehmen gegenüber den Betreibern von Nachtzugverbindungen sehr begrenzt ist.

Auf eidgenössischer Ebene besteht die Möglichkeit zur indirekten Einflussnahme im Rahmen der Erteilung und Erneuerung einer Konzession bzw. Eidgenössischen Bewilligung durch den Bund.

Dem geht jeweils ein Vernehmlassungsverfahren voraus, zu dem auch die betroffenen kantonalen Ämter eingeladen werden. Das Amt für Mobilität hat in seinen Stellungnahmen zu den Gesuchen von DB AutoZug GmbH bzw. DB Fernverkehr auf die Beibehaltung der Nachtzugverbindungen ab der Schweiz bestanden. Das Begehren des Kantons Basel-Stadt hat das zuständige Bundesamt für Verkehr jeweils in die Eidgenössische Konzession bzw. Bewilligung aufgenommen, jedoch bedauerlicherweise nicht zur verbindlichen Auflage gemacht.

- 4. Was hat der Regierungsrat in den letzten zehn Jahren konkret unternommen zu Gunsten der Nachtzugverbindungen ab Basel und der trinationalen Region?**
- 5. Was beabsichtigt der Regierungsrat vor dem Hintergrund der aktuellen Verhandlungen der ÖBB zu unternehmen, um die sich abzeichnende teilweise Rettung der Nachtzüge zu unterstützen?**

Bis Mitte der Neunziger Jahre verfolgte der Regierungsrat im Nachtreiseverkehr eine Strategie zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Basel als europäische Verkehrsdrehscheibe. Im Zuge der Neuorganisation der Bahngesellschaften, unter anderem mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens CityNightLine (CNL AG) durch DB, ÖBB und SBB, der Konzentration auf Zürich als Hauptsitz der CNL AG und mit dem damit verbundenen Wegfall der Nachtzugverbindung Basel–Wien («Wiener Walzer») schwanden die Einflussmöglichkeiten des Regierungsrats auf die Nachtzugverbindungen. Deshalb fokussierte er in den vergangenen Jahren auf den Anschluss an das französische TGV-Netz, den Schienenanschluss des EuroAirport, die nationalen Fernverbindungen und insbesondere auf den Ausbau des trinationalen S-Bahn-Netzes.

Im Februar hat eine Interessensgruppe, die sich für den Erhalt von Nachtzügen einsetzt und der auch der Interpellant angehört, dem Amt für Mobilität per Brief die aktuelle Situation und die drohende Einstellung der Nachtzugverbindungen durch die DB geschildert und gebeten, sich an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zu wenden, die gerade in Übernahmeverhandlungen mit der DB stand. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) nahm das Anliegen auf und gelangte im März an die ÖBB. Im Schreiben des Vorstehers hob das BVD die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts und Bahnknotens Basel und die daraus resultierende Nachfrage nach Nachtzugverbindungen hervor. Dabei äusserte das BVD auch den Wunsch nach Wiedereinführung einer direkten Nachtzugverbindung Basel–Wien. Eine Nachtzugverbindung Basel–Wien existierte bis 1995, zurzeit ist sie verkürzt auf Zürich–Wien. Der Leiter Fernverkehr der ÖBB nahm das Anliegen wohlwollend auf und teilte dem BVD mit, dass angesichts des Potenzials von Basel im Geschäfts- und Städtetagsverkehr die ÖBB bemüht sei, ein attraktives Angebot mit gutem Service zu unterbreiten. Inzwischen scheint sich abzuzeichnen, dass die ÖBB einen Teil der Nachtzugverbindungen der DB auf nächsten Fahrplan übernehmen wird. Der Regierungsrat begrüsst diese erfreuliche Entwicklung sehr.

- 6. Besteht eine Strategie für den zukünftigen Umgang mit dem internationalen Fernverkehr (Tag und Nacht) ab Basel? Wenn ja, wie sieht diese aus?**

Im internationalen Tagesverkehr verfolgt der Regierungsrat seit Jahren folgende Ziele: Die Anzahl der Verbindungen nach den europäischen Metropolen wie Paris, Frankfurt, Berlin, Hamburg und Mailand ist weiter auszubauen. Die Rolle Basels als Verkehrsdrehscheibe gilt es gezielt auszunützen.

**Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**

Zur Erreichung dieser Ziele setzt der Regierungsrat auf verschiedene Mittel: Stellungnahmen zu Konzessionsgesuchen, enger Austausch mit den Bundes- und Nachbarbehörden sowie mit den betroffenen Bahnen, Einbringen der Interessen des Kantons Basel-Stadt in interkantonale (Gotthard- und Lötschbergkomitee, Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), Planungsregion Nordwestschweiz) und grenzüberschreitende Organisationen (Oberrheinkonferenz) sowie bei Bahnkongressen mit trinationaler Ausstrahlung (bk13, bk16).

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin