wird von PARL ausgefüllt

Ordnungsnummer:_____

eingereicht am (Datum / Zeit):_____

Motion

(Art. 61, 63 + 68 – 70 GRG; Art. 72 – 74 + 77 – 79 GO)

Nr.	**Urheber/-in**	**Unterschrift**
1.	Tanja Bauer (SP, Wabern)	
2.	…	
3	…	
4.	…	

Titel

Tourismuskanton Bern stärken und Nachtzüge nach Malmö, Barcelona und Rom finanzieren

Antrag

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für Nachtzugverbindungen von Bern nach ganz Europa einzusetzen, indem er das Gespräch mit den SBB sucht und anbietet,

1. die geplante Nachtzuglinie nach Malmö finanziell zu unterstützen, sofern sie von Bern, Thun oder Interlaken startet.
2. die Linien nach Rom und Barcelona finanziell zu unterstützen, sofern sie von Bern startet.

Begründung

Nachtzüge sind eine attraktive und bequeme Art zu reisen: Man steigt abends in den Zug ein und erreicht am nächsten Morgen ausgeruht die Wunschdestination. Übernachtungskosten entfallen, die Reisezeit fällt auf die Nacht, der Tag bleibt frei. Diese Reisen eignen sich für Städtereisen, Ferien, Geschäftsreisen oder Pendler:innen. Auch der Regierungsrat sieht Nachtzüge als klimafreundliche Option für längere Europareisen[1]. Für den Kanton Bern, als wichtiger Tourismuskanton, seien sie entscheidend für internationale Anbindung und Attraktivität.

Seit dem revidierten CO2-Gesetz wäre vorgesehen, dass der Bund jährlich bis zu 30 Millionen Franken für internationale Nachtzugverbindungen – darunter mögliche neue Linien von der Schweiz nach Rom und Barcelona – bereitstellen kann. Allerdings entschied der Bundesrat 2024, diese Mittel zurückzuhalten und die Nachtzug-Förderung nicht zu aktivieren. Wegen dieses Finanzierungsstopps erklärte die SBB, dass die

[1] Motion 068-2019 (Bauer): «Nachtzugverbindungen - den Kanton Bern mit europäischen Zentren verbinden»

geplanten Nachtzugverbindungen nach Rom und Barcelona nicht realisiert würden — das Projekt wurde faktisch gestrichen.

Auch die von den SBB gemeinsam mit RDC Deutschland geplanten neuen Linie Basel–Kopenhagen–Malmö kann nicht wie geplant umgesetzt werden. Der Start wäre eigentlich für den 15. April 2026 vorgesehen gewesen, mit drei wöchentlichen Fahrten pro Richtung. Auch diese Finanzierung sollte auf Grundlage des revidierten CO_2-Gesetzes erfolgen, welches Fördergelder für internationale Nachtzüge ermöglicht. Die vom Bundesrat beantragte Finanzierung wurde jedoch von Ständerat und Nationalrat abgelehnt. Es erscheint wahrscheinlich, dass auch diese Nachtzuglinie an der nationalen Politik scheitert.

So bedauerlich das ist, so ist es doch eine grosse Chance für den Kanton, der seit 2013 keine Nachtzugverbindung mehr hat. Der letzte Nachtzug verliess Thun am 6. April 2013 in Richtung Zürich – Basel – Amsterdam. Kurz zuvor, Ende 2012, wurde die beliebte Nachtzugsverbindung Zürich – Bern – Barcelona eingestellt, einige Jahre zuvor die Nachtzüge in Richtung Rom, welche über die Lötschberg-Simplonachse fuhren. Dies stellt einen Nachteil für den Kanton Bern dar. Während Basel und Zürich weiterhin ans Nachtzugnetz angeschlossen sind, müssen Reisende und Touristinnen nun längere Umwege in Kauf nehmen und mehrfach umsteigen. Damit nimmt die internationale Erreichbarkeit ab und touristische sowie wirtschaftliche Chancen für den Kanton Bern werden gemindert.

Aus diesen Gründen verlangte die Motion 068-2019[2], dass sich der Kanton Bern aktiv für den Ausbau internationaler Nachtzüge einsetzt, bessere Anschlüsse sicherstellt, sich an Kooperationen beteiligt und Bundesmassnahmen unterstützt. Anlass war die wachsende Nachfrage nach klimafreundlichen Alternativen zum Flugverkehr und die damalige Unsicherheit über die Zukunft des Nachtzugnetzes. Der Regierungsrat befürwortete die Stärkung der Nachtzüge klar und empfahl die Punkte 1–4 zur Annahme. Der Grosse Rat folgte und nahm die Motion mit 147 Ja zu 1 Nein an. Es war unbestritten, dass für den Kanton Bern, als bedeutender Tourismuskanton, Nachtzüge sehr wichtig seien, weil sie die internationale Erreichbarkeit verbesserten, touristische und wirtschaftliche Impulse schafften und nachhaltige Mobilität förderten.

Der 5. Punkt, welcher verlangte, dass geprüft werde, *«inwiefern neue Linien finanziell unterstützt werden könnten»* wurde jedoch abgelehnt. Auch weil der Regierungsrat damals argumentiert hat, dass *«…Die Finanzierung von nationalen und internationalen Bahnverbindungen und somit auch von Nachtzügen Sache der Bahnunternehmungen (ist) und nicht eine Aufgabe von Bund und Kantonen. Zudem zeigen die ÖBB und die kürzliche Ankündigung der SBB, dass ein Angebot auch ohne finanzielle Beteiligung des Staates wieder interessant wird…»*.

Dieser Punkt kann heute neu beurteilt werden. Denn unterdessen hat sich gezeigt, dass dies leider nicht so ist. Auch erfolgreiche Angebote wie jene der ÖBB basieren auf früheren staatlichen Investitionen und Skaleneffekten. Die Behauptung, Nachtzüge kämen ohne öffentliche Mittel aus, greift daher zu kurz. Aus diesen Gründen sieht beispielsweise das vom Volk genehmigte CO_2-Gesetz ausdrücklich vor, internationale Nachtzüge finanziell zu unterstützen, da neue Linien meist nicht kostendeckend betrieben werden können. Zudem hat der Kanton Bern unterdessen verbindliche Klimaziele in seiner Verfassung und für die nächsten Jahre sieht die finanzielle Situation gut aus.

Es bietet sich also eine einmalige Chance, in die Lücke zu springen, welche die nationale Politik aufgerissen hat und den Kanton Bern im internationalen Personenverkehr endlich wieder zu positionieren. So kann er wieder ans Nachtzugnetz angeschlossen und wichtige Verbindungen nach Rom, Barcelona und Hamburg – Kopenhagen -Malmö können realisiert werden. Für den Tourismuskanton Bern und für das klimafreundliche Reisen.

[2] Motion 068-2019 (Bauer): «Nachtzugverbindungen - den Kanton Bern mit europäischen Zentren verbinden»

Dringlichkeit ja ☒ nein ☐

Kurze Begründung: Die Nachtzuglinie Basel-Malmö wäre bereits im Frühjahr 2026 gestartet. Das ausgehandelte Paket soll nicht gefährdet werden und eine finanzielle Unterstützung durch den Kanton Bern schnell geklärt werden.

Ort / Datum

Wabern, den 8. Dezember 2025

Mitunterzeichnende

Nr.	Name / Vorname	Unterschrift
1.		
2.		
3.		