



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Dreizehnte Sitzung • 16.06.21 • 09h25 • 19.3643
Conseil national • Session d'été 2021 • Treizième séance • 16.06.21 • 09h25 • 19.3643



19.3643

Postulat Ammann Thomas. Steigerung der Attraktivität und Entwicklung von Nachzug-Angeboten

Postulat Ammann Thomas. Trains de nuit. Rendre ce moyen de transport plus attrayant et développer l'offre

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.09.19

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.06.21

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Das Postulat wurde von Herrn Müller-Altermatt übernommen.

Müller-Altermatt Stefan (M-E, SO): Ich hatte eigentlich dem Präsidenten angeboten, auf mein Votum zu verzichten, damit wir mehrere Vorstöße hätten behandeln können. Der Präsident stieg nicht darauf ein und wollte nur diesen einen Vorstoss behandeln. Deshalb erlaube ich mir jetzt halt doch, ein paar Worte zu den Nachzügen zu sagen und sie vielleicht bei dieser Gelegenheit gleich in den Kontext der Klimapolitik zu stellen.

Ich habe diesen Vorstoss von Kollege Ammann nicht nur übernommen, weil er von ihm kommt – das wäre Grund genug gewesen –, ich habe ihn auch übernommen, weil er ein persönliches Anliegen von mir betrifft. Ich bin mit meiner Familie bisher etwa 25-mal mit dem Nachzug verreist: Die Familie Müller-Altermatt verlässt die Schweiz eigentlich nur mit dem Nachzug. Ich kann Ihnen also aus Erfahrung über die Vorteile des Nachzugreisens berichten.

Der Nachzug ist familienfreundlich, er ist die klimafreundliche Familienalternative beim Reisen. Man bucht ein Abteil, man geht am Abend nach dem Feierabend auf den Zug und ist am nächsten Morgen schon am Ort. Man gewinnt einen Ferientag oder, wenn man Geschäftsreisender ist, Arbeitszeit am Morgen. Es ist also zeiteffizient.

Daneben ist es bezahlbar. Wir haben jetzt oft gehört, der Klimaschutz koste etwas für die Familien. Nachzugreisen – das kann ich aus einer Zeit berichten, als mein Portemonnaie ganz schmal war! – ist die familienfreundliche, bezahlbare Alternative. Und der Nachzug benutzt die Infrastruktur dann, wenn sie sonst nicht benutzt wird: Er fährt in der Nacht. Nachzugreisende schonen also die Infrastruktur.

Das Problem ist aber, dass der Betreiber des Nachzugs die Trasse genau gleich bezahlt, auch wenn sie natürlich in der Nacht günstiger ist. Aber er bezahlt die Trasse, und er bezahlt sie, obwohl er den Platz im Zug nur einmal besetzen kann. In einem normalen Zug wird ein Platz immer wieder gefüllt, im Nachzug aber nur einmal. Deshalb rentiert das Ding so schlecht, deshalb ist der Deckungsgrad so tief, und deshalb ist die Wettbewerbsfähigkeit nicht gegeben. Das wäre ein erster Ansatzpunkt, über den man reden müsste – aber man müsste einmal länderübergreifend darüber reden. Bis zu diesem Reden hat man noch nicht einmal Geld in die Hand genommen.

Neben den positiven Erfahrungen kann ich aber auch über negative berichten. Das Personal in den Nachzügen hat in der Regel keine Ahnung von gar nichts. Gut, als wir einmal nach Ljubljana fuhren, war der Schaffner schon in Buchs im Kanton St. Gallen dermassen "hackedicht", dass wir den Zug alleine auf den Balkan bringen mussten. Das war aber eher ein persönliches Verschulden. Es ist aber auch sonst so, dass das in der Slowakei und in Ungarn rekrutierte Personal schlecht, äusserst schlecht ausgebildet ist.

Das älteste Rollmaterial der Züge im Nachzugverkehr stammt aus dem Jahr 1962. Das hat Zeiten gesehen, da war

AB 2021 N 1381 / BO 2021 N 1381



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Dreizehnte Sitzung • 16.06.21 • 09h25 • 19.3643
Conseil national • Session d'été 2021 • Treizième séance • 16.06.21 • 09h25 • 19.3643



ich selber noch lange nicht auf der Welt – und mittlerweile fahre ich mit fünf Kindern im Nachtzug! Die Werbung verspricht, die Buchung übers Internet sei super einfach. Das mag ja stimmen, aber wenn man ein, zwei oder vielleicht sogar fünf Kinder hat und diese nicht über den ganzen Zug verstreuen will, ist man chancenlos, das auch nur im Ansatz und in Kürze irgendwie hinzukriegen. Die Nachtzüge könnten mit wenig, mit ganz wenig sehr viel attraktiver gemacht werden. Dazu braucht es kein Geld, es braucht lediglich eine Übersicht über das, was nötig wäre, um die Situation sinnvoll verbessern zu können. Liegt diese Übersicht im Rahmen des Postulatsberichtes einmal vor, kann man das Ganze mit wenig Geld, das dann halt aus dem bestehenden CO2-Gesetz kommt, noch fördern. In den letzten Wochen haben wir immer wieder gehört, der ganze Klimaschutz sei teuer, man müsse zu anderen Massnahmen greifen, man brauche liberalere Instrumente und nicht den Vorschlaghammer. Das, was ich Ihnen hier vorschlage, ist nicht der Vorschlaghammer! Es ist ganz einfach eine Evaluation dessen, was es braucht, um wirklich gute Massnahmen ergreifen zu können. Sollte der Bekämpfer dieses Postulates nun auch das nicht wollen, dann frage ich mich wirklich, was auf der rechten Seite überhaupt noch Klimaschutz sein soll, wie der Klimaschutz letztlich überhaupt aussehen soll, was man noch machen können soll, ohne dass es rechts missfällt!

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Das Postulat wird von Herrn Alfred Heer bekämpft.

Heer Alfred (V, ZH): Herr Müller-Altermatt, ich kann Ihnen schon sagen, wieso wir dieses Postulat bekämpfen. Sie machen einen groben Denkfehler: Sie möchten die Mobilität erhöhen. Sie möchten ein attraktives Zugangebot und den Zug gegen das Flugzeug ausspielen. Sie wollen Zugverbindungen verbilligen, d. h., dass Sie die Attraktivität für Städtereisen erhöhen. Sie können sich vorstellen, dass die Airlines dann nachziehen werden und ihre Ticketpreise senken, wenn der Zug günstiger wird. Das Resultat wird eben sein, dass mehr geflogen und mehr Zug gefahren wird.

Es ist ja nicht so, Herr Müller-Altermatt, dass der Zug CO2-neutral ist. Wenn Sie nach Hamburg fahren, dann haben Sie eine grosse Chance, dass Sie mit Kohlestrom durch Deutschland rattern. Wenn Sie jetzt einfach sagen, es sei super toll, wenn man mit dem Zug fahre, dann ist das falsch, weil Sie den CO2-Ausstoss erhöhen, auch wenn Sie in Europa Zug fahren. Das ist leider eine Tatsache. In der Schweiz und in Frankreich ist es anders, aber was die Slowakei betrifft – das Beispiel, das Sie erwähnt haben –, ist es eben genau so.

Es ist deshalb unsinnig, die Mobilität erhöhen zu wollen und zu meinen, man könne so CO2 einsparen. Das ist wirklich ein Denkfehler. Auch die Grünen müssten eigentlich dagegen sein. Wenn es Ihnen wirklich ernst damit ist, CO2 einzusparen, dann bleiben Sie am besten zuhause, weil Sie dann am wenigsten CO2 verbrauchen! Das kann ich Ihnen mit auf den Weg geben. Ob Sie nun fliegen oder Zug fahren – es ist schlecht. Was ich Ihnen auch empfehlen kann: Nehmen Sie das Velo, dann können Sie die schöne Landschaft geniessen und machen noch etwas Gutes für die Umwelt!

Ich bitte Sie, das Postulat nicht aus ideologischen Gründen abzulehnen, sondern aus Sorge um unsere Umwelt und aus Sorge um den CO2-Ausstoss dieser Kohlekraftwerke, die in Europa immer noch in Betrieb sind.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich glaube nicht, dass der Motionär damit gerechnet hat, dass hier mit einem Mal eine Grundsatzdebatte über Mobilität entsteht und man plötzlich gegen Mobilität ist. Im Grunde genommen geht es hier um eine Aufgabe, die der Bundesrat gerne entgegennimmt, nämlich zu prüfen, wie man Attraktivitätssteigerungen und Erweiterungen von Nachtzug-Angeboten erreichen kann.

Ich glaube, Nachtzugreisen haben sich mittlerweile zu einer alternativen Art des Reisens entwickelt, die in der Bevölkerung sehr gefragt und gewünscht ist. Herr Nationalrat Müller-Altermatt hat uns vorhin bereits seine Impressionen und Erfahrungen geschildert. Auch ich reiste letztes Jahr als Bundespräsidentin bei meinem ersten Auslandsbesuch mit dem Nachtzug nach Wien und wieder zurück. Meiner Ansicht nach ist das eine wirklich attraktive Alternative. Natürlich ist das Flugzeug manchmal schneller, trotzdem sollten wir die Möglichkeit von Nachtzugreisen schaffen und weiter ausbauen.

Ich würde sagen, das Postulat geht in eine Richtung, die bereits aufgegelist und angedacht ist. In Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnunternehmen schauen die SBB nämlich, wie man internationale Bahnverbindungen grundsätzlich ausbauen und neue Angebote einführen kann. Dafür braucht es natürlich Kooperationen, d. h., es braucht die entsprechenden Bahnunternehmen im Ausland, die solche Kooperationen eingehen wollen.

Ich kann Ihnen Folgendes sagen: Als Eigner steht der Bundesrat bereits im Gespräch mit den SBB und hat diese aufgefordert, entsprechend zu handeln. Wenn Sie die neuesten Mitteilungen der SBB gelesen haben, sehen Sie, dass die SBB gerade zusammen mit den ÖBB, also den Österreichischen Bundesbahnen, den Nachtverkehr ausbauen wollen; es gibt auch konkrete Pläne zur Ausweitung des Angebots auf die Nieder-





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Dreizehnte Sitzung • 16.06.21 • 09h25 • 19.3643
Conseil national • Session d'été 2021 • Treizième séance • 16.06.21 • 09h25 • 19.3643



lande, Italien und Spanien. Die Auslastung auf den Strecken nach Hamburg, Berlin und Wien lag bereits vor Corona an der Kapazitätsgrenze, und neue Verbindungen nach Amsterdam sind per Dezember 2021 geplant. Nach Angaben der SBB ist aber ein weiterer Ausbau mit neuem Rollmaterial voraussichtlich erst ab dem Fahrplanwechsel 2024 möglich.

Mit dem neuen CO2-Gesetz, das die Mehrheit der Bevölkerung am letzten Sonntag abgelehnt hat, war vorgesehen, dass ein Teil des Klimafonds auch dafür eingesetzt würde, das internationale Nachtzug-Angebot besser zu unterstützen. Das ist jetzt so in dieser Form nicht mehr möglich. Der Bundesrat ist aber weiterhin bereit, dieses Postulat anzunehmen und Möglichkeiten zu prüfen, weil das einem echten Bedürfnis von vielen Menschen entspricht.

Deshalb bittet Sie der Bundesrat, dieses Postulat anzunehmen.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundesrätin, ich habe es schon einmal ausgeführt: Der Bundesrat ist daran, und die strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB 2019–2022 sind auch klar, das kann man nachlesen. Dieser Vorstoss stammt aus dem Jahr 2019. Trotzdem wollen Sie ihn nun annehmen. Wäre es nicht sinnvoller, wenn der Bundesrat diesen Vorstoss ablehnen würde, weil er tatsächlich nur offene Türen einrennt, etwas kostet und eigentlich nichts bringt?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich kann Sie unterstützen, Herr Hurter, wenn Sie sagen, dass es genau in die Richtung geht, wie es der Bundesrat ja bereits aufgegleist hat. Ich kann Ihnen auch versichern, dass wir mit der Annahme dieses Postulates nicht einfach einen Bericht schreiben, den wir nicht brauchen, sondern dass dies Rückenwind ist, genau für das Anliegen, und dass es auch ein Zeichen für die SBB ist, dass wir hier vorwärtsmachen wollen. Gerade nach dem letzten Sonntag ist es vielleicht auch ein wichtiges Zeichen gegenüber der Bevölkerung, dass jetzt nicht einfach alles gestoppt wird, sondern dass wir in diese Richtung vorwärtsmachen müssen. Wir werden aber keinen Bericht schreiben, den wir nicht brauchen. Die Annahme des Postulates ist auch eine Aussage und eine Unterstützung seitens des Parlamentes, in diese Richtung eben vorwärtszugehen.

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.3643/23323)

Für Annahme des Postulates ... 123 Stimmen

Dagegen ... 61 Stimmen

(5 Enthaltungen)

Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr

La séance est levée à 12 h 55

AB 2021 N 1382 / BO 2021 N 1382