

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 101/2010

Sitzung vom 14. Juli 2010

1086. Postulat (Wiedereinführung des Nachtzugs von Zürich nach Florenz und Rom)

Die Kantonsräte Lars Gubler, Uitikon, und Peter Reinhard, Kloten, sowie Kantonsrätin Françoise Okopnik, Zürich, haben am 19. April 2010 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, bei der Geschäftsleitung der SBB darauf hinzuwirken, dass die Nachtzugverbindung von Zürich nach Florenz und Rom wieder eingeführt wird.

Begründung:

In der NZZ vom 26. September 2009 war im Zusammenhang mit der Angebotsplanung für den grenzüberschreitenden Zugverkehr von der Schweiz nach Italien der folgende Satz zu lesen:

«Schwer wiegt der Verzicht auf den Nachtzug nach Rom, den Trenitalia herunterkommen liess, wodurch die Frequenzen schmolzen.»

Dem Vernehmen nach wäre die CityNightLine AG (CNL) bereit gewesen, die Nachtzugverbindung im Auftrag der SBB nach den modernen und erfolgreichen Standards der CNL weiterzuführen. Es ist eine Erklärung beizubringen, weshalb die SBB dieses für Zürich wichtige Angebot haben fallen lassen.

Zumal die Aussagen der CityNightLine AG zur Entwicklung der Passagierzahlen eindeutig sind: Im Jahr 2009 hätten mehr Passagiere die CNL-Nachtzüge benutzt als noch 2008, insbesondere auf den Strecken aus der Schweiz.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Regierungsrat, sich für die Wiedereinführung einer Nachtzugverbindung von Zürich nach Florenz und Rom einzusetzen. Es ist bei den SBB darauf hinzuwirken, einen Partner für dieses Angebot zu finden.

Der Regierungsrat hat sich wiederholt für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgesprochen. Um seine verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen, muss es sein primäres Anliegen sein, Verbindungen vom Kanton Zürich ins Ausland, die unter 1000 Kilometer betragen, zu einem möglichst grossen Teil über die Schiene abzuwickeln.

Die Nachtzugverbindung von Zürich nach Florenz und Rom war äusserst beliebt und oft sehr gut ausgelastet. Sie stellt ausserdem ein familienfreundliches Verkehrsmittel ins Ferienland Italien sowie eine wichtige Verbindung in die Heimat vieler Migrantinnen und Migranten

dar. Wie viel umweltfreundlicher eine Nachtzugfahrt nach Florenz oder Rom im Vergleich zu einem Flug ist, lässt sich im Internet zum Beispiel unter www.ecopassenger.com oder www.routerank.com eindrücklich darstellen. So verursacht ein Flug von Zürich nach Rom gemäss «ecopassenger» einen CO₂-Ausstoss von 162,8 kg/Person, während bei einer Zugfahrt lediglich 27,6 kg CO₂/Person ausgeschieden werden. Das ist ein Faktor 5,9.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Lars Gubler, Uitikon, Peter Reinhard, Kloten, und Françoise Okopnik, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Nachtzug zwischen Zürich und Rom (EuroNight Luna) war ein Angebot des internationalen Bahnfernverkehrs, das bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gemeinsam mit Trenitalia angeboten wurde. Die Angebote im internationalen Bahnfernverkehr müssen im liberalisierten Markt bestehen können, eigenwirtschaftlich und erfolgreich sein. Mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft haben auch die SBB vom Bund den Auftrag erhalten, den Fernverkehr wirtschaftlich und ohne Subventionen zu betreiben.

Die SBB begründen die Einstellung des gemeinsamen Nachtzugangebots zwischen der Schweiz und Italien einerseits mit dem stetigen Rückgang der Nachfrage, die sich seit 2002 nahezu halbiert hat, und andererseits mit der nicht mehr zeitgemässen Qualität. Beim EuroNight Luna haben die SBB vor allem die Liegewagen gestellt, Trenitalia die Schlafwagen. Die Ursachen für den deutlichen Nachfragerückgang sind gemäss Angaben der SBB vielseitig:

- Trenitalia konnte das Umhängen der direkten Kurswagen nach Venedig in Mailand nicht mehr gewährleisten. Der Wegfall der direkten Kurswagen nach Venedig im Dezember 2006 hat das Angebot deutlich verschlechtert.
- Die Qualität des EuroNight Luna wies bezüglich Rollmaterial, Service und Sicherheit starke Schwankungen auf.
- Die Nachtangebote verloren durch den Ausbau und die Beschleunigung der Tagesverbindungen auf der Nord-Süd-Achse zunehmend an Attraktivität.
- Der Flugverkehr mit vier täglichen Direktverbindungen nach Rom und drei weiteren nach Florenz durch Swiss International Airlines ist zu einer starken Konkurrenz geworden.

Laut Angaben der SBB wurden in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen ergriffen und Szenarien geprüft, um den Nachtzugverkehr nach Italien zu erhalten. 2004 wurden 20 SBB-Liegewagen für den «Luna-Verkehr» modernisiert. Ab 2007 stellte Trenitalia auch modernisierte Schlafwagen zur Verfügung, die Schlafabteile wurden mit Duvets ausgerüstet und es wurde ein verstärktes Qualitätsmanagement eingeführt. Trotz der Investitionen zur Verbesserung der Qualität konnte der Nachfragerückgang nicht gestoppt werden. Auch das Produktmanagement in Zusammenarbeit mit Trenitalia erwies sich als schwerfällig und unflexibel. Die SBB können aber die Produktion in Italien nicht selber sicherstellen, da sie dafür keine Konzession und auch keine Schlafwagen besitzt.

Die SBB stufen das Nachtzugsangebot nach Italien sowohl aus wirtschaftlicher wie auch aus betrieblicher Sicht als schwieriges Geschäft ein, weshalb auch der Nachtzugesanbieter «City Night Line» nicht bereit gewesen sei, die Verbindung zu übernehmen. Vonseiten der SBB wurde der jährliche Verlust auf etwa 3–4 Mio. Franken beziffert. Als Hauptgründe für die fehlende Wirtschaftlichkeit wird neben den hohen Kosten für Begleitung und Logistik unter anderem auch die tiefe Produktivität des Rollmaterials genannt, das nur etwa 12 von 24 Stunden im Einsatz steht. Hinzu kommt eine wachsende Konkurrenzierung des eher langsamen Nachtangebots (Fahrzeit zwölf Stunden) durch deutliche Verbesserungen bei den Tagesangeboten. Dank der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken Mailand–Bologna (2008) und Bologna–Florenz (2009) können im Tagesverkehr stark verkürzte Reisezeiten angeboten werden. Die Reise von Mailand nach Rom dauert nur noch drei Stunden, die Fahrt von Zürich nach Rom noch sieben-einhalb Stunden. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2017 wird sich die Fahrzeit in die Metropolen in Italien um eine weitere Stunde verkürzen. Die attraktiven Tagesverbindungen erhöhen allerdings auch die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Flugverkehr und bieten den Reisenden damit auch ohne die Nachtzugverbindung eine gute Möglichkeit, umweltschonender als mit dem Flugzeug nach Rom zu reisen.

Aus Sicht des Kantons Zürich ist ein gutes Bahnangebot in die benachbarten Metropolitanräume grundsätzlich zu begrüssen, sei es durch attraktive Tages- oder auch durch Nachtzugverbindungen. Der Zürcher Verkehrsverbund setzt sich deshalb jeweils im Rahmen der nationalen Fahrplanverfahren und gefestigter Kontakte bei den SBB für die Beibehaltung oder auch den Ausbau attraktiver Angebote im internatio-

nen Fernverkehr ein und wird dies auch künftig tun. Letztlich bleibt es aber in der wirtschaftlichen Verantwortung der Bahngesellschaften, welche internationalen Verbindungen sie anbieten.

Da der Kanton Zürich seine Einwirkungsmöglichkeiten wahrnimmt, die SBB eine Weiterführung des Angebots aber auch nach vertiefter Prüfung als nicht wirtschaftlich beurteilen, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 101/2010 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi