

Das Burka-Verbot hat an der Urne gute Chancen, obwohl Kleidervorschriften die wahren Probleme nicht lösen **SEITE 14**

Schulschliessungen wegen des Coronavirus würden laut dem Bund mehr schaden als nützen **SEITE 15**

Nachtzüge brauchen einen Zustupf

Die SBB wollen mehr Städte über Nacht anfahren, aber nur wenn der Staat finanziell mithilft

HELMUT STALDER

Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga hat es Anfang Februar medienwirksam vorgemacht: Am Abend in Zürich in den Schlafwagen steigen und nach zehn Stunden ausgeschlafen in Wien ankommen – das soll Schule machen. Als Massnahme gegen die Klimakrise sollen Nachtzüge in europäische Metropolen wiederbelebt werden, um die besonders CO₂-intensiven Kurzstreckenflüge zu ersetzen. Die Nachfrage auf den wenigen heute betriebenen Linien aus der Schweiz wächst stetig, doch das Angebot ist überschaubar. Die SBB bieten mit den österreichischen Bundesbahnen ÖBB unter der Marke Nightjet bis jetzt aus der Schweiz lediglich Nachtzüge nach Berlin, Hamburg, Prag, Wien, Budapest, Graz und Zagreb an. Im Rahmen der Kooperation sind die SBB jedoch entschlossen, das Nachtzugangebot auszubauen, wie sie auf Anfrage bekräftigen.

Internationale Verhandlungen

Derzeit verhandeln die SBB mit der ÖBB sowie der Deutschen Bahn (DB), der französischen SNCF, der spanischen Renfe, den Niederländischen Eisenbahnen (NS), den Tschechischen Bahnen (CD) und der italienischen Trenitalia. «Die Prüfungen und Gespräche mit unseren Partnerbahnen sind schon weit fortgeschritten», teilten die SBB mit. Geprüft werden unter anderem eine Kapazitätsausweitung auf der bestehenden Linie nach Hamburg sowie zusätzliche Liegewagen nach Prag. Im Fokus stehen aber auch neue Destinationen, die über Nacht in acht bis zehn Stunden erreicht werden können. Welche Linien aufgebaut werden, wollen die SBB erst in rund einem halben Jahr bekanntgeben. Aber sie geben einen deutlichen Fingerzeig: «Es gibt grosse Überschneidungen zwischen den von Pro Bahn Schweiz empfohlenen Destinationen und unseren Prioritäten.» Die Interessenvereinigung der Bahnkunden hatte im November Möglichkeiten für Nachtzüge geprüft, unter Einbezug der gestiegenen Höchstgeschwindigkeiten im Tages- und Nachtverkehr, der technischen und betrieblichen Machbarkeit und der Nachfrage. Pro Bahn empfiehlt das Einsetzen von Nachtzügen in sechs Städte:

■ **Amsterdam:** Dazu könnten die SBB dem bestehenden Nachtzug Zürich-Hamburg eine Wagengruppe für die Niederlande mitgeben und sie auf halbem Weg abtrennen.

■ **Kopenhagen:** Hierfür könnte man entweder dem Nachtzug Zürich-Hamburg Schlaf- und Liegewagen in die dänische Hauptstadt anhängen oder einen Zug ab Zürich über Schleswig, Flensburg und Odense nach Kopenhagen führen.

■ **Dresden-Prag:** Dazu könnte man entweder dem Nachtzug nach Berlin Wagen nach Dresden mitgeben und sie in Göttingen oder Magdeburg abtrennen. Oder man lässt den Nachtzug Zürich-Prag über Dresden statt Linz fahren.

■ **Barcelona:** Der spanische Streckenabschnitt weist inzwischen Normalspur auf, so dass Nachtzüge einfach bis Barcelona geführt werden könnten. Bei einer späten Abfahrt ab Zürich könnte Bern mit bedient werden; der Zug könnte am Morgen in Montpellier Reisende mitnehmen und wäre vormittags in Barcelona. Bei einer frühen Abfahrt in Zürich könnte man bis Genf laden und wäre frühmorgens am Ziel.



Wer von Zürich nach Hamburg den Nightjet nimmt, reist gemütlich und klimafreundlich.

CHRISTIAN BEUTLER/KEYSTONE

■ **Rom:** Ein Zug könnte in der Schweiz Reisende aufnehmen und sie in Florenz und Rom aussteigen lassen. Die Schlaf- und Liegewagen aus der Schweiz würden nach Bologna geführt und dort mit dem Nachtzug von Wien nach Rom vereinigt.

■ **London:** Nachtzüge Zürich-Paris-London könnten dank der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich und dem Eurotunnel im Zentrum von London ankommen, bevor der erste Flug in Heathrow am Morgen landet.

Unter den vorgeschlagenen neuen Linien stellt Zürich-London laut Pro Bahn die grösste Herausforderung dar, unter anderem weil Wagen und Loks für den Eurotunnel und die englischen Anlagen zugelassen sein müssen und am Startbahnhof ein Check-in nötig ist. Während die SBB bei allen andern Linien die Beurteilungen von Pro Bahn weitestgehend teilen, winken sie bei London ab: «Einzig einen Nachtzug nach London halten wir insbesondere aufgrund der sehr spezifischen Anforderungen an die Sicherheit leider für schwer umsetzbar», hiess es.

Neue Linien erst ab 2023

Dem raschen Aufbau stehen allerdings Hindernisse im Weg. Die Einführung hänge insbesondere davon ab, ob Rollmaterial vorhanden sei. «Müssten wir selbst eine Fahrzeugbeschaffung aus schreiben, kann es vier bis sechs Jahre dauern», hiess es bei den SBB. Deshalb werde geprüft, ob alte Fahrzeuge eingesetzt oder gemietet oder neue Züge aus bestehenden Optionen von Partnern beschafft werden könnten. Der Besitz von Nachtzugwaggons sei nicht entscheidend. Entscheidend sei, wer bereit sei, das unternehmerische Risiko zu tragen. Dieses teilten die SBB derzeit mit der ÖBB. Ausschlaggebend sei zudem, ob Trassen zur Verfügung gestellt würden und auch ob Partnerunternehmen bereit seien, den Betrieb im Ausland zu unterstützen. «Die Aufnahme neuer Nachtzugverbindungen wird wahrscheinlich erst ab Fahrplan 2023 per Fahrplanwechsel im Dezember 2022 möglich sein.»

Gute Anbindungen an die Nachbarländer sind in den strategischen Zielen des Bundes für die SBB verankert.

Die SBB interpretieren dieses Ziel so, dass auch ein «sinnvolles Angebot im Nachtverkehr» dazugehört. Der Ausbau der Nachtverbindungen steht und fällt jedoch mit der Finanzierung. Mit einem TGV-Zug könne man tagsüber mit mehr als 500 Personen zweimal von Genf nach Paris und zurück fahren. Der Nachtzug fahre nur einmal mit 250 Personen und stehe tagsüber 14 bis 16 Stunden still. Für die Hotellerie brauche es mehr Personal, und der Ertrag pro Passagier sei tiefer als am Tag. «Da wird schnell deutlich, dass Nachtzüge kaum als selbsttragendes Geschäft betrieben werden können», hiess es bei den SBB.

Um das Angebot erweitern zu können, setzen die Bahnen auf die Politik, nach der Logik: Wenn Nachtzüge nicht profitabel betrieben werden können, aber von der Politik verlangt werden, dann soll der Staat mitfinanzieren. Gemeinsam wollen sich SBB und ÖBB etwa dafür einsetzen, dass Nachtzüge aus CO₂-Abgaben gefördert werden und bei den Trassennutzungsgebühren entlastet werden. Tatsächlich sind in Parlament mehrere Vorstösse in dieser Richtung hängig. So verlangte Mathias Reynard (sp., Wallis) im letzten Frühling ein Subventionsprogramm, um die Nachtzüge wiederzubeleben. Von Thomas Ammann (cvp., St. Gallen) kam im Sommer der nun von Stefan Müller-Altermatt (cvp., Solothurn) übernommene Vorschlag, dass die Schweiz wie andere Staaten Nachtzüge unterstützen und beispielsweise Gelder aus dem Emissionshandel dafür einsetzen soll.

Angebot rechnet sich nicht

Im vergangenen Frühling hatte der Bundesrat noch gegen solche Begehrligkeiten opponiert mit dem Argument, die Bahnen müssten den internationalen Personenfernverkehr eigenwirtschaftlich erbringen. Eine Anschubfinanzierung von Nachtzügen widerspreche diesem Grundsatz. Inzwischen hat der Wind gedreht: Der Bundesrat bat das Parlament mehrfach, abklären zu dürfen, «welche Massnahmen eine Ausweitung des Angebots von Nachtzügen und eine Attraktivitätssteigerung ermöglichen». Der Forderung nach öffentlichen Mitteln stehen nun offenbar die Türen offen. So können sich die SBB zu-

rückhaltend geben. «Die Frage einer allfälligen Subventionierung ist eine politische, welche das Parlament und das zuständige Bundesamt beantworten müssen», hiess es auf Anfrage. «Bei der Finanzierung spüren wir den Willen der Politik, uns zu unterstützen.»

30 Millionen vom Klimafonds

Im Parlament scheint die Subventionierung von Nachtzügen – ausserhalb der normalen Finanzierungskanäle – nun mehrheitsfähig. Die nationalrätliche Umweltkommission sprach sich im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes dafür aus, dass der neue Klimafonds mit bis zu 30 Millionen Franken «grenzüberschreitende Zugreisen als Alternative zu Flugreisen fördern kann – einschliesslich Nachtzügen». Es gehe nicht um die Abweichung von der Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs, betonte Kommissionspräsident Bastien Girod (gp., Zürich) auf Anfrage, sondern um das Entgelten des Klimaschutzbeitrags in vergleichsweise kleinem Umfang. Es handle sich auch nicht um eine systemfremde Finanzierung. Da der Klimafonds zum Grossteil über die Flugticketabgabe finanziert werde, sollen über den Fonds klimafreundlichere Alternativen zum Flugverkehr gefördert werden.

Die Nachtzüge ab Zürich sollen ausgebaut werden

- bestehende Nachtzugverbindungen
- mögliche neue Nachtzugverbindungen



Uniter sorgt für Unruhe in Zug

Umstrittenes Netzwerk von Elitesoldaten zieht nach Rotkreuz

ERICH ASCHWANDEN

Seit mehreren Jahren sorgt der Verein Uniter in Deutschland für Schlagzeilen. Das ursprünglich von aktiven und ehemaligen Spezialeinheiten von Bundeswehr und Polizei gegründete Netzwerk gehört zur sogenannten Prepperszene. Zu den Aktivitäten des Männerbundes gehören paramilitärische Trainings, Vorbereitungen auf Katastrophen, die in bizarre Rituale verpackt werden. Seit kurzem wird die Vereinigung vom deutschen Verfassungsschutz als Pruffall behandelt. Das heisst, Uniter gilt bis jetzt nicht als eindeutig extremistisch, es gibt aber Anhaltspunkte für verfassungsfeindliche Bestrebungen.

Vorteile der Neutralität

Wie die Berliner «TAZ» vor kurzem berichtete, hat der 2016 in Stuttgart gegründete Verein seinen Sitz nach Rotkreuz im Kanton Zug verlegt. Damit wird in die Tat umgesetzt, was Vizepräsident Volker M. vor einem Jahr in der NZZ angekündigt hat. Die Schweiz sei für Uniter interessant, weil die Vereinigung damit international ihre Unabhängigkeit und Neutralität unterstreichen könne. Nach Rotkreuz dürfte das Netzwerk gezogen sein, weil gemäss NZZ-Informationen der Vereinspräsident dort wohnt. Ein anderes hochrangiges Mitglied von Uniter lebt im Kanton Luzern.

Beim Nachrichtendienst des Bundes (NDB) hat man Kenntnis von der Vereinigung. «Gewalttätige Aktivitäten von Uniter in der Schweiz konnte der NDB bisher nicht feststellen», erklärt Sprecherin Isabelle Graber. Der NDB sehe derzeit keine systematischen Verbindungen zwischen dem Verein und der gewalttätig-rechtsextremen Szene in der Schweiz, wobei vereinzelte persönliche Berührungspunkte möglich seien. «Aufgrund der derzeit vorliegenden Informationen beurteilt der NDB die Bewegung Uniter nicht als Bedrohung für die innere Sicherheit der Schweiz», hält Graber fest.

Der Zuger Sicherheitsdirektor Beat Villiger (cvp.) hat ebenfalls registriert, dass Uniter in Zukunft vom Kanton Zug aus tätig sein wird. Eine Anmeldepflicht für Vereine, die nicht gewerbsmässig tätig seien, gebe es in Zug nicht. «Wir nehmen die Sache sehr ernst und werden die Angelegenheit sicher im Auge behalten», kündigt Villiger an. Politisch hat die Ansiedlung im kleinen, aber international bestens vernetzten Kanton schon für Wirbel gesorgt. So hat die Juso Zug am 1. März eine Protestaktion auf dem Landsgemeindeplatz durchgeführt. Damit wolle man zeigen, dass im Kanton Zug und in der Schweiz fremdenfeindliche, antidemokratische, rassistische, rechtsextreme und nationalistische Gruppierungen nicht willkommen seien, schreibt die Jungpartei in einer Mitteilung.

Regierung soll nicht naiv sein

Besorgt zeigen sich auch die Grünen. Sie werden im Parlament einen politischen Vorstoss einreichen. Darin wird die Zuger Regierung gefragt, wie hoch sie die Gefahr für rechtsterroristische Anschläge in Zug und in der Schweiz einschätze. Die Grünen setzen ein grosses Fragezeichen hinter die Begründung, dass der Verein mit dem Umzug ein Zeichen für seine eigene Neutralität setzen wolle. «Teilt die Zuger Regierung unsere Ansicht, dass sich der Kanton Zug dem Vorwurf grosser Naivität aussetzen könnte, wenn er den Grund für die Niederlassung dieses Vereins stillschweigend akzeptiert?» Sicherheitsdirektor Villiger will gegenwärtig keine Stellung zu den aufgeworfenen Fragen nehmen, verspricht jedoch eine Antwort noch vor den Sommerferien.