

# «In einen Nachtzug sollte man keinen einzigen Subventionsfranken stecken»

- 13.12.2023
- Tages-Anzeiger
- Eva Novak

Benedikt Weibel Nachtzüge brächten dem Klima nichts, sagt der ehemalige SBB-Generaldirektor. Man solle besser auf mehr Zugverbindungen am Tag setzen, mit denen viele Menschen reisen können. Ein Nachtzug transportiert nicht mehr Passagiere als drei ReiseCars: Ein Nightjet der ÖBB im Hauptbahnhof Zürich. Foto: Sabina Bobst Eva Novak Still und heimlich haben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bei den von ihnen betriebenen Nachtzügen die Preise drastisch erhöht. Und das betrifft auch die Nachtzüge von Zürich nach Berlin und Hamburg.

Während in den Sitzwagen der Aufschlag noch gemässigt ausfällt, beträgt er in den Liege- und Schlafwagen je nach Reisetag bis zu 100 Prozent. Auch die von der Bahn selber ebenso wie von externen Bahnexperten hochgelobten Mini-Cabins in den neuen Nightjets sind gleich bei der Einführung teurer geworden. Nachtzug-Fans ärgern sich über «Abzocke». Der ehemalige SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel, bis vor kurzem Aufsichtsratspräsident der österreichischen Westbahn, räumt mit Illusionen auf. Herr Weibel, was haben Sie gegen Nachtzüge? Nichts, im Gegenteil.

Es gibt wenige Menschen, die öfter mit dem Nachtzug gefahren sind als ich. Nach Paris oder Brüssel nahm ich wenn immer möglich den Nachtzug - bis das Angebot aufgehoben wurde, weil es nicht rentierte. Zu Ihrer Zeit boten die SBB noch eigene Nachtzüge an. Heute überlassen sie es den ÖBB, obwohl die Nachfrage seitdem extrem gestiegen ist. Ein Fehler? Als Chef Marketing Personenverkehr der SBB trieb ich ein neues Nachtzugkonzept namens «City Night Line» voran - eine Gemeinschaftsaktion mit der Deutschen Bahn und den ÖBB.

Als die Züge allerdings um 1990 auf die Schiene kamen, wurden die Businesspläne obsolet, weil plötzlich die Billig-Airlines aufgetaucht waren. Ausgerechnet die ÖBB stiegen als Erste aus. Für mich war es ein Freudentag, als ich mit dem Finanzchef der Deutschen Bahn den Ausstieg der SBB vertraglich besiegeln konnte. Geht es heute nicht auch um den Klimaschutz? Das Kriterium ist da eine ausgewiesene Hebelwirkung beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Das ist beim Nachtzug nicht der Fall.

Deshalb bin ich der Meinung, dass man keinen einzigen Subventionsfranken in einen Nachtzug stecken sollte. Bringen Nachtzüge dem Klima wirklich nichts? Der neue Nightjet der ÖBB hat 254 Sitz- und Liegeplätze. Das entspricht drei ReiseCars oder einem grösseren Flugzeug - die ganz grossen transportieren mehr Passagiere. Der Nachtzug fährt einmal in der Nacht, steht dann den ganzen Tag lang und fährt in der kommenden Nacht wieder zurück. Die SBB überlegen jetzt, einen Direktzug von Basel nach London in fünf Stunden fahren zu lassen.

Dieser hat 1000 Sitzplätze und kann viermal täglich fahren. Das bringt dem Klima etwas und benötigt keine Subvention. Sind Sie deshalb zu einem Nachtzug-Skeptiker geworden? Ich habe immer gesagt: Wenn Nachtzüge, dann braucht es ein neues Konzept mit wesentlich mehr Sitz- und Liegeplätzen, ausserdem ein Umrüstkonzept. Letzteres war früher üblich, da fuhren die Nachtzüge auch tagsüber. Dass das nicht falsch ist, zeigt sich daran, dass das österreichische Bundesministerium für Klimaschutz eine Ausschreibung zu «Raumkonzepten für kombinierte Tag- und Nachtzugeinrichtungen» gemacht hat.

«Beim Klimaschutz ist das Kriterium eine ausgewiesene Hebelwirkung beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Das ist beim Nachtzug nicht der Fall.» Jetzt wird Nachtzug-Fahren so richtig teuer. Weil es sonst nicht rentiert? Es kommt noch etwas dazu: Der neue ÖBB-Zug ist viel teurer als ein klassischer Zug. Es ist eine siebenteilige Komposition mit zwei Schlafwagen, drei Liegewagen, einem Universal- und einem reinen Sitzwagen.

Ein Luxus-Abteil mit Toilette und Dusche ist nicht nur in der Anschaffung sehr teuer, sondern auch im Betrieb. Und ich mache ein Riesen-Fragezeichen, ob die Nachfrage überhaupt vorhanden ist. In letzter Zeit überstieg sie das Angebot meistens. Da waren die Preise auch noch tiefer. Gemäss den diversen Portalen kostet eine Fahrt von Zürich nach Hamburg neu bis zu 755 Euro, zeitweise hiess es gar 899 Euro.

Da kann man sich fragen, ob die Leute, die bereit sind, so viel zu zahlen, die gleichen sind, welche Nachtzüge benützen wollen. Versuchen die ÖBB, eine zahlungskräftige, umweltschutzaffine Klientel so stark wie möglich zur Kasse zu bitten? Sie machen das, was jedes Hotel und jede Luftfahrtgesellschaft macht, nämlich dynamische Preisbildung. Sie nützen die Zeit der grossen Nachfrage aus, um die Preise zu erhöhen. Es wundert sich ja auch keiner, dass die Flüge und die Hotelzimmer jetzt über die Festtage so viel kosten.

In der Schweiz können mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz Nachtzüge mit bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr gefördert werden. Ist das eine falsche Subvention? In diesem speziellen Fall halte ich es ganz klar für falsch. Das Klimaschutzgesetz macht knallharte Vorgaben: Gemäss Artikel 4 müssen die Treibhausgase im Verkehr bis 2040 um 5 Prozent pro Jahr vermindert werden. Zur Erreichung dieses unglaublich ambitionierten Ziels tragen Nachtzüge nichts bei. Was müsste denn anstelle der Nachtzüge gefördert werden? Da habe ich kein Rezept.

Sicher ist aber, dass es im internationalen Verkehr eine grosse Veränderung gegeben hat. Früher waren vier Stunden das Mass: Lag die Reisezeit darunter, war die Bahn gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig. Mit den Wartezeiten an den Flughäfen sind es heute sechs Stunden. Bei Zugverbindungen etwa nach London oder Rom ist ein riesiges Volumen vorhanden. Die Bahn ist nun mal ein Massentransportmittel.

Unabhängig von den Nachtzügen hat der Nationalrat gestern den SBB eine Finanzspritze von 1,15 Milliarden Franken zum Schuldenabbau gewährt. Ist das gerechtfertigt? Das halte ich für sachlich begründet. Die Kapitalspritze erfolgt wegen der Corona-Krise, eines Ereignisses mit grossen Auswirkungen. Es ist Sache des Eigentümers, die nötigen Mittel nachzuschliessen. Nationalrat will Nettoverschuldung der SBB reduzieren Die SBB sollen für den Schuldenabbau einen einmaligen Kapitalzuschuss von 1,15 Milliarden Franken erhalten.

Das Geld hat das Parlament im Rahmen des Voranschlags 2024 bereits eingestellt. Gestern hat der Nationalrat die rechtliche Grundlage dafür geschaffen. Die grosse Kammer nahm das geänderte Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen mit 126 zu 65 Stimmen an. Die Vorlage geht nun an den Ständerat. Kommissionssprecher Christian Wasserfallen (FDP, BE) zeigte sich nicht erfreut über die finanzielle Situation der SBB.

Diese seien nicht mehr in der Lage, die Zielgrösse der Verschuldung einzuhalten. Während die Bundesbahnen vor der Corona-Krise positive Geschäftsergebnisse erzielt hätten, seien sie danach in ein tiefes Loch gefallen. «In der Privatwirtschaft müssten sie den Richter benachrichtigen.» Thomas Hurter (SVP, SH) nahm auch das Parlament in die Pflicht. «Wir haben hierdrin immer wieder Entscheide gefällt, ohne genau hinzuschauen.» (SDA).