

**14.11.2019**

**Newsletter Back on track  
Joachim Holstein**

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,  
dear friends of the night and motorail trains,  
chères amies et chers amis des trains de nuit et des trains-auto,

die Hamburger Presse vermeldet heute, dass die Stadt Hamburg und die DB einen Standort für die zukünftige Autoverladung präsentiert haben. Bekanntlich hat das Oberverwaltungsgericht Hamburg den Abriss des Bahnhofs Altona und die Verlegung nach Diebsteich gestoppt, weil die Planung schwere Mängel aufwies. Schon allein die fehlende Autoverladung, so das Gericht, reichte aus, um die Pläne zu stoppen.

<https://www.mopo.de/hamburg/gegen-verkehrschaos-deutsche-bahn-stellt-autoreisezug-station-vor---an-neuem-standort-33466242>

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article227650725/Bahn-will-Autoreisezug-von-Altona-nach-Eidelstedt-verlegen.html>

<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article203511458/Bahn-will-Autoreisezug-von-Altona-nach-Eidelstedt-verlegen.html>

Jetzt also kommt die Idee, ein Terminal in Eidelstedt zu bauen: auf dem Betriebsgelände der DB, das für die Wartung von ICE genutzt wird.

<https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen/Verlegung-Fern-und-Regionalbahnhof-Hamburg-Altona-Neue-Autoreisezuganlage-in-Eidelstedt-geplant--4596700>

Ich kenne das Gelände, und ich kann sagen: für Autofahrer ist das ein Albtraum. Die Elbgaustraße ist ein Nadelöhr, eine Staufalle, sie ist eng und die Unterführung ist so niedrig, dass ab und zu mal ein Lastwagen gegen die Brücke kracht und die Straße gesperrt werden muss. Und die Autos sollen genau dort nach rechts abbiegen, wo das Auto vor dem Schriftzug »Elbgaustraße« auf der Fahrbahn zu sehen ist:

<https://www.google.de/maps/@53.6030047,9.8920058,3a,75y,226.92h,76.01t/data=!3m6!1e1!3m4!1snxLt9jWfJtyQuQokSzTTeA!2e0!7i113312!8i6656>

Aus der Gegenrichtung sieht das so aus:

<https://www.google.de/maps/@53.6026172,9.8912586,3a,75y,40.07h,74.52t/data=!3m6!1e1!3m4!1sjwF86JUas5Aw3mclzC4Hw!2e0!7i113312!8i6656>

Und wenn man vom Gelände kommt und nach links abbiegen will, Richtung Autobahn?

<https://www.google.de/maps/@53.6029023,9.8920968,236m/data=!3m1!1e3>

Morgens, in der Rush Hour, kann das Stunden dauern.

Ortsfremde, die sich dort verfahren, weil sie nicht so kurz nach der x-ten Unterführung mit dem Rechtsabbiegen rechnen, sind verraten und verkauft.

Das wäre das Szenario für die Autofahrer.

Das Szenario für die Betreiber von Auto- und Nachtzügen sähe so aus:

<https://www.google.de/maps/@53.5991234,9.9028372,7552m/data=!3m1!1e3>

Die lokbespannten Züge werden normalerweise in Langenfelde gereinigt und repariert. Das ist dort, wo auf der obigen Karte »Försterweg 110 B« steht. Bisher werden sie von dort aus auf Betriebsgleisen rückwärts zum Bahnhof Altona geschoben, dort beladen und können ihre Reise ohne weitere Rangiermanöver antreten.

Bei einer Verladung an der Elbgaustraße müssten sie aber erst nach Nordwesten gebracht werden, dorthin, wo »Dammstraße 10« steht. Dort würden die Autos verladen, dann müsste der Zug dorthin, wo »Hamburg Diebsteich« steht, denn dort soll der neue Bahnhof hin.

Die Kolleginnen und Kollegen von »Prellbock Altona« werden sich sicherlich bald ausführlich und fundierter dazu äußern, als ich das hier tun kann (letztes Flugblatt: [http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2019/11/X3\\_Flugblatt\\_17\\_3\\_Kompromiss\\_.pdf](http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2019/11/X3_Flugblatt_17_3_Kompromiss_.pdf)).

Aus meiner Sicht ist die Idee, die Autoverladung mitten im ICE-Betriebswerk Eidelstedt mit einer Zufahrt ab der notorisch verstopften und viel zu engen Elbgaustraße zu planen, eine Verzweiflungstat und zeigt vor allem: die haben keinen Plan und hatten nie einen. Man frage sich einfach mal: Warum stand nicht in der allerersten Diebsteich-Planung schon diese Elbgaustraßen-Idee drin? Meine These: Die DB wollte keine Autozüge mehr, und damit niemand sonst Geschäfts mit Autoverladung machen kann, wurde kein neues Terminal geplant.

Zusatzfrage: Was wird die DB wohl für die »Behandlung« eines Autozuges auf dem Neubaugelände verlangen?

Zur Info: Auf der Anlage in Altona, die von der DB für so »schrotzig« gehalten wird, dass man sie abreißen will, verlangt die DB 626,56 Euro für eine Entladung und Verladung. Bis zum 31.3.2019 waren es »nur« 535,35 Euro. Eine Preiserhöhung um 17 Prozent, mit einer Ankündigungsfrist von 6 Wochen. Noch happiger war der Fall Düsseldorf: dort waren es vorher 396,02 Euro - die Steigerung dort auf jetzt ebenfalls 626,56 Euro betrug somit sage und schreibe 58 Prozent! Für alte, voll abgeschriebene Anlagen!

Und dann wundert man sich, warum BTE und ÖBB die Anzahl der Verkehrstage reduzieren?

Zum Vergleich Preise aus Österreich: Wien (absoluter Neubau, siehe <https://wien.orf.at/stories/3013202/>) 85 Euro, Innsbruck und Villach (Altanlagen) unter 18 Euro.

Wie nennt man die Preise der DB? Wucher?

Nächstes Thema: Nachtzüge

ich hatte bereits in einer früheren Rundmail darüber informiert, dass die Bundesregierung eine im Oktober 2017 abgeschlossene Studie zu Nachtzügen erst im Oktober 2019 - wenige Tage nach unserer Nachtzug-Konferenz in Hamburg-Altona online gestellt hat.

Man fragt sich: Was wollte das Ministerium verbergen?

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/schlussbericht-entwicklung-nachtzugsystems.pdf>

Nun setzt das Ministerium noch einen drauf.

<https://www.bundestag.de/verkehr#url=L2Rva3VtZW50ZS90ZXh0YXJjaGl2LzlwMTkva3c0My1wYS12ZXJrZWWhyLWZyYW56LTY2MzI0Mg==&mod=mod539180>

Nach wie vor leugnet das BMVI die Realität und bestreitet auch im November 2019 noch gegenüber dem zuständigen Parlamentsausschuss Tatsachen, die die Deutsche Bahn im Dezember 2016 (!) im sogenannten Nachtzug-Monitoring schon eingeräumt hatte: wachsende Fahrgastzahlen überall dort, wo die DB zusätzliche Wagen einsetzte.

Das Thema »Buchen einer Nachtzugreise« bietet Stoff für Dramen:

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/muehsame-online-tickets-wie-ich-fast-daran-verzweifelte-eine-bahnreise-nach-rom-zu-buchen/25182816.html>

*Wir sprechen jetzt nicht von den Fehlern im Buchungssystem der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die uns nach zahlreichen fehlgeschlagenen Buchungsversuchen, Telefonanrufen und*

*intensivem Mailwechsel doch nur für die Rückfahrt von Rom nach München Liegewagentickets verkaufen konnten.*

*Wir sprechen nicht davon, dass sich manche der versprochenen Sonderangebote der Deutschen Bahn nur am Schalter im Bahnhof buchen lassen, während andere nur online zu erwerben sind.*

*Wer eine Bahnreise Berlin–München–Rom und zurück buchen will, muss ein ziemlicher Freak sein und sehr viel Zeit und Geduld mitbringen. Und er muss flexibel sein, was die Reisettermine angeht – jedenfalls wenn man Mitte August Fahrkarten und Reservierungen für Mitte Oktober kaufen möchte.*

...  
*Die Deutsche Bahn hat ihre Nachtzüge vor wenigen Jahren abgeschafft. Sie ließen sich angeblich nicht mehr wirtschaftlich betreiben. ...*

*Es kommt uns heute komisch vor, dass man noch vor zwei, drei Jahren dachte, Nachtzugverbindungen hätten in der Zeit der Billigflüge keine Zukunft. Die ÖBB sahen das mit den Nachtzügen anders und übernahmen eine Reihe von Strecken. Wien ist inzwischen der dickste Knoten im europäischen Nachtzugnetz. Aber es gibt auch ÖBB-Strecken, die Österreich gar nicht berühren. Man kann beispielsweise von Berlin nach Zürich mit dem „Nightjet“ fahren. Und die Österreicher wollen ihr Netz ausbauen: Wien–Köln–Brüssel und Wien–Amsterdam kommen nächstes Jahr dazu. 13 neue Züge sind bestellt. Einst beliebte Verbindungen, etwa nach Paris oder Kopenhagen, fehlen noch.*

...  
*Das Problem mit den Österreichern ist, dass sie ständig ausgebucht sind. Jedenfalls an Tagen, an denen mehr als 300 Menschen eine bestimmte Strecke fahren wollen. Der Zug von Berlin nach Zürich zu Beginn der Winterferien nächstes Jahr war, nur Stunden nachdem die Buchung möglich war, ausverkauft. Die ÖBB sagt, sie könnten an solchen Tagen drei „Nightjets“ auf die Strecke schicken, nur – „die Wagen gibt es nicht“.*

...  
*Und die Buchungstechnik ist ein Elend. Wer sich auf die Internetseite für internationale Buchungen der DB begibt und dort Dutzende Male die Geburtsdaten aller Reisenden eingetippt hat, dem wird die Fehlermeldung „Es tut uns leid, wir können die von Ihnen gewählte Verbindung online nicht verkaufen“ schnell sehr vertraut. Am Ende fummelt man sich durch deutsche, österreichische und italienische Buchungsportale, gibt immer wieder Termine und Geburtsdaten, Reservierungswünsche und Kreditkartennummern ein, weil ein Ticket für die ganze Strecke nicht zu bekommen ist. Es gibt Apps, die helfen sollen, günstige Bahntickets für europaweite Verbindungen zu kaufen. Aber das funktioniert noch nicht. Und es bleibt immer das diffuse Gefühl, irgendwie doch zu viel bezahlt zu haben.*

In der Schweiz hat am 11.11. eine von Kurt Metz ([www.kurtmetz.ch](http://www.kurtmetz.ch)) organisierte Informationsveranstaltung für Bahnjournalisten und andere Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs zum Thema »Renaissance der Nachtzüge« stattgefunden. Ich war als Referent und Vertreter von »Back on Track« vorgesehen, musste aber kurzfristig absagen und wurde von Greta Stieger von umverkehr ([www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch)) hervorragend vertreten (an dieser Stelle nochmal: merci vielmals! Hier sind erste Presseberichte:

<https://abouttravel.ch/reisebranche/transport-luft-land/die-renaissance-der-nachtzuege/>

<https://bit.ly/2q8tbYP>

<https://www.luzernerzeitung.ch/schweiz/trotz-flugscham-schweiz-bremst-nachtzugverbindungen-ld.1168107> (und viele andere Zeitungen derselben Mediengruppe)

Der Thello-Zug hat übrigens einen Stopp in Lausanne - bisher ist das nur ein »technischer Halt«. Es gibt in der Region aber engagierte Menschen, die sich Lausanne als Zustiegs- bzw. Ausstiegshalt vorstellen können, so dass die Schweiz eine Nachtverbindung nach Venedig bekommen würde. Wenn man »eigene Abteile« für die späten Zustiege bzw. frühen Ausstiege blockt, würde auch die Nachtruhe derer, die in Frankreich schon zugestiegen sind bzw. dort erst aussteigen, nicht gestört. umverkehr nimmt sich jetzt der Sache an und spricht mit Thello und SBB.

Ein schöner Artikel über eine Reise nach Graz:

<http://www.altwerden-spaeter.blog/2018/12/01/nachtzug-nach-graz/>

Und dann hat sich Greenpeace Österreich etwas ausgedacht: eine »Nachtzug-Challenge« für die EU-Abgeordneten:

<https://www.newstix.de/?session=&site=actual&startentry=0&entmsg=true&mid=459921>

Zur Nachahmung empfohlen! Und wenn es anderswo noch keinen Nachtzug nach Brüssel gibt, dann fehlt er offenbar: Kopenhagen, Berlin, Mailand, Barcelona, ...

Herzliche Grüße

Joachim Holstein

The Hamburg press reports today that the city of Hamburg and DB have presented a location for future car loading. It is well known that the Higher Administrative Court of Hamburg stopped the demolition of the Altona station and the relocation to Diebsteich because the planning was seriously flawed. According to the court, the lack of car loading alone was enough to stop the plans.

<https://www.mopo.de/hamburg/gegen-verkehrschaos-deutsche-bahn-stellt-autoreisezug-station-vor---an-neuem-standort-33466242>

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article227650725/Bahn-will-Autoreisezug-von-Altona-nach-Eidelstedt-verlegen.html>

<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article203511458/Bahn-will-Autoreisezug-von-Altona-nach-Eidelstedt-verlegen.html>

So now the idea comes up to build a terminal in Eidelstedt: on the DB premises, which are used for the maintenance of ICE trains.

<https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen/Verlegung-Fern-und-Regionalbahnhof-Hamburg-Altona-Neue-Autoreisezuganlage-in-Eidelstedt-geplant--4596700>

I know the area, and I can say: for motorists this is a nightmare. The Elbgaustraße is a bottleneck, a traffic jam, it is narrow and the underpass is so low that from time to time a truck crashes against the bridge and the street has to be closed. And the cars should turn right exactly where the car can be seen in front of the writing "Elbgaustraße":

<https://www.google.de/maps/@53.6030047,9.8920058,3a,75y,226.92h,76.01t/data=!3m6!1e1!3m4!1snxLt9jWfJtyQuQokSzTTeA!2e0!7i13312!8i6656>

From the opposite direction it looks like this - please turn left here:

<https://www.google.de/maps/@53.6026172,9.8912586,3a,75y,40.07h,74.52t/data=!3m6!1e1!3m4!1sjwF86JUas5Aw3mclzC4Hw!2e0!7i13312!8i6656>

And if you're coming out of the compound and you want to turn left, heading for the freeway?

<https://www.google.de/maps/@53.6029023,9.8920968,236m/data=!3m1!1e3>

In the morning, in rush hour, it could take hours.

Those who are not local and get lost there because they don't expect to turn right shortly after the umpteenth underpass are trapped.

That would be the scenario for motorists.

The scenario for car and night train operators would look like this:

<https://www.google.de/maps/@53.5991234,9.9028372,7552m/data=!3m1!1e3>

The locomotive-hauled trains are normally cleaned and repaired in Langenfelde. This is where the map above shows "Försterweg 110 B". So far, they have been pushed backwards from there to Altona station on operational tracks, loaded there and can start their journey without further manoeuvres.

If they were to be loaded on Elbgaustraße, however, they would first have to be taken to the north-west, where "Dammstraße 10" stands. There the cars would be loaded, then the train would have to go to where "Hamburg Diebsteich" stands, because that's where the new station is supposed to go.

The colleagues of "Prellbock Altona" will surely comment on this soon in detail and more profoundly than I can do here (last flyer: [http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2019/11/X3\\_Flugblatt\\_17\\_3\\_Kompromiss\\_.pdf](http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2019/11/X3_Flugblatt_17_3_Kompromiss_.pdf)).

From my point of view the idea to plan the car loading in the middle of the ICE depot Eidelstedt with an access from the notoriously congested and much too narrow Elbgaustraße is an act of desperation and shows above all: they have no plan and never had one. Just ask yourself: Why wasn't this Elbeastrasse idea already in the very first Diebsteich planning?

My thesis: DB did not want any more car trains, and in order that nobody else could do business with car loading, no new terminal was planned.

Additional question: What will DB probably ask for the "treatment" of a car train on the new terminal site?

For information: At the facility in Altona, which DB considers to be so "snotty" that it wants to demolish, DB charges 626.56 euros for unloading and loading. Until 31.3.2019 it was "only" 535,35 Euro. A price increase of 17 percent, with a notice period of 6 weeks.

The case in Düsseldorf was even worse: there it was previously 396.02 euros - the increase there to now also 626.56 euros thus amounted to no less than 58 percent! For old, fully depreciated assets! And then you wonder why BTE and ÖBB are reducing the number of traffic days?

For comparison prices from Austria: Vienna (absolute new facility, see

<https://wien.orf.at/stories/3013202/>) 85 Euro, Innsbruck and Villach (old facilities) under 18 Euro.

What do you call the DB prices? Usury?

Next topic: Night trains

I had already informed you in an earlier circular mail that the Federal Government did not put a study on night trains online until October 2019 - a few days after our night train conference in Hamburg-Altona - after it had been completed in October 2017.

One wonders: What did the ministry want to hide?

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/schlussbericht-entwicklung-nachtzugsystems.pdf>

Now the Ministry's adding another blow.

<https://www.bundestag.de/verkehr?url=L2Rva3VtZW50ZS90ZXh0YXJjaGI2LzlwMTkva3c0My1wYS12ZXRzZWhyLWZyYW56LTY2MzIOMg==&mod=mod539180>

The BMVI continues to deny the reality and in November 2019 still denies to the responsible parliamentary committee facts that Deutsche Bahn had already admitted in December 2016 (!) in the so-called night train monitoring: growing passenger numbers wherever DB used additional wagons.

The topic "Booking a night train trip" provides material for dramas:

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/muehsame-online-tickets-wie-ich-fast-daran-verzweifelte-eine-bahnreise-nach-rom-zu-buchen/25182816.html>

*We are not talking now about the errors in the booking system of the Austrian Federal Railways (ÖBB), who after numerous failed booking attempts, telephone calls and intensive mail changes were only able to sell us couchette car tickets for the return journey from Rome to Munich.*

*We are not talking about the fact that some of the promised special offers of Deutsche Bahn can only be booked at the station counter, while others can only be purchased online.*

*If you want to book a train trip Berlin-Munich-Rome and back, you have to be quite a freak and bring a lot of time and patience with you. And you have to be flexible when it comes to travel dates - at least if you want to buy tickets and reservations for mid-October in mid-August.*

...

*Deutsche Bahn abolished its night trains a few years ago. They allegedly could no longer be operated economically. ...*

*It seems strange to us today that just two or three years ago people thought that night trains had no future in the era of low-cost flights. ÖBB saw night trains differently and took over a number of routes. Vienna is now the biggest node in the European night train network. But there are also ÖBB routes that do not even touch Austria. For example, you can travel from Berlin to Zurich with the "Nightjet". And the Austrians want to expand their network: Vienna-Cologne-Brussels and Vienna-Amsterdam will be added next year. 13 new trains have been ordered. Once popular connections, such as to Paris or Copenhagen, are still missing.*

...

*The problem with the Austrians is that they are always fully booked. At least on days when more than 300 people want to travel a certain route. The train from Berlin to Zurich at the beginning of next year's winter holidays was sold out only hours after the booking was possible. ÖBB says they could send three "night jets" on the route on such days, only - "the cars don't exist".*

...

*And the booking technology is a misery. Anyone who visits the DB's website for international bookings and has entered the birth dates of all travelers dozens of times will quickly become very familiar with the error message "We are sorry, we cannot sell online the connection you have chosen". In the end you fumble through German, Austrian and Italian booking portals, repeatedly enter dates and birth dates, reservation requests and credit card numbers, because a ticket for the whole route is not available. There are apps to help you buy cheap train tickets for Europe-wide connections. But that doesn't work yet. And there is always the diffuse feeling of having paid too much somehow.*

In Switzerland, an information event organised by Kurt Metz ([www.kurtmetz.ch](http://www.kurtmetz.ch)) for railway journalists and other media representatives of public transport on the topic "Renaissance of night trains" took place on 11 November. I was scheduled as a speaker and representative of "Back on Track", but had to cancel at short notice and was excellently represented by Greta Stieger of umverkehr ([www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch)) (at this point again: merci vielmals!).

Here are the first press reports:

<https://abouttravel.ch/reisebranche/transport-luft-land/die-renaissance-der-nachtzuege/>

<https://bit.ly/2q8tbYP>

<https://www.luzernerzeitung.ch/schweiz/trotz-flugscham-schweiz-bremst-nachtzugverbindungen-ld.1168107> (and many other newspapers of the same media group)

By the way, the Thello train has a stop in Lausanne - so far this has only been a "technical stop". However, there are committed people in the region who can imagine Lausanne as a stop for boarding or disembarking, so that Switzerland would get a night connection to Venice. If you were to block "separate compartments" for late boarding or early disembarking, the night's rest of those who have already boarded or will only disembark in France would not be disturbed either.

A nice article about a trip to Graz:

<http://www.altwerden-spaeter.blog/2018/12/01/nachtzug-nach-graz/>

And then Greenpeace Austria came up with something: a "night train challenge" for MEPs:

<https://www.newstix.de/?session=&site=actual&startentry=0&entmsg=true&mid=459921>

Recommended for copying! And if there is no night train to Brussels elsewhere, then it is obviously missing: Copenhagen, Berlin, Milan, Barcelona, ...

Best regards

Joachim Holstein