

Joachim Holstein

Newsletter Nachtzüge und Update

16.09.2020+17.09.2020

17.09.2020_update

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,

kurz nach Versand meines Newsletters gab der private Anbieter RDC bekannt, dass er den Fahrplan seines »Alpen-Sylt-Nachtdress« erweitert:

Vom 18.12.2020 bis 8.1.2021 immer freitags und sonntags (plus Dienstag 5.1.2021) geht es von Sylt in die Alpen, jeweils einen Tag später geht es zurück.

Neuheit 1: Der Zug wird über Salzburg hinaus bis Bad Gastein fahren und hält dazwischen überall dort, wo früher der Nachtzug (UrlaubsExpress) der DB hielt. Norddeutsche brauchen also nicht wie einst Wolfgang Ambros zum »Schifoan« am Freitag auf die Nacht ihre Schi aufs Auto zu montieren, sondern reservieren ihr Abteil und verstauen ihr Gepäck im Zug.

Neuheit 2: Der Zug hat neben den bekannten Liegewagen auch Schlaf- und Sitzwagen.

Neuheit 3: Der Zug fährt über Baden-Württemberg und hält in Mannheim, Ludwigsburg und Esslingen

https://www.nachtdress.de/assets/Files/nex_fahrplan-winter_web.pdf

<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article215870312/Alpen-Sylt-Nachtdress-faehrt-auch-im-Winter.html>

16.09.2020

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,

mit dem Nachtzug von Zürich nach Amsterdam

mit dem Nachtzug von Zürich nach Leipzig und Dresden

mehr Kapazitäten zwischen Zürich und Hamburg sowie Zürich und Berlin

mit dem Nachtzug von Zürich nach Rom

mit dem Nachtzug von Zürich nach Barcelona

das ist das Programm, dass ÖBB und SBB am 15. September vorgestellt haben:

<https://presse.oebb.at/de/presseinformationen/20200915-sbb-und-oebb-wollen-das-nachtdress-angebot-in-europa-weiter-ausbauen>

<https://www.nzz.ch/wirtschaft/sbb-planen-wieder-nachtdress-nach-amsterdam-rom-und-barcelona-ld.1576739>

<https://www.luzernerzeitung.ch/news-service/wirtschaft/ab-2021-rollen-sbb-nachtdress-nach-amsterdam-ein-2024-folgen-die-verbindungen-nach-rom-und-barcelona-ld.1257514>

<https://www.watson.ch/schweiz/Öv/780535926-sbb-nachtdress-fahren-neu-nach-amsterdam-rom-und-barcelona>

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/20181-schweiz-oesterreich-sbb-und-oebb-wollen-das-nachtzug-angebot-in-europa-weiter-ausbauen.html>
<https://www.bernerzeitung.ch/im-nachtzug-von-bern-nach-rom-und-barcelona-122553023898>
<https://www.euractiv.com/section/railways/news/swiss-austrian-alliance-plans-night-train-boost-by-2024/>
<https://www.saechsische.de/wirtschaft/verkehr/nachtzuege-sollen-wieder-in-dresden-halten-sachsen-zug-bahn-verkehr-5274549-plus.html>
<https://www.nachrichten.at/wirtschaft/oebb-bauen-nachtzug-kooperation-mit-der-schweiz-aus;art15,3295651>
<https://www.tagesanzeiger.ch/im-nachtzug-nach-amsterdam-rom-und-barcelona-122553023898>
<https://www.bazonline.ch/im-nachtzug-nach-amsterdam-rom-und-barcelona-122553023898>

Damit kommen einige Verbindungen wieder zustande, die von der Deutschen Bahn 2016 und zuvor mutwillig eingestampft wurden, obwohl sie sich großer Beliebtheit - und großer Wirtschaftlichkeit! - erfreuten.

In den Berichten finden Sie pdf-Dateien mit Übersichten und Karten zum Download, darunter das Zielnetz für 2024 aus Sicht der Schweiz:

https://presse.oebb.at/de/dam/jcr:3a677510-5b63-48b5-9b0c-44ba1ef06a17/20200915_Karte_Folder-Nightjet_SBB_Ziel_2024.pdf

Etliche Kundinnen und Kunden haben mir in den letzten Jahren geschrieben, wie sehr sie »ihre« Verbindungen vermissen, darunter waren einige Fernpendler zwischen Sachsen und der Schweiz. Auch sie werden bald wieder ein vernünftiges Angebot für ihren Bedarf an Reisen haben.

Mit Zürich-Barcelona kommt nach vielen Jahren wieder eine Nachtverbindung nach Spanien zustande - eine Alternative zum Flug nicht nur für Schweizer und Spanier, sondern auch für Deutsche und Skandinavier. Denn zeichnen Sie in diese ÖBB/SBB-Karte jetzt noch die schwedisch-dänischen Züge Stockholm-Hamburg und Malmö-Brüssel ein ... dann haben Sie fast wieder die Flexibilität, die Langstreckenreisende bis Ende des 20. Jahrhunderts genossen, zum Beispiel:

nachts von Schweden nach Nord- oder Westdeutschland, tagsüber durch Deutschland in die Schweiz, nachts nach Spanien - mit der Option, einige Stunden in Hamburg oder Köln oder Frankfurt oder Zürich oder Bern zu verbringen
nachts von Schweden nach Hamburg, Tagesbesuch in Hamburg, nachts nach Zürich, Tagesaufenthalt in Zürich, nachts nach Spanien (oder »nur« bis Südfrankreich)

Da wird die Reise schon zum Teil des Urlaubs.

Ähnliches kann man sich für Reisende zwischen den Niederlanden, Belgien und Großbritannien auf der einen und Italien auf der anderen Seite vorstellen: entweder zwei Nachtfahrten mit einem Tagesaufenthalt in Zürich und Umgebung, oder die Kombination aus Tageszug und Nachtzug.

Zusammengefasst:

Schweden will mehr Nachtzüge. Dänemark will wieder Nachtzüge. Die Niederlande wollen wieder Nachtzüge. Die Schweiz will mehr Nachtzüge. Österreich will mehr

Nachtzüge. Frankreich will mehr Nachtzüge. Italien ist mit mehr Nachtzügen einverstanden. Spanien offenbar auch.
Und die Deutsche Bahn? Und die Bundesregierung?

Gerne hätte ich Ihnen mitgeteilt, dass Bundesverkehrsminister Scheuer im Namen der Regierung erklärt, das seit 26 Jahren überfällige Fernverkehrsgesetz auf den Weg zu bringen und für Nachtzüge nicht nur offen zu sein, sondern sie auch zu bestellen.

Leider muss ich das Gegenteil berichten. Über den Allgemeinen Zustand des DB-Konzerns und die Haltung seines Führungspersonals ist in den letzten Jahren vieles geschrieben worden (im letzten Jahr gleich drei Bücher: von Arno Luik, Thomas Wüpper sowie Bernhard Knierim/Winfried Wolf), jetzt gibt es einen aktuellen Fernsehbeitrag:

https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/45_min/Die-Bahn-mobil-oder-marode_sendung1069382.html

Die Bundesregierung hat auf eine Kleine Anfrage der Grünen zu Nachtzügen vom 06.08.2020 geantwortet.

Die Anfrage finden Sie hier:

<https://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/215/1921513.pdf>

Die Antworten sind hier abrufbar:

<https://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/220/1922059.pdf>

Auf einen Punkt will ich besonders eingehen - die Frage, ob der Staat Bahnverkehr auf Fernstrecken »bestellen« kann. Die Bundesregierung schreibt in ihrer gemeinsamen Antwort auf die Fragen 1, 2, 19-24, 31-33 und 35 folgendes:

Der Schienenpersonenfernverkehr ist in Deutschland in Übereinstimmung mit europäischem Recht ausschließlich Verkehr in wirtschaftlicher und organisatorischer Eigenverantwortung der durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Damit scheidet eine staatliche Verantwortung für diese Schienenpersonenfernverkehre auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage als sog. PSO-Verkehre (öffentliche Dienstleistungsaufträge) aus.

Demzufolge existiert in Deutschland auch keine dafür zuständige Behörde. Seit der im Rahmen der Bahnreform in Deutschland 1993 getroffenen Entscheidung sind PSO-Verkehre in Deutschland ausschließlich Verkehre im Stadt-, Vorort- und Regionalbereich bis 50 km Reiseweite oder einer Stunde Reisedauer. Sie werden durch die zuständigen Behörden der Bundesländer organisiert und grundsätzlich im Wege wettbewerblicher Verfahren vergeben. Die Kompetenz der zuständigen Behörden ist dabei auf Grundlage der VO 1370/2007 ausschließlich auf das Gebiet innerhalb des eigenen Landes beschränkt.

Ich halte diese Antwort für falsch - nicht nur im Sinne von »umweltpolitisch verkehrt«, sondern auch im Sinne von »juristisch nicht korrekt«, denn im Grundgesetz steht seit der Bahnreform von 1994 ein Zusatz, der dem Bund die Verpflichtung auferlegt, für ein bedarfsgerechtes Angebot im Fernverkehr zu sorgen, so wie es die einzelnen Bundesländer im Nahverkehr machen. In Artikel 87e Absatz 4 heißt es (ich wiederhole mich, siehe letzter Newsletter):

Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_87e.html

Das bedeutet also: die einzelnen Bundesländer regeln den »Schienenpersonennahverkehr«, da er zur »Daseinsvorsorge« gehört. Und das, was die Bundesländer nicht regeln können, weil es nämlich Fernverkehr ist, regelt der Bund. Und zwar nicht, indem er »fördert« oder sich für »offen« gegenüber Anfragen privater oder ausländischer Betreiber erklärt, sondern indem er »gewährleistet«, dass dem »Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen ... Rechnung getragen wird«. Das ist ein klarer Auftrag, Verkehre zu bestellen, wenn es notwendig erscheint.

Aber anstatt die dafür notwendigen Schritte zu gehen, leugnet die Regierung den Inhalt dieses Verfassungsartikels und behauptet glatt das Gegenteil - als sei es verboten, Verkehre zu bestellen!

Die Grünen-Abgeordneten Matthias Gastel und Anton Hofreiter haben in dieser Woche einen Plan vorgelegt: ein Nachtzugnetz für Europa, zu dem auch »Euro-Nacht-Sprinter« für Entfernungen bis 2.000 km gehören:

<https://www.gruene-bundestag.de/termine/vergangene-veranstaltungen/ausgeschlafen-ans-ziel-fuer-ein-europaeisches-nachtzugnetz>
<https://de-de.facebook.com/Gruene.im.Bundestag/videos/679691832902686/>

Das Ganze basiert unter anderem auf einer Konferenz im Januar 2020, bei der auch Mitglieder von PRO BAHN bzw. Back on Track zugegen waren:

<https://www.gruene-bundestag.de/termine/vergangene-veranstaltungen/ausgeschlafen-ans-ziel-fuer-ein-europaeisches-nachtzugnetz>
Schon 2008 hatte die Partei ein Nachtzugkonzept präsentiert:
<http://www.nachtzug-retten.de/wp-content/uploads/2016/05/nachtzugnetz-hofreiter.pdf>

Und vermutlich hat auch das 2016 von »Bahn für alle« vorgestellte »LunaLiner«-Konzept den jetzt vorgestellten Plan inspiriert:

<http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/bestandsaufnahme/lunalinier.php>
<http://www.bahn-fuer-alle.de/media/images/2016-LunaLiner/LP21-Ex-12-13-LunaLiner-Faltblatt.pdf>
<https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2016/fk-4-2016/2016-4-magazin/4-2016-lunalinier-nachtzug/>

Das Papier von Gastel/Hofreiter benennt einige kritische Punkte: bestellte Verkehre, Trassengebühren, Buchungsprobleme und deckt sich mit vielem, was Bahn für alle, Back on Track, PRO BAHN und andere zu diesen Themen geschrieben haben.

Als erstes berichtete ZEIT ONLINE:

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-09/bahnverkehr-europa-nachtzug-sprinter-gruene-anton-hofreiter>

Die Presseagentur AFP verbreitete eine Meldung, die von vielen deutschen Tageszeitungen übernommen wurde:

<https://www.neues-deutschland.de/artikel/1141699.klimakrise-gruene-fordern-nachtzug-sprinter-netzwerk-fuer-europa.html>

Auch SPIEGEL ONLINE berichtete, baute aber einen gravierenden Fehler ein, der bis jetzt - über anderthalb Tage nach Erscheinen des Artikels - nicht korrigiert wurde: <https://www.spiegel.de/reise/nachtzuege-und-naechtliche-sprinter-salzburg-sylt-im-schlaf-a-029a8bfb-def6-45a2-a364-ab5339a6a1da>

Zusammen mit dem Chef der Grünen-Bundestagsfraktion Anton Hofreiter hat der Bahnpolitiker Gastel deswegen ein Positionspapier erstellt: Darin fordert er die Bundesregierung auf, sich für nächtliche Sprinter-Züge durch Europa einzusetzen, die im Gegensatz zu den sogenannten Nachtzügen keine Schlaf- oder Liegeabteile haben.

Wie kann einem Medium mit dem Qualitätsanspruch des SPIEGEL so etwas passieren? Gastel/Hofreiter haben gerade nicht gefordert, ICEs oder TGVs nachts durch Europa zu schicken, sondern echte Nachtzüge mit vier Komfortkategorien einzusetzen:

Wir Grüne setzen uns für vier Komfortkategorien für alle Reisenden ein: Vom preisgünstigen, bequemen Liegesessel über den klassischen Liegewagen und die durch die ÖBB neu geplanten Single-Schlafkapsel bis hin zum Schlafwagenabteil mit maximaler Privatsphäre und Komfort. Moderne Waschräume mit Duschen und ein gutes kulinarisches Angebot stehen allen Reisenden zu Verfügung.

Ich hoffe, dass der SPIEGEL seinen Fehler schnell korrigiert, bevor andere bei ihm abschreiben. Als abschreckendes Beispiel verweise ich auf eine dpa-Meldung mit der nicht korrekten und geradezu geschäftsschädigenden Behauptung von »museumsreifen Schlafwagen«, die flächendeckend verbreitet wurde und die auf www.tagesschau.de trotz mehrerer Hinweise an die Redaktion nicht korrigiert wurde - die Falschbehauptung steht auch nach acht Monaten noch online ... <https://www.tagesschau.de/inland/bahn-nachtzuege-101.html>

Ein kleiner Schlenker zu Nachtzügen mit Autobeförderung und Autozügen: <http://www.dienews.de/reise/details/mit-dem-urlaubs-express-nachtzug-in-die-schonensten-skigebiete-bayerns-und-oesterreichs.html>

Wir springen nach Hamburg-Altona, wo die Unterlagen für das geplante neue Autozugterminal neben dem ICE-Werk Eidelstedt ausgelegt wurden. Die DB spielt offenbar auch hier mit gezinkten Karten, denn bei der Übersicht zur Zahl der abgefertigten Züge nennt sie zwar die Zahlen für 2017 bis 2020 sehr präzise - also für die Zeiten, in denen sie selbst keine Nacht- und Autozüge mehr betrieb und die anderen Anbieter mit ihren bescheidenen Mitteln nur einen Teil der früheren Nachfrage bedienen konnten:

2017 - 1.078 Abfertigungen = 539 abfahrende und 539 ankommende Züge
2018 - 980 Abfertigungen = 490 abfahrende und 490 ankommende Züge
2019 - 780 Abfertigungen = 390 abfahrende und 390 ankommende Züge
2020 - 764 Abfertigungen = 382 abfahrende und 382 ankommende Züge

Für 2016 behauptet sie eine Zahl von 742 Abfertigungen = 371 abfahrende und 371 ankommende Züge

Dass die Zahlen von 2017 bis 2020 zurückgingen, liegt übrigens nicht an sinkender Nachfrage, sondern an den Preissteigerungen, die die DB vornahm: nicht nur private Anbieter, sondern auch die ÖBB reduzierten daraufhin die Anzahl der Abfahrten, weil manche Züge in der Nebensaison angesichts geradezu unverschämter Preise für die Abfertigung sich nicht mehr »gerechnet« hätten.

In Wien werden dem Autozugbetreiber an einem nagelneuen Terminal 84,35 Euro an Gebühren (nicht fürs Personal!) berechnet, in Villach an einem alten Terminal gerade mal 17,86 Euro. Die DB verlangte in Altona für dieselbe »Leistung« sage und schreibe 535,35 Euro und erhöhte 2019 auf 626,56 Euro - mit der Ansage, bei sinkender Anzahl der Züge die Preise noch weiter zu erhöhen, um dieselben Erlöse wie vorher zu erzielen.

Aber zurück zu der Anzahl der Autozüge: Warum nennt die DB keine exakten Zahlen für 2015 und 2016, sondern behauptet dreist

»Die Ermittlung genauerer Zahlen ist den Vorhabenträgerinnen mit einem zumutbaren Aufwand nicht mehr möglich«

und nennt Schätzwerte von 1.400 Abfertigungen (700 Abfahrten) für 2015 und 1.200 Abfertigungen (600 Abfahrten) für 2016? Warum nennt sie keine Werte für Jahre vor 2015, als es noch mehr Verbindungen gab?

Sie hätte auf jeden Fall die 730 bzw. 732 Abfertigungen für den täglichen ÖBB-Zug Hamburg-Wien-Hamburg angeben können.

Und innerhalb weniger Minuten wäre er ermitteln gewesen, dass die DB 2016 noch 668 Züge mit Autobeförderung ab Hamburg-Altona fuhr, also schon selbst auf 1.336 Abfertigungen kam. Sie hätte also mit absolut zumutbarem Aufwand als Zahl 2.068 nennen - oder 2.000 bzw. 2.100 Abfertigungen schätzen können.

Übrigens: im Jahr 2013 lag die Zahl der Abfertigungen noch bei 2.400 - also dem Doppelten dessen, was die DB für 2016 nannte.

Nach allem, was ich seitens der DB erlebt habe, muss ich bei der Nennung von nur 1.200 Abfertigungen von böser Absicht ausgehen: es soll offenbar verschleiert werden, dass die geplante Kapazität der Anlage in Eidelstedt nur einem Bruchteil dessen entspricht, was Altona geleistet hat und noch leisten kann.

Dazu gehört auch, dass in Eidelstedt nicht zwei »volle« Bahnsteige mit gut 400 Metern Länge, sondern nur ein »Personenbahnsteig« mit 415 Metern und ein »Betriebsbahnsteig« mit 230 Metern Länge (jeweils zwei Gleise) geplant sind. Das »Servicegebäude« soll genau fünf Toiletten und 16 Sitzplätze enthalten - etwas wenig für zwei parallel abzufertigende Autozüge mit vielleicht 140 Autos oder 50 Autos und 250 Motorrädern ...

Für das leibliche Wohl ist ein Snackautomat vorgesehen.

Von Steckdosen für E-Autos ist nicht die Rede - so sieht die Planung für ein Autozugterminal im Jahre 2020 aus!

Dabei wären Autozüge die besten »Range Extender«, die man sich vorstellen kann; ich wiederhole mich auch hier. Schon vor Jahren haben Fahrgäste danach gefragt, ob bei einer Modernisierung der Autotransportwagen auch Ladesteckdosen installiert würden.

Ich beschließe diesen Newsletter in Dänemark, wo der »Rat für nachhaltigen Verkehr« zusammen mit anderen Organisationen eine Konferenz zu Nachtzügen durchführte. Alle Beiträge sind auf Englisch.

<https://baeredygtigtrafik.dk/nattogs-konference-i-koebenhavn/>

Die Präsentationen finden Sie hier zum Download:

Österreich - ÖBB: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/OEBB-Nightjet-presentation-Copenhagen.pdf>

Schweden - SJ: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/SJ-presentation-Copenhagen.pdf>

Schweden - Snälltåget: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/Snaelltaaget-presentation-Copenhagen.pdf>

ALLRAIL: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/ALLRAIL-presentation-Copenhagen.pdf>

Dänemark - DSB: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/DSB-presentation-Copenhagen.pdf>

Dänemark - Banedanmark: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/Banedanmark-presentation-Copenhagen.pdf>

Dänemark - Spies: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/Spies-presentation-Copenhagen.pdf>

Dänemark - Ruby Rejser: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/Ruby-Rejser-presentation-Copenhagen.pdf>

Air France/KLM: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/09/Air-France-KLM-presentation-Copenhagen.pdf>

Wie immer dürfen Sie diesen Newsletter gerne weiterverbreiten - mit Angabe der Quelle und einem Hinweis auf <https://www.nachtzug-bleibt.eu> und <https://back-on-track.eu>.

Bleiben Sie gesund!

Herzliche Grüße

Joachim Holstein