

Joachim Holsteins neuer Newsletter

Neuer Newsletter Nachtzüge / Night trains - 17.10.2020

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,

an diesem Wochenende fanden oder finden einige Veranstaltungen zum Thema Nachtzüge und internationale Bahnreisen statt - dank Corona zum größten Teil als Videokonferenz.

Back on Track (<https://www.facebook.com/backontrack.eu/>) debattierte am Samstag über das weitere Vorgehen, nachdem am Freitag ein „Webinar“ mit Nino Zambara stattfand, der bei der EU-Kommission für die „Single European Rail Area“ zuständig ist:

<https://back-on-track.eu/webinars/>

<https://www.youtube.com/watch?v=7sVihs5-Fy4&feature=youtu.be>

Das gesamte Wochenende über tagt die Bahn-Fachleutegruppe »Bürgerbahn statt Börsenbahn« mit Gästen aus Medien und Politik in Bad Malente.

Ebenfalls per Video trafen sich Menschen, die sich für verbesserte Zugverbindungen zwischen dem Nordwesten Italiens und dem Ausland (Schweiz / Frankreich) einsetzen.

Am 22. Oktober wird im Rahmen der 18. „Europäischen Woche der Regionen und Städte“ eine von „Back on Track Belgien“ initiierte Videokonferenz stattfinden, bei der es darum geht, wie europäische Regionen durch Nachtzüge miteinander verbunden werden können:

https://europa.eu/regions-and-cities/programme/sessions/1152_en

Brüssel hat die Chance, ein Knotenpunkt im Nachtzugnetz zu werden: Städte und Regionen wie Kopenhagen/Malmö, Hamburg, Berlin, Warschau, Wien, München, Zürich/Bern, Südfrankreich/Marseille/Barcelona sowie das Baskenland sind oder wären per Nachtzug zu erreichen, und Großbritannien kann über den Eurostar bedient werden. Damit würde für viele Reisende der beschwerliche Transfer in Paris zwischen verschiedenen Bahnhöfen wegfallen. Und die neue belgische Regierung steht Nachtzügen positiv gegenüber.

Zu berichten gibt es auch sonst viel Positives:

Norwegen will seine Nachtzugflotte erneuern und ausbauen: von 20 auf 38 Schlafwagen:

<https://www.railwaygazette.com/passenger/long-distance-fleet-renewal-recommended/57595.article>

Nach einer getrennten Bewertung möglicher Nachtzugkonzepte wird dem Bericht zufolge "eine ungefähre Verdoppelung" der Schlafwagenflotte erforderlich sein, um die erwartete Nachfrage nach Übernachtungsplätzen im Jahr 2040 zu befriedigen. Er kommt zu dem Schluss, dass die derzeit 20 Wagen, die voll im Einsatz sind, durch 38 neue Fahrzeuge ersetzt werden sollten, darunter vier Ersatzwagen.

Schweden geht weiter voran bei der Entwicklung der Linien Stockholm-Hamburg und Malmö-Brüssel, blickt allerdings mit Sorge nach Deutschland:

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/19967-schweden-trafikverket-gibt-eine-vorinformation-fuer-nachtzuege-nach-bruessel-und-hamburg.html>
<https://www.railtech.com/policy/2020/09/15/trafikverket-publishes-tender-for-night-train-connecting-sweden-to-mainland-europe/?gdpr=accept>

Finnland plant weitere Verbindungen:

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/20293-finnland-nachtzug-nach-kajaani-wird-in-den-haushaltsentwurf-2021-aufgenommen.html>
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:134338-2020:TEXT:EN:HTML&src=0>

Österreich baut seine Nachtzugverbindungen ins Ausland und im Ausland weiter aus:

<https://tvthek.orf.at/profile/Salzburg-heute/70019/Salzburg-heute/14067993/Moderne-Nachtzuege-statt-Fruehfluege/14777436>
<https://salzburg.orf.at/stories/3071205/>

In der Schweiz protestierten Flug- und Busbranche dagegen, dass nicht nur sie, sondern auch die Nachtzüge subventioniert werden sollen. Der neue Chef der SBB Vincent Ducrot nimmt dazu Stellung:

<https://abouttravel.ch/reisebranche/transport-luft-land/sbb-ducro-verteidigt-hohe-preise-fuer-nachtzuege/>

Einige Hintergrundinformationen über das Bahnsystem der Schweiz und die Herausforderungen für die SBB finden sich in einem Porträt des vorherigen SBB-Chefs Andreas Meyer vom März 2020:

<https://www.republik.ch/2020/03/27/mensch-meyer>

Im Ländle nördlich der Schweiz weiß man auch, was man am Nachtzug hat:

<https://www.hz.de/suedwest/interview-mit-andre-baumann-wir-bruellen-nicht-so-laut-51857576.html>

Mit dem Nachtzug fährt Andre Baumann seit einem halben Jahr regelmäßig in die Hauptstadt Berlin, um seine Aufgaben als Bevollmächtigter des Landes Baden-Württemberg beim Bund zu erledigen.

Die Zeitung meiner Heimatstadt Heilbronn berichtet ausführlich über Nachtzüge und interviewt Bernd Baudler, den Betreiber des Blogs »Nachtzug retten«:

<https://www.stimme.de/themen/serien/mobilitaetderzukunft/im-schlaf-ans-ziel-comeback-der-nachtzuege;art143543,4403855>

Seit Jahren betreibt Bernd Baudler die Internetseite [nachtzug-retten.de](https://www.nachtzug-retten.de). Lange schien es, als kämpften der Nürnberger und seine Mitstreiter einen aussichtslosen Kampf. Jetzt denkt Baudler erstmals daran, seine Seite umzubenennen. Vielleicht irgendwas mit Ausbau statt Rettung, denn diese scheint geschafft. Der Nachtzug ist zurück auf dem Gleis. Der Klimawandel macht eine alte, nostalgie-umwehte Beförderungsart wieder hochaktuell.

Ich selbst wurde von den »Nachdenkseiten« interviewt. Neben dem im September 2020 überraschend angekündigten »TEE 2.0«-Konzept ging es auch um den Fehmarnbelt-Tunnel und den Deutschland-Takt.

<https://www.nachdenkseiten.de/?p=65350>

GEO Saison berichtet über die Renaissance der Nachtzüge:

<https://www.geo.de/magazine/geo-saison/40924-geo-saison-nr-11-2020-bahn-frei>

Lange hat keiner mehr so recht an Nachtzüge geglaubt, jetzt steigen viele Bahnbetreiber wieder ein

Eine Karte aller west- und mitteleuropäischen Nachtzüge haben die Grünen herausgebracht:

https://anna.deparnay-grunenberg.eu/wp-content/uploads/2020/07/Flyer_Mit_dem_Nachtzug_quer_durch_Europa.pdf

Außerdem hat uns eine Bitte erreicht, die ich gerne weiterleite: Eine Gruppe von Studierenden setzt sich dafür ein, dass bei den europäischen ERASMUS-Programmen für Studiensemester im Ausland nicht wie bisher das Flugzeug propagiert wird, sondern die Bahn. Der Name „Erasmus by Train“ ist Programm: Interrail-Tickets statt Flugtickets!

<https://www.facebook.com/erasmusbytrain/>

<https://www.erasmusbytrain.eu>

Die Studierenden suchen Unterstützung und Menschen mit Ideen. Denn das vor einiger Zeit aufgelegte Programm „Discovery EU“ (https://europa.eu/youth/discovereu_de) litt unter der unsinnigen Einschränkung, die einzelnen Fahrten an ausgewählten Tagen vorher buchen zu müssen und die Interessierten im Unklaren zu lassen, ob ein Nachtzug mit einem oder mit zwei Tagen zählt:

<https://www.sonntagsblatt.de/artikel/meinung-kommentar/30-tage-von-wegen-die-wahrheit-ueber-discovereu>

Die Idee ist gut. Lasst uns Jugendliche Europa entdecken! Aber nicht nur die, die es sich leisten können. Und gebt uns dabei etwas mehr Rückenwind. In der Zukunft wird sich diese Investition in die europäische Idee auszahlen.

Es fehlt nur noch die obligatorische Meldung aus Deutschland: Die Bundesregierung und die sie dominierenden Parteien CDU und CSU bekämpfen nach wie vor alle Ansätze, um Nachtzüge zu fördern. Mit geradezu verbissener Sturheit beharrt man selbst nach Vorstellung des Konzeptes „TEE 2.0“ darauf, den Eisenbahn-Fernverkehr nicht staatlich zu fördern (nicht einmal durch eine Anschubfinanzierung), sondern auf „eigenwirtschaftlichen Verkehren“ zu bestehen und den Betreibern vom ersten Tag an das gesamte Risiko aufzubürden. Zum Vergleich: die meisten deutschen Flughäfen überleben nur durch Subventionen; den Fluggesellschaften werden Kerosinsteuern erlassen, Busunternehmen zahlen weder Streckenmaut noch Stationsgebühren ...

In einer Antwort an den Abgeordneten Victor Perli (Linke) beruft sich die Regierung auf die EU-Verordnung 1370/2007 - und erweckt damit den Eindruck, als würde die EU „bestellte Verkehre“ verbieten. Dabei ist das Gegenteil wahr!

Die Frage des Abgeordneten und die Antwort der Regierung können Sie hier nachlesen:

<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/232/1923238.pdf> (Frage 128 auf Seite 110 des pdf-Dokuments)

Diese Frage ist eine Nachfrage, weil die Regierung zuvor eine „Kleine Anfrage“ der Grünen nur ausweichend beantwortet hatte:

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

Zwei weitere Briefe sind mir von einem engagierten Bahnkunden zugesandt worden. Dieser hatte nach der Vorstellung des Konzeptes „TEE 2.0“ alle Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages und alle deutschen Mitglieder im TRAN-Ausschuss des EU-Parlaments angeschrieben; er hatte sie nach ihrem Engagement für

geplante Nachtzüge gefragt und sie außerdem gefragt, wie sie aus heutiger Sicht die Entscheidung der Regierung und der DB zur Einstellung der DB-Nachtzüge 2016 bewerten. Ein Brief stammt von MdEP Sven Schulze (CDU), der andere stammt von MdB Michael Donth (CDU), der im Namen aller Ausschussmitglieder aus CDU/CSU schreibt.

Die Antworten sind erschütternd. Man fragt sich, ob es Unwissenheit, Mangel an Selbstkritik oder eine am US-Präsidenten orientierte Pflege „alternativer Fakten“ ist, wenn das Zwangs-Downgrade vieler Reisender von Schlaf- und Liegewagen auf Sitzwagen als Beweis für die Überlegenheit von Sitzwagen dargestellt wird oder wenn behauptet wird, die DB würde eine „Intercity-Nachtverbindung auf den Strecken Zürich-Berlin und Zürich-Hamburg ... in Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)“ anbieten, „klassische Nachtzugverkehre anderer Anbieter mit Schlaf- und Liegewagen“ unterstützen und den „Ticketverkauf für die Partner“ übernehmen.

Und wenn Herr Donth ausführt, die Regierung könne die DB „nicht willkürlich zu unternehmerischen Entscheidungen zwingen“, dann fragt man sich, ob der Abgeordnete aus Reutlingen nicht mitbekommen hat, auf welche Weise in seiner Nachbarschaft „Stuttgart 21“ durchgesetzt wurde, als die DB diesen Bahnhof - aus unternehmerischen Gründen! - nicht wollte.

Beide Schreiben finden Sie auf meiner Website www.nachtzug-bleibt.de/zukunft/

Back on Track hat jedenfalls den Vertreter der EU-Kommission um Klarstellung gebeten, welche Möglichkeiten die EU-Regelungen für die Anschubfinanzierung vom neuen Nachtzuglinien und für „bestellte Verkehre“ bieten.

In diesem Sinne verbleibe ich mit optimistischen Grüßen

Joachim Holstein

P.S.:

Dieser Newsletter geht auch an Personen, die sich nur mit ihrem Namen und einem „Daumen hoch“ oder mit einem „Danke für die tolle Arbeit!“ auf meiner Website gemeldet haben.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr beziehen möchten, reicht eine kurze Notiz.

Falls Sie diesen Newsletter über eine Mailing-Liste beziehen oder er ihnen von jemandem weitergeleitet wurde und Sie ihn direkt abonnieren möchten, reicht auch eine kurze Notiz.

Sie dürfen den Newsletter gerne weiterverbreiten; bitte mit Quellenangabe und Verweis auf <https://www.nachtzug-bleibt.eu> und <https://www.nachtzug-bleibt.eu>

This weekend, several events on the subject of night trains and international rail travel have taken place or are taking place - thanks to Corona, most of them as video conferences.

Back on Track (<https://www.facebook.com/backontrack.eu/>) debated on Saturday how to proceed, following a "webinar" on Friday with Nino Zambara, who is responsible for the "Single European Rail Area" at the EU Commission:

<https://back-on-track.eu/webinars/>

<https://www.youtube.com/watch?v=7sVihs5-Fy4&feature=youtu.be>

Throughout the entire weekend, the railroad expert group "Bürgerbahn statt Börsenbahn" is meeting with guests from the media and politics in Bad Malente.

Also by video, people have met who support improved train connections between the northwest of Italy and abroad (Switzerland / France).

On October 22nd, as part of the 18th "European Week of Regions and Cities", a video conference initiated by "Back on Track Belgium" will take place to discuss how European regions can be connected by night trains:

https://europa.eu/regions-and-cities/programme/sessions/1152_en

Brussels has the chance to become a hub in the night train network: Cities and regions such as Copenhagen/Malmö, Hamburg, Berlin, Warsaw, Vienna, Munich, Zurich/Bern, Southern France/Marseille/Barcelona and the Basque Country are served or could be reached by night train, and Great Britain can be served via Eurostar. This would eliminate the arduous transfer in Paris between different stations for many travelers. And the new Belgian government has a positive attitude toward night trains.

There are also many other positive things to report:

Norway wants to renew and expand its night train fleet: from 20 to 38 sleeping cars:

<https://www.railwaygazette.com/passenger/long-distance-fleet-renewal-recommended/57595.article>

Following a separate assessment of possible night train concepts, the report says 'an approximate doubling' of the sleeping car fleet will be needed to meet the expected demand for overnight berths in 2040. It concludes that the current 20 vehicles, which are fully deployed, should be replaced by 38 new ones including four spares.

Sweden continues to make progress in the development of the Stockholm-Hamburg and Malmö-Brussels lines, but looks to Germany with concern:

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/19967-schweden-trafikverket-gibt-eine-vorinformation-fuer-nachtzuege-nach-bruessel-und-hamburg.html>

<https://www.railtech.com/policy/2020/09/15/trafikverket-publishes-tender-for-night-train-connecting-sweden-to-mainland-europe/?gdpr=accept>

Finland is planning further connections:

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/20293-finnland-nachtzug-nach-kajaani-wird-in-den-haushaltsentwurf-2021-aufgenommen.html>

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:134338-2020:TEXT:EN:HTML&src=0>

Austria is continuing to expand its night train connections to other countries and between other countries:

<https://tvthek.orf.at/profile/Salzburg-heute/70019/Salzburg-heute/14067993/Moderne-Nachtzuege-statt-Fruehfluege/14777436>

<https://salzburg.orf.at/stories/3071205/>

In Switzerland, the airline and bus industry protested against the idea of subsidizing not only them but also night trains. The new head of the SBB Vincent Ducrot comments on this:

<https://abouttravel.ch/reisebranche/transport-luft-land/sbb-ducro-verteidigt-hohe-preise-fuer-nachtzuege/>

Some background information on the Swiss rail system and the challenges SBB is facing can be found in a portrait (from March 2020) of the previous SBB CEO Andreas Meyer:

<https://www.republik.ch/2020/03/27/mensch-meyer>

In the "Ländle" (small country) north of Switzerland (German Federal Country Baden Württemberg) you also know what you have on the night train:

<https://www.hz.de/suedwest/interview-mit-andre-baumann- wir-bruellen-nicht-so-laut - 51857576.htm> |

For the past six months, Andre Baumann has been travelling regularly by night train to the capital Berlin to carry out his duties as the state of Baden-Württemberg's authorized representative to the federal government.

The newspaper of my home town Heilbronn reports in detail about night trains and interviews Bernd Baudler, the operator of the blog "Nachtzug retten":

<https://www.stimme.de/themen/serien/mobilitaetderzukunft/im-schlaf-ans-ziel-comeback-der-nachtzuege;art143543,4403855>

Bernd Baudler has been operating the website nachtzug-retten.de for years. For a long time it seemed as if the Nuremberger and his fellow activists were fighting a hopeless battle. Now, for the first time, Baudler is thinking of renaming his site. Maybe something with expansion instead of rescue, because this one seems to be accomplished. The night train is back on the track. Climate change is making an old, nostalgic mode of transport highly topical again.

I myself was interviewed by the "Nachdenkseiten". In addition to the "TEE 2.0" concept, which was surprisingly announced in September 2020, we also talked about the Fehmarnbelt Tunnel and the Germany hourly timetable.

<https://www.nachdenkseiten.de/?p=65350>

"GEO Saison" reports on the renaissance of night trains:

<https://www.geo.de/magazine/geo-saison/40924-geo-saison-nr-11-2020-bahn-frei>

For a long time, nobody really believed in night trains, but now many rail operators are getting back on board

A map of all Western and Central European night trains has been published by the Green Party:

https://anna.deparnay-grunenberg.eu/wp-content/uploads/2020/07/Flyer_Mit_dem_Nachtzug_quer_durch_Europa.pdf

We have also received a request that I am happy to pass on: a group of students is working to promote the use of rail rather than air travel in the European ERASMUS programs for study semesters abroad. The name "Erasmus by Train" is program: Interrail tickets instead of plane tickets!

<https://www.facebook.com/erasmusbytrain/>

<https://www.erasmusbytrain.eu>

The students are looking for support and people with ideas. Because the program "Discovery European Union" (https://europa.eu/youth/discovereu_de), which was launched some time ago, suffered from the senseless restriction to have to book the individual journeys on selected days before and to leave the people interested in the uncertainty whether a night train would count with one or with two days:

<https://www.sonntagsblatt.de/artikel/meinung-kommentar/30-tage-von-wegen-die-wahrheit-ueber-discovereu>

The idea is good. Let us young people discover Europe! But not only those who can afford it. And give us a little more tailwind. In the future this investment in the European idea will pay off.

The only thing missing is the obligatory report from Germany: the Federal Government and the parties CDU and CSU, which dominate it, are still fighting all approaches to promote night trains. With downright stubbornness, even after the presentation of the „TEE 2.0“ concept they insist on not promoting long-distance rail transport by the state (not even by means of start-up financing), but on insisting on " self-supporting transport" and burdening the operators with the entire risk from day one. In comparison: most German airports only survive through subsidies; airlines are exempted from kerosene taxes, bus companies pay neither route tolls nor station fees ...

In an answer to MP Victor Perli (Left Party), the government refers to EU Regulation 1370/2007 - and thus gives the impression that the EU is banning "Public Service Obligation" (PSO) services. Yet the opposite is true!

You can read the MP's question and the government's answer here:

<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/232/1923238.pdf> (Question 128 on page 110 of the pdf document)

This question is a supplementary question because the government had previously answered a " small question " from the Greens only evasively:

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

Two further letters were sent to me by a committed railroad customer. After the presentation of the "TEE 2.0" concept, he had written to all members of the Transport Committee of the German Bundestag and all German members of the TRAN Committee of the EU Parliament; he had asked them about their commitment to planned night trains and also asked them how they evaluated the decision of the government and DB to discontinue DB night trains in 2016 from today's perspective.

One letter was written by MEP Sven Schulze (CDU), the other by MdB Michael Donth (CDU), who writes on behalf of all committee members from CDU/CSU.

The answers are appalling. One wonders whether it is ignorance, lack of self-criticism or a US President-oriented cultivation of "alternative facts" when the forced downgrading of many passengers from sleeping and couchette cars to seated cars is presented as proof of the superiority of seated cars, or when it is claimed that the German Railways (DB) would provide an "Intercity night connection on the Zurich-Berlin and Zurich-Hamburg routes ... in cooperation with the Austrian Federal Railways (ÖBB)", support "classical night train services of other providers with sleeping and couchette cars" and take over "ticket sales for the partners".

And when Mr. Donth explains that the government cannot "arbitrarily force the DB to make business decisions", then one wonders whether the member of parliament from Reutlingen did not notice how "Stuttgart 21" was enforced in his neighborhood when the DB did not want this station - for business reasons!

You can find both letters on my website www.nachtzug-bleibt.de/zukunft/.

In any case, Back on Track has asked the representative of the EU Commission for clarification on the possibilities offered by the EU regulations for start-up financing of the new night train lines and for "PSO" contracts.

With this in mind, I remain optimistic

Joachim Holstein

P.S.:

This newsletter also goes out to people who have contacted me on my website with just their name and a "thumbs up" or "Thanks for the great job!"

If you no longer wish to receive the newsletter, a short note is sufficient.

If you are receiving this newsletter via a mailing list or someone has forwarded it to you and you want to subscribe directly, a short note is also sufficient. You are welcome to redistribute the newsletter; please mention the source and refer to <https://www.nachtzug-bleibt.eu> and <https://back-on-track.eu>.



Virenfrei. www.avast.com

Andreas Müller-
Goldenstedt <amuego@posteo.de
>

Prellbock-Altona mailing list

Prellbock-Altona@lists.mail-gateway.eu

<https://lists.mail-gateway.eu/mailman/listinfo/prellbock-altona>